

*Concept*

## **De haven van Muiden**

**Open, uitnodigend en  
passantvriendelijk**

**INHOUDSOPGAVE**

<b>Inleiding.....</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1 Doelstelling.....</b>	<b>4</b>
<b>Hoofdstuk 2 Muiden nu en straks.....</b>	<b>5</b>
2.1 Huidige situatie.....	5
2.2 Doelgroepen.....	5
2.2.1 Chartergasten.....	5
2.2.2 Watersporters.....	6
2.3 Scenario.....	6
2.3.1 Koninklijke Nederlandsche Zeil en Roeivereeniging.....	6
2.3.2 Stichting Jachthaven.....	7
2.3.3 Chartervloot.....	7
2.3.4 Zeilers en Motorvaarders in het centrum.....	8
2.3.5 Havenmeester.....	8
2.4 Snelle tussenoplossing.....	8
<b>Hoofdstuk 3 Financiering en subsidies.....</b>	<b>10</b>
3.1 Inschatting kosten en opbrengsten drijvende steiger.....	10
3.1.1 Scenario 1.....	10
3.1.2 Scenario 2.....	10
3.1.3 Saldo.....	11
3.2 Inschatting kosten en opbrengsten nieuwe stichtingshaven (oude haven KNZ&RV) maritiem centrum.....	12
3.2.1 Scenario's.....	12
3.2.2 Kosten maritiem centrum.....	12
3.3 Passanten in centrum.....	13
3.4 Toeristenbelasting.....	13
3.5 Havengeld Chartervloot.....	13
3.6 Totaaloverzicht – Jaarlijkse kosten.....	14
3.7 Financieringsoverzicht.....	15
<b>Hoofdstuk 4 Stappen.....</b>	<b>17</b>
<b>Hoofdstuk 5 Contactenlijst.....</b>	<b>18</b>

## INLEIDING

De basis voor dit Realisatieplan is enige jaren geleden gelegd door middel van studies die verricht zijn door Kolpron en de TU Delft. De uitkomsten van deze onderzoeken waren positief ten aanzien van de potenties van Muiden in vele opzichten. Het verzilveren van dit potentieel vereist echter een intensieve samenwerking tussen alle betrokkenen: ondernemers, inwoners, gemeente, et cetera.

In dat kader is Muiden Vesting opgericht. Een initiatiefgroep van ondernemers in Muiden heeft de handen ineen geslagen om te komen tot verbeteringen in het toeristisch/recreatieve product van Muiden. De oorspronkelijke initiatiefgroep is uitgegroeid tot een hechte groep van zo'n twintig leden die zich, verdeeld over drie werkgroepen, met drie hoofdonderwerpen bezig houden: Water (het aantrekken van meer passanten op zeil- en motorschepen naar Muiden), Verkeer/Parkeren (afwikkeling van de bezoekersstromen naar Muiden) en Productontwikkeling.

De doelstellingen van Muiden Vesting zijn:

Door goede samenwerking tussen alle betrokken organisaties opstellen van een werkplan waarmee de juiste bezoekers (toeristen/recreanten) op de juiste momenten Muiden op een prettige manier kunnen bezoeken zonder al te veel overlast voor de inwoners van Muiden.

Elke werkgroep stelt een Realisatieplan op, waarin de voorgestelde maatregelen beschreven worden. De kosten van de realisatie van deze maatregelen en de financiering daarvan is een onderdeel van elk Realisatieplan.

Dit Realisatieplan Water is concreet gericht op implementatie van het ontwikkelingen van extra passantenplaatsen en de toegankelijkheid van de haven verbeteren. De kosten en financieringsmogelijkheden van de verschillende planonderdelen komen aan de orde, evenals een tijdplanning voor de realisatie.

## **HOOFDSTUK 1                    DOELSTELLING**

De doelstelling van het implementatieplan is om binnen de kortst mogelijke termijn een uitbreiding van het aantal passantenplaatsen in Muiden te realiseren, waardoor meer mensen Muiden bezoeken. Deze toename van het aantal bezoekers leidt tot hogere bestedingen, hetgeen gunstig is voor zowel inwoners als ondernemers van Muiden. De inwoners profiteren van een toename van voorzieningen in de stadskern, met meer kwaliteit en beter gereguleerde bezoekersstromen, de ondernemers hebben een bredere basis voor een gezonde bedrijfsvoering.

