

# DECISIO



Gemeente Lelystad & MRA Bureau

## Marktanalyse riviercruisevaart MRA

Eindrapport, 23 december 2019

## TITEL

Marktanalyse riviercruisevaart MRA

## DATUM

23 december 2019

## STATUS RAPPORT

Eindrapport

## OPDRACHTGEVER

Gemeente Lelystad & MRA Bureau

## PROJECTTEAM DECISIO

5.1,2,e

5.1,2,e

## CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	4
2.	Algemene trends en ontwikkelingen .....	6
2.1	Ontwikkelingen riviercruisevaart.....	6
2.2	Riviercruisepassagiers .....	8
2.3	Opvallende trends .....	9
3.	Riviercruisevaart MRA-regio .....	11
3.1	Bestemmingen riviercruiseschepen MRA.....	11
3.2	Verdeling aanlopen en passagiers naar herkomst .....	12
3.3	Aanlegduur en aankomsttijden .....	14
4.	Riviercruisepassagiers in MRA.....	17
4.1	Europese passagiers .....	18
4.2	Nederlandse passagiers .....	20
4.3	Intercontinentale passagiers .....	21
5.	Kansen en knelpunten in MRA .....	23
5.1	Amsterdam .....	23
5.2	Zaanstad.....	26
5.3	Haarlem .....	28
5.4	Lelystad.....	28
5.5	Huizen.....	29
6.	Conclusie .....	30
	Bijlage: resultaten enquêtes .....	33

# 1. Inleiding

## *Aanleiding*

In 2017 heeft Decisio in opdracht van Amsterdam Cruise Port (ACP) de riviercruisemarkt en haar economische impact in beeld gebracht binnen de ACP-regio. Deze regio betreft de aanloopsteden van de riviercruisevaart in Noord-Holland en Lelystad in Flevoland. Tijdens het onderzoek zijn enquêtes afgenomen onder riviercruisepassagiers in Amsterdam, Hoorn en Lelystad. De economische impact analyse laat zien dat het zwaartepunt van de riviercruisevaart in Amsterdam ligt. In zowel het aantal aanlopen maar ook in bestedingen van passagiers aan wal komt meer dan 95 procent in Amsterdam terecht. Dit komt met name omdat Amsterdam een *turnaround* bestemming is. In Amsterdam start of eindigt de riviercruisereis door Europa. Vaak plakken passagiers er nog een of twee hotelovernachtingen aan vast, al dan niet inbegrepen in het totaalpakket van de riviercruisereis. In de regio is de economische impact onder andere hierdoor vele malen kleiner. Daarnaast is de aantrekkingskracht van Amsterdam met zijn vele toeristische trekpleisters uiteraard een onder voorname reden.

De afgelopen jaren is het aantal toeristische bezoekers in Amsterdam explosief gestegen en daarmee ook de overlast die wordt ervaren onder bewoners, met name in de binnenstad. Prioriteit wordt nu gegeven aan spreiding van toeristen over de regio binnen de MRA. In dit kader hebben Gemeente Lelystad en het MRA bureau aan Decisio gevraagd om een marktanalyse uit te voeren van de riviercruisevaart binnen de MRA.

## *Marktanalyse riviercruisevaart MRA*

De marktanalyse zal zoveel als mogelijk een inkijk geven van de huidige situatie van de riviercruisevaart in 2019. Hierbij wordt gekeken naar zowel aanlopen als passagiers. Voor specifieke informatie putten we uit data uit 2017 die is opgehaald in de economische impact studie van de riviercruisevaart van de ACP-regio (Decisio, 2017) en de statistieken uit 2018. Daarnaast worden de kansen en knelpunten van de verschillende aanloopsteden binnen de MRA met betrekking tot riviercruisevaart beschreven. We trachten op deze manier een antwoord te geven op de vraag wat er voor nodig is om tot meer spreiding te komen binnen de MRA.

## *Leeswijzer*

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 beschrijven we algemene trends en ontwikkelingen in Europa met betrekking tot de riviercruisevaart. In hoofdstuk 3 zoomen we in op de MRA-regio en worden de aanloopsteden nautisch in beeld gebracht. In hoofdstuk 4 analyseren we de verschillende type riviercruisepassagiers

binnen de MRA. In hoofdstuk 5 beschrijven we de kansen en knelpunten van de aanloopsteden binnen de MRA op nautisch, logistiek en toeristisch vlak. In hoofdstuk 6 trekken we enkele conclusies uit onze analyses en beschouwen hierin de mogelijkheden tot spreiding van riviercruiseschepen en passagiers binnen de MRA.

## 2. Algemene trends en ontwikkelingen

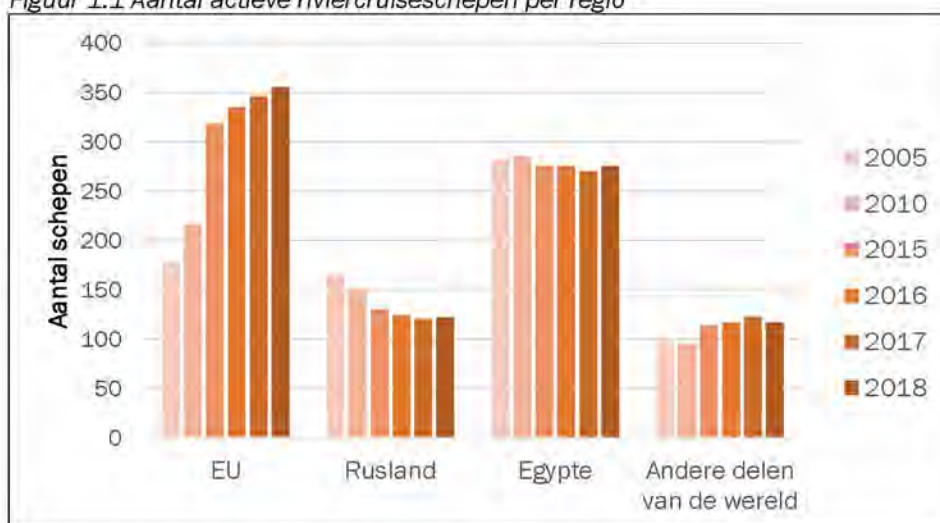
De riviercruisemarkt is in de toeristische sector een relatief nieuwe markt. Sinds begin jaren 90 is de riviercruisemarkt wereldwijd en met name in Europa sterk gegroeid. Na de opening van het Main-Donau kanaal in 1992 heeft de riviercruisevaart in Europa een flinke vlucht genomen. Dit opende de mogelijkheid om van de Noordzee naar de Zwarte Zee te varen. Mede hierdoor heeft Amsterdam en de MRA-regio als geheel zich kunnen ontwikkelen als start- en eindpunt van een groot deel van de riviercruisereizen die rederijen en touroperators aanbieden. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de algemene ontwikkelingen en kenmerken van de riviercruisevaart en passagiers. Daarnaast worden een aantal belangrijke trends uitgelicht die binnen de riviercruisemarkt plaatsvinden.

### 2.1 Ontwikkelingen riviercruisevaart

Wereldwijd EU grootste markt

De afgelopen vijftien jaar is de Europese riviercruisemarkt zeer sterk gegroeid. Zeker ten opzichte van riviercruises in regio's elders in de wereld. Deze locaties kenmerken zich door stagnatie of zelfs daling van het aantal actieve schepen. Dit heeft mede te maken met negatieve politieke en economische ontwikkelingen in Egypte en Rusland. Daarnaast is het geografische en thematische aanbod van de riviercruisemarkt in Europa uitgebreid. Hierdoor is het aandeel van de Europa in de wereldwijde riviercruisevloot toegenomen van 25 procent in 2005 tot 41 procent in 2018.

Figuur 1.1 Aantal actieve riviercruiseschepen per regio

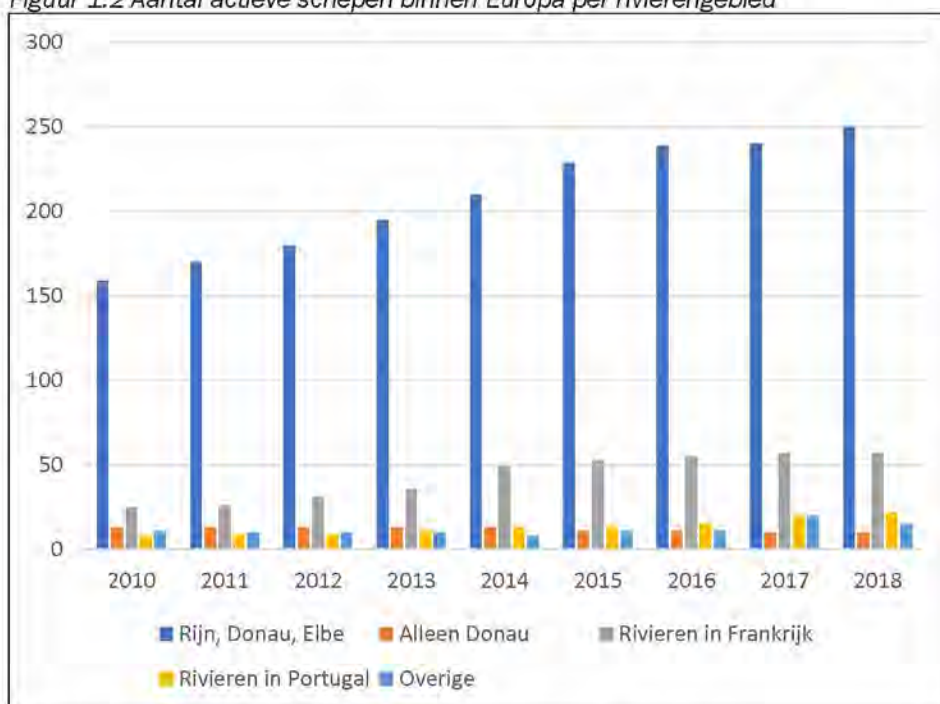


Bron: Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), bewerking Decisio

## *Leeuwendeel actieve riviercruiseschepen vaart op Rijn, Donau en Elbe*

Binnen Europa is het aandeel actieve riviercruiseschepen op de Rijn (inclusief zijrivieren), Donau en Elbe goed voor ongeveer 75% van de alle actieve riviercruiseschepen over de laatste jaren. Het aantal actieve schepen op de Rijn, Donau en Elbe laat een stijgende tendens zien. Een andere groeimarkt binnen Europa zijn riviercruises op de rivieren in Frankrijk.

*Figuur 1.2 Aantal actieve schepen binnen Europa per rivierengebied*



Bron: Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), bewerking Decisio

## *Schaalvergroting riviercruiseschepen in Europa*

De laatste jaren vindt er een schaalvergroting van de actieve vloot van riviercruiseschepen plaats binnen Europa. Zo gaan er steeds meer 135 meter schepen in de vaart en worden de kleinere schepen uitgefaseerd. Binnen de MRA-regio zien we met name een stijging in aantal aanlopen van 135 meter schepen in Amsterdam van 801 in 2015 naar 1172 in 2018 (ACP, cruisestatistieken 2018). Het aandeel 135 meter riviercruise schepen in aanlopen van het totaal binnen Amsterdam stijgt daarmee van 45 procent naar 58 procent.

## *Bijna 200 riviercruiseschepen binnen MRA-regio in 2017*

Op basis van cijfers van Amsterdam Cruise Port (ACP) hebben in 2017 bijna 200 riviercruiseschepen de MRA-regio aangedaan. Dat betekent dat rond de 80 procent van alle riviercruiseschepen op de Rijn, Donau en Elbe ook de MRA-regio bezoeken.

Dit onderstreept het belang van de MRA als vertrek- en eindpunt van veel riviercruise-reizen. In hoofdstuk 3 wordt de riviercruisevaart binnen de MRA verder geanalyseerd.

## 2.2 Riviercruise-passagiers

### *Algemene typering internationale riviercruise-passagier*

Uit onderzoek door het GfK (2015) blijkt dat de gemiddelde leeftijd van een internationale riviercruise-passagier ligt tussen de 50 en 60 jaar. De riviercruise-passagier laat zich typeren als een cultuur georiënteerde bezoeker met een bovengemiddeld besteedbaar inkomen. De gasten op een riviercruiseschip verwachten over het algemeen een grote mate van dienstverlening en comfort aan boord. Tenslotte laat de internationale riviercruise-passagier zich kenmerken als een ervaren reiziger (GfK, 2015).

De recentste ontwikkelingen in de riviercruisemarkt laten zien dat er een opmerkelijke verandering is in leeftijdsstructuur van de riviercruise-passagiers. Op basis van Duitse marktobservaties in 2018 (IG Rivercruise, Seaconsult (2019) en Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2018) is er een stijging te zien van het aandeel Duitse riviercruise-passagiers in de leeftijdscategorie 41-55 jaar van een kleine 12 procent in 2017 naar ruim 18 procent in 2018. Het aandeel Duitse riviercruise-passagiers in de leeftijdscategorie 26-40 jaar werd in 2018 zelfs vier keer zo groot ten opzichte van 2017, het aandeel van deze groep steeg van 2 procent naar ruim 8 procent.

### *Intercontinentaal en Europese reizigers*

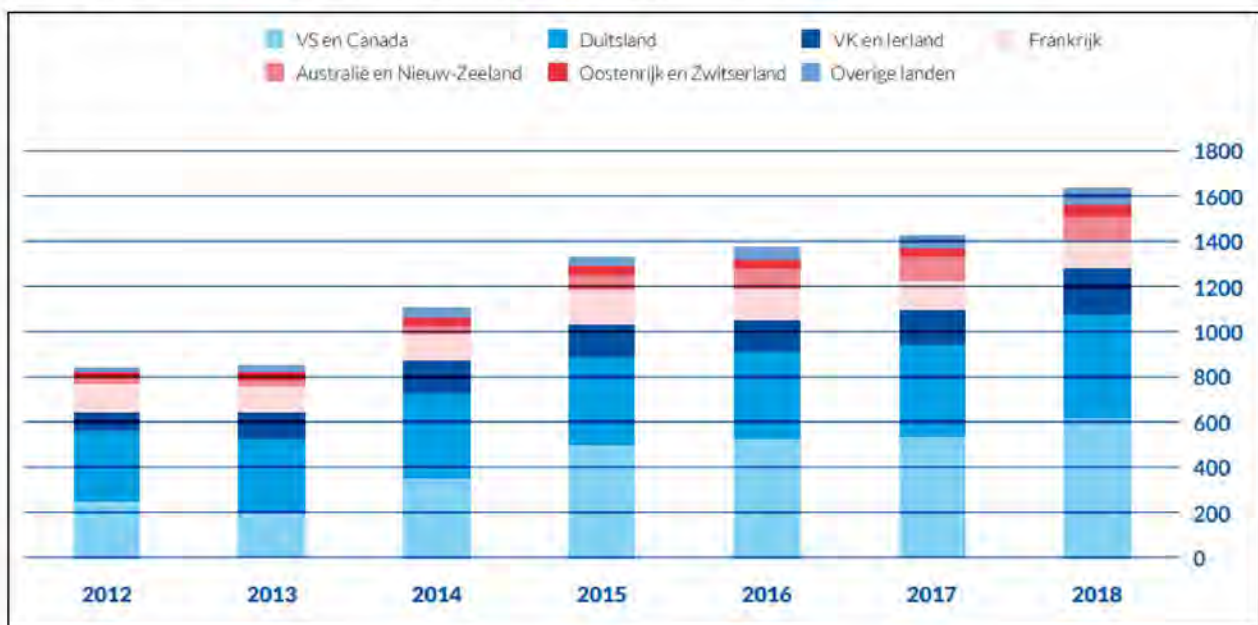
Veel rederijen en touroperators richten zich op bepaalde segmenten binnen de riviercruisemarkt. Ze maken onderscheid op basis van nationaliteit van passagiers en het serviceniveau waarmee ze de passagiers bedienen. Hierbij speelt de taal die wordt gesproken door de bemanning en gidsen op een riviercruiseschip en/of tijdens een excursie een belangrijke rol. Daarnaast zijn marketingcampagnes ook vaak gericht op een bepaald geografisch gebied of land. Het onderscheid in serviceniveau tussen rederijen is gerelateerd aan de herkomst van de passagiers die worden bediend. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in twee hoofdgroepen reizigers:

- De intercontinentale riviercruise-reiziger, afkomstig uit de Verenigde Staten, Canada en Australië, die een hoog luxe- en comfortniveau verwacht.
- De Europese riviercruise-reiziger, veelal Duits(talige), Franse, Engelse en Nederlandse reizigers, welke vooral afgaat op een scherpe prijs en vaak kortere reizen maakt. Voor Duitse riviercruise-passagiers is er in 2018 een interessante ontwikkeling waarneembaar waarin het marktaandeel van het luxe-segment

toenam van 6,3 procent in 2017 naar 14,3 procent in 2018 (Bron: IG Rivercruise, Seaconsult (2019) en Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2018).

