



Inventarisatie en plan van aanpak

# RIVIERCRUISEMARKT DORDRECHT



25 augustus 2015



*Opgesteld in opdracht van:*  
Gemeente Dordrecht

*Auteurs*  
Fred Witte  
Erik Prins  
Wouter Rijsman

**BLAC**



**Foto's voorpagina, van boven naar beneden:**

Dordrecht 30-05-2010 (27) door Bert Knot ([CC BY-SA 2.0](#)).

Rivier cruiseboot Amelia op rivier De Lek door David van der Mark ([CC BY-SA 2.0](#)).

View from Grote Kerk Dordrecht in 2003 (34) door Bert Knot ([CC BY-SA 2.0](#)).

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 <i>Aanleiding</i>	4
Aanpak: slim samenwerken, slim investeren	4
Gebiedsdeal Waterdriehoek 2015-2016	4
Riviercruisemarkt Waterdriehoek	5
Masterplan	5
Betrokkenheid sector	5
1.2 <i>Doelstellingen</i>	6
<b>2. Positioneren</b>	<b>7</b>
2.1 <i>Marktontwikkelingen</i>	7
2.1.1 knooppunten	7
2.1.2 Vloot	7
2.1.3 Grotere range producten en prijzen	8
2.1.4 Grotere spreiding	8
2.2 <i>Economische potentie</i>	9
2.2.1 Uitgaven	9
2.2.2 Toegevoegde waarde	10
2.2.3 Groeiscenario's	12
<b>3. Organiseren</b>	<b>15</b>
3.1 <i>De regio</i>	15
3.2 <i>Verbinden</i>	15
3.3 <i>Afstemmen</i>	17
<b>4. Realiseren</b>	<b>18</b>
4.1 <i>Aanleglocaties</i>	18
4.2 <i>Prioriteren</i>	19
4.3 <i>Randvoorwaarden</i>	21
4.4 <i>Investeren</i>	21
4.5 <i>Platform (éénloket functie)</i>	21
<b>5. Vervolg</b>	<b>23</b>
5.1 <i>Conclusies</i>	23
5.2 <i>Vervolgstappen</i>	23
5.2.1 Oprichting Cruiseport Hollandse Delta	23
5.2.2 Opzet investeringsstrategie en uitvoeringsplan kades	24
<b>Geraadpleegde bronnen</b>	<b>25</b>
<b>Betrokken Private Partners</b>	<b>25</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sinds januari 2013 werken 10 partijen gezamenlijk aan het investeringsprogramma Waterdriehoek. De Waterdriehoek verbindt het Werelderfgoed Kinderdijk met de historische stad Dordrecht en het Nationaal Park de Biesbosch. Sinds dat moment vormen Waterbus, de Stichting Werelderfgoed Kinderdijk, het Parkschap Nationaal Park De Biesbosch, de gemeenten Dordrecht, Molenwaard en Alblasserdam, de regio Drechtsteden, de Provincie Zuid-Holland, Dordrecht Marketing en VVV Zuid-Holland Zuid een 'uitvoeringscoalitie' voor de Waterdriehoek. Ze zijn het commitment aangegaan om 'hun' deel van het programma te realiseren en tonen zich bereid daarin te investeren.

### **Aanpak: slim samenwerken, slim investeren**

De gekozen aanpak is er op gericht om op regionaal niveau de mogelijke (publieke en private) investeringen te bundelen en te ontsluiten op het gebied van gebieds-, product- en marktontwikkeling. De partners werken vanuit een gezamenlijke ambitie en werken gezamenlijk aan projecten die op korte termijn realiseerbaar zijn en een regionale vliegwielfunctie hebben. Door het organiseren van thematische tafels en versnellingskamers worden kansen verkend om die projecten te versnellen en verbindingen te versterken. Bovendien worden financieringsafspraken gemaakt om de projecten daadwerkelijk van de grond te krijgen. Via deze programmatische en uitvoeringsgerichte werkwijze is ondertussen een reeks projecten opgestart en versneld waarmee de gebieds- en waardeontwikkeling van deze regio op korte termijn écht concreet vorm krijgt.

### **Gebiedsdeal Waterdriehoek 2015-2016**

Sinds 2013 is fors geïnvesteerd in de verbindingen tussen de iconen. Daarmee is een fysieke en mentale infrastructuur tot ontwikkeling gekomen die de Waterdriehoek blijvend sterker maakt. Eind 2014 realiseerden de coalitiepartners een nieuwe gebiedsdeal waarbij vooral wordt geïnvesteerd in de afzonderlijke iconen van de Waterdriehoek: Kinderdijk, Dordrecht en de Biesbosch. Er zijn drie 'pakketten' gevormd die op elkaar zijn afgestemd. Die pakketten komen bovendien voort uit één samenhangende visie op het gebied. Daarin spelen de verbindingen over water nog steeds een dragende rol.

- Voor Kinderdijk wordt ingezet op de herontwikkeling van een nieuwe entreezone inclusief een compleet nieuw te bouwen bezoekerscentrum. Tegelijkertijd zetten het Werelderfgoed en de betrokken gemeenten Molenwaard en Alblasserdam in op een totaal plan voor visitormanagement. Hierbij wordt een aanpak gerealiseerd voor alle bestaande en nieuwe bezoekersstromen, rekening houdende met bewoners en bedrijven uit de betrokken gemeenten. Het stimuleren van economische groei en tegelijkertijd het minimaliseren van overlast staat hierbij centraal.

- Voor het Nationaal Park de Biesbosch wordt een plan van aanpak gemaakt voor de ontsluiting van de Biesbosch. Het gaat hierbij om zowel het Brabantse als het Zuid-Hollandse deel. Daarnaast wordt gewerkt aan een investeringsplan voor de gehele Biesbosch.
- Dordrecht gaat de komende tijd aan de slag om de historische binnenstad te ontsluiten, te verbinden en beter bevaarbaar te maken voor recreatieve/toeristische toervaart binnen en naar Dordrecht.

Met deze deal wordt sterk ingezet op de bereikbaarheid van de iconen over water. Dat gebeurt vanuit een regionaal perspectief, dat uitstijgt boven alleen de belangen van de iconen zelf. Vanuit de wetenschap dat alleen vanuit dat regionale perspectief projecten kunnen worden gerealiseerd die de iconen én de regio economisch sterker maken.

### **Riviercruisemarkt Waterdriehoek**

Voor alle drie de iconen geldt dat toeristisch/recreatief vervoer over water een belangrijke pijler is voor de huidige- en toekomstige economische groei van de regio. De riviercruisemarkt (maar ook de zeecruisemarkt vanuit Rotterdam) speelt daarbij een essentiële rol. De laatste jaren is de markt voor riviercruises enorm gegroeid. De regio was in 2013 al goed voor meer dan 200.000 georganiseerde/betalende bezoekers en de groei zet door.

Tegelijkertijd wordt het faciliteren van cruiseorganisaties voor de regio meer en meer een uitdaging met als bijkomend risico dat de cruisemaatschappijen uitwijken naar andere regio's. Om de groei te garanderen moet de Waterdriehoek blijven investeren in goede aanlegmogelijkheden, een goede ontsluiting binnen de regio naar de individuele iconen en in het creëren van een centraal loket waar de sales en afhandeling van de riviercruiseschepen en hun passagiers wordt geregeld. Belangrijk hierbij is dat vertegenwoordigers van de riviercruisemarkt al in contact zijn getreden met de Waterdriehoek-coalitie en zich bereid hebben verklaard mee te willen denken en eventueel ook te willen investeren in concrete faciliteiten.

