

Spoorbrug Weesp als sleutelspeler in de vrijetijdseconomie

Economische effecten bij verminderde openingstijden Spoorbrug Weesp

Opdrachtgevers: Gemeenten Weesp, Muiden en Stichtse Vecht en
Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Opdrachtnemer: Leisure Result

Datum: Mei 2012



INHOUD

Inleiding	3
1. Marktanalyse	5
1.1 Watersport in Nederland	6
1.2 Varen met een motorboot of -jacht	6
1.3 Varen met zeilboot	7
1.4 Varen met een rondvaartboot	9
1.4 Varen met een charterschip	10
1.5 Bootvakanties	10
1.5 Jachthavens	11
2. Huidige economische waarde	13
2.1 Aantal doorvaarten Spoorbrug	13
2.2 Directe en indirecte bestedingen	15
2.3 Huidige economische waarde	17
2.3.1 Directe vaartochtgerelateerde economische waarde	17
2.3.2 Directe vaartocht-gerelateerde economische waarde per deelsector	18
2.3.3 Economische waarde vaste ligplaatsen in jachthavens	18
2.4 Conclusie huidige economische waarde	19
3. Economische schade bij minder vaak openen brug	20
3.1 Mogelijke frequentie brugopening in toekomst	20
3.2 Resultaat interviews	20
3.3 Vergelijkbare situaties in Nederland	23
3.4 Berekening economische schade op basis van cijfers 2011	24
3.4.1 Directe vaartocht-gerelateerde economische schade	24
3.4.2 Economische schade vaste ligplaatsen in jachthavens	25
3.4.3 Totale economische schade 2011	26
3.5 Berekening economische schade op basis van projecties voor 2020	26
3.5.1 Directe vaartocht-gerelateerde economische schade	27
3.5.2 Economische schade vaste ligplaatsen in jachthavens	28
3.5.3 Totale economische schade 2020	28
3.6 Overige schade	28
3.7 Conclusie	29
4. Economische opbrengst bij aanleg tunnel	32
Bronnen	34

INLEIDING

De Vecht en Weesp, Muiden en Stichtse Vecht zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De rivier heeft van oudsher gezorgd voor transport, vermaak, verdediging en soms zelfs voor drinkwater. Ook de landschappelijke waarde van de Vecht is groot: de meanderende rivier zorgt voor mooie (historische) kenmerken in de gemeenten die aan de Vecht liggen.

Verder heeft de Vecht een belangrijke functie als recreatieve ader tussen Utrecht en het IJmeer: velen maken gebruik van de Vecht om te spelevaren of om grotere tochten te ondernemen. Dat gebeurt in huurboten, in eigen schepen of aan boord van een charter- of partyschip.

Een vrij verkeer van deze scheepvaart is van belang. Allereerst vanuit een maatschappelijk oogpunt: minder wachttijden bij bruggen en sluisen zorgt voor een groter bereik van schepen: men kan meer zien en genieten van de Vecht. Daarnaast zijn er argumenten vanuit milieuopzicht: wachtende schepen zorgen voor uitstoot van uitlaatgassen. Ook vanuit economisch oogpunt is dat vrije verkeer van belang: de watersporter kan, als hij of zij minder moet wachten, meer tijd besteden in horecabedrijven, winkels of jachthavens. De bestedingen die door watersporters gedaan worden zorgen voor werkgelegenheid en daarmee voor economische dynamiek.

Het vrije verkeer van scheepvaart is voor schepen met een lage kruiphoogte¹ relatief goed op de Vecht: veel bruggen hoeven niet open en de schipper kan rustig doorvaren. Voor zeilschepen, charter-, partyschepen en grotere motorboten zijn er echter wel de nodige obstakels in de vorm van bruggen en sluisen. Dit zorgt ervoor dat hun vaargebied relatief beperkt is. Juist voor dergelijke grotere of hogere schepen is het van belang dat de verbinding met het IJmeer goed is: de historische functie van de Vecht tussen Utrecht en Muiden kan maatschappelijke en economische voordelen brengen. Juist in deze tijd.

Aanleiding

Nu de A1 bij Muiden met een aquaduct onder de Vecht doorgeleid zal worden, ontstaat in het noordelijke deel van de Vecht een nieuwe situatie: de doorvaart tussen het IJmeer en de Vecht wordt sterk verbeterd. Dit kan vele voordelen opleveren. Verder stroomopwaarts is het eerstvolgende obstakel de Spoorbrug bij Weesp. De plannen zijn om deze Spoorbrug minder vaak te bedienen dan nu gebeurt. Dat betekent dat vanuit het perspectief van de scheepvaart de voordelen van de ondertunneling van de Vecht bij Muiden weer teniet gedaan worden. Dit nadeel kan opgeheven worden door ook deze Spoorbrug te vervangen voor een spoortunnel.

De kosten voor een dergelijke tunnel zijn hoog. Daarom is het zaak om een goed inzicht te hebben in de economische voor- en nadelen van de geplande inperking van de openingstijden van de huidige Spoorbrug. En om de verwachting te schetsen van de voordelen die een eventuele ondertunneling op zouden kunnen leveren. Deze rapportage bevat het resultaat van een onderzoek dat gedaan is naar de economische effecten van de nieuwe openingstijden van de Spoorbrug bij Weesp. Het vormt daarmee een bouwsteen in de discussie die in verschillende gremia gevoerd zal worden.

Leeswijzer

Het vraagstuk rond de economische effecten van de verminderde openstelling van de Spoorbrug is complex. Het vraagt om een helder beeld van de huidige situatie en een visie op de ontwikkelingen in de toekomst. De basisgegevens die beschikbaar zijn, bestaan uit tellingen van brugpassages (turflijsten van de brugwachters) en landelijke onderzoeken naar bestedingen en activiteiten door watersporters. Daarnaast zijn interviews afgenomen bij

¹ De kruiphoogte van een schip is de hoogte vanaf het wateroppervlakte tot het hoogste punt van het schip.

betrokkenen uit de toeristische sector, detailhandel en specifiek in de watersportsector en beroepsvaart.

In deze rapportage worden projecties en berekeningen gemaakt voor de toekomstige situatie. Deze berekeningen zijn grotendeels gebaseerd op de beschikbare recente marktgegevens en passagetellingen van 2011. Daarnaast is gebruik gemaakt van de inschattingen die in het kader van OV SAAL gedaan zijn met betrekking tot de groei in de vraag naar waterrecreatie.

Om tot een goede inschatting te komen van de economische effecten van de verminderde openstelling van de Spoorbrug, zijn wij genoodzaakt geweest om aannames te doen. Deze aannames zijn weloverwogen en beargumenteerd. Daarnaast zijn de cijfers uit de marktgegevens één op één overgenomen in de berekeningen voor 2020. Er is dus niet geëxtrapoleerd en er is geen rekening gehouden met inflatiecorrectie. Het aantal passages van de Spoorbrug is wel geëxtrapoleerd op basis van de ontwikkelingen die in dit rapport benoemd worden.

Omdat er gebruik wordt gemaakt van aannames, is het van belang de berekeningen in deze rapportage als indicatief te beschouwen.

Gouda, mei 2012

Carlijn Leenders MsC
Janneke Kuysters MBA

1. MARKTANALYSE

Om een goed inzicht te krijgen in de economische effecten van de gewijzigde openingstijden van de Spoorbrug, is het van belang om de gebruikers goed in beeld te krijgen. Deze gebruikers zijn in te delen in de volgende groepen:

- Groepen (in rondvaartboot, riviercruisesschip of charterschip);
- Particulieren met motorboot met een kruiphoogte van meer dan 3.75 meter;
- Particulieren met zeilboot met staande mast.

Naast een indeling naar het type boot waarmee mensen varen, kan ook een indeling worden gemaakt naar aard en duur van de vaartocht en de bestedingen die mensen doen. Watersporters die zelf varen kunnen dan ingedeeld worden in ‘Dagjesmensen’, ‘Passanten’ en ‘Mensen met een vaste ligplaats’. Dagjesmensen varen een dag en besteden geld aan bijvoorbeeld huur van een boot, horeca en winkels. Ook kunnen zij kortdurend gebruik maken van een ligplaats om even aan land te gaan. Passanten varen één of meerdere dagen en overnachten vaak op passantenplaatsen in een jachthaven of aan een kade. Overdag doen zij bestedingen op dezelfde plekken als dagjesmensen, daarnaast besteden zij in de jachthaven voor de overnachting, douches, stroom, et cetera. Mensen met een vaste ligplaats aan de Vecht huren een plek in de jachthaven in het vaarseizoen en besteden verder aan winterstalling, milieuheffing, onderhoud, et cetera. Wanneer zij één of meerdere dagen gaan varen vallen zij ook onder de groepen dagjesmensen en passanten, maar besteden geld op de plekken waar zij naartoe varen, dus niet in de directe omgeving van de vaste ligplaats.

Daarnaast zijn er schepen waarop mensen voor een dag(deel) of meerdere dagen meevaren: dit zijn schepen die beroepsmatig gebruik maken van de Vecht: charter- en partyschepen zijn hier een voorbeeld van.

Beide manieren van indelen van watersporters (en andere gebruikers van de Vecht) in groepen kunnen worden samengevat in onderstaande matrix. In de matrix zijn nu negen groepen mensen ontstaan die een verschillend bestedingspatroon hebben. In dit rapport worden de vaste ligplaatsen voor schepen die groepen vervoeren niet apart berekend. In dit rapport zijn dus acht groepen van belang.

In dit hoofdstuk worden voor de verschillende doelgroepen de marktontwikkelingen in kaart gebracht.

	Dagjesmensen	Passanten	Vaste ligplaats
Groepen			x
Motorboot/ jacht			
Zeilboot			

1.1 Watersport in Nederland

Marktomvang

In Nederland werden in 2010/ 2011 14,8 miljoen watersportactiviteiten van een uur of langer ondernomen. Onder watersport wordt in dit rapport verstaan: varen met een motorboot of jacht (7,4 miljoen), zeilen (2,9 miljoen), kanoën (1,7 miljoen), roeien (1,7 miljoen) en surfen (1,1 miljoen) (CVTO, 2011). Daarnaast ondernemen mensen rondvaarten (3,4 miljoen) en wordt 1,6 miljoen gastdagen gevaren met charterschepen. Er zijn naar schatting in Nederland 1,5 miljoen actieve watersporters (Rabobank Cijfers en Trends, 2011). Daarnaast zijn er mensen die af en toe een watersportactiviteit ondernemen.

Aantal vaartuigen

In Nederland liggen circa 213.000 vaartuigen in jachthavens, sloten en kanalen en bij watersportbedrijven en (vakantie)woningen. Daarnaast liggen circa 210.000 vaartuigen op de wal die nog gebruikt worden en liggen er circa 100.000 vaartuigen op de wal die niet meer gebruikt worden. In onderstaande tabel is te zien uit welke vaartuigen het totaal van 523.000 vaartuigen bestaat.

Tabel 1.1 Vaartuigen in Nederland

Soort vaartuig	Aantal
Kajuitzeiljachten	194.000
Kajuitmotorjachten	146.000
Open zeilboten	33.000
Open motorboten	42.000
Platbodems	8.000
Overig (kano's, kajaks, roeiboten)	100.000
Totaal	

Bron: Rabobank cijfers en trends, 2011

1.2 Varen met een motorboot of -jacht

Marktvolume

Het aantal vaartochten met een motorboot of -jacht is de laatste zes jaren gedaald. Het aantal watersportactiviteiten dat met een motorboot ondernomen is, bedroeg in 2006/ 2007 nog 9 miljoen, dit aantal is in 2008/ 2009 gedaald naar 7,7 miljoen en in 2010/ 2011 naar 7,4 miljoen (CVTO, 2007; 2009, 2011).



Doelgroepen

Varen is met name populair onder gezinnen met jongere kinderen (33%) en stellen zonder kinderen tussen 35 en 64 jaar oud (30%). De meeste boottochten worden ondernomen door mensen in de leeftijdsgroep 13-54 jaar. Mensen uit de sociale middenklasse varen relatief vaak. Vaartochten met een motorboot of -jacht worden meestal ondernomen met vrienden (40%) en verder vaak met de partner (34%) of familie (27%). De gemiddelde groepsgrootte waarmee men deze activiteit onderneemt is 4,2 personen (CVTO, 2011).

Duur en moment van activiteit

Gemiddeld duurt een vaartocht met een motorboot of -jacht 5 uur en 3 minuten. Men vaart voornamelijk op zaterdag (23%) en zondag (23%) (CVTO, 2011).

Reisbereidheid

De reisbereidheid bij varen met een motorboot/ -jacht is met 22,5 kilometer redelijk hoog. Ten opzichte van 2 jaar eerder is deze afgelegde afstand echter afgenomen met 10,4% (reisbereidheid was in 2008/ 2009 25,1 kilometer). Dit betreft de afstand die men bereid is te reizen naar het startpunt van de vaartocht, niet de afstand die men met het vaartuig aflegt. Twee derde van de vaartochten worden ondernomen buiten de eigen gemeente (CVTO, 2011).