In 2018 waren er in totaal ruim 1,6 miljoen riviercruisepassagiers binnen de EU, een stijging van bijna 15 procent ten opzichte van 2017. In de categorie overige nationaliteiten is de stijging het grootst in 2018, ruim 40% ten opzichte van 2017. Met name Aziatische toeristen hebben de riviercruisemarkt in Europa ontdekt. In hoofdstuk 4 gaan we verder in op de herkomst, kenmerken en behoeften van de riviercruisereiziger binnen de MRA.

Figuur 1.3 Verdeling riviercruisepassagiers (x1.000) naar nationaliteit



Bron: DRV, CLIA en CCR

## 2.3 Opvallende trends

Hieronder identificeren we nog een aantal opvallende trends die ook een doorkijk geven naar de toekomst:

- *Terreurdreigingen beïnvloeden groei riviercruisemarkt EU op korte termijn (minder dan 6 maanden):* ondanks het uitblijven van een groot aantal annuleringen en een terugval in het aantal boekingen, zijn terreurdreigingen in toenemende mate een factor van belang bij het overwegen van een (overzeese) riviercruisevaart in Europa;

- *Geografische diversificatie van het vaargebied:* de diversificatie van het vaargebied in Europa neemt toe. CCR geeft aan dat in 2017 voor het eerst bijna de helft van de nieuwe schepen niet ingezet worden in het Rijn-Main-Donaugebied maar op de Douro, Rhône en Seine. Deze diversificatie vindt ook binnen de Rijn plaats: reisroutes voor riviercruises worden van de Rijn uitgebreid tot zijrivieren (bijvoorbeeld de Main). Voor de exploitanten is deze diversificatie economisch gezien zinvol, omdat het riskant kan zijn om zich op één enkele rivier te richten. Dit geldt vooral voor de nieuwe schepen;
- *Naast geografische diversificatie, ook thematische uitbreiding aanbod:* in het streven om een meer jongere doelgroep te bereiken worden steeds meer themarondvaarten aangeboden, bijvoorbeeld riviercruises naar de kerstmarkten langs de Rijn of culinaire cruises op de Rhône gericht op regionale specialiteiten;
- *Toenemend milieubewustzijn consumenten:* operators en rederijen merken dat hun doelgroepen steeds milieubewuster worden. Dit gaat gepaard met een stijgende vraag en belangstelling voor een zogenaamde "groene cruisevaart". Daarvoor worden verscheidende groene technologieën op schepen toegepast, zoals nieuwe voortstuwingssystemen. Dit kan, volgens CCR, leiden tot een geleidelijke groene modernisering van de vloot in de riviercruisevaart. Afgezien van de voordelen voor het milieu, bieden deze nieuwe technologieën de passagiers ook meer comfort aan boord, in termen van geluidsreductie en de uitstoot van verontreinigende stoffen. Een volledig elektrisch riviercruiseschip is in 2019 in de vaart genomen op de Douro<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Bron: [Cruiseandferry.net](http://Cruiseandferry.net)

### 3. Riviercruisevaart MRA-regio

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van de riviercruisevaart binnen de MRA-regio in kaart gebracht. Specifiek wordt gekeken naar de nautische kant op basis van aanlopen van riviercruiseschepen naar bestemmingen binnen de MRA, de aanleguren en tijdstippen van aankomst. Daarnaast bekijken we de aantallen passagiersbezoeken per bestemming binnen de MRA.

#### 3.1 Bestemmingen riviercruiseschepen MRA

In 2017 zijn er binnen de MRA vier bestemmingen waar rederijen en touroperators terecht kunnen met hun riviercruiseschepen. Dit zijn Amsterdam, Zaanstad, Haarlem en Lelystad. In 2018 heeft Huizen zijn haven opengesteld als nieuwe bestemming voor riviercruiseschepen binnen de MRA.

Tabel 3.1 Aantal aanlopen riviercruisebestemmingen in MRA-regio.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Amsterdam	1.195	1.327	1.382	1.483	1.685	1.769	1.876	1.853	2.007
Zaanstad	177	81	80	101	17	38	66	61	147
Haarlem	-	-	2	15	10	38	23	29	78
Lelystad	-	-	-	-	89	145	94	74	123
Huizen	-	-	-	-	-	-	-	-	2

Bron: Jaarverslag ACP (2016) en Cruise statistieken ACP-regio 2018 (ACP, 2019). \*: als gevolg van interpretatie verschillen in de regio naar de definitie van een riviercruiseschip kan het zijn dat totalen voor de periode 2010-2016 lager waren dan in deze tabel gepresenteerd wordt. Telling 2017 en 2018 is correct.

Amsterdam neemt de meeste aanlopen in de MRA voor zijn rekening en het aantal aanlopen is sinds 2010 gemiddeld met 7% gegroeid. Andere riviercruisebestemmingen binnen de MRA laten een wat grilliger verloop zien van het aantal aanlopen over de jaren<sup>2</sup>. Het aantal aanlopen in Zaanstad is sterk gedaald in 2014. Dit is te wijten aan werkzaamheden en stremmingen bij de Wilhelminasluis in de Zaan bij Zaandam. Deze werkzaamheden zijn gestart in 2014<sup>3</sup>. Over de technische uitvoering en planning van het project ontstond in 2014 verschil van inzicht tussen de provincie Noord-Holland en de aannemer, waarna de situatie is voorgelegd aan de Raad van Arbitrage voor de Bouw. Inmiddels zijn de

<sup>2</sup> Dit komt deels door verschillende interpretaties van de definitie van een riviercruiseschip. Vanaf 2017 is de definitie van een riviercruiseschip dat deze tenminste een lengte heeft van 80 meter (met enkele uitzonderingen daargelaten). In de periode voor 2017 zijn er ook een aantal motorchartervaartschepen bij de aanlopen van de riviercruiseschepen gerekend.

<sup>3</sup> Bron: website provincie Noord-Holland

voorbereidingen voor het hervatten van de uitvoering vergesloerd. De provincie beschikt echter nog niet over een betrouwbare planning en sluitende afspraken. Haarlem heeft een relatief klein aantal aanlopen dat deels wordt veroorzaakt door het knelpunt van de sluis op het Spaarne waardoor riviercruiseschepen groter dan 110 meter niet naar de aanlegkade in Haarlem kunnen komen. Tenslotte heeft Lelystad, als relatief nieuwe riviercruisebestemming, de meeste aanlopen van de riviercruisebestemmingen buiten Amsterdam in de MRA. Dit komt omdat Lelystad nautisch zeer goed bereikbaar is. Daarnaast is Lelystad een logisch onderdeel van de IJsselmeerroute die langs Den Helder en de West-Friese steden; Hoorn, Enkhuizen en Medemblik voert tot aan Lelystad.

### 3.2 Verdeling aanlopen en passagiers naar herkomst

De aanlopen en passagiersbezoeken per bestemming kunnen we onderverdelen naar herkomst van de riviercruisepassagiers op basis van data uit 2017 uit de economische impact studie (Decisio, 2017). Veel rederijen bedienen een bepaalde geografisch ingekaderde markt welke grofweg in te delen zijn in drie groepen riviercruisepassagiers; Nederlands, Europees en intercontinentaal.

Tabel 3.2 Aantal aanlopen verdeeld naar herkomst passagiers in 2017

Aanlopen	Intercontinentaal	Europees	Nationaal	Totaal
Amsterdam	969	833	51	1.853
Zaanstad	13	41	7	61
Haarlem	14	13	2	29
Lelystad	6	57	11	74

Riviercruisepassagiers kunnen in de MRA-regio meerdere steden bezoeken; om hoeveel passagiers het per stad gaat is niet bekend. We kunnen wel inschatten om hoeveel bezoeken per stad het gaat.

De riviercruisepassagier die een bestemming bezoekt en daarna weer verder vaart met het riviercruiseschip wordt gedefinieerd als een transitpassagier. Daarnaast zijn er nog riviercruisepassagiers die een bestemming als begin- of eindpunt hebben van hun riviercruise. Dit zijn de zogeheten turn-around passagiers. Vanwege de nabijheid van Schiphol tot de bestemmingen binnen de MRA zijn het gros van de intercontinentale passagiers dan ook turn-around passagiers. De intercontinentale passagiers stappen hier af en nieuwe intercontinentale passagiers stappen weer op. Dit gebeurt op dezelfde aanloop van het riviercruiseschip. Hierdoor is het aandeel in intercontinentale aanlopen lager dan het aandeel in intercontinentale bezoeken. Ruim 60 procent van alle

riviercruisebezoeken binnen de MRA betreft intercontinentale passagiers. Europese passagiers zijn grotendeels transitpassagiers en stappen op en af buiten de MRA. De meeste Europese passagiers overnachten dus op het riviercruiseschip gedurende hun verblijf in de MRA-regio.

Tabel 3.3 Aantal passagiersbezoeken per bestemming binnen MRA in 2017

Passagiersbezoeken	Intercontinentaal	Europees	Nationaal	Totaal	Totaal (2018)
Amsterdam	290.828	112.061	4.060	406.949	419.705
Zaanstad	1.643	4.170	598	6.412	9.000*
Haarlem	1.653	1.423	206	3.282	9.000*
Lelystad	804	6.268	1.050	8.122	12.000*

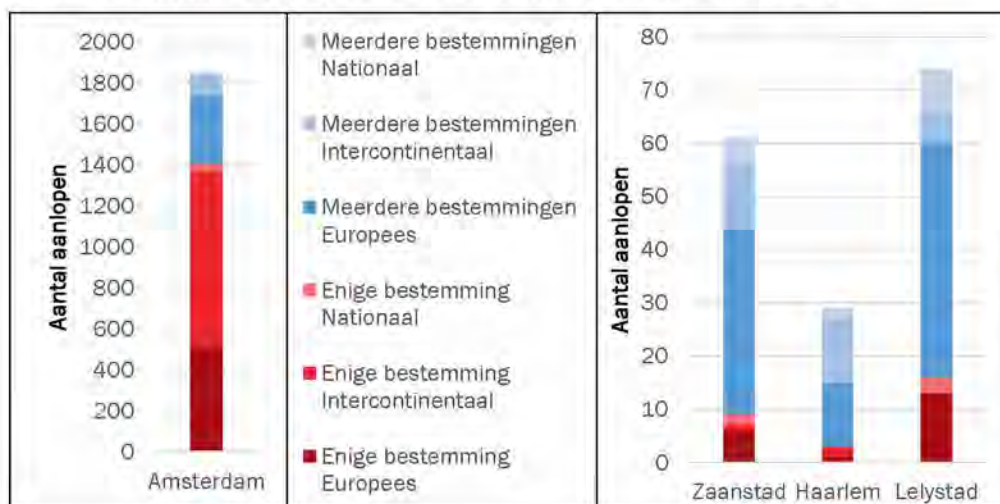
Bron: ACP statistieken 2017 en 2018, inschatting en bewerking Decisio obv. enquêteonderzoek 2017.

\*Inschatting van aantal passagiersbezoeken op riviercruiseschepen (>80m) in 2018, passagiers van de motorchartervaart (<80m) vallen hier buiten.

De verhouding intercontinentaal ten opzichte van Europese/nationale passagiers verschilt sterk per bestemming. In Amsterdam is de op- en afstapbestemming bij uitstek voor intercontinentale passagiers. In Zaanstad en Lelystad zien we juist dat het merendeel van de passagiers van Europese afkomst zijn. In Haarlem is de verhouding intercontinentaal/Europees ongeveer 50/50.

Amsterdam is voor het grootste deel van de riviercruise reizen de enige bestemming die binnen de MRA wordt aangedaan. De aanlopen in Zaanstad, Haarlem en Lelystad zijn juist voor de meerderheid onderdeel van een riviercruise reis met nog andere bestemmingen binnen de MRA. Europese en nationale passagiers doen relatief meer bestemmingen per riviercruise reis aan binnen de MRA-regio dan intercontinentale passagiers, zie figuur 2.1.

Figuur 3.1 Aantal aanlopen uitgesplitst naar herkomst passagiers met een enkele of meerdere bestemming(en) binnen de regio Noord-Holland en Flevoland

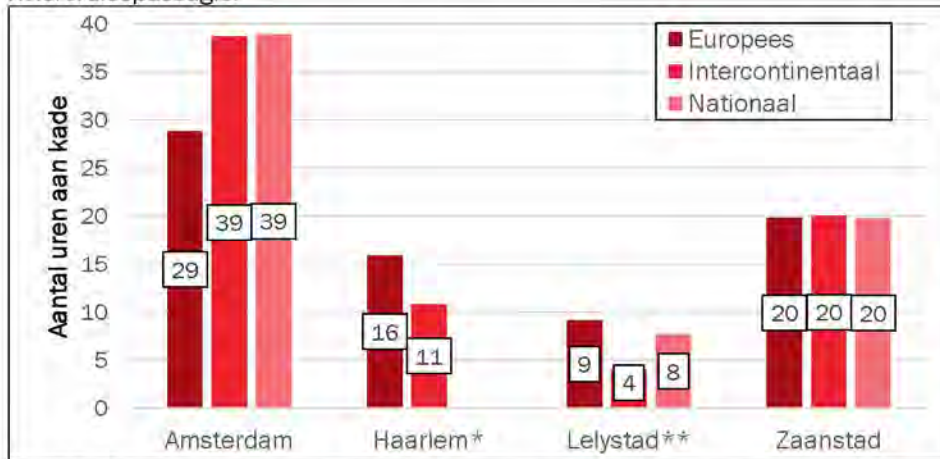


### 3.3 Aanlegduur en aankomsttijden

De duur dat een riviercruiseschip aan de kade ligt, is ook de tijd dat de riviercruisepassagier activiteiten kan ondernemen aan de wal. Hoe meer tijd de passagier heeft aan de wal, hoe meer activiteiten deze zal ondernemen. De passagiers zullen bij een langere aanlegduur aan de wal over het algemeen dus ook meer uitgeven op een bestemming. Dit is uiteraard ook afhankelijk van de activiteiten en excursies die worden ondernomen. Daarnaast is het moment van aankomst van een riviercruiseschip van belang.

