

DECISIO



Amsterdam Cruise Port (ACP)

Economische Impact Riviercruisevaart

Eindrapport (Online Versie), 13 december 2017

TITEL

Economische impact riviercruisevaart

STATUS RAPPORT

Eindrapport (Online Versie)

DATUM

13 december 2017

OPDRACHTGEVER

Amsterdam Cruise Port (ACP)

PROJECTTEAM DECISIO

Gerwin van der Meulen, projectleider (g.vandermeulen@decisio.nl)

Sibren Vegter, adviseur

CONTACTGEGEVENS DECISIO

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 – 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding impactstudie riviercruisevaart	4
1.2	Vraagstelling impactstudie riviercruisevaart	4
1.3	Aanpak impactstudie riviercruisevaart	5
1.4	Leeswijzer	6
2.	Marktanalyse riviercruisevaart	7
2.1	Algemene trends en ontwikkelingen	7
2.2	Aantal aanlopen en passagiers in ACP-regio	11
2.3	Kenmerken van passagiers	17
2.4	Beeld en ontwikkeling per aanloopstad	19
3.	Economische impact riviercruisevaart	23
3.1	Directe bestedingen van passagiers	23
3.2	Directe uitgaven van rederijen	25
3.3	Totale directe bestedingen	26
3.4	Totale economische impact	28
4.	Conclusies	30
	Bijlage: geraadpleegde personen	33
	Bijlage: methodologie	34
	Bijlage: resultaten enquêtes	39

1. Inleiding

Amsterdam Cruise Port (verder: ACP) heeft door economisch onderzoeksbureau Decisio (in samenwerking met Strabo) een economische impactstudie en marktanalyse laten uitvoeren van de riviercruisevaart in de ACP-regio. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de aanleiding, vraagstelling en aanpak van de economische impactstudie voor de riviercruisevaart.

1.1 Aanleiding impactstudie riviercruisevaart

De afgelopen jaren is de riviercruisevaart in de Amsterdam Cruise Port-regio (ACP-regio) sterk toegenomen. Deze ontwikkeling leidt tot nieuwe kansen voor bijvoorbeeld steden (als riviercruisebestemming), touroperators en toeleveranciers in de regio maar creëren ook potentiële knelpunten voor bijvoorbeeld de capaciteit van de ligplaatsen en mogelijke overlast voor omwonenden. Het is daarom voor ACP van belang om de economische impact, marktontwikkelingen en trends van zowel de vraag- als de aanbodkant van de riviercruisevaart nader te analyseren en scherp in beeld te brengen. Daarnaast is er door CenTouris in 2016 een economische impactstudie uitgevoerd naar de riviercruisevaart in het Donau gebied. Een vergelijking tussen de studie van CenTouris en de economische impact studie van de ACP-regio kan waardevolle inzichten geven voor relevante marktpartijen.

ACP heeft economisch onderzoeksbureau Decisio de opdracht gegeven om de riviercruisevaart in de ACP-regio de economische impact, marktontwikkelingen en trends in kaart te brengen. Decisio heeft deze opdracht uitgevoerd in samenwerking met marktonderzoeksbureau Strabo voor het bevragen van de riviercruisepassagiers.

1.2 Vraagstelling impactstudie riviercruisevaart

In de economische impactstudie en marktanalyse van de riviercruisevaart in de ACP-regio staat de volgende vraagstelling centraal:

- **Wat is de economische impact, direct en indirect, van de riviercruisevaart** in de ACP-regio in 2017? Maak daarbij onderscheid naar aantal banen, toegevoegde waarde, regionale verdeling, etc.;
- **Wat zijn de belangrijkste marktontwikkelingen** gelet op de vraag- en aanbodzijde van de markt voor riviercruisevaart? Schets daarbij de belangrijkste ontwikkelingen voor onder meer riviercruisepassagiers, rederijen, touroperators, gemeenten, etc..

1.3 Aanpak impactstudie riviercruisevaart

Voor deze impactstudie van de riviercruisevaart in de ACP-regio verrichtte Decisio, in samenwerking met Strabo, de volgende onderzoeksactiviteiten:

1. *Deskresearch*: op grond van diverse achtergrondpublicaties en -studies is deskresearch uitgevoerd om een beeld te krijgen van de marktontwikkelingen en trends voor riviercruisevaart;
2. *Interviews*: tevens is een reeks gesprekken gevoerd met verschillende betrokkenen bij de riviercruisevaart in de ACP-regio. Een overzicht van gesprekspartners is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport;
3. *Enquêtes*: Strabo heeft enquêteonderzoek uitgevoerd onder riviercruisepassagiers voor het inzicht in kenmerken en bestedingen van riviercruisepassagiers. Omwille van de vergelijkbaarheid met de Donau studie (Centouris, 2016) is grotendeels de vragenlijst van Centouris als uitgangspunt genomen voor de enquêtes. Het enquêteonderzoek is uitgevoerd onder riviercruisepassagiers in Amsterdam, Hoorn en Lelystad. In totaal zijn 1.196 enquêtes afgenomen. Een overzicht van aantallen geënquêteerde passagiers per bestemming is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport. Verder zijn in de bijlagen bij dit rapport de enquêteresultaten voor Amsterdam opgenomen;
4. *Werksessie*: op 23 juni 2017 vond te Alkmaar een werksessie plaats met circa 25 vertegenwoordigers van de riviercruisemarkt. Aan de hand van diverse stellingen is in deze werksessie gediscussieerd over de attractiviteit van verschillende toeristische attracties en bestemmingen in de ACP-regio, waaronder (bijvoorbeeld) het Rijksmuseum, Muiderslot, Huizen, Lelystad, Enkhuizen en Agriport;
5. *Methode-ontwikkeling*: in het kader van dit onderzoek ontwikkelde Decisio, samen met Strabo, een methode (met onderliggende enquêtes) om de impact van de riviercruisevaart in kaart te brengen. Een beschrijving van deze methode is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport;
6. *Ontwikkeling database aanlopen 2017*: Decisio ontwikkelde voor deze impactstudie, in samenwerking met ACP en de verschillende steden, een database met alle aanlopen van riviercruiseschepen in 2017. Deze database diende als basis van de berekening van de economische impact van riviercruisevaart in de ACP-regio;
7. *Modellering*: op grond van de enquêteresultaten en de database met alle aanlopen van de riviercruisevaart in 2017 is door Decisio een economische impactmodel ontwikkeld om de economische impact op basis van directe bestedingen (van passagiers en rederijen) te berekenen. Tevens ontwikkelde Decisio een regionaal-economisch input-outputmodel om de indirecte bestedingseffecten te berekenen;

8. *Rapportage*: op grond van het uitgevoerde onderzoek is door Decisio onderhavig rapport opgesteld met de uitkomsten van het onderzoek;
9. *Presentatie eindresultaten*: op 7 december 2017 vond een bijeenkomst plaats met belanghebbenden van de riviercruisemarkt in de ACP-regio. Tijdens deze bijeenkomst heeft Decisio de eindresultaten van het onderzoek gepresenteerd en besproken;
10. *Bespreking eindresultaten*: de resultaten van het onderzoek zijn op 11 december 2017 besproken met het bestuur van ACP.

1.4 Leeswijzer

In deze impactstudie stellen we hierna het volgende aan de orde:

- **Hoofdstuk 3**: geeft een schets van de marktanalyse van de riviercruisevaart. In het hoofdstuk komen onder meer de belangrijke trends en ontwikkelingen aan de orde;
- **Hoofdstuk 4**: in dit hoofdstuk gaan we in op de economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio in 2017. Daarvoor geven we onder meer inzicht in de directe en indirecte bestedingen van riviercruisepassagiers en rederijen;
- **Hoofdstuk 5**: in dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste conclusies van het onderzoek naar de riviercruisevaart in de ACP-regio in 2017;
- **Bijlagen**: in de bijlagen bij dit rapport zijn opgenomen: een overzicht van geraadpleegde personen, een beschrijving van de gehanteerde methodologie van het onderzoek en een overzicht van de enquêteresultaten voor Amsterdam.

2. Marktanalyse riviercruisevaart

De riviercruisemarkt is een relatief jonge markt van de afgelopen 20-25 jaar. Na de opening van het Main-Donau kanaal in 1992 heeft de riviercruisevaart in Europa een flinke vlucht genomen. Vanaf toen was het mogelijk om van de Noordzee tot aan de Zwarte zee te varen. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de belangrijkste kenmerken en ontwikkelingen van de markt voor de riviercruisevaart.

2.1 Algemene trends en ontwikkelingen

Riviercruisevaart in Europa

Vanaf circa 1992 is de riviercruisemarkt wereldwijd en met name in Europa sterk gegroeid. Het aantal schepen dat de Europese rivieren bevaart, groeit elk jaar. De meest populaire cruises in Europa varen over de Rijn en/of de Donau. Een populaire cruise is de laatste jaren bijvoorbeeld een reis van Amsterdam naar Boedapest in circa twee weken.

Box 1: Definitie riviercruiseschepen ACP-regio

55-80 meter = motorchartervaart*

81-90 meter = riviercruise

91-110 meter = riviercruise

111-135 meter = riviercruise

**met uitzondering voor schepen die kleiner zijn dan 81 meter maar wel het volledige karakter hebben van een riviercruiseschip.*

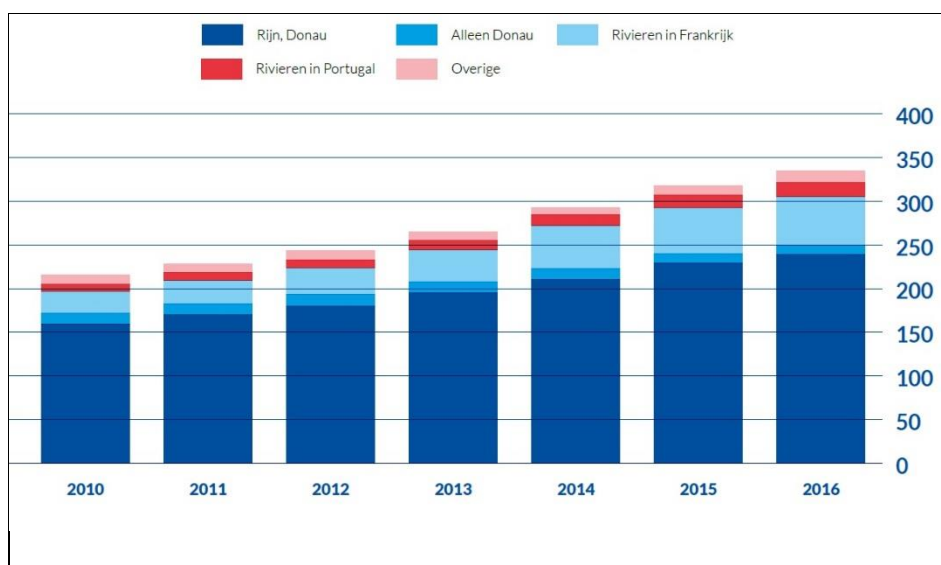
Figuur 2.1. De "Grand European Tour" van Viking River Cruises



In Europa 335 riviercruiseschepen actief

Uit gegevens¹ van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) blijkt dat (met 335 actieve schepen) de Europese Unie 39 procent van de wereldwijde riviercruisefleet vertegenwoordigt. Op de Portugese en Franse rivieren is de tendens stijgend, maar qua actieve Europese vloot liggen de Rijn, Main en Donau nog steeds aan kop.

Figuur 2.2. Aantal riviercruiseschepen in Europa per vaargebied



Bron: Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Merendeel nieuwe schepen actief in Europa

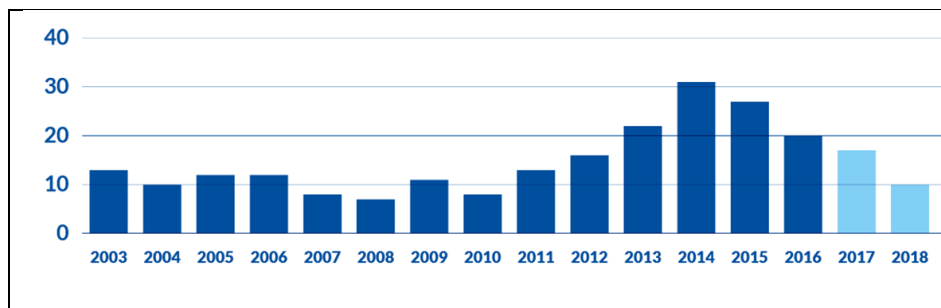
Van de wereldwijd 31 nieuwe riviercruiseschepen zijn er in 2016 20 in Europa in de vaart gekomen; in 2017 gaat het om 17 nieuwe schepen. De Rijn (inclusief zijrivieren) en de Donau nemen het grootste deel van de nieuwe schepen voor hun rekening.

Groei aantal nieuwe riviercruiseschepen vlakt sinds 2014 af

Het aantal nieuwe riviercruiseschepen is vanaf 2010 tot en met 2014 toegenomen. Sinds 2014 neemt het aantal nieuw gebouwde riviercruiseschepen af. In 2017 stond de nieuwbouw van 17 nieuwe schepen gepland; in 2018 verwacht men nieuwbouw van 10 schepen.

¹ Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), jaarverslag 2017, Europese binnenvaart marktobservatie, september 2017

Figuur 2.3. Nieuwe riviercruiseschepen voor de Europese markt (2003-2018)*



Bron: Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). *: waarden voor 2017 en 2018 zijn prognoses gebaseerd op orderportefeuilles

Algemene typering internationale riviercruisepassagier

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

Andere, belangrijke trends en ontwikkelingen

De marktobservatie van CCR biedt, naast de voorgaande ontwikkelingen, inzicht in de volgende, belangrijke trends en ontwikkelingen binnen de Europese riviercruisemarkt:

- *Groei aantal riviercruises in EU:* in 2016 werden er in totaal 1,13 miljoen riviercruises op de binnenwateren in de EU georganiseerd, wat een stijging met 2,7 procent betekende in vergelijking met 2015. De omvangrijkste groep riviercruisepassagiers in Europa is afkomstig uit de Verenigde Staten, Canada en Australië. Daarna zijn Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Duitsland belangrijke herkomstlanden;
- *Terreurdreigingen beïnvloeden groei riviercruisemarkt EU op korte termijn (minder dan 6 maanden):* ondanks het uitblijven van een groot aantal annuleringen en een terugval in het aantal boekingen, zijn terreurdreigingen in toenemende mate een factor van belang bij het overwegen van een (overzeese) riviercruisevaart in Europa;
- *Geografische diversificatie van het vaargebied:* de diversificatie van het vaargebied in Europa neemt toe. CCR geeft aan dat in 2017 voor het eerst bijna de helft van de nieuwe schepen niet ingezet worden in het Rijn-Main-Donauegebied maar op de Douro, Rhône en Seine. Deze diversificatie vindt ook

binnen de Rijn plaats: reisroutes voor riviercruises worden van de Rijn uitgebreid tot zijrivieren (bijvoorbeeld de Main). Voor de exploitanten is deze diversificatie economisch gezien zinvol, omdat het riskant kan zijn om zich op één enkele rivier te richten. Dit geldt vooral voor de nieuwe schepen;

- *Naast geografische diversificatie, ook thematische uitbreiding aanbod:* in het streven om een meer jongere doelgroep te bereiken worden steeds meer themarondvaarten aangeboden, bijvoorbeeld riviercruises naar de kerstmarkten langs de Rijn of culinaire cruises op de Rhône gericht op regionale specialiteiten;
- *Toenemend milieubewustzijn consumenten:* operators en rederijen merken dat hun doelgroepen steeds milieubewuster worden. Dit gaat gepaard met een stijgende vraag en belangstelling voor een zogenaamde “groene cruisevaart”. Daarvoor worden verscheidende groene technologieën op schepen toegepast, zoals nieuwe voortstuwingssystemen. Dit kan, volgens CCR, leiden tot een geleidelijke groene modernisering van de vloot in de riviercruisevaart. Afgezien van de voordelen voor het milieu, bieden deze nieuwe technologieën de passagiers ook meer comfort aan boord, in termen van geluidsreductie en de uitstoot van verontreinigende stoffen. Een volledig elektrisch riviercruiseschip wordt in 2019 in de vaart genomen op de Douro².

² Bron: Cruiseandferry.net

2.2 Aantal aanlopen en passagiers in ACP-regio

ACP houdt het aantal aanlopen (calls) bij van riviercruiseschepen en de motorchartervaart voor diverse Noord-Hollandse steden.

Aantal aanlopen riviercruisevaart ACP-regio neemt toe

In de periode 2010 tot en met 2017 bedroeg de gemiddeld jaarlijkse groei van het aantal aanlopen in de ACP-regio 4 procent. Het aantal aanlopen nam toe van 2.086 aanlopen in 2010 tot 2.751 aanlopen in 2017.

