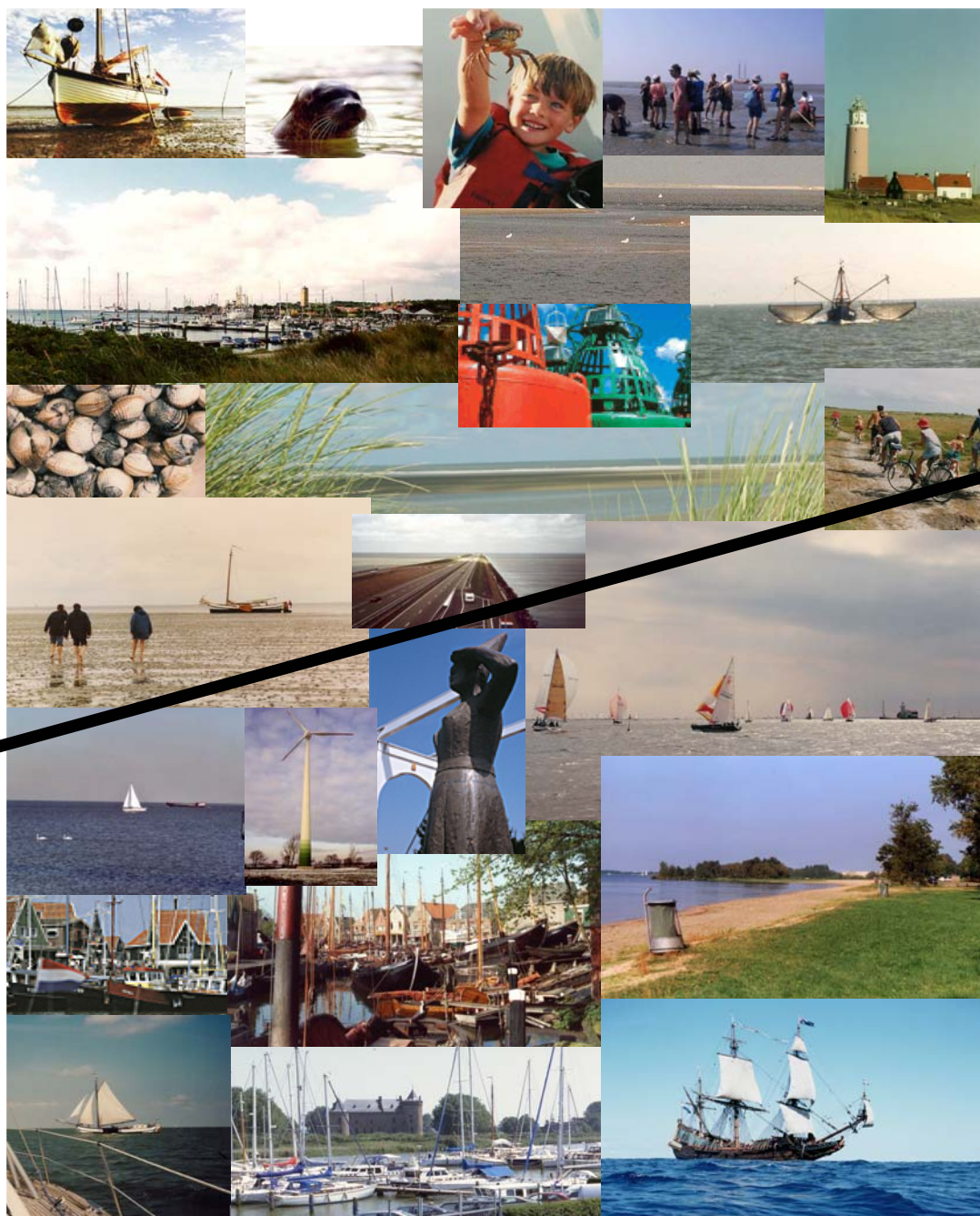


# Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee

*878 watersporters aan het woord*

februari 2003



## Voorwoord

Bij dit onderzoek naar het vaargedrag zijn velen betrokken geweest. Dank zijn wij verschuldigd aan de 9 jachthavens en de mensen die op de sluizen van Den Oever en Kornwerderzand de ruim 2.000 vragenformulieren gedurende het voorjaar, de zomer en het najaar onder passanten hebben verspreid. Dank ook aan de 878 watersporters die bereid waren de vragenformulieren in te vullen en terug te sturen. Wij waren blij met de hoge respons.

Vervolgens moest alle informatie worden verwerkt. 878 vragenformulieren, ruim 1.300 gevaren routes en 2.400 "hartenkreten" werden ingevoerd. Uit de hartenkreten kwam de bijzondere band van de watersporters met beide gebieden sterk naar voren.

Tenslotte ook dank aan de opdrachtgevers die dit unieke onderzoek mogelijk maakten en dank aan de Begeleidingsgroep voor het opbouwend commentaar. Wij hebben alle informatie zo overzichtelijk mogelijk in het rapport gepresenteerd en hopen dat deze nulmeting in de toekomst aanleiding geeft tot een vervolg in enigerlei vorm. Deze ook voor de watersport zo belangrijke vaargebieden zijn dat waard.

Ambtelijke contactpersonen bij het onderzoek waren:

J.W. van Wijngaarden\* (ministerie van LNV), R. Koops\* (ministerie van V&W), E. Snijders (ministerie van VROM), E.W. Meijer (provincie Fryslân), J.A.P. van Groenestein\* (provincie Flevoland), H. Vonk (provincie Noord-Holland) en H. Eekhof\* (Stuurgroep Waddenprovincies).

(\* ) tevens lid van de Begeleidingsgroep

Namens Waterrecreatie Advies: R. Steensma, G.H. Righolt, M.I. Harmsen-Kortenoever, H. Steensma en J. Schuit.

### Opdrachtgevers:

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Ministerie van VROM  
Provincies Flevoland, Fryslân en Noord-Holland  
Stuurgroep Waddenprovincies

### Opgesteld door:



Postbus 123, 8200 AC Lelystad  
Tel. (0320) 21 88 47, fax (0320) 28 13 08  
Email: [water.recreatie@worldonline.nl](mailto:water.recreatie@worldonline.nl)  
Web site: [www.waterrecreatieadvies.nl](http://www.waterrecreatieadvies.nl)

## Inhoudsopgave

### Samenvatting

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
	1.1. Doelstelling	1
	1.2. Achtergronden en beleid	1
	1.3. Opzet en uitvoering van het onderzoek	4
	1.4. Opzet van de rapportage	5
	1.5. Het weer in 2002	5
<b>2.</b>	<b>Algemene vragen</b>	<b>7</b>
	2.1. Wie heeft het vragenformulier ingevuld?	7
	2.2. Welk type schip heeft u?	7
	2.3. Waaruit bestaat uw bemanning?	8
	2.4. Is uw schip geschikt om droog te vallen?	9
	2.5. Wat is uw vaste (zomer)ligplaats?	10
	2.6. Hoeveel dagen vaart u per jaar en waar?	12
	2.7. Waar bent u langs gevaren?	14
<b>3.</b>	<b>Vaargedrag in het IJsselmeergebied</b>	<b>15</b>
	3.1. Hoeveel dagen vaart u in het IJsselmeergebied en wanneer?	15
	3.2. Ankert u wel eens 's nachts buiten de haven?	17
	3.3. Welk deel van het gebied is favoriet?	18
	3.4. Wat zijn uw favoriete havens?	19
	3.5. Wat bent u in de toekomst van plan?	20
	3.6. Welke routes vaart u?	21
	3.7. Wat zijn uw motieven om in het gebied te varen?	23
	3.8. Wat zijn uw hartenkreten voor het gebied?	26
<b>4.</b>	<b>Vaargedrag op de Waddenzee</b>	<b>29</b>
	4.1. Hoeveel dagen vaart u op de Waddenzee en wanneer?	29
	4.2. Valt u wel eens droog of ankert u wel eens?	31
	4.3. Wat zijn uw favoriete eilanden en havens?	32
	4.4. Treft u wel eens een volle haven en wat doet u dan?	34
	4.5. Vaart u ook wel eens op de Noordzee?	36
	4.6. Wat bent u in de toekomst van plan?	37
	4.7. Welke routes vaart u?	38
	4.8. Wat zijn uw motieven om in het gebied te varen?	41
	4.9. Wat zijn uw hartenkreten voor het gebied?	44
<b>5.</b>	<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<b>47</b>
	5.1. Historie	47
	5.2. Trends en ontwikkelingen	47
<b>6.</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>50</b>
	6.1. Conclusies	50
	6.2. Aanbevelingen	51

## Samenvatting

Het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft, mede namens de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de provincies Noord-Holland, Fryslân en Flevoland en de Stuurgroep Waddenprovincies aan Waterrecreatie Advies opdracht verleend voor een grootschalig onderzoek onder watersporters in het IJsselmeergebied en de Waddenzee. Dit onderzoek werd al aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma van de 5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening. Doelstelling was om te achterhalen in welke mate watersporters gebruik maken van beide gebieden en welke motieven, vaarbewegingen en –patronen daarbij een rol spelen. Tevens diende inzicht te worden verkregen in de wensen van de watersporters. In het voorjaar, de zomer en het najaar van 2002 zijn op 11 verschillende locaties in het IJsselmeergebied en de Waddenzee ruim 2.000 vragenformulieren uitgezet. 878 vragenformulieren werden terug ontvangen en verwerkt.

75% van de deelnemers aan het onderzoek heeft een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied en aan of rond de Waddenzee. 25% van de deelnemers komt uit overig Nederland, waarvan 11% uit het Friese Merengebied. 84,5% van de deelnemers is ouder dan 40 jaar, wat een redelijke afspiegeling vormt van de gemiddelde, verder vergrijzende, Nederlandse toerist. Anderzijds heeft 21,3% van de deelnemers kinderen aan boord. De recreatievaartuigen die aan het onderzoek meededen, varen gemiddeld ruim 60 dagen per jaar, chartervaartuigen ruim 140 dagen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de motieven om in het IJsselmeergebied of op de Waddenzee te varen duidelijk verschillen. Men gaat vooral naar het IJsselmeergebied om te zeilen en naar de Waddenzee om van de natuur te genieten, de eilanden te bezoeken of om droog te vallen. De beleving en het genieten van de open ruimte speelt in beide gebieden een zeer belangrijke rol.

97% van alle deelnemers vaart in het IJsselmeergebied. 86% vaart ook op de Waddenzee en 58% vaart ook op de Noordzee. Hieruit blijkt de grote interactie tussen het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Noordzee.

### IJsselmeergebied

Het lekker kunnen zeilen, genieten van de open ruimte, rust en de sfeer in de cultuurhistorische havens zijn de belangrijkste motieven voor een vaartocht in het IJsselmeergebied. Voor de chartervaart is dit beeld vergelijkbaar.

Ruim 50% van de recreatie- en chartervaart geeft aan 's nachts wel eens buiten de jachthavens te ankeren. Multihulls zijn de meest actieve ankerplaatsen. Dat schepen ankeren heeft te maken met de behoefte om even in een rustige omgeving te liggen en van de vrijheid te genieten. Ankeren is bovendien goedkoop. De deelnemers uit het IJsselmeergebied hebben een voorkeur voor varen in het voor- en naseizoen, alleen motorboten varen graag in het hoogseizoen.

Het IJsselmeer (45%) is op dit moment het meest populaire deel van het IJsselmeergebied, gevolgd door het Markermeer (27%). Enkhuizen is de meest favoriete havenplaats, gevolgd door Medemblik, Hoorn en Stavoren. Bij de chartervaart is Medemblik favoriet, gevolgd door Makkum. 25% van de deelnemers denkt in de toekomst meer in het IJsselmeergebied te gaan varen, 6,7% denkt er minder te gaan varen. Bij de keuze van een vaste ligplaats speelt de bereikbaarheid van de haven een belangrijke rol. De meeste deelnemers aan het onderzoek hebben een vaste ligplaats in het centrale deel van het IJsselmeergebied. Lelystad is als thuishaven koploper.

In het vragenformulier is de vraag gesteld waar men de afgelopen nacht heeft gelegen en waar men naar toe gaat. Ook uit de gevaren routes blijkt dat het noordelijk deel van het IJsselmeergebied door zeilschepen het meest intensief wordt bevaren. Motorboten varen nadrukkelijk op de Randmeren, langs de Friese kust en naar Enkhuizen.

In het vragenformulier werd de mogelijkheid geboden (open vraag) om middels een "hartenkreet" aan te geven wat men eventueel aan het gebied zou willen veranderen of verbeteren als men het voor het zeggen had. Ruim 700 schepen hebben hun hart gelucht. Alle opmerkingen zijn in een bestand verwerkt en op trefwoord konden vervolgens selecties worden gemaakt. In het IJsselmeergebied gaan de meeste opmerkingen over het tekort aan vluchthavens, recreatie-eilandjes, vrije aanlegplaatsen, ankerplaatsen en moorings. Kwaliteitsverbetering op dat punt is volgens de deelnemers belangrijk

dringend gewenst. Daarnaast worden hartenkreten over windmolens, bebouwing en horizonvervuiling vaak gecombineerd. Muggen en algen in het IJsselmeergebied vormen een groot probleem en de watersporters zijn er niet gerust op dat inpoldering van de Markerwaard definitief van de baan is.

Het aantal schepen in het IJsselmeergebied zal verder groeien en gezien de resultaten van het onderzoek neemt ook het gebruik toe. De meeste nieuwe ligplaatsen zullen in de toekomst in het centrale en zuidelijk deel van het IJsselmeergebied worden gerealiseerd. Of de overheid met het nadrukkelijk realiseren van aanlegplaatsen en vaardoelen in het Markermeer en het IJmeer de recreatieve druk van de Waddenzee af kan leiden, is niet waarschijnlijk. Het IJsselmeergebied en de Waddenzee hebben namelijk als vaargebied elk een volledig eigen karakter en vullen elkaar aan.

### Waddenzee

Het belangrijkste motief voor het varen op de Waddenzee is het genieten van de open ruimte. Natuurwaarden zoals de ongereptheid, zeehonden en wadvogels vormen belangrijke motieven. De sfeer in de havens is goed en de eilanden lenen zich uitstekend voor het maken van een strandwandeling of fietstocht. Droogvallen is voor diegenen die dat kunnen en daadwerkelijk doen (ruim 20% van de wadvaarders) een zeer belangrijk motief voor een bezoek aan de Waddenzee. Naast het genieten van de open ruimte, staat bij de chartervaart de natuurbeleving voorop.

30% van de schepen op het Wad varen (ook) op het oostelijke Wad, 59% vaart ook op de Noordzee. 50% ankert wel eens buiten een haven, 43% soms en 7% vaak. De meeste deelnemers varen bij voorkeur in het voorseizoen op het Wad. Terschelling en Vlieland zijn de meest populaire bestemmingen. Platbodems en multihulls hebben een voorkeur voor Schiermonnikoog en Ameland. 40% van de deelnemers heeft wel eens een volle Waddenhaven aangetroffen. Voor de recreatievaart is dit meestal Vlieland, voor de chartervaart is de ruimte in de haven van Terschelling een (iets) groter probleem. Als er geen plaats is in een haven valt bijna 17% droog en gaat 41% voor anker. 40% van de wadvaarders denkt in de toekomst meer op de Waddenzee te gaan varen, 2,8% denkt er minder te gaan varen. 25% van de scheepsbewegingen op de Waddenzee wordt veroorzaakt door schepen uit het noordelijk deel van het IJsselmeer (boven de lijn Enkhuizen – Lemmer). De meeste boten komen uit Lelystad, gevolgd door Makkum, Enkhuizen en Monnickendam.

60% van de ondervraagde schippers gebruikt de Waddenzee ook als doorgangsgebied om via de zeegaten tussen de eilanden de Noordzee op te gaan of om terug te komen. Ruim 10% van de platbodems en motorboten varen via het Groninger Wad graag naar de Duitse Waddeneilanden. Door toename van de gemiddelde scheepslengte en zeewaardigheid van schepen en bemanning, zal het aantal vaartochten op de Noordzee, naar het Duitse Wad, Engeland en Scandinavië groeien.

De meeste opmerkingen van watersporters over de Waddenzee (“hartenkreten”) gaan over het tekort aan passantenplaatsen in de diverse havens en over de regelgeving rond (afgesloten) natuurgebieden.

Het rapport eindigt met een groot aantal conclusies en aanbevelingen. Het IJsselmeergebied en de Waddenzee zijn twee duidelijk verschillende vaargebieden. Overeenkomst is dat in beide gebieden een kwaliteitsslag nodig is om de verwachte groei in goede banen te leiden. In het IJsselmeergebied gaat het daarbij vooral om aanlegplaatsen en vaardoelen buiten de bekende havens, in de Waddenzee gaat het vooral om het oplossen van het tekort aan passantenplaatsen op de eilanden.

## 1. Inleiding

Het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft, mede namens de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de provincies Noord-Holland, Fryslân en Flevoland en de Stuurgroep Waddenprovincies aan Waterrecreatie Advies opdracht verleend voor een onderzoek onder watersporters in het IJsselmeergebied (IJsselmeer, Markermeer en Randmeren) en de Waddenzee. Dit onderzoek werd al aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma van de 5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening en is uitgevoerd in het voorjaar, de zomer en het najaar van 2002.

Op basis van het aantal passages door de sluisen in de Afsluitdijk kan worden geconcludeerd dat een aanzienlijk deel van de op de Waddenzee varende schepen uit het IJsselmeergebied afkomstig is. In welke mate watersporters uit het IJsselmeergebied bijdragen aan de druk op de Waddenzee en wat de te verwachten ontwikkelingen in de toekomst zijn, is globaal bekend. De motieven, argumenten en omstandigheden die een rol spelen bij het vaargedrag van watersporters op het IJsselmeer en de Waddenzee zijn echter onbekend.

### 1.1. Doelstelling

De door dit onderzoek te beantwoorden vraag luidt: *“In welke mate maken de watersporters gebruik van de Waddenzee en het IJsselmeergebied, welke motieven, vaarbewegingen en –patronen spelen daarbij een rol en wat zijn de wensen voor deze wateren als natuur- en watersportgebied”.*

### 1.2. Achtergronden en beleid

#### Het IJsselmeergebied

Sinds 1994 wordt door Waterrecreatie Advies jaarlijks de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied gevolgd in opdracht van de omringende provincies en Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied. Het aantal vaste ligplaatsen is sinds 1960 toegenomen van ca. 6.000 naar 34.025 in 2001. Naast de vaste ligplaatsen zijn er nog ruim 3.800 specifieke passantplaatsen (plaatsen die niet op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd). De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 91,8%.

In het **Structuurschema Groene Ruimte (SGR, 1993)** wordt het IJsselmeer en Markermeer omschreven als “kerngebied en waterrecreatiegebied”. Voor het instandhouden van kerngebieden (van de Ecologische Hoofdstructuur) geldt een basisbescherming. Voor watergebieden met ontwikkelingsmogelijkheden voor de grote watersport wordt in het SGR, mede op basis van de ecologische mogelijkheden, aangegeven met welke omvang het aantal vaste ligplaatsen maximaal kan groeien tot en met het jaar 2010. Voor het IJsselmeergebied wordt een restcapaciteit van 18.000 extra ligplaatsen genoemd, dat bijna 60% van de totaal aangegeven groeiruimte voor de grote watersport in Nederland is. De mogelijkheden daartoe dienen vooral gezocht te worden ten zuiden van de lijn Medemblik - Lemmer.

De **Interprovinciale Beleidsplannen IJsselmeer (1993) en Markermeer (1994)** onderschrijven de uitgangspunten uit het Structuurschema Groene Ruimte en vormen, binnen de kaders voor de provinciale streekplannen, het toetsingskader voor gemeentelijke bestemmingsplannen. In de Interprovinciale Beleidsplannen worden ten aanzien van de groeiverwachting geen getallen genoemd, wel worden concentratiepunten, ontwikkelingszones en speerpunten voor recreatieontwikkeling aangegeven. Voor de verdere ontwikkeling van de ruimtelijke structuur gaat men uit van een evenwichtig multifunctioneel gebruik.

In de **4<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex)** is het ruimtelijke ontwikkelingsperspectief van ‘Nederland-Waterland’ nader ingevuld. Voor gebieden met een ‘groene koers’, zoals de Waddenzee, geldt dat vanuit de richtinggevende ecologische kwaliteiten sterke beperkingen opgelegd kunnen worden aan de overige functies. De nadruk in gebieden met een ‘groene koers’ ligt op kwalitatieve verbetering van de recreatief toeristische mogelijkheden. In watergebieden met een ‘blauwe koers’, zoals het IJsselmeer- en Randmerengebied, kan via zonering het samengaan van functies worden bevorderd met een accent op kwalitatieve verbetering én uitbreiding van voorzieningen. Recreatie en toerisme kunnen de economische structuur in deze gebieden versterken. Hier ligt ook een van de accenten van het toeristische beleid, namelijk het vergroten van de bestedingen en investeringen op en langs het water.

De ontwerp Planologische Kernbeslissing (PKB) **Structuurschema Groene Ruimte 2 (SGR2)** verwijst wat betreft toekomstige ontwikkelingen naar de *Integrale Visie IJsselmeergebied (IVIJ, 2000)*. Doorwerking van het IVIJ vindt plaats in het SGR2 en de 5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening. Om de natuurwaarden te versterken is het IJsselmeergebied (en de Waddenzee) in 1998 bijna in zijn geheel aangewezen als speciale beschermingszone onder de Europese Vogelrichtlijn. De oorspronkelijke zonering uit het SGR1 (tweedeling) wordt omgezet in een driedeling: een zuidelijke zone onder de lijn Volendam - Nijkerk, een middelste zone tot de lijn Enkhuizen - Lemmer en daarboven een noordelijke zone. Van de 18.000 extra ligplaatsen genoemd in het SGR1 zijn er sinds 1993 ca. 6.000 gerealiseerd. Tot 2025 wordt ontwikkelingsruimte geboden voor 11.500 extra ligplaatsen: 5.000 in de zuidelijke zone, 5.000 in de middelste zone en 1.500 in de noordelijke zone. Provincies moeten erop toezien dat deze verdeling wordt gehanteerd bij planvorming. Realisering van extra vaardoelen wordt in de zuidelijke en middelste zone gestimuleerd. Het IVIJ geeft in haar toekomstbeeld (2030) de achtergrond voor genoemde zonering. "Door de geringe groei (van ligplaatsen) in het noordelijke deel van het IJsselmeergebied wordt de toename van de recreatieve druk zoveel mogelijk beperkt, waardoor de behoefte van grotere (zeil)boten om door te varen naar de Waddenzee relatief klein gebleven is".

### De Waddenzee

De Waddenzee heeft de hoofdfunctie natuur. De rijksoverheid en de waddenprovincies staan een terughoudend beleid voor betreffende de ontwikkeling van de waterrecreatie in de Waddenzee. Voor de watersport uit zich dit onder meer in beperkingen ten aanzien van de realisatie van tijdelijke en/of vaste ligplaatsen en het sluiten van bepaalde delen van de Waddenzee. Af en toe levert dit knelpunten op in de vorm van overvolle havens in de zomervakantieperiode en ongewenste verstoring in al dan niet afgesloten gebieden.

De Waddenprovincies doen sinds de tachtiger jaren onderzoek naar de ontwikkeling van de watersport op de Waddenzee. In 1996 is hiervoor een speciaal en uitgebreid onderzoeksprogramma opgezet, het Recreatieonderzoek Kustwateren. Het onderzoeksprogramma bestaat uit diverse deelprojecten. De Stuurgroep Waddenprovincies heeft de uitvoering van een van de deelprojecten op zich genomen en wel het monitoren van de watersport op de Waddenzee. De eerste rapportage verscheen in 1998 en had betrekking op de periode 1996 en 1997. In 2002 is de rapportage **Monitoring Watersport op de Waddenzee 1998 – 2000** verschenen.

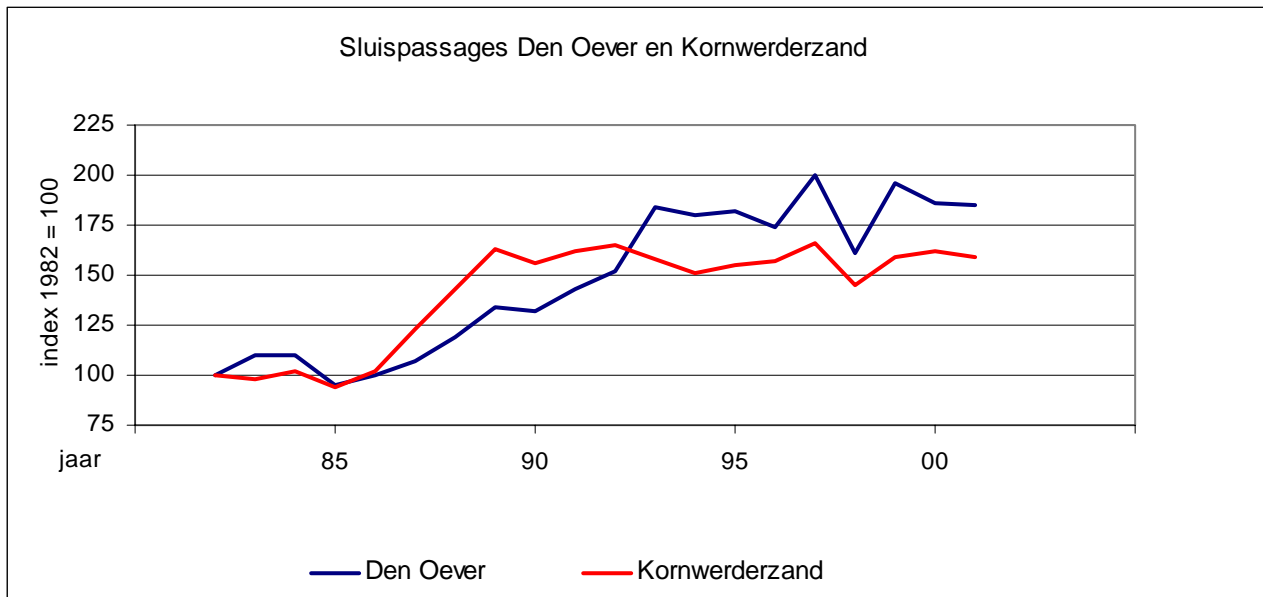
Het totale aantal lig- en passantenplaatsen in de Waddenzee (zoutwaterhavens) bedraagt volgens het monitoring-onderzoek ruim 2.100. In het jaar 2000 werd een maximaal aantal schepen op de Waddenzee geteld van bijna 3.600. Op de dag dat dit maximum werd bereikt, verlieten 700 schepen het gebied, zodat de maximum omvang van de vloot 's nachts uit 2.900 schepen bestond. In het hoogseizoen (juli en augustus) varen, bij geschikte weersomstandigheden, dagelijks meer dan 2.000 schepen op het Wad. Dit alles betekent, dat op de drukste dagen het aantal vaartuigen in de Waddenzee groter is dan het aantal lig- en passantenplaatsen in jachthavens. Het gevolg hiervan is dat in 2000 de jachthavens in Texel (5x), Vlieland (39x), Terschelling (2x) en Ameland (20x) meerdere keren vol waren en passanten naar een andere haven uit moesten wijken, ankeren of droogvallen. Opvallend is dat de capaciteit op Schiermonnikoog volgens het onderzoek op alle dagen toereikend was.