Vervoer

De auto is het meest gebuikte vervoermiddel om naar de jachthaven of ligplaats van de boot te gaan (50%). Verder gaat men veel met de fiets of te voet (19%) (CVTO, 2011).

Seizoen

Het varen met een motorboot of -jacht is sterk seizoensafhankelijk. Het CVTO doet geen onderzoek naar het seizoen waarin vaartochten vooral ondernomen worden. In de watersport geldt over het algemeen dat het vaarseizoen van april tot en met september loopt. Watersportactiviteiten worden voornamelijk in het weekend ondernomen. Tijdens vakantieweken wordt ook veel op weekdays gevaren.

Directe bestedingen

Tijdens een tocht met de motorboot of -jacht geeft men gemiddeld € 6,29 per persoon uit. Twee jaar eerder gaf men nog € 6,95 uit. Er heeft een daling plaatsgevonden van 9,5%. De grootste uitgaven tijdens deze activiteit zijn de consumpties (€ 2,52) (CVTO, 2011).

Tabel 1.2 Bestedingen tijdens varen met motorboot of -jacht

Activiteit	Deelnamekosten	Consumpties	In winkels	Overig	Totaal
Bestedingen (Inclusief BTW)	€ 1,77	€ 2,52	€ 0,52	€ 1,48	€ 6,29
Inkomsten voor sector (Exclusief BTW)	€ 1,49	€ 2,38	€ 0,44	€ 1,24	€ 5,55

Het gaat hier om de *directe* bestedingen tijdens de vaartocht. *Indirecte* bestedingen voor of na de vaartocht en liggelden zijn hier niet bij meegeteld.

Indirecte bestedingen

Uit onderzoek van NBTC-NIPO Research (2009) blijkt dat waterrecreanten per persoon per dagtocht € 29,- besteden. Dat zijn zowel in directe bestedingen als de indirecte bestedingen. Wanneer de directe bestedingen die blijken uit het CVTO (2011) daar vanaf worden getrokken, dan blijkt dat waterrecreanten die varen met een motorboot indirect € 22,71 besteden (€ 19,08 exclusief BTW). Dit bedrag wordt besteed aan boodschappen, horeca, recreatief winkelen, et cetera.

1.3 Varen met zeilboot

Marktvolume

In 2010/ 2011 werden 2,9 miljoen zeiltochten ondernomen. Daarmee vormt zeilen 2% van alle waterrecreatieve activiteiten. Twee jaar eerder, in 2008/ 2009 vormde de activiteit zeilen ook 2% van de watersport activiteiten, maar absoluut gezien was het aantal toen nog veel hoger: 3,5 miljoen zeiltochten. In twee jaar tijd is het aantal zeiltochten gedaald met 17,1% (CVTO, 2011).



Doelgroepen

De activiteit zeilen wordt relatief vaak ondernomen door mensen vanaf 13 jaar. Mensen in de leeftijd van 45 – 54 jaar zeilen het meest. Net als waterrecreatie in het algemeen wordt zeilen voornamelijk ondernomen door gezinnen met kinderen. Bij zeilen gaat het in 35% van de gevallen om gezinnen met oudere kinderen (12-18 jaar) en in 21% van de gevallen om gezinnen met jonge kinderen (0-12 jaar). Vergeleken met andere watersportactiviteiten is zeilen relatief populair onder 65-plussers. Zeilers zijn voornamelijk mensen uit de hogere sociale klassen: maar liefst 44%. Zeiltochten worden vaak ondernomen met de partner (27%) of met familie (23%). De gemiddelde groeps grootte is 5 personen. (CVTO, 2011).

Duur en moment van activiteit

Zeiltochten vinden net als andere watersportactiviteiten voornamelijk in het weekend plaats. 31% Van de zeiltochten vindt plaats op zaterdag en 20% op zondag. Gemiddeld duurt een zeiltocht 7 uur en 19 minuten.

Reisbereidheid

Om een dag te gaan zeilen legt men gemiddeld 41,4 kilometer af naar de haven waar de zeiltocht begint. In 2008/ 2009 was de reisbereidheid nog veel lager, namelijk 31,5 kilometer. Dat de reisbereidheid gestegen is met 31% is bijzonder omdat reisbereidheid voor vrijetijdsactiviteiten over het algemeen afneemt. De meeste mensen gaan buiten hun eigen gemeente zeilen; slechts 26% van de zeiltochten vindt plaats in de eigen gemeente (CVTO, 2011). Dit is te verklaren door de relatieve beperking van zeilboten in de keuze van het vaargebied ten opzichte van motorboten.

Vervoer

Zeilers gaan meestal met de auto naar de jachthaven of ligplaats van de boot (55%). Verder wordt relatief vaak gebruik gemaakt van overige vervoermiddelen. Volgens het CVTO (2011) gaat het in het geval van zeiltochten om een boot. Men vaart dus eerst een stuk met de zeilboot of andere boot voordat de daadwerkelijke zeiltocht begint (CVTO, 2011). Dit kan verklaard worden door de eerder genoemde beperking in het vaargebied: er moet met de zeilboot een afstand overbrugd worden tot het gewenste zeilgebied: bijvoorbeeld van een jachthaven aan een rivier naar een meer.

Seizoen

Het varen met een zeilboot is sterk seizoensafhankelijk. Het CVTO doet geen onderzoek naar het seizoen waarin vaartochten vooral ondernomen worden. In de watersport geldt over het algemeen dat het vaarseizoen van april tot en met september loopt. Watersport activiteiten worden voornamelijk in het weekend ondernomen. Tijdens vakantieweken wordt ook veel op weekdays gevaren.

Directe bestedingen

Zeilers geven tijdens een zeiltocht gemiddeld € 4,12 per persoon per zeiltocht uit. In tabel 1.3 staat weergegeven waar dit bedrag aan besteed wordt. In 2008/ 2009 gaven zeilers gemiddeld nog € 8,28 uit. De bestedingen zijn dus in twee jaar tijd gehalveerd (CVTO, 2011).

Tabel 1.3 Bestedingen tijdens varen met zeilboot

Activiteit	Deelnamekosten	Consumpties	In winkels	Overig	Totaal
Bestedingen (Inclusief BTW)	€ 0,97	€ 0,77	€ 0,20	€ 2,18	€ 4,12
Inkomsten voor sector (Exclusief BTW)	€ 0,82	€ 0,73	€ 0,17	€ 1,83	€ 3,54

Bron: CVTO, 2011

Het gaat hier om de *directe* bestedingen tijdens de vaartocht. *Indirecte* bestedingen voor of na de vaartocht en liggelden zijn hier niet bij meegeteld

Indirecte bestedingen

Uit onderzoek van NBTC-NIPO Research (2009) blijkt dat waterrecreanten per persoon per dagtocht € 29,- besteden. Dat zijn zowel in directe bestedingen als de indirecte bestedingen. Wanneer de directe bestedingen die blijken uit het CVTO (2011) daar vanaf worden getrokken, dan blijkt dat waterrecreanten die varen met een zeilboot indirect € 24,88 besteden (€ 20,90 exclusief BTW). Dit bedrag wordt besteed aan boodschappen, horeca, recreatief winkelen, et cetera.

1.4 Varen met een rondvaartboot*Marktvolume*

In 2010/ 2011 ondernamen Nederlanders 3,4 miljoen keer een tocht met een rondvaartboot. Twee jaar eerder werd door Nederlanders 3 miljoen keer gevaren met een rondvaartboot. Er heeft een stijging plaatsgevonden van 13%.

*Doelgroepen*

Rondvaarten worden voornamelijk ondernomen door alleenstaanden (28%) en stellen van 35 tot 64 jaar zonder kinderen (27%). Verder zijn tochten met een rondvaartboot relatief populair onder gezinnen met jonge kinderen (24%). Rondvaarten worden relatief vaak ondernomen door mensen uit hogere en midden sociale klassen. Verder worden rondvaarten vaak ondernomen met familie (34%) of de partner (26%) samen.

Duur en moment van activiteit

Tochten met een rondvaartboot hebben een gemiddelde duur van 6 uur en 43 minuten. De meeste rondvaarten worden ondernomen op zaterdag (24%) en zondag (18%).

Reisbereidheid

De gemiddeld afgelegde afstand om een rondvaart te ondernemen is zeer groot, namelijk 64,1 kilometer. 23% Van de tochten met een rondvaartboot wordt ondernomen in de eigen gemeente, 77% elders in Nederland en 10% in het buitenland.

Vervoer

Ruim de helft van de mensen die een rondvaarttocht onderneemt, bereikt de startplaats met de auto (52%).

Bestedingen (exclusief vervoer)

Mensen die een rondvaarttocht maken besteden relatief veel per persoon, namelijk € 23,-. In tabel 1.4 staat weergegeven waar dit bedrag aan besteed wordt. De bestedingen zijn ten opzichte van 2008/ 2009 flink gestegen met 49%.

Tabel 1.4 Bestedingen tijdens varen met rondvaartboot

Activiteit	Deelnamekosten	Consumpties	In winkels	Overig	Totaal
Bestedingen (Inclusief BTW)	€ 6,70	€ 5,57	€ 2,15	€ 8,58	€ 23,00
Inkomsten voor sector (Exclusief BTW)	€ 6,32	€ 5,25	€ 1,81	€ 7,21	€ 20,59

Bron: CVTO, 2011

Het gaat hier om de *directe* bestedingen tijdens de vaartocht. *Indirecte* bestedingen voor of na de vaartocht en zijn hier niet bij meegeteld, wel bestedingen tijdens een tussenstop.

De bestedingen van buitenlandse gasten op rondvaartboten zijn in deze paragraaf niet meegenomen, omdat op de Vecht met name Nederlandse bezoekers mee zullen varen.

1.4 Varen met een charterschip

Marktomvang

De term chartervaart staat voor de professionele passagiersvaart. De Nederlandse chartervloot bestaat uit circa 500 passagiersschepen, zowel zeilschepen als motorschepen. Charterschepen worden ingezet voor vaarvakanties en vaardagtochten voor groepen variërend van 1 dag tot meer dan 4 weken. Vaartochten op charterschepen worden vaak georganiseerd in het kader van een uitje met collega's (teambuilding), vriendengroep of familie. Steeds vaker worden de schepen ingezet als locatie voor vergaderingen en feesten. In 2010 werden in Nederland 1,6 miljoen gastdagen op charterschepen doorgebracht. Gemiddeld heeft een charterschip tijdens een vaartocht 26 opvarenden aan boord (BBZ, 2010).

Overnachtingen

Op veel charterschepen kan ook overnacht worden. Het gemiddelde aantal slaapplekken per charterschip is 20. In dit gemiddelde zijn ook de schepen zonder slaapplekken meegeteld. Charterschepen met slaapplekken hebben dus gemiddeld meer dan 20 slaapplekken. In Nederland werd in 2010 1,4 miljoen keer overnacht op een charterschip (BBZ, 2010).

Bestedingen

Passagiers van een charterschip geven gemiddeld € 31,- uit wanneer zij (tussentijds) aan wal gaan. Verder besteden passagiers geld aan de huur van het schip en aan horeca aan boord. In de volgende tabel zijn de bestedingen per persoon aan huur op basis van volpension te zien (BBZ, 2010).

Tabel 1.5 Huurprijzen charterschepen

Soort schip	Gemiddelde prijs per persoon per dag
Zeilvaart binnenvaart	
Hotelschepen	€ 28,75
Dagtochten	€ 40,34
Motorchartervaart	€ 86,01
Zeezeilvaart	€ 33,68

Bron: BBZ - Vereniging voor Beroepschartervaart, 2010

1.5 Bootvakanties

Jaarlijks ondernemen Nederlanders circa 800.000 vakanties met een boot als logiesvorm. In 2009 werden 850.000 bootvakanties ondernomen, in 2010 799.000. In 2010 werd 27% van de bootvakanties ondernomen in of naar het buitenland, in 2009 was dat 23%. Buitenlandse bootvakanties zijn tussen 2009 zowel absoluut als relatief gezien toegenomen. Het aantal binnenlandse bootvakanties is afgenomen. Een bootvakantie bestaat gemiddeld uit 8,3 overnachtingen. Tijdens binnenlandse bootvakanties brengt men gemiddeld 7 nachten op de boot door. Bij buitenlandse bootvakanties slaapt men gemiddeld 11,8 nachten op de boot (Continue Vakantie Onderzoek, 2010).

In het Continue Vakantie Onderzoek (2010) wordt onderscheidt gemaakt tussen twee types boten: cruiseboten en zeil- of motorboten. De meeste bootvakanties worden ondernomen

met een zeil- of motorboot. Dit geldt met name voor de binnenlandse vakanties: 97% van de bootvakanties wordt ondernomen met zeilboot/ motorboot. Voor de buitenlandse bootvakanties zijn cruiseschepen de belangrijkste logiesvorm (70%).