Gemiddeld is de duur per aanloop aan de kade in Amsterdam een stuk hoger dan in de overige riviercruisebestemmingen in de MRA. In de economische impactstudie van de riviercruisevaart binnen de ACP-regio van Decisio (2017) zien we dan ook dat de bestedingen per passagier hierdoor ook relatief hoger zijn. Vanwege het feit dat de meeste intercontinentale passagiers in Amsterdam turn-around passagiers zijn, en hier dus op- of afstappen, is de aanlegduur van de intercontinentale schepen in Amsterdam minder relevant. Echter, uit de economische impactstudie (Decisio, 2017) is gebleken dat ruim de helft van de intercontinentale passagiers nog een nacht boekt in een accommodatie binnen Amsterdam voor of na de riviercruisereis. De aanlegduur van ongeveer anderhalve dag is dus een redelijk goede graadmeter voor de gemiddelde verblijfsduur van een intercontinentale riviercruisepassagier binnen de MRA.

Figuur 3.2 Gemiddelde aanlegduur per aanloop uitgesplitst naar herkomst riviercruisepassagier



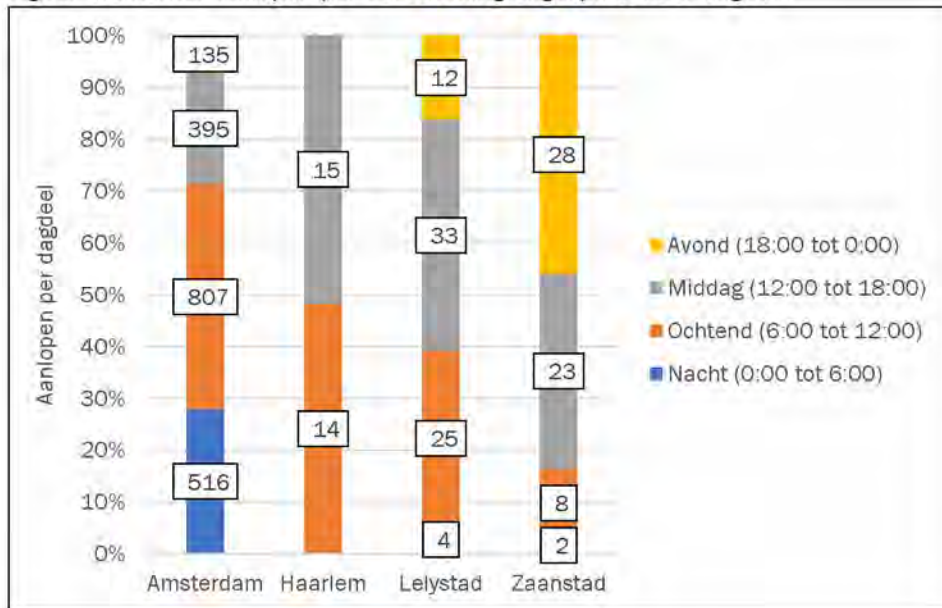
\* Voor Haarlem waren er twee riviercruiseschepen met overwegend Nederlandse passagiers. Deze lagen gemiddeld ruim 95 uur aan de kade.

\*\*In Lelystad lagen het Vakantie-hospitaalschip Prins Willem-Alexander en de Rode Kruisboot beiden 3 keer voor respectievelijk 69 en 72 uur aan de kade. Deze zijn niet meegenomen in de gemiddelde aanlegduur voor riviercruiseschepen met nationale passagiers aan boord.

De aanlegduur voor de andere riviercruisebestemmingen binnen de MRA zijn korter dan in Amsterdam. In Haarlem liggen de riviercruiseschepen met overwegend Europese passagiers langer aan de kade dan intercontinentale passagiers. In Lelystad is de aanlegduur van alle bestemmingen het kortst. Vooral de intercontinentale schepen liggen gemiddeld slechts vier uur aan de kade. In Zaanstad liggen de riviercruiseschepen van alle MRA-bestemmingen buiten Amsterdam het langst aan de kade, gemiddeld ongeveer 20 uur.

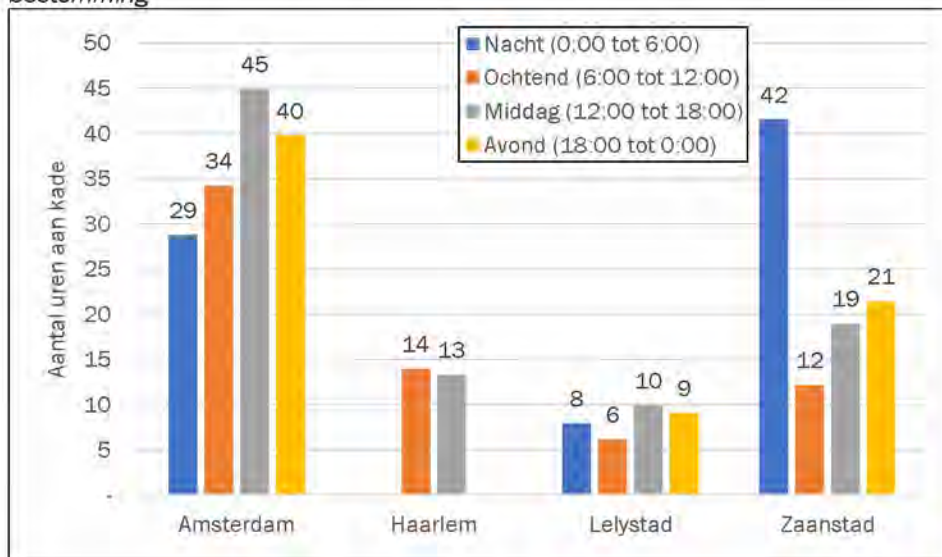
De langere aanlegduur in Zaanstad heeft te maken met het feit dat de riviercruiseschepen relatief later op de dag aankomen. De riviercruiseschepen blijven vaak liggen om te overnachten. In Lelystad komt het overgrote deel van de schepen in de ochtend en middag. Hierdoor zijn de aanlegtijden korter dan in Zaanstad omdat de schepen vaak dezelfde dag nog vertrekken. In Haarlem zijn de aankomsttijden gemiddeld over de dag weer iets eerder dan in Lelystad. Bijna de helft van de schepen legt aan in de ochtend. In Amsterdam komt 70 procent van de schepen aan vóór 12 uur 's middags. Bijna alle schepen overnachten in Amsterdam. De passagiers hebben hierdoor meer dagdelen beschikbaar dan de andere bestemmingen om activiteiten te ondernemen.

Figuur 3.3 Aantal aanlopen per bestemming uitgesplitst naar dagdeel



Om nog meer inzicht te krijgen in de aanlegduur, aankomsttijden en wat dit betekent voor de tijd die passagiers kunnen besteden aan de wal kan per dagdeel de gemiddelde aanlegduur worden berekend. Voor Amsterdam zien we dat de passagier ongeveer vier tot vijf dagdelen (exclusief de nacht) ter beschikking heeft aan de wal voor activiteiten en excursies. In Haarlem heeft de passagier gemiddeld twee dagdelen tot zijn beschikking, in Lelystad een tot (krap) twee dagdelen en in Zaanstad ongeveer twee dagdelen.

Figuur 3.4 Aantal uren aan kade uitgesplitst naar aankomst in dagdeel en bestemming



## 4. Riviercruisepassagiers in MRA

*Voorgaand hoofdstuk belicht de aanbodzijde of nautische kant van de riviercruisevaart. In dit hoofdstuk wordt de vraagzijde nader bekeken, oftewel de riviercruisepassagier. Aan de hand van de enquêtes afgenomen in Amsterdam, Lelystad en Hoorn door onderzoeksbureau Strabo worden de kenmerken en behoeften van de riviercruisepassagier zoveel als mogelijk in beeld gebracht, zie ook de bijlage met de resultaten van de enquête uitgesplitst per bestemming. Daarnaast wordt op basis van herkomst van de passagiers en riviercruisebestemmingen in de regio het gedrag van bezoekers in de vorm van activiteiten, excursies en tijdbesteding op eigen gelegenheid in kaart gebracht.*

Uit gesprekken met de cruisemanagers van de riviercruiseschepen en op basis van de enquêteresultaten kan inzichtelijk worden gemaakt wat riviercruisepassagiers allemaal ondernemen aan activiteiten aan de wal. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt aan de hand van de herkomst van riviercruisepassagiers en per riviercruisebestemming in de MRA-regio. Binnen de MRA zijn alleen voor de bestemmingen Amsterdam en Lelystad enquêtes afgenomen onder riviercruisepassagiers. Daarnaast zijn er buiten de MRA nog enquêtes afgenomen in Hoorn. De resultaten uit Hoorn zijn echter ook bruikbaar en inzichtelijk. Het gaat immers vaak om passagiers die zich ook binnen de MRA begeven. Echter is Hoorn qua bestemming natuurlijk anders dan Zaanstad of Lelystad. In onderstaande box 3.1 geven we een eerst een samenvattend overzicht van de kenmerken van riviercruisepassagiers in de MRA-regio.

### **Box 3.1 Kenmerken riviercruisepassagiers MRA**

Vanuit de enquêteresultaten geven we in deze paragraaf op hoofdlijnen weer wat de kenmerken zijn van de riviercruisepassagiers in de MRA-regio. Bij het afnemen van de enquêtes is onderscheid gemaakt tussen intercontinentale passagiers en Europese passagiers. Uit de resultaten blijkt dat de karakteristieken en kenmerken van deze twee doelgroepen significant van elkaar verschillen. Het merendeel van de intercontinentale passagiers komen uit de Verenigde Staten (80 procent).

#### *Riviercruisepassagiers: reizen met partner*

Het merendeel van de intercontinentale en Europese passagiers reizen samen met hun partner, respectievelijk 55 procent voor intercontinentaal en 62 procent voor Europees. Intercontinentale passagiers reizen relatief vaker met andere familieleden dan Europese passagiers.

#### *Merendeel passagiers ouder dan 65 jaar*

Van de intercontinentale passagiers zijn 54 procent ouder dan 65 jaar. Bij de Europese passagiers is 59 procent ouder dan 65. Slechts 12 procent van zowel de intercontinentale als Europese passagiers is jonger dan 45 jaar.

## *Merendeel gepensioneerd*

De meerderheid van alle passagiers zijn gepensioneerd. De intercontinentale passagiers hebben gemiddeld gezien een hoger inkomen dan Europese passagiers.

## *Inkomens*

80 procent van de intercontinentale passagiers heeft een maandelijks netto beschikbaar inkomen van meer dan 4.000 USD tegenover 28 procent van de Europese passagiers met een netto beschikbaar inkomen van meer dan 4.000 euro.

## *Intercontinentale passagiers: combi-vakantie*

Van de intercontinentale passagiers is ongeveer 20 procent al op vakantie of reis voordat men begint met de riviercruise. Na de riviercruisereis combineert nog ongeveer 30 procent van de intercontinentale passagiers de cruise met een andere vakantie. Meer dan 90 procent van de Europese passagiers heeft geen additionele vakantie bovenop de riviercruisereis.

## *Intercontinentale passagiers: vaak eerder in Europa geweest*

Ongeveer 85 procent van de intercontinentale passagiers hebben Europa eerder bezocht en 35 procent Amsterdam. Intercontinentale passagiers hebben relatief meer ervaring met zee cruises (45 procent) dan Europese passagiers (minder dan 30 procent). Europese passagiers hebben weer meer ervaring met riviercruises, ongeveer 40 procent heeft al eerder een riviercruise gemaakt. Van de intercontinentale passagiers heeft 20 procent al eerder ervaring met riviercruises. Dit beeld van de riviercruise passagiers in de MRA-regio is overeenkomstig met die van het algemene beeld in Europa.

## *Langer verblijf in Amsterdam*

Ongeveer de helft van de intercontinentale passagiers blijven langer dan een dag in Amsterdam. Het leeuwendeel van deze passagiers verblijft in een hotel. Het overgrote deel van de Europese passagiers verblijft minder dan 24 uur en op het riviercruiseschip in Amsterdam.

## *Redenen keuze riviercruise*

De passagiers kiezen voor een riviercruisereis om vier hoofdredenen:

- Het is comfortabel reizen op een riviercruiseschip.
- Het reisgezelschap is relatief kleinschalig en dat wordt als prettig ervaren. Dit in tegenstelling tot een zee cruise.
- In een korte periode worden er veel landen en steden bezocht.
- Het landschap waar de riviercruise langs trekt wordt hoog gewaardeerd.

De keuze is voor een specifieke riviercruisereis hangt voor de riviercruise passagier af van de bestemmingen die worden aangedaan en de kwaliteit van het cruiseschip. De bronnen die intercontinentale passagiers gebruiken om een riviercruise te boeken zijn veelzijdig. Het internet, reisbrochure, reisbureaus of mond-op-mond via familie of vrienden worden allemaal ongeveer evenveel gebruikt. Europese passagiers gebruiken vooral reisbureaus als belangrijkste bron om de riviercruisereis te boeken.

## 4.1 Europese passagiers

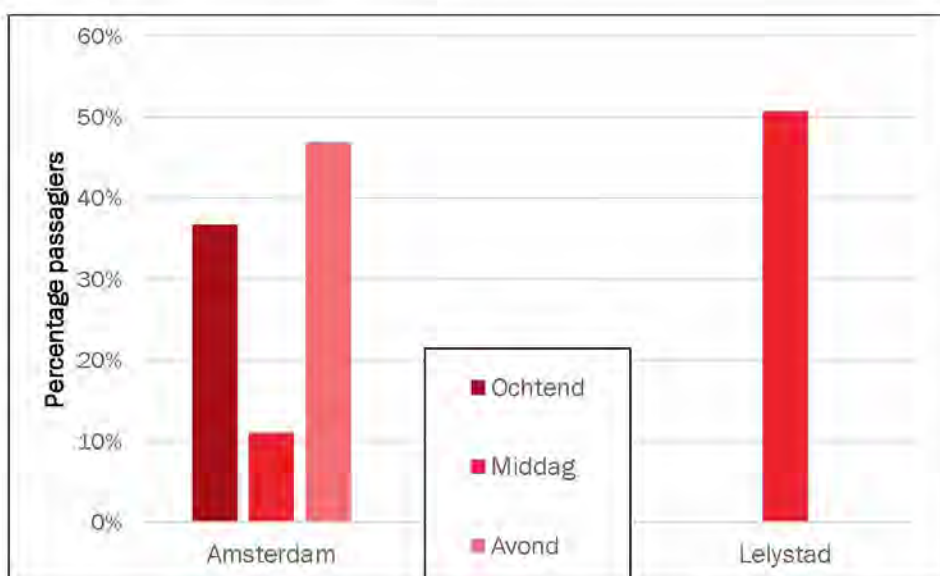
Zoals in hoofdstuk 2 al aan de orde is gekomen zijn de Europese passagiers voor het merendeel transitpassagiers binnen de MRA-regio. Daarnaast zien we uit de

resultaten van de enquête en de gesprekken met cruisemanagers dat riviercruiseschepen in Amsterdam langer aan de kade liggen dan bestemmingen elders in de MRA. Hierdoor ondernemen passagiers ook meer en besteden ze daardoor ook een hoger bedrag aan de wal. Gemiddeld hebben de Europese transitbezoekers ongeveer drie dagdelen (ochtend, middag en avond) in Amsterdam en in Lelystad een dagdeel (middag).