Zomerdruchte bij de Lorentzsluis (Kornwerderzand)

Het aantal sluispassages bij de toegangssluisen naar de Waddenzee (Den Helder, Den Oever, Kornwerderzand, Harlingen, Lauwersoog en Delfzijl) is sinds 1982 toegenomen van ca. 70.000 tot ruim 100.000 in het jaar 2000. De grootste groei heeft plaatsgevonden in de tweede helft van de jaren tachtig. Tussen 1990 en 2000 is het aantal sluispassages geleidelijk toegenomen van 90.000 naar ruim 100.000. De sluisen van Kornwerderzand en Den Oever zijn met respectievelijk 38.000 en 20.000 passages de belangrijkste toegangspoorten naar de Waddenzee.

Sinds 1982 is het aantal passages bij Kornwerderzand met 62% gestegen en bij Den Oever met 86%. Het aandeel van deze twee sluizen in het totale aantal passages naar de Waddenzee is sinds 1982 toegenomen van 49% naar 57%. In dezelfde periode is het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied (inclusief Randmeren) met 55% toegenomen van 22.000 naar 34.000.



Bron: Monitoring Watersport op de Waddenzee, Resultaten 1982-2001 (Provincie Fryslân)

De PKB-tekst van de **Derde Nota Waddenzee**, zoals op 19 oktober 2001 aangeboden aan de Tweede Kamer, legt de betrokken overheden een aantal verplichtingen op in de sfeer van beheer en monitoring. Met het oog op het beheersbaar maken en houden van recreatie op de Waddenzee is het nodig goed zicht te krijgen op huidige en toekomstige recreantenstromen, zodat mede op basis daarvan, stabiliserende en regulerende beleidsbeslissingen kunnen worden genomen. Er zal onderzocht moeten worden hoe een beter beeld kan worden verkregen van de natuurlijke draagkracht en op welke wijze het huidige recreatieve medegebruik in relatie tot de natuurlijke draagkracht gereguleerd zou kunnen worden. Het aantal ligplaatsen rond de Waddenzee is vooralsnog gemaximeerd op totaal 4.400.

Vanwege het uitstralende effect van het IJsselmeergebied als belangrijk brongebied hebben de provincies Fryslân en Noord-Holland afgesproken om bij afwegingen met betrekking tot het capaciteitsbeleid voor het IJsselmeergebied ook de relatie met het Waddengebied te betrekken. Plannen voor de aanleg of uitbreiding van jachthavens rond het IJsselmeer en Markermeer zullen met behulp van het afwegingskader van de PKB worden beoordeeld op mogelijke effecten van daaruit voortvloeiende vaardruk op de Waddenzee.

In het Uitvoeringsprogramma van de **5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening**, op 21 december 2001 door het kabinet vastgesteld, staat dat een *gezamenlijk onderzoek wordt gestart naar de motieven, argumenten en omstandigheden die een rol spelen bij het vaargedrag van recreatievaarders tussen IJsselmeer en Waddenzee. Ook wordt op korte termijn verkend op welke wijze een meerjarige communicatiestrategie kan worden opgezet. De resultaten van beide acties kunnen worden opgenomen in het convenant dat op initiatief van de waddenprovincies wordt opgesteld tussen rijk, waddenprovincies en gemeenten. Dit convenant is gericht op een integraal beleid voor het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee.*

### Conclusie

Beleidsmatig is een koers ingezet om in verband met aanwezige natuurwaarden het aantal lig- en passantenplaatsen in het noordelijke IJsselmeer en rond de Waddenzee nog slechts beperkt te laten groeien. Qua ontwikkelingsruimte ligt de nadruk in het IVIJ op het zuidelijke IJsselmeer en het



Markermeer, omdat verwacht wordt dat watersporters uit deze gebieden minder snel een vaartocht naar de Waddenzee zullen ondernemen. Om dit beleid verder te ondersteunen, wordt voorgesteld ook de recreatieve kwaliteit van het zuidelijke IJsselmeer en het Markermeer te verbeteren door de aanleg van nieuwe vaardoelen, aanleg- en ankerplaatsen bij voorkeur in combinatie met natuurontwikkelingsprojecten. De eigenaar van een boot heeft in principe de mogelijkheid en de vrijheid zijn eigen koers te bepalen. Wat is die koers? Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal onderzocht moeten worden wie in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee varen, waar ze vandaan komen, met welk type schip, wat ze doen en waarom.

### **1.3. Opzet en uitvoering van het onderzoek**

#### Het vragenformulier

In het voor-, hoog- en naseizoen van 2002 zijn op 11 verschillende locaties ca. 2.000 vragenformulieren, een toelichting en een kaartje van het IJsselmeergebied en de Waddenzee in een speciale envelop uitgezet onder watersporters en chartervaartuigen. Het vragenformulier is tot stand gekomen in overleg met opdrachtgevers (Begeleidingsgroep) en betrokken brancheorganisaties HISWA Vereniging, Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV), Noord Nederlandse Watersportbond (NNWB) en de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ).

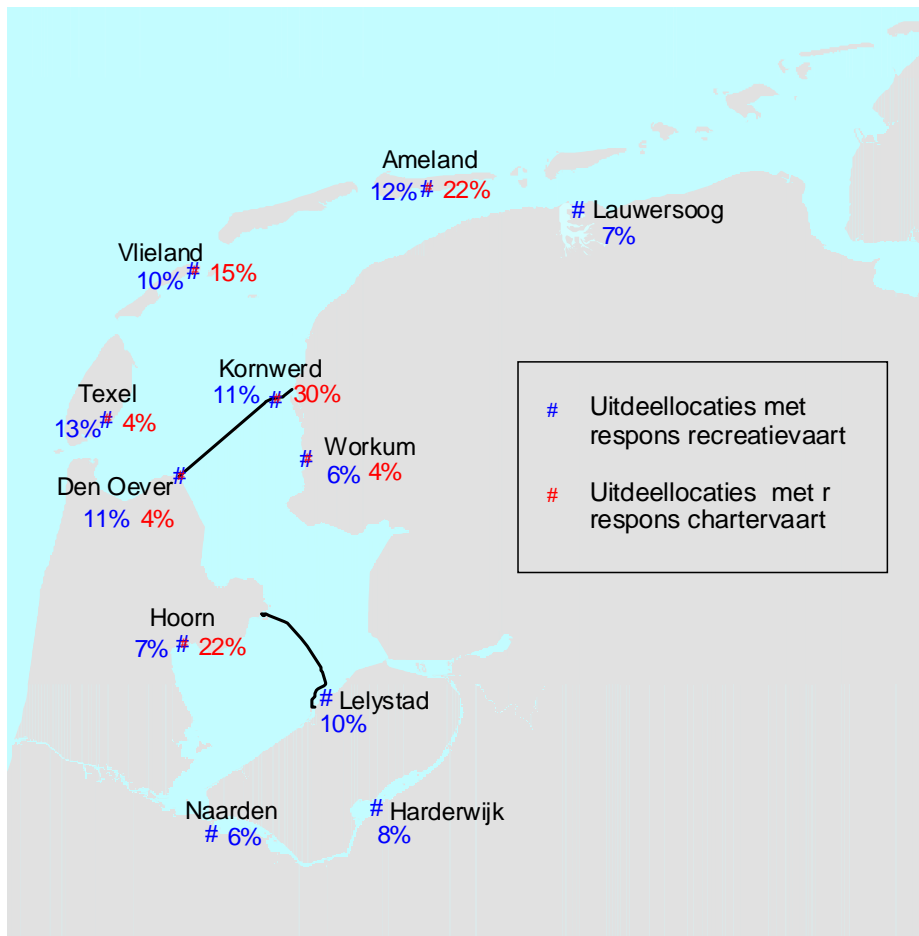
Na een aantal algemene vragen werd ingegaan op het vaargedrag en de motieven van watersporters en charterschippers. In het laatste deel van het vragenformulier kon men in een open vraag ("hartenkreet") aangeven wat de grootste wensen waren ten aanzien van beide gebieden, respectievelijk wat men zou willen veranderen. Bij het vragenformulier was een kleurenkaartje gevoegd van het IJsselmeergebied en de Waddenzee, waarop men de die dag afgelegde of nog af te leggen route aan kon geven. Het invullen van het vragenformulier nam ca. 15 minuten in beslag. Men heeft zelf een geschikt moment uit kunnen kiezen om het formulier in te vullen. Ingevulde formulieren konden in een portvrije antwoordenvolp naar Waterrecreatie Advies worden teruggestuurd of bij de deelnemende haven worden ingeleverd.

Omdat de havens bij het uitzetten van de laatste formulieren 1 oktober als deadline voor het onderzoek hebben aangegeven, was de respons op de laatste meetdag, vooral in het IJsselmeergebied, lager dan normaal. In totaal zijn 878 formulieren retour ontvangen en verwerkt (respons 43,6%). Gesteld kan worden dat de respondenten aandacht hebben besteed aan het invullen en dat bijna alle formulieren goed konden worden verwerkt. Gezien de hoge respons is de betrokkenheid bij het gebied groot.

#### De uitdeellocaties

Getracht is de uitdeellocaties evenwichtig over het IJsselmeergebied en de Waddenzee te verdelen. Navolgende 11 locaties werden geselecteerd: Vlieland, Texel, Ameland, Lauwersoog, Den Oever, Kornwerderzand, Workum, Lelystad, Hoorn, Naarden en Harderwijk. Op 9 van de 11 locaties zijn de vragenformulieren via het havenkantoor verspreid aan passanten die de havens bezochten. In Den Oever en Kornwerderzand zijn de formulieren op de sluisen uitgegeven. De Havendienst van Hoorn heeft per meetdag gericht twee enveloppen uitgezet onder charterschepen uit het Markermeer. Na de eerste meetdag is Marina Muiderzand als uitdeellocatie vervangen door Jachthaven Naarden.

Onderstaand kaartje geeft per uitdeellocatie de verdeling in de respons voor resp. recreatie- en chartervaart weer.



De formulieren zijn verspreid op 18 mei, 22 juni, 13 juli, 27 juli, 14 augustus, 31 augustus en 14 september. De eerste twee meetdagen vielen in het voorseizoen, de laatste twee in het naseizoen. Indien een haven door bijvoorbeeld weersomstandigheden op een meetdag niet al zijn formulieren uit kon zetten, zijn de formulieren op de daarop volgende dagen verspreid.

#### 1.4. Opzet van de rapportage

In de rapportage zijn de vragen uit het vragenformulier onderstreept weergegeven, zoals die aan de watersporters zijn gesteld. Niet iedereen heeft op alle vragen antwoord gegeven. Voor de duidelijkheid staat daarom per vraag de respons (=N) vermeld.

Hoofdstuk 2 geeft antwoord op de vraag wie in het IJsselmeergebied en/of op de Waddenzee vaart (sociale kenmerken), waar ze vandaan komen (thuishaven van de schepen), met welk type schip men vaart en hoeveel vaardagen men in respectievelijke gebieden doorbrengt. In hoofdstuk 3 en 4 wordt nader ingegaan op de vraag waarom men in deze gebieden vaart, wat de motieven zijn, welke routes men aflegt en wat men waardeert of eventueel zou willen veranderen. Hoofdstuk 5 geeft inzicht in historie, trends en ontwikkelingen in de watersport. In hoofdstuk 6 worden conclusies getrokken op basis van de verzamelde informatie en worden aanbevelingen gedaan.

#### 1.5. Het weer in 2002

Volgens het KNMI was 2002 in vergelijking met het langjarige gemiddelde, zeer warm, zonnig en nat. Met een gemiddelde temperatuur van 10,8 graden was 2002 het zesde warme jaar op rij. In 1999 en 2000 was het iets warmer.

De maanden maart en april van 2002 waren koud en herfstachtig, waardoor de watersport langzaam op gang kwam. Havenmeesters in het IJsselmeergebied en rond de Waddenzee bevestigden dat het begin van het seizoen rustig was geweest. De zomermaanden maakten vervolgens een hoop goed. Oktober was kouder dan normaal. Op 27 oktober werd Nederland getroffen door een zeer zware storm met windkracht 10 tot 11.

Het weer van 2002 samengevat (achter de maand staat tussen haakjes de meetdag):

Mei (18 mei) *Warm, zeer droog en zonnig*

De gemiddelde maandtemperatuur bedroeg 13,4 graden (normaal 12,7 graden). De gemiddelde temperatuur tijdens het voor de watersport belangrijke Hemelvaartweekend (9 t/m 12 mei) was 14 graden en het Pinksterweekend (18 t/m 20 mei) 15 graden. Beide weekenden was er weinig tot geen neerslag en een prima zeilwind, waardoor het bijzonder druk was op het water.

Juni (22 juni) *Warm*

De gemiddelde maandtemperatuur bedroeg 16,5 graden (normaal 15,2 graden) met 20 warme dagen boven de 20 graden. In de maand juni lag het gemiddelde aantal uren zonneshijns (194 uren) hoger dan normaal maar was de hoeveelheid regen ook hoger dan normaal. De gemiddelde temperatuur op de meetdag lag op 17 graden. Met een matige wind op het IJsselmeer kracht 3 tot 4 en een matig tot vrij krachtige wind 4 tot 5 op de Waddenzee was het, ondanks een beetje motregen, een prima zeildag.

Juli (13 en 27 juli) *Wisselvallig en nat*

De maand juli verliep teleurstellend met wisselvallig, somber weer en temperaturen rond of beneden het langjarige gemiddelde. Vanaf 27 juli was er pas sprake van een langere periode met warm en zonnig zomerweer. De gemiddelde maandtemperatuur bedroeg 17,6 graden (normaal 17,4 graden). De zon scheen langer dan het gemiddelde, maar er viel ook meer neerslag dan gemiddeld. De gemiddelde temperatuur op 13 en 27 juli was resp. 17 en 21 graden. Op 13 juli waaide er een matige tot krachtige wind met wolkenvelden (op het IJsselmeer enkele buien met onweer) en perioden met zon. Op 27 juli waaide het op het IJsselmeer matig kracht 3 tot 4 en op de Waddenzee matig tot vrij krachtig, 4 tot 5, in de middag afnemend. Overdag scheen de zon en bleef het droog.

Augustus (14 en 31 augustus) *Zeer warm en recordnat*

Op 10 dagen viel er op tenminste één KNMI weerstation 50 millimeter of meer neerslag, waardoor deze maand recordnat was. Toch was de maand augustus warm met een gemiddelde maandtemperatuur van 18,6 graden (normaal 17,2 graden) en 27 warme dagen boven de 20 graden. De gemiddelde temperatuur op 14 en 31 augustus was resp. 19 en 17 graden. Op 14 augustus waaide het zwak tot matig kracht 3 of minder. De dag begon met wolkenvelden die al snel werden verdreven door zon. Op 31 augustus waaide het op het IJsselmeer matig tot vrij krachtig 4 tot 5 en op de Waddenzee vrij krachtig of krachtig 5 tot 6, in de avond afnemend. De dag was bewolkt met af en toe regen en in de middag pas zonnig en op de meeste plaatsen droog.

September (14 september) *Droog en zonnig*

De maand was met een gemiddelde temperatuur van 14,6 graden (normaal 14,2 graden) aan de warme kant. Gemiddelde scheen de zon die maand 159 uren (normaal 133 uren) en op Terschelling zelfs 178 uren. De gemiddelde temperatuur op 14 september was 14 graden. Met een matige windkracht 3 en vrij zonnig en droog weer, was het een mooie dag voor de watersport.

*Bronnen; Website KNMI en weerfaxen van Weerbureau HWS*

## 2. Algemene vragen

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag wie de formulieren hebben ingevuld, in welk type schip men vaart, wie er aan boord zijn, waar de schepen vandaan komen (vaste ligplaats van de boot) en hoeveel dagen men per jaar vaart. In totaal zijn 878 formulieren terugontvangen en verwerkt.

### 2.1. Wie heeft het vragenformulier ingevuld?

Wie heeft het formulier ingevuld?

$N = 862$

	aantal	
	recreatie	charter
schipper	596	22
bemanningslid	44	4
gast	5	0
gezamenlijk	190	1
<b>totaal</b>	<b>835</b>	<b>27</b>

Het vragenformulier kon worden ingevuld door de schipper, een bemanningslid, een gast of gezamenlijk. Meestal vulde de schipper het formulier in, bij de recreatievaart gevolgd door "gezamenlijk". Bij de chartervaart hebben schipper en/of bemanning (scheepsmaten) het formulier ingevuld, niet de gasten.

Wat is de leeftijd van de schipper?

$N = 874$

	aantal	
	recreatie	charter
jonger dan 30	37	1
30 - 40	94	9
40 - 50	174	9
50 - 60	343	8
ouder	199	0
<b>totaal</b>	<b>847</b>	<b>27</b>

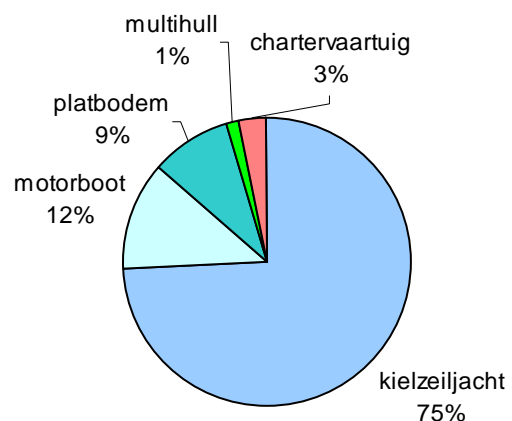
De grootste groep recreatieschippers is tussen de 50 en 60 jaar. Uit de tabel blijkt dat het merendeel (84,5%) van de schippers 40 jaar of ouder is. Uit een onderzoek in 2001 onder 350 recreatieschippers in Nederland bleek ook dat 82% ouder was dan 40 jaar. De meeste charterschippers zijn tussen de 30 en de 50 jaar.

### 2.2. Welk type schip heeft u?

Welk type schip heeft u?

$N = 878$

	aantal
kielzeiljacht	651
motorboot	108
platbodem	79
multihull	13
<b>recreatievaart</b>	<b>851</b>
<b>chartervaart</b>	<b>27</b>



Er is in het vragenformulier onderscheid gemaakt in een aantal sloopstypen. De formulieren zijn "at random" uitgezet, dus de verhouding tussen de verschillende sloopstypen geeft een redelijk betrouwbaar beeld van de gemiddelde samenstelling van de recreatievloot in het IJsselmeergebied en de Waddenzee. 75% van de recreatievaartuigen bestaat uit kajuitzeiljachten. Indien platbodems en multihulls tot de zeilboten worden gerekend, bestaat 88% van de vloot uit zeilboten en bijna 12% uit motorboten. De chartervaart wordt in de tabellen als aparte groep behandeld. Twee vragenformulieren zijn ingevuld door vaartuigen van sportvissers. Omdat deze groep geen onderdeel uitmaakte van het onderzoek, zijn deze formulieren niet verwerkt.

### 2.3. Waaruit bestaat uw bemanning?

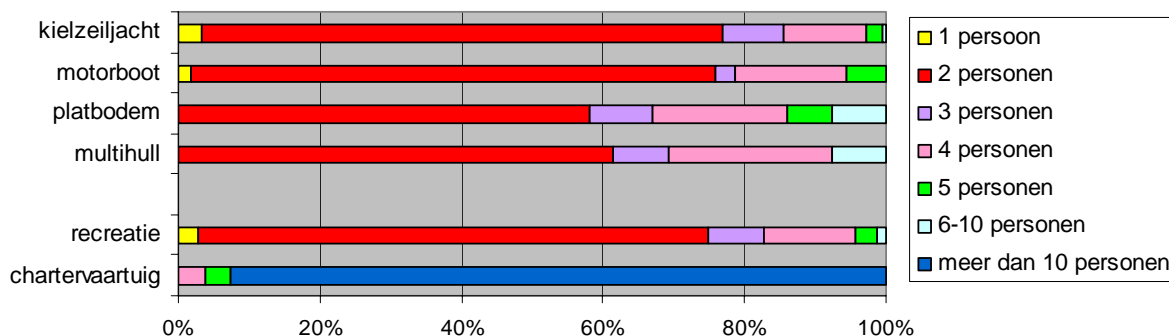
Met hoeveel personen bent u meestal aan boord?

N = 877

	aantal	gem. aantal personen
kielzeiljacht	650	2,4
motorboot	108	2,5
platbodem	79	3,1
multihull	13	2,9
<b>recreatievaart</b>	<b>850</b>	<b>2,5</b>
<b>chartervaart</b>	<b>27</b>	<b>19</b>

Van de recreatievaartuigen hebben platbodems de meeste mensen (bemanning gasten en/of kinderen) aan boord. Na platbodems hebben multihulls de meeste mensen aan boord.

verdeling naar aantal personen aan boord



In de tabel zijn de aantallen personen aan boord in groepen opgesplitst. De grote meerderheid van de recreatievaartuigen wordt bemand door twee personen. Kielzeiljachten en motorboten varen nog wel eens solo. De chartervaart vaart meestal met (groepen van) 11 tot 30 personen. De aangetroffen charterschepen met vier en vijf personen aan boord zijn of kleine charterschepen of charterschepen op weg naar een nieuwe groep.

Heeft u meestal kinderen mee?

N = 878

	aantal	
	ja	nee
kielzeiljacht	126	525
motorboot	26	82
platbodem	26	53
multihull	3	10
<b>recreatievaart</b>	<b>181</b>	<b>670</b>
<b>chartervaart</b>	<b>10</b>	<b>17</b>

181 van de 851 recreatievaartuigen (21,3%) hebben meestal kinderen aan boord. Platbodems en multihulls hebben vaak kinderen aan boord, wat mede het gemiddeld hoge aantal personen aan boord verklaart.

## Heeft u meestal een hond aan boord?

N = 878

	aantal	
	ja	nee
kielzeiljacht	81	570
motorboot	22	86
platbodem	20	59
multihull	2	11
<b>recreatievaart</b>	<b>125</b>	<b>726</b>
<b>chartervaart</b>	<b>9</b>	<b>18</b>

Uit de tabel blijkt dat chartervaartuigen (33%) vaker een (scheeps)hond aan boord hebben dan recreatievaartuigen (15%). 25,3% van de platbodems heeft een hond aan boord.

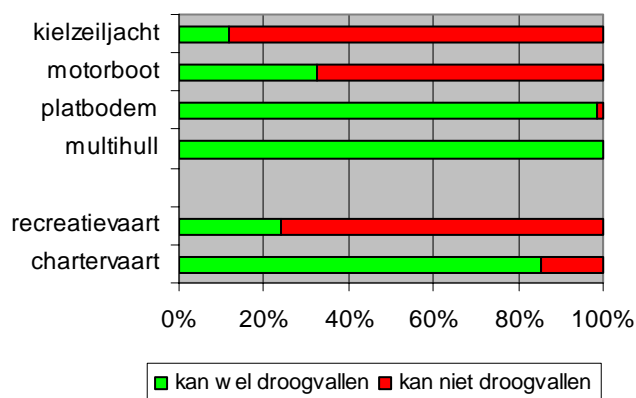
Van de 878 respondenten hebben 281 (32%) meestal kinderen en/of een hond aan boord. Dit gegeven is interessant omdat het aangeeft welk deel van de vloot behoefte zal hebben aan land te gaan op een tijdelijke aanlegplaats. In hoofdstuk 6 komen we hier nader op terug.

## 2.4. Is uw schip geschikt om droog te vallen?

### Is uw schip geschikt om droog te vallen?

N = 878

	aantal	
	ja	nee
kielzeiljacht	77	574
motorboot	35	73
platbodem	78	1
multihull	13	0
<b>recreatievaart</b>	<b>203</b>	<b>648</b>
<b>chartervaart</b>	<b>23</b>	<b>4</b>

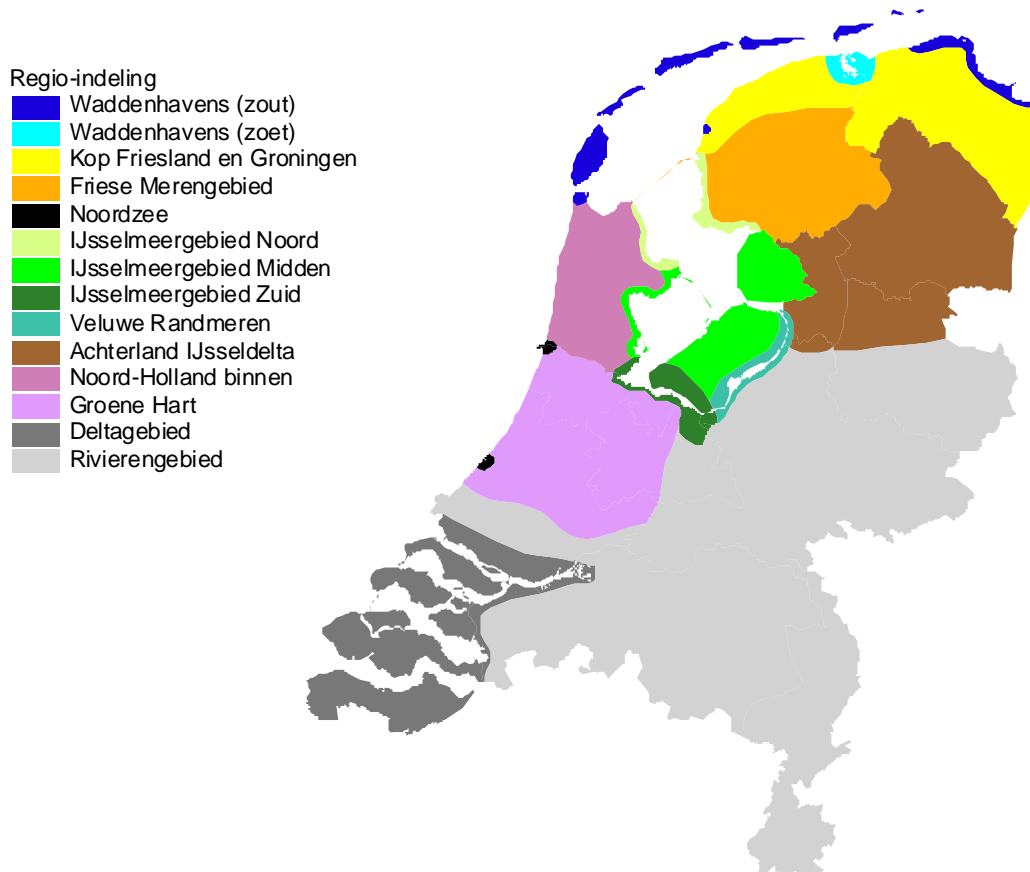


Aangezien op drie Waddeneilanden en in Lauwersoog vragenformulieren zijn uitgezet, was te verwachten dat een groot aantal schepen droog kan vallen. Uit de tabel blijkt dat alle multihulls kunnen droogvallen, bijna alle platbodems, ruim 30% van de motorboten en 12% van de kielzeiljachten. Dit laatste percentage is hoog maar te begrijpen door het toenemende aantal zeiljachten met een hefkiel of kimkielen. Mensen die op zee en op de Wadden (en bijvoorbeeld in Fryslân) willen varen kiezen in toenemende mate voor een dergelijk schip. Later in dit rapport wordt verder ingegaan op droogvallen. Hier wordt onder andere de vraag gesteld of men wel eens bewust droogvalt en hoeveel keer per jaar men dit doet.