## HOOFDSTUK 2 MUIDEN NU EN STRAKS

Inwoners, ondernemers en politiek van Muiden zijn het erover eens dat de haven van Muiden in het generale belang meer toegankelijk gemaakt moet worden voor watertoeristen. Om daartoe te komen dient op de eerste plaats inzicht te worden verkregen in de aard van het toerisme, om hoeveel watertoeristen het gaat en op welke plekken er ruimte kan worden geschapen. De Werkgroep Water van 'Muiden Vesting' heeft veel onderzoek gedaan en presenteert hier de uitkomsten.

### 2.1. Huidige situatie

Aan het hele IJsselmeer is er geen mooiere locatie dan Muiden, betrekkelijk gunstig gelegen in het centrum van het land. Muiden behoort bovendien tot het rijkste gebied van Nederland; tussen Bloemendaal en het Gooi vindt de grootste economische activiteit plaats en is er de grootste concentratie van banken.

Dat Muiden daarvan tot op heden nog niet de vruchten heeft geplukt, heeft te maken met haar naar binnen gerichte aard. Gelukkig heeft het huidige Gemeentebestuur die beperking gezien en besloten een meer extravert beleid in te zetten. Overigens met een open oog voor het behoud van het historische perspectief. Hoewel 'Muiden Vesting' vooral een particulier initiatief is, heeft het College van Burgemeester en Wethouders zich dan ook met grote instemming achter de initiatieven van 'Muiden Vesting' opgesteld.

De haven van Muiden is fijn maar klein en redelijk vol. Op dit moment is er weinig plek voor bezoekers vanaf het water. Ze komen dus ook nauwelijks of niet, omdat het risico te groot is dat er geen passantenplaats beschikbaar is. Terwijl landelijk is geconstateerd dat aantallen en bestedingen van watertoeristen de afgelopen jaren flink is gestegen, bleef Muiden daarbij achter. In 2003 waren er bij de Koninklijke ongeveer 3.600 passanten, bij de Stichting naar eigen zeggen 5.000 en de schatting van de Schippersvereniging die lege plekken open stelt voor passanten gaat het om ongeveer 4.000 bezoekers. In totaal een kleine 13.000 passanten, voornamelijk vanaf het Markermeer.

De haven van de Koninklijke heeft 180 ligplaatsen en de Stichting 50 plaatsen. Bij Van der Vliet liggen nog eens een kleine 20 boten. Het grootste deel van de oostelijke kade is verpacht aan de Schippersvereniging die een deel van zijn schepen daar legt als er niet wordt gevaren. Aan de overkant bij Van der Vliet liggen twee schepen van de Muider Compagnie. De kade bezuiden de sluis zijn eveneens verpacht aan de Schippersvereniging die ook daar de eigen schepen legt. Pas als de schepen van de Schippersvereniging varen ontstaat er substantieel plek voor de watersporters. De haven is onhandig ingedeeld.

In 2003 zijn er in totaal 29.965 sluisbewegingen geteld. Dat betekent dat er ook van en naar de Vecht een druk verkeer is van schepen. Ook hier betreft het veel passanten die ten noorden of zuiden van de sluis een plaats zoeken. De Wethouder van Verkeer in de Gemeente Muiden wil terecht het aantal sluisbewegingen zoveel mogelijk terugdringen.

### 2.2. Doelgroepen

Een haven als Muiden is aantrekkelijk voor zeer gevarieerde groepen bezoekers vanaf het water. Het gaat om zeilers, motorvaarders en gasten van de (traditionele) chartervaart vanaf de Vecht en het Markermeer. Meer specifiek om dagpassanten (aanleggen, museum/terras/restaurantbezoek, vertrekken) en passanten die in Muiden één of meerdere keren willen overnachten.

#### 2.2.1. Chartergasten

Chartergasten die in Muiden opstappen of overnachten, hebben over het algemeen eigen catering aan boord. Dit laatste is doorgaans een essentieel onderdeel van de verdienste van de scheepseigenaar. Naast de wens van de Muider middenstand om meer te worden ingeschakeld voor de catering van de schepen die uit Muiden varen, zou het

museum/terras/restaurantbezoek door de schippers meer mogen worden bevorderd. Dit komt uiteindelijk de aantrekkingskracht van Muiden als opstapplaats en dus de eigen omzet ten goede.

### 2.2.2. Watersporters

Het karakter van Muiden maakt de maatschappelijke status van zeilers en motorvaarders eveneens divers. We hebben te maken met georganiseerde watersporters, veelal afkomstig uit de hogere sociale klassen, die hun ligplaats zoeken bij de Koninklijke als oudste lid van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond (KNWV).