*Tabel 2.1 Overzicht aantal aanlopen riviercruisevaart ACP-regio, 2010-2017**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	groei
Den Helder	43	68	58	67	33	8	24	36	-3%
Enkhuizen	193	191	230	213	240	231	263	203	1%
Hoorn	342	361	262	398	316	479	420	392	2%
Medemblik	10	17	14	17	39	43	67	68	32%
Alkmaar	108	105	101	105	44	56	77	35	-15%
Zaanstad	177	81	80	101	17	38	66	61	-14%
Amsterdam	1195	1327	1382	1483	1685	1769	1876	1853	6%
Haarlem	0	0	2	15	10	38	23	29	-
Lelystad	0	0	0	0	89	145	94	74	-
Totaal:	2068	2150	2129	2399	2473	2807	2910	2751	4%

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

2017: tweederde van alle aanlopen in Amsterdam, een derde daarbuiten

In 2017 vindt zo'n 67 procent van alle aanlopen plaats in Amsterdam. Het gaat daarbij om ruim 1.850 aanlopen, zie Tabel 2.1. Het aandeel aanlopen in Amsterdam is sinds 2010 iets toegenomen; in 2010 bedroeg het aandeel Amsterdamse aanlopen 58 procent van het totaal. Na Amsterdam zijn de West-Friese steden Hoorn, Enkhuizen en Medemblik de belangrijkste aanloopsteden in 2017. Deze steden ontvingen in 2017 respectievelijk 392, 203 en 68 schepen (in totaal: 663).

Medemblik snelle groeier; afname in Alkmaar en Zaanstad door werkzaamheden

Het aantal aanlopen in Medemblik is de afgelopen jaren snel toegenomen; in 2010 was er in Medemblik nog sprake van 10 aanlopen; inmiddels is het aantal aanlopen in Medemblik in 2017 opgelopen tot bijna 70 aanlopen. De gemiddeld jaarlijkse groei in Medemblik bedroeg ruim 30 procent.

Het aantal aanlopen in Alkmaar, Zaanstad en Den Helder is vooral sinds 2014 sterk afgenomen. Zo daalde het aantal aanlopen in Alkmaar van gemiddeld 100 aanlopen per jaar (tot 2014) naar 35 aanlopen in 2017. De afname van het aantal aanlopen na 2014 in de steden Alkmaar, Zaanstad en Den Helder is te wijten aan werkzaamheden en stremmingen bij de Wilhelminasluis in de Zaan bij Zaandam. Deze werkzaamheden zijn gestart in 2014³. Over de technische uitvoering en planning van het project ontstond in 2014 verschil van inzicht tussen de provincie Noord-Holland en de aannemer, waarna de situatie is voorgelegd aan de Raad van Arbitrage voor de Bouw. Inmiddels zijn de voorbereidingen voor het hervatten van de uitvoering vergevorderd. De provincie beschikt echter nog niet over een betrouwbare planning en sluitende afspraken.

³ Bron: website provincie Noord-Holland

Verdeling aanlopen: 42 procent intercontinentaal

Voor 2017 schatten we, op grond van informatie van ACP en de verschillende aanloopsteden, dat circa 42 procent van het totaal riviercruiseschepen betreft met intercontinentale gasten. Circa 55 procent van de aanlopen in de ACP-regio in 2017 betrof riviercruiseschepen met Europese passagiers. Zo'n 3 procent betreft riviercruises met Nederlandse passagiers.

Tabel 2.2 Overzicht verdeling aantal aanlopen riviercruisevaart ACP-regio, 2017

Bestemming	Intercontinentaal	Europees	Nationaal	Totaal
Alkmaar	-	33	2	35
Den Helder	-	34	2	36
Enkhuizen	34	161	8	203
Haarlem	14	13	2	29
Hoorn	110	271	11	392
Lelystad	6	57	11	74
Medemblik	-	68	-	68
Zaandijk	13	41	7	61
Amsterdam	969	833	51	1.853
Totaal ACP-Regio	1.146	1.511	94	2.751

Bron: ACP, steden en bewerking Decisio

2017: ruim half miljoen riviercruisebezoeken

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

De riviercruisepassagier die een bestemming bezoekt en daarna weer verder vaart met het riviercruiseschip wordt gedefinieerd als een transitpassagier. Daarnaast zijn er nog riviercruisepassagiers die een bestemming als begin- of eindpunt hebben van hun riviercruisereis. Dit zijn de zogeheten turn-around passagiers.

Het totaal aantal bezoeken van riviercruisepassagiers in 2017 in de ACP-regio schatten we op in totaal ruim 500.000 bezoeken. De overgrote meerderheid hiervan vindt plaats in Amsterdam.

Overwegend intercontinentale bezoeken

Ruim 60 procent van alle riviercruisebezoeken in de ACP-regio in 2017 betreft intercontinentale passagiers. Het gaat daarbij overwegend om toeristen afkomstig uit de Verenigde Staten, Canada en Australië. Het overgrote deel van de intercontinentale passagiers zijn dan ook turn-around passagiers. De intercontinentale passagier stappen hier af en nieuwe intercontinentale passagiers stappen weer op. Dit gebeurt op dezelfde aanloop van het riviercruiseschip. Hierdoor is het aandeel in intercontinentale aanlopen lager dan het aandeel in intercontinentale bezoeken. Ruim 37 procent van alle riviercruisebezoeken betreft Europese passagiers waarvan het merendeel transitpassagiers zijn.

Tabel 2.3 Overzicht verdeling aantal passagiersbezoeken riviercruisevaart ACP-regio, 2017

Bestemming	Intercontinentaal	Europees	Nationaal	Totaal
Alkmaar	-	2.934	173	3.107
Den Helder	-	3.472	189	3.660
Enkhuizen	4.356	18.404	710	23.470
Haarlem	1.653	1.423	206	3.282
Hoorn	15.718	35.803	1.020	52.542
Lelystad	804	6.268	1.050	8.122
Medemblik	-	10.175	-	10.175
Zaanstad	1.643	4.170	598	6.412
Amsterdam	290.828	112.061	4.060	406.949
Totaal ACP-Regio	315.001	194.712	8.006	517.720

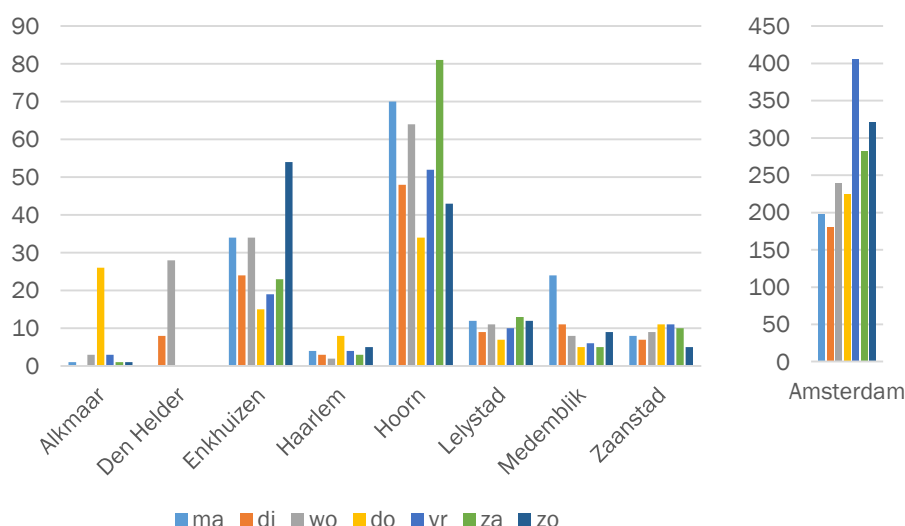
Bron: inschatting en bewerking Decisio op basis van enquêteonderzoek 2017

Gespreid beeld aanlopen per dag van de week

Het beeld van het aantal aanlopen per weekdag in 2017 is relatief gespreid; dit verschilt sterk per aanloopstad. In Amsterdam is vrijdag de weekdag waarop de meeste riviercruiseschepen aankomen; de piek per week in Amsterdam is vooral het weekend (vrijdag, zaterdag en zondag).

Het beeld van aantal aanlopend per dag van de week in Hoorn is meer divers. De piek bevindt zich in de regel op zaterdag, maar daarnaast scoren de maandag en woensdag ook hoog als aankomstdagen van riviercruiseschepen.

Figuur 2.4 Aanlopen riviercruiseschepen verdeeld over de weekdagen per bestemming, 2017

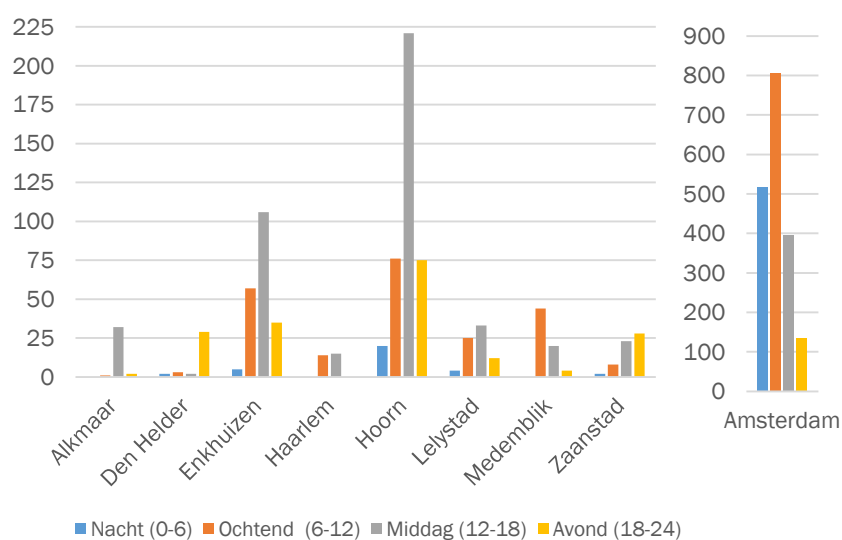


Aankomstmomenten riviercruises: Amsterdam in de ochtend, Hoorn in de middag

De aanlopen van riviercruiseschepen in Amsterdam vindt vooral plaats in de ochtend: tussen 06.00 en 12.00 uur. Daarna komen in Amsterdam de meeste schepen in de nacht aan: tussen 00.00 en 06.00 uur.

Riviercruiseschepen in Hoorn in 2017 komen vooral in de middag aan: tussen 12.00 en 18.00 uur. Dit geldt ook voor Enkhuizen.

Figuur 2.5 Aanlopen riviercruiseschepen per dagdeel en bestemming, 2017



Vooraf riviercruiseschepen van meer dan 110 meter

Circa 45 procent van de riviercruiseschepen heeft een lengte van meer dan 110 meter. Deze categorie riviercruiseschepen doet vooral Amsterdam aan. Ook in Hoorn komen relatief veel schepen aan met een lengte van meer dan 110 meter. In de andere aanlopen zijn het vooral de kleinere schepen (< 110 meter) die deze steden bezoeken. Veelal zijn het de fysieke belemmeringen in de vaarweginfrastructuur (beperkingen sluizen en kanalen) die ervoor zorgen dat de grotere schepen (>110 meter) alleen Amsterdam en Hoorn aandoen.

Tabel 2.4 Aantal aanlopen per bestemming uitgesplitst naar lengte van cruiseschepen

Bestemming	<81m	81-90	91-110	111-135	Totaal
Alkmaar	3	31	1	0	35
Den Helder	1	28	3	4	36
Enkhuizen	28	43	110	22	203
Haarlem	2	1	26	0	29
Hoorn	22	55	149	166	392
Lelystad	8	13	47	6	74
Medemblik	7	3	22	36	68
Zaandijk	6	24	23	8	61
Amsterdam	82	97	666	1008	1.853
Totaal ACP-Regio	159	295	1.047	1.250	2.751

2.3 Kenmerken van passagiers

Vanuit de enquêteresultaten geven we in deze paragraaf op hoofdlijnen weer wat de kenmerken zijn van de riviercruisepassagiers in de ACP-regio. In bijlage bij dit rapport zijn alle resultaten weergegeven.

Bij het afnemen van de enquêtes is onderscheid gemaakt tussen intercontinentale passagiers en Europese passagiers. Uit de resultaten blijkt dat de karakteristieken en kenmerken van deze twee doelgroepen significant van elkaar verschillen. Het merendeel van de intercontinentale passagiers komen uit de Verenigde Staten (80 procent).

Riviercruisepassagiers: reizen met partner

Het merendeel van de intercontinentale en Europese passagiers reizen samen met hun partner, respectievelijk 55 procent voor intercontinentaal en 62 procent voor

Europees. Intercontinentale passagiers reizen relatief vaker met andere familieleden dan Europese passagiers.

Merendeel passagiers ouder dan 65 jaar

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

Merendeel gepensioneerd

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

Inkomens

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

Intercontinentale passagiers: combi-vakantie

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

Intercontinentale passagiers: vaak eerder in Europa geweest

Ongeveer 85 procent van de intercontinentale passagiers hebben Europa eerder bezocht en 35 procent Amsterdam. Intercontinentale passagiers hebben relatief meer ervaring met zeecruises (45 procent) dan Europese passagiers (minder dan 30 procent). Europese passagiers hebben weer meer ervaring met riviercruises, ongeveer 40 procent heeft al eerder een riviercruise gemaakt. Van de intercontinentale passagiers heeft 20 procent al eerder ervaring met riviercruises. Dit beeld van de riviercruisepassagiers in de ACP-regio is overeenkomstig met die van het algemene beeld in Europa. Daarnaast zijn de resultaten vergelijkbaar met het onderzoek in de Donau-regio van Centouris in 2016.

Langer verblijf in Amsterdam

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

Redenen keuze riviercruise

De passagiers kiezen voor een riviercruisereis om vier hoofdredenen:

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

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

2.4 Beeld en ontwikkeling per aanloopstad

Alkmaar

Nautisch gezien is Alkmaar relatief lastig te bereiken voor riviercruiseschepen. Ten eerste komt dit door de (uitgelopen) werkzaamheden aan de Wilhelminasluis in Zaandam. Dit heeft geleid tot stremmingen. Hierdoor is er de afgelopen jaren een terugval te zien in het aantal aanlopen in Alkmaar. Daarnaast is het Noord-Hollands Kanaal niet geschikt voor riviercruiseschepen met een lengte van 135 meter. Voor de mogelijkheid om schepen van 110 meter te ontvangen in Alkmaar is nader onderzoek nodig naar noodzakelijke aanpassingen aan het Noord-Hollands Kanaal. Door de stremmingen en knelpunten op het Noord-Hollands Kanaal is het aantal schepen boven de 90 meter dat Alkmaar aandoet relatief laag. De vraag vanuit de rederijen is er echter wel vanwege het feit dat de riviercruisepassagier een hoge waardering heeft voor Alkmaar (Kaasmarkt, oude stadscentrum en omliggende regio).

De gemeente Alkmaar heeft diverse faciliteiten zoals walstroom, water en afvalvoorzieningen gerealiseerd voor de riviercruiseschepen. Echter, de riviercruisepassagiers komen momenteel vooral met de bus vanuit Hoorn. Logistiek is dit goed geregeld en zijn er goede afspraken met de vervoersbedrijven (bijvoorbeeld over eventueel dichterbij het centrum afzetten van (oudere) passagiers). Er wordt geen overlast ervaren door bewoners en er is daarnaast nog ruimte voor groei in de toekomst.

Den Helder

Den Helder heeft voor dit jaar 36 riviercruise aanlopen in zijn haven mogen ontvangen. Er is sprake van stagnatie in de markt voor Den Helder met betrekking tot de riviercruisevaart. Den Helder bedient vooral de motochartervaart voor kleinere schepen. De gemeente Den Helder is wel aan het oriënteren op het faciliteren van de riviercruise in het gebied Willemsoord.

West-Friese steden: Hoorn, Enkhuizen en Medemblik

Hoorn heeft, na Amsterdam, de meeste aanlopen van riviercruiseschepen in de ACP-regio. Vanuit Hoorn zijn uitgebreide excursiemogelijkheden in de regio en verschillende activiteitenprogramma's in Hoorn zelf. Gelet op overlast voor omwonenden is het beleid de afgelopen tijd aangepast. Zo is onder meer het aantal riviercruiseschepen dat aan de steigers mag liggen gemaximeerd en vindt de overstap van riviercruisepassagiers van het schip naar bussen niet meer bij de kades plaats. Dit betekent onder meer dat passagiers met elektrische busjes van het schip naar de overstaplocatie moeten worden vervoerd.

In Enkhuizen liggen de steigers op een andere plek ten opzichte van het centrum. Deze locatie is voor bussen goed bereikbaar en zorgt derhalve niet voor overlast voor omwonenden. Grote, logistieke problemen kent Enkhuizen niet (behalve beperking lengte sluis = 110 meter). De gemeente Enkhuizen:

- Investeert in een walstroomvoorziening
- Investeert in betere afmeervoorzieningen
- Wenst meer aanlopen te ontvangen
- Wenst dat er meer programma plaatsvindt in Enkhuizen zelf zodat Enkhuizen zelf beter van de bestedingen kan profiteren
- Ziet in dat toerisme een steeds belangrijkere economische sector wordt. Riviercruisevaart is dan ook een groeimarkt.