## 2.5. Wat is uw vaste (zomer)ligplaats?

### Nederland verdeeld naar herkomst schepen

864 schepen hebben de vaste (zomer)ligplaats van hun schip opgegeven. Om in het rapport een beeld te krijgen van deze verschillende plaatsen van herkomst, is Nederland verdeeld in 14 (vaar)regio's of herkomstgebieden. Het IJsselmeergebied is, conform de indeling uit de Integrale Visie IJsselmeergebied (IVIJ), in 3 delen gesplitst. Wat betreft de Waddenzee is onderscheid gemaakt in de havens aan zout water en havens aan zoet water. "Waddenhavens zoet" zijn de havens rond het Lauwersmeer (Lauwersoog, Zoutkamp, Oostmahorn en Dokkumer Nieuwe Zijlen. Harlingen, Den Helder, Delfzijl en Termunterzijl worden gerekend tot de "Waddenhavens zout", omdat op basis van het vragenformulier niet kan worden afgeleid of men binnen of buiten de sluis ligt. De uit deze plaatsen aangetroffen schepen voeren in ieder geval op de Waddenzee. De kop van Fryslân wordt gevormd door het gebied ten noorden van de lijn Bolsward - Leeuwarden - Bergum (exclusief Lauwersmeer). De rest van Fryslân heet het Friese Merengebied. Een uitgebreide omschrijving van de 14 regio's is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.



## Wat is de vaste (zomer)ligplaats van uw schip?

N = 864

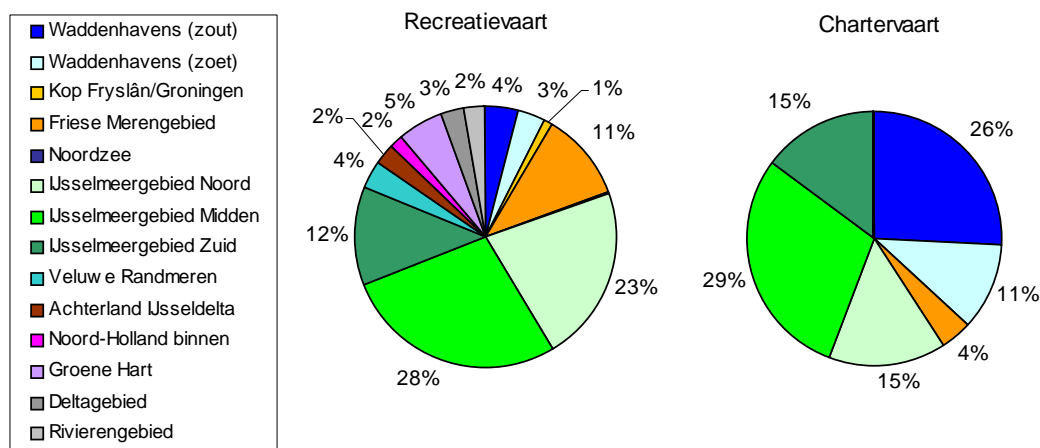
Verdeling naar herkomst.

	aantal	
	recreatie	charter
Waddenhavens (zout)	34	7
Waddenhavens (zoet)	28	3
Kop Fryslân/Groningen	9	
Friese Merengebied	91	1
Noordzee	4	
IJsselmeergebied Noord	180	4
IJsselmeergebied Midden	230	8
IJsselmeergebied Zuid	103	4
Veluwe Randmeren	30	
Achterland IJsseldelta	20	
Noord-Holland binnen	15	
Groene Hart	46	
Deltagebied	27	
Rivierengebied	20	
<b>totaal</b>	<b>837</b>	<b>27</b>

Verdeling naar top 15.

vaste ligplaats	aantal
Lelystad	78
Makkum	48
Workum	39
Monnickendam	36
Enkhuizen	36
Hoorn	31
Medemblik	30
Naarden	28
Den Oever	28
Harderwijk	22
Lauwersoog	21
Lemmer	21
Andijk	18
Huizen	16
Heeg	15

543 van de 837 recreatievaartuigen hebben een vaste (zomer)ligplaats in het IJsselmeergebied (65%). De meeste schepen komen uit het middelste deel van het IJsselmeergebied (zuidelijk IJsselmeer incl. Enkhuizen en Lemmer, Ketelmeer en Markermeer en Gouwezee), gevolgd door het noordelijk deel van het IJsselmeer (boven de lijn Enkhuizen - Lemmer). 7,5% van de deelnemers heeft een vaste ligplaats in een van de waddenhavens of in het Lauwersmeer. 28% van de schepen komt niet uit het IJsselmeergebied of uit de Waddenzee, waarbij het Friese Merengebied met 11% nog een belangrijke toeleverancier is. In de tweede tabel staan de havens met het grootste aantal respondenten aangegeven. Lelystad staat ruim bovenaan en dit is verklaarbaar omdat Lelystad ruim 2.000 vaste ligplaatshouders heeft en veel actieve zeilers huisvest. In totaal zijn door de deelnemers 152 verschillende thuishavens genoemd.



Bijna alle chartervaartuigen hebben een vaste ligplaats (opstapplaats) in het IJsselmeergebied of de Waddenzee. In totaal zijn er in Nederland ca. 450 chartervaartuigen. Bijna 85% van alle vaardagen van deze schepen worden doorgebracht in het IJsselmeergebied en de Waddenzee.



## 2.6. Hoeveel dagen vaart u per jaar en waar?

Hoeveel dagen vaart u gemiddeld per jaar?

*N = 878*

	gem. aantal vaardagen	aantal schepen
kielzeiljacht	61,5	651
motorboot	57,8	108
platbodem	53,9	79
multihull	62,3	13
<b>recreatievaart</b>	<b>60,3</b>	<b>851</b>
<b>chartervaart</b>	<b>142,7</b>	<b>27</b>

Uit het onderzoek blijkt dat de 851 recreatievaartuigen die aan het onderzoek hebben meegedaan *gemiddeld 60,3 dagen* per jaar varen.

Een deel van de totale groep maakt lange reizen naar het buitenland en is daarom goed voor een hoog aantal vaardagen per jaar. Deze hoge aantallen beïnvloeden het gemiddelde. Veelal zijn deze mensen gepensioneerd of met de VUT, maar er blijken ook jongeren (zelfs met kinderen) bij te zijn die blijkbaar een half jaar of langer met de boot ons land verlaten (onbetaald verlof, geen vaste baan, etc.).

Er is een schatting gemaakt hoeveel dagen mensen met een volledige baan ("de werkenden") globaal kunnen varen. Het seizoen loopt volgens de HISWA overeenkomst voor de verhuur van ligplaatsen van 1 april tot 1 november. Tijdens de paasdagen worden vaak onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd of worden de schepen vaarklaar gemaakt. De meeste schepen varen vanaf begin mei en met Hemelvaart en Pinksteren is het voor het eerst druk op het water. In de grote vakantie kan men een flinke tocht maken en verder reteren de weekenden om gebruik te maken van de boot. De meeste schepen varen tot en met september en in oktober wordt de boot winterklaar gemaakt. Voor de meeste watersporters loopt het *vaarseizoen* van mei tot en met september, een periode van ca. 20 weken. Stel dat men en het Hemelvaartweekend (3 dagen) en het Pinksterweekend (3 dagen) vaart, in de grote vakantie 3 à 4 weken en daarbuiten nog ca. 5 tot 10 weekenden, dan kan de uitkomst nooit meer zijn dan 60 vaardagen per jaar. In het bestand is vervolgens een selectie gemaakt van de groep die minder dan 60 dagen vaart en die "de werkenden" zijn genoemd. 460 van de 851 deelnemers varen minder dan 60 dagen, 391 deelnemers varen meer. De 460 "werkenden" blijken gemiddeld 39,9 vaardagen te maken.

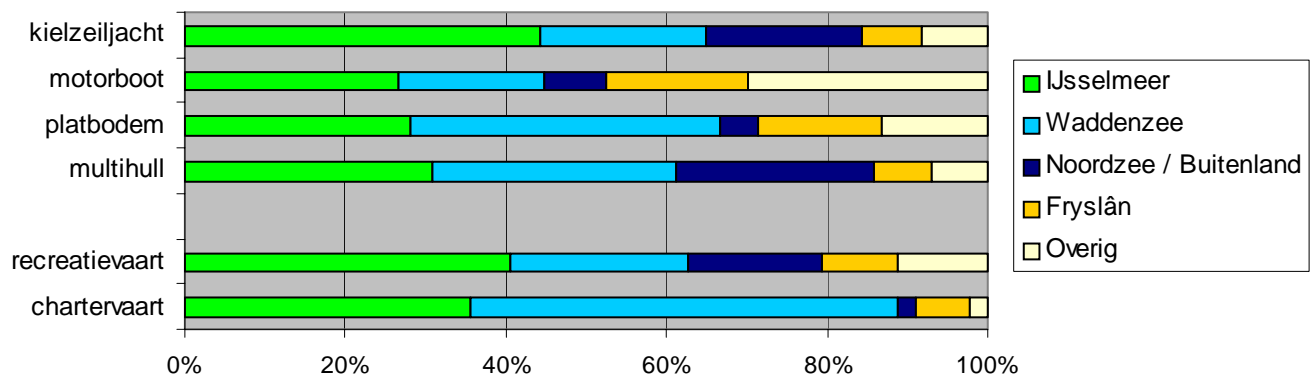
64% van de deelnemers aan het onderzoek is ouder dan 50 jaar. We kunnen concluderen dat de deelnemers aan dit onderzoek in het IJsselmeergebied en de Waddenzee actieve watersporters zijn. Een verklaring is dat een belangrijk deel van de schepen geschikt is voor het maken van tochten op de Noordzee of naar het buitenland. In hoofdstuk 5, Trends en ontwikkelingen, wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

Niet alle watersporters in het IJsselmeergebied en de Waddenzee zullen zoveel vaardagen maken als uit dit onderzoek blijkt. Mensen die zelden varen, zullen minder enthousiast zijn om die keer dat ze varen, ook nog een vragenformulier in te vullen. Mensen die door omstandigheden helemaal niet kunnen varen, zijn uiteraard niet benaderd. Dat deze groep watersporters in het onderzoek ondervertegenwoordigd is, beïnvloedt alleen het gemiddelde aantal vaardagen, maar heeft nauwelijks of geen invloed op de overige resultaten. Ook moet worden opgemerkt dat het vragenformulier in het Nederlands was opgesteld. Weliswaar is getracht ook Duitse watersporters het formulier aan te bieden, maar de respondenten uit deze groep zijn duidelijk ondervertegenwoordigd (21,9% van alle ligplaatshouders in het IJsselmeergebied is uit Duitsland afkomstig). Bij gebrek aan specifiek op Duitse watersporters gericht onderzoek nemen we noodgedwongen aan dat zij dezelfde zaken waarderen als hun Nederlandse collega-watersporters.

Hoeveel dagen per jaar brengt u daarvan door in het IJsselmeergebied, de Waddenzee, op de Noordzee of het buitenland, binnen de provincie Fryslân of het overige vaarwater in Nederland?

N = 878

	gem. aantal vaardagen				
	IJsselmeer	Wadden-zee	Noordzee / Buitenland	Fryslân	Overig
kielzeiljacht	27,2	12,7	11,9	4,6	5,0
motorboot	15,5	10,4	4,5	10,2	17,2
platbodem	15,1	20,7	2,6	8,3	7,1
multihull	19,2	18,9	15,3	4,5	4,3
<b>recreatievaart</b>	<b>24,4</b>	<b>13,3</b>	<b>10,2</b>	<b>5,6</b>	<b>6,7</b>
<b>chartervaart</b>	<b>50,7</b>	<b>75,9</b>	<b>3,1</b>	<b>9,7</b>	<b>3,2</b>



Van de 60,2 vaardagen per jaar brengen de recreatievaartuigen 10,2 vaardagen (17%) door op de Noordzee of in het buitenland. De chartervaartuigen brengen ruim de helft (53%) van hun vaardagen op de Waddenzee door. Omdat slechts 27 van de ca. 400 charterschepen met een opstapplaats in het IJsselmeergebied en rond de Waddenzee aan het onderzoek hebben meegedaan, is dit niet een zuivere afspiegeling van de hele groep. In 1999 heeft Waterrecreatie Advies een rapport uitgebracht over de toekomst van de chartervaart ("Ontwikkelingen in de chartervaart 1980 – 2015").

De in 1999 getraceerde 375 charterschepen met een opstapplaats in het IJsselmeergebied en de Waddenzee brachten 44% van hun vaardagen op de Waddenzee door, 52% in het IJsselmeergebied en 4% in Fryslân. Wel werd toen al aangegeven, dat het aantal vaardagen op het noordelijke IJsselmeer en de Waddenzee naar verwachting zou toenemen.

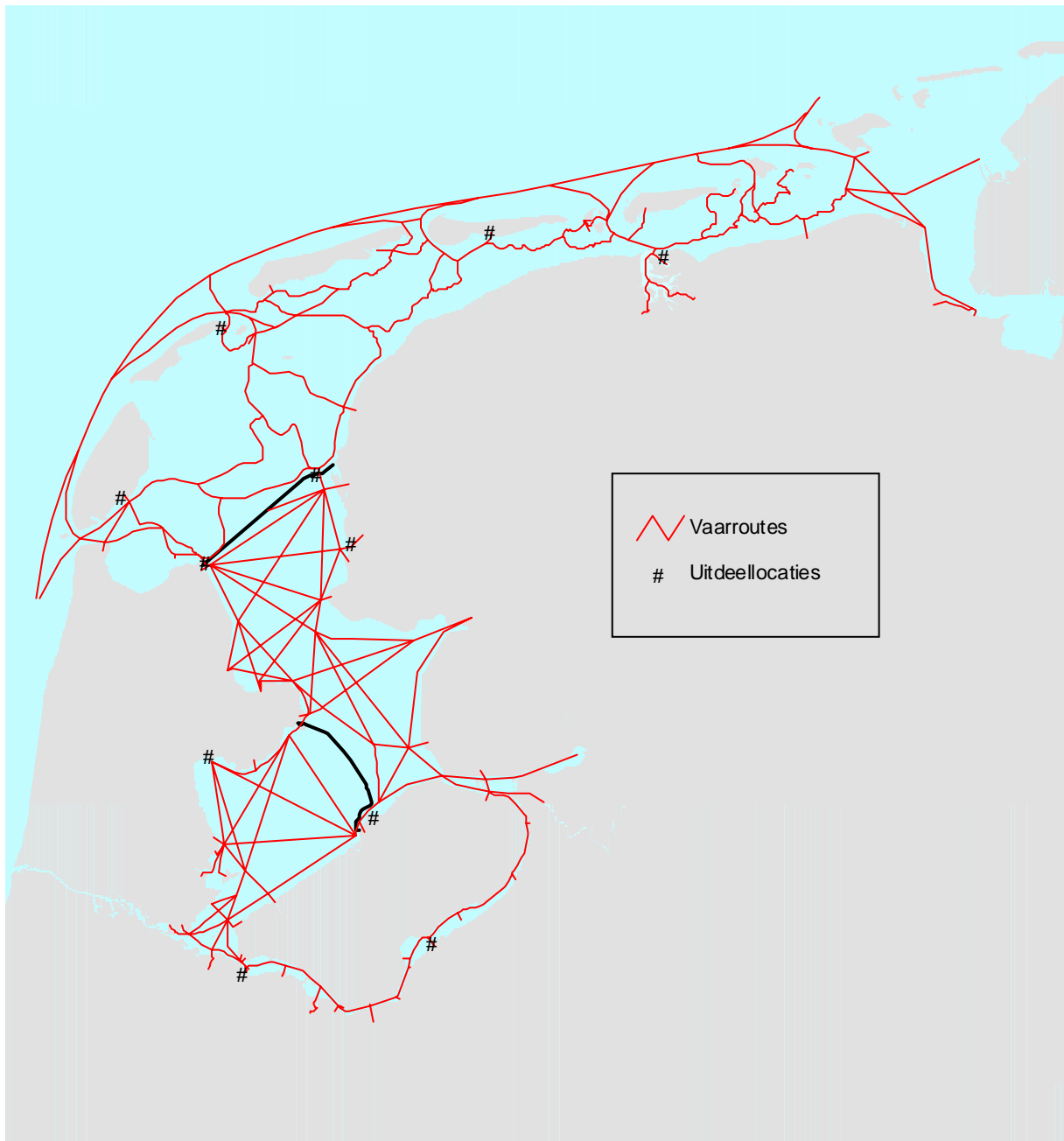


Charterplaatsen aan de Gependam te Enkhuizen (bron; website gemeente Enkhuizen)

## 2.7. Waar bent u langs gevaren?

In het vragenformulier is gevraagd waar men de afgelopen nacht heeft doorgebracht en wat het vaardoel is voor vandaag of morgen. Dit leverde van 878 schepen meer dan 1300 gevaren routes op, aangezien er ook schepen zijn die ergens zijn blijven liggen. Naast het vragenformulier hebben de deelnemers ook een kaart van het IJsselmeergebied en de Waddenzee ontvangen waarop men de gevaren route zo nauwkeurig mogelijk in kon tekenen. De kaartjes zijn voornamelijk gebruikt om in sommige gevallen de route te controleren, bijvoorbeeld of men buitenom de eilanden is gevaren of onderlangs over het Wad (via welke route).

Onderstaande kaart geeft de mogelijke vaarroutes aan in beide gebieden. In de hoofdstukken 3 en 4 wordt per type schip of categorie aangegeven hoe vaak de verschillende routes in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee zijn gevaren.



### 3. Vaargedrag in het IJsselmeergebied

855 van de 878 deelnemers aan het onderzoek varen (ook) in het IJsselmeergebied (97%).

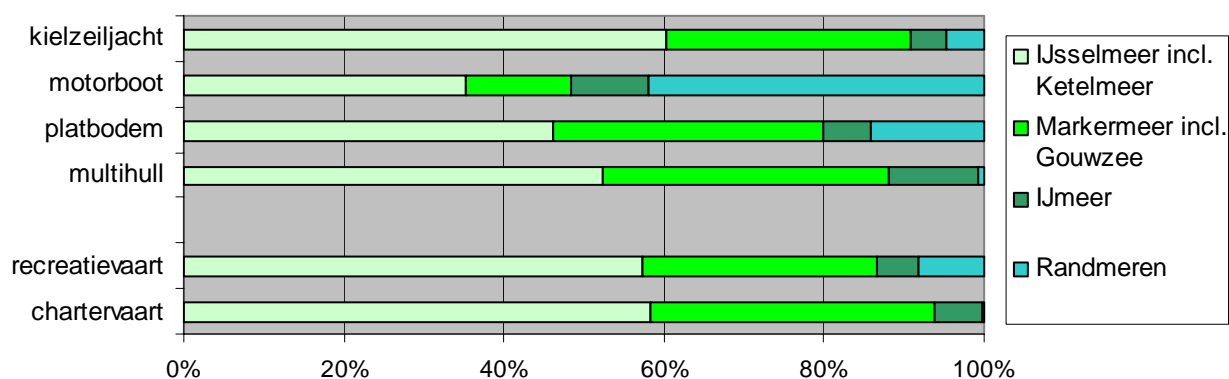
#### 3.1. Hoeveel dagen vaart u per jaar in het IJsselmeergebied en wanneer?

Als u in het IJsselmeergebied vaart, hoeveel vaardagen brengt u dan door in het IJsselmeergebied (incl. Ketelmeer), het Markermeer (incl. Gouwee), het IJmeer en de Randmeren?

N = 835

	gem. aantal vaardagen van IJsselmeervaarders			
	IJsselmeer incl. Ketelmeer	Markermeer incl. Gouwee	IJmeer	Randmeren
kielzeiljacht	16,8	8,4	1,2	1,3
motorboot	5,9	2,2	1,7	7,1
platbodem	7,9	5,8	1,0	2,4
multihull	10,1	6,8	2,2	0,2
<b>recreatievaart</b>	<b>14,6</b>	<b>7,4</b>	<b>1,3</b>	<b>2,1</b>
<b>chartervaart</b>	<b>35,8</b>	<b>21,7</b>	<b>3,8</b>	<b>0,1</b>

835 deelnemers hebben een verdeling aangegeven van het aantal vaardagen per jaar in de verschillende subregio's van het IJsselmeergebied. Zeilboten en chartervaartuigen varen de meeste dagen op het IJsselmeer (incl. Ketelmeer), motorboten de meeste dagen op de Randmeren.



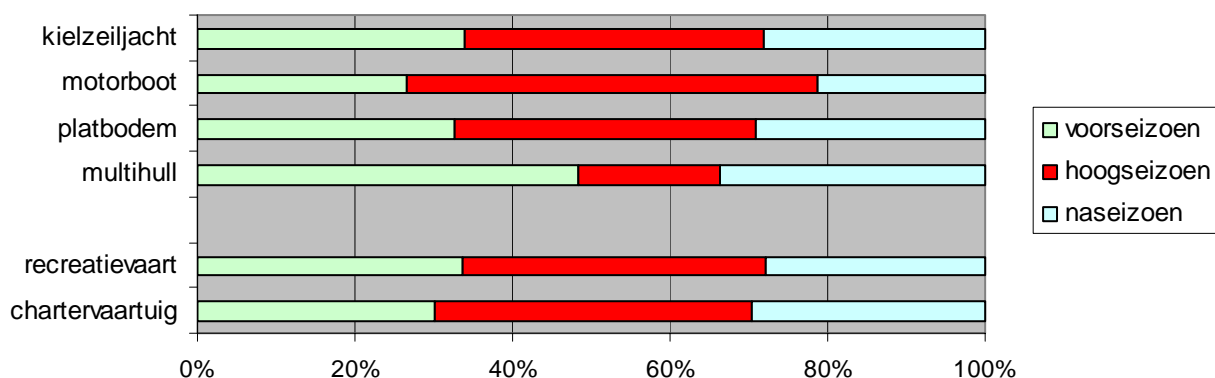
Hoeveel dagen vaart u in het voor-, hoog- of naseizoen in het IJsselmeergebied?

N = 827

	gem. vaardagen IJsselmeer		
	voor seizoen	hoog seizoen	na seizoen
kielzeiljacht	9,4	10,4	7,8
motorboot	4,3	8,5	3,5
platbodem	5,6	6,5	5,0
multihull	9,6	3,6	6,7
<b>recreatievaart</b>	<b>8,4</b>	<b>9,7</b>	<b>7,0</b>
<b>chartervaart</b>	<b>17,3</b>	<b>23,0</b>	<b>16,9</b>

Uit de tabel blijkt dat er een piek is in het hoogseizoen, maar eigenlijk minder dan verwacht. Het naseizoen is iets minder druk dan het voorseizoen. De recreatievaart vaart gemiddeld bijna één maand in het IJsselmeergebied, terwijl de chartervaart bijna 2 maanden in het IJsselmeergebied vaart.

Navolgende tabel geeft de verdeling in procenten weer van het aantal vaardagen in de verschillende seizoenen.

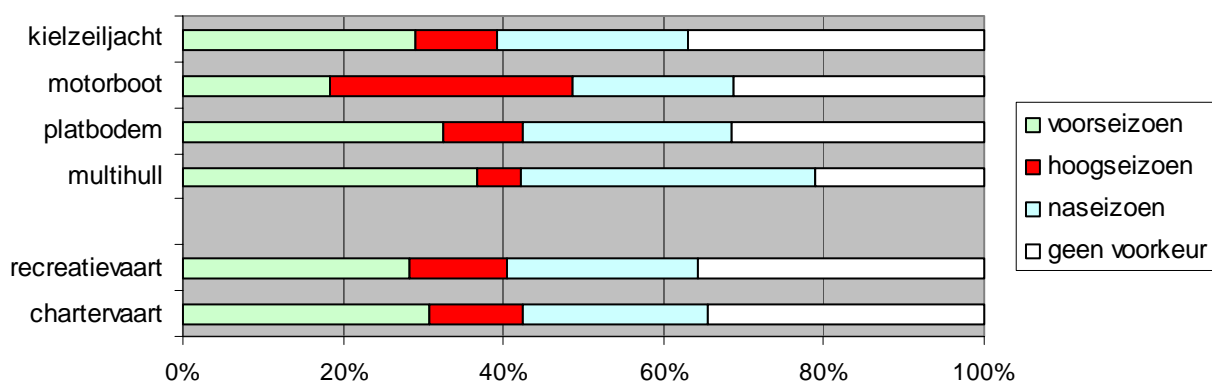


Wanneer vaart u bij voorkeur in het IJsselmeergebied?

N = 815

	voor- seizoen	hoog- seizoen	na- seizoen	geen voorkeur
	aantal x genoemd			
kielzeiljacht	239	83	196	305
motorboot	20	33	22	34
platbodem	30	9	24	29
multihull	7	1	7	4
<b>recreatievaart</b>	<b>296</b>	<b>126</b>	<b>249</b>	<b>372</b>
<b>chartervaart</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>

Uit de tabel en onderstaande grafiek blijkt dat van de verschillende scheepstypen de motorboten bij voorkeur in het hoogseizoen varen. De overige deelnemers varen bij voorkeur in het voor- en/of naseizoen.