Daarnaast zijn er de veelal ongeorganiseerde watersporters die zich in 'openbaar water' thuis voelen. Actieve senioren, gezinnen met kinderen, mensen met een culturele interesse. Zij komen niet of nauwelijks naar Muiden omdat zij het huidige havenbeleid als weinig uitnodigend ervaren; er is weinig tot geen ruimte, geen gastvrije ontvangst, weinig tot geen faciliteiten voor comfort en geen moderne havenautoriteit voor een soepel verloop van het bezoek.

Het is bovendien bekend dat ook op het water de toerist aan het vergrijzen is. Toch zijn juist zij degenen die koopkrachtig zijn en veel tijd hebben om te reizen. Muiden zou hen met open armen moeten ontvangen.

### 2.3. Scenario

In een plenaire zitting van Muiden Vesting waarin ook de plannen van de Werkgroep Water werden gepresenteerd is gekozen voor het volgende, best haalbare scenario.

- \* Koninklijke Nederlandsche Zeil en Roeivereeniging (KNZ&RV) uitbreiden naar het noorden;
- \* Stichting Jachthaven naar de westoever overbrengen;
- \* Chartervloot op plek van de Stichting Jachthaven;
- \* Zeilers en motorvaarders in het centrum;
- \* Een havenmeester voor alle ligplaatsen (jachten en charter);
- \* Passantenplaatsen (motor) achter Keetpoortsluis/Vestinggracht.

#### 2.3.1. Koninklijke Nederlandsche Zeil en Roeivereeniging

In alle plannen speelt de medewerking van de Koninklijke een cruciale rol. Bekend is dat de Koninklijke wil uitbreiden. Uit een gesprek met de voorzitter kwam het volgende naar voren.

De KNZ&RV wil via een doorbraak door de pier een haven bouwen tegen de Westbatterij aan. De Westbatterij zelf moet worden opgeknapt en aangepast. Omdat het een monument is zal het ook toegankelijk moeten zijn voor bezoekers (Concertgebouw, evenementen, uitzicht, eten, drinken et cetera). Er tegenaan moet de nieuwe sociëteit van de Koninklijke worden gebouwd met daaraan gekoppeld een parkeerterrein en een nieuwe haven voor 400 ligplaatsen (4 hectare, 100 boten per hectare). In lijn met het idee van wethouder Schulp moet er een ontsluiting komen van dit gebied liefst buiten de bebouwde kom, langs het KNSF terrein.

De nieuwe haven wordt alleen toegankelijk voor leden aangesloten bij het Watersportverbond, de georganiseerde watersport. Ongeorganiseerden moeten elders in Muiden een ligplaats zoeken.

De Koninklijke wil het project financieren uit de verkoop van het huidige terrein aan de Gemeente, een projectontwikkelaar of een havenexploitant en, indien nodig, met gebruik van eigen middelen. Bij het College van Burgemeester en Wethouders ligt een uitnodiging voor een eerste gesprek. In september wil het Bestuur van de Koninklijke het complete plan aan de leden voorleggen.

Er liggen reeds mogelijke beperkingen ten aanzien van de uitbreiding en de ontsluiting (gesprek Wethouder Schulp). De Wethouder onderschrijft het plan van de Werkgroep Water voor het passantenplan volledig, omdat het plan door hem al jaren geleden is ontwikkeld. Hij wil graag 50 passantenplaatsen toevoegen in Muiden. Bijvoorbeeld door bij het Schoutenterrein (Van der Vliet) een strook extra ligplaatsen te realiseren.

Een wat meer visionair plan is om op het Van der Vliet terrein woningen te realiseren op de strook bij de weg en het deel bij het water te ontgronden. Hier zou een klein haventje gerealiseerd kunnen worden waar 30-40 schepen zouden kunnen liggen.

Aan de uitbreiding van de Koninklijke zitten twee haakjes:

1. de ontsluitingsweg. Als het goed is, gaat in 2006 de eerste paal de grond in op het KNSF-terrein. Daarvoor moet dus een bouwweg worden aangelegd en daarmee is de ontsluitingsweg voor de jachthavens een feit. Een andere methode is er niet.
2. Er moet nog een structuurvisie gemaakt worden voor Muiden en Weesp; deze moet aan het einde van het jaar klaar zijn. Volgens de heer Schulp is dit een intensief proces, omdat er ook een Milieu Effect Rapportage bij moet. De structuurvisie is de basis voor verdere besluitvorming. Dat wil zeggen dat er vervolgens een bestemmingsplan-wijziging moet worden opgesteld, die sowieso nodig is voor de aanleg van een jachthaven. Beperkingen ten aanzien van de omvang van de haven zijn niet bekend bij de Provincie (Streekplan).