### **Masterplan**

Daarom is binnen de coalitie van de Waterdriehoek besloten om te komen tot een masterplan voor de riviercruisemarkt. Veel elementen voor dit masterplan zijn al terug te vinden in de plannen voor Kinderdijk en de Biesbosch. Om echter een allesomvattend masterplan uit te werken is de specifieke rol en input van(uit) Dordrecht vereist. Dordrecht ligt centraal in de Waterdriehoek, beschikt over vele kadelocaties en heeft de ambitie een regierol binnen de regio voor de cruise-industrie te vervullen.

### **Betrokkenheid sector**

Vanaf het begin was duidelijk dat bij deze inventarisatie en de toekomstige aanpak de sector (rederijen, touroperators en specialisten uit de nautische hoek) een belangrijke rol

moet spelen. Daarom is gekozen om een kernteam samen te stellen van marktpartijen die nadrukkelijk input hebben geleverd bij het samenstellen van dit rapport maar die ook een toekomstige rol kunnen/moeten spelen bij de mogelijke next steps en realisatie van de uitkomsten in dit rapport.

## 1.2 Doelstellingen

Dit plan van aanpak kent een dubbele doelstelling:

Het optimaal benutten van de (internationale) groei van de riviercruisemarkt/sector voor Dordrecht en de Waterdriehoek;

Het optimaliseren van het economische rendement van de riviercruisemarkt waarbij mogelijke negatieve bijkomende effecten worden geminimaliseerd. Met visitormanagement worden de (toenemende) scheepsbewegingen en bezoekersstromen naar Dordrecht/Waterdriehoek gekanaliseerd en beheerst.

In de aanpak onderscheiden we 3 verschillende invalshoeken waarbij we ingaan op de daarbij behorende schaalniveaus:

**1. Positioneren** van Dordrecht (Waterdriehoek) binnen de cruisesector waarbij verschillende elementen worden uitgewerkt:

- Ligging in Europees netwerk;
- Groei passagiers;
- Verandering binnen de doelgroep;
- Economische potentie.

**2. Organiseren van:**

- Verhoudingen binnen de Waterdriehoek;
- Onderlinge verbindingen tussen de iconen en de verschillende afmeerlocaties;
- Afstemming andere functies en gebruikers.

**3. Realiseren van de:**

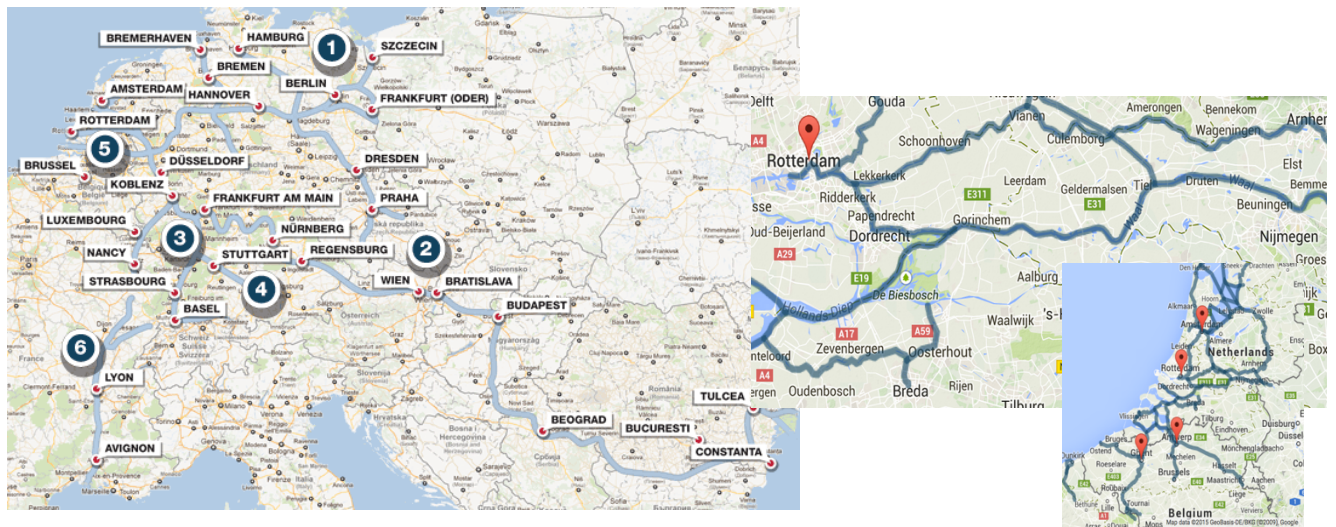
- Benodigde en te realiseren infrastructuur;
- Mitigerende maatregelen;
- Investerings;
- Platform (éénloket functie).

## 2. Positioneren

### 2.1 Marktontwikkelingen

De Europese en Nederlandse riviercruisemarkt maakt een sterke groei door. In de volgende paragrafen beschrijven we de vervoersstromen, vloot, marktsegmenten en vervoersstromen.

#### 2.1.1 knooppunten



Figuur 1 Vaarroutes Europa, Nederland en regio Dordrecht/Waterdriehoek. Bron: Scylla.

In figuur 1 zien we de belangrijkste vaargebieden en routes. In willekeurige volgorde zijn dit Noord-Oost Duitsland (1), Donau en Main (2), Rijn (3) en haar zijrivieren (4), België en Nederland (5) en de Rhône en Saône (6). Het Nederlandse netwerk van riviercruiseroutes en van de omgeving Dordrecht laat zien dat Amsterdam en Rotterdam belangrijke knooppunten zijn. Dordrecht vormt een interessante locatie als afmeerlocatie gezien haar historische centrum, de nabijheid van Kinderdijk en Rotterdam en de vaarroutes richting Duitsland, Luxemburg, België en Frankrijk.

#### 2.1.2 Vloot

De Europese vloot bestaat in 2013 uit 260 riviercruiseschepen. Het aantal schepen groeit met 10 procent per jaar (IGRiverCruise, 2013).

De meeste schepen zijn 110 en (recenter) 135 meter. De capaciteit van schepen van 110

#### Typische afmetingen riviercruiseschepen



Figuur 2 kenmerken riviercruiseschepen. Bron: IGRiverCruise (2013).

meter is gemiddeld 130-150 passagiers. Bij 135 meter zijn dit circa 160-200 passagiers (IG RiverCruise, 2013). De gemiddelde capaciteit van schepen is 150 passagiers (Projectbureau Vrolijk, 2014).

### 2.1.3 Grotere range producten en prijzen

Het aantal passagiers groeit gemiddeld met 15 procent per jaar. De groei van passagiers is gelijk aan de groei van de beddenscapaciteit, waardoor de bezetting van de schepen hoog blijft (Projectbureau Vrolijk, 2014). Uit het onderzoek in Hoorn komt een gemiddelde bezetting van 90 procent. Met een gemiddelde capaciteit van 150 passagiers komt dit neer op een gemiddelde bezetting van 135 passagiers per schip.

Wat betreft het type passagiers zijn er een aantal trends. Ten eerste daalt de gemiddelde leeftijd van de passagiers. De gemiddelde leeftijd is nu 64 jaar. Daarbij is 69,5 % ouder dan 60 jaar en 24,1 % tussen de 40 en 60 jaar (ACP, 2012). De verwachting is dat de toekomstige gemiddelde leeftijd tussen 50 en 70 jaar zal gaan liggen (Marketwatch, 2013).