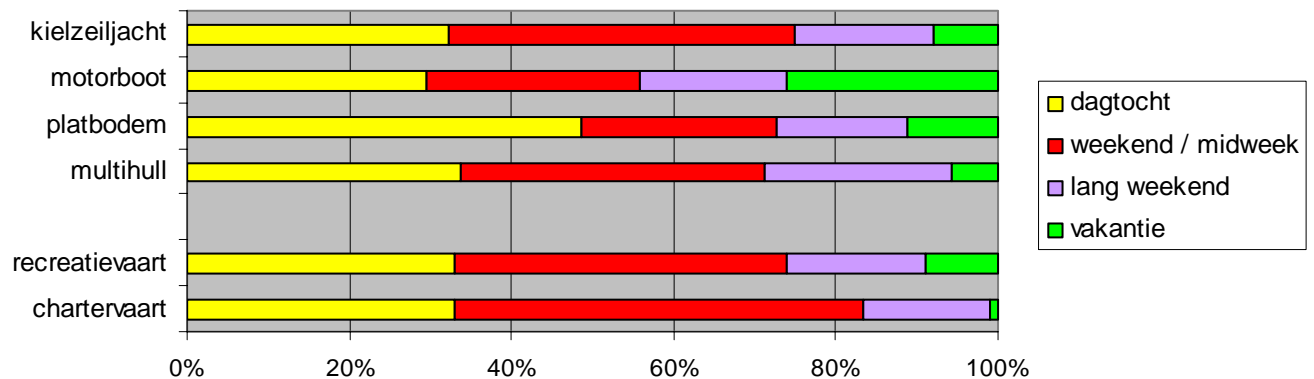
Ca. 35% heeft geen voorkeur heeft voor één van de verschillende seizoenen. Op de motorboten na, zou iedereen liever vaker in het voor- en naseizoen varen. Waarom men dit (nog) niet doet, is niet duidelijk.

Als u in het IJsselmeergebied vaart, hoe vaak vaart u dan ongeveer een dagtocht, midweek/weekend, lang weekend of een vakantie?

N = 777

	dagtocht	weekend / midweek	lang weekend	vakantie
kielzeiljacht	5,2	6,9	2,7	1,3
motorboot	1,6	1,4	1,0	1,4
platbodem	4,4	2,2	1,5	1,0
multihull	3,7	4,1	2,5	0,6
<b>recreatievaart</b>	<b>4,7</b>	<b>5,8</b>	<b>2,4</b>	<b>1,3</b>
<b>chartervaart</b>	<b>10,5</b>	<b>15,9</b>	<b>4,9</b>	<b>0,3</b>

Op het vragenformulier kon een keuze gemaakt worden tussen een dagtocht, een weekendtocht/midweek, een lang weekend of een vakantie. Het antwoord zegt weinig over het aantal vaardagen, maar uit onderstaande grafiek blijkt dat zeiljachten en multihulls relatief veel weekenden varen. Platbodems varen relatief veel dagtochten en op motorboten worden veel vakanties doorgebracht.



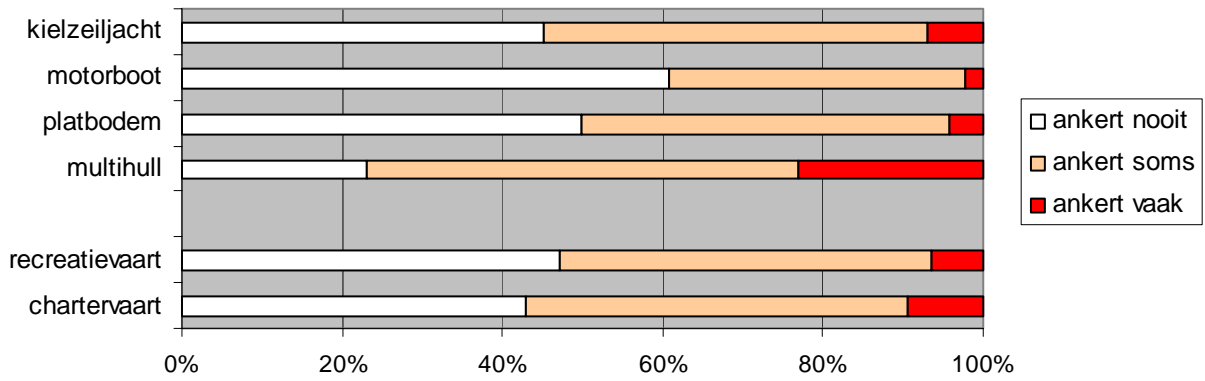
### 3.2. Ankert u wel eens 's nachts buiten de haven?

Ankert u 's nachts wel eens buiten de jachthavens?

N = 807

	nooit	soms	vaak
kielzeiljacht	276	293	42
motorboot	56	34	2
platbodem	35	32	3
multihull	3	7	3
<b>recreatievaart</b>	<b>370</b>	<b>366</b>	<b>50</b>
<b>chartervaart</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>2</b>

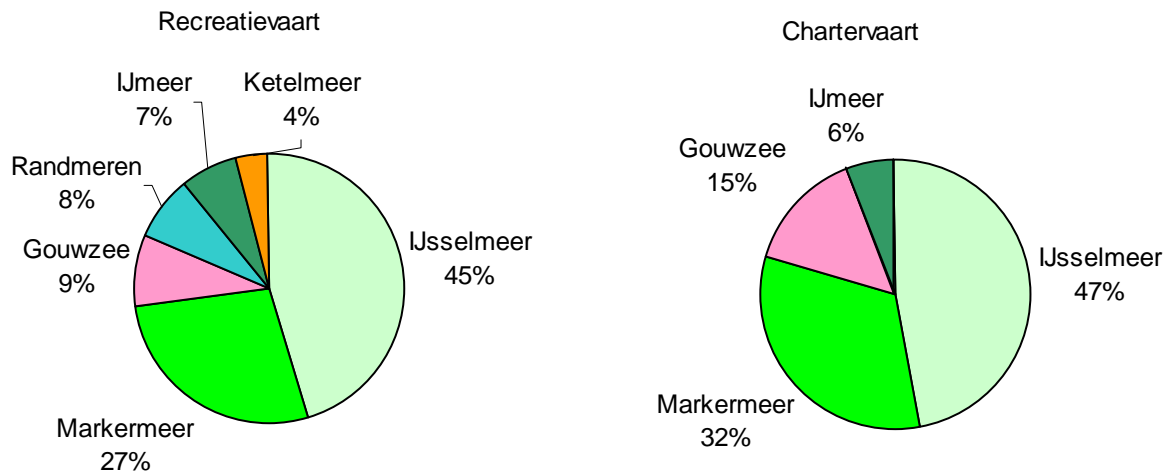
Ruim 50% van de recreatie- en chartervaart geeft aan 's nachts wel eens buiten de jachthavens te ankeren. Multihulls zijn de meest actieve ankerars. Dat schepen ankeren heeft te maken met de behoefte om even in een rustige omgeving te liggen, haven- of passantentarieven (ankeren is goedkoop) en/of plaatsgebrek in havens.



### 3.3. Welk deel van het gebied is favoriet?

Als u in het IJsselmeergebied vaart, welke delen van het gebied zijn dan favoriet?

Bij de recreatievaart is het IJsselmeer met 45% sterk favoriet gevolgd door het Markermeer met 27%. Ook de chartervaart geeft het IJsselmeer als meest favoriete vaarwater aan (47%). Het Markermeer volgt met 32%. Van de chartervaartuigen geeft niemand als favoriete vaarwater de Randmeren of het Ketelmeer op. De chartervaart vaart ook nauwelijks op de Randmeren en het Ketelmeer is voor de vloten uit Kampen en Zwartsluis een doorgangsgebied.



### 3.4. Wat zijn uw favoriete havens?

Wat zijn uw favoriete havenplaatsen in het IJsselmeergebied?

N = 787

favoriete havenplaats	recreatievaart	
	aantal	procenten
Enkhuizen	364	17,8%
Medemblik	239	11,7%
Hoorn	238	11,6%
Stavoren	224	10,9%
Hindeloopen	161	7,9%
Makkum	159	7,8%
Workum	67	3,3%
Lemmer	65	3,2%
Marken	52	2,5%
Edam	50	2,4%
Lelystad	50	2,4%
Urk	46	2,2%
Monnickendam	39	1,9%
Muiden	38	1,9%
Den Oever	33	1,6%
Harderwijk	32	1,6%
Elburg	28	1,4%
Volendam	25	1,2%
Spakenburg	22	1,1%
Amsterdam	17	0,8%
Durgerdam	17	0,8%
Naarden	11	0,5%
Overig	72	3,5%
<b>totaal</b>	<b>2049</b>	<b>100%</b>

N = 21

favoriete havenplaats	chartervaart	
	aantal	procenten
Medemblik	9	16,4%
Makkum	7	12,7%
Hoorn	6	10,9%
Edam	5	9,1%
Enkhuizen	5	9,1%
Workum	5	9,1%
Stavoren	4	7,3%
Hindeloopen	3	5,5%
Lemmer	3	5,5%
Marken	3	5,5%
Muiden	2	3,6%
Overig	3	5,5%
<b>totaal</b>	<b>55</b>	<b>100%</b>

In de eerste tabel staan de favoriete havenplaatsen van de recreatievaart vermeld, in de tweede tabel de favoriete havens van de chartervaart.

De kwaliteit van een vaargebied wordt bepaald door meerdere factoren. Uit de vorige vraag bleek dat het IJsselmeer voor zowel de recreatie- als chartervaart het meest favoriete deel van het IJsselmeergebied is, gevolgd door het Markermeer. In de eerste plaats is het IJsselmeer groter (meer ruimte) en gevarieerder dan het Markermeer. Het water van het IJsselmeer is ook helderder.

Als men de historische ontwikkeling van havens als een autonome ontwikkeling beschouwd, is het IJsselmeer altijd al favoriet geweest. Aan het IJsselmeer grenzen 65 jachthavens met ruim 11.000 ligplaatsen en aan het Markermeer en de Gouwezee grenzen 24 havens met bijna 4.000 ligplaatsen.

Naast de kwaliteit van de meren als vaarwater speelt de gezelligheid van de aangrenzende havenplaatsen een belangrijke rol. Het hele IJsselmeergebied is rijk aan bijzondere cultuurhistorische steden en dorpen. Uit nevenstaande tabellen blijkt dat ook de havens aan het IJsselmeer bij beide groepen (veel) beter scoren dan de havens aan het Markermeer en de Gouwezee. Amsterdam staat opvallend laag. Blijkbaar gaat men liever met een auto naar Amsterdam dan met een boot. Als de nieuwe passantenhavens op IJburg klaar zijn, kan dit veranderen.

Zodra het nieuwe Navisduct bij Enkhuizen gereed is, mag worden verwacht dat het aantal scheepsbewegingen via Enkhuizen naar het IJsselmeer verder toe zal nemen.

Het conform de voorstellen uit het IVIJ nadrukkelijk realiseren van aanleg- en ankerplaatsen in het Markermeer en IJmeer om de recreatieve druk op de Waddenzee te beperken zal, gezien het eigen karakter van het IJsselmeer en de daargelegen favoriete havens, slechts van beperkte (sturende) invloed zijn op het vaargedrag.



### 3.5. Wat bent u in de toekomst van plan?

Overweegt u van thuishaven te veranderen? Zo ja, naar welk deel van het IJsselmeergebied?

N = 820

	aantal	
	ja	nee
kielzeiljacht	63	558
motorboot	5	91
platbodem	7	62
multihull	1	12
<b>recreatievaart</b>	<b>76</b>	<b>723</b>
<b>chartervaart</b>	<b>0</b>	<b>21</b>

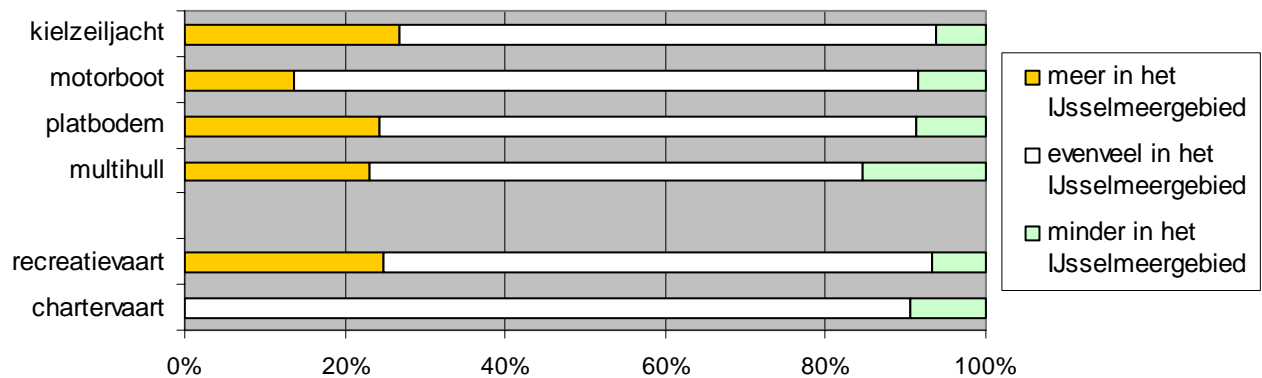
Van de 799 recreatievaartuigen geven 76 aan van ligplaats te willen veranderen (9,5%). Hiervan hebben 10 geen doel opgegeven en vertrekken er 4 uit Nederland. Van de resterende 62 boten die wel een doelregio in Nederland opgegeven hebben, verplaatsen zich 30 binnen het IJsselmeergebied. 17 boten willen naar het IJsselmeergebied toe en 10 boten willen het IJsselmeergebied verlaten, waarvan 5 naar de Waddenzee.

Denkt u in de toekomst meer of minder in het IJsselmeergebied te gaan varen?

N = 823

	Verwacht in de toekomst		
	meer	evenveel	minder
	in het IJsselmeergebied te varen		
kielzeiljacht	167	419	38
motorboot	13	74	8
platbodem	17	47	6
multihull	3	8	2
<b>recreatievaart</b>	<b>200</b>	<b>548</b>	<b>54</b>
<b>chartervaart</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>2</b>

Van de 802 recreatievaartuigen verwacht 25% meer in het IJsselmeergebied te gaan varen en 6,7% minder. Bij de chartervaart wijzigt er weinig. Men verwacht iets minder in het IJsselmeergebied te gaan varen. Dezelfde vraag is ook gesteld over de Waddenzee en het blijkt dat de chartervaart daar iets meer wil gaan varen (zie hoofdstuk 4).



Als u nog niet op de Waddenzee vaart, overweegt u dan om dit in de toekomst te gaan doen?

N = 114

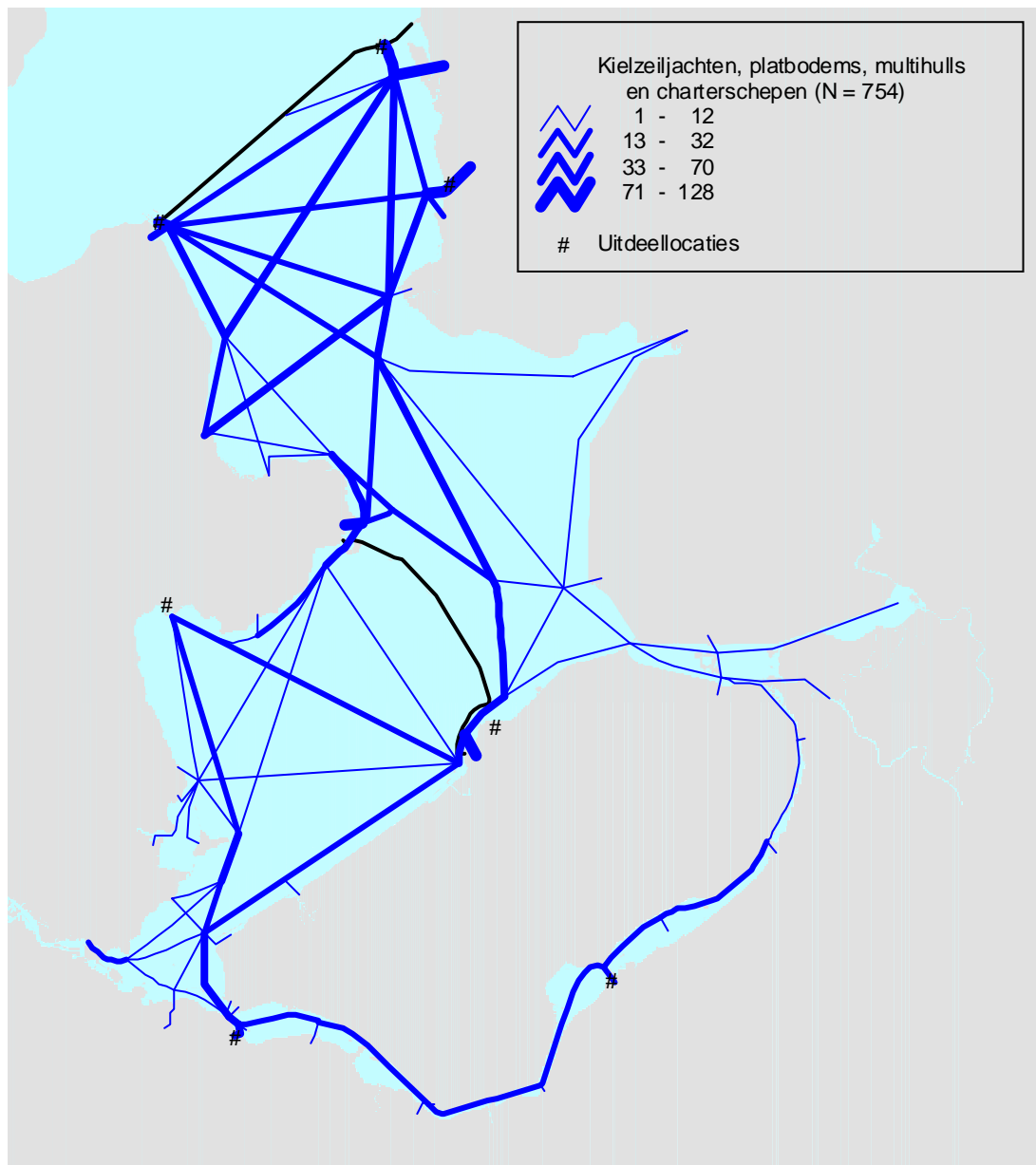
	ja	nee
kielzeiljacht	47	18
motorboot	15	29
platbodem	2	3
<b>totaal</b>	<b>64</b>	<b>50</b>

Uit de tabel blijkt dat, van de 114 deelnemers die nog niet op de Waddenzee varen, er 64 van plan zijn dit in de toekomst wel te gaan doen. Vooral een groot deel van de kajuitzeiljachten is dit van plan. Men oefent in het IJsselmeergebied, de Waddenzee en Noordzee vormen de volgende uitdaging. Het grootste deel van de motorboten blijft op het binnenwater varen.

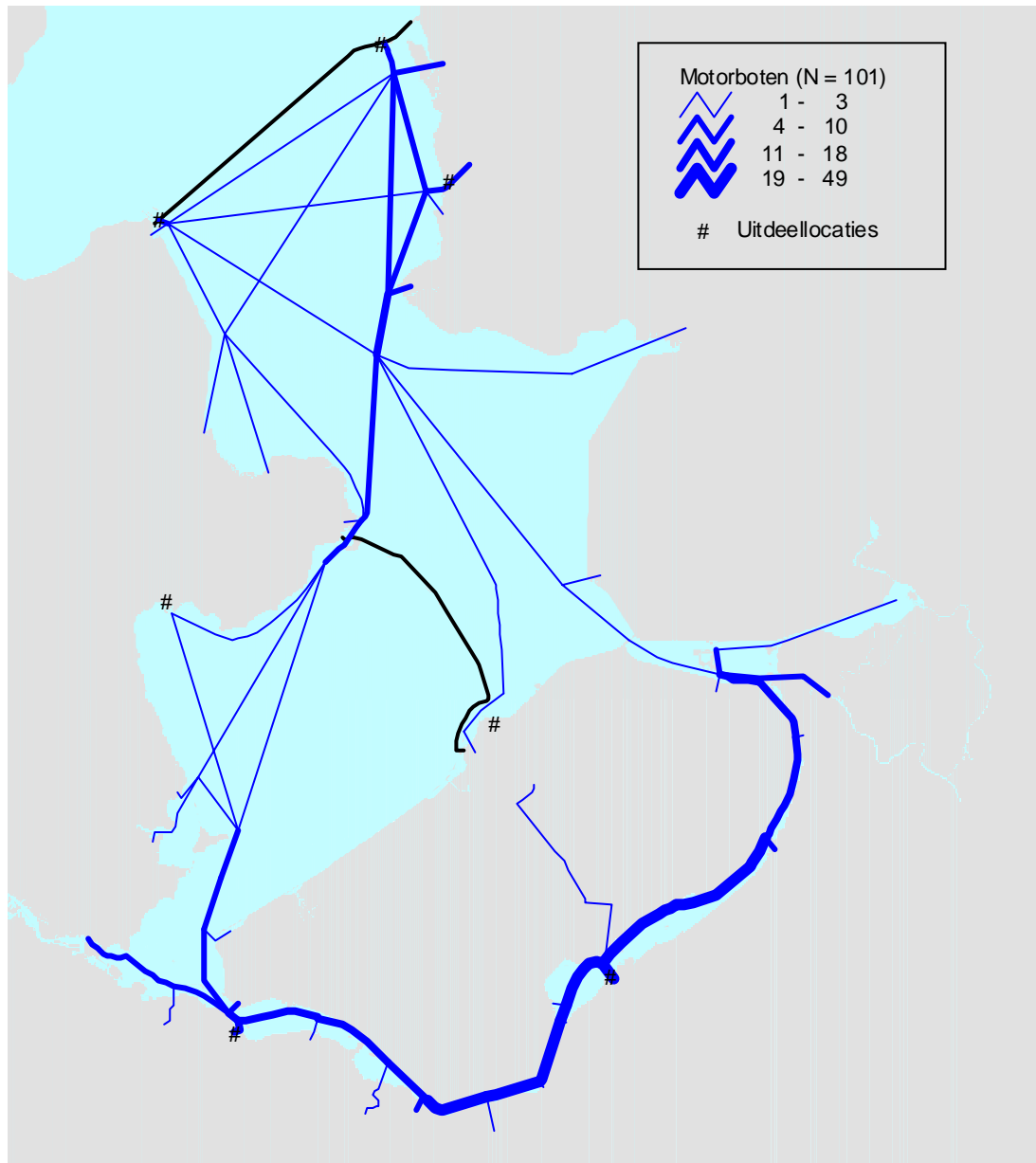
### 3.6. Welke routes vaart u?

Waar hebt u de afgelopen nacht gelegen en wat is het doel (bestemming) van uw tocht vandaag/morgen?

Het kaartje geeft de routes in het IJsselmeergebied aan die zijn opgegeven door de kieljachten, platbodems, multihulls en charterschepen (allen zeilboten). Motorboten vormen een aparte groep, omdat die meer gericht zijn op de Randmeren. Het noordelijke IJsselmeer wordt intensief bevaren. De route tussen Enkhuizen en Lemmer blijkt niet te zijn gevaren. Reden hiervoor is dat zowel Lemmer als Enkhuizen geen uitdeellocatie waren en er blijkbaar niemand via Enkhuizen naar Lemmer is gezeild of omgekeerd. Uiteraard wordt deze route wel gevaren. Om een nog evenwichtiger beeld te krijgen, zouden bij een volgend onderzoek Lemmer en Ketelhaven of Schokkerhaven als uitdeellocatie meegenomen moeten worden. Toch geeft ook dit kaartje al een uniek beeld van de bewegingen van zeilboten en de druk op bepaalde routes in het IJsselmeergebied.



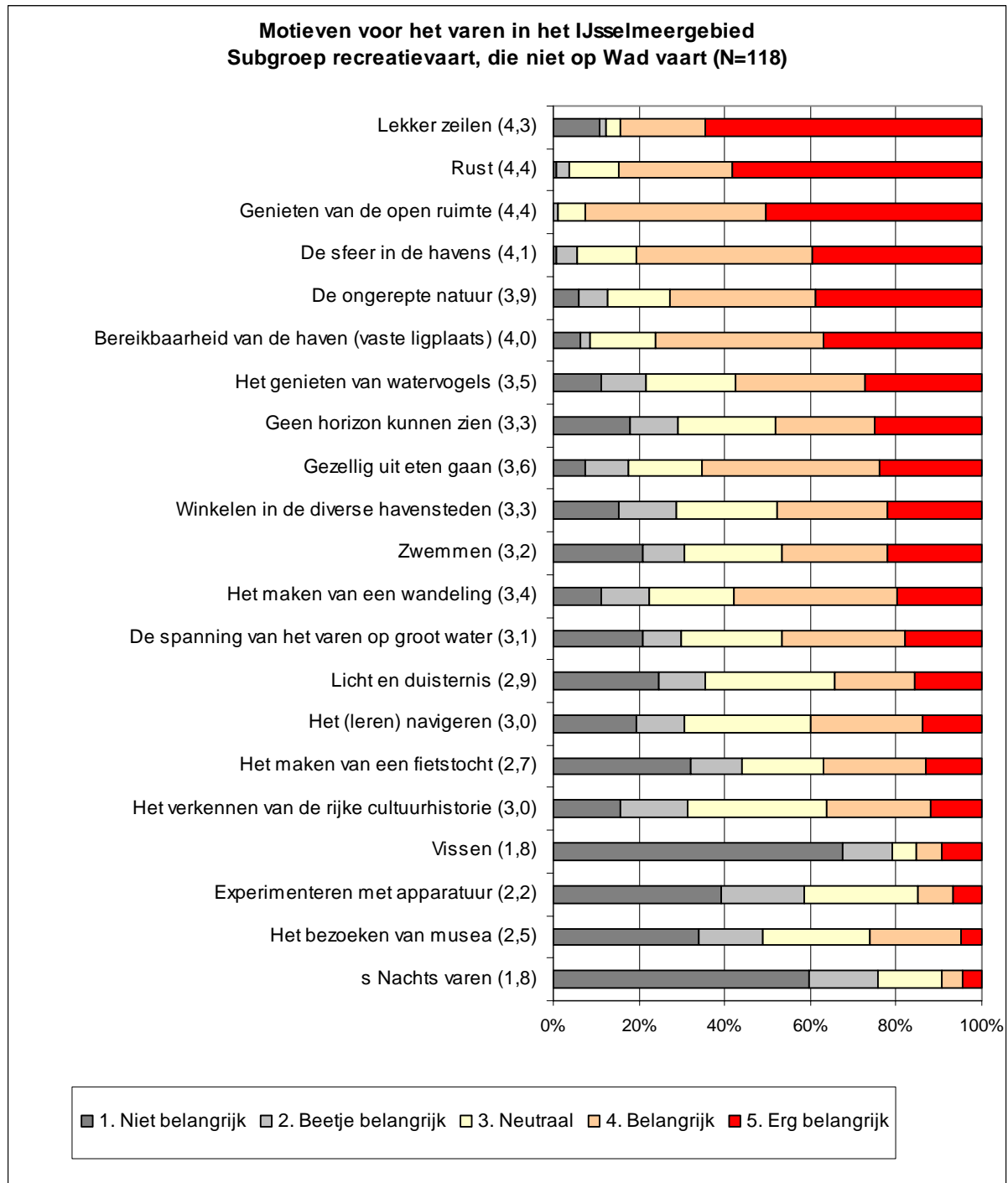
Motorboten geven een ander beeld dan zeiljachten. Er loopt een duidelijke lijn van Enkhuizen naar de Friese kust en naar Kornwerderzand (v.v.) en een hoofdroute door de Randmeren. Op de Randmeren varen relatief veel motorboten omdat de doorvaarhoogte van de Hollandse en Stichtse brug beperkt is (12,90 m). Opvallend is dat de route Stavoren – Medemblik niet is gevaren. Voor zeilboten is Medemblik een populaire bestemming. Blijkbaar is Stavoren – Enkhuizen beter te overzien en/of Enkhuizen is aantrekkelijker.