De tijdlijn ziet er dan als volgt uit:

- De structuurvisie moet in week 32 2004 klaar zijn;
- Parallel wordt de bestemmingsplanwijziging in gang gezet;
- Eind 2005 moet dat bij de provincie ter goedkeuring liggen;
- In 2006 kan dan met de realisatie worden gestart.

Deze planning is krap, omdat een groot aantal belanghebbenden akkoord moet gaan.

Hoewel de haalbaarheid van het plan van de KNZ&RV nog onduidelijk is, sluit het op zich prima aan bij het scenario van de Werkgroep Water van Muiden Vesting.

### **2.3.2. Stichting Jachthaven**

Als de Koninklijke opschuift naar het noorden, dan wel naar binnen tegen de Westbatterij aan, komt de huidige haven geheel of gedeeltelijk vrij voor de boten die nu bij de Stichting liggen. Het bestuur van de Stichting wil aan de verhuizing meewerken als er tegelijkertijd meer plaatsen bij komen voor de inwoners van Muiden. Die wens kan worden gehonoreerd.

Zodra de verhuizing een feit is kan wellicht gebruik worden gemaakt van de faciliteiten en voorzieningen van de huidige haven van de Koninklijke. Tenslotte is de Stichting voor een deel eigendom van de Koninklijke. De Stichting of de gemeente Muiden zal de faciliteiten moeten overnemen van de Koninklijke, die met deze middelen een goede start kan maken met de benodigde financiering voor de uitbreiding naar het noorden.

### **2.3.3. Chartervloot**

De Schippersvereniging telt 19 leden met 20 schepen. De leden liggen verdeeld voor en achter de sluis. Elke keer dat een schip vanuit het zuiden moet varen, moet de sluis open. Dat betekent dat de Sluisbrug betrekkelijk vaak moet draaien en dat is hinderlijk. Beter ware het als alle schepen voor de sluis zouden kunnen liggen; ze varen immers alleen op het Markermeer.

Na de verhuizing van de Stichting naar de westoever, ontstaat er voldoende ruimte aan de oost-oever voor alle schepen van de Schippersvereniging. Een deel van hen kan zelfs met de kop tegen de wal liggen, zodat meer effectief gebruik van het water kan worden gemaakt.

Op dat moment is tevens het huidige gebrek aan voldoende sanitaire voorzieningen opgelost omdat er al voldoende voorzieningen aanwezig zijn. De huidige seizoensvoorziening aan de Ton Kootsingel kan daarmee vervallen.

Overwogen kan nog worden om de Gooische Partyvloot te vragen mede op te schuiven naar het noorden, zodat de hele kade vrij komt en de aan- en afvoer van goederen en gasten gecentraliseerd kan plaatsvinden via het plein van het Muiderslot.

### 2.3.4. Zeilers en motorvaarders in het centrum

Zodra de chartervloot gegroepeerd onder de rook van het Muiderslot ligt (aantrekkelijk historisch stadsgezicht!), ontstaat er voor en achter de sluis ruimte voor de watertoerist. Benoorden de sluis circa 45 ligplaatsen voor passanten van Markermeer, IJmeer en Randmeren met voorzieningen bij de chartervloot. Bezuiden de sluis circa 25 plekken voor passanten vanaf de Vecht met voorzieningen bij Van Deursen.

Er kan zelfs worden gedacht aan passantenplaatsen achter de Keetpoortsluis.

### 2.3.5. Havenmeester/maritiem centrum

Teneinde groei van de bezoekers, watertoeristen en chartervloot op te vangen en te reguleren is het hoogst noodzakelijk voor het hele gebied één of twee havenmeesters aan te stellen. Hij/zij vaart rond in een boot en wijst ieder zijn plaats. Hij opereert vanuit een havenkantoor (maritiem centrum), waar de bezoekers hun havengeld moeten voldoen en informatie over de prachtige mogelijkheden van Muiden krijgen. Een centrum van gastvrijheid zoals het een stad als Muiden betaamt! Een stad waar je snel en makkelijk boodschappen kunt doen en gezellig kunt uitgaan.

Het totaal van de inkomsten moet voldoende dekking geven voor de kosten van een dergelijke instelling. Daarover volgt meer in het financieringshoofdstuk.

Ter informatie een overzicht van de overnachtingstarieven in andere havens.