Ten tweede breidt de markt uit naar het hogere en lagere segment. Het lagere segment neemt toe door de afnemende populariteit van Europatours per bus (Leisuresult, 2010). De groei in het hoge segment wordt goed beschreven in een artikel op de website Country by Country (2015):

*“With a high percentage of repeat customers — 60% for CroisiEurope and 40% for Viking — the pressure is on to innovate with new itineraries and product. The latter is adding new destinations this year, including the rivers around Bordeaux, and more adventurous shore excursions. Meanwhile, the French cruise line will be the first to operate on the Loire next year and has launched four hotel barges, opening up the canals of France. This product is almost twice the price of a river cruise, but is completely sold out for 2014 (...). As the market grows, CLIA expects to see a greater range of product and price emerge, from mainstream to ultra luxury.”*

### 2.1.4 Grotere spreiding

Het aantal calls kent een sterke piek in de maand april. De verwachting is dat de piek in april blijft maar dat deze minder spits wordt, aangezien het aantal reizigers in mei tot en met september verhoudingsgewijs sterker groeit. Ook de wekelijkse spreiding van cruise calls wordt beter verdeeld. Door piekbelasting van onder meer hotels begint het aantal calls gedurende de week steeds evenrediger verdeeld te worden. Nu kent elke aanlegplek een wekelijkse piek. Zo kent Hoorn op maandag een piek van 21% van het aantal calls voor de gehele week, terwijl dit evenredig 15 procent zou zijn.



## 2.2 Economische potentie

### 2.2.1 Uitgaven

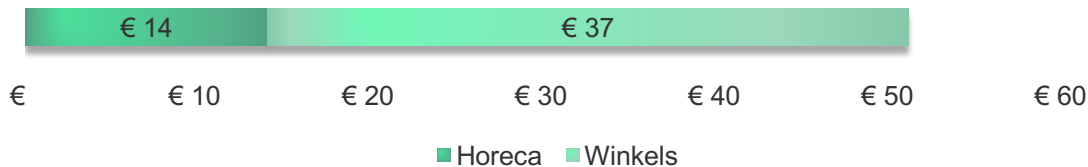
In Europa werd in 2013 aan wal een half miljard Euro uitgegeven. Met 260 schepen met een gemiddelde capaciteit van 143 passagiers is dit 37 euro per bed per dag voor het gehele jaar. In het onderzoek naar uitgaven van passagiers in Hoorn blijkt dat de gemiddelde bezetting van een schip 90% is (Projectbureau Vrolijkx 2014). Van deze 157 personen blijft 10 procent op het schip en geeft 27 procent geen geld uit. De overige 63 procent geeft wel geld uit. Per paar is dit voor een bezoek van 2 uur 14 euro aan horeca en 37 euro aan winkelen. Van de 63 procent aan passagiers die geld uitgeven zijn de uitgaven gemiddeld 51 euro per paar.

#### Uitgavenverdeling passagiers in Hoorn

*Figuur 3 Bron: Projectbureau Vrolijkx (2014). Bewerking door BLOC.*



#### Uitgaven per paar (euro's) in Hoorn bij een bezoek van 2 uur



*Figuur 4 Bron: Projectbureau Vrolijkx (2014). Bewerking door BLOC.*

In Amsterdam zijn de uitgaven per dag exclusief accommodatie € 68,09 per persoon. Met een gemiddelde accommodatieprijs van 92,50 komt het totaal per persoon op € 160,59. Als wordt gerekend met een bestedingsruimte in tijd van 12 uur, komt de gemiddelde besteding in Amsterdam per uur op € 5,67. Dit komt overeen met de gemiddelde uitgaven in Hoorn, waar passagiers gemiddeld € 11,06 besteden per bezoek van gemiddeld 2 uur. Ook hier komen eten, drinken en winkelen prominent naar voren. De totale gegenereerde omzet per schip komt uit op € 22.259 (ACP, 2012).

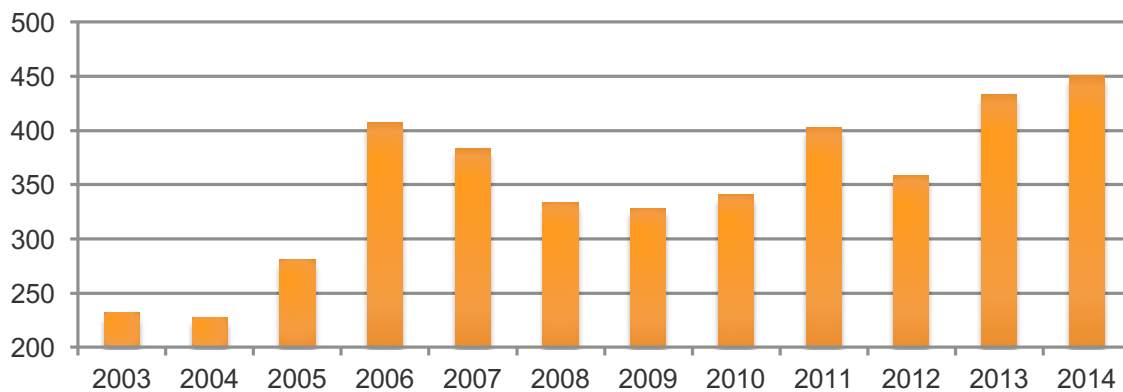
## Gemiddelde besteding per passagier per dag in Amsterdam



Figuur 5 Bron: ACP (2012).

## 2.2.2 Toegevoegde waarde

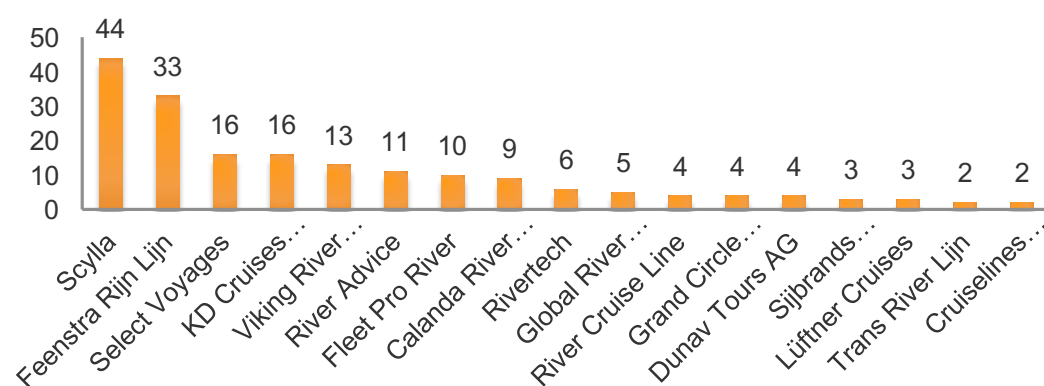
### Aantal scheepsaanlopen passagiersvaart Dordrecht



Figuur 6 Bron: Gemeente Dordrecht (2015).

Dordrecht liet in de periode 2003-2006 een stijging in de passagiersvaart zien van maar liefst 75 procent; in 2014 heeft Dordrecht een aanloop van 450 passagiersschepen. Hiervan zijn 185 schepen (41 procent) afkomstig van de riviercruisevaart en langer dan 100 meter. Voor de riviercruisevaart zijn geen gegevens over langere tijd bekend. In 2014 zijn er 4 kades met ligplaatsen. Scylla, Feenstra Rijn Lijn, Select Voyages, KD Cruise Services en Viking River Cruises zijn samen goed voor 66 procent van het aantal cruise calls.

## Aantal riviercruise calls 2014 in Dordrecht per rederij



Figuur 7 Aantal cruise calls per rederij. Bron: Gemeente Dordrecht.

De totale economische waarde voor Dordrecht in 2014 komt neer op € 2,2 miljoen. De genoemde bedragen zijn exclusief de economische baten voor scheepsbouw, werkgelegenheid van schippers, toeleveranciers, reparatie en onderhoud. Deze aan de sector verbonden economische pijlers zijn binnen de maritieme regio Dordrecht goed vertegenwoordigd en de regio kan/moet bij een groei van de riviercruisese sector hiervan kunnen profiteren.