Voor binnenlandse bootvakanties geldt dat in 2010 de meeste overnachtingen plaatsvonden in de Groningse, Friese en Noordwest-Overijsselse meren (28%). Aan de IJsselmeerkust daalde het aantal overnachtingen iets, maar staat met 23% van de overnachtingen nog op de tweede plaats (Continue Vakantie Onderzoek, 2010).

Bestedingen

Gedurende 2009 heeft NBTC-NIPO Research onderzoek gedaan naar bootvakanties van Nederlanders. Daarin is onder andere onderzocht hoeveel mensen tijdens een bootvakantie besteden. De vakantiebestedingen hebben alleen betrekking op uitgaven die zijn gedaan tijdens vakanties/dagtochten op kajuitjachten van Nederlanders, het inkomend toerisme is derhalve niet meegenomen in dit onderzoek.

De bestedingen verschillen voor mensen met een eigen boot en mensen die een boot huren. Het verschil is grotendeels te verklaren door het huurbedrag van de boot. In de volgende tabel is te zien dat gemiddeld € 144,- per persoon per vakantie wordt besteed. Per dag wordt gemiddeld € 20,36 besteed. De inkomsten voor de sector (exclusief BTW) zijn € 17,11 per persoon per dag.

Tabel 1.6 Bestedingen Bootvakanties

	Bestedingen (inclusief BTW)			Inkomsten voor sector (Exclusief 19% BTW)
	Vakanties eigen boot	Vakanties met niet eigen boot	Gemiddeld*	Gemiddeld
Aandeel vakanties/dagtochten	86%	14%	100%	
Bestedingen per persoon per vakantie	€ 132,-	€ 216,-	€ 143,76	€ 120,80
Bestedingen per persoon per dag	€ 17,-	€ 41,-	€ 20,36	€ 17,11

Bron: NBTC-NIPO Research, 2009. Bewerking Leisure Result

* Bij de berekening van het gemiddelde is rekening gehouden met het aandeel vakanties met eigen boot (86%) en met andermans boot (14%).

1.5 Jachthavens

Jachthavens

In Nederland zijn 1.067 jachthavens met meer dan 20 ligplaatsen. In totaal zijn er circa 178.000 ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Van het aantal jachthavens worden er circa 535 commercieel geëxploiteerd. Van de overige jachthavens zijn er 450 een verenigingshaven en 82 een overheidshaven. Jachthavens verhuren ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Het gaat daarbij zowel om verhuur van vaste ligplaatsen als verhuur van ligplaatsen aan passanten die één of enkele dagen een ligplaats zoeken. Ruim driekwart van de havens heeft daarnaast inkomsten uit verwante diensten, zoals reparatie en onderhoud van schepen, jachtverhuur, jachtbemiddeling en het bieden van (overdekte) winterstalling, kampeermogelijkheden en horecadiensten (Rabobank Cijfers en Trends, 2011).

Bij de meeste bedrijven ligt de bezettingsgraad op een hoog niveau, gemiddeld 85% tot 90%. De vaste ligplaatshouders zijn verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de omzet.

De jachthavens die niet aan groot, open water liggen hebben over het algemeen de laagste bezetting. De bezetting van verenigingshavens is daarentegen vaak maximaal omdat zij prijzen rekenen die 40% tot 50% lager zijn dan in commerciële havens hebben (Rabobank Cijfers en Trends, 2011).

In tabel 1.5 zijn kengetallen over ligplaatsen in jachthavens weergegeven.

Tabel 1.5 Kengetallen ligplaatsen

	2010
Gemiddeld tarief per m ² ligbox (x €1)	31,5
Gemiddeld tarief geïsoleerde winterberging per m ² (x €1)	43,3
Oppervlakte vaste ligplaats in m ² (x 1)	35,2
Aantal ligplaatsen (x 1)	156,0

Bron: Rabobank Cijfers en Trends, 2011

Liggelden vaste ligplaats

In bovenstaande tabel is te zien dat de gemiddelde ligplaats een oppervlakte van 35,2 m² heeft en dat het gemiddelde tarief per m² € 31,50 (exclusief BTW) is. Gemiddeld kost een vaste ligplaats dus € 1.110,- per seizoen. Winterberging kost per boot gemiddeld € 1.524,-.

Liggelden passantenplaats

Gemiddeld wordt per boot € 6,91 besteed aan overnachting (exclusief 19% BTW: € 5,81) . In dit gemiddelde zijn ook de boten meegeteld die gratis overnachten in de natuur. Dus wanneer men overnacht op een passantenplaats, dan besteedt men meer dan € 6,91. Voor zeilboten wordt gemiddeld € 8,40 uitgegeven en voor motorboten gemiddeld € 5,63. Motorbootvaarders maken vermoedelijk meer gebruik van gratis overnachtingsplaatsen (meestal in de natuur) omdat veel motorboten van alle gemakken zijn voorzien waar zeilboten mogelijk meer de voorzieningen in een jachthaven nodig hebben (Alterra, 2002). Deze bedragen zijn afgeleid uit een onderzoek uit 2002. Recentere onderzoeken splitsen de bestedingen van watersporters niet zo specifiek uit als dit onderzoek. Daarom zijn de bestedingen aan ligplaatsen uit dit onderzoek afgeleid.

2. HUIDIGE ECONOMISCHE WAARDE

Om te berekenen wat de economische schade mogelijk is, moet eerst inzichtelijk zijn wat de economische waarde is van het huidige vaarverkeer waarvoor de Spoorbrug open moet (vaarverkeer met een kruiphoogte hoger dan 3.75 meter). Voor het berekenen van de huidige economische waarde wordt gebruik gemaakt van de tellingen van de brugwachter over 2011 en marktgegevens over bestedingen.

2.1 Aantal doorvaarten Spoorbrug

Vanuit de handgeschreven lijsten van de brugwachter zijn de volgende gegevens geteld:

- Totaal aantal passerende boten (hoger dan 3,75 meter);
- Aantal passerende boten richting Muiden;
- Aantal passerende boten richting Weesp;
- Drukke dagen;
- Drukke tijden;
- Soorten schepen.

Tabel 2.1 Aantal doorvaarten per maand

2011	Brug open	Totaal	Richting Muiden	Richting Weesp	Opvallend drukke doorvaarmomenten		
					Aantal keer	Aantal boten	Aantal boten
Januari	4	4	1	3			
Februari	23	27	15	12			11.30
Maart	22	22	13	9			8.30 11.30
April	111	198	85	113	2, 14, 17, 18, 21, 26, 27, 28, 29	Weekenden Donderdagen Week tussen Pasen en Koninginnedag	
Mei	148	296	145	151	5, 6, 11, 15-19	Meivakantie + week na de meivakantie	
Juni	190	433	206	227	1 - 4, 8, 15, 16, 20, 27 - 30	Hemelvaart-weekend Woensdagen Week voor zomervakantie	12.00-13.00 en 15.30-16.00
Juli	212	469	286	183	3, 4, 9, 11, 15, 20, 21, 22, 25, 29	Weekenden Maandagen Vrijdagen	10.00-14.00 16.00-17.00
Augustus	223	587	343	244	1, 2, 5, 7, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 22, 24, 25, 30	Alle dagen	11.00-14.00 16.00-17.00 20.00
September	107	249	141	108	1, 6, 16, 18, 22	Weekenden Donderdagen	9.30, 11.00 18.30
Oktober	59	114	72	42	1, 2		
November	22	22	12	10			9.30
December	6	6	2	4			
Totaal	1.127	2.427	1.321	1.106			

Uit de tellingen blijkt dat de maanden april tot en met september de drukste maanden zijn wat betreft aantal brugopeningen en het aantal boten dat doorvaart. De allerdrukste maand is augustus, gevolgd door juli. In de maanden juli en augustus passeert circa 45% van het totaal aantal passerende boten.

De drukste dagen zijn de weekenddagen. Circa 20% van de boten passeert in de weekenden (exclusief de maanden juli en augustus). De drukte op weekdays verschilt per maand. Vanzelfsprekend zijn ook vakantieperiodes en feestdagen druk. In het hoogseizoen zijn de drukste tijden tussen 10.00 en 14.00 en tussen 15.30 en 17.00. In juli en augustus wordt de brug ook rond 20.00 's avonds gepasseerd. In de andere maanden passeren boten verspreid over de hele dag. Van de schepen passeert 6% de brug na 20.00 uur, 94% van de schepen passeert overdag of in de vooravond. De eerste brugopening vindt plaats om 7.30 uur 's ochtends, maar vóór 9.00 uur 's ochtends passeren nagenoeg geen boten (in 2011 circa 5 boten).

In 2011 voeren de meeste passerende boten (hoger dan 3,75 meter) in de richting van Muiden (1.321 boten). Percentueel is het verschil echter niet groot met de andere vaarrichting: richting Muiden 54%, richting Weesp 46%.

Tabel 2.2 Soorten schepen

	T = Plezierschip	P = Partyboot	B* = Binnenvaartschip (vracht)	V* = Vrachtbrief	K = Kleinvaartuig	S = Sleepboot	M = dienstschip W = woonboot Z = zeeschip	Totaal
Januari	3	1						4
Februari	3			5	18	1		27
Maart	6	3	2		3	7	1	22
April	136	4	38	10	7	3		198
Mei	171	6	100	15		4		296
Juni	307	7	113			4	2	433
Juli	374	2	81	5		4	3	469
Augustus	457	6	121			3		587
September	199	1	43			5	1	249
Oktober	106	2	1	1	1	3		114
November	9	6	3			4		22
December		3		3				6
Totaal	1.771	41	502	39	29	38	7	2.427
	73%	2%	21%	1%	1%	2%	0%	

* De categorieën B (binnenvaartschip) en V (vrachtbrief) worden in de tellingen door elkaar gebruikt. Soms wordt hetzelfde binnenvaartschip de ene keer als B geteld en een andere keer als V.

Voor dit onderzoek zijn de plezierschepen en charterschepen interessant. Bijna driekwart (73%) van de passerende boten bestaat uit plezierschepen. Het gaat hier om zeilboten waarvan de mast niet strijkbaar is of motorboten met een hogere kruiphoogte dan 3.75 meter. In de categorie Partyboot (P) worden charterschepen geteld. In 2011 werd de brug 41 keer gepasseerd door een Partyboot. Deels zijn dit dezelfde schepen die heen en weer varen.

Uit voorgaande tabel blijkt dat 54% van de alle passerende schepen richting Muiden vaart en 46% richting Weesp. Toegepast op de pleziervaart betekent dat dat van de 1.771 passerende plezierschepen er dus circa 956 vanaf de Vecht richting Muiden varen en circa 815 plezierschepen vanuit Muiden richting de Vecht.

Verder is opvallend dat ook veel binnenvaartschepen (onder andere vrachtschepen, duik- en bergingsschepen) passeren: 541 schepen (22%). Uit de interviews blijkt echter dat in 2011 baggerwerkzaamheden hebben plaatsgevonden en dat dit dus een incidentele ontwikkeling

is. De Vecht wordt eens in de 20 tot 25 jaar uitgebaggerd. De baggerschepen hebben veel gevaren tijdens het hoogseizoen voor pleziervaart omdat de brug vaker open is.

In andere jaren wordt er zeer weinig gebruik gemaakt van de Vecht door beroepsvaart. In dit onderzoek wordt daarom alleen gekeken naar recreatief en toeristisch waterverkeer, de economische effecten voor beroepsvaart worden in deze rapportage buiten beschouwing gelaten.