#### *Excursies ondernomen door minder dan helft van Europese passagiers in MRA*

Een interessant gegeven is dat voor alle ondervraagde schepen met overwegend Europese passagiers de excursies niet in de riviercruisereis zijn inbegrepen. Om deel te nemen aan een excursie moet hier tijdens de reis nog apart voor worden betaald. Het aantal deelnemers aan een excursie komt hierdoor vaak niet boven de 50 procent uit. Niet op alle Europese riviercruiseschepen wordt voor elk dagdeel een excursie aan de wal aangeboden. In Amsterdam wordt dan weer wel op alle ondervraagde Europese schepen een avondexcursie aangeboden. In Lelystad is slechts een Europees schip ondervraagd welke alleen in de middag was aangemeerd.

*Figuur 4.1 Percentage Europese passagiers dat deelneemt aan een excursie per dagdeel en bestemming uit enquête 2017*



Het middagprogramma in Amsterdam kent excursies die buiten Amsterdam plaatsvinden. Bij de ondervraagde boten zijn het excursies naar de Zaanse Schans en een bezoek aan Zandvoort aan Zee. De deelname aan deze excursies is relatief laag ten opzicht van de ochtend en avond excursies die binnen Amsterdam plaatsvinden. De Europese riviercruise­passagier heeft een duidelijke voorkeur om

binnen Amsterdam te blijven. Voor bestemmingen buiten Amsterdam zien we een enigszins omgekeerd beeld en zijn excursies buiten de bestemming (Hoorn of Lelystad) beter bezocht dan excursies binnen de stadsgrenzen. Ook deze excursies vinden vooral in de middag plaats.

*Bezoeken Europese passagiers op eigen gelegenheid aan de wal merendeel binnen stadsgrenzen*

Ongeveer 45 procent van de Europese passagiers gaat op eigen gelegenheid aan wal om activiteiten te ondernemen. Dit komt vooral neer op het maken van een wandeling door het stadscentrum en een bezoek aan een lokaal café of terrasje voor een drankje. In Lelystad bezoekt ongeveer twintig procent van de overwegend Duitse passagiers Bataviastad en de haven.

## 4.2 Nederlandse passagiers

Alleen bij de bestemmingen Hoorn en Lelystad zijn Nederlandse riviercruisepassagiers ondervraagd. Het ging hier slechts om twee ondervraagde schepen per bestemming.

*Nederlandse turn-around passagier in Lelystad*

In Lelystad ging het om Nederlandse passagiers die begonnen aan de IJsselmeerroute met Lelystad als opstappunt. De riviercruisepassagiers hadden hierdoor geen excursieprogramma omdat de schepen direct vertrokken op weg naar de volgende bestemming. Drie kwart van de passagiers die wat vroeger aankwamen, ongeveer 55 procent van totaal, gingen dan in de plaatselijk horeca in de haven wat drinken en eten. Een klein gedeelte ging ook naar Bataviastad om te winkelen.

*Regio Hoorn van belang voor Nederlandse passagiers*

Ook bij de Nederlandse passagiers in Hoorn zijn de excursies buiten de stadsgrenzen beter bezocht dan binnen de stadsgrenzen. In alle gevallen moest er voor de excursies extra worden betaald tijdens de reis. Meer dan veertig procent maakt gebruik van excursies in de regio; bijvoorbeeld het Bakkerijmuseum of het Stoomtrammuseum in Medemblik. Rond de twintig procent van de Nederlandse passagiers neemt deel aan een excursie in Hoorn. De Nederlandse passagier blijft voor activiteiten op eigen gelegenheid voor de meerderheid vooral binnen de stadsgrenzen. Hierbij zijn een wandeling en een bezoek aan de plaatselijk horeca populair.

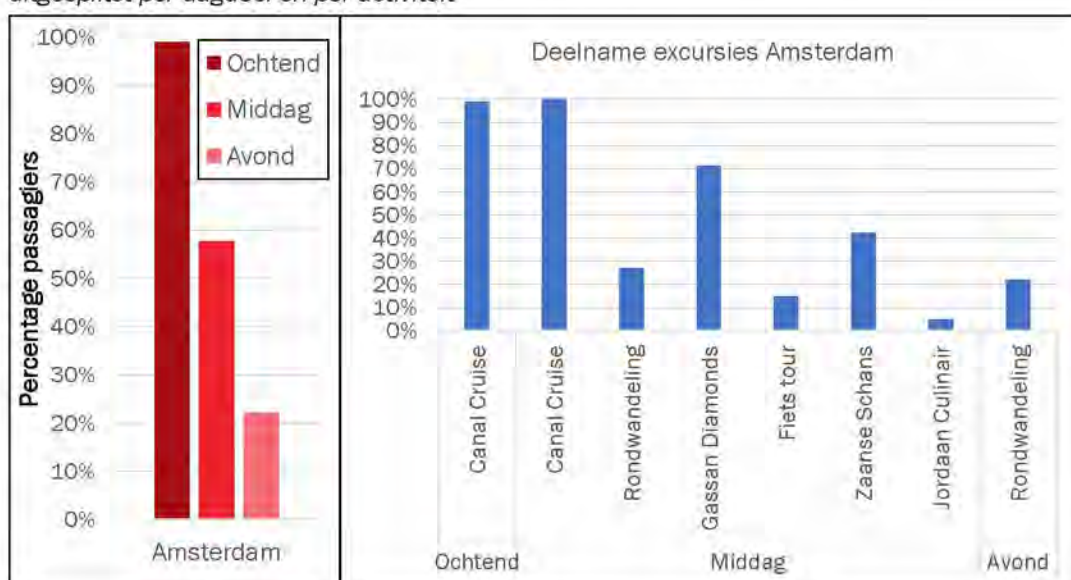
## 4.3 Intercontinentale passagiers

Aleen in Amsterdam zijn intercontinentale passagiers ondervraagd. In Lelystad zijn er zes aanlopen van intercontinentale schepen geweest in 2017 die buiten de periode van de afname van de enquête vielen. In Hoorn was er door de vaak korte tijd aan de wal en het ondernemen van excursies van de passagiers te beperkt tijd om de intercontinentale passagiers goed te ondervragen.

### *Excursies van intercontinentale passagiers onderdeel van de riviercruisereis*

Ruim de helft van de excursies in Amsterdam die worden georganiseerd voor intercontinentale passagiers zijn onderdeel van de riviercruisereis pakketten. Dit houdt in dat de passagier er al vooraf voor heeft betaald. Deze 'inclusieve' excursies zijn voor veel rederijen in Amsterdam overeenkomstig. Het gaat hier om een rondvaart door de grachten inclusief een bezoek aan het Rijksmuseum/Gassan Diamonds of Van Gogh museum. Daarbij wordt ook vaak nog een rondwandeling georganiseerd. Het overgrote deel van deze 'inclusieve' excursies vinden plaats in de ochtend. In de middag zijn er op bijna de helft van de schepen geen excursies. Op de andere helft kan worden gekozen uit verschillende excursies waarvan de meeste exclusief zijn. Afgezien van een rondvaart door de grachten en een bezoek aan Gassan Diamonds, zie ook figuur 4.2. In de avond is er op drie kwart van de intercontinentale schepen entertainment aan boord.

*Figuur 4.2 Percentage intercontinentale passagiers dat excursies onderneemt uitgesplitst per dagdeel en per activiteit*



## *Intercontinentale turn-around passagier verblijft langer in Amsterdam*

Doordat de excursies voor de helft inclusief zijn is de deelname ook een stuk groter van de intercontinentale passagiers. Tijdens het verblijf op het riviercruiseschip is er dus minder tijd om op eigen gelegenheid activiteiten te ondernemen. Echter, voor nagenoeg alle intercontinentale passagiers is Amsterdam het begin- of het eindpunt van de riviercruisereis. Ongeveer de helft van de intercontinentale turn-around passagiers boeken een hotel voor tenminste een nacht in Amsterdam. Hierdoor hebben ze uiteindelijk meer dagdelen te besteden in Amsterdam dan de Europese riviercruise-passagier.

## 5. Kansen en knelpunten in MRA

*Het zwaartepunt van de riviercruisemarkt in aanlopen en passagiers ligt in Amsterdam. De ontwikkelingen in Amsterdam met betrekking tot de riviercruisevaart hebben daarom directe gevolgen voor de overige aanloopsteden in de MRA. Om deze reden beschouwen we voor Amsterdam naast de huidige situatie ook het (concept) riviercruisebeleid dat wordt opgesteld en de kansen en knelpunten die hieraan gekoppeld zijn in de toekomst. Daarna gaan we in op kansen en knelpunten van de regionale aanloopsteden binnen de MRA.*

### 5.1 Amsterdam

#### 5.1.1 Huidige situatie

Amsterdam is een turn-around bestemming (start- of eindpunt van een cruise) voor internationale cruisereizen (Rijn, Main en Donau), en cruises binnen Nederland en België. De stad wordt door de cruise industrie gezien als riviercruisehoofdstad van West-Europa. De riviercruisebestemmingen in de regio zijn belangrijke pijlers van het productmerk Amsterdam. Hierdoor kan er een gedifferentieerd product aangeboden worden aan de cruise-passagier.

De positie van 'Amsterdam' in de cruisemarkt is gebouwd op de toeristische aantrekkelijkheid van de hoofdstad, de uitstekende transitverbindingen (luchthaven, trein) en de geografische ligging. De aantrekkingskracht van 'Amsterdam' is mede afhankelijk van de reputatie van de Amsterdamse binnenstad als toeristische bestemming.

De merknaam 'Amsterdam' verleidt cruise-passagiers om de regio te bezoeken. De magneetfunctie van Amsterdam is daarom van essentieel belang. Nautisch is Amsterdam goed te bereiken zonder enige lengte beperking, de voorzieningen om (centraal) in de stad af te kunnen meren zijn goed. De ligging is voor de riviercruise passagier ideaal. De ligplaatsen direct achter het centraal station (Oostelijke IJ-oever) en grenzend aan de woningen bij het Westerdokseiland zijn voorzien van walstroom. Dit om geluidbelasting voor de omwonenden en de emissie te beperken. Ook zijn er goede voorzieningen voor het afvoeren van afval, het laden van drinkwater en het bunkeren van brandstof. De ontsluiting van de passagiers door bussen hebben een beperkte capaciteit bij deze ligplaatsen.

### 5.1.2 Naar nieuw riviercruisebeleid

De gemeente Amsterdam is bezig met het opstellen en het uitwerken van nieuw beleid omtrent riviercruisevaart in de stad. Hierbij wordt rekening gehouden met bestaand beleid omtrent de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de Structuurvisie 2040 en de verbinding met Amsterdam-Noord in 'Sprong over 't IJ'. Daarnaast wordt vanuit Stad in Balans de autonome groei van toerisme beperkt en gezocht naar oplossingen in spreiding en selectiviteit. Op basis hiervan zijn er een aantal uitgangspunten geformuleerd voor het toekomstige riviercruisebeleid in Amsterdam<sup>4</sup>:

1. *Behoud van riviercruise voor de stad en regio.* Riviercruise hoort bij een stad als Amsterdam waar water en scheepvaart een vanzelfsprekendheid zijn. Echter, de toekomstige verbinding met stadsdeel Noord in Sprong over 't IJ' en de toenemende drukte op de binnenstad maakt volgens de gemeente uitplaatsen van lig- en aanlandingsplaatsen onvermijdelijk. Vervangende locaties kunnen gezocht worden elders in de stad of in de regio.
2. *Beleidsstrategie gericht op kwaliteitsverbetering.* Binnen dit uitgangspunt zijn een aantal keuzes geformuleerd:
  - o Uitplaatsen en verplaatsen van riviercruise gelijk laten oplopen met stedelijke ontwikkeling van Haven-Stad. Een spreidingsstrategie binnen de stad.
  - o Faciliteren van selectieve groei van de riviercruise in de regio. Oftewel, een spreidingsstrategie buiten de stad.
  - o Kwaliteitsverbetering door gericht faciliteren van de riviercruisevaart in het hoogwaardige segment.
3. *Verduurzaming van de riviercruisevaart.* Vanuit de riviercruisesector moet worden ingezet om de milieubelasting in emissies, afval en energie zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast streeft de gemeente naar een duurzame inrichting van de liglocaties en optimalisatie van zo kort en duurzaam mogelijke vervoersstromen tussen de liglocaties en de bezienswaardigheden.
4. *De faseringsstrategie van de spreidingsopties.* Hiervoor hanteert de gemeente een kort en langetermijnstrategie. Op de korte termijn, 2020-2030, zal aan het begin instandhouding van het aantal ligplaatsen rondom het centrum-IJ nog mogelijk zijn. Bij start uitvoering van 'Sprong over 't IJ', vanaf 2022, zal er moeten worden gezocht naar alternatieve locaties binnen Amsterdam. Hierbij zijn er nog veel onzekerheden met betrekking tot deze uitvoering. De bouw van een toekomstige brug als onderdeel van 'Sprong over 't IJ' loopt inmiddels al

---

<sup>4</sup> Concept Riviercruisebeleid 2020-2030, gemeente Amsterdam (versie: augustus 2019)

vertraging op (zie het Parool van 12 november 2019)<sup>5</sup>. Feit blijft dat de druk op het centrum-IJ in de toekomst blijft toenemen.

Op de lange termijn, vanaf 2030, wordt er ingezet op de alternatieve locaties in de stad (en het verdwijnen van ligplaatsen rondom centrum-IJ) en wordt het aantal beschikbare aanlegplaatsen gemaximeerd. Dit betekent dat er meer capaciteit naar de regio zal gaan bij een groeiende riviercruisevaartsector.

### 5.1.3 Kansen en knelpunten in de toekomst

Bovenstaande uitgangspunten uit het beleid van de gemeente Amsterdam heeft invloed op de verdere ontwikkeling en groei van de riviercruisevaart binnen de MRA-regio. Het op termijn uitplaatsen van de liglocaties rondom IJ-centrum naar locaties verder van het centrum is een verlies van een belangrijke *Unique Selling Point (USP)* van de stad en zal zijn impact hebben op de aantrekkingskracht van Amsterdam bij riviercruisepassagiers. Daarnaast is het nog onduidelijk of de alternatieve locaties qua ligplaatsen evenveel capaciteit als daarvoor herbergen.

Onduidelijkheid over bovenstaande ontwikkelingen in Amsterdam zorgen voor onzekerheid binnen de riviercruisesector en dit wordt onderstreept in een werkconferentie gehouden door ACP op 24 juni 2019 waaraan marktpartijen en de gemeente Amsterdam hebben deelgenomen. De werkconferentie ging met name over het zoeken van oplossingsrichtingen met betrekking tot emissieloos busvervoer en de (on)bereikbaarheid van het centrum in de komende jaren. De marktpartijen gaven aan dat ze hierin graag samen willen werken met de gemeente om te komen tot een masterplan met een duidelijke planhorizon. Dit neemt onzekerheid over de toekomst weg en zorgt ervoor dat marktpartijen investeringsbeslissingen kunnen nemen die ten goede komen aan hun bedrijfsoperatie<sup>6</sup>.