### Economische waarde riviercruisemarkt Gemeente Dordrecht en Kinderdijk

	Dordrecht	Kinderdijk	Totalen
Scheepsaanlopen 2014	185	556	741
x Gemiddelde capaciteit per schip	150	150	
x Gemiddelde bezetting	90%	90%	
Totaal aantal passagiers	24975	75000	99975
x Gemiddelde verblijfsduur	5,5	2	
x Uitgaven p.p. p/uur (euro's)	€ 5,50	€ 5,50	
Totale omzet passagiers aan wal	€ 755.494	€ 825.000	€ 1.580.494
Indicatie bestedingen rederijen per aanloop (ondergrens)	€ 6.500	€ 6.500	
Totale besteding rederijen	€ 1.202.500	€ 3.614.000	€ 4.816.500
Omzet excursies per schip	€ 1.500	€ 1.500	
Totale besteding excursies	€ 277.500	€ 834.000	€ 1.111.500
<b>Totale economische waarde riviercruisemarkt</b>	<b>€ 2.235.494</b>	<b>€ 5.273.000</b>	<b>€ 7.508.494</b>

### Waterdriehoek

Figuur 8 \* Situatie Kinderdijk: Zo'n 75.000 groepsbezoekers komen via operator Viking River Cruises. De rest bezoekt Werelderfgoed Kinderdijk via andere aanbieders of touroperators, zoals Grand Circle, Easing the Way, Vantage, Avalon, Luftner, Uniworld, Kuoni en Ama Rivercruises (bron: BLOC 2015, visitormanagement Kinderdijk). Al met al is 75.000 een conservatieve benadering.

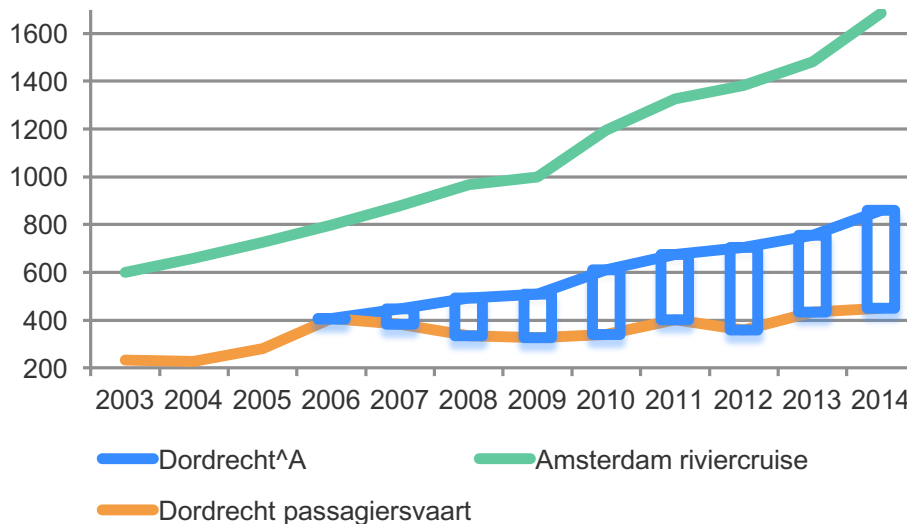
Amsterdam heeft van 2003-2014 een sterke groei doorgemaakt. De groei van de passagiersvaart in Dordrecht is veel minder sterk dan in Amsterdam. Naast de populariteit van de bestemming Amsterdam is de belangrijkste reden van deze afname het niet tot weinig investeren in het faciliteren van de riviercruisemarkt en een afname van kadecapaciteit door een functiewijziging.

Om de huidige potentie van de riviercruisemarkt te bepalen doen we de volgende aannames:

De passagiersvaart in Dordrecht heeft na 2006 (toen de sterkste stijging achter de rug was) dezelfde groei doorgemaakt als Amsterdam.

De vergrote groei is enkel toe te wijzen aan riviercruiseschepen.

### Potentie riviercruisemarkt Dordrecht 2003-2014



*Figuur 9 Bron: ACP (2010, 2013, 2015); Gemeente Dordrecht (2015). De jaren 2004-2008 voor Amsterdam zijn bij benadering.*

Als de groei van 2003-2006 zich had doorgezet volgens het patroon van Amsterdam, dan had Dordrecht in 2014 859 scheepsaanlopen gehad waarvan 594 riviercruiseschepen. Het aantal scheepsaanlopen van riviercruiseschepen zou in 2014 een totale economische waarde vertegenwoordigen van **€ 7,2 miljoen**. Het totaal aan misgelopen inkomsten over de periode 2007-2014 is naar schatting **€ 24 miljoen**.

### 2.2.3 Groeiscenario's

Voor de ontwikkeling van het aantal calls van riviercruiseschepen in Dordrecht nemen we een aantal ontwikkelingen ter referentie.

Amsterdam 2003-2014: het aantal calls in Amsterdam laat een sterke groei zien van circa 3 procent (2009) tot 19 procent (2010) procent per jaar. Gemiddeld is dit 10 procent.

Passagiersvaart Dordrecht 2003-2014: deze laat gemiddeld een stijging zien. Het gaat hierbij om de passagiersvaart inclusief riviercruiseschepen.

Kinderdijk Perspectief 2025: voor werelderfgoed Kinderdijk is een rapportage visitormanagement verschenen (BLOC, april 2015). Voor 2025 is een analyse gemaakt van mogelijke bezoekersstromen. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende aantallen.

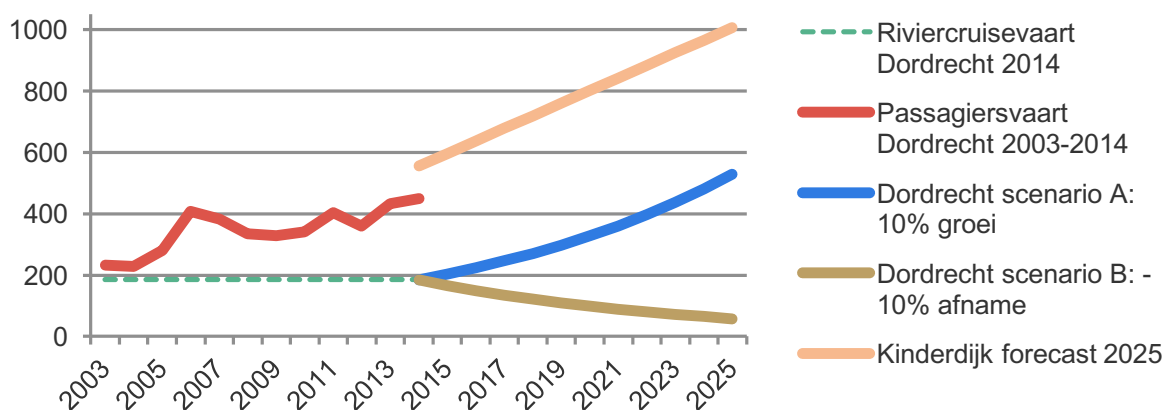
Bezoekers Kinderdijk: 800,000 (jaarlijks)			
TARGETS	Laag seizoen	Hoog seizoen	Najaar
Totaal:	160,000	496,000	144,000
Drukste dag vd week	1,800	5,200	3,700
Benodigd aanbod om aantal bezoekers te faciliteren:			
	Laag seizoen	Hoog seizoen	Najaar
# Parkeerplaatsen	40	40	40
# Touringcars/dag	2	30	10
# Riviercruises/dag	2	4	4
# Waterbussen/dag	4	16	12
# bezoekers drukste dag vd week	1,700	5,300	3,700
# Bezoekers drukste uur	200	590	400
Totaal aantal bezoekers periode	158,000	506,000	144,400
Samenstelling bezoekers			
	Laag seizoen	Hoog seizoen	Najaar
Aandeel bezoekers met de auto	35%	11%	16%
Aandeel bezoekers met touringcars	5%	27%	13%
Aandeel bezoekers met riviercruises	22%	14%	21%
Aandeel bezoekers met waterbus	30%	39%	42%
Aandeel bezoekers lopen/fiets	8%	8%	8%

Figuur 10: mogelijk toekomstbeeld bezoekersvervoer Werelderfgoed Kinderdijk voor beide scenario's

Als we deze ontwikkelingen met elkaar in verband brengen zijn er voor Dordrecht twee scenario's denkbaar:

- Scenario A: het aantal calls groeit met 10 procent (in lijn met landelijke trends) per jaar en bereikt het aantal van 528 calls in 2025. Het groeicijfer is ontleend aan de geschetste marktontwikkelingen. Hierbij is de aanname gedaan dat de vertraging om de krimp om te zetten in groei gecompenseerd kan worden door de quick wins. De directe economische waarde van 528 calls is circa 6,4 miljoen.
- Scenario B: de trend van afname van het aantal calls zet door en de markt neemt met 10 procent per jaar af tot 58 calls in 2025. Hierbij zal op termijn de markt Dordrecht negeren.