2.2 Directe en indirecte bestedingen

Bestedingen per persoon

In hoofdstuk 1 worden voor verschillende groepen waterrecreanten de bestedingen weergegeven. Hieronder worden deze gegevens nog eens kort samengevat:

Tabel 2.3 Bestedingen verschillende groepen waterrecreanten

	Gemiddelde bestedingen per persoon per dag			Totale opbrengsten (exclusief BTW)
	Directe bestedingen (inclusief BTW)	Indirecte bestedingen (inclusief BTW)	Totale bestedingen (inclusief BTW)	
Dagtochten				
Waterrecreanten met zeilboot	€ 4,12	€ 24,88	€ 29,-	€ 24,36
Waterrecreanten met motorboot	€ 6,29	€ 22,71	€ 29,-	€ 24,36
Rondvaartboot	€ 23,00	onbekend	€ 23,-	€ 20,59
Charterschip	€ 63,18 (huur schip ²)	€ 31,- (bestedingen aan wal)	€ 94,18	€ 79,14
Bootvakanties				
Vakanties eigen boot			€ 17,-	€ 14,29
Vakanties met niet-eigen boot			€ 41,-	€ 34,45
Gemiddelde besteding (eigen boot en niet-eigen boot)			€ 20,36	€ 17,11
Charterschip	€ 28,75 (huur schip)	€ 31,- (bestedingen aan wal)	€ 59,75	€ 50,21
Ligplaats passantenplaats			€ 6,91 Per boot	€ 5,81
Vaste ligplaats				
Vaste ligplaats				€ 1.110,- Per boot, per seizoen

Bronnen: zie voetnoot³

Bovenstaande cijfers komen allemaal uit andere bronnen en zijn in verschillende jaren verzameld. Daardoor zijn de bestedingen niet één op één met elkaar te vergelijken. Omdat

² Gemiddelde van motorchartervaart en zeilvaart binnenvaart charterschip

³ Directe bestedingen zeil-, motor, rondvaartboot: CVTO, 2011 (gegevens over 2010)

Totale bestedingen zeil-, motor, rondvaartboot: NBTC-NIPO Research, 2009 (gegevens over 2009)

Indirecte bestedingen zeil-, motor, rondvaartboot: berekening op basis van CVTO en NBTC-NIPO

Chartervaart: BBZ, 2010 (gegevens over 2010)

Ligplaats passantenplaats: Alterra, 2002

Ligplaats vaste ligplaats: Rabobank Cijfers en Trends, 2011 (gegevens over 2010)

de diverse gegevens niet uit één onderzoek en één bron beschikbaar zijn, maken we toch gebruik van bovenstaande gegevens. De berekeningen die volgen in dit rapport moeten daarom als indicatief gezien worden.

Bestedingen per boot

In tabel 2.3 staan de bestedingen van waterrecreanten *per persoon* weergegeven. Omdat de tellingen van de Spoorbrug alleen *per boot* beschikbaar zijn, is het ook interessant om de bestedingen per boot te weten. Voor de dagtochten zijn deze gegevens te berekenen met behulp van gegevens uit het CVTO (2011). Daaruit blijkt namelijk dat de gemiddelde groepsgrootte bij motorboten 4,2 personen is en bij zeilboten 5 personen.

Tabel 2.4 Bestedingen per boot dagtochten

	Gemiddelde besteding per boot per dag		
	Totale opbrengsten per persoon (exclusief BTW)	Gemiddeld aantal personen	Totale opbrengst per boot
Waterrecreanten met zeilboot	€ 24,36	5	€ 121,80
Waterrecreanten met motorboot	€ 24,36	4,2	€ 102,31

De gemiddelde opbrengst voor de watersportsector, horeca en detailhandel is dus per zeilboot € 121,80 en per motorboot € 102,31. Het gaat hier om dagtochten. Waterrecreanten die op bootvakantie zijn hebben een ander bestedingspatroon.

Uit het onderzoek van NBTC-Nipo (2009) naar bootvakanties blijkt dat tijdens bootvakanties gemiddeld € 14,30 (exclusief BTW) per persoon per dag besteed wordt (inclusief toeristenbelasting). Wanneer we ervan uitgaan dat de groepsgrootte tijdens bootvakanties even groot is als tijdens dagtochten, dan kunnen we berekenen dat een zeilboot per vakantiedag gemiddeld € 71,50 aan bestedingen oplevert en een motorboot € 60,06.

Tabel 2.5 Bestedingen per boot bootvakanties

	Gemiddelde besteding per boot per dag Inclusief liggeld		
	Totale opbrengsten per persoon (exclusief BTW)	Gemiddeld aantal personen	Totale opbrengst per boot
Waterrecreanten met zeilboot	€ 14,30	5	€ 71,50
Waterrecreanten met motorboot	€ 14,30	4,2	€ 60,06

Bestedingen charterschip

De charterschepen die op de Vecht varen, richten zich voornamelijk op dagtochten. Voor de bestedingen kijken we dus naar de bestedingen per dagtocht. Per persoon wordt bij een vaartocht met een charterschip gemiddeld € 79,14 (exclusief BTW) per dag besteed. Daarvan wordt een groot deel besteed aan de huur van de boot en de catering en daarnaast een bedrag aan wal. Omdat de meeste bedrijven met charterschepen die op de Vecht varen ook in het gebied rondom de Vecht gevestigd zijn, worden ook de kosten voor huur en catering meegenomen in de berekeningen. Gemiddeld heeft een charterschip tijdens een vaartocht 26 opvarenden aan boord (BBZ, 2010). De opbrengst per vaartocht voor de watersportsector, horeca en detailhandel is dus gemiddeld € 2.057,64 (26 x € 79,14).

2.3 Huidige economische waarde

2.3.1 Directe vaartochtgerelateerde economische waarde

Met de gegevens over het aantal passerende boten en de opbrengst per boot, kan berekend worden wat de economische waarde is voor de watersportsector, horeca en detailhandel in het hele gebied langs de Vecht; van Muiden tot aan Utrecht.

Het gaat hier alleen om de economische waarde van boten waarvoor de Spoorbrug geopend moet worden. De totale watersportsector bestaat daarnaast uit boten die onder de brug door kunnen varen. De economische waarde van de totale watersportsector is dus hoger.

Uitgangspunten voor de berekening

In de vorige paragraaf is te lezen dat de bestedingen verschillen voor dagtochten en bootvakanties en bovendien per type boot verschillen. Het is dus belangrijk om te weten welk deel van de boten een zeilboot is en welk deel motorboot en welk deel daarvan een dagtocht onderneemt en welk deel een bootvakantie. In de tellingen van de brugwachter wordt daar geen onderscheid in gemaakt. Uit de interviews blijkt echter dat circa 30% van de boten die over de Vecht vaart (en waarvoor de brug open moet) een zeilboot is.

Voor de verdeling van dagtochten en bootvakanties wordt aangenomen dat een groot deel van de passerende boten een (korte) bootvakantie onderneemt omdat de piek van de brugpassages te zien is in weekends, in de zomermaanden en tijdens schoolvakanties. Bovendien blijkt uit de interviews dat veel waterrecreanten tijdens hun vaartocht één of twee nachten doorbrengen in havens langs de Vecht. Er wordt aangenomen dat 30% van de passerende boten een dagtocht onderneemt en 70% een bootvakantie.

In onderstaande tabel zijn deze percentages gecombineerd met de tellingen van de brugwachter om zo de aantallen per soort schip en soort vaartocht te berekenen.

Tabel 2.6 Aantallen per soort schip en soort vaartocht

	Totaal uit tellingen	Dagtochten	Bootvakanties
Pleziervaart	1.771	531 (30%)	1.240 (70%)
Zeilboten (30%)	-	159	372
Motorboten (70%)	-	372	868
Charterschip	41	41	-

Met de aantallen en de bestedingen per soort boot en soort vaartocht is in tabel 2.7 de economische waarde berekend. In de tabel is te zien dat de huidige economische waarde van de passerende boten (hoger dan 3,75 meter) per jaar circa **€ 220.520,-** (exclusief BTW) is.

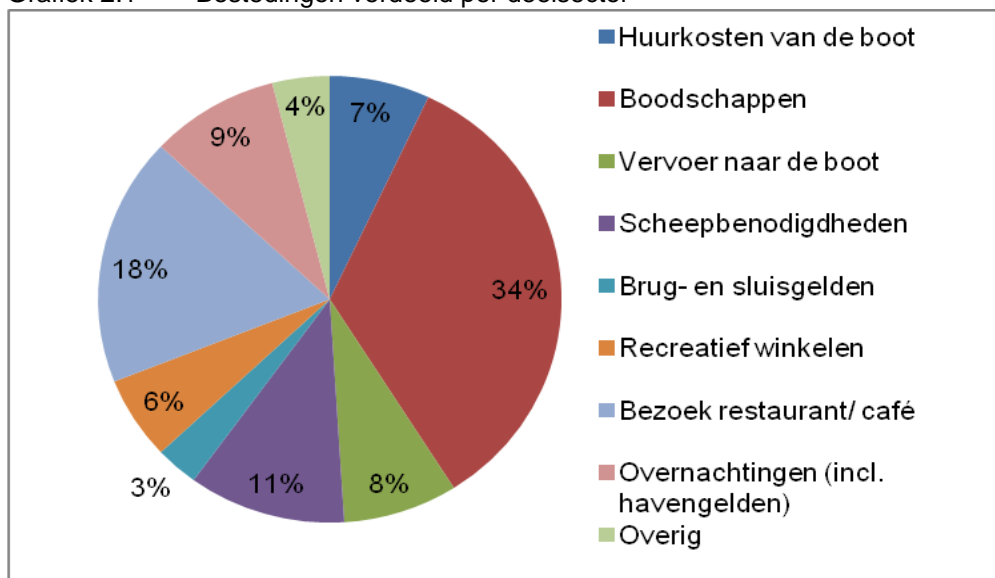
Tabel 2.7 Economische waarde

	Aantal boten	Opbrengst per boot	Totale opbrengst (Afgerond op hele euro's)
Dagtochten			
Zeilboten	159	€ 121,80	€ 19.366,-
Motorboten	372	€ 102,31	€ 38.059,-
Charterschip	41	€ 2.057,64	€ 84.363,-
Bootvakanties			
Zeilboten	372	€ 71,50	€ 26.598,-
Motorboten	868	€ 60,06	€ 52.132,-
Totaal			€ 220.519,-

2.3.2 Directe vaartocht-gerelateerde economische waarde per deelsector

Uit voorgaande subparagraaf blijkt dat, op basis van de in die subparagraaf geschetste aannames, de huidige economische waarde van de passerende boten (hoger dan 3,75 meter) per jaar circa € 220.520,- is. Voor de watersportsector, horeca en detailhandel is het interessant om te weten waar bestedingen van watersporters terecht komen. In onderstaande grafiek zijn de bestedingen verdeeld per deelsector.

Grafiek 2.1 Bestedingen verdeeld per deelsector



Bron: NBTC-NIPO Research, kostenpanel, bewerking Leisure Result

In onderstaande tabel is te zien wat de huidige economische waarde per deelsector is. De meeste omzet wordt behaald bij detailhandel voor de dagelijkse boodschappen en de horecasector.

Tabel 2.8 Huidige economische waarde per deelsector

Bestedingen per sector	Gemiddeld	Bedrag
Huurkosten van de boot	7%	€ 15.436,-
Boodschappen	34%	€ 74.977,-
Vervoer naar de boot	8%	€ 17.642,-
Scheepbenodigdheden	11%	€ 24.257,-
Brug- en sluisgelden	3%	€ 6.616,-
Recreatief winkelen	6%	€ 13.231,-
Bezoek restaurant/ café	18%	€ 39.694,-
Overnachtingen (incl. havengelden en toeristenbelasting)	9%	€ 19.847,-
Overig	4%	€ 8.821,-
Totaal	100%	€ 220.520,-

2.3.3 Economische waarde vaste ligplaatsen in jachthavens

Naast de uitgaven die waterrecreanten doen gerelateerd aan hun vaartochten, hebben botenbezitters hun boot in een jachthaven liggen. Een ligplaats kost gemiddeld € 1.110,- per seizoen. Winterberging kost per boot gemiddeld € 1.524,- (Rabobank Cijfers en Trends,

2011). Jaarlijks besteden botenbezitters gemiddeld dus € 2.634,- aan vaste stalling voor hun boot.

Omdat niet bekend is welk deel van de passerende boten hoger dan 3,75 meter een ligplaats heeft in het gebied langs de Vecht en welk deel elders, is het niet mogelijk de huidige economische waarde van de passerende boten hoger dan 3,75 meter aan te geven. Maar aan de besteding is te zien dat dat bedrag aanzienlijk is.

2.4 Conclusie huidige economische waarde

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat de huidige economische waarde van de passerende boten (hoger dan 3,75 meter) per jaar geschat⁴ kan worden op circa € **220.520,-**. De opbrengsten komen voor een groot deel ten goede aan de detailhandelsector (40%) en de horecasector (18%).

⁴ Een belangrijke kanttekening die gemaakt moet worden is dat een deel van de berekeningen is gebaseerd op aannames. De uitkomsten moeten dan ook als indicatief beschouwd worden.

3. ECONOMISCHE SCHADE BIJ MINDER VAAK OPENEN BRUG

De belangrijkste vraag in dit rapport is wat het economische effect is als de Spoorbrug in de toekomst minder vaak zal openen. Om deze berekening te kunnen maken is het eerst van belang om te weten hoe veel minder de brug open zal gaan. Dat staat beschreven in paragraaf 3.1. Om een indicatie te geven van de teruggang in het aantal doorvaarten bij het minder vaak openen van de brug zijn telefonische interviews afgenomen met mensen uit de watersport-, horeca- en detailhandelsector. In paragraaf 3.2 zijn de resultaten van de interviews samengevat. In de derde paragraaf wordt de economische schade berekend op basis van cijfers uit 2011. In de volgende paragraaf wordt de economische schade berekend op basis van projecties voor 2020. Daarbij wordt dus rekening gehouden met de aanleg van het aquaduct bij Muiden. Tot slot worden andere effecten beschreven in de vijfde paragraaf.