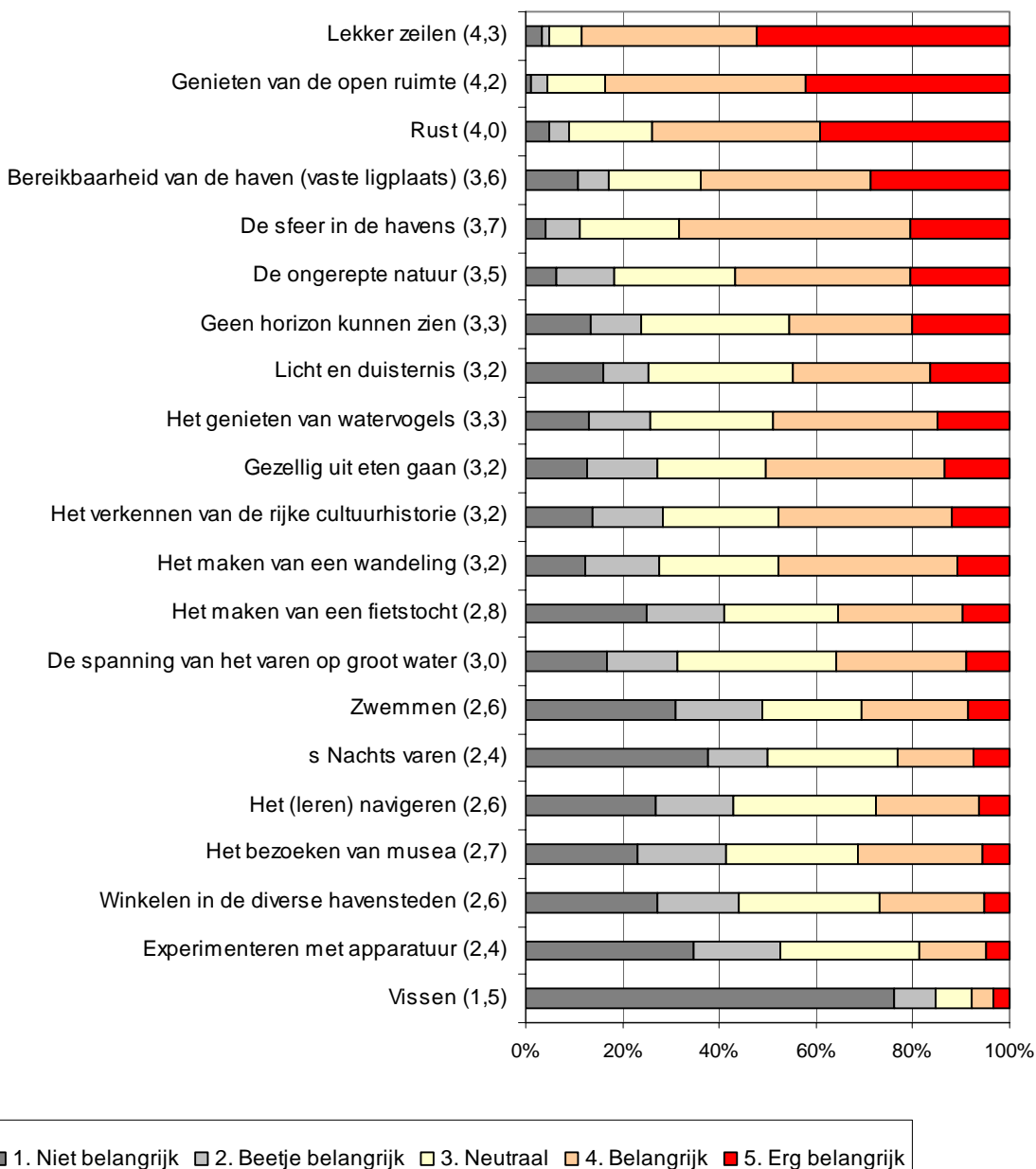
### 3.7. Wat zijn uw motieven om in het gebied te varen?

Wat vindt u het meest bijzonder aan het varen in het IJsselmeergebied of een bezoek aan de diverse havensteden?

De deelnemers konden het antwoord aangeven op een 5-puntsschaal. Navolgend het resultaat, qua volgorde aflopend geselecteerd op "Erg belangrijk" (rood). Tussen haakjes staat achter het motief het gemiddelde oordeel vermeld. De recreatievaart is opgesplitst in 2 subgroepen, namelijk eerst de IJsselmeervaarders die niet op de Waddenzee varen (118) en daarna de groep die wel op de Waddenzee vaart (713). Alle 24 charterschepen varen zowel op het IJsselmeer als op de Waddenzee.

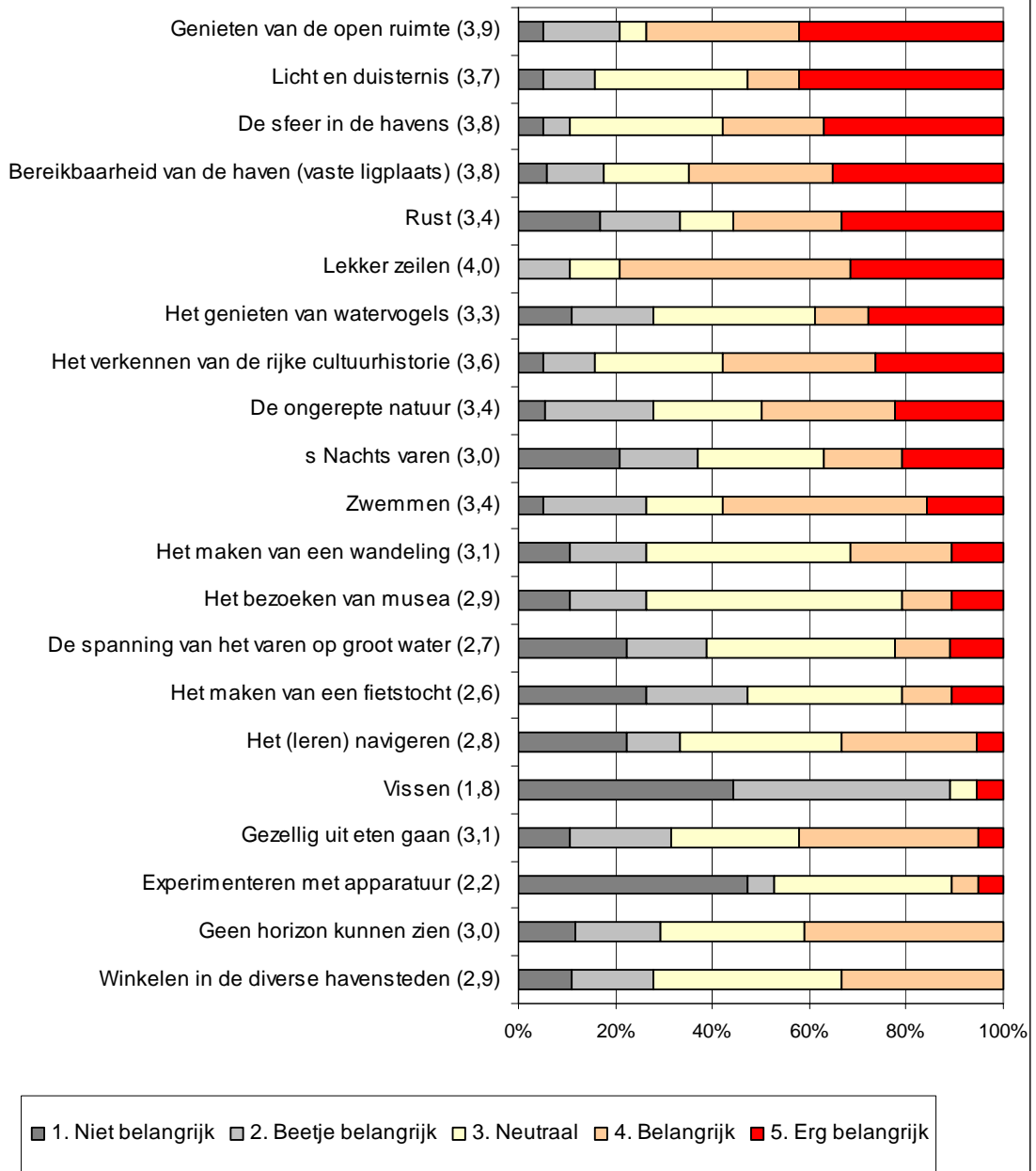


**Motieven voor het varen in het IJsselmeergebied**  
**Subgroep recreatievaart, die ook op Wad vaart (N=713)**



De recreatievaart waardeert het IJsselmeergebied omdat je er lekker kan zeilen, vanwege de open ruimte, de rust, de bereikbaarheid van de havens (vaste ligplaats) en de (goede) sfeer in de havens. De ongerepte natuur komt als motief (pas) op de 5<sup>e</sup> plaats. Bij de motieven voor het varen in de Waddenzee ligt dit anders (zie hoofdstuk 4). De mensen die ook op de Waddenzee varen, hebben meer ervaring en kennen het IJsselmeergebied beter. De Wadvaarders uit het IJsselmeergebied varen ook graag 's nachts, licht en duisternis wordt hoger gewaardeerd en ze hebben de winkels al gezien. Cultuurhistorie en musea zijn belangrijk, maar watersporters gaan liever gezellig uit eten. Om te fietsen gaat men naar de Waddeneilanden, zoals later zal blijken. Dit heeft ook te maken met de beperkte mogelijkheden om bij de havens in het IJsselmeergebied om een fiets te huren.

**Motieven voor het varen in het IJsselmeergebied  
Subgroep chartervaart (N=24)**



Bij de chartervaart komt het motief "lekker zeilen" pas op de 6<sup>e</sup> plaats, maar wel met de gemiddeld hoogste score (4,0). Ook in die groep gaat het verder om de open ruimte, de sfeer in de havens en de bereikbaarheid van het IJsselmeergebied voor gasten als opstapplaats. De natuurwaarden en watervogels scoren ook bij de groep chartervaart verhoudingsgewijs laag (in tegenstelling tot de motieven over de Waddenzee). Cultuurhistorie, het bezoeken van musea, licht en duisternis en 's nachts varen scoort bij de chartervaart hoger dan bij de recreatievaart. Uit eten gaan wordt gemiddeld in punten hoog gewaardeerd, maar daar hebben ze blijkbaar weinig tijd voor.

### 3.8. Wat zijn uw hartenkreten voor het gebied?

De motieven om in het IJsselmeergebied te varen, zijn in het vorige hoofdstuk behandeld en geven inzicht in de argumenten waarom men het gebied waardeert. De laatste vraag van het enquêteformulier ging over persoonlijke "hartenkreten". Men kon zijn grootste wens ten aanzien van het varen opschrijven en aangeven wat men zou veranderen als men het voor het zeggen had.

In de praktijk hebben 700 schepen in deze twee blokjes hun hart gelucht, wat tot zeer interessante informatie leidt. Het geeft inzicht in prioriteiten, ideeën, wensen en ergernissen van de gebruikers.

Alle gemaakte opmerkingen zijn in een bestand verwerkt en vervolgens konden op basis van trefwoorden selecties worden gemaakt. De meeste hartenkreten gaan over het tekort aan vluchthavens, recreatie-eilandjes, vrije aanlegplaatsen, ankerplaatsen en ankerboeien of moorings (159 schepen).

Navolgend is op basis van een aantal functies in het IJsselmeergebied een samenvatting van de kern van de reacties opgenomen:

- **Militair gebruik, gas- en olieboringen**

In tegenstelling tot de hartenkreten in de Waddenzee is dit geen onderwerp in het IJsselmeergebied. Nul reacties op bijbehorende trefwoorden.

- **Windmolens, horizonvervuiling en bebouwing langs de kust**

In totaal wordt 110 keer op deze trefwoorden gereageerd. Windmolens, bebouwing en/of horizonvervuiling worden vaak in een hartenkreet gecombineerd. 37 schepen geven specifiek aan tegen de aanleg van windmolens in het IJsselmeergebied te zijn en/of dat de bestaande windmolens verwijderd moeten worden. 67 reacties gaan over bebouwing in combinatie met de voorvoegsels niet, geen of lelijk. 18 keer wordt er een voorbeeld aan gekoppeld zoals IJburg (7x), Stavoren (3x) en Makkum (3x). Het woord horizonvervuiling komt al dan niet in combinatie met windmolens en bebouwing 45 keer voor.

- **Inpolderingen**

Hoewel het vorige Kabinet definitief besloten heeft de Markerwaard niet aan te leggen, zijn de watersporters nog steeds niet helemaal gerust. Maar liefst 81 schepen gaven voor de zekerheid nog maar even in hun hartenkreet aan dat er geen verdere inpolderingen plaats moeten vinden en dat het IJsselmeergebied open moet blijven.

- **Beroepsvisserij**

Slechts 8 reacties gaan over de beroepsvisserij. De opmerkingen hebben te maken met het beter aangeven van visstaken en visnetten en o.a. het bevorderen van de visstand (visserij verbieden).

- **Natuur**

Op het trefwoord natuur wordt 30 keer gereageerd. De reacties zijn positief. Er wordt een relatie gelegd met meer natuurlijke oevers, kustlijnen en dijken, niet afsluiten, aanleg- en ankerplaatsen (recreatief medegebruik) of het behouden van... "Alle bebouwing afbreken en aan de natuur overlaten. Nederland is vol!!!", was de meest extreme opmerking.



*Dijkbescherming gecombineerd met natuurontwikkeling langs de Houtribdijk (bron; website Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied).*

### Muggen en algen, schoon water en brakke zone's

Muggen en algen vormen een probleem in het IJsselmeergebied. Bij 76 mensen komt het woord muggen in hun hartenkreet voor en al dan niet in combinatie bij 32 het woord algen. De overlast van muggen en algen wordt door velen gekoppeld aan een gewenste betere waterkwaliteit (31x) of een evenwichtiger visstand. Sommigen pleiten voor riet en vooroevers, anderen voor brak water (22x) en de terugkeer van getijden in het IJsselmeer als oplossing.

### **Recreatie**

#### Tevredenheid, drukte en rust

93 schepen geven middels een hartenkreet aan dat ze over het varen in het IJsselmeergebied tevreden zijn. Sommigen hebben verder helemaal geen wensen en willen het laten zoals het is. Anderen hebben nog wel wat suggesties of opmerkingen die hiervoor behandeld zijn of hierna behandeld worden. 51 opmerkingen hebben te maken met (het behouden van) rust of (minder) drukte. Relaties worden gelegd met sluizen, waterscooters en jetski's, de vaardigheid van schippers (regels), kinderen in rubberbootjes, luidruchtige jongelui en de behoefte aan rustige plekjes buiten jachthavens in de vrije natuur (zie jachthavens).

#### Jachthavens



*Bron; website Skipsmaritiem*

In eerste instantie is een selectie gemaakt op de trefwoorden haven, sanitair en voorzieningen. Al snel bleek dat de jachthavens, in tegenstelling tot de Waddenzee (zie hoofdstuk 4), niet een spraakmakend onderwerp vormen. De meeste opmerkingen gingen over vluchthavens, kleine haventjes en anker- en aanlegplaatsen buiten jachthavens. Toen de trefwoorden anker, aanleg en mooring toegevoegd werden, ontstond een totaaloverzicht met 278 hartenkreeten, waarvan uiteindelijk 235 overbleven.

20 mensen willen dat er geen jachthavens meer bijkomen en 19 pleiten voor meer (kleine of gezellige) jachthavens en/of meer passantenplaatsen. Op de voorzieningen in jachthavens wordt beperkt commentaar geleverd (18x) en het commentaar is divers: Meer gezelligheid, fietsverhuur, strandjes, speeltuintjes, vuilwaterstations en een enkeling klaagt over sanitaire voorzieningen. Slechts 10 mensen klagen over de haventarieven (Waddenzee 35). Hét onderwerp in het IJsselmeergebied is namelijk het tekort aan vluchthavens, recreatie-eilandjes, vrije aanlegplaatsen, ankerplaatsen en moorings.

#### Vluchthavens, recreatie-eilandjes, vrije aanlegplaatsen, ankerplaatsen en moorings

159 mensen besteden hun hartenkreet (o.a.) aan een pleidooi voor meer (vrije) aanlegplaatsen buiten jachthavens in een vluchthaventje (zoals Wijdenes, Trintelhaven en Oude Zeug), aan een eilandje (zoals in de Randmeren, in Zeeland of in het Tjeukemeer) of langs de oever (in een natuurlijke omgeving). Veelvuldig wordt verwezen naar de (gratis) aanlegplaatsen van de Marrekrite in Fryslân. Talloze locaties voor dergelijke voorzieningen worden voorgesteld: de Houtribdijk (weerszijden), de driehoek Stavoren - Lemmer - Urk, de Flevolandse dijk tussen Lelystad en Almere, langs de Afsluitdijk, etc. Er zijn 8 tegenstanders van de aanleg van recreatie-eilandjes versus 30 voorstanders.

Er is grote behoefte aan mogelijkheden om (rustig) in de vrije natuur buiten de bestaande (drukke en/of dure) jachthavens te kunnen overnachten. Op dergelijke locaties vraagt men slechts beperkte voorzieningen. Slechts één motorboot vroeg om een stroomaansluiting...



## Chartervaart

30 reacties in het IJsselmeergebied over de chartervaart versus 53 in de Waddenzee. 7 reacties gaan over voorrangsregels bij bruggen en sluisen, 9 vinden dat het aantal charterschepen niet verder moet toenemen of verminderd moet worden. Er is wat onderlinge competitie over de plaats van de chartervaart in de IJsselmeerhavens ("Aparte havens maken, zoals Enkhuizen"). Er wordt ook gevraagd of de recreatievaart wat meer op de chartervaart wil letten i.v.m. voorrang en wendbaarheid, anderen pleiten voor een betere onderlinge verstandhouding.



## Snelle watersport, snelvaren, vaarbewijs en regels

106 reacties op bovenstaande trefwoorden. Vooral waterscooters, jetski's, snelvarende motorboten en kinderen in rubberbootjes in havens moeten het ontgelden (62x). In veel zinnettes komen combinaties met de woorden lawaai, toezicht, controle, verbieden, reguleren, vaarbewijs, overlast, gevaar en zelfs terreur voor.

22 schepen pleiten voor een verplicht vaarbewijs en/of het stellen van eisen aan praktische vaardigheden ("vaarbewijs alleen is niet genoeg!!!"). 11 schepen pleiten voor een betere regelkennis bij hun collega-watersporters.

## Sluizen en bruggen

116 reacties op de trefwoorden sluisen en bruggen. Bij de sluisen moeten vooral Enkhuizen en Stavoren het ontgelden (onvoldoende capaciteit, lange wachttijden). Gelukkig is het Navisduct bij Enkhuizen bijna klaar en zal dit knelpunt binnenkort grotendeels verdwijnen. Bij Stavoren is men tevreden met de geleiding naar de sluis (minder voordringers). Menigeen begrijpt niet waarom de sluisen in de Houtribdijk niet vaker gewoon open staan ("net als de sluis bij Terhorne"). Verder wordt gepleit voor touwen in sluisen ("zoals in Workum en Den Oever"). Ook in de Randmeren wordt gepleit voor het openzetten van de sluisen, betere bedieningstijden van bruggen en het verhogen of beweegbaar maken van de Stichtse en Hollandse brug.

Watersporters hebben een hekel aan bruggen en sluisen. Sommige opmerkingen zijn dan ook zeer smakelijk, zoals de Houtribdijk (23x) en/of de Afsluitdijk verwijderen (13x), de dijk bij Marken doorbreken, alle bruggen vervangen door tunnels of Flevoland laten zinken. Een enkeling voegt er aan toe "maar dat is niet echt reëel".

## Betonning, geulen en diepte

Over de betonning wordt op dit moment bij Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied gediscussieerd. 22 watersporters vinden dat er veel te veel tonnen in het IJsselmeergebied liggen en pleiten voor minder onverlichte tonnen (i.v.m. het varen 's nachts). Wel wil men dat de ondiepten (recreatiebetonning) goed of beter aangegeven worden (Den Oever, Enhuizerzand, Trintelhaven en het Vrouwezand) evenals sommige haveningangen (Hindeloopen, Workum).

45 schepen reageren op bepaalde ondiepten. Het gaat daarbij om toegangsheulen naar havens (Gouwzee, Workum, Hindeloopen, Makkum en Wijdenes) en ondiepten in open water (Den Oever, het Hop, de Gouwzee en het Gooimeer van Muiden naar de Hollandse brug). 9 schepen reageren specifiek op ondieptes in de Randmeren en pleiten voor bredere geulen of meer bevaarbaar water ("meer variatie dan alleen de vaargeul").

#### 4. Vaargedrag op de Waddenzee

Van de in 878 deelnemers aan het onderzoek varen er 759 (86%) op de Waddenzee. Van de 759 die op de Waddenzee varen, varen er 439 (58%) ook op de Noordzee. Hieruit blijkt de grote interactie tussen het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Noordzee. Slechts 13,5 % van de deelnemers aan het onderzoek vaart (nog) niet op de Waddenzee.

##### 4.1. Hoeveel dagen vaart u op de Waddenzee en wanneer?

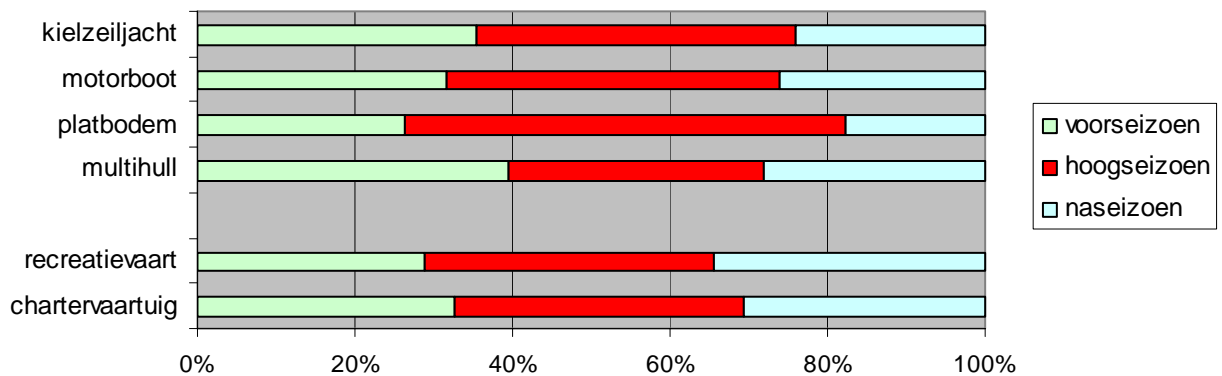
Hoeveel vaardagen brengt u per jaar door op de Waddenzee?

N = 756

	gem. vaardagen Waddenzee		
	voor seizoen	hoog seizoen	na seizoen
kielzeiljacht	5,0	5,8	3,4
motorboot	5,9	7,9	4,9
platbodem	6,0	12,8	4,1
multihull	7,5	6,2	5,3
<b>recreatievaart</b>	<b>5,1</b>	<b>6,4</b>	<b>6,1</b>
<b>chartervaart</b>	<b>24,8</b>	<b>28,1</b>	<b>23,3</b>

De recreatievaart vaart gemiddeld 2,5 week op de Waddenzee en de chartervaart iets meer dan twee maanden per jaar. De platbodems varen relatief veel in het hoogseizoen op de Waddenzee (vakanties), motorboten iets meer dan gemiddeld, maar niet zo extreem als in het IJsselmeergebied.

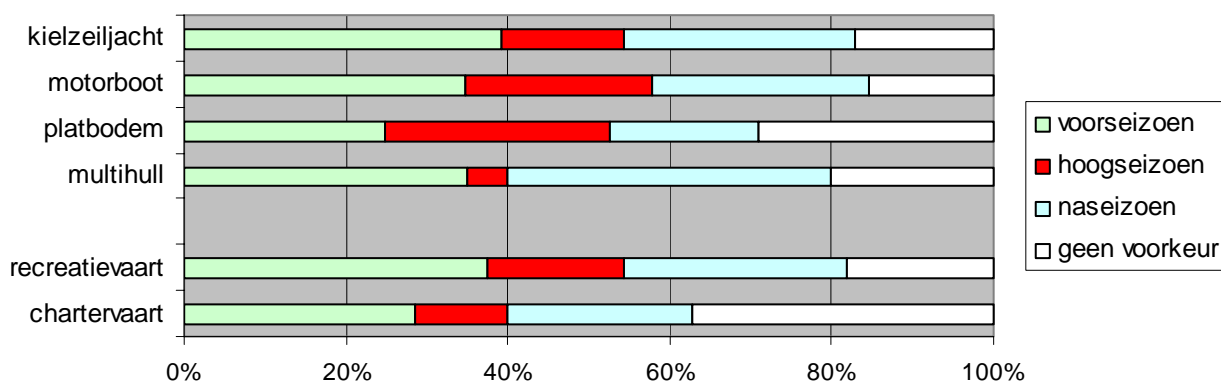
Navolgende grafiek geeft de verdeling in procenten weer van het aantal vaardagen in de verschillende seizoenen.



Wanneer vaart u bij voorkeur op de Waddenzee?

N = 748

	voor seizoen	hoog seizoen	na seizoen	geen voorkeur
kielzeiljacht	323	125	234	141
motorboot	27	18	21	12
platbodem	23	26	17	27
multihull	7	1	8	4
<b>recreatievaart</b>	<b>380</b>	<b>170</b>	<b>280</b>	<b>184</b>
<b>chartervaart</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>13</b>



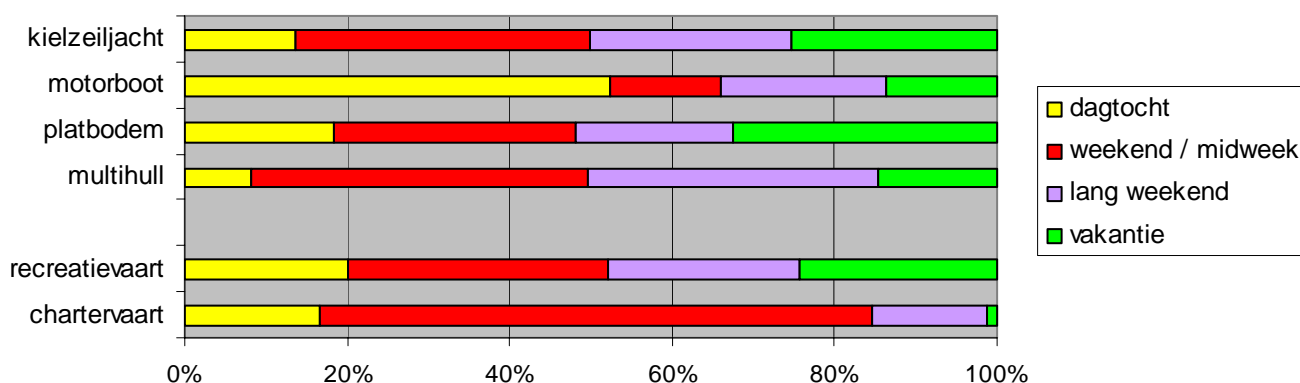
Als deze grafiek wordt vergeleken met dezelfde grafiek voor het IJsselmeergebied (bladzijde 14), dan blijkt dat vooral zeilboten en motorboten anders reageren. "Geen voorkeur" komt veel minder voor. Een flink deel van de platbodems heeft in vergelijking met het IJsselmeer een voorkeur voor het hoogseizoen, hetgeen waarschijnlijk mede te maken heeft met de behoefte van deze groep aan stabiele weersomstandigheden voor een vaartocht op het Wad.