Een hechtere samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, het havenbedrijf en de businesspartijen uit de riviercruisesector kan hierbij helpen om de toekomstige knelpunten te mitigeren en wel om de volgende redenen:

- Het neemt (deels) de onzekerheid weg binnen de sector.
- Het zoeken van geschikte uitplaatsingslocaties kan met consultatie van de marktpartijen zorgen voor meer acceptatie vanuit de sector en een gestroomlijnde overgang naar de nieuwe ligplaatsen.

<sup>5</sup> Parool: <https://www.parool.nl/amsterdam/uitstel-of-afstel-gemeente-schuift-brug-over-het-ij-op-lange-baan~b42dd326/>

<sup>6</sup> Samenvatting ACP werkconferentie 24-06-2019, VO.1

- Een verbeterde afstemming met de marktpartijen kan verduurzaming versnellen door middel van optimale (kortere) vervoersstromen, realisatie van emissieloos vervoer en reductie van overlast.

Uit de faseringsstrategie blijkt dat de oplossingsrichtingen op korte termijn voor uitplaatsing en spreiding van de riviercruisevaart worden gezocht binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. Pas op de langere termijn, na 2030, komen de riviercruisebestemmingen binnen de MRA-regio in het vizier wanneer door maximering van het aantal ligplaatsen in Amsterdam de capaciteit vol zit. Als conform de faseringsstrategie pas op de lange termijn de aanloopsteden in de regio worden betrokken dan is dat een gemiste kans. Deze aanloopsteden hebben allen nog voldoende capaciteit en kunnen de druk op Amsterdam op de capaciteit al op de korte termijn laten afnemen door faciliteren van de riviercruisevaart. Voor bepaalde luxe segmenten in de riviercruisebranche is de locatie Amsterdam en nabijheid van de binnenstad echter een *must*. Voor andere prijssegmenten binnen de riviercruisevaart is uitplaatsing naar andere aanloopsteden binnen de regio wel een optie. De gemeente heeft door middel van het instellen van een systeem van prijsdifferentiatie voor ligplaatsen sinds 2019 al een instrument in handen om te sturen op het gericht faciliteren van de riviercruise in de stad. Een verdere afstemming en samenwerking met de regionale aanloopsteden al op de korte termijn kan de druk op het centrum-IJ in de binnenstad afnemen door actief in te zetten op spreiding in de regio.

## 5.2 Zaanstad

Sinds 2015 zijn in Zaanstad nieuwe kades met walstroom gerealiseerd waar riviercruiseschepen van 135 meter kunnen aanmeren. Het doel van de gemeente Zaanstad is om hiermee de groei in riviercruiseaanlopen in Zaandam als overlooplocatie van Amsterdam te kunnen faciliteren. Er zijn verschillende aanlegplekken dichtbij het centrum maar ook daarbuiten en bij de Zaanse Schans. Hierdoor kan de gemeente in haar beleid zich richten op verschillende doelgroepen bezoekers Zaanse Schans, 'repeaters' (bestemming centrum Zaandam) en bike tours (boat en bike). Door middel van de herstructurering van het stadscentrum en een nieuw toeristisch programma probeert de gemeente Zaanstad meer bezoekers in het centrum te houden. Ook de omgeving van de kades en busparkeerplaatsen nabij de Prins Hendrikkade in het centrum zullen worden herontwikkeld. Voorgaande betekent dat de gemeente Zaanstad zich wil inzetten om zowel een 'turnaround' als een transit-bestemming te zijn. Qua groei zijn er kansen om een hoger aantal passagiers aan te trekken in de toekomst wanneer de ligplaatsen optimaler worden benut. In 2017 lagen er vaak kleinere schepen op 135m/110m kades in het centrum. De aanlopen concentreren zich met name in de maanden

maart, april en mei als Amsterdam qua capaciteit volloopt. Wat dat betreft is de bestemming Zaandam een echte overlooplocatie van Amsterdam, het is slechts 7 km varen vanaf Amsterdam, zie onderstaande kaart.

Figuur 4.1 Aanleglocaties riviercruise Zaandam en Amsterdam



Belangrijkste knelpunten/risico's in Zaandam zijn dat excursies met bussen in drukke tijden voor opstoppingen kunnen zorgen. Zeker bij aanlopen op plekken dichtbij het centrum vanwege ruimtegebrek. Als de groei in de markt zich voortzet dan kan overlast een belangrijke factor worden die het draagvlak van het toenemende riviercruisetoerisme aantast. De gemeente Zaanstad zet daarom in op stapsgewijze groei.

### 5.3 Haarlem

In 2012 is in Haarlem een aanlegkade voor vier riviercruiseschepen gerealiseerd met faciliteiten voor schepen tot en met 110 meter. De riviercruiselocatie in Haarlem-Noord biedt wel walstroom maar geen watervoorzieningen. Een aanleglocatie dichtbij het centrum is nautisch niet mogelijk. Wegens de beperking van de sluis in Spaarndam kan Haarlem geen schepen met een lengte van 135 meter ontvangen.

Busvervoer is op dit moment goed geregeld en er is geen overlast voor omwonenden op de huidige locatie. Er is genoeg ruimte voor een verdere uitbreiding van aanlopen zonder dat dit logistiek een knelpunt zou kunnen worden in de toekomst. Door marketinginspanningen is Haarlem als bestemming voor passagiers bekend geworden bij de riviercruisemarkt. Hierbij gaat het ook om excursies vanuit Amsterdam naar het stadscentrum van Haarlem. Het vervoer van riviercruisepassagiers is dan geregeld met de bus.

### 5.4 Lelystad

Lelystad heeft een relatief moderne haven. De Bataviahaven in Lelystad is state-of-the-art met veel faciliteiten en veel ruimte voor 135m schepen en het afwikkelen van tourbussen in de haven. Walstroom en andere voorzieningen zijn aanwezig. Daarnaast is er een goede logistieke infrastructuur, dichtbij Enkhuizen, Hoorn en Medemblik. De Bataviahaven is gelegen buiten het centrum in het Bataviakwartier en nabij Bataviastad. Ook liggen er musea in de buurt van de Bataviahaven. Daarnaast ligt de haven ook centraal ten opzichte van andere bestemmingen richting het oosten (o.a. Zwolle en Giethoorn), het zuiden (o.a. Harderwijk en de Veluwe) en uiteraard richting het westen naar Amsterdam.

Belangrijkste attracties in Lelystad voor riviercruisepassagiers zijn Bataviastad, Batavialand, de bloembollenvelden in de regio en Schokland. Deze attracties worden gecombineerd aangeboden zodat de passagier langer in de regio verblijft. De doelstelling is een toename in het aantal aanlopen en het vergroten van de economische spin-off in Lelystad en de regio. Door de centrale ligging is Lelystad geschikt om een regionale functie te hebben. De riviercruisehaven in Lelystad bedient ook omliggende gemeenten. Een voorbeeld hiervan is Almere waarin in 2022 de Floriade wordt georganiseerd.

Met de opening van Lelystad Airport zijn er kansen voor Lelystad om in de toekomst een turn-around bestemming te kunnen worden voor Europese

riviercruisereizigers<sup>7</sup>. Het benutten van deze kans is mede afhankelijk van uitbreiding van het toeristisch product en aanbod van accommodaties in en rondom Lelystad door openstelling van Lelystad Airport. Lelystad is een stad in ontwikkeling en voegt regelmatig nieuw toeristisch aanbod toe, denk hierbij aan Nationaal Park Nieuw Land en deelgebied de Marker Wadden. Hierdoor blijft Lelystad en de omliggende regio een aantrekkelijke bestemming om te bezoeken.

## 5.5 Huizen

De nieuwe riviercruisebestemming Huizen binnen de MRA biedt ruimte voor twee riviercruiseschepen tot en met 135 meter tegelijkertijd en kan logistiek het aantal passagiers op twee schepen goed verwerken aan de wal. In 2018 heeft Huizen zijn haven opengesteld voor de riviercruisevaart en zijn er twee schepen ontvangen (waarvan een korter dan 80 meter). In de eerste helft van 2019 heeft Huizen al 34 schepen mogen ontvangen, waarvan een aantal motorchartervaart. Er is walstroom en water bij de ligplaatsen aanwezig. Huizen is relatief onbekend bij rederijen en bij riviercruisebezoekers. Het is daarom van belang dat marketing en promotie op gang komen om de bekendheid van de nieuwe bestemming te vergroten. De Floriade in 2022 is een gelegenheid bij uitstek om Huizen als aanleglocatie te promoten vanwege nabijheid en strategische ligging ten opzichte van de steden Amsterdam en Utrecht, zie onderstaand figuur.

*Figuur 4.1 Bestemming Huizen ten opzichte van Amsterdam en Utrecht en een schematische weergave van de haven van Huizen*



Huizen ligt op ongeveer 1,5 uur varen van Amsterdam en ongeveer 30 minuten met de bus. De bestemming is meer geschikt als transit-bestemming dan als turnaround vanwege beperkt aanbod van accommodaties.

<sup>7</sup> Lelystad Airport zal met name (toeristische) vluchten binnen Europa faciliteren.

## 6. Conclusie

De riviercruisemarkt binnen de MRA kenmerkt zich door een zeer sterke aantrekkingskracht tot Amsterdam in aantallen inkomende riviercruisepassagiers maar ook in percentages aanlopen van riviercruiseschepen. De nabijheid van Schiphol, het toeristische aanbod en de aanleglocaties dichtbij het centrum maken Amsterdam tot een geliefd begin- of eindpunt van de riviercruisereis. De capaciteit van Amsterdam om verdere groei van riviercruiseschepen in de stad te faciliteren loopt echter tegen zijn grenzen aan. Nieuw riviercruisebeleid wordt opgesteld door de gemeente Amsterdam waarin uitplaatsing van ligplaatsen - om de ruimtelijke ontwikkeling op het centrum-IJ te faciliteren - en selectiviteit - om de autonome groei van toerisme te beperken – directe gevolgen zullen hebben op de ontwikkeling van de riviercruisemarkt binnen de MRA. De ontwikkelingen in Amsterdam, met name rondom de IJ-oeveren, zijn overigens op dit moment erg diffuus. Feit blijft dat de druk rondom het centrum-IJ in de nabije toekomst blijft toenemen. Spreiding van riviercruiseschepen en passagiers over andere bestemmingen in de MRA-regio op de korte termijn lijkt daarom cruciaal om verdere groei van de riviercruisevaart binnen de MRA mogelijk te maken.

Op basis van onze analyse van de riviercruisemarkt binnen de MRA is een succesvolle spreiding van riviercruisepassagiers en schepen over de regio afhankelijk van een aantal factoren:

- *Op korte termijn intensiveren van de samenwerking tussen Amsterdam en de regionale aanloopsteden in het kader van een integrale spreidingsstrategie van de riviercruisevaart.*

De vraag omtrent uitplaatsing van ligplaatsen binnen Amsterdam gaat in het concept riviercruisebeleid al op de korte termijn spelen. Het is daarom zaak om af te stemmen met de regionale aanloopsteden over selectieve uitplaatsing van bepaalde segmenten binnen de riviercruisesector. Door middel van een systeem van prijsdifferentiatie van ligplaatsen heeft de gemeente Amsterdam in samenwerking met Zaanstad sinds 2019 al een instrument in handen om te kunnen sturen op het faciliteren van het hogere luxe segment in de stad. Dit systeem kan uitgebreid worden naar de overige aanloopsteden binnen de MRA. Hierbij zullen de marktpartijen uit de riviercruisesector ook moeten worden betrokken. Dit neemt onzekerheid weg binnen de sector en kan een soepele overgang naar uitplaatsing en zonodig een nieuwe status quo van de riviercruisemarkt binnen de MRA mogelijk maken.

- *De nautische en logistieke kwaliteit van de bestemming.*

Al een aantal jaren is er een schaalvergroting van de riviercruiseschepen gaande in Europa. Ook binnen de MRA is het aandeel 135m schepen fors gestegen en lijkt deze trend zich in de toekomst door te zetten. De aanloopsteden moeten dit nautisch kunnen faciliteren maar ook logistiek aan de wal. Grotere schepen betekent ook grotere passagiersstromen en meer inzet van bussen. Dit vraagt de nodige ruimte om het inschepen en ontschepen soepel te laten verlopen. De havens van de MRA-bestemmingen exclusief Amsterdam laten een wisselend beeld zien in nautische en logistieke kwaliteit. Hierbij zijn de havens in Lelystad en Huizen zowel nautisch en logistiek toekomstbestendig. Voor Zaanstad geldt dat de haven nautisch gezien 135m schepen kan ontvangen, maar er is meer ruimte nodig om de passagiersstromen op een goede wijze te kunnen afwikkelen op de wal. Haarlem kan nog geen 135m schepen ontvangen vanwege de beperkingen van de sluis op het Spaarne.
- *Het type riviercruisepassagier.*

Hier gaat het met name om verschil tussen intercontinentale en Europese passagiers. Intercontinentale passagiers bezoeken vaak voor de eerste keer Amsterdam. Hierdoor is Amsterdam voor de intercontinentale passagier als bestemming essentieel binnen de riviercruisereis. Dit zijn ook met name de passagiers die in het hogere luxe segment reizen. Dit past binnen de kaders van selectiviteit uit het nieuwe riviercruisebeleid van de gemeente Amsterdam om het kwalitatief hoogwaardig toeristische aanbod te blijven faciliteren. Europese passagiers hebben meer ervaring met riviercruises, zijn vaker al bekend met Amsterdam en kennen een hoger percentage aan herhaalbezoekers of *repeaters*. Voor *repeaters* kunnen regionale bestemmingen met name interessant zijn als afwisseling van het Amsterdamse toeristische product. Het aantrekken van *repeaters* is een kans voor de regionale bestemmingen buiten Amsterdam.
- *Diversificatie toeristisch aanbod van de bestemmingen binnen de MRA.*

Aanbieders van een Europese riviercruisereis noemen vaak alleen Amsterdam als toeristische bestemming binnen de MRA. Regionale bestemmingen hebben echter ook veel te bieden, zeker als het aantal *repeaters* in de toekomst gaat toenemen (zie vorige punt). Hierbij is diversificatie van het toeristische product binnen de MRA cruciaal. Amsterdam kan zich, ingegeven door het selectiviteitsbeleid, richten op kwalitatief hoogwaardig toeristisch aanbod of thematiek (bv. musea, gastronomie en cultuurhistorie). De regionale steden hebben dan ook de ruimte om hun eigen verhaal te vertellen en het toeristisch product verder te ontwikkelen. Bijvoorbeeld de historische binnenstad van

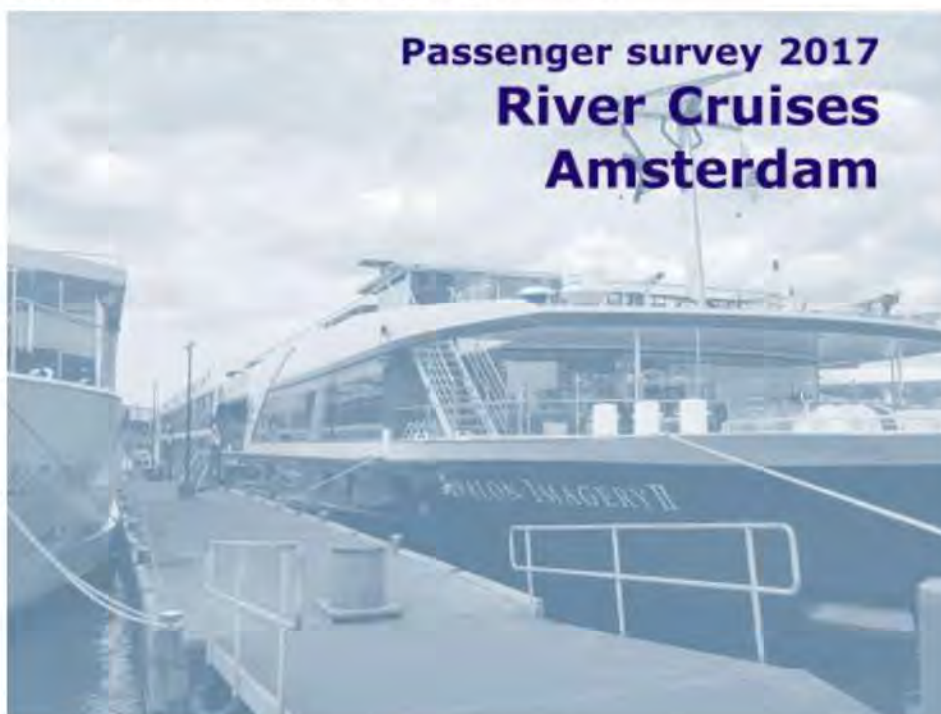
Haarlem, de Zaanse Schans in Zaanstad, Bataviastad in Lelystad of natuur en het buitengebied in de omliggende regio. Denk bij het laatste bijvoorbeeld aan Nationaal Park Nieuw Land, tulpenvelden en de Floriade in 2022 in Almere.