3.1 Mogelijke frequentie brugopening in toekomst

Uit Rapportage OV SAAL 2020 blijkt dat er verschillende varianten voor een nieuwe dienstregeling mogelijk zijn. In de 4/4 dienstregeling varianten (4 treinen de ene kant op en 4 treinen de andere kant op per uur) is er nog voldoende ruimte om de brug overdag te openen. In de 6/6 dienstregeling varianten passeert er elke 5 minuten een trein de Spoorbrug. Het is in deze varianten dan ook niet meer mogelijk om de brug overdag te openen voor vaarverkeer. De openingsmogelijkheden zijn dan vóór 7.00 uur 's ochtends of na 20.00 uur 's avonds. In juli en augustus wordt volgens een zomerdienstregeling gereden. Tevens wordt er in het weekend een weekenddienstregeling gereden. In deze aangepaste dienstregelingen kan de brug overdag wel regelmatig geopend worden.

Wanneer er een 4/4 dienstregeling wordt gekozen heeft dit weinig invloed op het vaarverkeer. De verwachting is echter dat er wordt gekozen voor een 6/6 dienstregeling waardoor de brug overdag niet meer geopend kan worden. De zomerdienstregeling geldt alleen in de maanden juli en augustus en niet in de maanden april, mei, juni en september; maanden waarin ook erg veel vaarverkeer plaatsvindt.

De verwachting van OV SAAL is dat er in 2020 circa 4.000 boten passeren waarvan naar verwachting 1.200 alleen voor 7.00 uur 's ochtends of na 20.00 's avonds kunnen passeren.

3.2 Resultaat interviews

Om een beeld te krijgen van wat het overdag sluiten van de Spoorbrug zou betekenen voor Muiden, Weesp en Stichtse Vecht zijn diverse telefonische interviews afgenomen bij (jacht)havens, brugwachters, charterbedrijven en horecabedrijven. In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen uit de interviews per deelonderwerp samengevat.

Vecht

- De Vecht is een veel gebruikte rivier voor pleziervaart (volgens de respondent de *meest* gebruikte);
- De Vecht is de verbinding tussen Utrecht, de Loosdrechtse plassen en het IJmeer en wordt daarom veel gebruikt;
- Het is ongeveer 5,5 uur varen van Weesp naar Utrecht;
- De Spoorbrug is nu al een hindernis. Grote jachten mijden de Vecht al omdat ze soms een uur tot een halve dag moeten wachten op een brugopening;
- De Vecht zou veel minder aantrekkelijk worden door de beperkte openingstijden van de brug. Daardoor zullen waterrecreanten de Vecht gaan mijden en zal de Vecht nog minder aantrekkelijk worden, ook voor schepen die geen opening van de brug nodig hebben.

Afname door overdag sluiten van de Spoorbrug

- Ten opzichte van vroeger is het vaarverkeer al afgenomen met 10 tot 15% vanwege de beperkte openingstijden van de Spoorbrug. Vroeger waren er meer openingen;
- Verwachting jachthavens Weesp bij overdag niet meer openen van de brug: 30% minder boten omdat 30% van de boten zeiljachten zijn;
- Verwachting jachthaven Loosdrecht: terugloop van recreatief vaarverkeer van 25% tot 50%;
- Verwachting jachthaven Scheendijk: terugloop zal zeker 20% zijn, maar waarschijnlijk meer;
- Verwacht wordt dat het aantal overnachtingen zal dalen met 50%;
- Kleine boten kunnen blijven doorvaren, maar juist op de grote boten zitten kapitaalkrachtige mensen.

Weesp

- Weesp ligt op een kruispunt van vaarwateren en speelt daardoor een belangrijke rol voor watersporttoerisme in het Oostelijk en Westelijk plassegebied;
- Weesp is daarnaast een pleisterplaats bij aanhoudend slecht weer op de Randmeren en het IJsselmeer. Veel schepen trekken dan het binnenwater op en Weesp is dan de eerste tussenstop;
- Ook voor beide de andere vaarrichting is Weesp een logische tussenstop. Vaak blijft men een paar dagen liggen en vaart dan verder de Vecht op. In die paar dagen besteden mensen veel in Weesp;
- In Weesp verblijven waterrecreanten circa 7.000 ligdagen (overnachtingen) per jaar. (Dat is echter inclusief schepen met een kruiphoogte < 3,75 meter);
- Het toerisme in Weesp bestaat grotendeels uit waterrecreanten. Verwacht wordt (door een respondent) dat het toerisme in Weesp meer dan gehalveerd zal worden en dat de omzet in het toerisme met 50% tot 70% zal dalen;
- Er liggen 50 tot 100 boten per dag in het centrum van Weesp. De waterrecreanten besteden geld in het centrum aan boodschappen, aan 'funshoppen' en in de horeca. Zeker 50% koopt bijvoorbeeld een ijsje bij ijssalon Nelis;
- Ook voor de eigen inwoners heeft de teruggang in vaarverkeer en toerisme een effect. De gezellige sfeer in het centrum van Weesp zal minder worden en dat zal er toe leiden dat minder inwoners het centrum bezoeken om bijvoorbeeld een terrasje te pakken;

Muiden

- Het nieuwe aquaduct bij Muiden zal het vaarverkeer doen toenemen. De Vecht wordt daarmee veel aantrekkelijker als vaargebied;
- De nieuwe lokale brug bij Muiden zal geen probleem vormen. Deze brug kan op gewenste tijden open. Het is aan te raden de draaitijden af te stellen op de draaitijden van de Spoorbrug;
- Boten die de Vecht op willen, gaan vaak 's avonds door de zeesluis in Muiden en liggen 's nachts tussen de zeesluis en de A1 om 's ochtends onder de A1 door te varen. Zo kunnen zij de volgende ochtend de Spoorbrug nemen en direct de Vecht op varen. Wanneer de brug alleen 's avonds en 's ochtends heel vroeg open gaat, zullen naar verwachting meer boten alvast doorvaren en in Weesp overnachten.

Stichtse Vecht

- Het overdag dichtgaan van de Spoorbrug zou voor de ondernemers aan of nabij de Loosdrechtse plassen een ramp zijn. In de gemeente Stichtse Vecht geldt dat vooral voor de ondernemers aan de Scheendijk in de Noordelijke Kivietsbuurt. De Vecht is daartoe de toegangspoort;
- Omdat de Vecht minder aantrekkelijk wordt als vaarroute, zullen minder mensen de tocht over de Vecht richting de Loosdrechtse plassen maken. Dat zal ertoe leiden dat de

faciliteiten in de gemeente Stichtse Vecht aan of nabij de Loosdrechtse plassen minder gebruikt zullen worden;

- Ook zullen mensen met vaste ligplaatsen hun boot verplaatsen omdat zij niet meer in weekends en vakanties via de Vecht naar het IJmeer kunnen varen. Nu kunnen mensen die om 9.00 weggaan van de Scheendijk om 13.00 in Muiden zijn en diezelfde dag nog doorvaren naar bijvoorbeeld Volendam. Dat kan in de toekomst niet meer;
- Daarnaast zullen minder mensen gebruik maken van winterstalling en de werf aan de Scheendijk. Deze kunnen immers minder gemakkelijk bereikt worden;
- In de gemeente Stichtse Vecht liggen veel boten langs de kades in de kernen Breukelen, Maarssen en Loenen aan de Vecht. Mensen overnachten daar en de gemeente heft toeristenbelasting. Elk jaar zijn er ongeveer 40.000 vaartuigen die op de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht overnachten. Deze inkomsten bedragen ongeveer € 40.000,- per jaar;
- De mensen die met hun boot in één van de kernen liggen, doen bestedingen aan de wal, voornamelijk in de horeca en in supermarkten. In Breukelen ligt bijvoorbeeld een supermarkt vlakbij de kades.

Bestedingen passanten

- Waterrecreanten besteden veel. De schatting van respondenten is € 60,- tot € 80,-. Dit wordt besteed aan boodschappen, de krant, markt, uit eten gaan, evenementen et cetera;
- Een jachthaven in Weesp geeft aan dat per passantenplek per nacht gemiddeld circa € 16,- wordt omgezet.

Vaste ligplaatsen

- Eigenaren van jachthavens verschillen van mening over de gevolgen voor vaste ligplaatsen. Voor jachthavens waar voornamelijk motorboten komen, zal het effect minder zijn dan voor jachthavens met veel zeilboten. Vooral mensen met een zeilboot kunnen de brug minder makkelijk passeren. Natuurlijk kunnen zeilers hun planning aanpassen op de openingstijden van de brug, maar daar hebben zij in hun vrije tijd vaak geen zin in. Het wordt dus veel minder aantrekkelijk om een ligplaats langs de Vecht te hebben. Bij een deel van de boten kan de mast niet gestreken worden en bij een groot deel van de boten waarbij dat wel kan is het geen gemakkelijk karwei. De botenbezitter zal dus niet elke keer de mast willen strijken. Een deel van die mensen zal dus besluiten de boot ergens anders neer te leggen. Hetzelfde geldt voor mensen met een motorboot met een kruiphoogte van meer dan 3.75 meter;
- Ook de locatie maakt een verschil: vanuit Muiden kan altijd makkelijk het IJmeer op gevaren worden om te zeilen. Hetzelfde geldt voor de havens rondom de Loosdrechtse plassen. Zeilers kunnen nog wel zeilen op de Loosdrechtse plassen. Zij worden echter wel beperkt in hun keuze om eens ergens anders te zeilen. Mensen met een zeilboot in Weesp kunnen niet meer makkelijk het IJmeer op. Een deel zal dan ook besluiten de boot te verplaatsen;
- Een jachthaven met 200 ligplaatsen in Weesp heeft 30% van de ligplaatsen bezet met zeilboten. De havenmeester verwacht dat de helft van de zeilboten, dus 30 boten, zal afvallen. De gemiddelde omzet per boot per seizoen is € 1.200,-. Per seizoen zou deze jachthaven dan circa € 36.000,- minder omzetten;
- De verenigingshaven in Weesp heeft circa 70% van de ligplaatsen gevuld met zeilboten. Daarvoor zou de economische schade dus nog groter zijn.

Openingstijden

- Een aantal mensen in de sector heeft gehoord dat de brug alleen nog 's nachts open zou kunnen. Dat zou een ramp zijn omdat waterrecreanten niet graag 's nachts varen;
- Extra opening in de avonduren in het hoogseizoen is goed voor Weesp, anders blijven boten voor Weesp liggen en gaan de volgende ochtend pas de brug door en varen Weesp voorbij;

- Bij nat weer wil men zo vroeg mogelijk in de haven zijn. Dat zou bij de nieuwe openingstijden niet mogelijk zijn;
- Brugtijden moeten heel goed op elkaar afgestemd zijn. De openingstijden van bruggen langs de Vecht zijn nu niet goed afgestemd en veranderen vaak. Het is nu een 'gepuzzel' om een vaartocht te plannen;
- Om aan de wensen van waterrecreanten te voldoen moet de brug verspreid over de dag een aantal keer openen. In ieder geval 's morgens tussen 9.00 uur en 10.00 uur, rond het middaguur, 's middags tussen 13.00 uur en 14.00 uur en aan het einde van de dag.

Chartervaart

- De Spoorbrug gaat nu voor de chartervaart al zeer weinig open. Vaak moet een boot al een dag voor de vaartocht naar de opstapplaats varen omdat op de dag zelf de brugtijden niet passen in de planning. Dit kost veel extra tijd en geld;
- Voor chartervaart is het belangrijk dat de brug overdag open gaat. Rond het middaguur is een belangrijk tijdstip. Een idee is om de brug voor chartervaart overdag op aanvraag te openen;
- Als de brug overdag niet meer opengaat dan betekent dat dat charterschepen ver moeten omvaren. Dat kost veel tijd en geld. Daardoor wordt het nagenoeg onmogelijk om een charterschip te exploiteren. Dat zou voor in ieder geval één bedrijf betekenen dat het stopt;
- Het is belangrijk dat brugtijden goed op elkaar afgestemd zijn. Dat voorkomt lang wachten met personeel aan boord terwijl er geen gasten zijn.

Vecht en Amsterdam-Rijnkanaal

- Wanneer pleziervaart overdag niet de Vecht op kan varen vanwege de beperkingen in de openingstijden van de Spoorbrug, zal een deel van de schepen de route over het Amsterdam-Rijnkanaal gaan kiezen. Het Amsterdam-Rijnkanaal wordt echter intensief gebruikt door binnenvaartschepen. Recreatievaarverkeer dat op het Amsterdam-Rijnkanaal tussen alle grote binnenvaartschepen vaart, brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Volgens een respondent kan pleziervaart daar gezien worden als "fietsers op een snelweg". Pleziervaart op het Amsterdam-Rijnkanaal is niet verboden, maar wordt zoveel mogelijk ontmoedigd door beroeps- en belangenorganisaties als Schuttevaer en Rijkswaterstaat. Deze organisaties stimuleren gescheiden vaarwegen voor beroepsvaart en pleziervaart. Op verschillende manieren wordt pleziervaart ontmoedigd om het Amsterdam-Rijnkanaal te gebruiken en gestimuleerd om over de Vecht te varen. Zo zijn bijvoorbeeld de openingstijden van lokale bruggen en sluizen om de Vecht te bereiken verruimd;
- Wanneer de Spoorbrug overdag dicht gaat, dan zal pleziervaart weer eerder geneigd zijn het Amsterdam-Rijnkanaal te gebruiken. Dan blijven de veiligheidsrisico's bestaan en hebben de genomen en geplande maatregelen voor gescheiden vaarwegen geen zin meer. Het geld wat daarin is geïnvesteerd is dan als het ware 'weggegooid geld'.