### Scenario's aantal scheepsaanlopen riviercruisemarkt.



Figuur 11 Scheepsaanlopen 2003-2025

De ontwikkelingen en aantallen in Dordrecht moeten worden gezien in de context van de regio. Beschreven is de autonome groei van Dordrecht en Kinderdijk zoals hieronder gevisualiseerd. Door de beperkte capaciteit van Kinderdijk en het beperkte potentieel aan nieuwe aanlegplekken dient ook ruimte gereserveerd te worden voor overloop uit Kinderdijk.

### Waarde riviercruisemarkt 2025

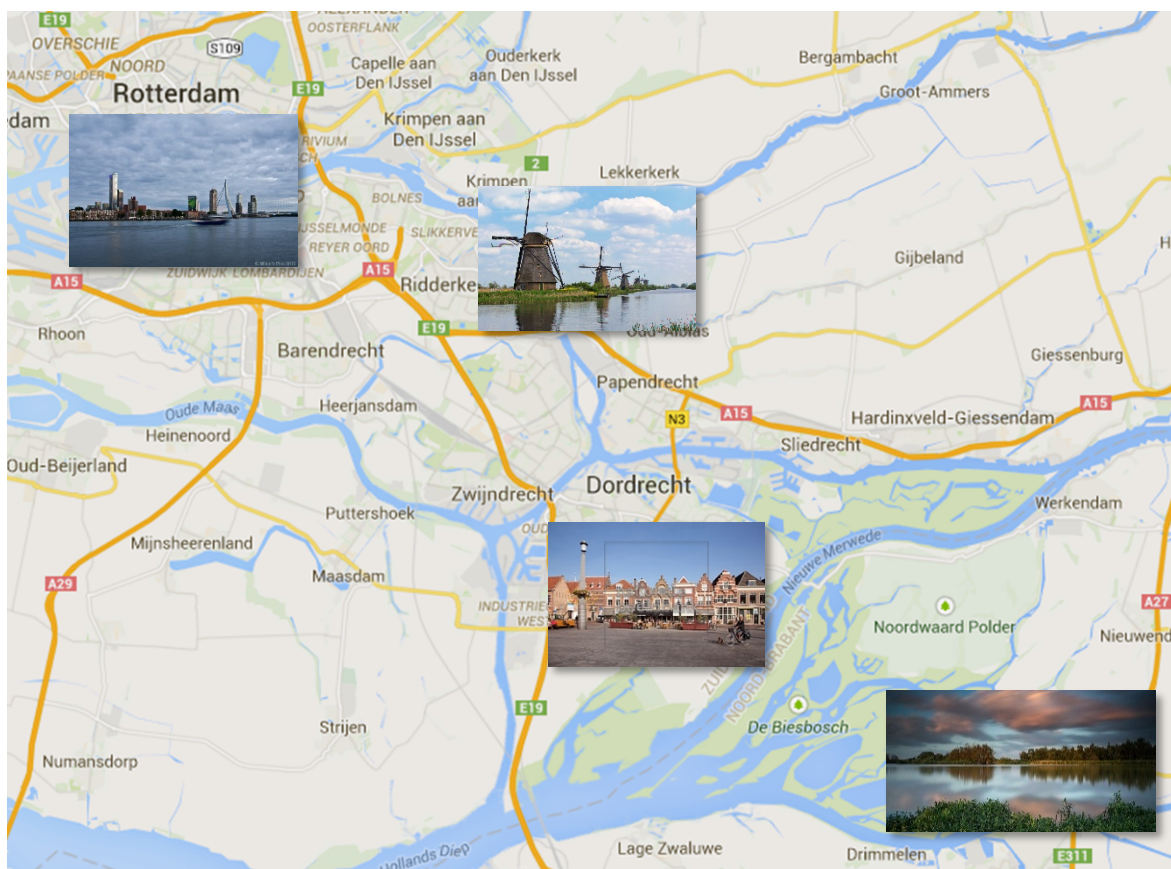
	Dordrecht	Kinderdijk	Totalen
Scheepsaanlopen 2025	528	1000	1534
x Gemiddelde capaciteit per schip	150	150	
x Gemiddelde bezetting	90%	90%	
Totaal aantal passagiers	71280	135924	207204
x Gemiddelde verblijfsduur	5,5	2	
x Uitgaven p.p. p/uur (euro's)	€ 5,50	€ 5,50	
Totale omzet passagiers aan wal	€ 2.156.220	€ 1.495.164	€ 3.651.384
Indicatie bestedingen rederijen per aanloop (ondergrens)	€ 6.500	€ 6.500	
Totale besteding rederijen	€ 3.432.000	€ 6.544.489	€ 9.976.489
Omzet excursies per schip	€ 1.500	€ 1.500	
Totale besteding excursies	€ 792.000	€ 1.510.267	€ 2.302.267
<b>Economische waarde</b>			<b>€ 15.930.140</b>

Figuur 12 Economische waarde Riviercruisemarkt

## 3. Organiseren

### 3.1 De regio

Dordrecht en het Werelderfgoed Kinderdijk maken deel uit van het investeringsprogramma Waterdriehoek. Binnen deze coalitie is afgesproken om gezamenlijk te werken aan de realisatie van een masterplan voor de riviercruisemarkt (zie hoofdstuk 1.1 Aanleiding). Papendrecht en Zwijndrecht, met een behoorlijke capaciteit aan mogelijke aanlegsteigers, maken deel uit van de Drechtsteden (ook onderdeel van de Waterdriehoek) en zijn voor de input van dit plan nadrukkelijk betrokken. Met Rotterdam en het Rotterdamse deel van het Havenbedrijf zijn verkennende gesprekken gevoerd of zij deel kunnen/willen uitmaken van een regio-brede aanpak voor de riviercruisemarkt.



Figuur 13 De Waterdriehoek

### 3.2 Verbinden

Essentieel voor een succesvolle regionale aanpak van de riviercruisemarkt is dat de kades (waar de riviercruiseschepen aanleggen) en de te bezoeken iconen (Dordrecht, Werelderfgoed Kinderdijk) kunnen worden verbonden over water. We spreken dan van pendel/aanvoer van riviercruise passagiers door middel van tussenvervoerders. Het aanbieden van busvervoer, bijvoorbeeld naar het Werelderfgoed Kinderdijk, is door de beperkte vervoerscapaciteit van de belangrijkste toevoer route niet wenselijk.