Diversificatie van het aanbod zal daarnaast zorgen dat uitplaatsing binnen de regio ook beter van de grond zal komen. Ook hier is afstemming nodig tussen aanloopsteden en met marktpartijen binnen de MRA.

## Bijlage: resultaten enquêtes

### Amsterdam

Marktonderzoeksbureau Strabo heeft, in samenwerking met Decisio, enquêteonderzoek uitgevoerd onder riviercruisevarende passagiers in Amsterdam, Hoorn en Lelystad. In deze bijlage presenteren we alle resultaten van de enquêtes die zijn afgenomen onder riviercruisevarende passagiers in Amsterdam.



2/15 **strabo**

## Introduction + Methodology

**Goal**  
 Insight in impact of river cruises on the Amsterdam economy. This means insight in the profile and activity pattern of river cruise passengers, their spendings and the role Amsterdam plays in choosing a river cruise. Finally insight is gathered on the quality of the Amsterdam touristic product.

- Sample size: N = 954 (IC embark (397)+ IC disembark (480)+ European transit (77))
- Nr of ships: 26
- Nr of operators: 6
- Results weighed by: per ship: by hotel booking info from CD
- Mix f-to-f/written survey: majority written survey
- Survey period: July/September 2017

3/15 **strabo**

## Profile

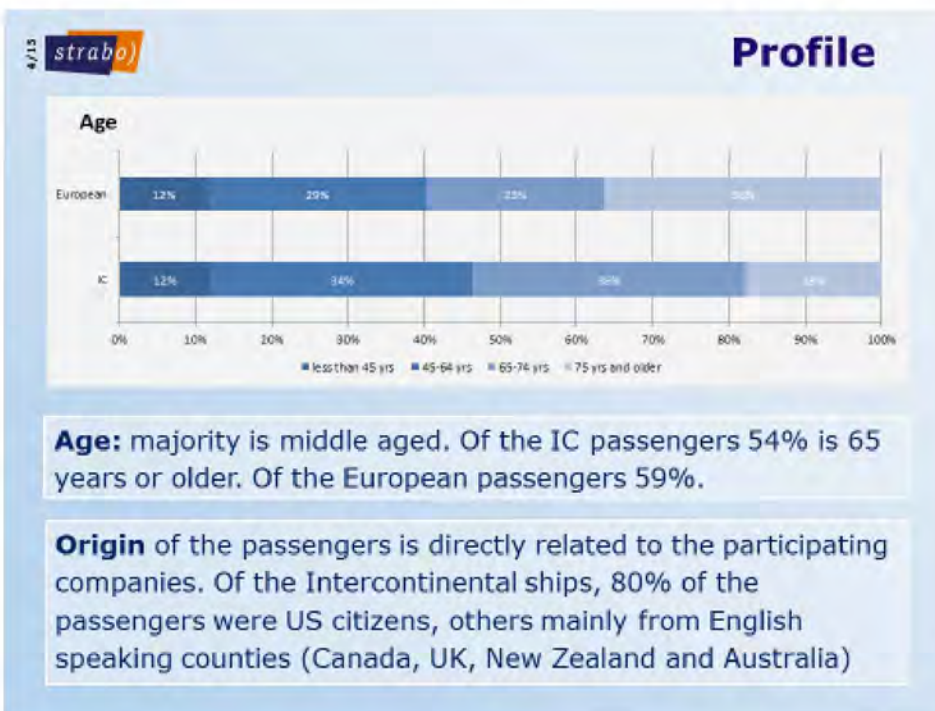
**Travelling with ...**

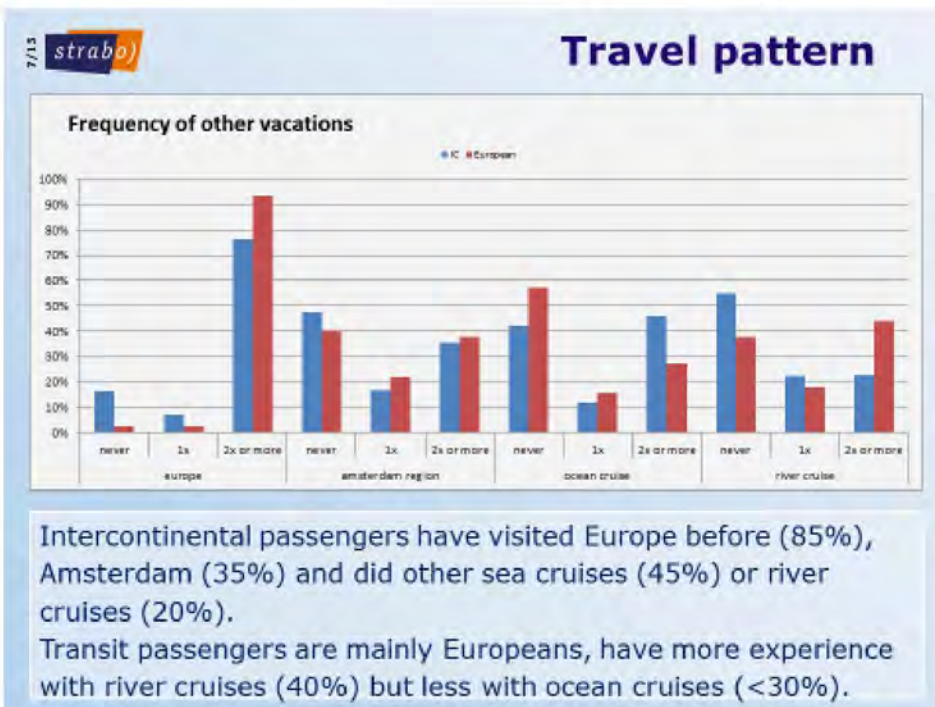
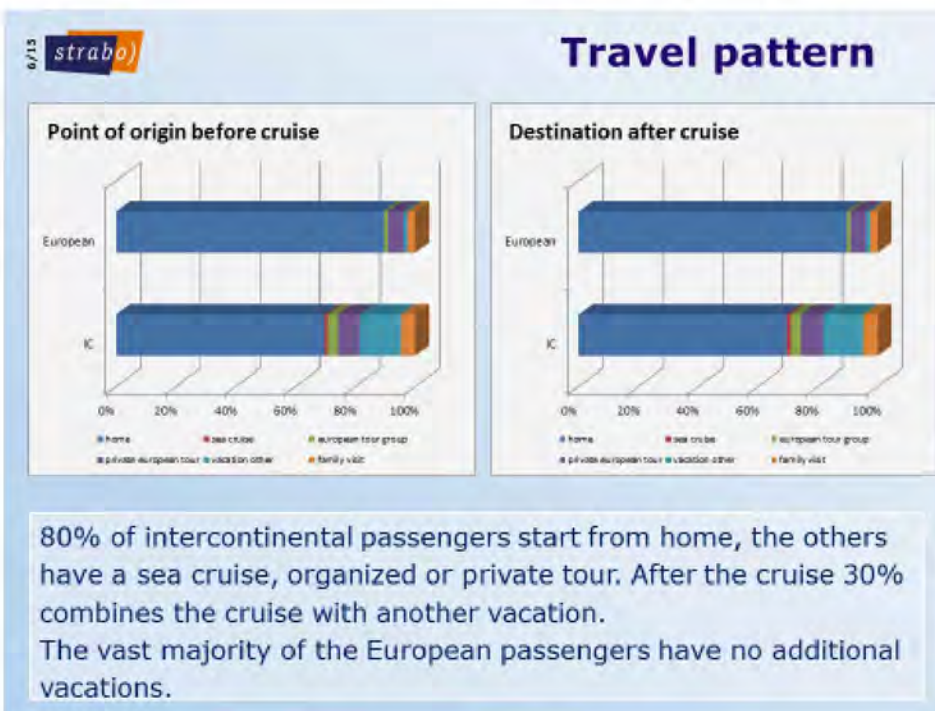
Passenger Type	alone	friend	partner	family	partner and children < 12	partner and children > 12	large group
European	8%	8%	52%	18%	1%	1%	1%
IC	4%	12%	55%	24%	1%	1%	1%

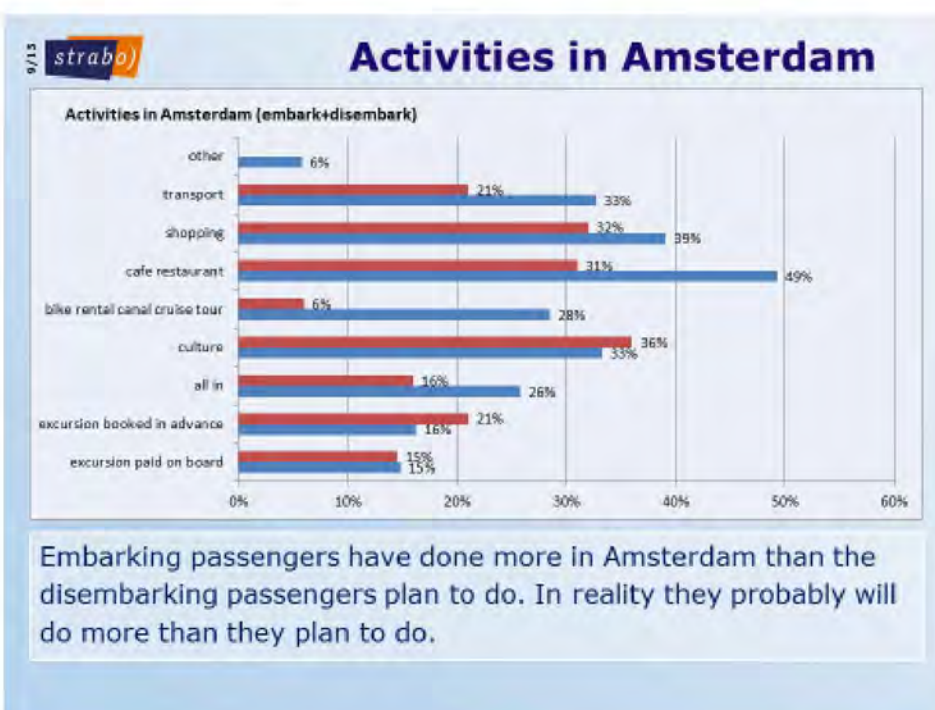
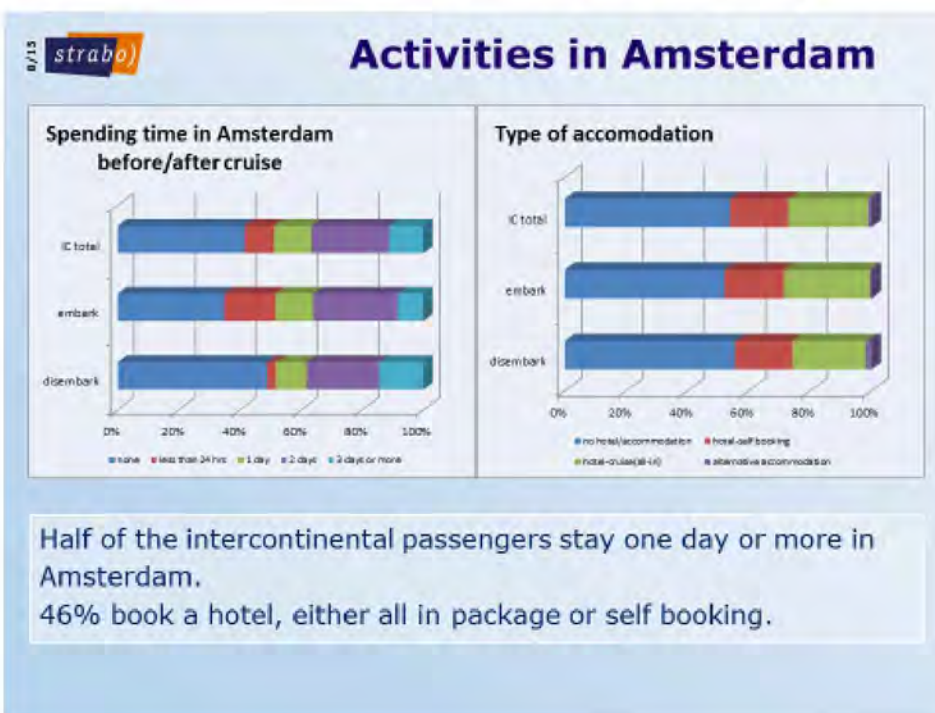
**Size of travel group**