3.3 Vergelijkbare situaties in Nederland

Het effect van de verminderde openingstijden van de brug op de aantrekkelijkheid van de Vecht is op voorhand lastig exact in te schatten. Daarom is gekeken naar vergelijkbare situaties. Eén situatie heeft zich op het Ketelmeer voorgedaan. Het betrof hier geen structurele verandering in de openingstijden van de brug, maar een incidentele sluiting voor scheepvaartverkeer in verband met storingen in de brugbediening. In 2010 en 2011 hebben deze storingen zich voorgedaan, waardoor het voor de charter(zeil-)vaart en pleziervaart (zeilboten) onduidelijk was of de brug wel of niet gepasseerd kon worden. Ook als men de brug gepasseerd was en na enige tijd weer terug wilde naar het IJsselmeer, was het onduidelijk of dit wel mogelijk was door de storingen. Deze situatie heeft voor het Ketelmeer

forse imagoschade opgeleverd. De impact van deze incidentele sluitingen hebben onmiddellijk en op korte termijn effecten laten zien voor de bedrijven die actief zijn voor de watersport. Jachthaven Ketelmeer en Marina Schokkerhaven geven aan dat binnen één jaar vaste ligplaatshouders vertrokken zijn naar jachthavens elders aan het IJsselmeer. Ook het aantal passanten is binnen een jaar met circa 10% afgenomen. Daarnaast wordt aangegeven dat de onderhoudsbedrijven minder werk aangeboden kregen, in verband met de onzekerheid van de brugpassage. Het effect is dus snel merkbaar en zal, volgens de jachthaven exploitanten, lang doorijlen. Dit zijn de effecten op korte termijn door tijdelijke brugsluiting. De effecten op lange termijn bij permanente brugsluiting overdag zullen nog veel groter zijn.

Een ander voorbeeld is de bouw van de nieuwe Eilandbrug over de IJssel nabij Kampen. Door de beperkte openingstijden van deze brug (alleen open op aanvraag) vormt de brug een obstakel voor de chartervloot die in Kampen lag. De chartervaart kon door de brug niet meer gemakkelijk het IJsselmeer op varen. De bouw van de brug heeft ervoor gezorgd dat vrijwel de gehele chartervloot naar Lelystad is verhuisd, met de nodige economische impact voor Kampen van dien.

3.4 Berekening economische schade op basis van cijfers 2011

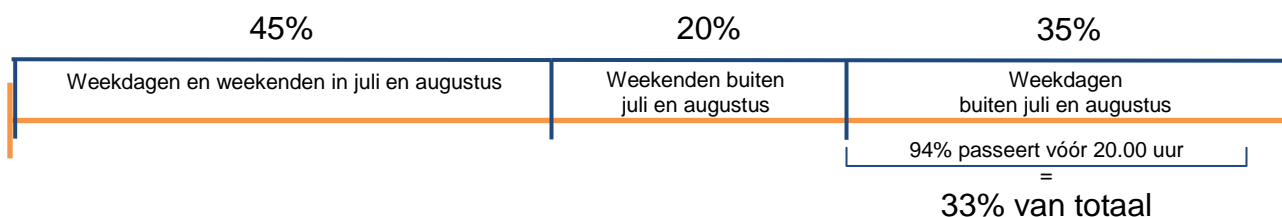
In de berekening in deze paragraaf wordt de economische schade berekend aan de hand van de gegevens over doorvaarten in 2011 (waarbij de beroepsvaart buiten beschouwing is gelaten vanwege het incidentele karakter van de brugpassages in 2011). De economische schade kan beschouwd worden als schade wanneer de brug per direct overdag gesloten zou zijn. Er is daarbij dus geen rekening gehouden met de aanleg van het aquaduct bij Muiden en het ontmoedigen van pleziervaart op het Amsterdam-Rijnkanaal. In paragraaf 3.4 volgt een berekening die daar wel rekening mee houdt.

3.4.1 Directe vaartocht-gerelateerde economische schade

Uitgangspunten voor de berekening

- Net als in de berekening van de huidige economische waarde worden zeilboten, motorboten en charterschepen meegerekend;
- In deze berekening gaan we er vanuit dat er wordt gekozen voor een 6/6 dienstregeling variant voor de treinen. De brug gaat dan dus alleen vóór 7.00 's ochtends en na 20.00 's avonds;
- In de maanden juli en augustus en in de weekenden kan de brug overdag wel geopend worden. Het probleem bestaat dus voor de boten die op weekdays in andere maanden dan juli en augustus passeren;
- In de maanden juli en augustus passeert nu circa 45% van de passerende boten en in de weekenden (exclusief juli en augustus) circa 20% van de passerende boten. In totaal passeert dus 65% van de boten in juli en augustus en in de weekenden in andere maanden;
- 35% Van het jaarlijkse totaal aantal passerende boten passeert op weekdays buiten de maanden juli en augustus;
- Van het jaarlijkse totaal aantal passerende boten passeert 94% de Spoorbrug vóór 20.00 's avonds. Er passeren geen boten voor 7.00 's ochtends;
- Van de boten die op weekdays in andere maanden dan juli en augustus passeren (35% van het jaarlijkse totaal aantal passerende boten) passeert 94% de Spoorbrug vóór 20.00 uur. Wanneer we beide percentages met elkaar verrekenen, dan zien we dat 33% van het jaarlijkse totaal aantal passerende boten op weekdays buiten de maanden juli en augustus vóór 20.00 uur 's avonds passeert (94% van 35%).

Van het jaarlijkse totaal aantal passerende boten zal dus 33% direct last ondervinden van de nieuwe openingstijden. In onderstaande afbeelding zijn deze percentages verduidelijkt.



- Een zeer groot deel daarvan zal besluiten niet meer over de Vecht te varen. Geschat wordt dat 30% van het jaarlijks totaal aantal passerende boten zal besluiten de Vecht te mijden. Dit percentage komt overeen met de schattingen die respondenten in de interviews gaven;
- Verder moet rekening gehouden worden met de achteruitgang van de aantrekkelijkheid van de Vecht als vaargebied en reisdoel op zich, en het afnemende imago van de Vecht als aantrekkelijke vaarroute naar andere reisdoelen. Dat zal nog meer mensen doen besluiten om de Vecht te mijden. Het is lastig om het exacte effect vast te stellen: de interviews geven hiervoor enig houvast. Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van ervaringen in andere delen van Nederland, waar door belemmeringen van diverse aard de imagoschade voor langjarige effecten gezorgd heeft. Zoals in paragraaf 3.3 beschreven staat, is alleen al de incidentele stremming van de Ketelbrug reden voor passanten en vaste ligplaatshouders om het Ketelmeer te mijden. Ook is de beperkte openstelling van de nieuwe Eilandbrug nabij Kampen oorzaak geweest voor de verhuizing van de chartervloot uit Kampen naar Lelystad. Omdat de belemmering bij Weesp door de Spoorbrug permanent is, zullen de gevolgen nog groter zijn. De schatting is daarom dat nog eens 20% van de passerende boten vanwege het verslechterde imago niet meer op de Vecht zal varen;
- De teruggang in het recreatieve vaarverkeer door boten die niet meer overdag kunnen passeren (30%) en de achteruitgang in aantrekkelijkheid van de Vecht (20%) wordt in totaal geschat op 50%. Belangrijk is het om daarbij op te merken dat dergelijke effecten langzaam op gang komen en een groot na-ijleffect hebben.

Wanneer we uitgaan van de huidige economische waarde van € 220.520,- per jaar, is de economische schade bij een achteruitgang van 50% circa € 110.260,- per jaar.

3.4.2 Economische schade vaste ligplaatsen in jachthavens

Uitgangspunten voor de berekening

- De verwachting van jachthavens is dat ongeveer de helft van de mensen met een zeilboot hun boot ergens anders zal stallen. Circa 30% van de boten op de Vecht zijn zeilboten. Het uitgangspunt is dus dat circa 15% van de vaste ligplaatshouders de zeilboot zal verplaatsen;
- Daarnaast zal ook een deel van de mensen met een motorboot met een kruiphoogte hoger dan 3.75 meter hun boot verplaatsen. Geschat wordt dat daardoor nog eens 5% van de botenbezitters zal kiezen voor een vaste ligplaats elders;
- In totaal zal circa 20% van de mensen met vaste ligplaatsen de boot elders stallen.

Uit de kengetallen blijkt dat een jachthaven gemiddeld 156 ligplaatsen heeft. De bezetting is gemiddeld 90%. Dat betekent dat gemiddeld 140 plaatsen bezet zijn. Een teruggang van 20% betekent dan een teruggang van 28 plaatsen. Gemiddeld wordt per boot voor zomer- en winterstalling € 2.634,- omgezet (Rabobank Cijfers en Trends). Per jachthaven betekent dit jaarlijks een omzetsdaling van $28 \times € 2.634,- = € 73.752,-$.

Langs of dicht nabij de Vecht liggen circa 18 (jacht)havens. Daarnaast liggen er veel jachthavens aan de Loosdrechtse plassen. Alleen de havens die dichtbij de Vecht (ook de Noordelijke en Zuidelijke Kivietsbuurt) liggen zijn meegeteld. De totale omzetsdaling voor de jachthavens voor vaste ligplaatsen is circa: € 73.752,- x 18 = € 1.327.536,- per jaar, afgerond **€ 1.327.540,-**

Uit de watersportmonitor van Noord-Holland van 2007 blijkt dat er in de regio Gooi en Vecht in 2007 een ligplaatsenwachtlIJst was voor circa 1.300 boten. Er zijn geen recentere gegevens beschikbaar, maar doordat de ligplaatsencapaciteit de laatste jaren vrijwel niet is uitgebreid wordt aangenomen dat een (groot) deel van de wachtlIJst nog bestaat. Gelet op de recentere gegevens over de samenstelling van de recreatievloot in Nederland is het wel van belang om op te merken dat de samenstelling van de wachtlIJst gewijzigd zal zijn: gemiddeld is de bootlengte toegenomen en is ook de vraag naar luxe en faciliteiten in jachthavens toegenomen. Een deel van de ligplaatsen die vrij komt doordat mensen hun boot verplaatsen zal waarschijnlijk worden gevuld door mensen van deze wachtlIJst. Het is echter onduidelijk welk deel, omdat deze wachtlIJst de hele regio Gooi en Vecht omvat, dus ook havens die niet langs de Vecht liggen. Ook moet rekening gehouden worden dat ook mensen op de wachtlIJst hun boot niet meer langs de Vecht zullen willen leggen vanwege de nieuwe openingstijden van de Spoorbrug. Verder zijn er geen gegevens bekend over de samenstelling van de wachtlIJst in 2007 en kan dus ook niets gezegd worden over de aard van de schepen (zeil- of motorboot en kruiphoogte)

Voor veel jachthavens geldt dat zij naast ligplaatsen ook een winkel en een werf hebben. Dit is nodig voor de volledige exploitatie van een jachthaven: de eigenaren van jachthavens zijn voor een deel afhankelijk van deze additionele omzet. Ook daar zal echter een omzetsdaling zichtbaar zijn, maar daar zijn geen cijfers voor bekend.

3.4.3 Totale economische schade 2011

Als de totale economische schade (zowel vaartochtgerelateerd als op vaste ligplaatsen) opgeteld wordt, ontstaat een totaalbeeld: **€ 1.437.800,-**.

Tabel 3.1 Totale economische schade 2011

	Economische schade
Directe vaartocht-gerelateerd	€ 110.260,-
Vaste ligplaatsen	€ 1.327.540,-
Totaal	€ 1.437.800,-

3.5 Berekening economische schade op basis van projecties voor 2020

Behalve de plannen van OV SAAL die invloed hebben op de openingsmogelijkheden van de Spoorbrug, zijn andere ontwikkelingen van belang. In 2020 wordt een aquaduct voor de Vecht over de A1 geopend. De brug over A1 zal dan geen obstakel meer vormen voor het vaarverkeer. Verder wordt pleziervaart ontmoedigd om het Amsterdam-Rijnkanaal te gebruiken en daarmee gestimuleerd over de Vecht te varen. In deze berekening wordt ook met deze ontwikkelingen rekening gehouden.