Als u op de Waddenzee vaart, hoe vaak vaart u daar dan ongeveer een dagtocht, een weekend/midweek, een lang weekend of een vakantie?

N = 727

	dagtocht	weekend / midweek	lang weekend	vakantie
kielzeiljacht	0,7	1,9	1,3	1,3
motorboot	6,1	1,6	2,4	1,6
platbodem	1,4	2,2	1,5	2,4
multihull	0,8	3,8	3,3	1,3
<b>recreatievevaart</b>	<b>1,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>
<b>chartervaart</b>	<b>5,0</b>	<b>20,4</b>	<b>4,3</b>	<b>0,4</b>

Op het formulier kon een keuze gemaakt worden tussen een dagtocht, weekendtocht/midweek, lang weekend of een vakantie. In vergelijking met het IJsselmeergebied komen dagtochten op de Waddenzee weinig voor, alleen motorboten varen relatief veel dagtochten. Platbodems brengen veel vakanties op het Wad door.



#### 4.2. Valt u wel eens droog of ankert u wel eens?

Valt u wel eens bewust droog? Zo ja, hoeveel keer per jaar ongeveer?

N = 759

	tot. aantal wadvaarders	droogvallen mogelijk	vallen droog	gem. aantal dagen
kielzeiljacht	585	73	49	5,1
motorboot	61	31	14	6,6
platbodem	73	72	59	7,2
multihull	13	13	12	7,6
<b>recreatievaart</b>	<b>732</b>	<b>189</b>	<b>134</b>	<b>6,4</b>
<b>chartervaart</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>20,7</b>

28% van de deelnemers aan het onderzoek die op de Waddenzee varen, kunnen droogvallen. Ruim 20% valt ook daadwerkelijk droog (8% van de kajuitzeiljachten, meer dan 80% van alle platbodems, bijna 96% van alle chartervaartuigen en ruim 92% van de multihulls). Naast de 212 schepen die droog kunnen vallen, zijn er nog 14 deelnemers die wel droog kunnen vallen maar (nog) niet op de Waddenzee varen.

Hoeveel dagen per jaar brengt u varend of droogvallend ongeveer door op de oostelijke Waddenzee?

N = 288

	aantal op O-Wad	gem. aantal dagen
kielzeiljacht	172	7,4
motorboot	30	12,5
platbodem	55	13,8
multihull	10	13,0
<b>recreatievaart</b>	<b>267</b>	<b>9,5</b>
<b>chartervaart</b>	<b>21</b>	<b>25,0</b>

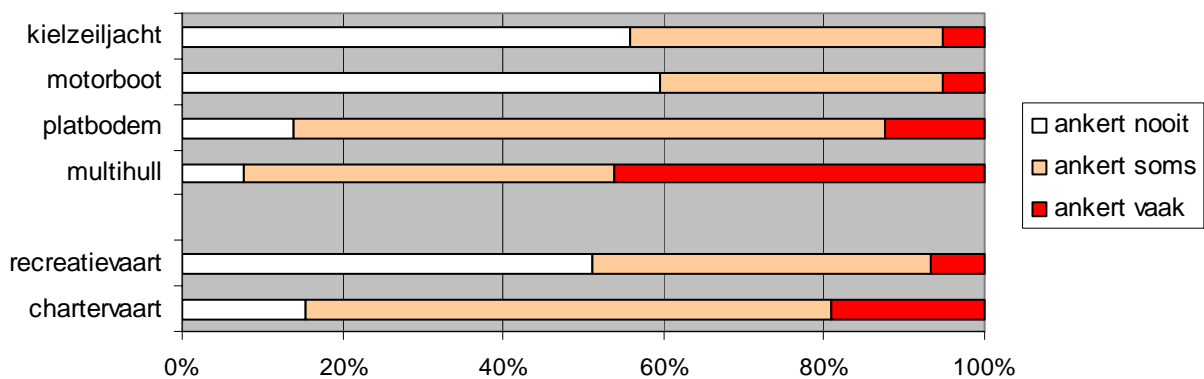
38% van de schepen die op de Waddenzee varen, geven aan (ook) op het oostelijke Wad te varen (bijna 30% van de kielzeiljachten, 50% van de motorboten en (ruim) 75% van de platbodems, multihulls en chartervaartuigen). Voor diep stekende kielzeiljachten is alleen Lauwersoog goed bereikbaar. De staande mastroute loopt vanuit het Friese Merengebied via Dokkum naar de Waddenzee.

Ankert u wel eens buiten de havens?

N = 740

	nooit	soms	vaak
kielzeiljacht	320	222	30
motorboot	34	20	3
platbodem	10	53	9
multihull	1	6	6
<b>recreatievaart</b>	<b>365</b>	<b>301</b>	<b>48</b>
<b>chartervaart</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>5</b>

50% van de wadvaarders geeft aan wel eens buiten een haven te ankeren. Multihulls zijn de meest actieve ankers, motorboten ankeren relatief het minst.



#### Passeert u wel eens een wantij?

N = 728

	<b>totaal</b>	<b>ja</b>
kielzeiljacht	585	327
motorboot	61	41
platbodem	73	70
multihull	13	13
<b>recreatievaart</b>	<b>732</b>	<b>451</b>
<b>chartervaart</b>	<b>27</b>	<b>25</b>

Van alle deelnemers die wel eens op de Waddenzee varen passeert 65% wel eens een wantij. Het grote aantal kielzeiljachten dat opgeeft wel eens een wantij te passeren beschouwt een tocht via het Zuidoostrak (van Kornwerderzand rechtstreeks naar Vlieland en Terschelling) en het Scheurrak (van Texel via de Waddenzee naar Vlieland en Terschelling) waarschijnlijk als een wantij, hoewel dit op de waterkaart niet als zodanig is omschreven. Hierdoor is het aantal kieljachten dat aangeeft wel eens een wantij te passeren opmerkelijk hoog.

#### **4.3. Wat zijn uw favoriete eilanden en havens?**

Als u op de Waddenzee vaart, welke eilanden en/of havens zijn dan favoriet?

N = 735

<b>totaaloverzicht alle deelnemers</b>		
	<b>aantal</b>	<b>procenten</b>
Terschelling	545	22,2%
Vlieland	535	21,8%
Texel	439	17,9%
Harlingen	247	10,1%
Schiermonnikoog	176	7,2%
Ameland	139	5,7%
Duitse Wadden	131	5,3%
Den Helder	76	3,1%
Den Oever	51	2,1%
Lauwersoog	46	1,9%
Noordpolderzijl	18	0,7%
Nederlandse Wadden	16	0,7%
Kornwerderzand	11	0,4%
Overig	27	1,1%

Nevenstaande tabel geeft een beeld van de favoriete eilanden en havens van de hele groep deelnemers die op de Waddenzee varen. De deelnemers hebben gemiddeld ruim drie favoriete eilanden en/of havens genoemd. Terschelling is het meest favoriete eiland en wint het net van Vlieland. Twee Nederlandse waddenhavens ontbreken in het overzicht: Delfzijl en Termunterzijl. Dit komt mede omdat de provincie Groningen niet aan het onderzoek heeft meegedaan en daarom in Delfzijl geen vragenformulieren zijn uitgezet. Was dat wel zo geweest, dan hadden de Duitse Waddeneilanden vermoedelijk ook hoger gescoord. Delfzijl is 4x genoemd en Termunterzijl 1x. Beide havens staan dus onder overig.

N = 567

<b>kielzeiljachten</b>		
	<b>aantal</b>	<b>procenten</b>
Vlieland	453	23,6%
Terschelling	452	23,5%
Texel	393	20,4%
Harlingen	200	10,4%
Duitse Wadden	88	4,6%
Schiermonnikoog	86	4,5%
Den Helder	72	3,7%
Ameland	66	3,4%
Den Oever	42	2,2%
Lauwersoog	31	1,6%
Kornwerderzand	10	0,5%
Overig	29	1,5%
<b>totaal</b>	<b>1922</b>	<b>100%</b>

N = 57

<b>motorboten</b>		
	<b>aantal</b>	<b>procenten</b>
Terschelling	31	18,3%
Vlieland	30	17,8%
Texel	24	14,2%
Schiermonnikoog	22	13,0%
Ameland	19	11,2%
Harlingen	17	10,1%
Duitse Wadden	11	6,5%
Overig	15	8,9%
<b>totaal</b>	<b>169</b>	<b>100%</b>

N = 71

<b>platbodems</b>		
	<b>aantal</b>	<b>procenten</b>
Schiermonnikoog	50	20,7%
Ameland	40	16,5%
Terschelling	34	14,0%
Vlieland	30	12,4%
Duitse Wadden	25	10,3%
Harlingen	19	7,9%
Texel	12	5,0%
Overig	32	13,2%
<b>totaal</b>	<b>242</b>	<b>100%</b>

Kielzeiljachten hebben voorkeur voor Terschelling, Vlieland en Texel. Omdat slechts 8% van de kieljachten droog kan vallen, varen kieljachten minder op het oostelijke Wad en komen dus ook niet of nauwelijks op Ameland en Schiermonnikoog. De kieljachten die Ameland en Schiermonnikoog wel als favoriet eiland opgeven liggen veelal in Lauwersoog of Delfzijl. Sommige Duitse waddeneilanden (Borkum en Nordene) zijn voor kieljachten goed bereikbaar en daarom scoren de Duitse waddeneilanden goed.

Motorboten varen het liefst naar Terschelling en Vlieland gevolgd door de overige drie Nederlandse waddeneilanden.

Van de recreatievaart zijn vooral de platbodems en de multihulls meer gericht op het oostelijke Wad (Schiermonnikoog en Ameland). De Duitse wadden scoren bij de platbodems bijna net zo hoog als Terschelling en Vlieland en dit moet opgegeven zijn door het deel van de platbodems dat al op het Duitse Wad is geweest. Relatief scoren de Duitse wadden bij deze groep dus hoog. Het Duitse Wad is smaller (meer beschermt) dan het Nederlandse Wad, heeft 6 kleine sfeervolle eilanden en meerdere havens langs de kust. Daarnaast is het tij-verschil groter, zodat vaker / langer buiten de (prikken-) geulen gevaren kan worden.

Veel deelnemers aan het onderzoek noemen Harlingen als favoriete havenplaats aan de vaste wal. Harlingen is tevens de uitvalsbasis naar de verschillende eilanden en de Noordzee.

N = 13

multihulls		
	aantal	procenten
Schiermonnikoog	8	24,2%
Ameland	6	18,2%
Terschelling	6	18,2%
Vlieland	4	12,1%
Duitse Wadden	3	9,1%
Harlingen	2	6,1%
Noordpoldersijl	2	6,1%
Overig	2	6,1%
<b>totaal</b>	<b>33</b>	<b>100%</b>

N = 27

chartervaart		
	aantal	procenten
Terschelling	22	24,2%
Vlieland	18	19,8%
Schiermonnikoog	10	11,0%
Harlingen	9	9,9%
Texel	9	9,9%
Ameland	8	8,8%
Den Oever	4	4,4%
Duitse Wadden	4	4,4%
Noordpolderzijl	4	4,4%
Overig	3	3,3%
<b>totaal</b>	<b>91</b>	<b>100%</b>

De chartervaart noemt Terschelling, Vlieland en Schiermonnikoog als favoriete eilanden. Harlingen volgt op de vierde plaats, nog voor de eilanden Texel en Ameland.

#### 4.4. Treft u wel eens een volle haven en wat doet u dan?

Informeert u, voor u het Wad op vaart, of er plaats is in de havens?

N = 745

	ja	nee
kielzeiljacht	95	476
motorboot	28	31
platbodem	10	61
multihull	0	12
<b>recreatievaart</b>	<b>133</b>	<b>580</b>
<b>chartervaart</b>	<b>7</b>	<b>19</b>

Slechts 19% van alle Wadvvaarders informeert vooraf of er plaats is in een haven. 81% informeert niet en rekent erop of hoopt dat er een plaats is. Het is niet mogelijk vooraf een ligplaats op een van de eilanden te reserveren. Wie het eerst komt, wie het eerst maalt.

Zodra de ebstroom begint te lopen verlaten de meeste schepen Kornwerderzand en Harlingen. De overtocht duurt ca. 3 uur en de ebstroom loopt 6 uur. Op het Wad zelf liggen, als het weer het toelaat, schepen voor anker (o.a. in het Franse Gaatje), die met de laatste vloed of het begin van de ebstroom naar de eilanden (Vlieland) varen. Zij liggen fysiek voor op de schepen die vanuit Kornwerderzand en Harlingen onderweg zijn en vinden bijna altijd een plaats.

Aan het eind van de ebstroom zijn er schepen die de havens op de eilanden verlaten en naar een ander eiland varen, de Noordzee opgaan of terugkeren naar de vaste wal. Als het aantal schepen dat naar de vaste wal vaart of naar zee vertrekt groter is dan het aantal schepen dat van eiland naar eiland hopt, komen er in de havens plaatsen vrij. De mensen die daarop gokken, komen echter wel

tegelijk aan met de laatste schepen die vanaf de vaste wal naar de eilanden onderweg zijn. Men moet inschatten hoe groot die stroom is en hoeveel schepen er vanaf zee binnen lopen.

Op welk tijdstip van de dag het hoog of laag water is, speelt ook een rol. Is het laat hoog water, dan vertrekt bijna niemand van de eilanden en komen er weinig plaatsen vrij. Ten slotte speelt het weer, vooral de windkracht en de windrichting, een rol. Als het harder waait dan windkracht 5, is het voor veel schepen geen pretje tussen de eilanden, zeker niet bij noordelijke windrichtingen. Wat is dan het saldo van vertrekkers en mensen die binnen lopen? In de praktijk blijft iedereen die een plaats heeft dan liggen. Stel je voor dat bij aankomst blijkt dat de haven vol is en dat je moet ankeren.

Al met al is enig rekenwerk nodig om in te schatten of er in het hoogseizoen plaatsen op de eilanden vrijkomen. Globaal kunnen de havenmeesters wel iets zeggen, maar garanties geven ze niet en kunnen ze gezien bovenstaand gecompliceerd patroon van scheepsbewegingen ook niet geven. Charterschepen moeten zich bij de Verkeerscentrale Brandaris melden als ze, komend vanaf de vaste wal, een blokgebied passeren (einde van de Blauwe Slenk en bij de invaart van Terschelling). Deze melding is verplicht, mede in verband met de passagiersschepen die van en naar de eilanden varen. De Brandaris houdt voor de haven een lijst bij. Charterschepen moeten ook opgeven hoe laat ze de haven verwachten binnen te lopen.

Heeft u het zelf meegemaakt dat bij aankomst een haven vol was, zo ja waar?

N = 745

	ja	nee
kielzeiljacht	219	357
motorboot	25	33
platbodem	28	44
multihull	3	10
<b>recreatievaart</b>	<b>275</b>	<b>444</b>
<b>chartervaart</b>	<b>24</b>	<b>2</b>

Van alle wadvaarders komt 40% wel eens bij een volle waddenhaven aan. De volgende tabellen geven per scheepstype aan hoe vaak welke haven vol werd aangetroffen.

N = 211

	kielzeiljachten	
	aantal x vol	procenten
Vlieland	189	75,6%
Terschelling	28	11,2%
Texel	22	8,8%
Ameland	6	2,4%
Schiermonnikoog	3	1,2%
Duitse Wadden	2	0,8%
<b>totaal</b>	<b>250</b>	<b>100%</b>

Alle recreatievaartuigen geven aan dat van alle waddeneilanden Vlieland de meeste keren vol werd aangetroffen. Terschelling volgt op afstand.

Vlieland is voor kielzeiljachten het favoriete waddeneiland, ondanks de problemen ten aanzien van het aantal vrije ligplaatsen.

N = 24

	motorboten	
	aantal x vol	procenten
Vlieland	18	58,1%
Terschelling	5	16,1%
Schiermonnikoog	5	16,1%
Ameland	2	6,5%
Texel	1	3,2%
<b>totaal</b>	<b>31</b>	<b>100%</b>

N = 3

	multihulls	
	aantal x vol	procenten
Vlieland	2	50,0%
Ameland	1	25,0%
Schiermonnikoog	1	25,0%
<b>totaal</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>



N = 28

	platbodems	
	aantal x vol	procenten
Vlieland	24	63,2%
Ameland	5	13,2%
Schiermonnikoog	5	13,2%
Terschelling	2	5,3%
Texel	1	2,6%
Duitse Wadden	1	2,6%
<b>totaal</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

N = 24

	chartervaart	
	aantal x vol	procenten
Terschelling	23	45,1%
Vlieland	17	33,3%
Ameland	7	13,7%
Schiermonnikoog	4	7,8%
<b>totaal</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

Als er in de haven geen plaats blijkt te zijn, wat doet u dan?

N = 299

	droog vallen	voor anker	doorvaren	terug
kielzeiljacht	15	103	94	28
motorboot	4	11	9	6
platbodem	19	10	3	0
multihull	3	3	0	0
<b>recreatievaart</b>	<b>41</b>	<b>127</b>	<b>106</b>	<b>34</b>
<b>chartervaart</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

Van alle deelnemers aan het onderzoek geeft bijna 92% een alternatief op als ze een volle waddenhaven aantreffen. In de tabel staan de alternatieven naar scheepstype, waaruit blijkt dat platbodems, multihulls en charterscheperen droogvallen of voor anker gaan. Kielzeiljachten en motorboten gaan grotendeels voor anker. Slechts sommigen vallen droog en een behoorlijk aantal vaart door of keert onverrichter zake terug. Gebrek aan passantenplaatsen en ankerplaatsen levert dus extra scheepsbewegingen op.

#### 4.5. Vaart u ook wel eens op de Noordzee?

Vaart u zonder op de eilanden te stoppen, wel eens de Noordzee op?

N = 438

	ja	nee
kielzeiljacht	251	142
motorboot	14	8
platbodem	3	9
multihull	5	2
<b>recreatievaart</b>	<b>273</b>	<b>161</b>
<b>chartervaart</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

58% van de respondenten die aangeeft op het Wad te varen, geeft aan tevens op de Noordzee te varen. 63% van deze groep vaart wel eens zonder tussenstop op de eilanden, de Noordzee op. Dit zijn ook de mensen die vanuit Den Oever naar bijvoorbeeld IJmuiden of Scheveningen varen of vanuit Lauwersoog naar Scandinavië.

Komt u wel eens van de Noordzee en vaart u, zonder op de eilanden te stoppen direct door naar een van der havens op de vaste wal of het IJsselmeer?

N = 439

	ja	nee
kielzeiljacht	244	151
motorboot	15	6
platbodem	2	10
multihull	6	1
<b>recreatievaart</b>	<b>267</b>	<b>168</b>
<b>chartervaart</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

62% van de schepen die op de Noordzee varen, varen wel eens direct door naar de vaste wal of naar het IJsselmeer.

#### 4.6. Wat bent u in de toekomst van plan?

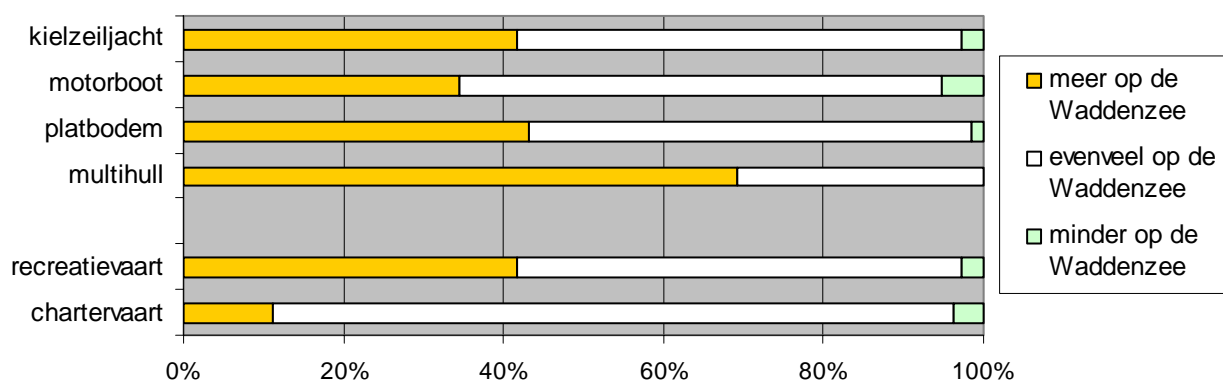
Denkt u in de toekomst meer of minder op de Waddenzee te gaan varen?

N = 749

	Verwacht in de toekomst		
	meer	evenveel	minder
op de Waddenzee te varen			
kielzeiljacht	241	322	16
motorboot	20	35	3
platbodem	31	40	1
multihull	9	4	0
<b>recreatievaart</b>	<b>301</b>	<b>401</b>	<b>20</b>
<b>chartervaart</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>1</b>

41% van de wadvaarders denkt in de toekomst meer in het gebied te gaan varen. Ruim 56% verwacht evenveel te blijven varen en bijna 3% denkt er minder te gaan varen. Vooral de multihulls denken meer in het gebied te gaan varen (69%).

Als deze cijfers worden vergeleken met het IJsselmeergebied (waar 25% verwacht meer te gaan varen), zal de drukte op de Waddenzee verhoudingsgewijs sterker toenemen. Op de Waddenzee is men nog lang niet uitgekeken. 10% van de charterschepen denkt meer op de Waddenzee te gaan varen. Dit gaat ten koste van het IJsselmeergebied, waar men iets minder denkt te gaan varen.

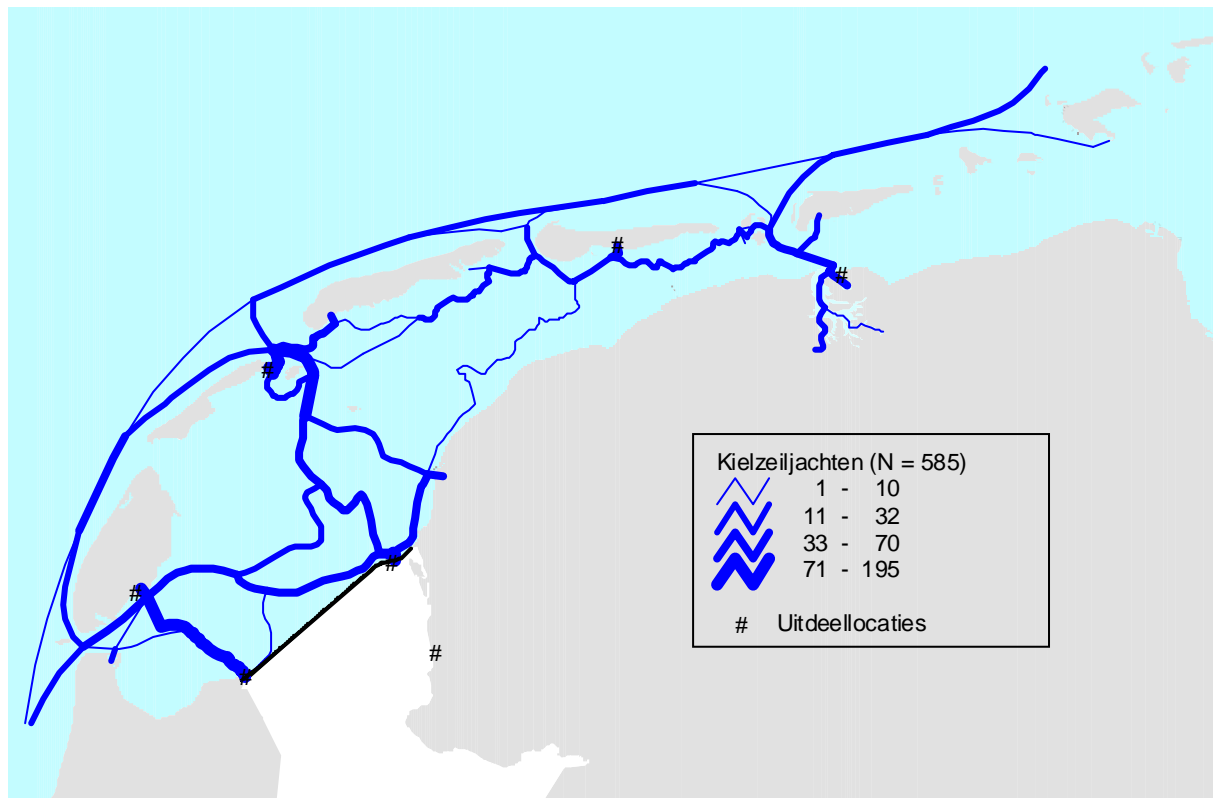


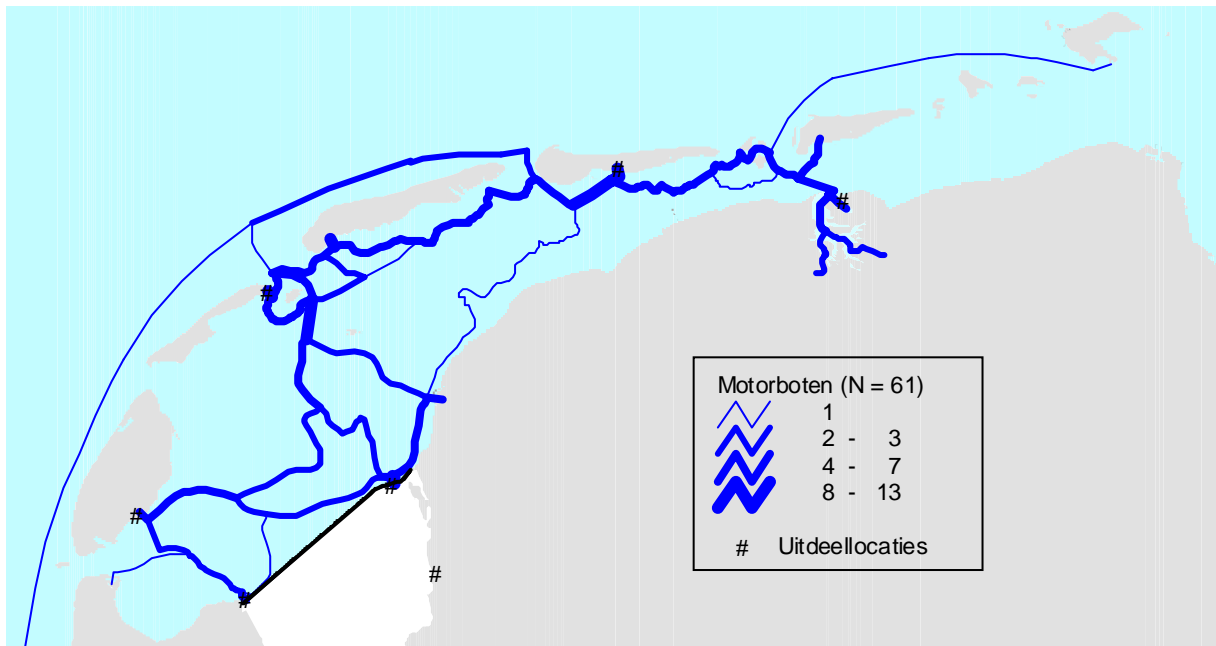
#### 4.7. Welke routes vaart u?