• Lemmer, Gem. Buitenjachthaven	€ 1,02/m
• Enkhuizen, Gem. Buitenhaven	€ 0,80/m
• Enkhuizen, Compagnieshaven	€ 1,20/m
• Hoorn, Gem. Binnenhaven	€ 0,80/m
• WSV Hoorn	€ 1,00/m
• Durgerdam Het Y	€ 0,80/m
• Lelystadhaven	€ 1,10/m
• Muiden Van Deursen	€ 1,25/m
• St. jachthaven Muiden	€ 1,40/m
• Schippersvereniging Muiden	€ 0,85/m
• Medemblik Pikelharinghaven	€ 1,00/m
• Regattacentrum Medemblik	€ 1,50/m
• Volendam, Gem. haven	€ 0,85/m

Voor een schip met een gemiddelde lengte van 11 meter is het havengeld dus tussen € 8,80 en € 16,50.

Het is zelfs mogelijk dat de havenmeesters de sluis bedienen. Combinaties tussen sluis- en liggelden zijn mogelijk, waardoor de doorstoming versneld, het aantal sluisbewegingen afneemt wordt en het voor de passanten eenvoudiger wordt om een goed plekje te vinden.

## 2.4. Snelle tussenoplossing

Het ziet er naar uit dat bovengenoemd scenario nog enige tijd zal vergen om te worden gerealiseerd. Om al op korte termijn resultaten te behalen, heeft Muiden Vesting het volgende plan, aansluitend bij de doelstellingen van het Restauratieplan Vecht (vergroting van de natuur- en recreatiewaarden van de Vecht).

Het idee is nu om ter hoogte van het Muiderslot in de vorm van een pilot een aantal tijdelijke, niet oever-gebonden ligplaatsen te creëren. Het gaat om een faciliteit van circa 100 meter, waaraan jachten kunnen meren. De tijdelijke steiger kan aansluiting krijgen met de wal, maar dat is grond van Domeinen, die dit tot 2009 verpacht heeft aan een boer. Het terrein van het



Muiderslot is cultureel erfgoed en daardoor beschermd gebied; men kan vanaf de steiger dus niet via het terrein van het Muiderslot naar het centrum lopen.

Voorwaarde is wel dat de Gemeente Muiden achter het plan staat. Wethouder Schulp ziet weinig problemen voor de realisatie. Een wandelpad langs de rand van de stad lijkt hem geen punt, maar het is wel erg ver. Hij is welwillend om naar een specifiek voorstel te kijken.

Eventueel zou er op dezelfde korte termijn een havenmeester moeten komen (van de Stichting?) die de gasten kan overzetten, dan wel kan elke passantenschipper zelf in zijn eigen bijboot naar de vaste wal komen. Het havengeld zou met name symbolisch moeten zijn.

Op deze manier kan Muiden op korte termijn een toename van het aantal passantenplaatsen tot stand brengen.

## HOOFDSTUK 3 FINANCIERING EN SUBSIDIES

### 3.1. Inschatting kosten en opbrengsten drijvende steiger

#### Gegevens:

- Gemiddelde scheeps lengte: 11 meter
- Lengte steiger 100 meter
- Mogelijkheid tot 2-laags aanleggen: maximale capaciteit is dus 100 meter/11 meter = 9 schepen x 2-laags = 18 schepen per nacht.
- Kosten: bij breedte van 2 meter >> € 475,- per strekkende meter ex. BTW, incl. elektriciteit en verlichting
- Tarief per overnachting € 12,50
- Huur water (Domeinen): PM

#### Totale kosten aanschaf steiger

€ 475,- \* 100 meter = € 47.500,-

#### 3.1.1. Scenario 1

In deze paragraaf worden kosten en opbrengsten van de drijvende steiger doorgerekend. Het eerste scenario gaat uit van een bancaire financiering voor de steiger; het tweede scenario gaat uit van een subsidiebedrag van € 50.000,- uit de fondsen die in het kader van Restauratieplan Vecht beschikbaar zijn.

#### Jaarlijkse kosten

6% rente	€ 2.850,-
Afschrijving in 15 jaar	€ 3.167,-
Verzekering + energie	€ 900,-
Onderhoud	<u>€ 5.000,-</u>
	€ 11.917,-

#### Benodigde bezetting voor break-even

Jaarlijkse kosten: € 11.917 / € 12,50 = 953 schepen  
 Hoogseizoen: 8 weken per jaar (56 overnachtingen)  
 953 schepen / 56 overnachtingen = 17 schepen per nacht  
 Bijna 100% bezetting benodigd in het hoogseizoen om kostendekkend te zijn.

