

Zonder schepen geen haven

Traditionele passagiersschepen betalen havengeld en (veelal) toeristenbelasting om een nacht in een haven te mogen liggen. Uit de haveninventarisatie van de BBZ uit 2023 blijkt dat de gemiddelde prijs voor een overnachting voor het gemiddelde charterschip van 32 x 6 meter met 24 personen € 83,59 bedraagt. Daarnaast bleek uit een enquête gehouden onder de gasten van de vloot dat zij in 2024 per dag gemiddeld € 32,63 aan de wal besteedden. (BBZ kerncijfers 2024). Met gemiddeld 24 personen aan boord betekent dit dus € 783,12 per dag per schip voor de plaatselijke horeca en detailhandel.

De opbrengsten van de charterschepen zijn wellicht niet voldoende om de kosten te dekken om een haven te runnen en in stand te houden, maar er moet verder worden gekeken dan alleen naar de financiën. Friso de Zeeuw (praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling van de faculteit Bouwkunde aan de TU Delft) gaf op het door de BBZ georganiseerde havensymposium in 2012 aan: De meerwaarde van deze schepen moet je niet proberen uit te drukken in geld. Iedereen ziet en voelt dat schepen aantrekkingskracht uitoefenen op het grote algemene publiek. Op ansichtkaarten van de stad liggen de zeilschepen aan een levendige kade, met een woud aan masten en hier en daar een zeil dat te drogen hangt. Het is het beeld dat mensen aanspreekt en trekt. Dat hoeft je niet uit te drukken in geld. Eric van Hooydonk, professor in de rechten aan het Maritiem Instituut van de Universiteit Gent noemt dit 'the soft value of seaports'.

De schepen en de haven in een stad of dorp met een rijke maritieme geschiedenis vormen als het ware het DNA van die plek. De schepen vormen de link met deze geschiedenis. Daarnaast herstellen ze de verbinding tussen bewoners en de steeds meer uit het zicht rakende maritieme sector. In bijna alle steden verdwijnt de bedrijvigheid in havens uit het centrum naar (industrie)havens aan de randen. De traditionele schepen daarentegen liggen vaak vol in het zicht en trekken de aandacht van bewoners, passanten en toeristen. Door de bewegingen van aankomende en vertrekkende schepen ontstaat er weer een levendige haven, een aantrekkelijk schouwspel om naar te kijken. Veel steden profileren zich dan ook als havenstad en maken gebruik van dit havengezicht. Een haven met een diversiteit aan schepen zorgt voor een uniek beeld en voor een toeristische meerwaarde. Zo blijkt dat onroerend goed rond een haven en in een historische binnenstad meer waard is. Op sites als Funda wordt 'zicht op de haven' als pré genoemd bij de verkoop van een huis.

Door het havenbezoek in het algemeen en de chartervloot in het bijzonder is er meer draagvlak voor extra voorzieningen in de stad, zijn er meer winkels (in een historische binnenstad wordt 3-5 maal zoveel uitgegeven bij funshoppen) en is de diversiteit aan horecagelegenheden groot. Dit is uiteraard ook in het voordeel van de bewoners, een culturele uitwisseling maakt het leven aangenaam en spannend.

Maar er zijn nog meer voordelen: heel veel mensen uit binnen- en buitenland komen via de chartervaart in aanraking met een stad. Vaak komen zij weer terug. Verder kan door middel van oude havens en havenfeesten het belang van de scheepvaart gemakkelijk verteld worden, leveren verlichte schepen een mooi plaatje in de winter op, en ze zorgen voor direct en indirecte werkgelegenheid.

De conclusie: wees als stad trots op deze vloot in de haven. De chartervaart is als onderdeel van het varende erfgoed een uniek onderdeel van het totale havenproduct en daarmee heel belangrijk voor gezelligheid, omzet en vastgoed waarde. En er liggen ongetwijfeld nog veel meer kansen als we nog meer naar elkaar luisteren en samenwerken