

Enkhuizen laat zien hoe vaart en wal ineengrijpen

Een oude haven is een keus

Door Sander Klos

Je moet een haven niet kapot rekenen met kosten-batenanalyses, maar vertrouwen hebben in de meerwaarde. Die is vaak niet in cijfers uit te drukken. Dat Enkhuizen alleen al aan de afvalinzameling van charterscheperen (90.000 euro) meer kwijt is dan aan havengeld binnenkomt (75.000 euro), is volgens wethouder Hendrik Boland geen reden de haven de rug toe te keren. Dat zei hij op een BBZ-minisymposium over het belang van oude havens tijdens de beurs Klassieke Schepen.

'Niet overdreven zoeken naar harde cijfers'

Gast spreker Friso de Zeeuw, directeur bij projectontwikkelaar Bouwfonds Ontwikkeling, onderstreepte dat het goed is als een branche eigen cijfers heeft over omzetten en toegevoegde waarde door bestedingen van gasten bij de middenstand. Hij waarschuwde daarin niet te ver te gaan. 'In de hoek van de monumenten en het groen zoekt men harde cijfers. En verschijnen rapporten met toch wat belachelijk klinkende claims als "meer groen leidt tot minder verzuimuren". Dat

is een vorm van technocratisering van bestuur, terwijl het bij dit soort dingen gaat om de betekenis die je er zelf aan geeft. Staar je ook niet blind op vastgoedwaardes.' Dus minder met cijfers smijten, maar je netwerk goed gebruiken. 'De meeste beslissers in Nederland zijn makkelijk te bereiken. Laat hun sfeer en beelden zien. Speel in op hun emoties.'

Enkhuizer keus

Boland, zelf afkomstig uit de zeil-

chartervaart, haalde een wethouder uit Nijefurd aan, die in de jaren '80 meende dat 'die chartervaart wel weer over ging'. Maar een gemeente als Enkhuizen besloot in de jaren '90 zijn ligging en historie te gebruiken om een A-locatie voor de watersport te worden. 'Een haven met alles, maar niet per se van een hoog niveau.'

Die haven had capaciteitsproblemen en investeerde met hulp van de provincie in een speciale charterhaven aan de Gependam, voorzien van moderne voorzieningen voor stroom en afvalverwijdering. De multifunctionaliteit van de dam blijkt onder meer uit het feit, dat hij ook jaarlijks de beurs Klassieke Schepen herbergt.

Modern en historisch

Intussen heeft de gemeente, na onderzoek onder de burgerij, bepaald dat Enkhuizen in 2030 'modern met een rijke geschiedenis als waterstad' moet zijn. 'Daarbij zijn het water en de havens kernkwaliteiten.' Het leidde tot een nieuw bestemmingsplan voor binnenstad en havens. 'Met de binnenhavens als kern waar omheen je leeft. De chartervaart draagt bij aan je lokale identiteit. Met havenfeesten, gezelligheid ('s winters lampjes in het tuig) en toeristische waarde. En via schepen kun je werken aan re-integratie van jongeren, behoud je historische kennis en vakmanschap en leg je de basis voor maritieme

scholing, want opvarenden van de chartervloot stromen makkelijker door naar andere soorten scheepvaart. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) onderkent dat effect en vindt het meevaren op zeezeilschepen en de zichtbaarheid van historische schepen in stadskernen van belang.'

Burger betrekken

Boland hield de vloot ook een spiegel voor. 'Pas op dat je niet teveel afkeert van de burgers. Nodig omwonenden uit voor je open dag, probeer de historie van je schip in de context van de stad beter te vermarkten, zoals ze elders in museumhavens doen. En ik zie op Monumentendag graag ook varende monumenten meedoen.'

Dat erbij betrekken van de burens, riep de vraag op, hoe dat te doen?

De Zeeuw: 'Zoek een of twee woordvoerders met diplomatieke gaven, die in staat zijn aan te bellen en vragen te stellen. Schippers zijn soms vrijgevochten types en de kans bestaat, dat één of twee het verpesten voor de anderen. En aan de wal heeft elke buurt ook wel een zeikerd of een prinses op de erwt. Probeer die te omzeilen.'

Westwal terug?

Caspar Mooyman vroeg zich af wat de IJsselmeergemeenten op dit vlak nog doen.

Boland: 'De Vereniging van Zuiderzeegemeenten bestaat nog en ik heb

Miljoenenbedrijf

BBZ-directeur Jaap Baalbergen meldde, dat de 435 Nederlandse charterscheperen vorig jaar bijna 56.000 vaardagen met circa 300.000 gasten maakten. Bij elkaar goed voor 1,4 miljoen gastdagen. De vloot biedt ruim 1100 voltijds banen.

De omzet van de schepen beliep 60 miljoen euro, de bestedingen aan de wal 4,3 miljoen en aan havengeld en belastingen droegen ze 2,7 miljoen af. Voor Enkhuizen alleen bedraagt de totale omzet 2,6 miljoen per jaar.

Baalbergen hield de tientallen vertegenwoordigers van havens rond het IJsselmeer voor dat de BBZ met een eenvoudig model de baten van de chartervaart in hun gemeente voor hen kan berekenen.

Liesbeth Schepers van Amsterdam Cruisepoort rekent bijvoorbeeld met daguitgaven van 67 euro per gast (inclusief excursies, vervoer en entree van evenementen). 'Een cruiseschip geeft 1550 euro per dag uit, een motorcharterschip 855 euro.'

het idee dat enig elan terugkeert. Zo zijn er plannen de Westwalbotterwedstrijden nieuw leven in te blazen. Maar het is lastig dat die gemeenten in verschillende provincies liggen en bovendien heeft het kabinet weer plannen voor provinciale herindelings.

De Zeeuw: 'De decentralisatie van taken richting gemeenten, met minder geld, vraagt veel van ze. Het gevaar is, dat daarbij eerder aandacht uitgaat naar bijvoorbeeld sociale uitgaven dan naar het onderhoud van een haven of kade.'