De markt in Medemblik voor riviercruisevaart is nog relatief bescheiden maar groeit sterk. De gemeente laat momenteel de mogelijkheden en ambities voor de riviercruisevaart in Medemblik nader onderzoeken. Belangrijke vragen daarbij zijn wat de mogelijkheden voor Medemblik op dit vlak zouden kunnen zijn, welke scenario's daarbij mogelijk zijn, wat ervoor nodig is, etc.

Haarlem

In 2012 zijn in Haarlem vier aanlegkades gerealiseerd met faciliteiten voor riviercruiseschepen tot en met 110 meter. De riviercruiselocatie in Haarlem-Noord biedt wel walstroom maar geen watervoorzieningen. Een aanleglocatie dichterbij het centrum is nautisch niet mogelijk. De gemeente voorziet op termijn ontvangst van schepen tot 135 meter, onder de voorwaarde dat nood- en hulpdiensten

ongehinderd op de plaats van bestemming kunnen komen als deze schepen worden gesluisd in de sluis van het Spaarne. Busvervoer is op dit moment goed geregeld en er is geen overlast voor omwonenden op de huidige locatie. Er is genoeg ruimte voor een verdere uitbreiding van aanlopen zonder dat dit logistiek een knelpunt zou kunnen worden in de toekomst. Als 135 meter schepen Haarlem nautisch kunnen bezoeken en het aantal aanlopen fors toeneemt, is uitbreiding wel noodzakelijk.

Door marketinginspanningen is Haarlem als bestemming voor passagiers bekend geworden bij de riviercruisemarkt. Hierbij gaat het in belangrijke mate om excursies vanuit Amsterdam naar het stadscentrum van Haarlem. Het vervoer van riviercruisepassagiers is dan geregeld met de bus.

Lelystad

Lelystad heeft een relatief moderne haven. De Bataviyahaven is nautisch goed bereikbaar en kent geen lengtebeperkingen. Walstroom en andere voorzieningen zijn aanwezig. Daarnaast is er een goede logistieke infrastructuur, dichtbij Enkhuizen, Hoorn en Medemblik. De Bataviyahaven is gelegen buiten het centrum in het Bataviakwartier en nabij Bataviastad. Ook liggen er musea in de buurt van de Bataviyahaven. Belangrijkste attracties in Lelystad voor riviercruisepassagiers zijn Bataviastad, het Nieuw Landmuseum, de bloembollenvelden in de regio en Schokland. Deze attracties worden gecombineerd aangeboden zodat de passagier langer in de regio verblijft. Dit is ook de doelstelling of marketingstrategie van Lelystad; proberen zo lang mogelijk de bezoekers vast te houden. De gemeente Lelystad ziet Lelystad vooral als bestemmingslocatie. Voor 'turn-around' is Lelystad naar verwachting niet geschikt omdat er te weinig hotels in de nabijheid zijn.

Zaanstad: stapsgewijze groei

Sinds 2015 zijn in Zaanstad nieuwe kades met walstroom gerealiseerd waar riviercruiseschepen van 135 meter kunnen aanmeren. Het doel van de gemeente Zaanstad is om hiermee de groei in de riviercruise aanlopen in Zaandam als overlooplocatie van Amsterdam te kunnen faciliteren. Er zijn verschillende aanlegplekken dichtbij het centrum maar ook daarbuiten en bij de Zaanse Schans. Hierdoor kan de gemeente in haar beleid zich richten op verschillende doelgroepen (bezoekers Zaanse Schans, 'repeaters' (bestemming centrum Zaandam) en bike tours (boat en bike). Door middel van de herstructurering van het stadscentrum en een nieuwe toeristisch programma probeert de gemeente Zaanstad meer bezoekers in het centrum te houden. Voorgaande betekent dat de gemeente Zaanstad zich wil inzetten om zowel een 'turnaround' als een transit-bestemming te zijn.

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

Amsterdam, magneet voor de regio

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

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

De merknaam 'Amsterdam' verleidt cruise-passagiers om de regio te bezoeken. De magneetfunctie van Amsterdam is daarom van essentieel belang. Nautisch is Amsterdam goed te bereiken zonder enige lengte beperking, de voorzieningen om (centraal) in de stad af te kunnen meren zijn goed. De ligging is voor de riviercruise passagier ideaal. De ligplaatsen direct achter het centraal station (Oostelijke IJ-oever) en grenzend aan de woningen bij het Westerdokseiland zijn voorzien van walstroom. Dit om geluidbelasting voor de omwonenden en de emissie te beperken. Ook zijn er goede voorzieningen voor het afvoeren van afval, het laden van drinkwater en het bunkeren van brandstof. De ontsluiting van de passagiers door bussen hebben een beperkte capaciteit bij deze ligplaatsen. De herinrichting van het gebied achter het centraal station en het op termijn zoveel mogelijk weren van bussen in de binnenstad geeft extra druk op deze beperkte capaciteit. Ook wordt binnen de gemeente Amsterdam sterk gekeken hoe de overlast van toeristen in het algemeen beperkt kunnen worden. Voor de riviercruise wordt nieuw beleid opgesteld wat inperking van de riviercruise met zich meebrengt. De ontwikkeling van Amsterdam Noord en de verbinding naar het centrum van Amsterdam zal hier ook invloed op hebben. De komende jaren zal Amsterdam als bestemming een nieuwe vorm voor het verwerken van de riviercruise hebben, zowel de cruise industrie en de gemeente zullen aanpassingen (moeten) doorvoeren om tegemoet te komen aan beide belangen.

3. Economische impact riviercruisevaart

De basis van de economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio zijn de directe bestedingen van de passagiers en de directe uitgaven van de rederijen. Dit is in deze studie nader onderzocht op grond van enquêtes onder riviercruisepassagiers en gesprekken met rederijen. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de bestedingen van passagiers en rederijen en de totale economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio. De methodologische onderbouwing van de berekening van economische effecten is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport.

In dit hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op:

- de directe bestedingen van riviercruisepassagiers
- de directe uitgaven van rederijen
- de totale directe bestedingen
- de totale economische impact

3.1 Directe bestedingen van passagiers

De directe bestedingen van de riviercruisepassagiers zijn berekend aan de hand van het bestedingenonderzoek in Amsterdam, Hoorn en Lelystad volgens de methodiek zoals beschreven in de bijlagen bij dit rapport. Voor de bestemmingen buiten Amsterdam (met uitzondering van Lelystad) is Hoorn als uitgangspunt genomen.

Directe bestedingen passagiers ACP-regio: 106 miljoen euro

De directe bestedingen van riviercruisepassagiers in de ACP-regio in 2017 bedragen ruim 106 miljoen euro. Het overgrote deel van deze directe bestedingen door passagiers vindt plaats in Amsterdam: ruim 102 miljoen euro.

Na Amsterdam vinden de meeste directe bestedingen van riviercruisepassagiers in 2017 plaats in West-Friesland: zo'n 2,9 miljoen euro.

Met name bestedingen van intercontinentale passagiers

Het overgrote deel van de bestedingen betreft directe bestedingen van intercontinentale riviercruisepassagiers. Zij besteedden in 2017 ruim 96 miljoen euro. Daarnaast besteedden Europese riviercruisepassagiers in 2017 in de ACP-regio ruim 9 miljoen euro.

Tabel 3.1 Direct bestedingen van riviercruisepassagiers per bestemming

	Intercontinentaal	Europees	Nationaal	Totaal
Alkmaar	€ 0	€ 102.000	€ 5.000	€ 107.000
Den Helder	€ 0	€ 101.000	€ 5.000	€ 106.000
Enkhuizen	€ 307.000	€ 526.000	€ 22.000	€ 855.000
Haarlem	€ 151.000	€ 61.000	€ 10.000	€ 222.000
Hoorn	€ 784.000	€ 985.000	€ 27.000	€ 1.796.000
Lelystad	€ 62.000	€ 167.000	€ 7.000	€ 237.000
Medemblik	€ 0	€ 222.000	€ 0	€ 222.000
Zaanstad	€ 115.000	€ 181.000	€ 24.000	€ 320.000
Amsterdam	€ 95.319.000	€ 6.821.000	€ 243.000	€ 102.384.000
Totaal ACP Regio	€ 96.738.000	€ 9.167.000	€ 344.000	€ 106.248.000

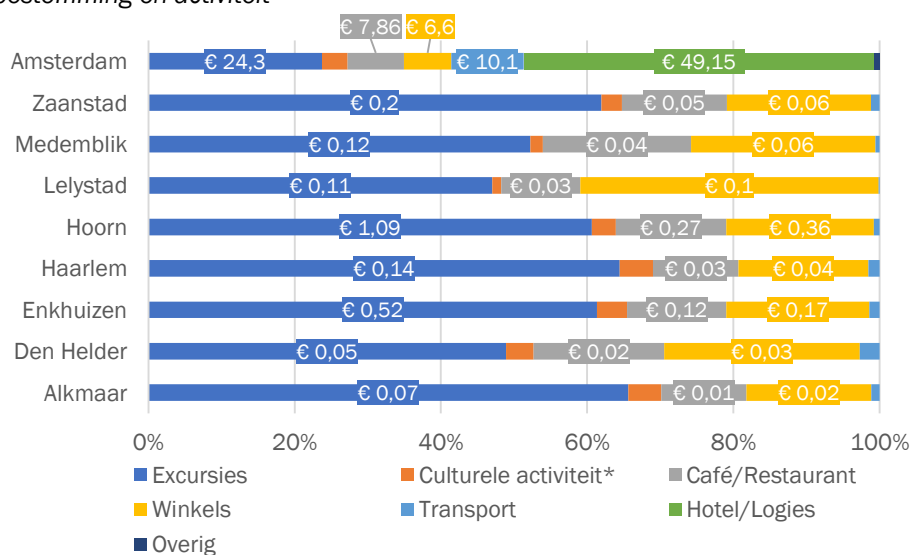
Bestemmingen buiten Amsterdam: vooral bestedingen aan excursies

Het merendeel van de bestedingen van riviercruisepassagiers in 2017 in de ACP-regio wordt uitgegeven aan excursies. Daarnaast zijn winkelbestedingen een belangrijke uitgavepost voor riviercruisepassagiers.

Amsterdam: vooral uitgaven aan hotels

In Amsterdam wordt door riviercruisepassagiers vooral geld uitgegeven aan hotelovernachtingen. Dit heeft te maken met het feit dat Amsterdam voor veel passagiers het start- of eindpunt is van hun riviercruisevakantie. Voorafgaand aan de reis of na afloop van de reis boeken zij vaak een hotelovernachting.

Figuur 3.1 Opbouw directe bestedingen passagiers (in miljoenen euro's) per bestemming en activiteit



*Op eigen gelegenheid buiten de excursies om.

3.2 Directe uitgaven van rederijen

De directe uitgaven van de rederijen bestaan uit de operationele kosten van de riviercruiseschepen en de bestedingen van de bemanning. De operationele kosten bestaan uit brandstof, haven- en reserveringsgelden, walstroom, water en afvalvoorziening. In onderstaande Tabel 3.2 wordt een overzicht gepresenteerd van de uitgaven van rederijen per bestemming.

Voor de haven- en reserveringsgelden, walstroom, water en afvalvoorziening is per aanloop berekend wat de kosten voor de rederijen zijn. Hierbij is per aanloop gekeken naar de lengte van het schip en de duur dat het schip aan de kade ligt. Hieruit is direct het haven- en reserveringsgeld te berekenen. Daarnaast kan op basis van deze gegevens een inschatting worden gemaakt wat de kosten zijn van de nutsvoorzieningen (gebruik van walstroom, water en afval) van een riviercruiseschip van een bepaalde lengte aan de hand van gemiddeld gebruik van een 135 of 110 meter schip. Het bunkeren van brandstof vindt plaats in Amsterdam, meestal één keer per maand. Brandstof in Amsterdam is relatief goedkoop ten opzichte van andere bunkerlocaties en veel rederijen maken hiervan gebruik. Daarnaast ligt Amsterdam zeer strategisch als begin- en eindpunt van veel riviercruisereisen. Het totale bedrag dat aan brandstof wordt gebunkerd wordt voor een groot deel geïmporteerd vanuit het buitenland.

De bestedingen van de bemanning zijn bepaald op basis van resultaten uit voorgaande studies^{4/5}. Amsterdam geldt ook voor veel bemanningsleden als begin- of eindpunt van de reis. Daarnaast heeft de bemanning in Amsterdam ook meer tijd om aan wal bestedingen te doen. Hierdoor zijn de bestedingen significant hoger dan in de regio.

⁴ Economische betekenis cruise- en ferryvaart in het Noordzeekanaalgebied, ZKA consultants & Planners, 2009.

⁵ Cruise Passenger and Crew Surveys Amsterdam, GP WILD, 2015.

Directe uitgaven rederijen: ruim 45 miljoen euro

De directe uitgaven van de rederijen in 2017 in de ACP-regio bedragen ruim 45 miljoen euro. Het overgrote deel van deze uitgaven vindt plaats in Amsterdam en betreft de inkoop van brandstof.

Tabel 3.2 Directe uitgaven rederijen per bestemming, 2017

	Bestedingen bemanning	Brandstof	Havengelden	Nutsvoorziening*	Totaal
Alkmaar	€ 7.000	€ 0	€ 7.000	€ 10.000	€ 24.000
Den Helder	€ 6.000	€ 0	€ 15.000	€ 37.000	€ 58.000
Enkhuizen	€ 47.000	€ 0	€ 60.000	€ 96.000	€ 203.000
Haarlem	€ 14.000	€ 0	€ 7.000	€ 17.000	€ 38.000
Hoorn	€ 97.000	€ 0	€ 280.000	€ 82.000	€ 459.000
Lelystad	€ 13.000	€ 0	€ 14.000	€ 45.000	€ 72.000
Medemblik	€ 11.000	€ 0	€ 21.000	€ 28.000	€ 60.000
Zaanstad	€ 34.000	€ 0	€ 62.000	€ 63.000	€ 158.000
Amsterdam	€ 3.166.000	€ 34.100.000	€ 2.832.000	€ 3.876.000	€ 43.974.000
Totaal ACP Regio	€ 3.395.000	€ 34.100.000	€ 3.297.000	€ 4.253.000	€ 45.046.000

*Gebruik van walstroom, water en afvalvoorziening

3.3 Totale directe bestedingen

Totale, directe bestedingen riviercruisevaart: ruim 151 miljoen euro

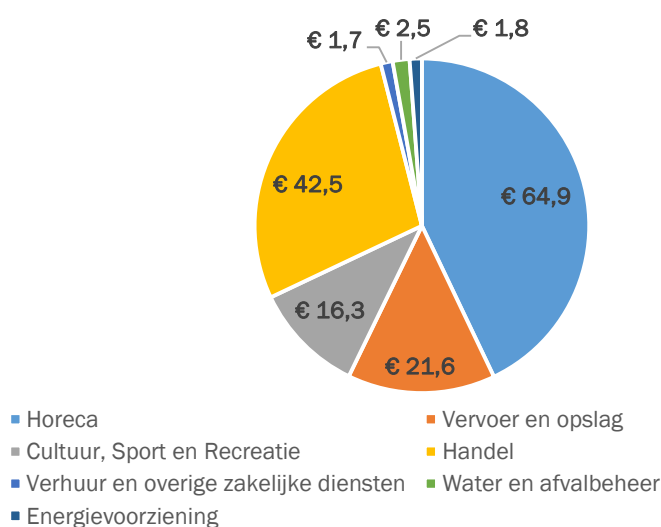
De totale directe bestedingen van de riviercruisevaart in 2017 in de ACP-regio komen neer op **151,3 miljoen euro**, zie Tabel 3.3. Hierbij gaat het om bedrijven die direct te maken hebben met de riviercruisevaart door bestedingen van passagiers of rederijen.