#### Opbrengsten bij volledige bezetting

Totaal aantal ligplaatsen:	18
Opbrengsten bij een volle bezetting per nacht:	€ 225,-
Hoogseizoen:	8 weken per jaar (56 overnachtingen)
Maximaal aantal passanten	18 ligplaatsen * 56 overnachtingen = 1.008 passanten
Bij een volle bezetting in het hoogseizoen:	€ 225,- * 56 = € 12.600,-

#### 3.1.2. Scenario 2

#### Jaarlijkse kosten bij subsidie van € 50.000,-

Afschrijving in 15 jaar	€ 3.167,-
Verzekering + energie	€ 900,-
Onderhoud	<u>€ 5.000,-</u>
	€ 9.067,-

Benodigde bezetting voor break-even

Jaarlijkse kosten: € 9.067,- / € 12,50,- = 725 schepen  
 Hoogseizoen: 8 weken per jaar (56 overnachtingen)  
 725 schepen / 56 overnachtingen = 13 schepen per nacht  
 72% bezetting benodigd in het hoogseizoen om kostendekkend te zijn.

Opbrengsten bij volledige bezetting

Totaal aantal ligplaatsen: 18  
 Opbrengsten bij een volle bezetting per nacht: € 225,-  
 Hoogseizoen: 8 weken per jaar (56 overnachtingen)  
 Bij een volle bezetting in het hoogseizoen: € 225,- \* 56 = € 12.600,-

**3.1.3. Saldo**Saldo scenario 1

(Bij volledige bezetting)  
 Opbrengsten: € 12.600,-  
 Kosten: € 11.917,-  
 € 683,-

Saldo scenario 2

(Bij volledige bezetting)  
 Opbrengsten: € 12.600  
 Kosten: € 9.067,-  
 € 3.533,-

Subsidiemogelijkheden

Er is een subsidieaanvraag ingediend bij Stichting Recreatie Nederland via het Restauratieplan de Vecht, betreffende € 50.000,-.

Let op:

Het saldo van deze berekening kan verrekend worden met het tekort dat er bij de inschatting van de havenkosten is. Bij de inschatting van de kosten voor de drijvende steiger is geen bedrag gerekend voor de havenmeester, waar wel gebruik van gemaakt gaat worden.

### 3.2. Inschatting kosten en opbrengsten nieuwe Stichtingshaven (oude haven KNZ&RV) en maritiem centrum

#### Gegevens:

- Kosten haven koop (aanname): € 3.000.000,-
  - Aanname 50% grond (geen afschrijving)
  - Aanname 50% gebouwen
- Havenmeesters (fulltime + seizoenskracht) € 60.000,-
- Kosten aanschaf bootje havenmeester € 16.000,-
- 180 ligplaatsen
- Tarief per overnachting passant € 15,-
- Jaartarief vaste ligplaats € 1.500,-

Nb: het is nog onduidelijk wat de Stichting op dit moment betaalt (huur/pacht) voor de huidige locatie en aan wie deze betalingen worden verricht (gemeente?).

#### 3.2.1 Scenario's

##### **Scenario 1**

#### Jaarlijkse kosten

6% rente	€ 180.960,-
Afschrijving 30 jaar	€ 50.000,-
Havenmeester	€ 60.000,-
Bootje	€ 6.150,-
Verzekering/energie	€ 17.500,-
Onderhoud	€ 17.500,-
	<u>€ 332.110,-</u>

#### Opbrengsten

Vaste ligplaatsen	180 * € 1.500,- =	€ 270.000,-
Passanten	5.000 * € 15,- =	€ 75.000,-
		<u>€ 345.000,-</u>

#### **Saldo scenario 1**

Opbrengsten	€ 345.000,-
Jaarlijkse kosten	€ 332.110,-
	€ 12.890,-

##### **Scenario 2**

#### Jaarlijkse kosten

4% rente	€ 120.640,-
Afschrijving 30 jaar	€ 50.000,-
Havenmeester	€ 60.000,-
Bootje	€ 6.150,-
Verzekering/energie	€ 17.500,-
Onderhoud	€ 17.500,-
	<u>€ 271.790,-</u>

#### **Saldo scenario 2**

Opbrengsten	€ 345.000,-
Jaarlijkse kosten	€ 271.790,-
	€ 73.210,-

#### 3.2.2. Kosten maritiem centrum

Huisvesting van de havenmeester(s) komt op de sluis of in het oude gebouw van de Koninklijke (op termijn). Tijdelijke opvang kan nodig zijn, wellicht bij de Stichtingshaven.

### 3.3. Passanten in centrum

Door een nieuwe steiger en het maritiem centrum komen er meer passanten in het centrum te liggen.