Dordrecht en Kinderdijk zijn de belangrijkste iconen (toeristische trekkers) van de regio. Vanaf mei 2015 gaat Waterbus in de daluren 6 keer per dag Kinderdijk aandoen als onderdeel van de sneldienst tussen Rotterdam en Dordrecht. Als onderdeel van de aanpak visitormanagement is voor jaar 2017 en voor jaar 2025 een toekomstperspectief becijfert:

	<b>Jaar totaal</b>	<b>Laagseizoen</b>	<b>Hoogseizoen</b>	<b>Najaar</b>
<b>Jaar aandeel</b>	100%	20%	62%	18%
<b>2017</b>	550.000	110.000	341.000	99.000
<b>2025</b>	800.000	160.000	496.000	144.000

*Figuur 14 inschatting aantal bezoekers per seizoen periode voor beide jaren*

Daarnaast is de maximale capaciteit qua vervoersstromen in kaart gebracht:

#### Mogelijk toekomstbeeld bezoekersvervoer Werelderfgoed Kinderdijk voor beide scenario's

	<b>Personenauto's</b>	<b>Touringcars</b>	<b>Waterbus</b>	<b>Riviercruises</b>
<b>Capaciteit</b>	40 plekken	2 S&G plekken.	1 steiger	2 steigers
<b>Verblijfsduur</b>	2 uur	15 minuten per bus (incl. aankomst en wegrijden)	15 minuten (incl. aanleggen waterbus)	2 uur
<b>Frequentie</b>	4x aankomsten van 40 auto's.	4 bussen/h.	4 waterbussen/h	4 aankomsten per dag per steiger
<b>Dagcapaciteit</b>	160 auto's	32 bussen	32 waterbussen	8 riviercruises

*Figuur 15 Toekomstbeeld vervoerstromen*

Door deze significante stijging van het aantal te verwachten bezoekers moet de aanvoer van gasten voor een groot deel over water plaats vinden. Riviercruiseschepen (voor groepsvervoer) en de waterbus (voor individueel maar mogelijk ook groepsvervoer) zijn hierbij de belangrijkste leveranciers van bezoekers. Spreiding van het aantal bezoekers in tijd en ruimte is daarbij tevens cruciaal. De combinatie van de Iconen Dordrecht en Kinderdijk is daarbij uitermate kansrijk.

In de geschetste toekomstperspectieven en bij het uitrekenen van de maximale capaciteit van het Werelderfgoed Kinderdijk is nadrukkelijk rekening gehouden met het feit dat niet alle riviercruiseschepen bij de steigers van Kinderdijk kunnen aanleggen. Er moet dus, naast gebruikmaking van Waterbus als OV-bedrijf flexibel pendelvervoer mogelijk gemaakt worden. Dit geldt voor het vervoer tussen Dordrecht en Kinderdijk maar ook tussen de afmeerlocaties die niet direct aan het historisch centrum van Dordrecht of bij de hoofdingang van Kinderdijk gelegen zijn.

Mogelijke marktpartijen die hiervoor in aanmerking komen zijn:

- Bestaande vervoerders als Waterbus en lokale aanbieders in de Drechtsteden;



- Nieuwe aanbieders. Gesproken wordt met o.a. met de Canal Company uit Amsterdam.

### 3.3 Afstemmen

Rijkswaterstaat heeft laten weten in deze fase van planvorming geen belemmeringen te zien. Indien tot uitvoering van dit plan wordt overgegaan worden zij graag betrokken om eventuele knelpunten te bespreken en gezamenlijk tot oplossingen te komen. Dan dient er ook afstemming met de verschillende verenigingen binnen de binnenvaart plaats te vinden. De binnenvaart is een belangrijke sector voor de regio en maakt daarbij veelvuldig gebruik van de verschillende kades en vaarroutes. Overleg met hen is essentieel om mogelijke conflictsituaties te voorkomen.

## 4. Realiseren

### 4.1 Aanleglocaties

De potentiële aanleglocaties zijn in beeld gebracht. Deze staan hieronder vermeld. De aantrekkelijkheid van de locaties is door vier marktpartijen ingevuld. Aan één kade kunnen in het algemeen drie tot vier ligplaatsen gerealiseerd worden. De potentiële capaciteit van onderstaande locaties is nog niet onderzocht.

#### Ranking marktpartijen potentiële aanleglocaties (1=lage, 5=hoge aantrekkelijkheid)

Ranking	Locatie	adres	Nr.
*5	Lange Wantijkade	Lange Wantijkade, Dordrecht	1.02
5	Riedijks Haven	Noorderstraat, Dordrecht	2.04
*4	Buiten Walevest benedenstrooms	Buitenwalevest, Dordrecht	1.01
*4	Merwekade benedenstrooms	Merwekade, Dordrecht	1.03
**4	Merwekade bovenstrooms	Merwekade, Dordrecht	2.03
4	Buiten Walevest bovenstrooms	Buitenwalevest, Dordrecht	2.11
4	Groothoofd	Groothoofd, Dordrecht	3.03
3	Stadswerven I	Maasstraat, Dordrecht	2.06
3	Stadswerven II	Maasstraat, Dordrecht	2.07
3	Stadswerven III	Maasstraat, Dordrecht	2.08
3	Bomhaven/pier	Bomkade, Dordrecht	3.01
3	Kuipershaven	Kuipershaven, Dordrecht	3.05
3	Leuehaven/Stenen Muurtje	Hooikade, Dordrecht	3.06
3	Villa Augustus	Oranjelaan, Dordrecht	3.10
2	Ark van Noach	Maasstraat 14, Dordrecht	2.01
2	Kade Papendrecht	Pontonnierspad, Papendrecht	2.02
2	Scheepswerf Biesbosch	Maasstraat 11, Dordrecht	2.05
2	Stadswerven IV	Maasstraat, Dordrecht	2.09
2	Zomerlust	Zomerlust, Zwijndrecht	2.10
2	Develhaven	Groote Lindt, Zwijndrecht	3.02
2	Kooihaven/Autostg.	Kooihaven, Papendrecht	3.04
2	Schokhaven	Groote Lindt, Zwijndrecht	3.07
2	Swinhaven	Groote Lindt, Zwijndrecht	3.08
2	Uilenkade	Groote Lindt, Zwijndrecht	3.09
2	Drechthaven	Drechthaven, Dordrecht	3.11

*Figuur 16 Kade inventarisatie*

\*=bestaande locatie

\*\*=Merwekade bovenstrooms was geschikt voor riviercruiseschepen maar heeft nu een andere functie (Fast Ferry).

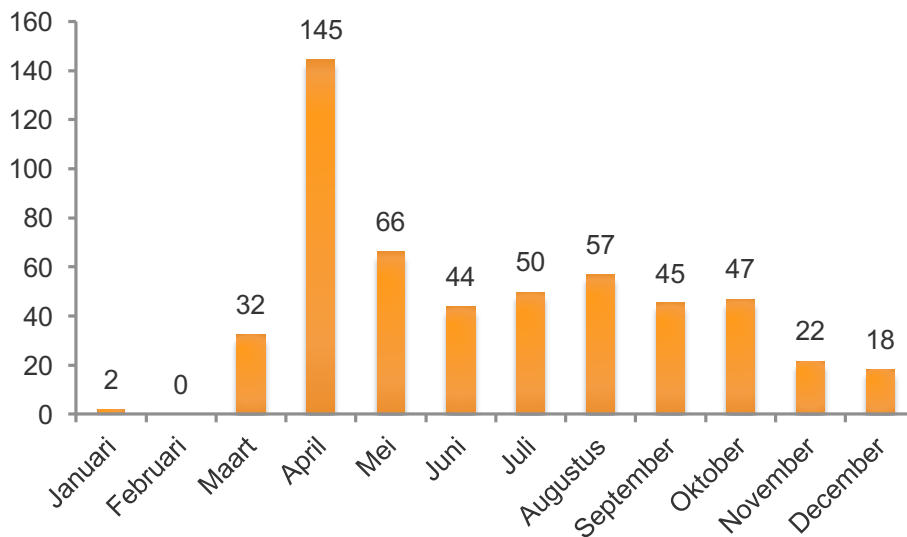
Uit de inventarisatie van de locaties komen de volgende punten naar voren:

- De Merwekade Benedenstreams is wegens vele aankomsten (o.a. Waterbus) onrustig;
- De Riedijkshaven, Buiten Walevest bovenstreams en Groothoofd springen eruit als aantrekkelijk;
- Er is behoefte aan overnachtingslocaties waar schepen in de winter kunnen liggen.