NB. In de berekeningen voor 2020 is nog geen rekening gehouden met inflatie!

3.5.1 Directe vaartocht-gerelateerde economische schade

Uitgangspunten voor de berekening

- OV SAAL prognosticeert dat het vaarverkeer in 2020 is gestegen naar 4.000 boten (hoger dan 3,75 meter). Dat is een stijging van 65% ten opzichte van 2011;
- Deze stijging is vermoedelijk af te leiden door de aanleg van het aquaduct over de A1 en het ontmoedigen van het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal door pleziervaart. Beide ontwikkelingen maken de Vecht aantrekkelijker voor pleziervaart;
- In de volgende berekeningen wordt de prognose van OV SAAL overgenomen;
- In 2011 bestaat 73% van de passerende boten uit pleziervaart en 2% uit chartervaart. Aangenomen wordt dat deze verhoudingen in 2020 hetzelfde zullen zijn;
- Net als in voorgaande berekeningen wordt er vanuit gegaan dat het vaarverkeer met 50% afneemt door het minder vaak openen van de brug.

Aantal passerende boten

In de volgende tabel is berekend hoeveel toeristisch-recreatieve boten er in 2020 zullen passeren. Enerzijds wanneer rekening gehouden wordt met een groei van 65%, maar anderzijds ook wanneer vervolgens rekening gehouden wordt met een afname van 50% door het sluiten van de Spoorbrug.

Tabel 3.2 Aantal passerende toeristisch-recreatieve boten 2020

		Totaal aantal boten	Pleziervaart (73%)	Chartervaart (2%)	Totaal aantal toeristisch-recreatieve boten
2011	Spoorbrug regulier open	2.427	1.771	41	1.812
2020	Spoorbrug regulier open	4.000 (+ 65% t.o.v. 2011)	2.920	80	3.000
2020	Spoorbrug beperkt open Voor 7.00 uur en na 20.00 uur	- 50% t.o.v. reguliere opening brug	1.460	40	1.860

Wanneer rekening gehouden wordt met een teruggang van 50% door het overdag sluiten van de Spoorbrug is te zien dat het aantal doorvarende boten, ondanks de aanleg van het aquaduct over de A1 en het ontmoedigen van het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal door pleziervaart, nagenoeg gelijk is aan 2011 waarin de brug regulier geopend werd.

Economische schade

Wanneer er niets aan de Spoorbrug veranderd wordt, zullen de directe vaartocht-gerelateerde economische opbrengsten van de boten (hoger dan 3,75 meter) door de groei van het vaarverkeer stijgen met 65% tot € 363.860,-. Als de Spoorbrug echter overdag gesloten zal worden, zal het vaarverkeer weer met 50% afnemen. Ook de opbrengsten zullen dan 50% minder zijn ten opzichte van de situatie waarin niets aan de Spoorbrug veranderd zou worden. De opbrengsten zullen dan afnemen tot € 181.930,-.

Tabel 3.3 Opbrengsten passerende toeristisch-recreatieve boten 2020

		Verandering t.o.v. voorgaande	Totaal aantal toeristisch-recreatieve boten	Economische waarde toeristisch-recreatief vaarverkeer
2011	Spoorbrug regulier open	100%	1.812	€ 220.520,-
2020	Spoorbrug regulier open	+ 65% t.o.v. 2011	3.000	€ 363.860,-
2020	Spoorbrug beperkt open Voor 7.00 uur en na 20.00 uur	- 50% t.o.v. reguliere opening brug	1.860	€ 181.930,-

Wanneer de economische opbrengst bij het regulier openen van de brug in 2020 wordt vergeleken met de economische opbrengst bij het beperkt openen van de brug in 2020, is te zien dat de direct vaartocht-gerelateerde economische schade in 2020 € 181.930,- is (€ 363.860,- - € 181.930,- = € 181.930,-).

3.5.2 Economische schade vaste ligplaatsen in jachthavens

Omdat er geen huidige totale omzetten bekend zijn van de vaste ligplaatsen in jachthavens en deze cijfers ook niet voor de toekomst beschikbaar zijn, is het lastig om de economische schade in 2020 te berekenen voor vaste ligplaatsen.

Wel kan worden aangegeven dat net als in de berekeningen voor 2011 verwacht wordt dat 20% van de boten op een vaste ligplaats verplaatst zullen worden. Dat betekent een achteruitgang in omzet van € 1.327.540,-.

Daarnaast kan worden aangegeven dat wanneer het vaarverkeer volgens verwachting 65% zal stijgen, er ook meer vaste ligplaatscapaciteit nodig zal zijn. Ook de wachtlijst voor ligplaatsen vraagt om extra ligplaatscapaciteit. Er zal naar schatting in ieder geval marktvaart zijn voor 300 extra ligplaatsen die samen gemiddeld (300 ligplaatsen x € 2.634,-) € 790.200,- aan bestedingen genereren. Wanneer de Spoorbrug overdag gesloten zal zijn, dan neemt de marktvaart af en is deze extra ligplaatscapaciteit niet nodig. Indirect is er dus ook een economische schade voor de toekomst.

Het bovenstaande bedrag moet dan ook als indicatie beschouwd worden, omdat in deze rapportage geen nadere analyse gedaan is van de mogelijkheden die er, vanuit het vigerende RO-beleid zijn om het aantal ligplaatsen fysiek ook daadwerkelijk uit te breiden.

3.5.3 Totale economische schade 2020

Tabel 3.4 Totale economische schade 2020

	Economische schade
Directe vaartocht-gerelateerd	€ 181.930,-
Vaste ligplaatsen teruggang huidige plaatsen	€ 1.327.540,-
Benodigde extra capaciteit door groei wordt overbodig	€ 790.200,-
Totaal	€ 2.299.670,-

De totale economische schade in 2020 zal circa € 2,3 miljoen per jaar zijn.

3.6 Overige schade

In dit rapport gaat het over de economische schade van boten waarvoor de Spoorbrug open moet. Hoewel boten met een lagere kruiphoogte dan 3.75 meter de Spoorbrug gewoon kunnen passeren, zal ook het vaarverkeer van deze boten afnemen door de verminderde aantrekkelijkheid van de Vecht als reisdoel op zich en als vaarweg naar andere reisdoelen in de provincies Noord-Holland en Utrecht.

Naast de economische schade die in geld uit te drukken is, moet er rekening gehouden worden met aanvullende schade. Zo zal de achteruitgang in omzetten door bestedingen van waterrecreanten resulteren in een achteruitgang in de werkgelegenheid. Verder wordt de Vecht minder aantrekkelijk en dat heeft effect op de sfeer in de plaatsen langs de Vecht. De aanwezigheid van boten en waterrecreanten in de centra, maakt de sfeer in de centra ook

aantrekkelijker voor bewoners. Die gezellige sfeer zal bij een achteruitgang in het aantal waterrecreanten ook veranderen en effect hebben op de aantrekkelijkheid van de centra. Het gebied rondom de Vecht wordt ook minder aantrekkelijk voor watersportevenementen.

Door al deze schades zal het hele gebied langs de Vecht flinke imagoschade oplopen. Waar de Vecht nu het imago heeft van een mooi vaargebied met leuke plekken om te bezoeken, zal het imago in de toekomst eerder zijn dat de Vecht een 'lastig' vaargebied is omdat alleen 's ochtends heel vroeg of 's avonds laat de Vecht op gevaren kan worden, of, vanaf de andere kant, verlaten kan worden.

Beroepsvaart op Amsterdam-Rijnkanaal

In dit rapport is de economische waarde en de economische schade in de toekomst berekend voor de vrijetijdssector. Er is dus geen rekening gehouden met de economische schade voor de beroepsvaart. In 2011 passeerden 615 schepen uit de beroepsvaart waarvoor de Spoorbrug geopend moet worden. Het ging hier voornamelijk om baggerschepen. De Vecht wordt eens in de 20 tot 25 jaar uitgebaggerd, dus deze sector zal over het algemeen weinig last ondervinden van de Spoorbrug. Op het moment dat er in de toekomst weer gebaggerd wordt, zullen de baggerbedrijven er tijdelijk wel veel last van ondervinden. De beperkte openingstijden zorgen ervoor dat er minder efficiënt gewerkt kan worden, dat er gewacht moet worden tot de brug opent (en wachturen kosten geld). Ook zullen baggerschepen, net als in 2011, zoveel mogelijk varen tijdens het hoogseizoen voor de pleziervaart omdat dan de brug vaker open is. Dat veroorzaakt overlast voor de pleziervaart.

Verder wordt er door binnenvaartschepen weinig gebruik gemaakt van de Vecht. Van één schip is bekend dat het circa 10 keer per jaar een lading lost bij de oliefabriek in Weesp. De eigenaar van het schip verwacht door de beperkte openingstijden 24 uur extra nodig te hebben voor het vervoer van één lading. Daarvoor moet hij naar zijn klanten circa € 3.000,- per keer doorberekenen. Op jaarbasis gaat het dan voor die specifieke fabriek om circa € 30.000,-.

Wijdmeren

De gemeente Wijdmeren is in dit onderzoek niet meegenomen. Het is echter aannemelijk dat ook voor deze gemeente de economische schade door het overdag sluiten van de Spoorbrug aanzienlijk zal zijn. De Loosdrechtse plassen liggen in deze gemeente. De Vecht is de toegangspoort tot de Loosdrechtse plassen vanuit het IJmeer en de Randmeren. Waterrecreanten zullen minder snel de tocht richting de Loosdrechtse plassen ondernemen. Een vaste ligplaats voor grotere schepen aan de Loosdrechtse plassen wordt ook minder aantrekkelijk omdat er minder makkelijk ergens anders heen gevaren kan worden voor langere tochten of bijvoorbeeld reparaties. Charterbedrijven die in de gemeente Wijdmeren gevestigd zijn kunnen minder makkelijk via de Vecht de Randmeren bereiken. Voor kleinere schepen zoals sloepen en open zeilboten zijn de toekomstige beperkingen van de Spoorbrug niet relevant. Dergelijke schepen zijn veel op de Loosdrechtse Plassen te vinden.

3.7 Conclusie

Uit voorgaande berekeningen blijkt dat overdag sluiten van de Spoorbrug een grote economische schade zou betekenen voor de gemeentes Weesp, Muiden en Stichtse Vecht. Wanneer de brug gesloten zou worden en er in de berekening geen rekening wordt gehouden met andere ontwikkelingen, dan zal de economische schade jaarlijks circa € 1,4 miljoen bedragen.

Wanneer in de berekening wel rekening gehouden wordt met een toename van het vaarverkeer door de aanleg van het aquaduct over de A1 en het ontmoedigen van pleziervaart op het Amsterdam-Rijnkanaal, dan blijkt dat de economische schade jaarlijks nog hoger is. In totaal zal de schade vanaf 2020 jaarlijks circa € 2,3 miljoen bedragen. De

positieve effecten voor de Vecht van de aanleg van het aquaduct over de A1 en het ontmoedigen van pleziervaart van het Amsterdam-Rijnkanaal worden teniet gedaan door het overdag sluiten van de Spoorbrug.

Het gaat hier om de economische schade voor de gemeentes Muiden, Weesp en Stichtse Vecht. Daarin is geen rekening gehouden met inflatie en de economische schade voor de binnenvaartsector is niet meegerekend.

Naast de directe economische schade moet rekening gehouden worden met achteruitgang in werkgelegenheid, afname van de aantrekkelijkheid van de centra en imagoschade voor het gebied rondom de Vecht.

Sectoren

De directe vaartocht-gerelateerde economische schade treft vooral de detailhandelssector (voor dagelijkse boodschappen) en de horecasector. De overige economische schade door een achteruitgang in vaste zomerligplaatsen, winterstalling en reparaties treft de (jacht)havens in het gebied.

Muiden, Weesp en Stichtse Vecht

Voor alle drie de onderzochte gemeentes is het overdag sluiten van de Spoorbrug een probleem. In Weesp en Stichtse Vecht zullen de effecten naar verwachting groter zijn dan in Muiden. Behalve het vaarverkeer vanaf de Vecht doen veel waterrecreanten Muiden aan vanaf het IJmeer. Vanaf die kant blijft Muiden goed bereikbaar, dus waarschijnlijk blijven veel waterrecreanten Muiden bezoeken.

Weesp is in de huidige situatie voor beide vaarrichtingen een logische tussenstop. Waterrecreanten zijn daarom zeer belangrijk voor het toerisme in Weesp. Verwacht wordt dat het aantal toeristen in Weesp meer dan gehalveerd zal worden en dat ook de omzetten in de vrijetijdssector zullen sterk dalen. Ook voor de eigen inwoners heeft de teruggang in vaarverkeer en toerisme een effect. De gezellige sfeer in het centrum van Weesp zal minder worden en dat ook minder inwoners naar het centrum trekken. Dit zal gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid en het imago van Weesp en daarmee de economische situatie in het centrum.