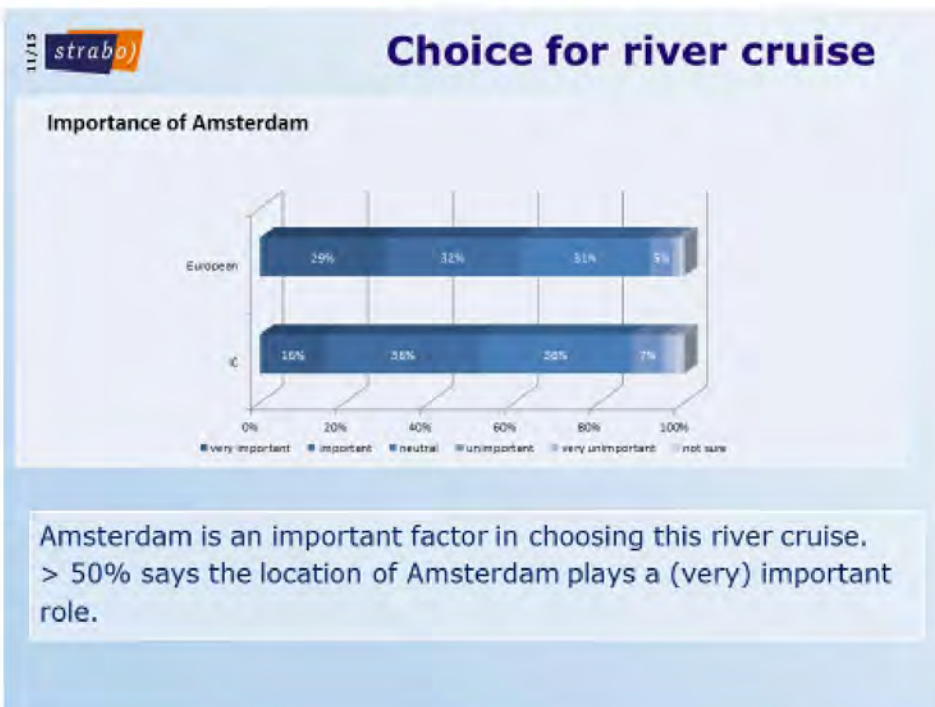
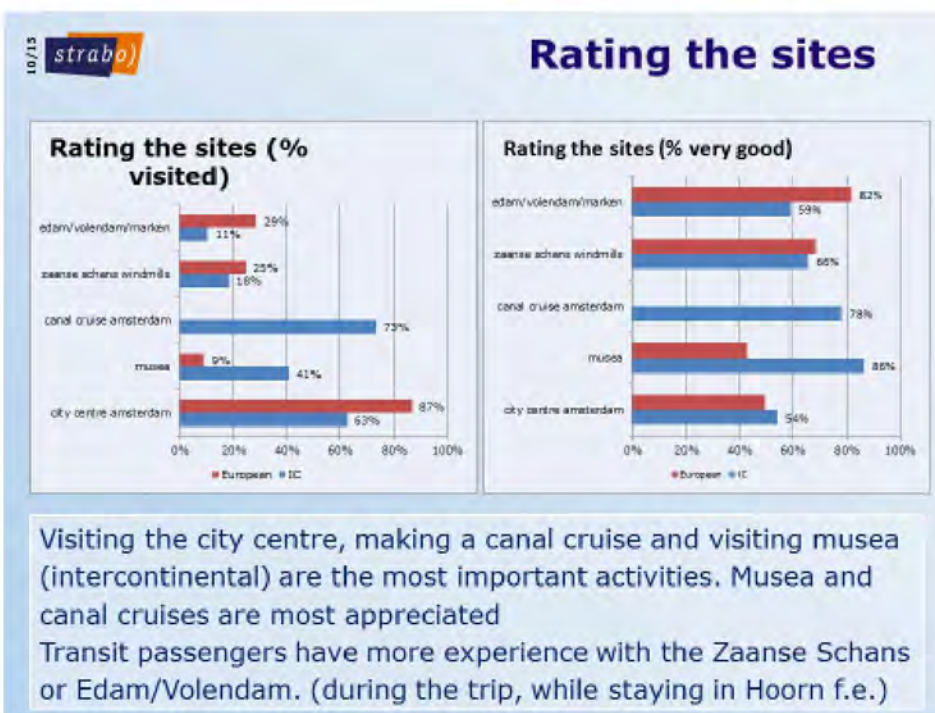
Passenger Type	1	2	3-5	6 or more
European	8%	75%	16%	1%
IC	1%	67%	18%	15%

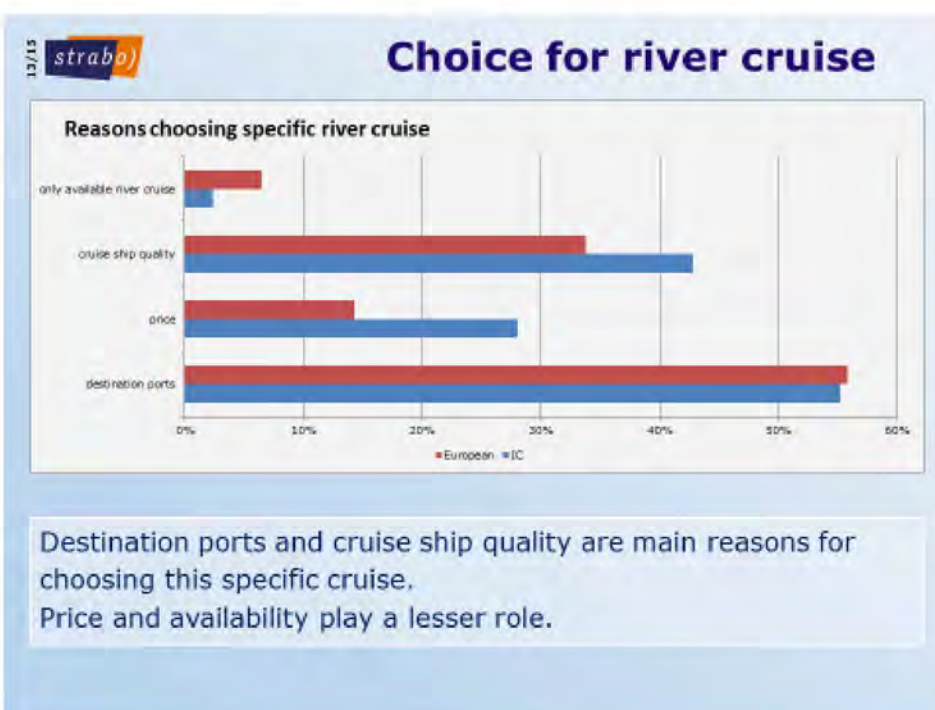
Most of the passengers are couples (man and wife) or friends. IC-passengers travel more in a family group than the European passengers.







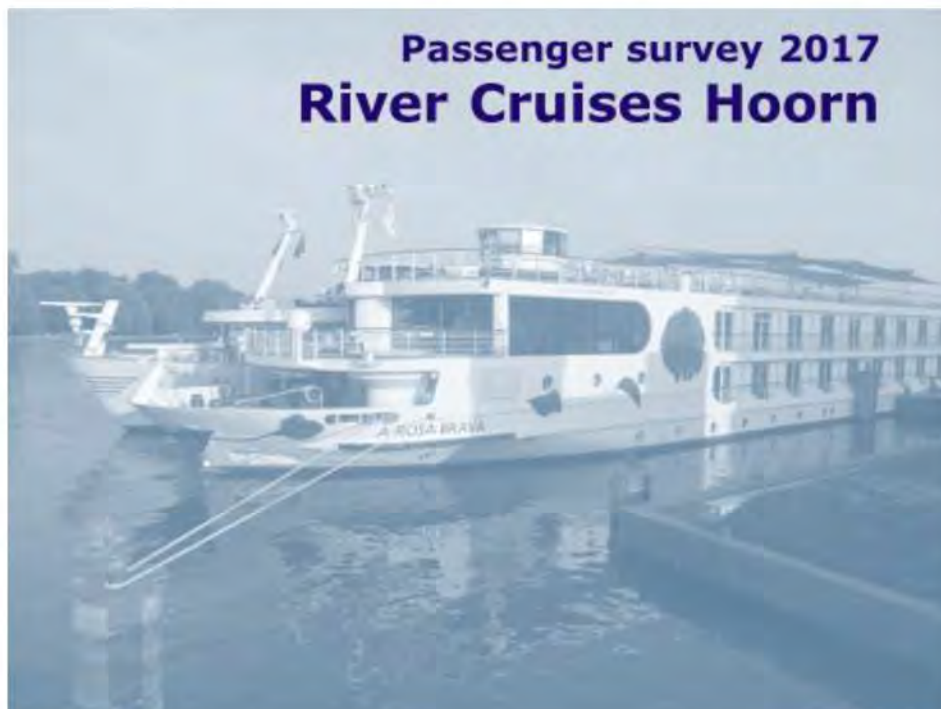






## Hoorn

Enquêteresultaten Hoorn:

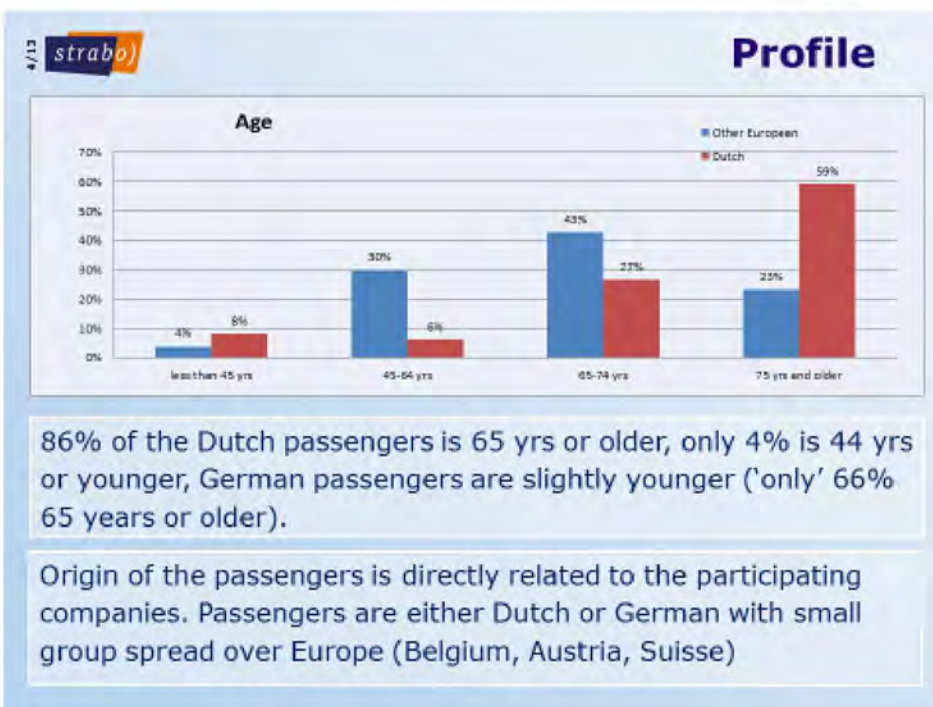
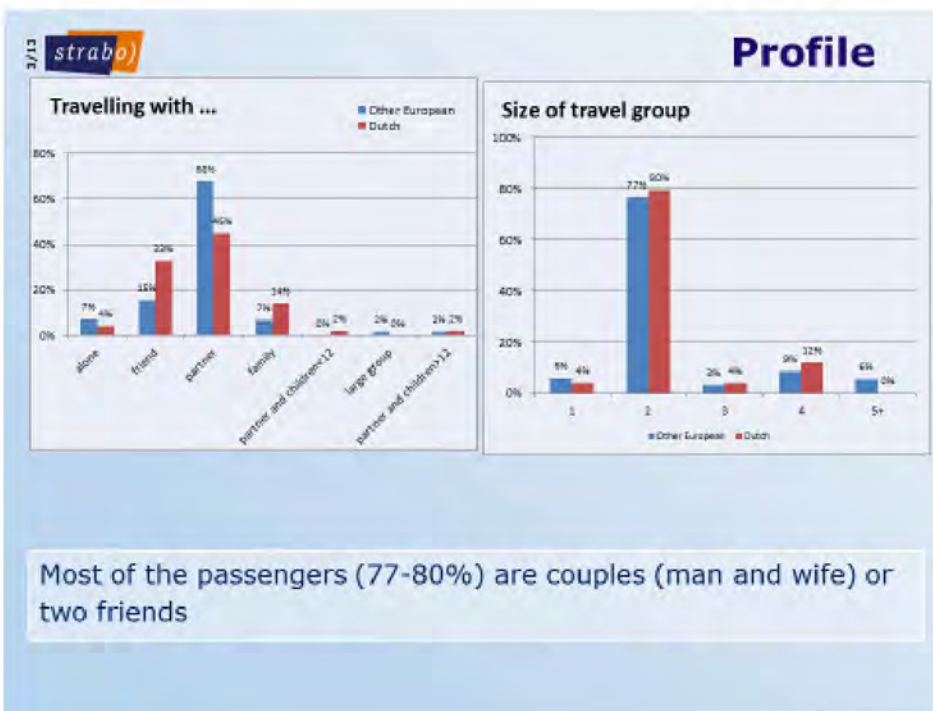


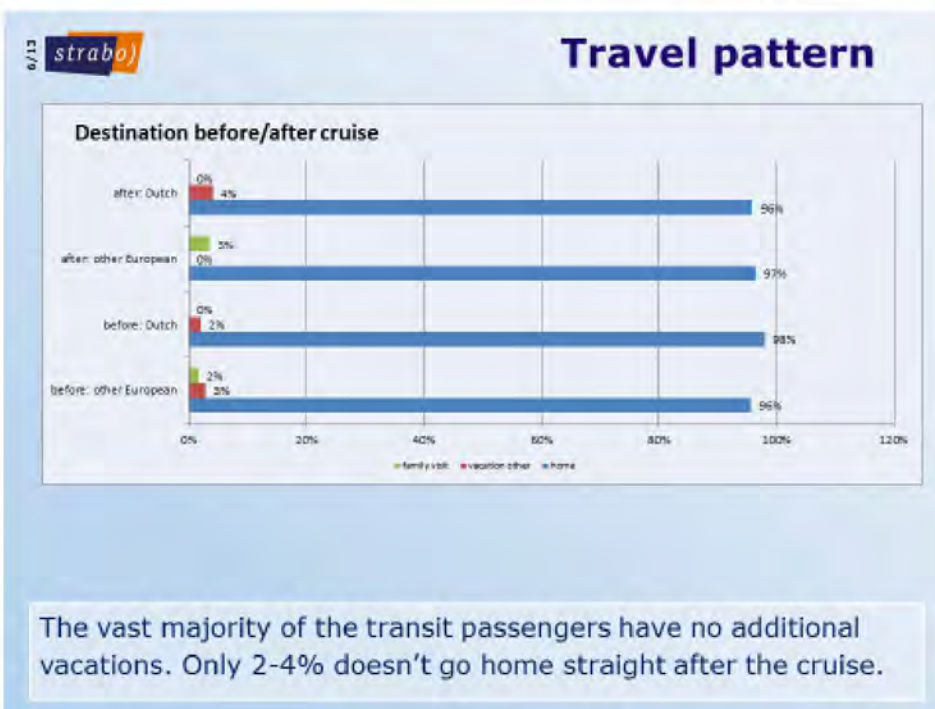
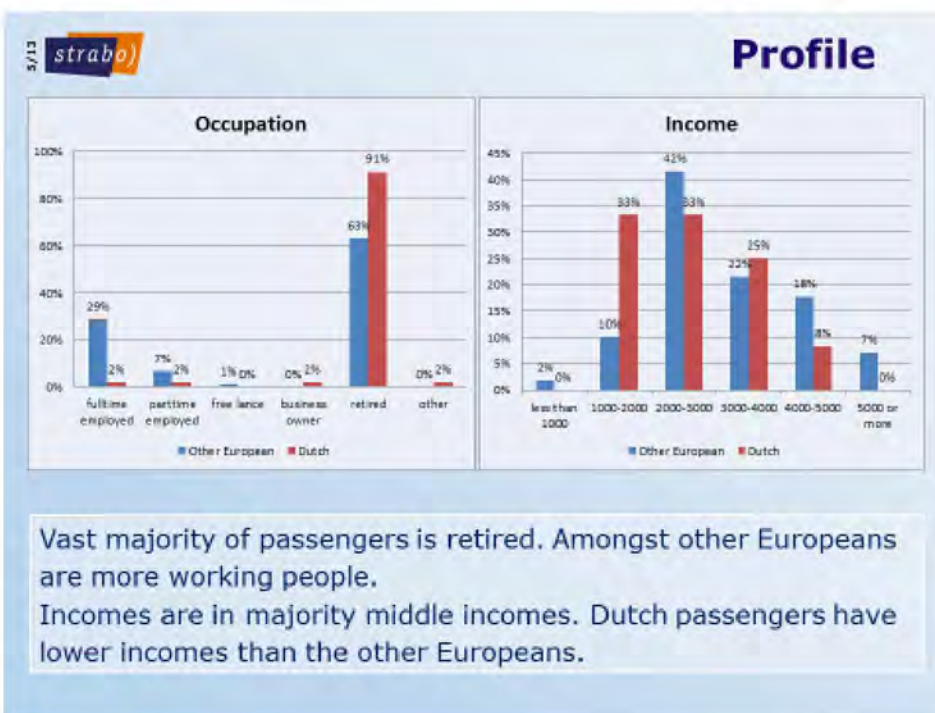
2/13 **strabo**