Tabel 3.3 Totale directe bestedingen per bestemming, 2017

	Bestedingen passagiers	Uitgaven rederijen	Totale directe bestedingen
Alkmaar	€ 107.000	€ 24.000	€ 131.000
Den Helder	€ 106.000	€ 58.000	€ 164.000
Enkhuizen	€ 855.000	€ 203.000	€ 1.058.000
Haarlem	€ 222.000	€ 38.000	€ 260.000
Hoorn	€ 1.796.000	€ 459.000	€ 2.255.000
Lelystad	€ 237.000	€ 72.000	€ 309.000
Medemblik	€ 222.000	€ 60.000	€ 282.000
Zaanstad	€ 320.000	€ 158.000	€ 478.000
Amsterdam	€ 102.384.000	€ 43.974.000	€ 146.358.000
Totaal ACP Regio	€ 106.248.000	€ 45.046.000	€ 151.294.000

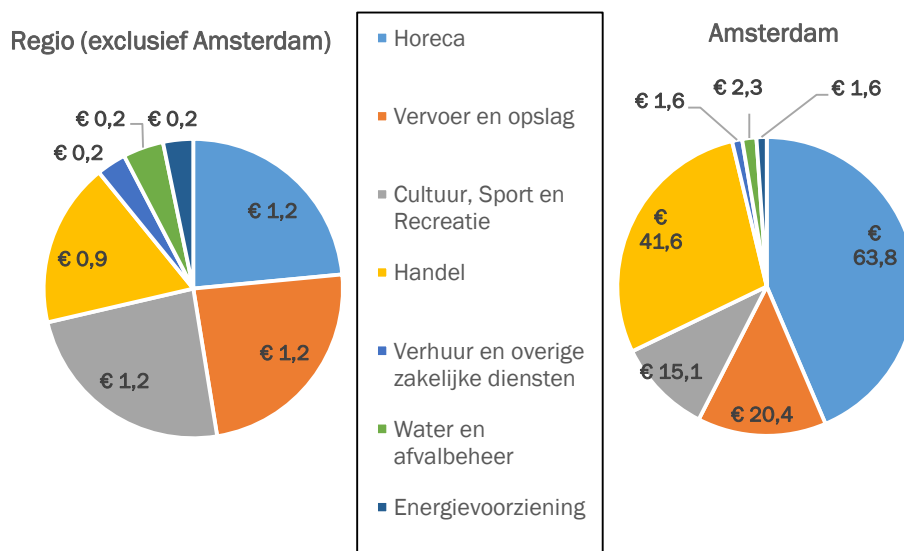
Een indeling van de directe bestedingen naar sectoren is van belang om een verdere economische impact analyse uit te voeren. In Figuur 3.2 worden de directe bestedingen uitgesplitst per sector volgens de SBI-indeling van het CBS. Hier valt direct het grote aandeel van de horeca sector op. Daarnaast zien we een relatief groot aandeel van de sector handel bestaande uit onder andere detailhandel, maar ook groothandelsbedrijven in brandstof.

Figuur 3.2 Totale directe bestedingen riviercruisevaart ACP-regio per sector



Zoals uit de voorgaande paragrafen blijkt zijn er verschillen tussen de bestedingspatronen van passagiers/rederijen in de regio en Amsterdam. Een uitsplitsing naar sectoren voor de regio en Amsterdam apart van elkaar biedt verder inzicht in hoe de bestedingen neerslaan in de regionale economie. In Figuur 3.3 is te zien dat het aandeel van de horeca sector in de totale bestedingen in de regio kleiner is dan in Amsterdam. De riviercruisevarende passagiers overnachten op bestemmingen in de regio nagenoeg allemaal op het schip in tegenstelling tot Amsterdam. Doordat passagiers in de regio het merendeel van hun bestedingen uitgeven aan excursies zijn de aandelen van de sectoren vervoer en opslag en cultuur, sport en recreatie relatief groter dan in Amsterdam.

Figuur 3.3 Totale bestedingen voor de regio en Amsterdam uitgesplitst naar sector



3.4 Totale economische impact

Op basis van de uitsplitsing van de totale directe bestedingen van de riviercruisevaart naar sectoren kunnen ook de indirecte effecten worden bepaald. Dit zijn de toeleveranciers aan de bedrijven in de sectoren waar de directe bestedingen neerslaan. Denk aan bijvoorbeeld een stomerij die het schone beddengoed verzorgt aan hotels of een bierbrouwer die bier levert aan een café.

Totale, economische impact riviercruisevaart ACP-regio: 206,5 miljoen euro

In onderstaande Tabel 3.4 zijn de totale directe en indirecte bestedingen uitgedrukt in omzet en productiewaarde voor bedrijven weergegeven. De riviercruisevaart is in totaal, direct en indirect, goed voor **206,5 miljoen euro** aan omzet of productie voor bedrijven binnen de ACP-regio. Een groot deel hiervan is toe te rekenen aan de riviercruiseschepen die aanleggen in Amsterdam. Echter, de omzetten die door de riviercruisevaart bestemming Amsterdam worden gegenereerd slaan niet alleen neer bij bedrijven die in Amsterdam zijn gevestigd. Culturele hotspots, transportbedrijven en toeleveranciers gevestigd buiten Amsterdam profiteren ook van de bestedingen door aanlopen in Amsterdam.

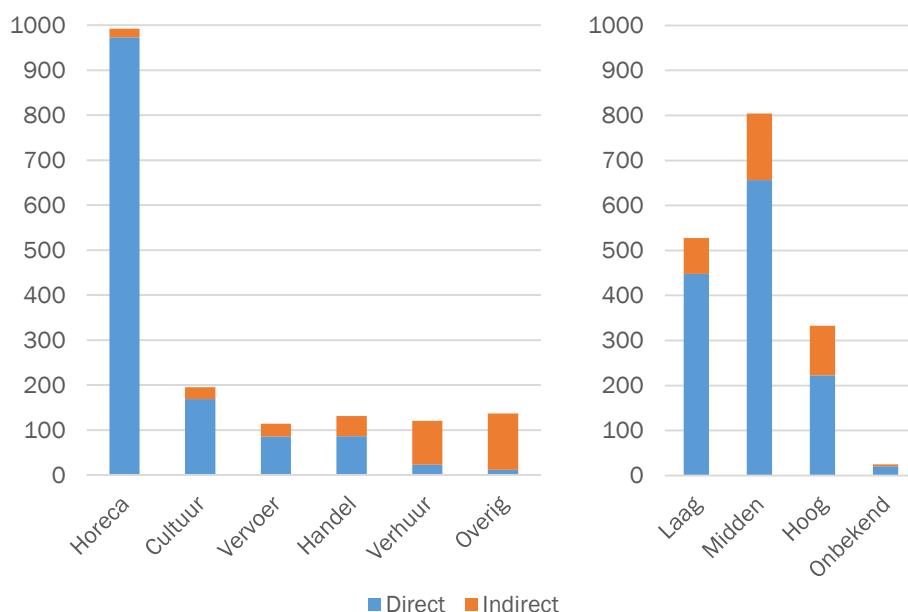
Tabel 3.4 Economische impact riviercruisevaart in ACP-regio, 2017

	Direct	Indirect	Totaal
Omzet/Productie (in mln. euro's)	€ 151,3	€ 55,2	€ 206,5
Toegevoegde waarde (in mln. euro's)	€ 61,5	€ 26,0	€ 87,6
Banen (werkzame personen)	1.348	342	1.690
FTE (in arbeidsjaren)	927	269	1.196

De toegevoegde waarde in de vorm van lonen, bedrijfswinsten en belastingen bedraagt **87,6 miljoen euro**. Dit is de bijdrage die de riviercruisevaartsector binnen de ACP-regio levert aan het bruto binnenlands product (BBP). Daarnaast is de riviercruisevaartsector goed voor **1.690 banen** bij bedrijven binnen de ACP-regio. Het gaat hier om werkzame personen die 12 uur of meer per week werken zoals gedefinieerd door het CBS. In totaal zorgt de riviercruisevaart voor 1.196 FTE's (Full Time Equivalent) of arbeidsjaren.

Van de 1.690 banen vallen ongeveer duizend banen binnen de horeca sector. Ruim vijf honderd banen direct of indirect gerelateerd aan de riviercruisevaart binnen de ACP-regio zijn voor laagopgeleide werknemers.

Figuur 3.4 Aantal directe en indirecte banen riviercruisevaart per sector en opleidingsniveau



4. Conclusies

ACP heeft economisch onderzoeksbureau Decisio de opdracht gegeven om de riviercruisevaart in de ACP-regio de economische impact, marktontwikkelingen en trends in kaart te brengen. Decisio heeft deze opdracht uitgevoerd in samenwerking met marktonderzoeksbureau Strabo voor het bevragen van de riviercruisepassagiers.

Vraagstelling onderzoek

In het onderzoek naar de economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio stonden de volgende vragen centraal:

- **Wat is de economische impact, direct en indirect, van de riviercruisevaart** in de ACP-regio in 2017? Maak daarbij onderscheid naar aantal banen, toegevoegde waarde, regionale verdeling, etc.;
- **Wat zijn de belangrijkste marktontwikkelingen** gelet op de vraag- en aanbodzijde van de markt voor riviercruisevaart? Schets daarbij de belangrijkste ontwikkelingen voor onder meer riviercruisepassagiers, rederijen, touroperators, gemeenten, etc..

Economische impact riviercruisevaart ACP-regio

Totale, economische impact riviercruisevaart ACP-regio: 206,5 miljoen euro

De riviercruisevaart in de ACP-regio in 2017 is in totaal, direct en indirect, goed voor **206,5 miljoen euro** aan omzet of productie voor bedrijven binnen de ACP-regio. Een groot deel hiervan is toe te rekenen aan de riviercruiseschepen die aanleggen in Amsterdam.

Tabel 4.1 Economische impact riviercruisevaart in ACP-regio, 2017

	Direct	Indirect	Totaal
Omzet/Productie (in mln. euro's)	€ 151,3	€ 55,2	€ 206,5
Toegevoegde waarde (in mln. euro's)	€ 61,5	€ 26,0	€ 87,6
Banen	1.348	342	1.690
FTE (in arbeidsjaren)	927	269	1.196

De totale, economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio betekent een werkgelegenheidseffect van **1.690 banen** bij bedrijven binnen de ACP-regio. Hiervan vallen ongeveer duizend banen binnen de horeca sector. Ruim vijf honderd banen direct of indirect gerelateerd aan de riviercruisevaart binnen de ACP-regio zijn voor laagopgeleide werknemers.

Totale, directe bestedingen riviercruisevaart: ruim 151 miljoen euro

De totale *directe* bestedingen van de riviercruisevaart in 2017 in de ACP-regio bedragen **151,3 miljoen euro**. Hierbij gaat het om bedrijven die direct te maken hebben met de riviercruisevaart door bestedingen van passagiers of rederijen.

Tabel 4.2 Totale directe bestedingen per bestemming, 2017

	Bestedingen passagiers	Uitgaven rederijen	Totale directe bestedingen
Alkmaar	€ 107.000	€ 24.000	€ 131.000
Den Helder	€ 106.000	€ 58.000	€ 164.000
Enkhuizen	€ 855.000	€ 203.000	€ 1.058.000
Haarlem	€ 222.000	€ 38.000	€ 260.000
Hoorn	€ 1.796.000	€ 459.000	€ 2.255.000
Lelystad	€ 237.000	€ 72.000	€ 309.000
Medemblik	€ 222.000	€ 60.000	€ 282.000
Zaanstad	€ 320.000	€ 158.000	€ 478.000
Amsterdam	€ 102.384.000	€ 43.974.000	€ 146.358.000
Totaal ACP Regio	€ 106.248.000	€ 45.046.000	€ 151.294.000

Totale, indirecte bestedingen als gevolg van riviercruisevaart: ruim 55 miljoen euro

De totale, indirecte bestedingen van de riviercruisevaart in 2017 in de ACP-regio bedragen ruim 55 miljoen euro. Het gaat hier om indirecte bestedingen (als gevolg van de directe bestedingen) bij bijvoorbeeld toeleveranciers.

We kunnen de bestedingen van de riviercruisepassagier vergelijken met de bestedingen van andere bezoekers. In een zelfde categorie qua inkomen en bestedingspatroon zit bijvoorbeeld de congresbezoeker in Amsterdam. Op basis van gegevens van Amsterdam Marketing (2016) geeft de congresbezoeker per dag gemiddeld 237,10 euro uit. Kijkend naar de directe bestedingen van riviercruisepassagiers in Amsterdam geeft deze gemiddeld een bedrag uit van 251,59 euro per passagier.

De onderzoeksresultaten staan niet op zichzelf. De methodologie van ACP onderzoek is gebaseerd op een eerder onderzoek naar de economische impact van riviercruise in de Donau regio, uitgevoerd door CenTouris, universiteit van Passau. De cruiseprocessen en de uitkomsten zijn dan ook vergelijkbaar met het de Donau regio. Geconcludeerd kan daarom ook worden dat riviercruiseschepen en -passagiers steden en regio's verbindt. Ook is de economische impact veel verder geworteld dan enkel de aanloophaven.

Belangrijkste marktontwikkelingen

Op grond van het onderzoek naar de riviercruisevaartsector zien we de volgende, belangrijke marktontwikkelingen:

- *Groei aantal riviercruises in EU:* in 2016 werden er in totaal 1,13 miljoen riviercruises op de binnenwateren in de EU georganiseerd, wat een stijging met 2,7 procent betekende in vergelijking met 2015;
- *Groei van het aantal aanlopen in de ACP-regio:* gelijk aan de ontwikkelingen in Europa zien we dat de markt voor riviercruisevaart in de ACP-regio de afgelopen jaren is gegroeid. Sinds 2010 is het aantal aanlopen in de ACP-regio jaarlijks met gemiddeld 4 procent gegroeid. Het aantal aanlopen in 2010 bedroeg ruim 2.000; in 2017 is het aantal aanlopen inmiddels gegroeid tot 2.750;
- *Aanlopensteden richten zich actief op riviercruisemarkt:* de meeste aanlopensteden in de ACP-regio voeren een actief beleid om riviercruisevaarten te behouden en verder aan te trekken. Diverse steden hebben in de afgelopen geïnvesteed in voorzieningen voor de riviercruisevaart. Ook voor de komende jaren overwegen verschillende steden verder in de voorzieningen voor riviercruiseschepen te investeren;
- *Geografische diversificatie van het vaargebied en thematische uitbreiding aanbod:* de diversificatie van het vaargebied in Europa neemt toe. CCR geeft aan dat in 2017 voor het eerst bijna de helft van de nieuwe schepen niet ingezet worden in het Rijn-Main-Donaugebied maar op de Douro, Rhône en Seine. Deze diversificatie vindt ook binnen de Rijn plaats: reisroutes voor riviercruises worden van de Rijn uitgebreid tot zijrivieren (bijvoorbeeld de Main). In het streven om een meer jongere doelgroep te bereiken worden steeds meer themarondvaarten aangeboden;
- *Toenemend milieubewustzijn consumenten:* operators en rederijen merken dat hun doelgroepen steeds milieubewuster worden. Dit gaat gepaard met een stijgende vraag en belangstelling voor een zogenaamde “groene cruisevaart”. Daarvoor worden verscheidende groene technologieën op schepen toegepast, zoals nieuwe voortstuwingssystemen. Het eerste volledig elektrische riviercruiseschip zal in 2019 op de Duoro in de vaart gaan.

Bijlage: geraadpleegde personen

In het kader van de impactstudie voor de riviercruisevaart in de ACP-regio is gesproken met de volgende personen:

- AMA Waterways: Leonardo Starcizo en Wade Korzan
- Amstour Holland: Ronald Winkels
- Amsterdam Cruise Port (ACP): Edward Wortman, Evert Koster
- A-Rosa Flussschiff GmbH: Jennifer Böckmann
- Avalon Waterways: Danielle Oosterwal, Jessica Brilli
- City Marketing Lelystad: Wietze Gelmers
- Fleetpro: Linda Csibriova
- Haarlem Marketing: Caroline Verkleij
- Havenbedrijf Amsterdam: Monic van der Heyden
- Holland Events: Rob van Loon
- Gemeente Alkmaar: Niels van den Beek, Laura Bultsma
- Gemeente Den Helder: Cees Kooy
- Gemeente Enkhuizen: Alma van de Ven, Janna Arjaans
- Gemeente Haarlem: Djoeke Kalis, Maarten Noordhuis
- Gemeente Hoorn: Jos van Putten
- Gemeente Lelystad: Ilse Habets
- Gemeente Medemblik: Anke Jellema
- Gemeente Zaanstad: Alwin Westerbeek
- Stadshavens Medemblik: Wijnand Baerken
- Mövenpick: Lex Visser, Viona Terleth
- Rivertech: Alexander Oost
- Scylla: Alex Stotz, Manuela Stotz en Marco van Ingen
- Tauck: Amber Youell
- Thurgau Travel: Pierina Lüthi en Olivia Bissoli
- Travelmarvel: Steffi Leuchtenberg
- Vantage: Nicole Rüsçh
- Vantage: Roman Cangar
- Viking River Cruises: Jos Seinen
- Zaanse Schans: Peter Jan van Steenbergen

Bijlage: methodologie

Om de economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio in kaart te brengen zijn er aantal methodologische stappen nodig. In het onderstaande schema laten we een weergave zien van de verschillende methodologische stappen. Allereerst is het zaak om de bestedingen van de riviercruisepassagiers in beeld te krijgen. Een bestedingenonderzoek van de passagiers door middel van enquêtes heeft plaatsgevonden in Amsterdam, Hoorn en Lelystad. Daarnaast maken de rederijen kosten om hun operatie draaiende te houden en zijn er bestedingen van bemanning aan de wal in de regio. Deze uitgaven van de rederijen vormt de tweede component als basis van de economische impact.