Voor Muiden en Weesp geldt dat er een verschuiving plaats zal vinden in het overnachtingspatroon van waterrecreanten. Nu passeren veel waterrecreanten aan het einde van de dag de Zeesluis en overnachten in Muiden om de volgende dag de A1 brug en Spoorbrug te passeren en de Vecht op te varen. Wanneer de Spoorbrug alleen voor 7.00 's uur ochtends of na 20.00 uur 's avonds open gaat, dan zullen naar verwachting veel mensen 's avonds doorvaren tot na de Spoorbrug en in Weesp overnachten. Zij kunnen dan 's ochtends zelf beslissen op welke tijd zij verder varen. Andersom zullen waterrecreanten die vanaf de Vecht komen en de volgende dag de Randmeren op willen varen, voortaan eerder in Muiden overnachten.

Hoewel de gemeente Stichtse Vecht geografisch gezien het verst weg ligt van de Spoorbrug, zal ook deze gemeente veel last ondervinden van het overdag sluiten van de brug. Omdat de Vecht minder aantrekkelijk wordt als vaarroute, zullen minder mensen de tocht over de Vecht richting Utrecht ondernemen. Dat zal zorgen voor een sterke afname van boten die overnachten langs de kades in de kernen Breukelen, Maarssen, Loenen aan de Vecht en Nieuwersluis. Dat zal dus ook een sterke afname betekenen van bestedingen in deze kernen in met name horeca en detailhandel. Ook zullen de inkomsten uit toeristenbelasting afnemen.

Daarnaast grenst de gemeente Stichtse Vecht aan de Loosdrechtse plassen. De Vecht is de toegangspoort tot de Loosdrechtse plassen. Deze plassen liggen in de gemeente Wijdmeren, maar de watersportondernemingen aan de Scheendijk in de gemeente Stichtse Vecht hebben veel profijt van waterverkeer van de Loosdrechtse plassen. Een deel van de recreanten die op de plassen varen, overnacht in één van de havens aan de Scheendijk. Het overdag dichtgaan van de Spoorbrug zou voor de ondernemers aan de Scheendijk een groot probleem zijn. Omdat de Vecht minder aantrekkelijk wordt als vaarroute, zullen minder

mensen de tocht over de Vecht richting de Loosdrechtse plassen maken. Ook hebben veel waterrecreanten die op de Loosdrechtse plassen varen vaste ligplaatsen aan de Scheendijk. Verwacht wordt dat een groot deel van deze mensen hun boot zal verplaatsen omdat zij niet meer in weekends en vakanties via de Vecht naar het IJmeer kunnen varen. Daarnaast zullen minder mensen gebruik maken van winterstalling en de werf aan de Scheendijk. Deze kunnen immers minder gemakkelijk bereikt worden.

Positieve effecten van andere ontwikkelingen worden teniet gedaan

Naast de plannen van OV SAAL zijn er nog andere ontwikkelingen van belang voor het vaarverkeer op de Vecht. Het aquaduct over de A1 die in 2020 klaar is en dan de A1 onder de Vecht door leidt, lost een belangrijk obstakel voor vaarverkeer over de Vecht op. Dat zorgt ervoor dat de Vecht veel aantrekkelijker wordt voor vaartochten door waterrecreanten en charterschepen. Naar verwachting zal het vaarverkeer door de aanleg van deze tunnel sterk toenemen. Een andere ontwikkeling is dat diverse partijen het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal door pleziervaart ontmoedigt en de alternatieve route via de Vecht stimuleert door middel van diverse maatregelen. Deze ontwikkeling zal er ook voor zorgen dat het vaarverkeer over de Vecht zal toenemen in de toekomst. De sluiting van de Spoorbrug zal de toename in vaarverkeer door bovenstaande ontwikkelingen teniet doen. De potentie die de Vecht heeft wordt 'de kop ingedrukt' door de Spoorbrug. Ook zal meer pleziervaart besluiten het Amsterdam-Rijnkanaal te gebruiken waardoor de veiligheidsrisico's toenemen.

Verder blijkt uit de economische agenda 2012-2015 van de Provincie Noord-Holland dat de provincie sterk inzet op watersport. De provincie wil watersport (blijven) stimuleren, het aanbod vergroten en bestedingen van waterrecreanten maximaliseren. De sluiting van de Spoorbrug overdag staat haaks op dit beleid.

OV SAAL

In de rapportage OV SAAL 2020 staat aangegeven dat de zomerdienstregeling ervoor zorgt dat het toeristische vaarverkeer beperkt last ondervindt van de Spoorbrug omdat in de brug in die maanden wel overdag gepasseerd kan worden. Er wordt echter geen rekening gehouden met de andere drukke maanden in het vaarseizoen: april, mei, juni en september. Daarmee dient OV SAAL echter ook rekening te houden bij het bepalen van het effect. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse die gemaakt is, wordt geen aandacht besteed aan de afname van- en dus economische schade voor de pleziervaart en beroepsvaart. Wanneer men een compleet overzicht van de kosten en de baten wil verkrijgen, dan dient ook rekening gehouden te worden met deze economische schade.

4. ECONOMISCHE OPBRENGST BIJ AANLEG TUNNEL

Een mogelijk alternatief voor het overdag sluiten van de Spoorbrug om meer treinverkeer mogelijk te maken, is het aanleggen van een spoortunnel onder de Vecht door. Dit zou voor het waterverkeer veel voordelen opleveren. Men hoeft geen rekening meer te houden met de hoogte en breedte van de brug, de tijden waarop de brug open gaat en hoeft niet te wachten tot de brug opengaat. Dit maakt Muiden, Weesp en Stichtse Vecht als bestemming en ligplaats voor particuliere watersporters en de chartervaart, interessanter dan in de huidige situatie. De aanleg van een spoortunnel zou de volgende positieve effecten opleveren.

De Vecht wordt aantrekkelijker vaargebied

Een spoortunnel maakt, in combinatie met het nieuwe aquaduct bij Muiden, de Vecht veel aantrekkelijker voor alle soorten recreatieve vaartuigen doordat de belemmeringen van doorvaarhoogte en beperkte tijden voor doorvaren opgelost worden. Waterrecreanten zullen sneller vanuit het IJmeer de Vecht op varen en plaatsen langs de Vecht als overnachtingsplaats of tussenstopplaats kiezen. Waar veel waterrecreanten nu hun tocht stoppen in Muiden, zullen zij bij aanleg van een tunnel vaker door varen. Dat lost een capaciteitsprobleem in Muiden op en zorgt voor economische voordelen voor andere plaatsen langs de Vecht. Het gaat dan niet alleen om kleine motorboten en zeilboten, maar ook om grotere plezierjachten en beroepsvaart/ chartervaart.

Particuliere waterrecreanten zorgen voor hogere totale bestedingen tijdens vaartocht

Omdat de Vecht aantrekkelijker vaargebied wordt, zullen ook de totale bestedingen stijgen. De verwachting van respondenten is dat het vaarverkeer met nog eens 50% zal toenemen ten opzichte van de situatie waarin de Spoorbrug nog gewoon zou openen als in de huidige situatie maar er wel het aquaduct over de A1 komt (zie tabel 4.1). Wanneer meer waterrecreanten gebruik maken van de Vecht zullen ook de totale directe vaartocht gerelateerde bestedingen stijgen. Verwacht wordt dat deze ook met 50% zullen stijgen. De plaatsen langs de Vecht profiteren van de bestedingen die waterrecreanten doen tijdens tussenstops of op de plaats van bestemming langs de Vecht. Een grove berekening in onderstaande tabel laat zien dat de directe vaartochtgerelateerde bestedingen dan zullen stijgen tot circa € 545.790,-.

Deze berekening is gebaseerd op de schatting dat het vaarverkeer met 50% zou toenemen en moet dus als indicatief beschouwd worden.

Tabel 4.1 Stijging van direct vaartochtgerelateerde bestedingen bij tunnel

		Verandering t.o.v. voorgaande	Totaal aantal toeristisch-recreatieve boten	Economische waarde toeristisch-recreatief vaarverkeer
2011	Spoorbrug regulier open	100%	1.812	€ 220.520,-
2020	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Spoorbrug regulier open ◦ A1 aquaduct ◦ Maatregelen die het gebruik van Amsterdam-Rijnkanaal door pleziervaart ontmoedigen 	+ 65% t.o.v. 2011	3.000	€ 363.860,-
2020	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Spoorbrug vervangen door spoortunnel ◦ A1 aquaduct ◦ Maatregelen die het gebruik van Amsterdam-Rijnkanaal door pleziervaart ontmoedigen 	+ 50% t.o.v. Spoorbrug regulier open	4.500	€ 545.790,-

Charterschepen zorgen ook voor meer bestedingen tijdens, voor- en na de vaartocht

Voor charterschepen kost het nu veel moeite om de Vecht op te varen door de belemmering van twee bruggen die al beperkt openen. Het kost veel tijd om te wachten tot deze bruggen open gaan. Toch vaart een aantal charterschepen nu al op de Vecht omdat het vaargebied zo aantrekkelijk is. Wanneer beide obstakels worden opgelost, dan zullen meer charterschepen kiezen voor de Vecht. Charterschepen zijn interessant vanwege de hoge bestedingen; wanneer meer charterschepen gebruik maken van de Vecht zullen de bestedingen dus stijgen. Bij de charterschepen besteden grote groepen gasten tijdens tussenstops bij horecaondernemers, winkeliers en toeristische attracties. Ook is er bij starten/of eind van de vaartocht grote kans op voor- en nabezoek. Mensen gaan bijvoorbeeld 's ochtends eerst even winkelen voordat ze 'smiddags in Weesp op een charterschip stappen. Of andersom: na een vaartocht op een charterschip gaat de groep aan de wal uit eten. Bovendien kunnen lokale ondernemers economische voordelen behalen aan de bevoorrading van de charterschepen. Zo kan bijvoorbeeld de plaatselijke bakker omzet genereren door chartervaart te bevoorraden.

Jachthavens aan de Vecht worden aantrekkelijker voor vaste ligplaatsen

Doordat men sneller vanaf de Vecht op het IJsselmeer is, wordt het aantrekkelijker om de boot dicht bij huis in een jachthaven aan de Vecht te stallen in plaats van in jachthavens aan het IJsselmeer. Dat levert voor jachthavens meer omzet op. Voor charterschepen geldt dat plaatsen aan de Vecht ook ineens in beeld komen als vaste ligplaats of overnachtingplaats tijdens een vaartocht. In subparagraaf 3.4.2 werd al geschat dat de toename in vaarverkeer door de aanleg van het aquaduct over de A1 en het beleid op het Amsterdam-Rijnkanaal zal zorgen voor extra vraag naar ligplaatsen van circa 300 plaatsen. Wanneer de Spoorbrug vervangen wordt door een tunnel zal nog meer vraag naar ligplaatsen ontstaan, naar schatting circa nog 200 ligplaatsen extra. De omzet in (jacht)havens voor vaste ligplaatsen zal dan nog toenemen met circa € 526.800,- (200 ligplaatsen x € 2.634,-).

Bootverhuur aan de Vecht wordt aantrekkelijker

Voor mensen die eens een dag of weekend willen varen wordt het huren van een boot aan de Vecht aantrekkelijker omdat het vaargebied vergroot wordt.

Ruimtelijke en landschappelijke winst

Wanneer een spoortunnel wordt aangelegd kunnen de Spoorbrug over de Vecht en de Meester Bouhuijstunnel worden verwijderd, daardoor ontstaat een grote ruimtelijke en landschappelijke winst.

Voordeel voor dienstregeling treinen

Tot slot is er een voordeel voor de NS. In de dienstregeling hoeft geen rekening meer gehouden te worden met de opening van de Spoorbrug. Dat zorgt voor een hogere capaciteit van het spoor.

BRONNEN

Alterra, 2002. *Recreatiertoervaart 9 jaar later*. Wageningen

Bootvakanties van Nederlanders – Samenvatting, 2009 NBTC-Nipo

CVTO (2007). *Basisrapport Continu Vrijetijdsonderzoek 2006-07*. Amsterdam: NBTC/ NIPO.

CVTO (2009). *Basisrapport Continu Vrijetijdsonderzoek 2008-09*. Amsterdam: NBTC/ NIPO.

CVTO (2011). *Basisrapport Continu Vrijetijdsonderzoek 2010-11*. Amsterdam: NBTC/ NIPO.

NBTC-NIPO Research, kostenpanel, Toekomstvisie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). Rapportage OV SAAL 2020, Resultaten van het onderzoek naar hoogfrequent spoorvervoer voor de SAAL-corridor op de middellange termijn

Rabobank Cijfers en Trends, 2011

Interviews

Voor dit onderzoek zijn telefonische interviews gehouden met diverse jachthaveneigenaren, ondernemers, rederijen voor chartervaart, een rederij voor binnenvaart, brancheorganisatie Schuttevaer en gemeenteambtenaren.