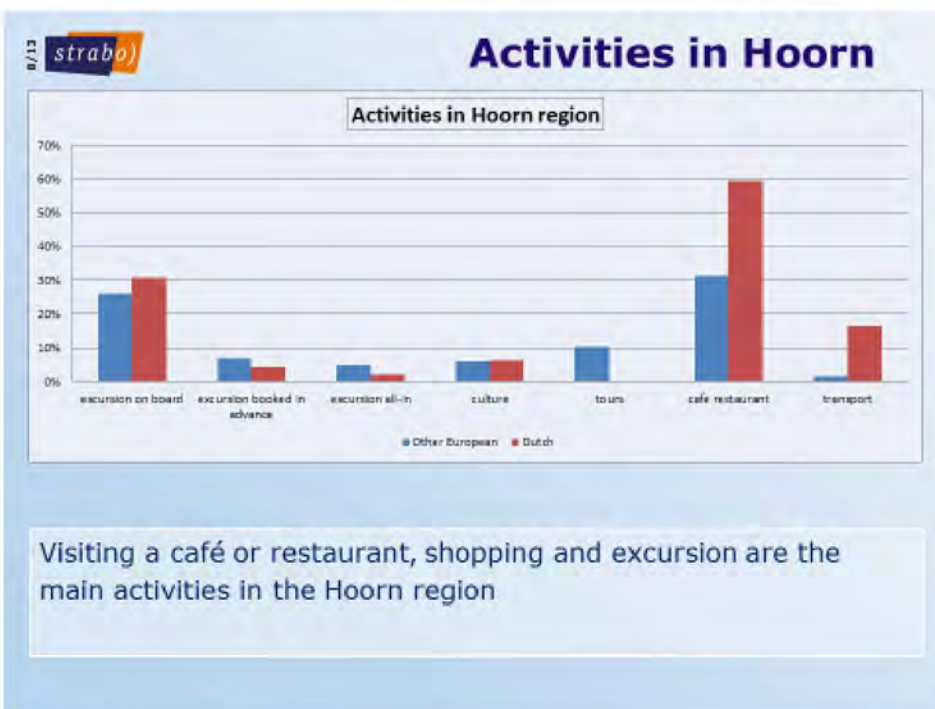
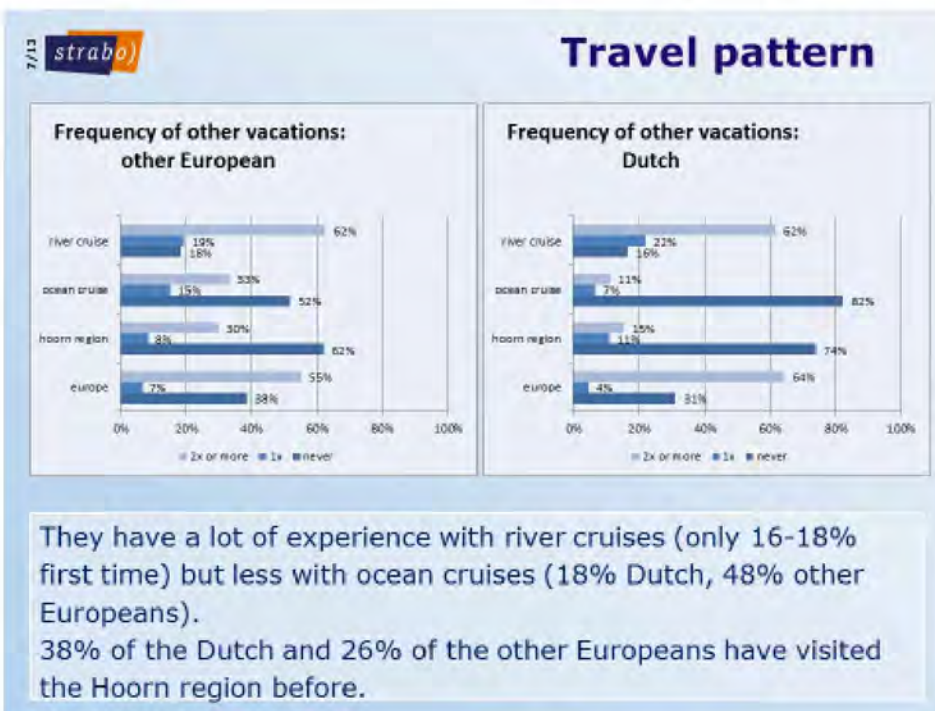
### Introduction + Methodology

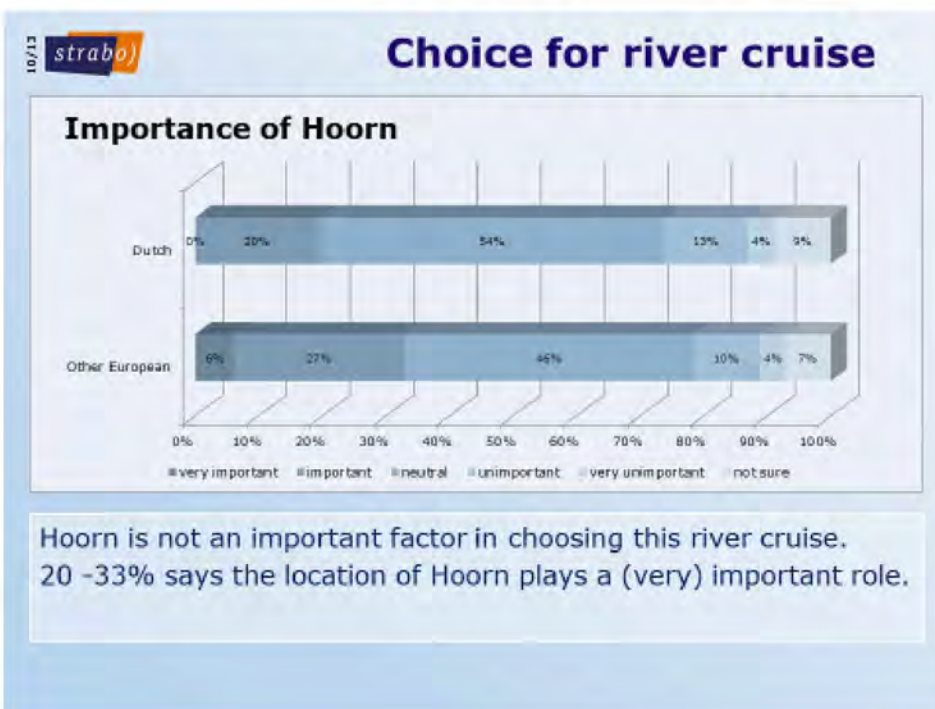
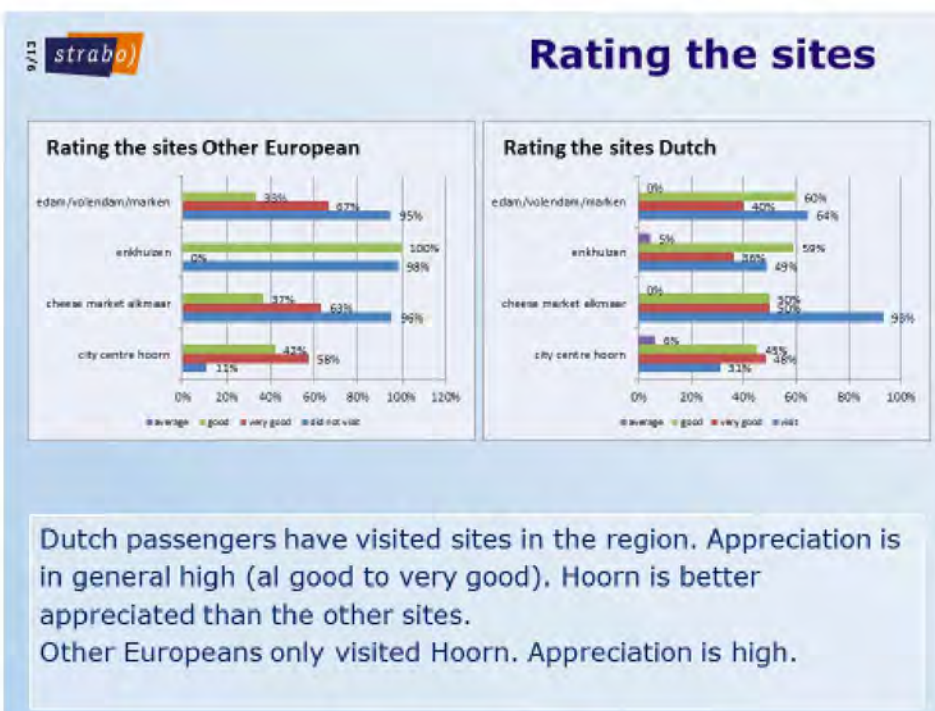
**Goal**  
 Insight in impact of river cruises on the Hoorn region economy. This means insight in the profile and activity pattern of river cruise passengers, their spendings and the role Hoorn plays in choosing a river cruise. Finally insight is gathered on the quality of the Hoorn region touristic product.

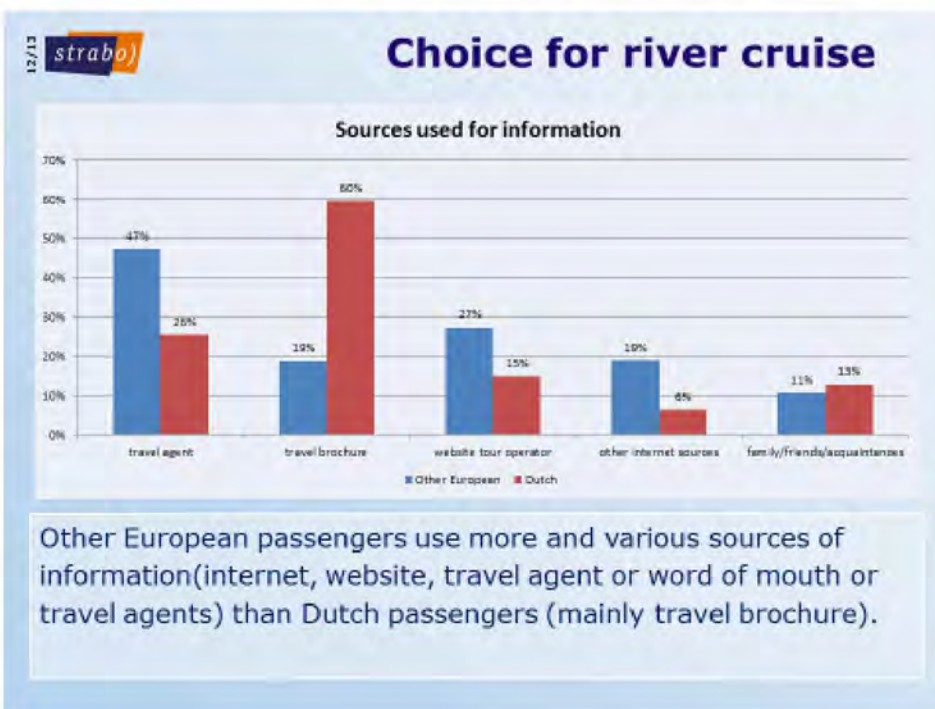
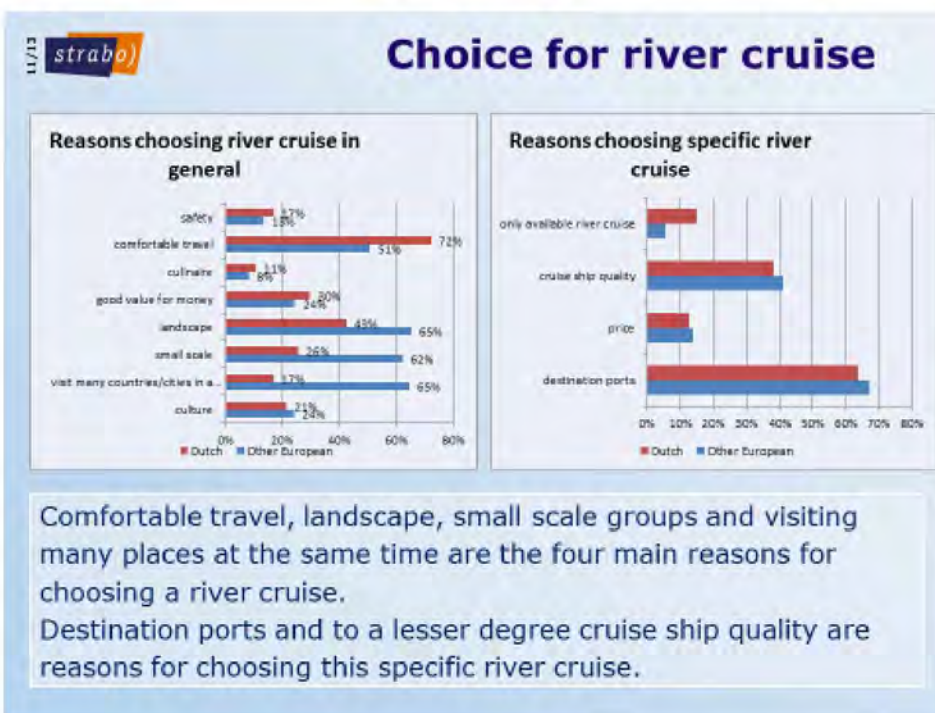
- Sample size: N = 172(all transit)
- Nr of ships: 6
- Nr of operators: 3
- Results weighed by: per ship: by nr of passengers
- Mix f-to-f/written survey: mix of face-to-face and written surveys
- Survey period: July/September 2017











## Lelystad

Enquêteresultaten Lelystad:



2/13 **strabo**

### Introduction + Methodology

#### Goal

Insight in impact of river cruises on the Lelystad region economy. This means insight in the profile and activity pattern of river cruise passengers, their spendings and the role Lelystad plays in choosing a river cruise. Finally insight is gathered on the quality of the Lelystad region touristic product.

Due to unforeseen circumstances (late approval of the research, limited number of cooperating operators, limited number of available ships and one ship arriving too late to be able to do a survey) we managed only two ships and less than the planned 100 surveys.

- Sample size: N = 71 (19 transit, 51 embarking passengers)
- Nr of ships: 2
- Nr of operators: 2, one Dutch and one German
- Results weighed by: unweighted
- Mix f-to-f/written survey: mix of face-to-face and written surveys
- Survey period: September 2017