Waar hebt u de afgelopen nacht gelegen en wat is het doel (bestemming) van uw tocht vandaag/morgen?

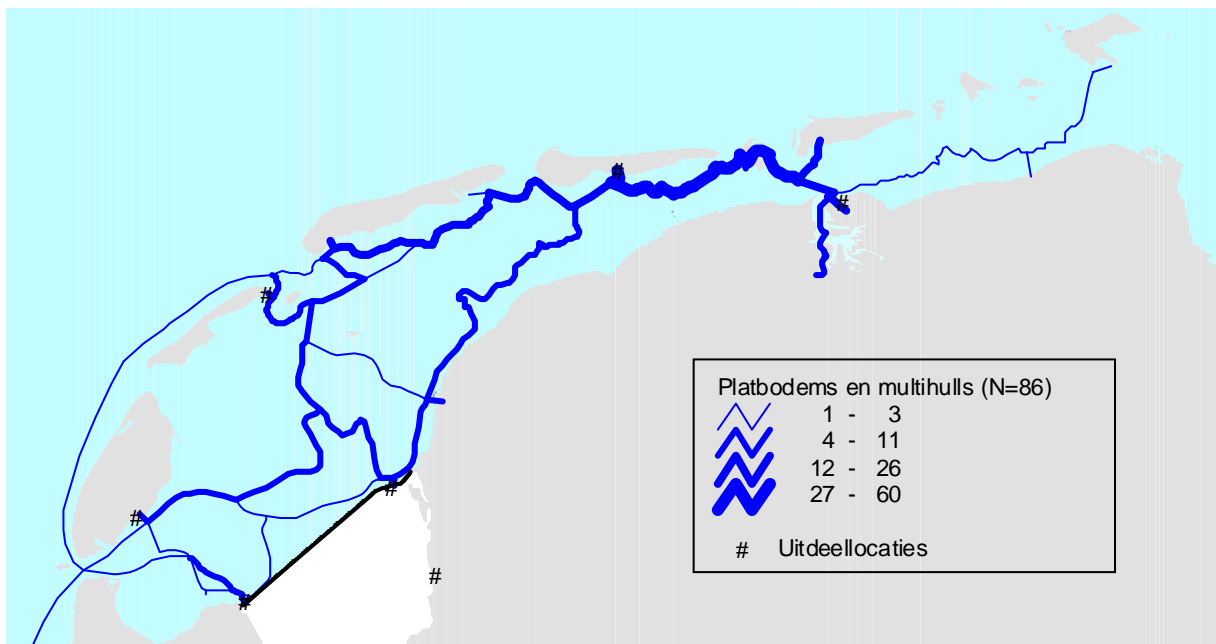
Omdat de diverse scheepstypen, anders dan op het IJsselmeer, in verband met dieptebeperkingen en zeewaardigheid een verschillend vaargedrag vertonen, zijn navolgend voor ieder type de gevaren of voorgenomen routes in kaart gebracht. Omdat Delfzijl niet als uitdeellocatie is meegenomen, ontbreken op het kaartje de schepen die via de Eems van Delfzijl naar Borkum of richting Scandinavië varen (v.v.).

Onderstaand kaartje geeft de routes op de Waddenzee aan die als antwoord op bovenstaande vraag zijn opgegeven door de (kiel)zeiljachten. Uit het kaartje blijkt duidelijk welke routes intensief bevaren worden. Slechts een beperkt aantal jachten vaart onder Terschelling en Ameland door. Dit zijn de schepen met een zwaard, hefkiel of kimkielen. Hetzelfde geldt voor de jachten die naar Schiermonnikoog varen. Er zijn geen zeiljachten die een route van of naar Lauwersoog over het Groninger Wad hebben opgegeven en ook de ondiepe route van Harlingen via de Oostmeep naar Terschelling blijkt niet te zijn gevaren. Duidelijk is te zien dat meerdere kieljachten boven de eilanden langs varen.



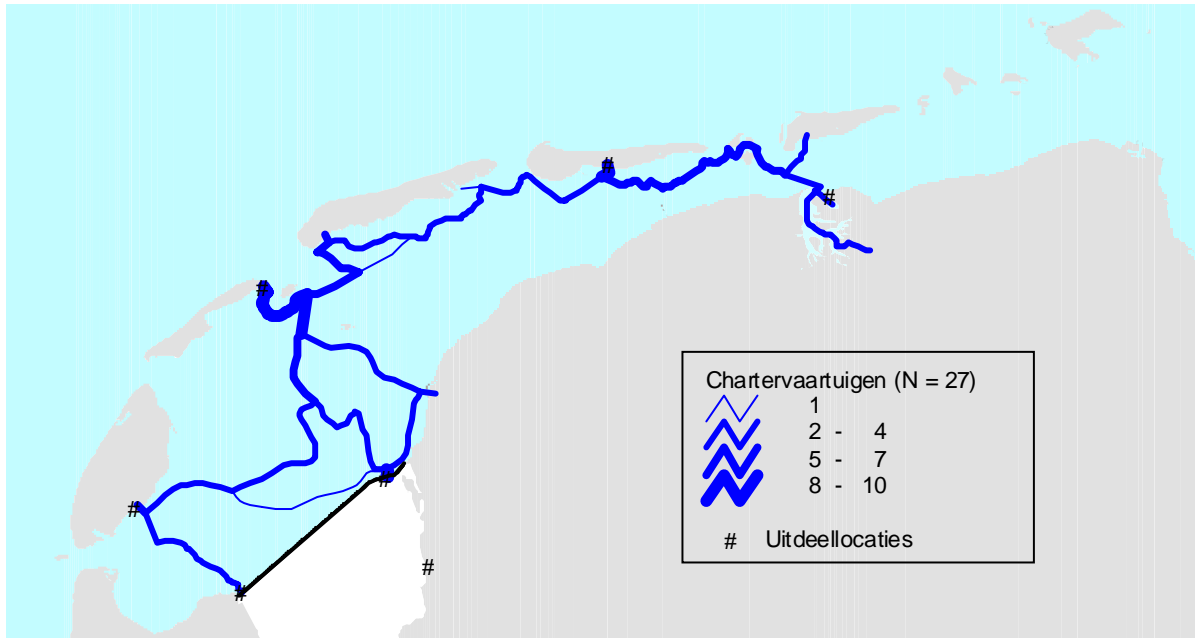


Motorboten blijven hoofdzakelijk op het Wad, een enkeling waagt zich boven de eilanden als het weer het toelaat. Alle eilanden worden bezocht en velen combineren de Waddeneilanden met een rondje door Fryslân. Er zijn geen motorboten die een (gevaren of te varen) route over het Groninger Wad hebben opgegeven.



Platbodems en multihulls vertonen ongeveer hetzelfde vaargedrag op de Waddenzee, alleen multihulls varen sneller en leggen per dag grotere afstanden af. Ameland en Schiermonnikoog zijn als eiland favoriet. Gezien de beperkte zeewaardigheid en het feit dat er vaak kinderen aan boord zijn, maakt slechts een beperkt aantal platbodems en multihulls een tocht over de Noordzee. Dat het oostelijke Wad intensief wordt bevaren, komt mede door de schepen die vanuit of via Lauwersoog het Wad opgaan. Ook hier loopt een lijntje naar het Friese Merengebied. Het is de enige groep die tochten over het Groninger Wad en naar Noordpolderzijl hebben opgegeven. Een dagtocht van Borkum over het Groninger Wad naar Lauwersoog vergt enig doorzettingsvermogen (multihull), omdat dan meerdere wantijen op een dag moeten worden gepasseerd.

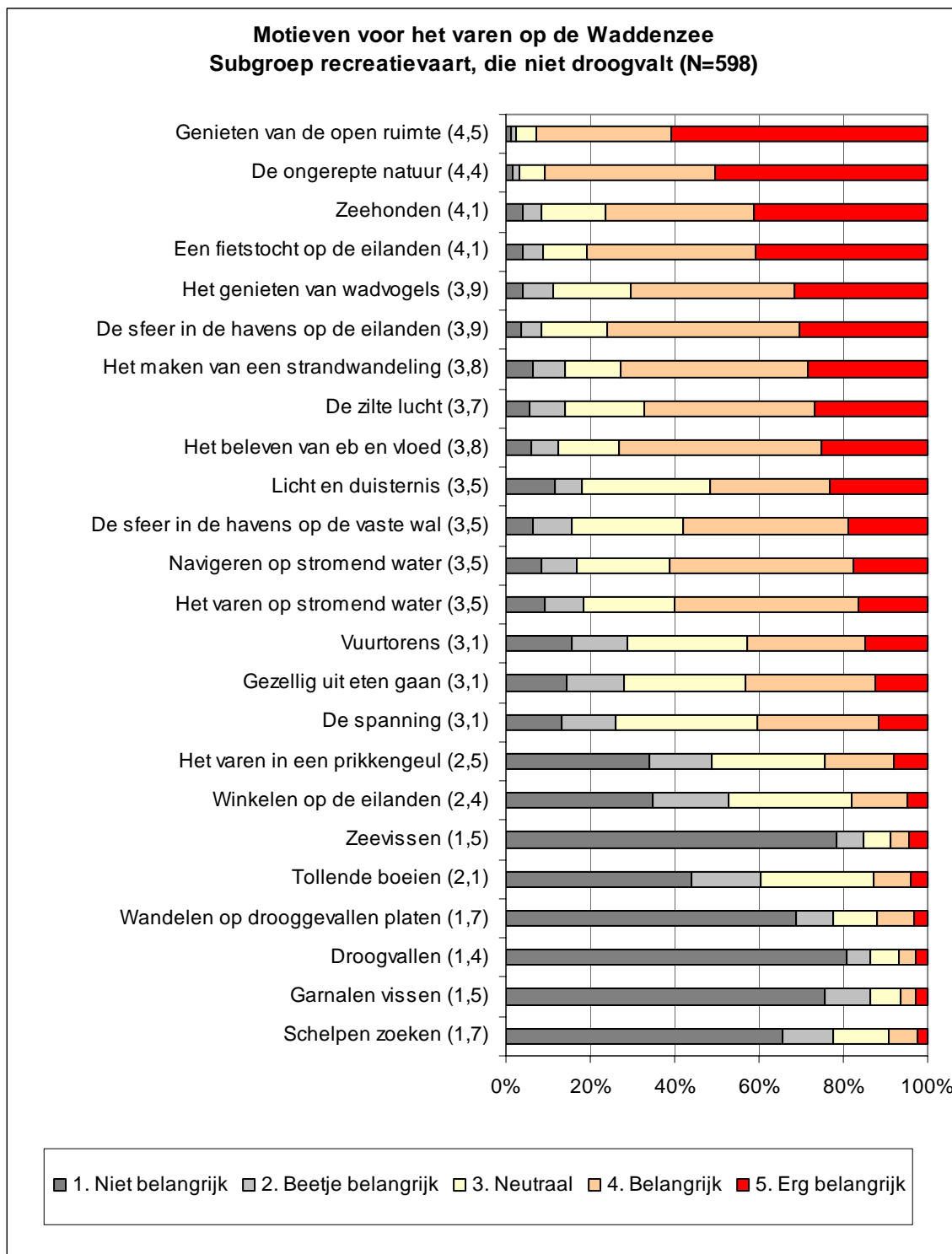
Het merendeel van de chartervaartuigen met een vaste ligplaats (opstapplaats) in het IJsselmeergebied of aan de Waddenzee (Harlingen en Zoutkamp), varen niet op de Noordzee. Dit blijkt ook duidelijk uit de opgegeven routes. 4 van de 27 charterschepen geven aan wel eens op de Noordzee of in het buitenland te varen. Een flink aantal Nederlandse charterschepen vaart op de Oostzee.



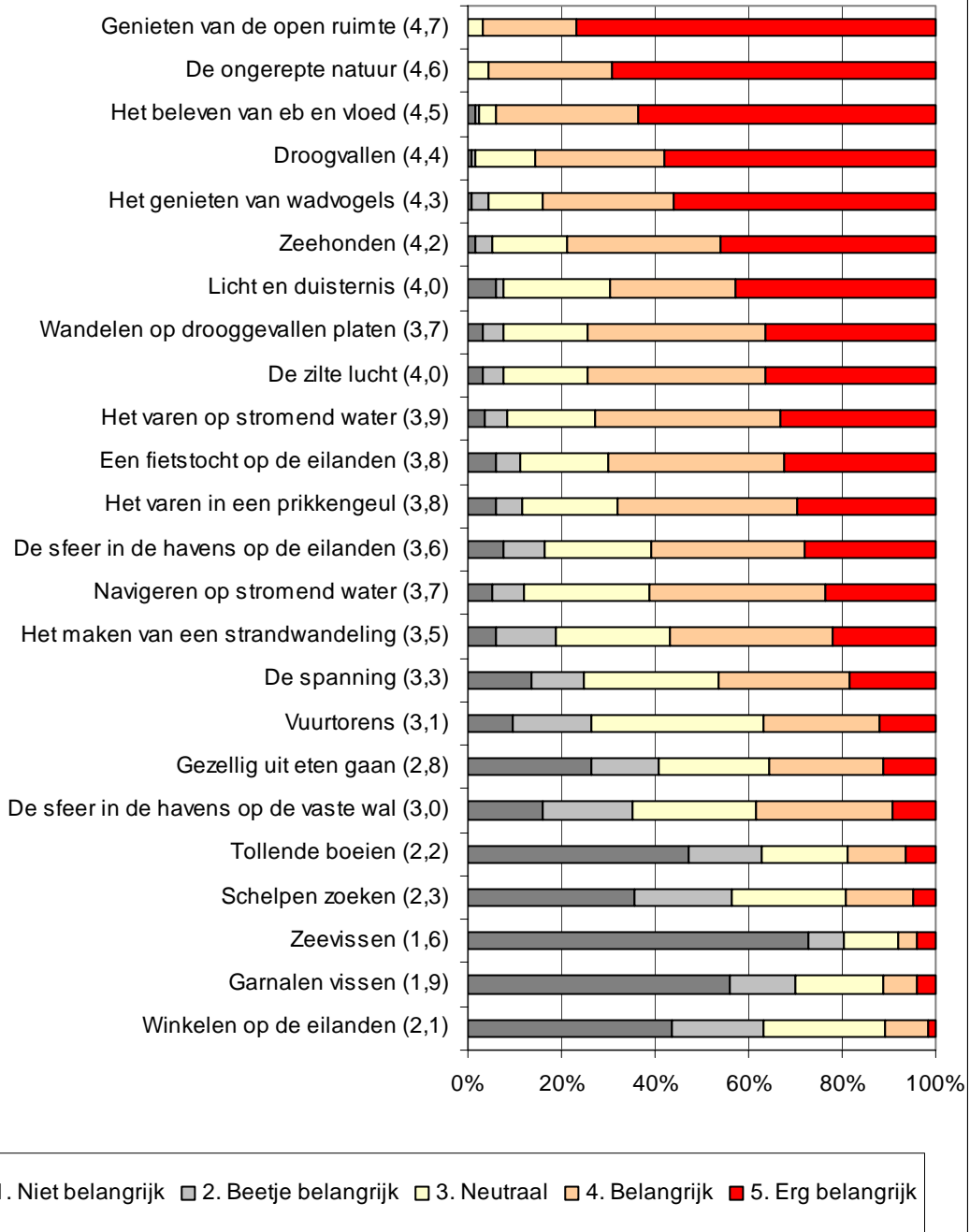
#### 4.8. Wat zijn uw motieven om in het gebied te varen?

Wat vindt u het meest bijzonder aan een vaartocht op de Waddenzee of een bezoek aan de Waddeneilanden?

De deelnemers konden per motief een waardeoordeel geven op een 5-puntsschaal. Tussen haakjes staat achter het motief de gemiddelde waarde. Voor de Waddenzee is hierna onderscheid gemaakt tussen 3 groepen: de recreatievaart die niet droogvalt (N = 598), de recreatievaart die wel droog valt (N = 134) en de chartervaart (N = 27).

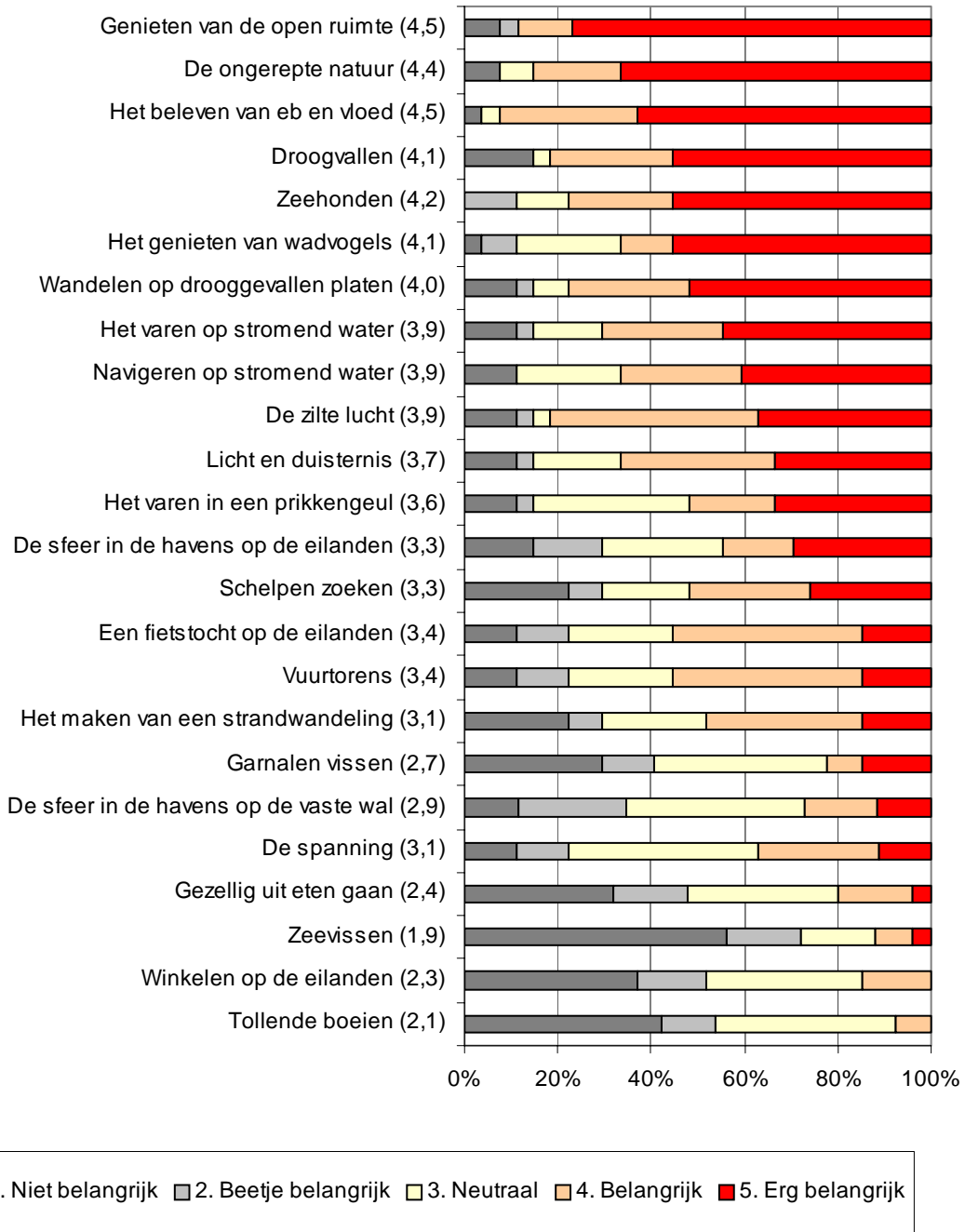


**Motieven voor het varen op de Waddenzee**  
**Subgroep recreatievaart, die echt droogvalt (N=134)**



Het genieten van de open ruimte en de ongerepte natuur staat bij alle groepen als belangrijkste motief bovenaan. De niet-droogvallers waarderen in het bijzonder het maken van een fietstocht of een strandwandeling op de eilanden. De sfeer in de havens op de eilanden wordt ook hoog gewaardeerd. Droogvallen is bij deze groep uiteraard geen item. Bij de schepen die wel droog vallen is dit met een 4<sup>e</sup> plaats een van de belangrijkste motieven voor een bezoek aan de Waddenzee. Tussen droogvallers en niet-droogvallers bestaan dus grote verschillen qua belevingswaarde.

**Motieven voor het varen op de Waddenzee  
Subgroep chartervaart (N=27)**



Indien de motieven van de chartervaart worden vergeleken met de recreatievaart die droog valt, blijken volgorde en waardering bijna helemaal parallel te lopen. Sommige activiteiten zoals wandelen op drooggevallene platen, garnalen vissen en schelpen zoeken, worden door de chartervaart iets hoger gewaardeerd dan bij de droogvallende recreatievaartuigen. Voor de gasten van de chartervaart zijn dit blijkbaar belangrijke activiteiten.



#### 4.9. Wat zijn uw hartenkreten voor het gebied?

De motieven om op de Waddenzee te varen, zijn in het vorige hoofdstuk behandeld en geven inzicht in de argumenten waarom men het gebied waardeert. De laatste vraag van het enquêteformulier ging over persoonlijke "hartenkreten". Men kon zijn grootste wens ten aanzien van het varen opschrijven en aangeven wat men zou veranderen als men het voor het zeggen had. In de praktijk hebben 722 schepen in deze twee blokjes hun hart gelucht wat tot zeer interessante informatie leidt. Het geeft inzicht in prioriteiten, ideeën, wensen en ergernissen van de gebruikers. Alle gemaakte opmerkingen zijn in een bestand verwerkt en vervolgens konden op basis van trefwoorden selecties worden gemaakt. De meeste hartenkreten gaan over jachthavens (301 reacties van schepen), gevolgd door droogvallen, ankeren en regelgeving (169 schepen).

Navolgend op basis van een aantal functies een samenvatting van de kern van de reacties.

- **Militair gebruik**

25 schepen gaven aan dat zij graag willen dat de militaire oefeningen (Vliehors) en het laagvliegen van straaljagers wordt verboden. Achtergrond voor deze reactie is de geluidsoverlast.

- **Gas- en olieboringen**

48 schepen geven aan dat (proef) boringen naar gas en olie in de Waddenzee niet toegestaan zou moeten worden. De reacties zijn meestal kort: geen boortorens, boringen, platforms, etc. In sommige gevallen wordt daarbij als toelichting nog horizonvervuiling genoemd of bescherming van het natuurgebied Waddenzee.



- **Windmolens**

42 schepen besteden in hun hartenkreet aandacht aan windmolens. De strekking is duidelijk, geen windmolens in de Waddenzee. Argumenten zijn hetzelfde als voor boortorens: horizonvervuiling. In 7 reacties worden de molens op Texel specifiek genoemd.

- **Beroepsvisserij**



53 schepen reageren op de beroepsvisserij. 25 reacties gaan over het (te snel) varen van de viskotters en de hinderlijke hekgolven die dit veroorzaakt. 26 schepen reageren op de (kokkel)visserij die in hun ogen verboden of beperkt moet worden. Eén vindt dat je de vissers hun gang moet laten gaan en één vindt dat de viskotters in het hoogseizoen niet in Terschelling mogen liggen.

- **Natuur**

94 reacties op het woord natuur. De strekking is duidelijk. De waarde van de natuur rond de Waddenzee wordt breed erkend. Het gebied is uniek, de natuur ongerept en onbedorven en dient behouden en bewaakt te worden. Ieder moet kunnen blijven genieten van dit gebied, ook in de toekomst. Regels dienen in acht genomen te worden, maar niet te worden overdreven. De regelzucht wordt aan de kaak gesteld ("buitensporige overheidsbemoeienis" en "intomen natuurfreaks") Men wil er blijven varen en van de natuur kunnen genieten. Gepleit wordt voor meer voorlichting om een goed gebruik van het gebied te bevorderen.

- **Recreatie**

### Tevredenheid, drukte en rust

82 schepen geven met een hartenkreet aan dat men tevreden is over het varen op de Waddenzee en er niets veranderd hoeft te worden. Bij de vraag wat men, als men het voor het zeggen had, zou veranderen komen nog allerlei opmerkingen naar voren. Men zou bijvoorbeeld de Afsluitdijk willen verwijderen en het aantal ligplaatsen op Vlieland willen uitbreiden. 93 reacties hebben te maken met (het behouden van) rust of (minder) drukte. Een deel van de reacties geeft expliciet aan dat men minder volle of rustiger jachthavens wenst. Ook over het gedrag van anderen die de rust verstoren (viskotters, vliegtuigen en speedboten) worden opmerkingen gemaakt.

### Jachthavens en vluchthavens

Jachthavens zijn het onderwerp in de Waddenzee. 295 mensen besteden hier hun hartenkreet aan. 169 mensen pleiten expliciet voor uitbreiding en meer ruimte in de bestaande havens, slechts 8 mensen pleiten tegen uitbreiding. 18 anderen pleiten voor de aanleg van nieuwe of extra havens (Ameland en Terschelling) en/of extra (kleine) vluchthavens langs de kust (zoals Noordpolderzijl en de haventjes op het Duitse Wad). Als voorbeeld voor een goede haven komt Texel vaak naar voren. In de andere havens op het Wad zou men graag meer boxen willen i.p.v. het huidige "gestapeld liggen". Veiligheid wordt door een aantal als argument genoemd.