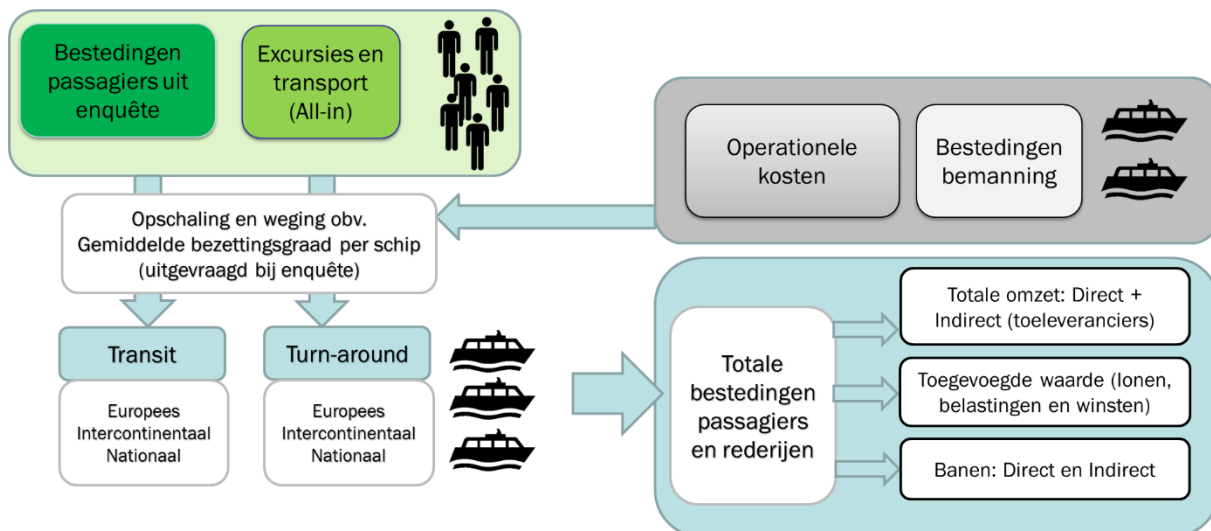
We kunnen de bestedingen van de passagiers opschalen naar alle passagiers op het riviercruiseschip door middel van de bezettingsgraad uitgevraagd bij de cruisemanager. We kunnen de geënquêteerde schepen dan indelen in soort aanloop (transit of turn-around), herkomst passagier (Europees, Intercontinentaal of Nationaal) en luxe-segment (geldt alleen voor turn-around). Op basis hiervan in combinatie met de aanloopcijfers en gemiddelde bezettingsgraad kunnen we de totale bestedingen van de passagiers en uitgaven van de rederijen bepalen voor de gehele populatie. De totale bestedingen en uitgaven van de riviercruisevaart kunnen doorgerekend worden door middel van een input-output analyse om de directe en indirecte economische impact qua omzet/productie, toegevoegde waarde en banen te bepalen.

Daarnaast zijn er geen intercontinentale passagiers in Hoorn geënquêteerd en is er voor de bestedingen van intercontinentale passagiers in de regio een aanname gedaan op basis van de gegevens in Amsterdam. De verhouding in bestedingen van een gemiddelde intercontinentale passagier tot een gemiddelde Europese of nationale passagier in Amsterdam is aangehouden om de bestedingen van de intercontinentale passagiers in de regio te bepalen. Het gaat hier om bestedingen exclusief hotel en transport aangezien dit soort bestedingen in de regio (nagenoeg) niet plaatsvinden.

Een gevolg hiervan is dat de intercontinentale passagiers gemiddeld meer besteden dan de Europese en nationale passagiers in de ACP-regio. Dit valt deels te verklaren doordat voor veel intercontinentale passagiers de excursies al in de all-in riviercruise reispakketten zitten. Met andere woorden de intercontinentale passagiers hebben er al voor betaald. Bij Europese en nationale aanbieders van riviercruisereisen zijn de excursies in de meeste gevallen optioneel. Daarnaast is

het gemiddeld inkomen van een intercontinentale passagier hoger dan van een Europese of nationale passagier waardoor ze ook gemiddeld gezien meer uitgeven.

Figuur 0-1 Schema methodologie economische impact analyse



Het bestedingenonderzoek is uitgevoerd door marktonderzoeksbureau Strabo in de periode van juli tot en met september 2017 in Amsterdam, Hoorn en Lelystad. In totaal zijn er 1197 (N) riviercruisepassagiers geïnterviewd (mondeling) of geënquêteerd (schriftelijk) op 34 verschillende aanlopen verdeeld over 8 rederijen/operators.

Tabel 0-1 Aantal respondenten enquête en onderverdeling over aanlopenden

	Amsterdam	Hoorn	Lelystad
Aantal verrichtte enquêtes	954	172	70
Waarvan: intercontinentaal, embarking	397	0	0
Waarvan: interncontinentaal, disembarking	480	0	0
Waarvan: Europees, transit	77	172	19
Waarvan: Europees, embarking	0	0	51
Aantal schepen	26	6	2
Aantal operators	6	3	2
Periode (2017)	Jul.-Sept.	Jul.-Sept.	Sept.

Uitgaven rederijen

De uitgaven van de rederijen kunnen we onderverdelen in operationele kosten en bestedingen van bemanning. De operationele kosten die rederijen moeten maken zijn per schip of per aanloop bepaald. De volgende operationele kosten worden onderscheiden:

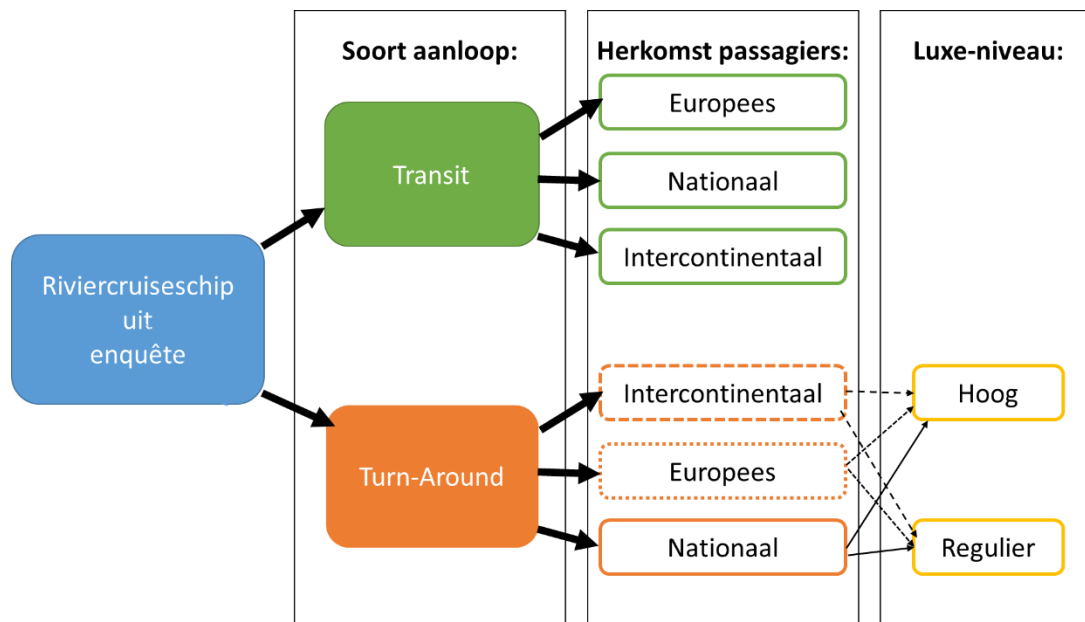
- Brandstof (kosten bepaald per schip)
- Walstroom (per aanloop)
- Water (per aanloop)
- Afval (per aanloop)
- Bestedingen bemanning (per aanloop)

Weging, segmentatie en opschaling naar populatie

De bestedingen van de passagiers uit de enquête worden opgeschaald naar alle passagiers van de geënquêteerde schepen. Dit gebeurt aan de hand van de bezettingsgraad uitgevraagd bij de cruisemanagers van de riviercruiseschepen. In de volgende figuur is de verdere segmentatie en opschaling naar de populatie schematisch weergegeven. De geënquêteerde schepen kunnen we onderverdelen in soort aanloop, transit of turn-around. Hierbij vindt al een deel van de segmentatie plaats van de herkomst van passagiers omdat het leeuwendeel op de turn-around schepen bestaat uit intercontinentale passagiers. Op transit schepen varen Europese, nationale én intercontinentale passagiers mee. Het is dus zeker van belang om de segmentatie ook op de aanlopen toe te passen. Vanuit de enquêtes is duidelijk geworden dat intercontinentale passagiers een significant hoger inkomen hebben en daardoor ook relatief meer uitgeven op bestemmingen. Een verdere segmentatie naar de herkomst van passagiers over de soort aanlopen geeft om bovenstaande reden dan ook een zuiverder beeld.

Tenslotte is er nog onderscheid te maken in het luxe-niveau op turn-around schepen, zie bijlage. Bepaalde rederijen bedienen de bovenkant van de markt met een daarmee gepaard gaande hoger luxe-niveau. De passagiers op deze luxere schepen geven per persoon meer uit vooral aan verblijf voor of na de riviercruisereis in Amsterdam. Het aantal passagiers op de luxere schepen ligt ook een stuk lager dan bij schepen met een lager luxe-niveau. Bij de transitschepen is het verschil in luxe-niveau een stuk minder groot en voldoet een onderverdeling op basis van herkomst van de passagiers.

Figuur 0-2 Segmentatie riviercruiseschepen en opschaling naar populatie



Bepaling bestedingen passagiers niet geënquêteerde bestemmingen

Bij de bestemmingen waarin geen bestedingenonderzoek is uitgevoerd nemen we de geënquêteerde schepen van Hoorn als uitgangspunt. Voor de bestemmingen Enkhuizen, Medemblik, Alkmaar en Den Helder lijkt deze methode plausibel omdat de schepen gemiddeld even lang op deze bestemmingen verblijven als in Hoorn. Het toeristisch programma komt ook enigszins overeen omdat ze dezelfde regio bedienen. De bestemmingen Haarlem en Zaanstad zijn echter wel verschillend van die van Hoorn vanwege de nabijheid tot Amsterdam en de langere verblijfsduur van de schepen op deze bestemmingen. Daarnaast speelt bij Haarlem mee dat schepen hoofdzakelijk deze bestemming aan doen als de Keukenhof is geopend en het gros van de passagiers hier een bezoek aanbrengt. De bestedingen van de passagiers in Haarlem en Zaanstad zijn om deze redenen opgehoogd.

Berekening economische impact

De totale bestedingen van de passagiers en de uitgaven van de rederijen vormen tezamen de directe economische impact van de riviercruisevaart in de ACP-regio. Dit totale directe bedrag moet dan nog een economische betekenis krijgen. De bijdrage van toeleveranciers aan de riviercruisevaart, de indirecte effecten, zijn hierin nog niet meegenomen. Deze indirecte effecten moeten uiteraard wel binnen de ACP-regio plaatsvinden. Verdere duiding kan gegeven worden door de toegevoegde waarde en werkgelegenheid te bepalen die voortvloeien uit de directe en indirecte bestedingen. De toegevoegde waarde bestaat uit lonen,

bedrijfswinsten en belastingen en is de maatstaaf die het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ook hanteert voor de bepaling van het bruto nationaal product.

De indirecte effecten, toegevoegde waarde en werkgelegenheidseffecten worden doorgerekend met een regionaal input-output model. In dit model is de economie ingedeeld in economisch relevante sectoren⁶ die de onderlinge relaties met elkaar weergeven op provinciaal niveau (Noord-Holland). De totale directe bestedingen zijn onderverdeeld per sector en creëren directe omzet en productiewaarde voor bedrijven (bijvoorbeeld hotels, busmaatschappijen of musea). Op basis hiervan kunnen de indirecte effecten worden bepaald voor de toeleveranciers aan de riviercruisevaart in de ACP-regio. Bijvoorbeeld de maakindustrie die bedden levert aan de hotels of een leasemaatschappij die bussen verhuurt aan de busmaatschappij.

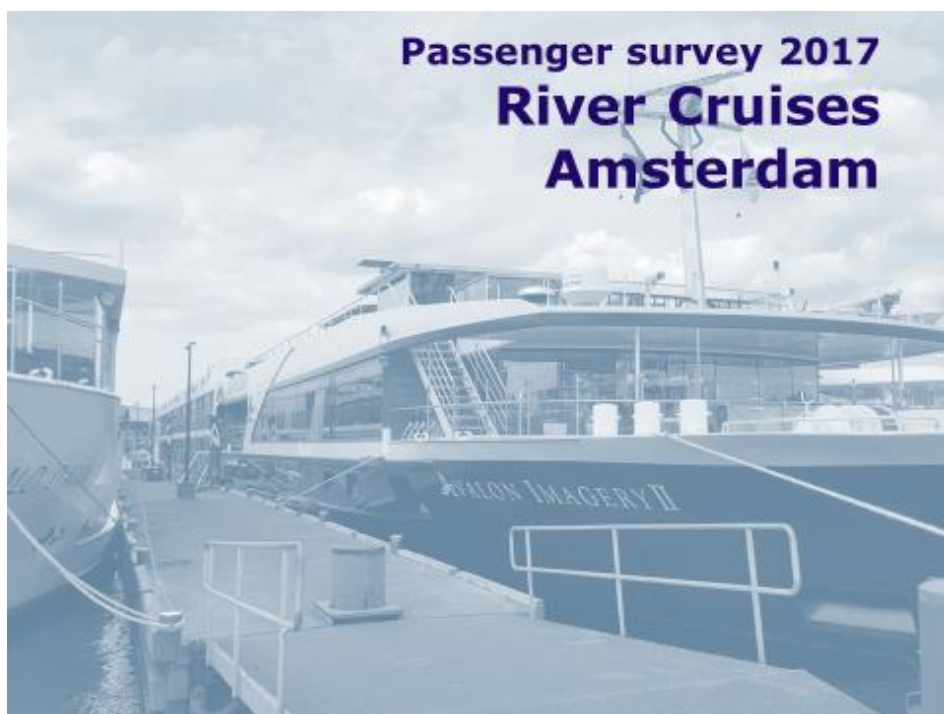
Als we de directe en indirecte omzet en productiewaarde per sector in beeld hebben, kan de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid worden bepaald. In essentie is de toegevoegde waarde het verschil tussen de verkoopprijs en de inkoopprijs van een bedrijf bestaande uit lonen, bedrijfswinsten en belastingen. Vanuit de directe en indirecte omzet en productiewaarde kunnen we ook het aantal banen per sector bepalen en het opleidingsniveau van deze banen.