Aanname: 500 boten per jaar \* € 17,50 = € 8.750,-

De Chartervloot is in het Realisatieplan verhuisd naar de Stichtingshaven. Op deze manier zijn er ligplaatsen vrij gekomen voor passanten.

Aanname kosten voor de aanleg van de faciliteiten: € 20.000,- af te schrijven in 10 jaar. Hiervan is maximaal 50% subsidiabel in het kader van de Toeristische Agenda van de Provincie Noord-Holland. Het onderhoud van deze passantenplaatsen wordt geschat op € 2.000,- per jaar.

### 3.4. Toeristenbelasting

Navraag leerde dat er momenteel geen toeristenbelasting in de gemeente Muiden wordt geheven. Uit een inventarisatie blijkt dat ongeveer € 0,50 per persoon per overnachting zeer redelijk is. Voor de gemeente Muiden betekent dit het volgende:

- 5.000 passantenschepen in haven
  - 1.008 passantenschepen drijvende steiger
  - 2.000 passantenschepen bij KNZ&RV
  - 500 passantenschepen in centrum
- 8.508 passantenovernachtingen (schepen) \* 2 opvarenden = 17.016 opvarenden

17.016 \* € 0,50 = € 8.508,- in de gemeentekas om een eventueel exploitatietekort op te vangen.

### 3.5. Havengeld Chartervloot

De schippers van de Chartervloot betalen € 6.200,- per jaar aan pacht aan de gemeente Muiden. Dit blijft gelijk na de verhuizing, zoals beschreven in dit Realisatieplan.

**3.6. Totaaloverzicht - Jaarlijkse kosten**

Project	Jaarlijkse kosten Scenario 1	Jaarlijkse kosten scenario 2	Opbrengsten	Saldi/tekorten scenario 1	Saldi/tekorten scenario 2	Toeristenbelasting	Opmerkingen
Drijvende steiger	11.917	9.067	12.600	+ 683	+ 3.533	1008	
Haven	332.110	271.790	345.000	+ 12.890	+ 73.210	5.000	Rente bij 6% en 4%
Havengeld Charter-vloot			6.200			-	
Maritiem centrum						-	Huisvesting op sluis of in oude gebouw van KNZ&RV. Wellicht tijdelijke opvang nodig bij Stichtingshaven
Ligplaatsen centrum	2.000	2.000	8.750	+ 6.750	+ 6.750	500	
KNZ&RV						2.000	
<b>Totaal</b>	<b>346.027</b>	<b>282.857</b>	<b>372.550</b>	<b>+ 20.323</b>	<b>+ 83.493</b>	<b>8.508</b>	

Alle bedragen zijn in Euro's, exclusief BTW

### 3.7. Financieringsoverzicht

Jaar	Kosten en investeringen per jaar		Financiering		Saldo
2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drijvende steiger</li> <li>• Maritiem centrum               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Havenmeesters</li> <li>○ Boot HVM</li> <li>○ Kosten boot<sup>1</sup></li> </ul> </li> <li>• Kosten planvorming en begeleiding</li> </ul>	50.000  60.000 16.000 4.870 10.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restauratieplan Vecht</li> <li>• Toeristenbelasting</li> <li>• Havengeld Chartervloot</li> <li>• Opbrengsten drijvende steiger</li> <li>• Benodigde subsidie of lening</li> <li>• Subsidiabel (Toeristische Agenda Provincie Noord-Holland)</li> </ul>	50.000 8.508 6.200 12.600 53.562 10.000	
	<b>Totaal</b>	<b>140.870</b>	<b>Totaal</b>	<b>140.870</b>	<b>- 53.562</b>
2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritiem centrum               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Havenmeesters</li> <li>○ Kosten boot</li> </ul> </li> <li>• Kosten planvorming en begeleiding</li> </ul>	60.000 4.870 7.500	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toeristenbelasting</li> <li>• Havengeld Chartervloot</li> <li>• Opbrengsten drijvende steiger</li> <li>• Benodigde subsidie of lening</li> </ul>	8.508 6.200 12.600 45.062	
	<b>Totaal</b>	<b>72.370</b>	<b>Totaal</b>	<b>72.370</b>	<b>- 45.062</b>
2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koop haven KNZ&amp;RV               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kosten haven<sup>2</sup></li> <li>○ Rente 6%</li> </ul> </li> <li>• Maritiem centrum               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Havenmeesters</li> <li>○ Kosten boot</li> </ul> </li> <li>• Realisatie voorzieningen passanten in centrum (aannee)</li> <li>• Kosten planvorming en begeleiding</li> <li>• Opbouw reserve<sup>3</sup></li> </ul>	3.000.000 35.000 180.960  60.000 4.870 20.000 7.500 72.728	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bancaire lening tegen 6% rente, aflossingsvrij</li> <li>• Opbrengsten haven</li> <li>• Opbrengsten drijvende steiger</li> <li>• Toeristenbelasting</li> <li>• Havengeld Chartervloot</li> <li>• Opbrengsten ligplaatsen centrum</li> </ul>	3.000.000  345.000 12.600 8.508 6.200 8.750	
	<b>Totaal</b>	<b>3.381.058</b>	<b>Totaal</b>	<b>3.381.058</b>	<b>+ 72.728</b>
2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haven               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kosten haven</li> <li>○ Rente 6%</li> </ul> </li> <li>• Maritiem centrum               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Havenmeesters</li> <li>○ Kosten boot</li> </ul> </li> <li>• Onderhoud voorzieningen passanten in centrum</li> <li>• Opbouw reserve</li> </ul>	35.000 180.960  60.000 4.870 2.000 170.956	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opbrengsten haven</li> <li>• Opbrengsten drijvende steiger</li> <li>• Opbrengsten passantenplaatsen centrum</li> <li>• Toeristenbelasting</li> <li>• Havengeld Chartervloot</li> </ul>	345.000 12.600 8.750 8.508 6.200	