## 4.2 Prioriteren

Voor het perspectief 2025 is voor de maandelijkse spreiding gerekend met de spreidingscijfers in Amsterdam (met een piek van 27% in april). Als deze spreiding wordt toegepast voor scenario A in Dordrecht, dan betekent dit een piek van 145 calls voor april 2025 met 7 calls op de drukste dag van de week.

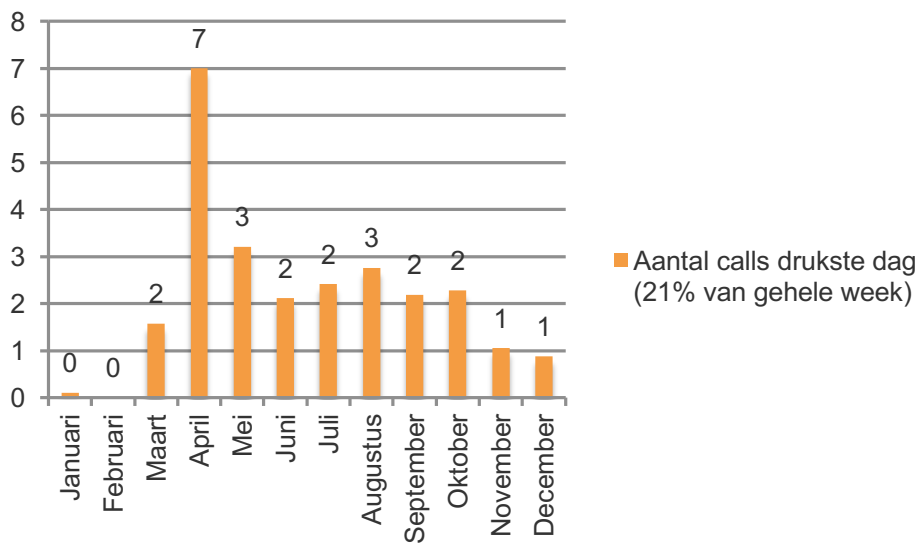
**Aantal calls riviercruiseschepen per maand in 2025 (Dordrecht scenario A).**



*Figuur 17*

Een toekomstige topdag in 2025 kan rekenen op 7 riviercruiseschepen (figuur 18). Dit betekent een bezoek van 1000 bezoekers. Gerekend met een capaciteit van 2 schepen per ligplaats per dag (het tweede schip neemt gedurende de dag de plaats in van het eerste schip) zijn er minimaal 4 ligplaatsen nodig om de groeiende markt in Dordrecht te bedienen. Daarnaast moet de overloop van Kinderdijk opgevangen worden. Deze dient apart gekwantificeerd te worden. Dit geldt ook voor de benodigde capaciteit voor de overige passagiersvaart, aangezien deze op dit moment de ligplaatsen delen met riviercruiseschepen.

### Aantal calls drukste dag van de maand in 2025 (Dordrecht scenario A).



Figuur 18

In figuur 19 worden in groen de locaties weergegeven met een ranking van gemiddeld vier of hoger. Voor de realisatie van ligplaatsen valt er winst te behalen met het clusteren van aanlegplekken. Door stroming en scheepvaart is dit aan de kades van de Oude Maas niet goed mogelijk. De Lange Wantijkade verdient aanbeveling om het realiseren van meerdere aanlegplekken te onderzoeken. Belangrijk hierbij is dat de te realiseren Prins Clausbrug doorgang kan bieden aan riviercruiseschepen. De inventarisatie van het Wantij door de Gemeente Dordrecht is opgenomen in bijlagen 1 en 2.

### Potentiële locaties ligplaatsen



Figuur 19 Kade inventarisatie met de 7 locaties met de hoogste ranking in groen.

### 4.3 Randvoorwaarden

Voor de ontwikkeling van de steigers zijn onder meer de volgende zaken van belang:

- Capaciteit: zijn er meerdere ligplaatsen aan de aanlegsteiger mogelijk? Door scheepvaart en stroming is dit in de Oude Maas niet goed mogelijk;
- Clustervoordeel: kunnen de voorzieningen voor meerdere steigers geclusterd worden?
- Walstroom voor passagiersvaart;
- Beperking van overlast van omwonenden;
- Goede voorzieningen om de passagiers per weg (o.a. parkeren) of water te vervoeren;
- Voorziening water laden en lozen;
- Afvalvoorziening.

### 4.4 Investeren

Afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden zoals waterdiepte, vaarwegklasse en de toestand van bestaande walkant/oever kan gedacht worden aan een bedrag van **ca. € 500.000 euro** per locatie als investering om een aanlegsteiger voor riviercruiseschepen te ontwikkelen (bron: De Klerk Waterbouw).

### 4.5 Platform (éénloket functie)

Om de groei binnen de riviercruisemarkt te faciliteren en optimaal de kades en het vervoer tussen de verschillende afmeerlocaties/iconen te organiseren is het inrichten van een platform/éénloket essentieel. Binnen dit platform kunnen verschillende functies worden ondergebracht:

- Inzicht in beschikbare kades;
- Inzicht in de beschikbaarheid van mogelijk tussenvervoer;
- koppeling met overig aan te bieden excursieprogramma's;
- Marketing en sales (b to b) van de regio als riviercruisedestinatatie.

Het platform kent zowel een organisatorische als een ICT-matige (reserveringssysteem) kant.

#### **Reserveringssysteem**

Om inzicht te kunnen geven in de beschikbare kades, aansluitingen op pendelvervoer en het aanbod van mogelijke te combineren excursies is het kunnen beschikken over een online/realtime reserveringssysteem essentieel. Amsterdam Cruise Port heeft besloten om voor de gehele regio (Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, Zaandam/Zaanse Schans en Alkmaar) een dergelijk systeem te ontwikkelen. Hiervoor zoeken zij graag de samenwerking met de Regio Drechtsteden (eventueel aangevuld met Rotterdam). Naast de kostenkant kan het gezamenlijk ontwikkelen van een dergelijk (Holland overlappend) systeem de concurrentiekracht van Nederland binnen de riviercruisemarkt versterken. Kijkende naar de ontwikkelingen binnen Duitsland en vooral Frankrijk is dit geen overbodige luxe.

### **Opzet organisatie Cruise Port Hollandse Delta**

Het is aanbevelenswaardig om voor het beheren van het platform en het informeren en acquireren van de riviercruisemarkt een fysieke organisatie in te richten. Deze organisatie moet onafhankelijk en met kennis van zaken invulling geven aan bovenstaande zaken. Samenwerking met de stad Rotterdam en eventueel Rotterdam Partners verdient aanbeveling. Door de opzet van een dergelijke organisatie wordt de regio een sterke nationale en internationale speler binnen de riviercruisesector.

## 5. Vervolg

### 5.1 Conclusies

Uit hoofdstuk 2 blijkt de enorme potentie van de cruise-industrie voor Dordrecht en omgeving. De huidige cijfers laten echter (ook in relatie met andere regio's in Nederland) een duidelijke afname zien in het aantal aankomsten van riviercruiseschepen. Het afgenomen aantal aanlegkades, weinig tot geen contact met de sector, geen organisatie en geen acquisitie en marketing zijn de belangrijkste redenen voor deze daling. Het mag duidelijk zijn dat om te profiteren van de internationale groeitrend Dordrecht en de regio moeten investeren in de sector. Net als in Noord-Holland moet die marktwerking niet geïsoleerd maar in regioverband plaatsvinden.