⁶ Volgens de Standaard Bedrijfs Indeling (SBI) bepaald door het CBS

Bijlage: resultaten enquêtes

Amsterdam

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



Introduction + Methodology

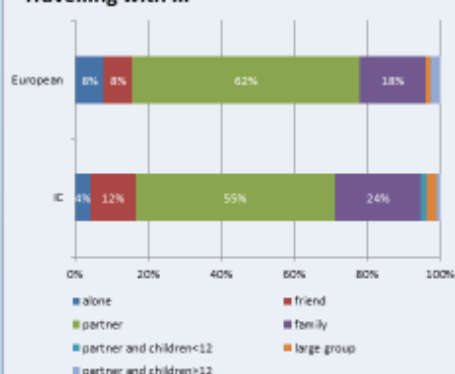
Goal

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

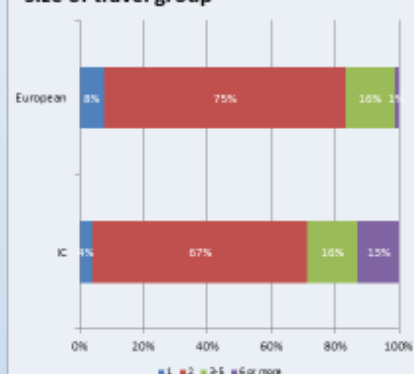
- Sample size: N = 954 (IC embark (397)+ IC disembark (480)+ European transit (77))
- Nr of ships: 26
- Nr of operators: 6
- Results weighed by: per ship: by hotel booking info from CD
- Mix f-to-f/written survey: majority written survey
- Survey period: July/September 2017

Profile

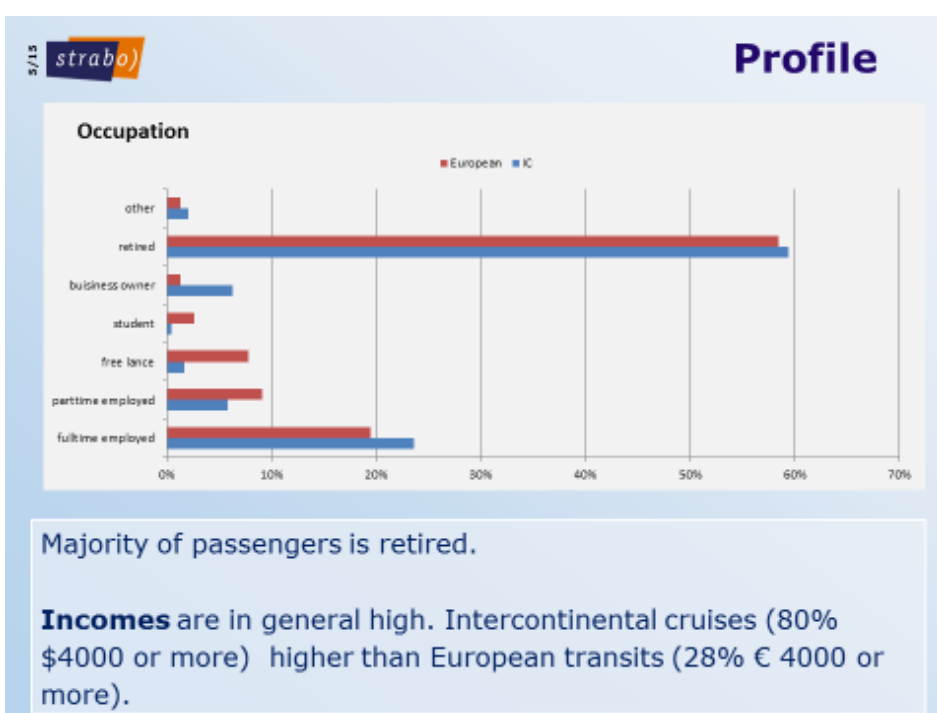
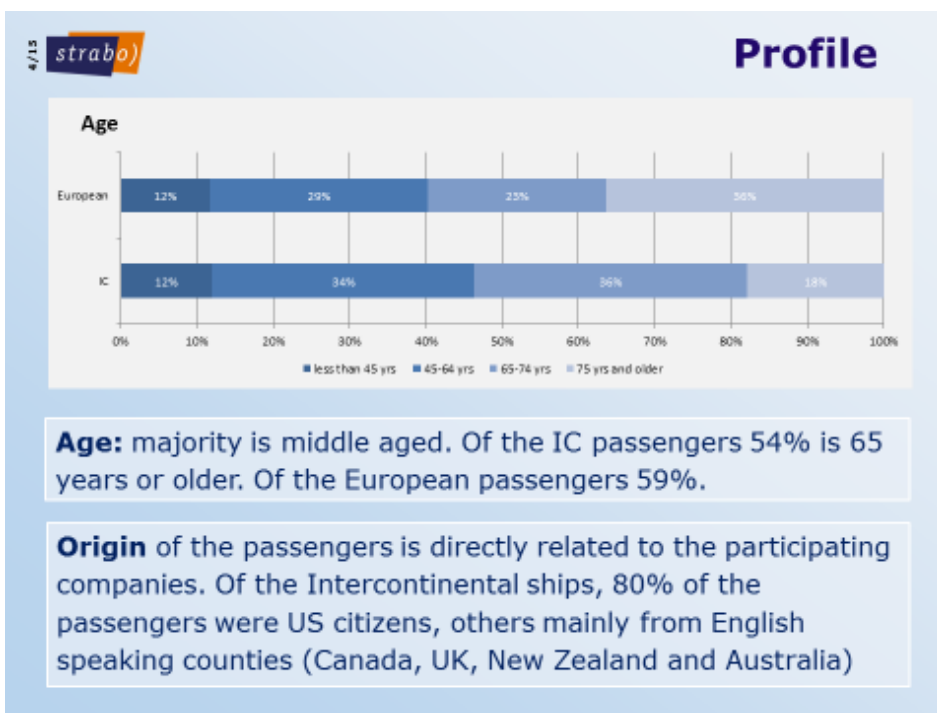
Travelling with ...



Size of travel group

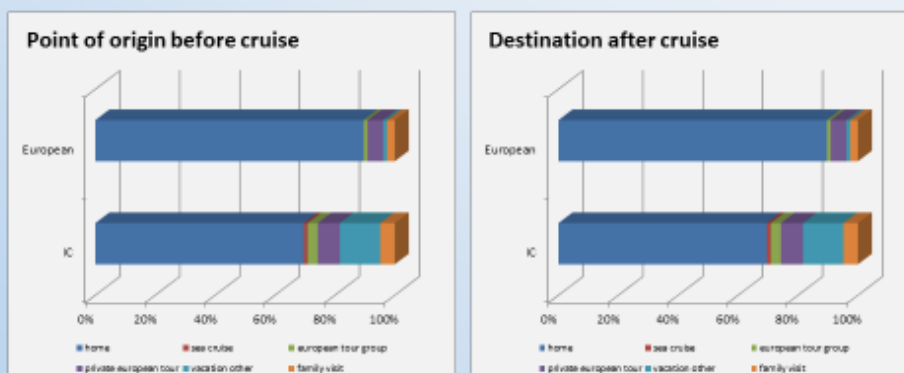


Most of the passengers are couples (man and wife) or friends. IC-passengers travel more in a family group than the European passengers.



6/15 strabo)

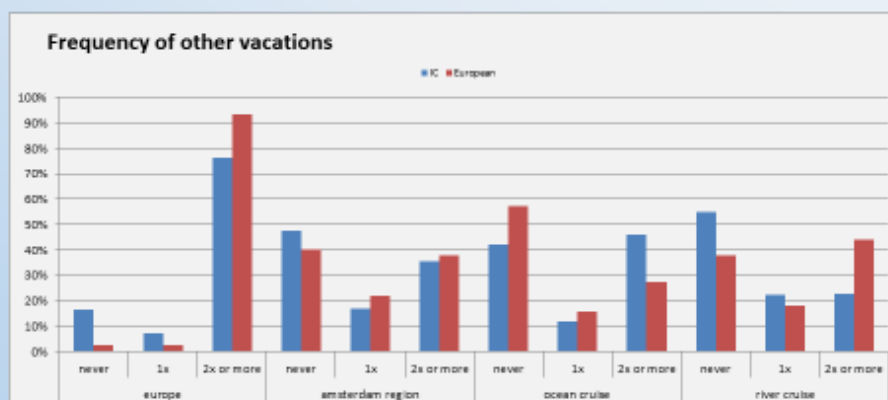
Travel pattern



80% of intercontinental passengers start from home, the others have a sea cruise, organized or private tour. After the cruise 30% combines the cruise with another vacation. The vast majority of the European passengers have no additional vacations.

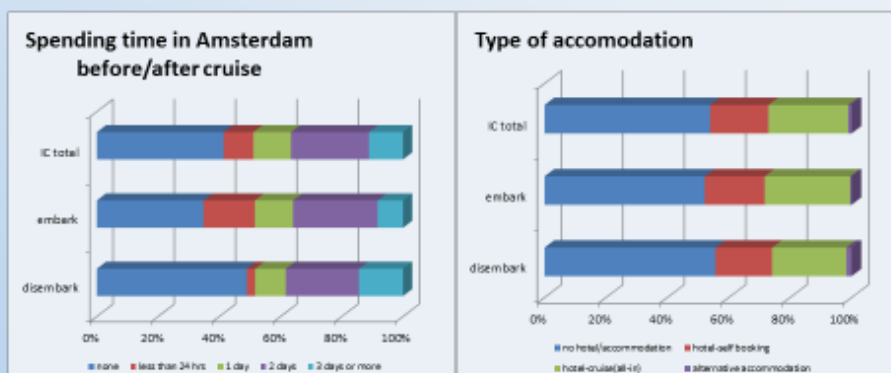
7/15 strabo)

Travel pattern



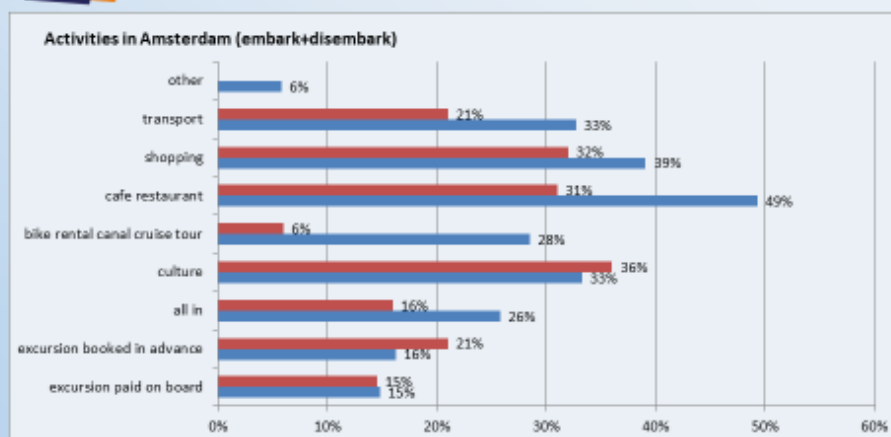
Intercontinental passengers have visited Europe before (85%), Amsterdam (35%) and did other sea cruises (45%) or river cruises (20%). Transit passengers are mainly Europeans, have more experience with river cruises (40%) but less with ocean cruises (<30%).

Activities in Amsterdam

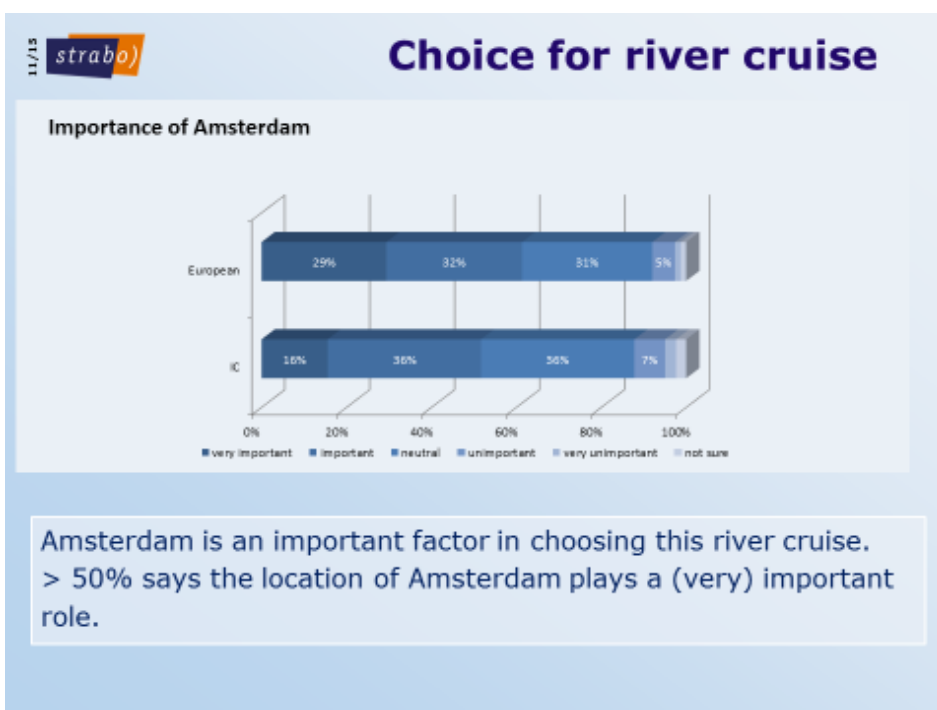
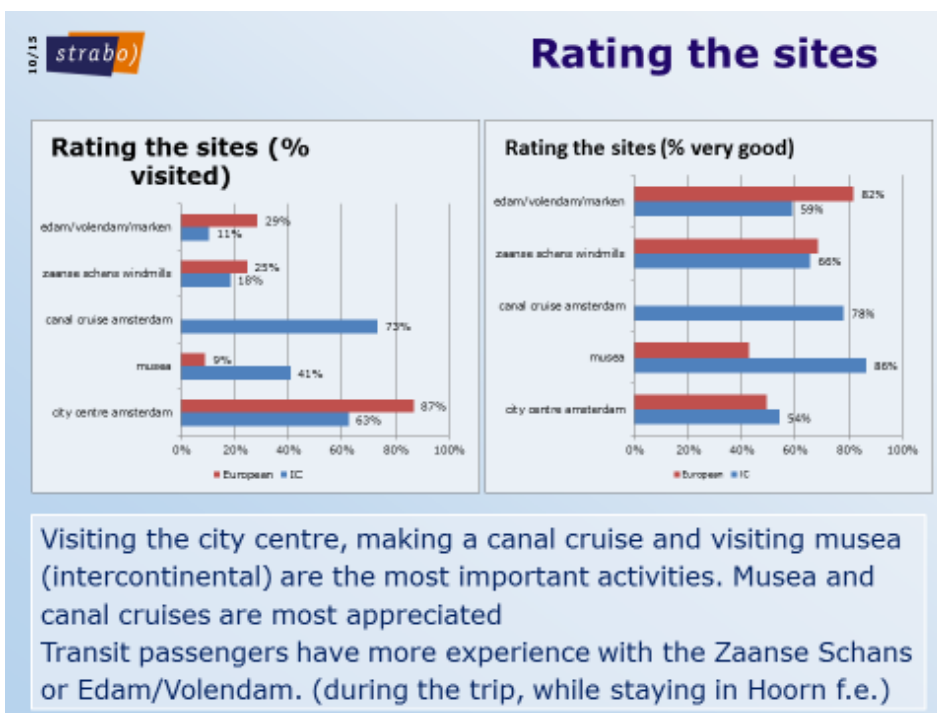


Half of the intercontinental passengers stay one day or more in Amsterdam.
46% book a hotel, either all in package or self booking.

Activities in Amsterdam



Embarking passengers have done more in Amsterdam than the disembarking passengers plan to do. In reality they probably will do more than they plan to do.

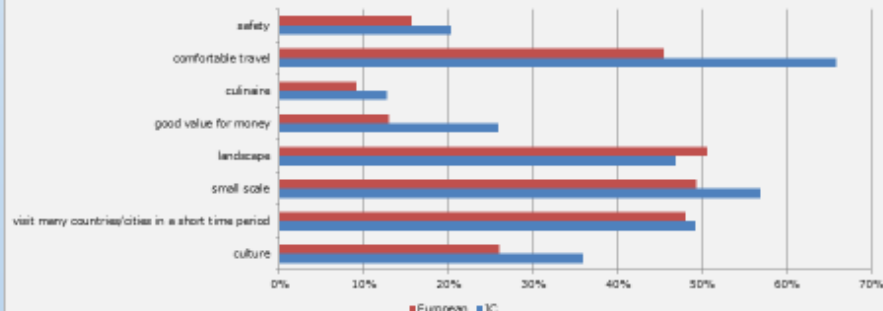


12/15



Choice for river cruise

Reasons choosing river cruise in general



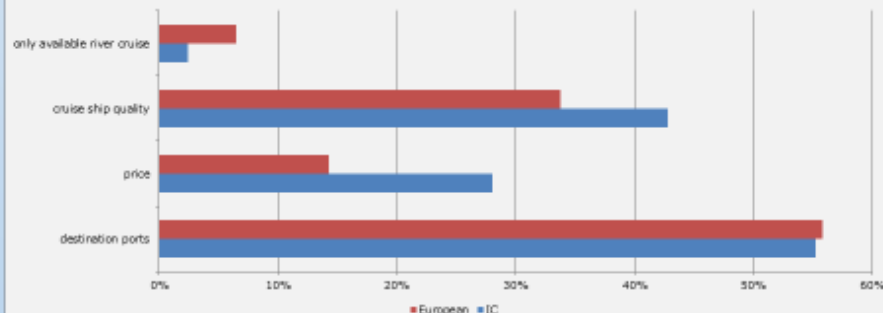
Comfortable travel, small scale groups and visiting many countries at the same time are the three main reasons for choosing a river cruise.
Culinary and safety reasons play a minor role.