<sup>1</sup> Brandstof, verzekering en onderhoud

<sup>2</sup> Verzekering, energie en onderhoud

<sup>3</sup> T.b.v. afschrijvingen en exploitatietekorten in de eerste jaren of afschrijving lening/voorfinanciering

Concept

Muiden Vesting - Werkgroep Water

	<b>Totaal</b>	<b>382.328</b>	<b>Totaal</b>	<b>382.328</b>	<b>+ 98.228</b>
--	---------------	----------------	---------------	----------------	-----------------

Alle bedragen zijn in Euro's, exclusief BTW



Uit bovenstaande balans blijkt dat de subsidie in de jaren 2004 en 2005 ook in de vorm van een voorfinanciering gerealiseerd kan worden. In 2006 en 2007 komt al ruime winst naar voren, zodat vanaf dat moment de voorfinanciering afgelost kan worden. Wel dient men rekening te houden met afschrijvingen en exploitatietekorten die hier tevens mee opgevangen moeten worden. De havengelden voor passanten en vaste ligplaatshouders wordt in deze berekening een vrij hoog tarief berekend. Dit tarief kan verlaagd worden, waarmee de break-even situatie een aantal jaren vooruitgeschoven wordt.

## HOOFDSTUK 4                    STAPPEN

De te ondernemen stappen uit dit Realisatieplan zijn:

<b>Maand</b>	<b>Actiepunten</b>
Juni 2004	Subsidieaanvraag voor 15 juni 2004 indienen
Juni 2004	Afspraak met Domeinen, Rijkswaterstaat en DWR
Juni 2004	Met de Gemeente Muiden en de KNZ&RV plan opstellen voor haven buitendijks
Juni 2004	Realisatieplan voorleggen aan Gemeente Muiden
September 2004	Alle betrokkenen sluiten een convenant om het Realisatieplan in gang te zetten

Mocht dit alles voorspoedig verlopen dan kunnen de vergunningen aangevraagd gaan worden.

## HOOFDSTUK 5 CONTACTENLIJST

Geraadpleegden Muiden Vesting Werkgroep Water:

- Provincie Noord-Holland: De heer R. Kauffman  
De heer P. Holtes
- Rijkswaterstaat Noord-Holland: De heer J. Nieuwenhuis
- Rijkswaterstaat IJssel- en Markermeer: De heer J. Kram
- Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek: De heer J. van Portengen
- DWR: De heer R. van Lente
- Domeinen:
- KNZ&RV: De heer C. Wolzak (voorzitter)
- Stichting Jachthaven: De heer ir. G.R. van Dis (voorzitter)  
De heer ing.A.H.J. Neijmeijer
- Jachthaven Van Deursen: De heer Van Deursen
- Schippersvereniging Muiden: De heer D. Schaap  
De heer C. Smolders (havenmeester)
- Zeilvloot Muiden: Mevrouw C. Schilperoort  
de heer A. Vellekoop
- Restauratieplan Vecht: Mevrouw M. le Loup
- MOR: De heer H. Zijlstra  
De heer T. van der Kamp
- VVD: De heer H. Böckenkamp  
Mevrouw J. Knijn
- College: De heer D. Schulp