Daarnaast moet de focus niet alleen liggen op het laten stijgen van aankomsten met daarbij de stijgende uitgaven van passagiers maar ook op de sector als belangrijke bron van inkomsten op het gebied van scheepsbouw, winterstalling en bevoorrading. Hiermee profiteert de regio niet alleen van de toeristische economische aspecten van de riviercruise-industrie maar zet ook haar sterke maritieme sector aan het werk.

Tot slot lijkt het essentieel om in de vervolgaanpak nadrukkelijk de samenwerking binnen de regio met Rotterdam te zoeken en daarbuiten de uitnodiging van Amsterdam Cruise Port te overwegen en gezamenlijke te investeren in organisatie en systemen. Rotterdam en de Regio Drechtsteden kunnen gezamenlijk een sterke infrastructurele, organisatorische en inhoudelijke invulling geven aan de aanpak van de cruisesector. Samen met ACP wordt de internationale concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van de landen Duitsland, België, Frankrijk en Oostenrijk verder versterkt.

### 5.2 Vervolgstappen

#### 5.2.1 Oprichting Cruiseport Hollandse Delta

Een cruciaal element in een succesvolle vervolgaanpak is het regionaal regisseren en organiseren van de sector. De oprichting van een platform lijkt daarbij de meest logische vervolgaanpak. Als eerste vervolgstap adviseren wij om te komen tot een plan van aanpak voor de oprichting van de "Cruiseport Hollandse Delta". Dit platform heeft als doel het verzorgen van reserveringen, promotie, afstemmen van investeringen en belangenbehartiging in de regio. De reserveringen betreffen de inzet van aanlegplaatsen, het tussenvervoer over water en het aanbod aan excursieprogramma's.

Dit plan van aanpak behelst:

- Takenpakket;
- Organisatievorm;
- Partners;
- Financiën.

In de laatste bijeenkomst (14 juli 2015) van alle betrokkenen bij de riviercruisemarkt is overeenstemming bereikt om deze vervolgaanpak op het niveau van de Waterdriehoek te realiseren. Het voorstel is dan ook om na vaststelling van dit plan, binnen de coalitie van de Waterdriehoek, te besluiten over de vervolgaanpak voor de oprichting van de "Cruiseport Hollandse Delta".

### **5.2.2 Opzet investeringsstrategie en uitvoeringsplan kades**

In de toekomstige capaciteitsbehoefte aan aanlegplaatsen in Dordrecht kan worden voorzien door investeringen in bestaande aanlegplaatsen en de ontwikkeling van enkele nieuwe. Hiervoor is een investeringsstrategie met een daaraan gekoppelde uitvoeringsstrategie noodzakelijk die onderdeel kan uitmaken van het integrale door Dordrecht momenteel in ontwikkeling zijnde havenplan. Het is dus logisch dat Dordrecht hiervoor het initiatief neemt.

De verwachte capaciteitsbehoefte in 2025 is 7 calls op de drukste dag in het jaar (april) uitgaande van het eerder beschreven groeiscenario. Daarbij is rekening gehouden met de eigen aantrekkingskracht van de stad Dordrecht. De overloop als gevolg van de beperkte aanlegcapaciteit bij Kinderdijk is hier nog niet in gekwantificeerd.

Samen met vertegenwoordigers van riviercruisemaatschappijen (kernteam) zijn bestaande en potentiële aanleglocaties beoordeeld. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van benodigde investeringen in de voorzieningen op bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe aanlegplaatsen. De huidige 4 kades die geschikt zijn voor riviercruiseschepen zijn voldoende om op korte termijn de groei op te vangen. Pas vanaf 2020 zijn nieuwe aanlegplaatsen aan de orde. Belangrijke voorwaarde is dat de kleinere passagiersschepen – die nu gebruik maken van deze kades en waarvan het aantal aanlopen groeit – op andere plekken kunnen aanmeren.

Een te ontwikkelen investeringsstrategie is noodzakelijk die op korte termijn voorziet in investeringen in het voorzieningenniveau van bestaande locaties en tegelijkertijd middelen beschikbaar stelt om op langere termijn nieuwe aanleglocaties te ontwikkelen. Op die manier wordt de cruisemaatschappijen een perspectief geboden op basis waarvan zij hun eigen investeringsafwegingen kunnen maken.



## Geraadpleegde bronnen

Amsterdam Cruise Port ACP (2012) *Onderzoek economische impact riviercruise- en motorchartervaart in Noord-Holland.*

Amsterdam Cruise Port ACP (2014) *Jaarverslag 2013.*

BLOC (2015) *Visitormanagement Kinderdijk.*

Clia (2014) *Development Amsterdam region in role port of call.* Website geraadpleegd 1 februari 2015. URL: <http://www.clia.nl/nieuws?start=5>

Country by Country (2015) *Down By The River.* Website geraadpleegd op 1 februari 2015. URL: <http://www.countrybycountry.com/features/analysis/river-cruise-report/>

IG RiverCruise (2013) *European River Cruising. Greening measures and ecological aspects of river cruises.*

Leisuresresult (2010) *Gorinchem Ahoy! Marktverkenning riviercruisevaart Gorinchem.*

Marketwatch (2013) *What's behind the river-cruise boom.*

Projectbureau Vrolijkx (2014) *Bestedingen Riviercruises Hoorn: eindrapportage.*

## Betrokken Private Partners

Scylla: Marco van Ingen

Feenstra Rhine Line: Nico Arnts

Amstour: Ronald Winkels

Rivertech: Andre van Olderen

De Klerk: Ron de Groot

## Bijlage 1: inventarisatie Gemeente Dordrecht - Wantij ten westen van Pr. Hendrikbrug

Wantij ten westen van Pr. Hendrikbrug	Binnenhaven
Luchtfoto	
Functie	Aanlegplaatsen binnenvaart, cruiseschepen en overnachtingsplaats waterbus
Huidig gebruik water en land	
Gewenst gebruik	Meer ruimte voor cruiseschepen, verplaatsen binnenvaart, verplaatsen nachtsteiger waterbus
Wateroppervlak	30981 m2
Lengte kade	160 meter
Lengte steigers	
Lengte te onderhouden oevers	
Baggerdiepte t.o.v. NAP	5,0
Overige te beheren havenfaciliteiten	
Eigendom afmeervoorzieningen	gemeente
Externe partijen	Binnenvaart, cruisemaatschappen
Soort uitgifte water en land	huur
Looptijd contracten water en land	
Beleid exploitatie	
Lopende initiatieven	Onderzoek riviercruisemarkt
Opgave	Optimaliseren openbaar gebruik steiger bij Villa Augustus Steiger bij toekomstig plein voor waterbus, de Halve Maen, sloepen, pendelboot naar Visbrug
Wie gaat opgave oppakken	
Bijzonderheden	Aanwezigheid waterwoningen heeft effect op gebruik. Terras bij bioscoop deels over het water

## Bijlage 2: inventarisatie Gemeente Dordrecht – Wantijkade

Korte Wantijkade Lange Wantijkade	
Luchtfoto	
Functie	
Huidig gebruik water en land	Korte Wantijkade: binnenvaart Lange Wantijkade: riviercruise, binnenvaart
Gewenst gebruik	Meer ruimte voor cruiseschepen
Wateroppervlak	6890 m <sup>2</sup>
Lengte kade	283 m
Lengte steigers	24 m
Lengte te onderhouden oevers	
Baggerdiepte t.o.v. NAP	
Overige te beheren havenfaciliteiten	
Eigendom afmeervoorzieningen	
Externe partijen	
Soort uitgifte water en land	
Looptijd contracten water en land	
Beleid exploitatie	
Lopende initiatieven	
Opgave	Meer ruimte voor cruiseschepen Compensatie zoeken voor binnenvaart
Wie gaat opgave oppakken	
Bijzonderheden	Prins Clausbrug wordt beperkende factor