13/15

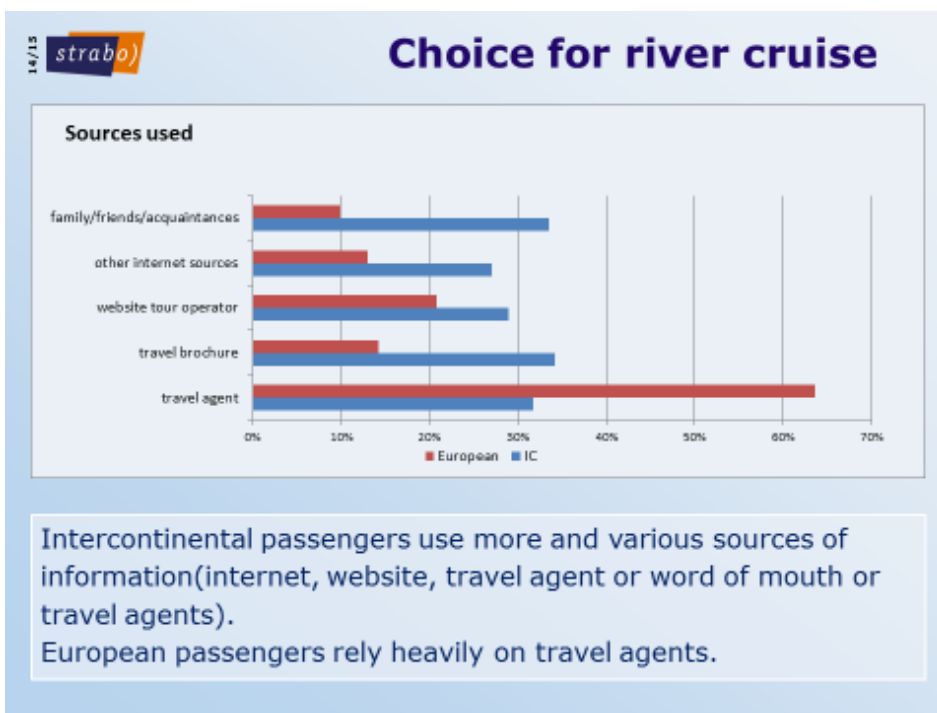


Choice for river cruise

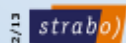
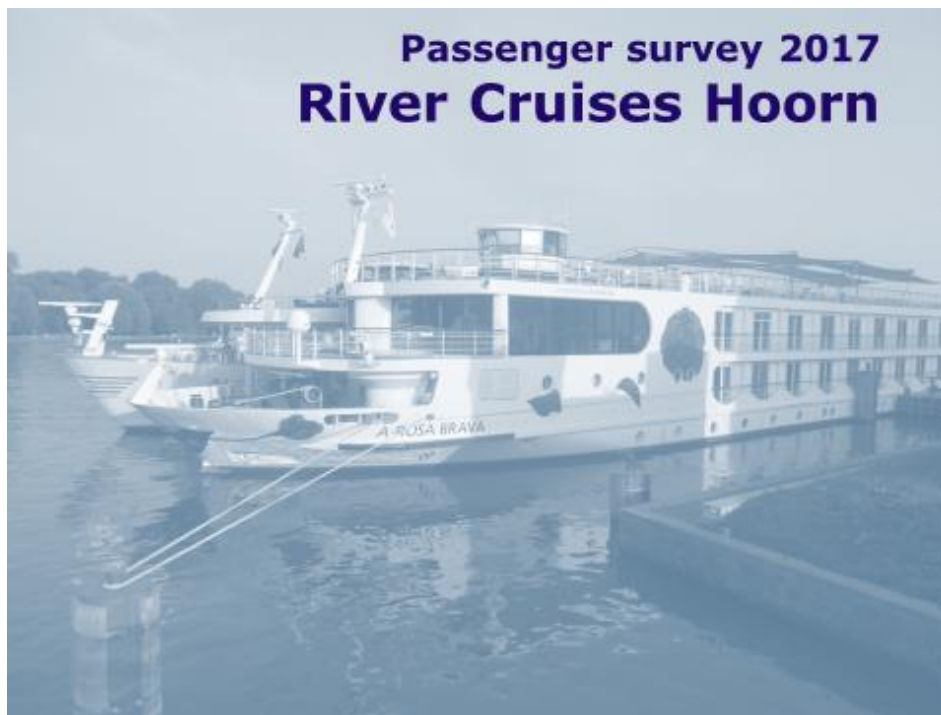
Reasons choosing specific river cruise



Destination ports and cruise ship quality are main reasons for choosing this specific cruise.
Price and availability play a lesser role.



Hoorn

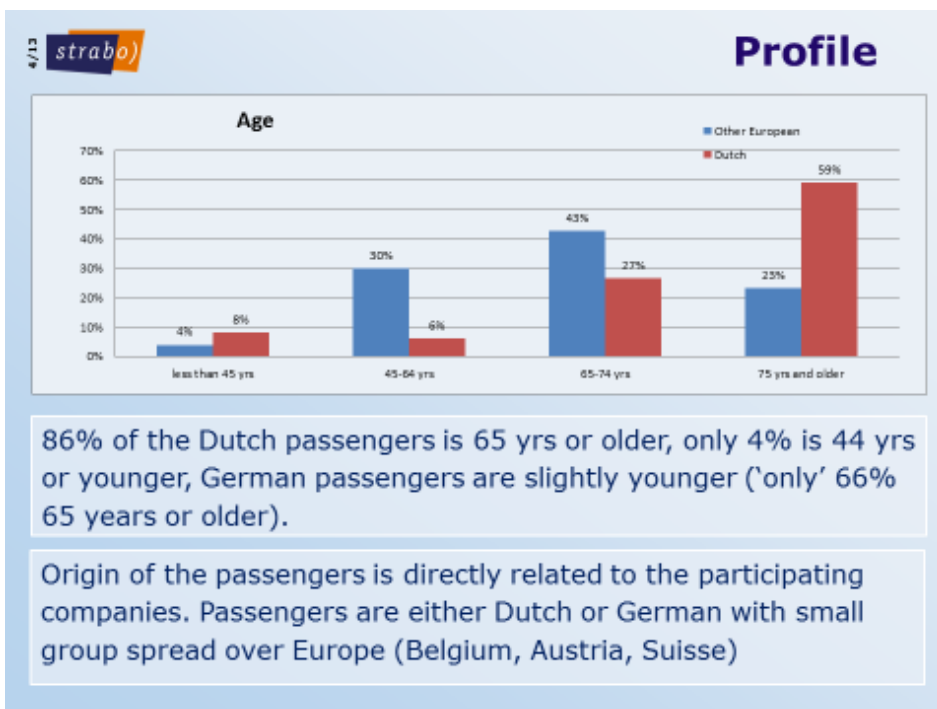
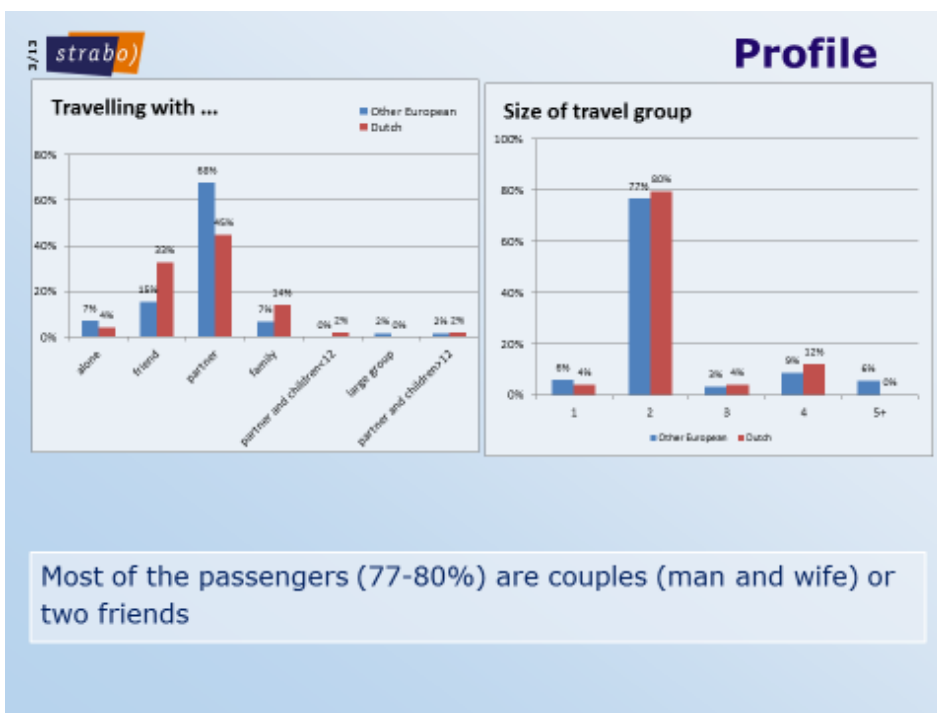


Introduction + Methodology

Goal

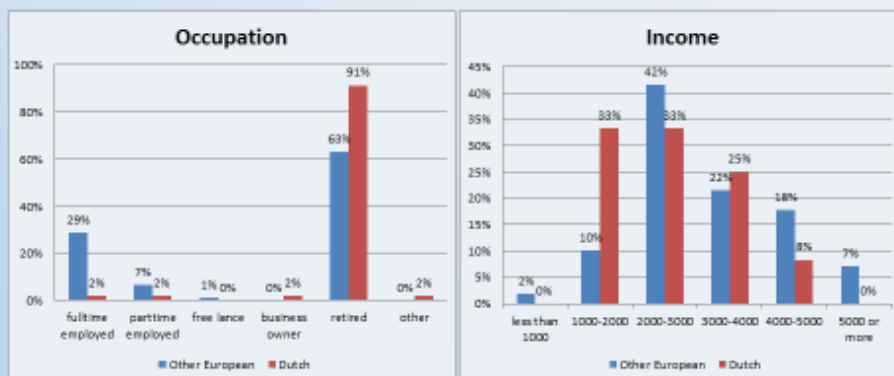
Insight in impact of river cruises on the Hoorn region economy. This means insight in the profile and activity pattern of river cruise passengers, their spendings and the role Hoorn plays in choosing a river cruise. Finally insight is gathered on the quality of the Hoorn region touristic product.

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



5/13 strabo)

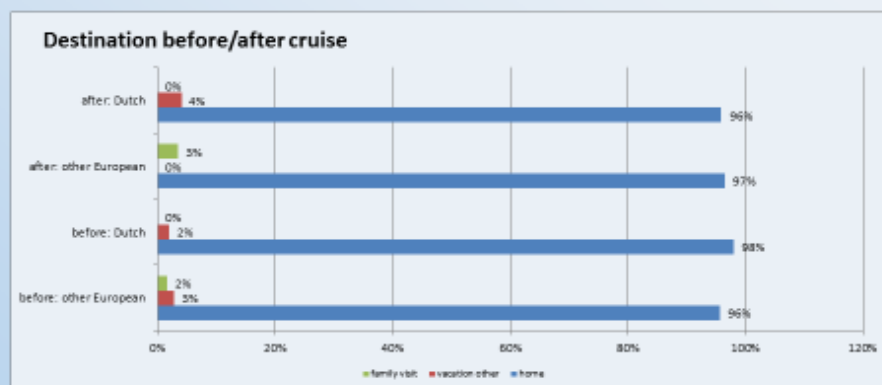
Profile



Vast majority of passengers is retired. Amongst other Europeans are more working people.
Incomes are in majority middle incomes. Dutch passengers have lower incomes than the other Europeans.

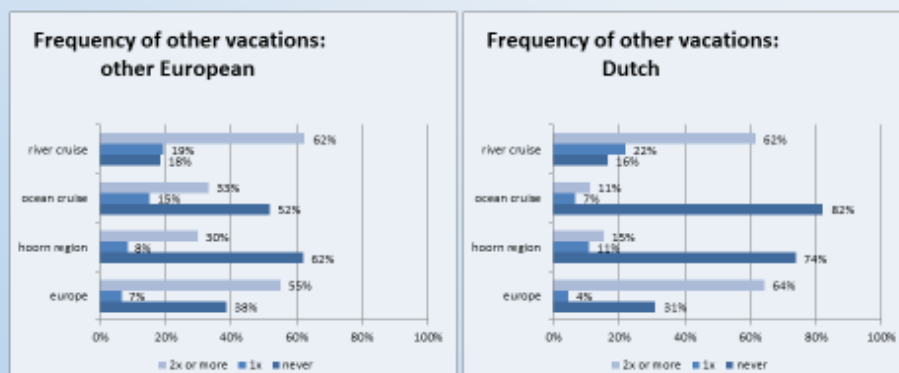
6/13 strabo)

Travel pattern



The vast majority of the transit passengers have no additional vacations. Only 2-4% doesn't go home straight after the cruise.

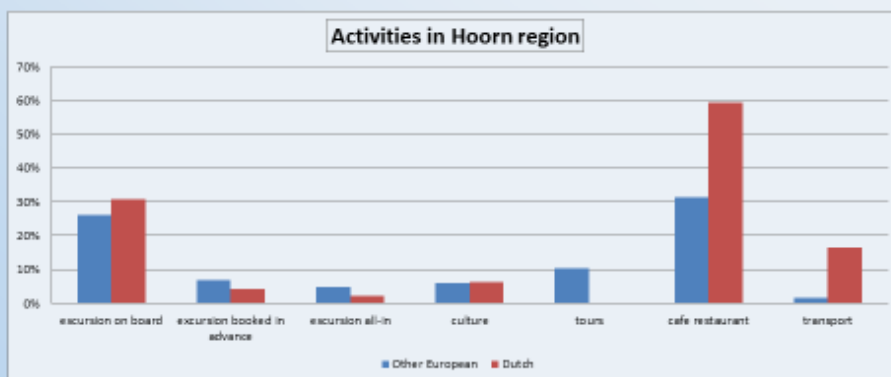
Travel pattern



They have a lot of experience with river cruises (only 16-18% first time) but less with ocean cruises (18% Dutch, 48% other Europeans).

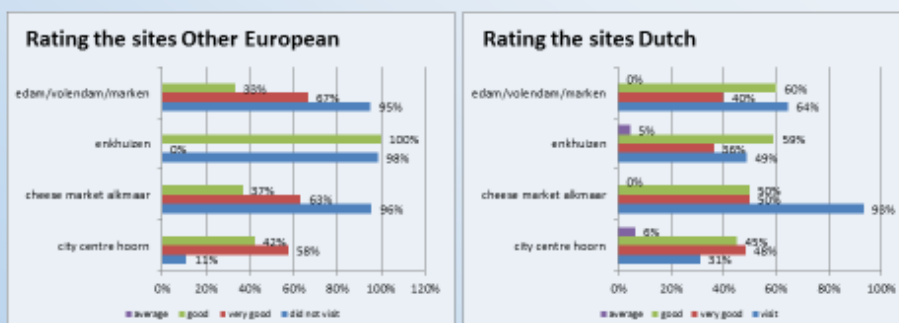
38% of the Dutch and 26% of the other Europeans have visited the Hoorn region before.

Activities in Hoorn



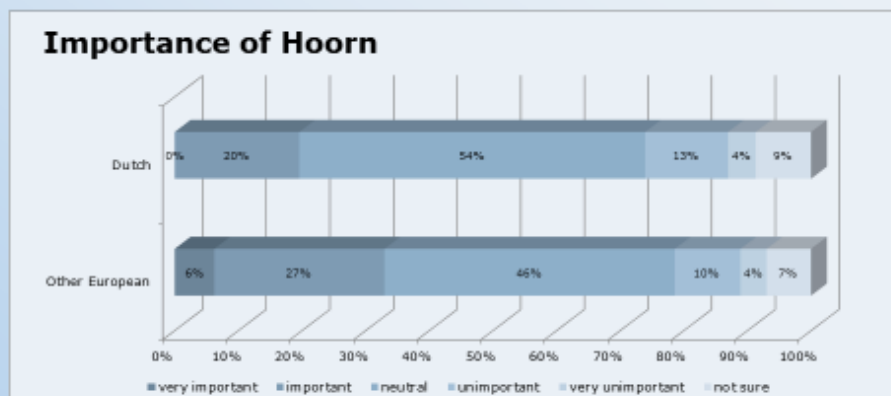
Visiting a café or restaurant, shopping and excursion are the main activities in the Hoorn region

Rating the sites



Dutch passengers have visited sites in the region. Appreciation is in general high (al good to very good). Hoorn is better appreciated than the other sites. Other Europeans only visited Hoorn. Appreciation is high.

Choice for river cruise



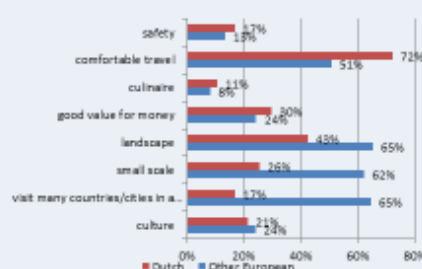
Hoorn is not an important factor in choosing this river cruise. 20 -33% says the location of Hoorn plays a (very) important role.

11/13

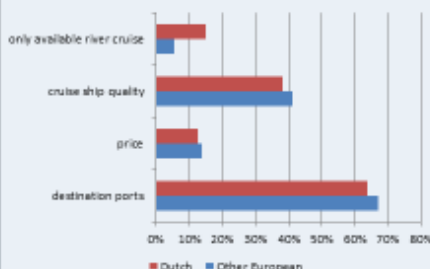


Choice for river cruise

Reasons choosing river cruise in general



Reasons choosing specific river cruise



Comfortable travel, landscape, small scale groups and visiting many places at the same time are the four main reasons for choosing a river cruise.

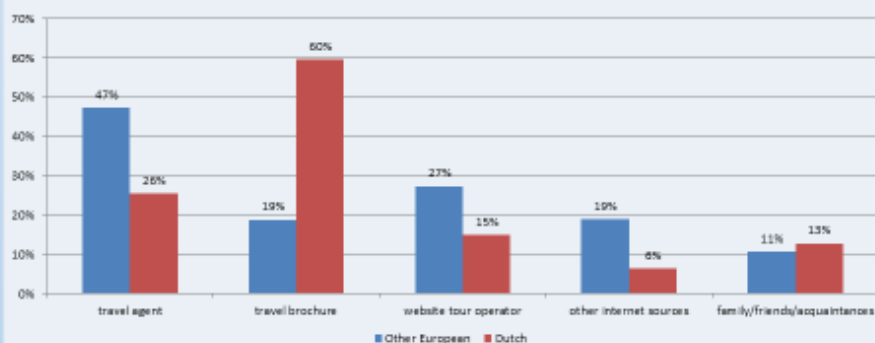
Destination ports and to a lesser degree cruise ship quality are reasons for choosing this specific river cruise.

12/13



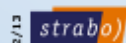
Choice for river cruise

Sources used for information



Other European passengers use more and various sources of information(internet, website, travel agent or word of mouth or travel agents) than Dutch passengers (mainly travel brochure).

Lelystad



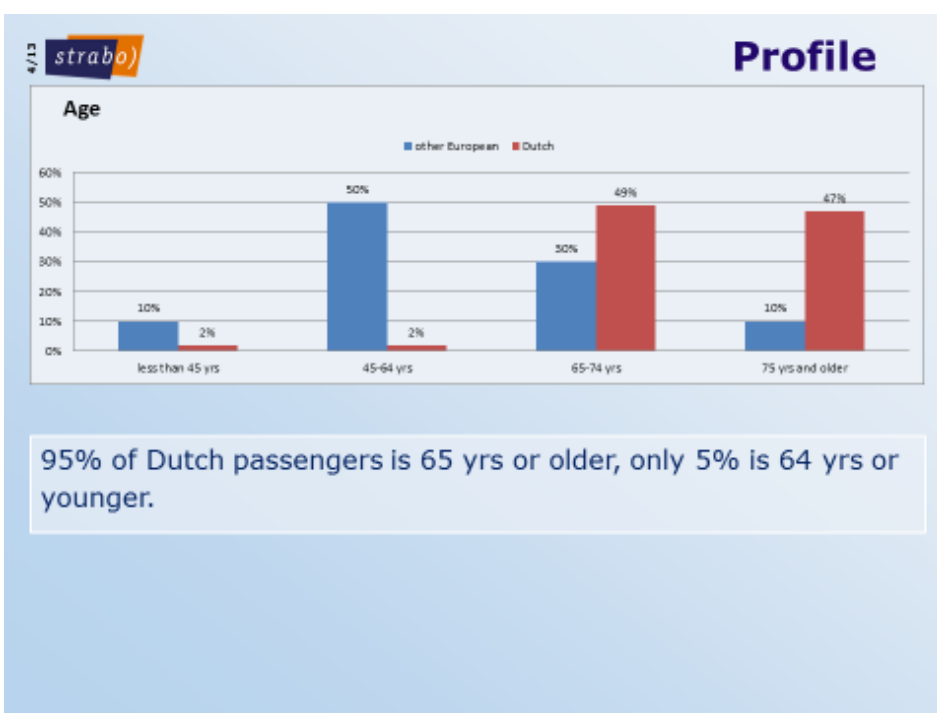
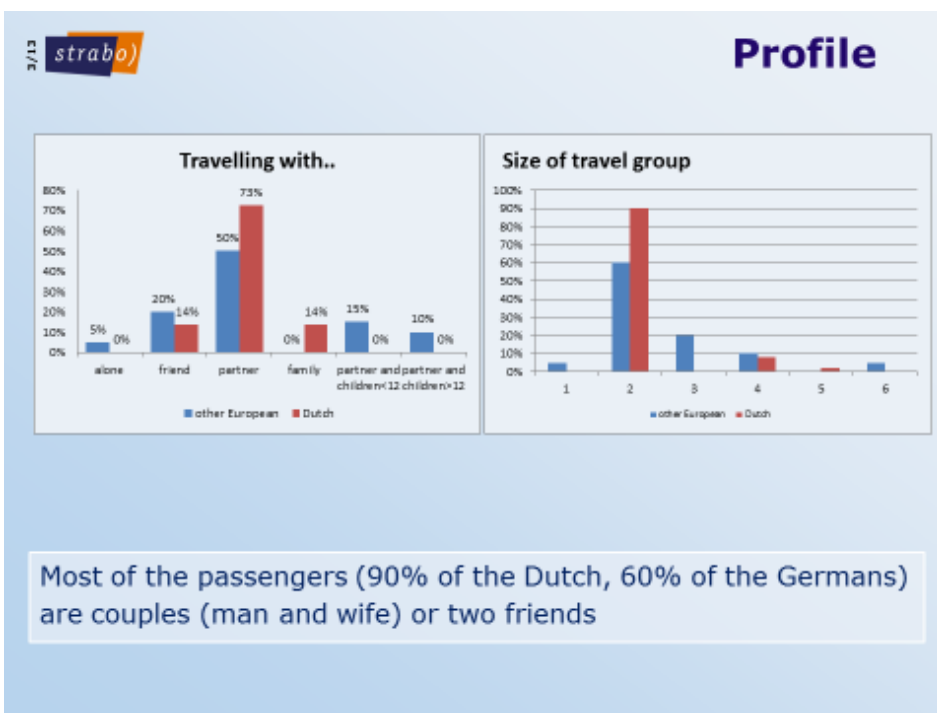
Introduction + Methodology

Goal

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

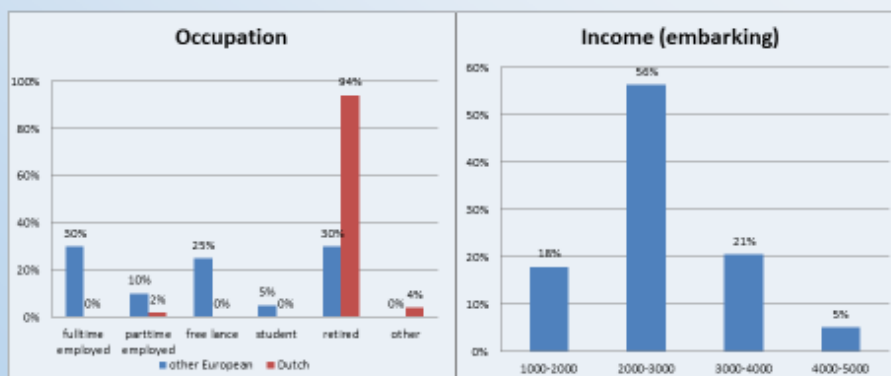
Due to unforeseen circumstances (late approval of the research, limited number of cooperating operators, limited number of available ships and one ship arriving too late to be able to do a survey) we managed only two ships and less than the planned 100 surveys.

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



5/13 strabo)

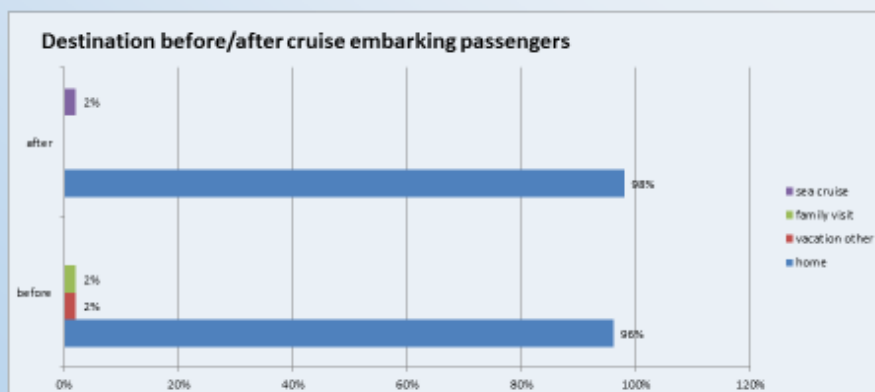
Profile



Vast majority of Dutch passengers are retired. German population is younger and more active.
Incomes (Dutch) are lower and middle incomes are dominant (56% between €2.000 and €3.000).

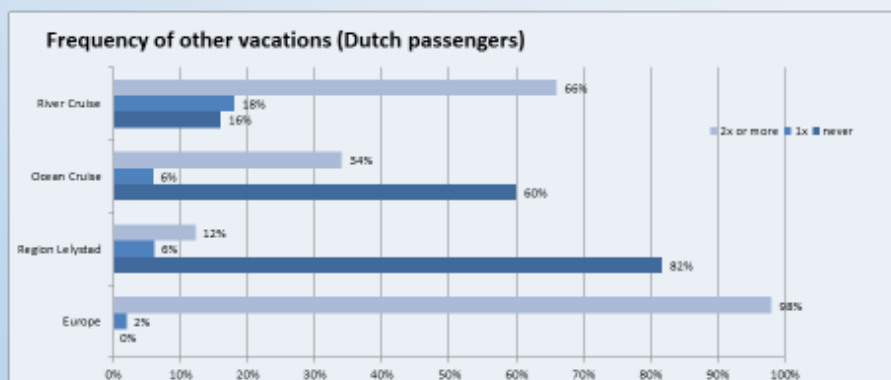
6/13 strabo)

Travel pattern (Dutch)



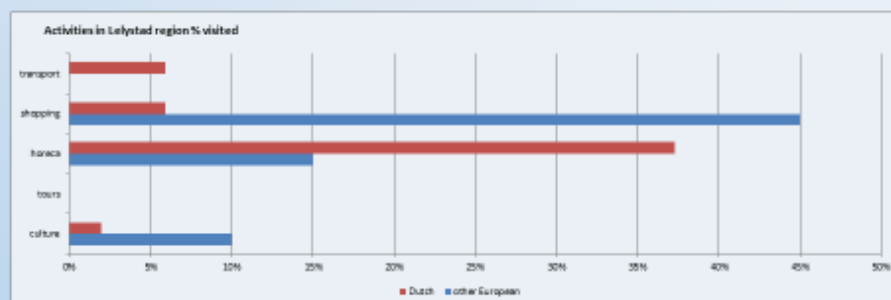
The vast majority of the Dutch passengers have no additional vacations. Only 2% doesn't go home straight after the cruise.

Travel pattern



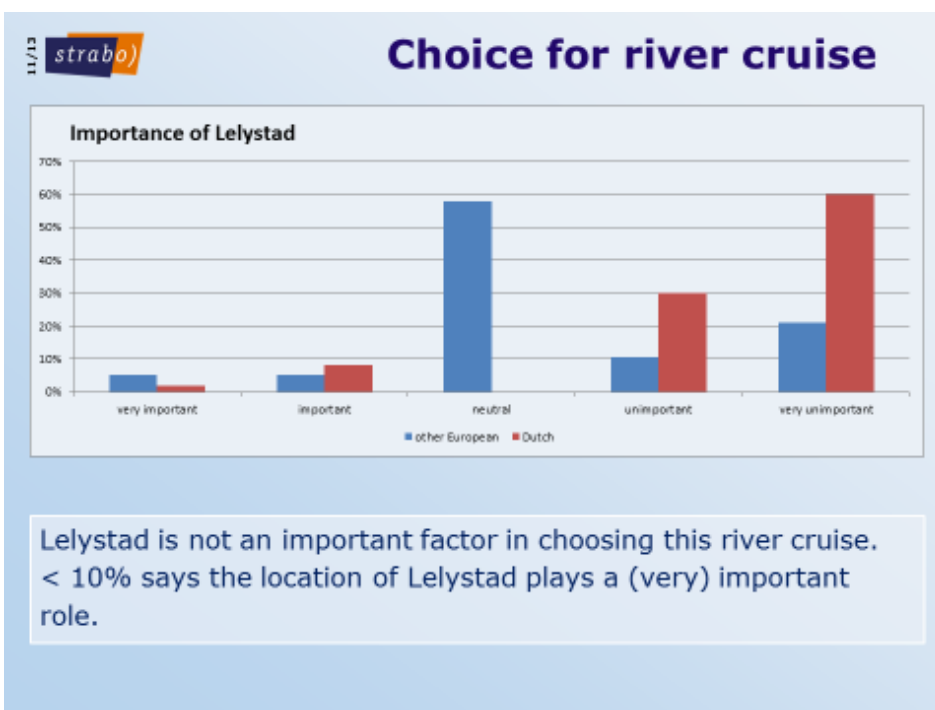
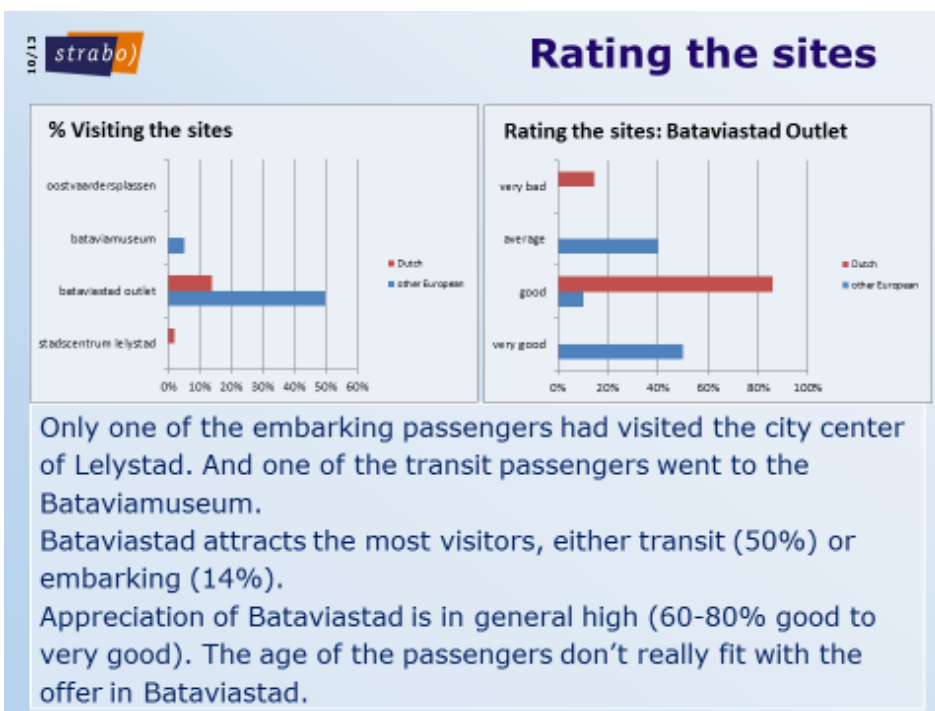
They have a lot of experience with river cruises (only 16% first time) but less with ocean cruises. Of the Dutch passengers only 18% has visited the Lelystad region before.

Activities in lelystad

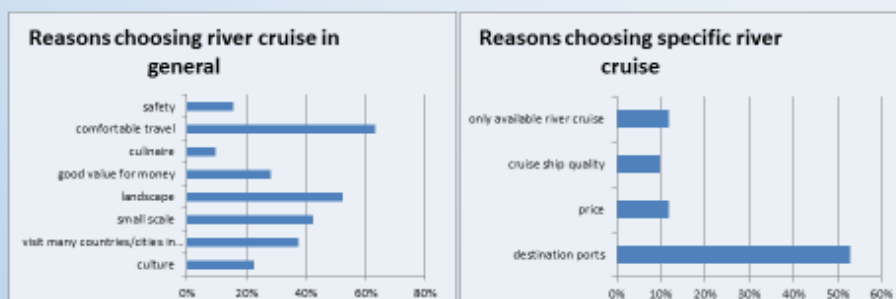


Visiting a café or restaurant, shopping and excursion are the main activities in the Lelystad region of the embarking Dutch passengers. More than normal because of a delay in the arrival of the ship in Lelystad.

German transit passengers had enough time to go shopping in Bataviastad Outlet



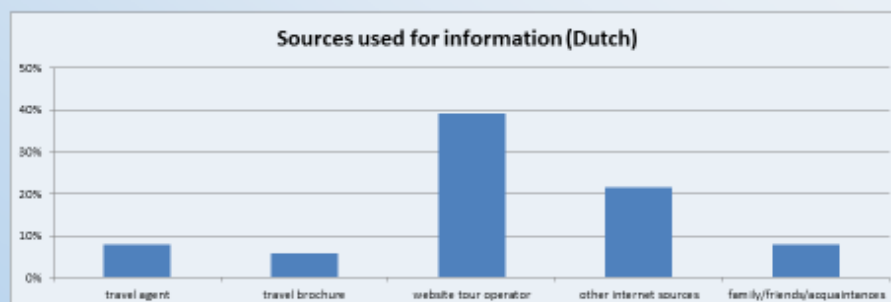
Choice for river cruise (Dutch)



Comfortable travel, landscape, small scale groups and visiting many places at the same time are the four main reasons for choosing a river cruise. Previous experience also plays a major role.

Destination ports and to a lesser degree price, cruise ship quality and availability are reasons for choosing this specific river cruise.

Choice for river cruise



For the (Dutch) embarking passengers, the internet is the main source of information (either the website of the operator or other sources). Travel agents are of no importance.