*Waddenhaven Harlingen (bron; website gemeente Harlingen)*

40 reacties gaan over de bereikbaarheid van de havens van Schiermonnikoog en Ameland. Men pleit globaal voor een diepte van 1,8 tot 2,2 meter. Vooral voor Ameland wordt aangevoerd dat men vanaf de Noordzee Ameland binnen wil kunnen lopen (veiligheid, vluchthaven).

37 mensen pleiten voor het betaalbaar houden van de haventarieven. Hier ligt o.a. een relatie met het vergroten van het aantal (gratis) ankerplaatsen bij havens.

27 keer wordt gepleit voor betere voorzieningen in een aantal havens. Het gaat dan vooral over betere of schonere sanitaire voorzieningen en stroomaansluitingen op de steiger, maar er wordt ook gepleit voor speeltuintjes voor de kinderen.

10 mensen vragen naar de mogelijkheid om een plaats te reserveren of waarschuwingen via VHF 2 wanneer een haven vol is.

### Droogvallen, ankeren en regelgeving

Op dit onderwerp wordt 169 keer gereageerd en is na het onderwerp jachthavens een "hot item". Veruit de meeste reacties gaan over regelgeving, met als achtergrond droogvalbeperkingen en verboden zones (200 meter regel en artikel 19 gebieden). Men vindt dat er teveel beperkingen zijn: "Liever gedragsregels dan verboden. Niet nog meer beperkingen voor de watersport. Vrijheid op het Wad niet verder inperken. Regelzucht van mensen tegengaan", etc. Het weer mogen droogvallen op de Dellewal bij Terschelling komt vaak terug evenals de doorvaart bij de Blauwe Balg en het droogvallen of ankeren bij Rottumerplaat, Rottumeroog en het Simonszand. Verder zou men graag willen dat ankerplaatsen op de kaart aangegeven worden.

### Betonning, geulen en prikken

97 reacties in totaal op deze trefwoorden. De meeste watersporters willen meer betonning en bebakening of meer routes, enkelen stellen voor betonning te verwijderen ("is veel spannender, met GPS kan dat"). Qua kleur is de Duitse betonning populair en de belettering op de tonnen kan beter. Er worden een aantal geulen genoemd die men graag op diepte zou willen houden of brengen, zoals de geulen naar Ameland en Schiermonnikoog, de Boontjes, het Zuidoostrak, het Schuitengat en het Boomkensdiep.

### Chartervaart

Op het trefwoord chartervaart zijn 53 reacties. 9 reacties gaan over voorrangregels in sluisen. De overige reacties zijn naar deze beroepsgroep niet echt vriendelijk. De chartervaart wordt gezien als concurrent als het gaat om het beschikbare aantal ligplaatsen en voorzieningen, wat zich vertaalt in de wens het aantal charterschepen niet verder te laten toenemen of zelfs te verminderen. Een aantal reacties gaat over (vaar)gedrag of de mentaliteit van schippers en opvarenden (lawaaioverlast van gasten).

### Snelle watersport en snelvaren

Dat de snelvarende motor- en speedboten onder zeilers niet echt geliefd zijn, is bekend. 31 schippers laten dit middels een hartenkreet weten. Klacht is lawaai (rustverstoring) en daarnaast wekken de golven van viskotters en veerboten irritatie op. Oplossingen variëren van het verbieden van deze schepen op het Wad tot het instellen van een maximum snelheid. De meest creatieve oplossing die wordt aangedragen is: "Minder opvallende snelvarende veerboten en een ondergrondse tunnel voor eilandbewoners".

### Sluizen

Gepleit wordt voor een betere doorstroming bij de sluisen. Over Kornwerderzand worden de meeste opmerkingen gemaakt, veelal gecombineerd met het voorstel de sluis te vergroten. Een suggestie om de doorstroming te bevorderen is de aanleg van een "fuij" zoals in Stavoren en Amsterdam. In Lauwersoog en Den Oever wordt gepleit voor uitbreiding van de openingstijden en het aantal wachtplaatsen.

## 5. Trends en ontwikkelingen

### 5.1. Historie

Watersport als vorm van vrije tijdsbesteding is ontstaan in de 2<sup>e</sup> helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. In die tijd werden ook de eerste watersportverenigingen opgericht. In de eerste helft van de vorige eeuw nam het aantal pleziervaartuigen langzaam toe, vooral in traditionele watersportgebieden als Fryslân en de Hollandse- en Utrechtse Plassen. Door de aanleg van de Afsluitdijk (1932) werd de Zuiderzee een zoetwater(binnen)meer. Opeenvolgend werden de Wieringermeerpolder (1930), de Noordoostpolder (1942), oostelijk Flevoland (1957) en zuidelijk Flevoland (1968) drooggelegd, waardoor het bevaarbare oppervlak van de voormalige Zuiderzee aanmerkelijk afnam. De Houtribdijk (1975) tussen Lelystad en Enkhuizen deelde het IJsselmeer vervolgens nog in twee compartimenten, het IJsselmeer en het Markermeer. Tussen Flevoland en het oude land ontstond een nieuw watersportgebied, de Randmeren.

In de 50-er jaren begon men voormalige vracht- en vissersschepen om te bouwen tot recreatie- of chartervaartuig. Begin 60-er jaren lagen er ca. 5.000 pleziervaartuigen in het hele IJsselmeer- en Randmerengebied. Globaal vanaf 1965 nam het aantal jachthavens in het IJsselmeer- en Randmerengebied toe en groeide het aantal ligplaatsen gestaag. Voor een belangrijk deel werd dit mede veroorzaakt door de opkomst van polyester in de jachtbouw (seriebouw). Productie- en onderhoudskosten daalden in vergelijking met houten of stalen schepen. Watersport werd daardoor voor een veel bredere groep mensen bereikbaar. De schepen werden groter en daarmee ook de "zeewaardigheid". Varen op het IJsselmeer en het Markermeer was een uitdaging, het grote water werd ontdekt. Men kreeg meer vrije tijd en ook het besteedbaar inkomen nam toe.



In 1955 werd de eerste behoudsorganisatie voor historische schepen opgericht, de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Nieuwbouw van ronde- en platbodemjachten, zoals zeeschouwen, grundels, vollenhovense bollen en lemsteraken werd populair toen bleek dat de restauratie en beschikbaarheid van voormalige vracht- en vissersschepen (tjalken, aken en botters) kostbaar werd, maar wel de ruimte op een platbodem werd gewaardeerd. Platbodems waren niet alleen geschikt voor de binnenwateren, ook het IJsselmeer en de Waddenzee werden ontdekt. Op de Waddenzee werd het drukker, de elementen "stromend water" en "droogvallen" werden toegevoegd.

Ontwikkelingen op het gebied van elektronica en tuigage (stuurautomaten, GPS, rolfokken, etc.) zorgden er in de afgelopen jaren voor dat men met een beperkte bemanning op grotere schepen kon varen. De gemiddelde scheepslengte in het IJsselmeer en Markermeer is in de afgelopen 15 jaar toegenomen van 9 meter naar ruim 10 meter. Tegenwoordig worden veel schepen van 10 tot 12 meter verkocht. Bij 12 meter ligt een grens. Mits goed uitgerust kan men dergelijke schepen nog met minimaal 2 personen bemannen.

In het IJsselmeer- en Randmerengebied liggen inmiddels ruim 31.000 pleziervaartuigen in ca. 215 jachthavens. De afgelopen jaren kwamen er in dit gebied 450 à 500 schepen bij, een groei van circa 1,5% per jaar. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 91,8%, het totale aantal ligplaatsen ruim 34.000 (Waterrecreatie Advies, monitoring 1991).

### 5.2. Trends en ontwikkelingen

Vrije tijd blijft een schaars goed, waarin velen bereid zijn te investeren. Ook open ruimte in Nederland is schaars. Het IJsselmeergebied en de Waddenzee bieden deze ruimte aan mensen die lekker willen zeilen (lichamelijke ontspanning), rustzoekers (geestelijke ontspanning) en natuurgenieters.

Als motief om te gaan varen scoort ook de gezelligheid en sfeer in de havens hoog. Sommigen zeggen dat het te druk wordt op het IJsselmeer en varen liever in het voor- of naseizoen of ondernemen een tocht naar het buitenland. Voor zeiljachten is het varen op de Noordzee en het maken van tochten naar Engeland, België, Frankrijk en Scandinavië een nieuwe uitdaging. Dit is een logisch gevolg van de steeds groter wordende schepen en bijbehorende zeewaardigheid, alsmede van de beschikbaarheid van betere apparatuur. 59% van de recreatievaartuigen op het Wad vaart

inmiddels ook op de Noordzee (hoofdstuk 4.5.). Omgekeerd neemt ook het aantal buitenlandse schepen dat een bezoek brengt aan Nederland toe.

Platbodems ontdekken de Duitse Waddeneilanden, waar het rustiger is dan op het Nederlandse deel van de Waddenzee. Het Duitse Wad is smaller en langgerechter, waardoor het veiliger aan doet. Veel sfeervolle eilanden en haventjes aan de vaste wal kunnen worden bezocht. Ook het aantal platbodems dat via het Duitse Wad naar Denemarken vaart, groeit.

Ruim 40% van de wadvaarders die aan het onderzoek hebben deelgenomen denkt in de toekomst meer in het waddengebied te gaan varen (hoofdstuk 4.6.). Hoeveel meer men uitgedrukt in vaardagen denkt te gaan varen, is niet gevraagd. Het IJsselmeergebied levert in iets mindere mate hetzelfde beeld op. 25% van de deelnemers in het IJsselmeergebied denkt hier in de toekomst meer te gaan varen (hoofdstuk 3.5.). Binnen de chartervaart is een kleine verschuiving te zien. Men denkt iets minder in het IJsselmeer te gaan varen en iets meer op de Waddenzee. Ruim de helft van de geënquêteerde recreatievaartuigen die nu nog niet op de Waddenzee varen, zijn van plan dit in de toekomst wel te gaan doen.

Niet alle boten in het IJsselmeergebied en de Waddenzee zullen zoveel meer gaan varen als hierboven aangegeven. Het geeft wel een trend aan en is deels een logisch gevolg van de vergrijzende groep watersporters die na de Tweede Wereldoorlog geboren is. Het onderzoek blijft een steekproef en kan niet worden geëxtrapoleerd naar alle ca. 33.000 recreatievaartuigen en ca. 400 chartervaartuigen met een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied en de Waddenzee. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.5, zijn de watersporters die niet varen niet benaderd en men kan zich voorstellen dat watersporters die heel weinig varen minder snel bereid zijn geweest het vragenformulier in te vullen. Anderzijds zijn de (ruim 2.000) vragenformulieren in het voor-, hoog- en naseizoen "at random" aangeboden aan passanten die de verschillende havens hebben bezocht. De bereidheid om aan het onderzoek mee te doen was groot, wat een beeld geeft van de betrokkenheid van de actieve watersporters bij de (toekomst van) deze gebieden. Een respons van 43,6% zegt veel.

Uit het onderzoek blijkt dat 66,6% van de recreatievaartuigen die op de Waddenzee varen, een vaste ligplaats hebben in het IJsselmeergebied (IVIJ zonerings, zie hoofdstuk 2.4: 24,3% IJsselmeer Noord, 29,1% IJsselmeer Midden, 11,3% IJsselmeer Zuid en 1,9% Randmeren). 10,3% komt uit het Friese Merengebied, 9,6% uit het Waddengebied (inclusief Lauwersmeer) en 13,5% uit de rest van Nederland. Als "hofleverancier" zijn de ontwikkelingen in- en toekomstverwachtingen voor het IJsselmeergebied dus van groot belang voor de Waddenzee. Waterrecreatie Advies verwacht op basis van haar jaarlijks monitoring-onderzoek (sinds 1994) een afname van de groei van het aantal boten in de komende 30 jaar. De huidige groei van het aantal boten, ca. 450 schepen per jaar, zal dalen naar een groei van ca. 300 schepen per jaar. Het aantal vaste ligplaatsen op dit moment bedraagt ruim 34.000. Op basis van bovengenoemd groeiscenario zal het aantal vaste ligplaatsen in 2030 ca. 45.000 bedragen, een toename van 12.000 ligplaatsen, waarvan inmiddels 10.000 in initiatieven zijn vastgelegd. De meeste uitbreidingen vinden plaats in het Midden en Zuiden van het IJsselmeergebied. Deze groeiverwachting blijft binnen het beleid van maximaal 18.000 extra ligplaatsen uit het Structuurschema Groene Ruimte (1993) en is tot stand gekomen na overleg met de jachthavens in het gebied.

De toekomstverwachting voor het IJsselmeergebied is gebaseerd op een aantal trends en ontwikkelingen (selectie):

- "Nederland vergrijst".

Zoals blijkt uit hoofdstuk 2.2 is 84,5% van de recreatieschippers die deelnamen aan dit onderzoek 40 jaar of ouder. Dit komt globaal overeen met een onderzoek onder ca. 350 schippers in 2001, waar bleek dat 82% ouder was dan 40 jaar. Op termijn zullen een aantal watersporters die vlak na de oorlog geboren zijn, overstappen van een zeiljacht naar een motorboot. Dit heeft consequenties voor vooral het IJsselmeer, het Markermeer en de Gouwezee, waar het percentage zeilboten op dit moment rond de 90% ligt. Hoewel ook de motorboten in de afgelopen jaren zeewaardiger zijn geworden, zal een deel van deze groep haar vaargebied verleggen naar de traditionele watersportgebieden en de Randmeren.

- “De aanwas van nieuwe watersporters stagneert”.

Deze veelgehoorde kreet is slechts gedeeltelijk waar. Het aantal jongeren dat een zeilopleiding in Nederland volgt, neemt jaarlijks toe. Deze groei kan worden afgeleid uit het aantal afgegeven CWO zeildiploma's. Het probleem is echter om de jongeren daarna vast te houden. Men zoekt gezelligheid en sfeer of een actieve vakantie en watersport heeft een te passief imago.

In landen als Italië en Frankrijk staat de zeilsport veel meer in de schijnwerpers. Men weet de opgroeiende jeugd door het bouwen van sportieve en snelle zeiljachten beter te binden. Het in Nederland gehanteerde wedstrijd handicapsysteem staat de ontwikkeling van dergelijke schepen en daarmee betere mogelijkheden voor sponsoring in de weg.

- “Het gaat slecht met de economie”.

Als we naar de afgelopen 40 jaar kijken, heeft een terugval in de economie niet of nauwelijks invloed op de watersport, het aantal boten groeit gestaag. Als het economisch slechter gaat, kan het aanbod van gebruikte schepen toenemen en de prijs dalen. Het totaal aantal schepen neemt daardoor echter niet af. Sommigen kiezen er voor een boot aan te schaffen omdat die redelijk waardevast is. Anderen gaan niet meer op vakantie naar het buitenland en ook dat kan voor de watersport in Nederland positieve gevolgen hebben. Het aantal bezoekers aan de HISWA tentoonstellingen, evenals het aantal personen met aankoopintenties, neemt al weer toe (onderzoek RAI, 2002). Op lange termijn heeft een tijdelijke economische dip dus nauwelijks invloed.

- “De concurrentie van buitenlandse watersportgebieden neemt toe”.

Het is zeker waar dat het aantal Nederlanders dat een boot huurt in Griekenland of Turkije toeneemt. De groep die dit doet is echter relatief klein en heeft vaak zelf ook een boot in Nederland. Een belangrijk deel (21,9%) van de watersporters in het IJsselmeergebied is afkomstig uit Duitsland. Boven Berlijn is een nieuw watersportgebied in opkomst, Mecklenburg-Vorpommern. Dit gebied ligt echter zo ver weg (8 uur rijden vanuit het Ruhrgebied), dat niet verwacht mag worden dat dit een bedreiging vormt voor het aantal Duitse jachten in het IJsselmeergebied. Om een schip (motorboot) te huren, is Mecklenburg-Vorpommern wel interessant en vormt op termijn een bedreiging voor de Friese verhuurmarkt.

*Op basis van de toekomstverwachting voor het IJsselmeergebied tot 2030 (toename van ca. 10.000 boten) en de resultaten van het onderzoek (toename van het gebruik) moet worden geconcludeerd dat het aantal scheepsbewegingen in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee verder toe zal nemen.*

## 6. Conclusies en aanbevelingen

### 6.1. Conclusies

#### IJsselmeergebied

855 van de 878 deelnemers aan het onderzoek (97%) varen in het IJsselmeergebied. 759 van de 878 (86%) varen ook op de Waddenzee en 439 (50%) varen ook op de Noordzee. Hieruit blijkt de grote interactie tussen het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Noordzee. Slechts 13,5% van alle deelnemers vaart (nog) niet op de Waddenzee. De helft van deze groep is het echter wel van plan.

Er bestaan grote verschillen tussen IJsselmeergebied en Waddenzee. De motieven om in het IJsselmeergebied te varen, zijn duidelijk anders dan de motieven die gelden voor het varen op de Waddenzee. Men gaat primair naar het IJsselmeergebied om te zeilen en naar de Waddenzee om van de natuur te genieten, de eilanden te bezoeken of door te varen naar de Noordzee. Het IJsselmeergebied heeft volgens de respondenten een beperkte reputatie als natuurgebied. Een populair natuurlijk symbool als de zeehond ontbreekt. Het IJsselmeergebied heeft echter kenmerkende en bijzondere elementen die de Waddenzee niet heeft, zoals de vele cultuurhistorisch waardevolle steden. Het kunnen beleven van de open ruimte is volgens de deelnemers zeer belangrijk. Beide gebieden hebben een volledig eigen karakter en vullen elkaar aan.



Van het IJsselmeer en Markermeer is het IJsselmeer als vaarwater het meest geliefd. Het IJsselmeer is groter dan het Markermeer en gezien de motieven (lekker zeilen en genieten van de open ruimte) en het feit dat de meest favoriete havens aan het IJsselmeer liggen (Enkhuizen, Medemblik, Stavoren, Hindeloopen, Makkum, Workum en Lemmer), is deze uitkomst niet verwonderlijk. De meeste deelnemers aan het onderzoek hebben een vaste ligplaats in het centrale deel van het IJsselmeergebied, waarbij Lelystad veruit de grootste toeleverancier is. Een belangrijk motief om een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied te kiezen is de goede bereikbaarheid van de havens.

Een zeer belangrijk motief voor het varen in het IJsselmeergebied is "rust". Het vinden van rust in het IJsselmeergebied zal steeds moeilijker worden. Op basis van de toekomstverwachting voor het IJsselmeergebied tot 2030 (toename van ca. 10.000 boten) en de resultaten van het onderzoek (toename van het gebruik) moet worden geconcludeerd dat het aantal scheepsbewegingen in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee verder toe zal nemen.

Zeilen zelf is rustgevend en ook in een haven kan men rustig een boek lezen of samenzijn, maar het aantal plaatsen buiten havens waar men 's nachts van de stilte kan genieten, is beperkt. Uit de hartenkreten van de deelnemers komt naar voren dat gebrek aan kleinschalige vaardoelen, anker- en aanlegplaatsen het grootste knelpunt in het IJsselmeergebied vormt. Als men de recreatieve kwaliteit van het IJsselmeergebied wil verbeteren, zal men meer van dergelijke voorzieningen moeten realiseren. De aanleg van kleinschalige vaardoelen, anker- en aanlegplaatsen zal echter nauwelijks of geen invloed hebben als sturend element om de recreatiedruk op de Waddenzee te beperken. Het verhoogt de belevingswaarde van het IJsselmeergebied en indien gecombineerd met natuurontwikkeling, het draagvlak voor natuur.

Het kunnen genieten van de open ruimte is volgens de deelnemers een belangrijk motief om in het IJsselmeergebied te varen. Ontwikkelingen als de aanleg van windmolenparken, bebouwing langs de kust en eventuele verdere inpolderingen worden beschouwd als aantasting van het kenmerkende open karakter.

Een opmerkelijk resultaat van dit onderzoek is het feit dat 32% van de schepen kinderen en/of een hond aan boord hebben. Om deze ouders even rust te gunnen en de hond een uitlaatmogelijkheid, zal een grasveldje bij een tijdelijke aanlegplaats dus tenminste door 1/3 deel van de recreatievloot op prijs worden gesteld.

## Waddenzee

759 van de 878 (86%) deelnemers varen ook op de Waddenzee. 439 (50%) vaart eveneens op de Noordzee. De meeste watersporters op de Waddenzee die aan het onderzoek hebben deelgenomen, komen uit het IJsselmeergebied (Lelystad, gevolgd door Makkum, Enkhuizen en Monnickendam). Als het aantal schepen in het IJsselmeergebied en het gebruik groeit, heeft dit gevolgen voor het aantal vaarbewegingen op de Waddenzee en op de routes via de Waddenzee naar de Noordzee of het Duitse Wad.

Er bestaan grote verschillen tussen de motieven van de watersporter om op de Waddenzee of in het IJsselmeergebied te varen. Men gaat primair naar de Waddenzee om van de natuur te genieten en de eilanden te bezoeken. De Waddenzee biedt elementen die het IJsselmeergebied niet heeft, zoals zeehonden, getijden en de mogelijkheid om droog te vallen. Ook voor het maken van een strandwandeling of een fietstocht op de eilanden moet men naar het Wad. Zowel voor de Waddenzee als voor het IJsselmeergebied is het kunnen beleven van de open ruimte zeer belangrijk.

60% van de kajuitzeiljachten geeft aan vanaf het IJsselmeer wel eens zonder tussenstop op de eilanden, de Noordzee op te varen of omgekeerd. Uit onderzoek is gebleken dat de gemiddelde lengte en zeewaardigheid van deze schepen toeneemt. Een groot deel van de zeiljachten is geschikt voor het maken van vaartochten op of over de Noordzee. Het varen op zee zal toenemen, waarbij de Waddenzee als doorgangsgebied wordt gebruikt. Deze toename is slechts van beperkte invloed op de (natuur)waarden van de Nederlandse Waddenzee. Kajuitzeiljachten varen vooral op de westelijke Waddenzee en gebruiken eigenlijk alleen de grote geulen (hoofdvaarroutes). Men verlaat het Wad via het zeegat van Texel, het zeegat van Terschelling en in mindere mate via het Westgat ten westen van Schiermonnikoog. Ruim 10% van de platbodems en 6,5% van de motorboten geven de Duitse Wadden als favoriete bestemming op. Voor deze typen schepen zal het aantal vaartochten naar het Duitse Wad in de toekomst verder toenemen en daarmee het aantal scheepsbewegingen over het Groninger- en Uithuizerwad.

De respondenten vinden het gebrek aan passantenplaatsen in de diverse waddenhavens het grootste knelpunt. 40% van alle wadvaarders geeft aan wel eens bij een volle haven aan te komen. De haven van Vlieland wordt verreweg het meest genoemd (76% van de kielzeiljachten, 58% van de motorboten, 63% van de platbodems). Voor kielzeiljachten en motorboten volgt Terschelling op afstand. Platbodems noemen na Vlieland de passantencapaciteit op de eilanden in het oostelijke Wad (Ameland en Schiermonnikoog) als grootste knelpunt. Voor de chartervaart is de capaciteit op Terschelling en Vlieland, gevolgd door Ameland een probleem.


18,6% van de recreatieschippers en 27% van de charterschippers informeert vooraf of er plaats is in de haven waar men naar toe wil. Men kan op de eilanden vooraf geen plaats reserveren en gezien het gecompliceerde patroon van scheepsbewegingen, weersomstandigheden en getijden is dit ook niet te plannen. Als er geen plaats is, vallen de meeste schepen droog of gaan voor anker. Ca. 40% vaart door of gaat terug. Gebrek aan passantenplaatsen levert dus extra scheepsbewegingen op. Indien men het aantal vaarbewegingen op de Waddenzee of het droogvallen op ongewenste locaties wil beperken, zou men vooral op Vlieland en Ameland het aantal passantenplaatsen kunnen vergroten.

Rust op de Waddenzee is een belangrijk element. Volgens de hartenkreten gaat het daarbij niet zozeer om het aantal boten op het water, maar om het gedrag van anderen. Met ergert zich aan overvolle havens en drukke sluisen, aan hinderlijke golfslag en lawaaioverlast (viskotters, ferries, snelle motorboten en jeugd in rubberbootjes). De respondenten vinden windmolens en boortorens een bedreiging voor de ongerepte natuurwaarden en de zeer gewaardeerde open ruimte.

## **6.2. Aanbevelingen**

- Jachthavens vormen een “bron” van waaruit schepen vaartochten ondernemen. Het IJsselmeergebied en de Waddenzee worden duidelijk als verschillende vaargebieden gezien met ieder een specifiek eigen karakter. De verwachte toename van het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied tot 2030 vindt grotendeels plaats in het zuiden en midden van het gebied. Om de vaste ligplaatshouders voor zover mogelijk aan het IJsselmeergebied te binden, is het essentieel om de recreatieve kwaliteit van het hele gebied te verbeteren.



- In oktober 2002 is het Projectenplan Natuurontwikkeling IJsselmeergebied 2002 - 2010 vastgesteld. In dit plan worden voorstellen gedaan om met behulp van ICES-gelden (€ 45 miljoen) natuurontwikkelingsprojecten (3.000 ha) te realiseren. Als reactie op het concept projectenplan hebben 7 natuur- en recreatieorganisaties voorstellen gedaan ten aanzien van recreatief medegebruik (vaardoele, anker- en aanlegplaatsen). De voorstellen die een (directe) relatie hebben met de ICES-projecten zijn gehonoreerd en zullen verder worden uitgewerkt. Kader voor de realisatie van de overige voorstellen is het in het (concept) Structuurschema Groene Ruimte deel 2 genoemde 1.000 Aanlegplaatsenplan. De eerste aanbeveling onderstreept het belang van de realisatie van deze voorzieningen.
- Het aantal scheepsbewegingen op en via de Waddenzee zal verder toenemen. Uit dit onderzoek blijkt dat vooral in het hoogseizoen de passantencapaciteit op de waddeneilanden onvoldoende is. Dit geldt met name voor de havens op Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog ("eindpunten"), met als gevolg dat schepen noodgedwongen voor anker gaan, droogvallen, door- of terugvaren. Om in de toekomst ongewenste druk op natuurwaarden te voorkomen zullen oplossingen moeten worden gezocht om de passantencapaciteit in overeenstemming te brengen met de behoefte en de groei.
- Er is nu al een discussie gaande over het aantal schepen dat men veilig in een haven toe kan laten. Indien uit veiligheidsoverwegingen door een andere inrichting (bijvoorbeeld aanleg van boxen) het aantal passantenplaatsen van de havens in de Waddenzee zou verminderen, wordt het al bestaande capaciteitsprobleem navenant groter. Capaciteit, veiligheid en beleid vormen een belangrijk dilemma. Aangezien de overheid verantwoordelijk is voor de veiligheid in havens, zou mede vanuit dat oogpunt prioriteit gegeven moeten worden aan de inrichting van havens.
- Er bestaan grote verschillen in het voorzieningenniveau van de diverse havens rond de Waddenzee. Het is zinvol in kaart te brengen op welke wijze de verschillende havens beter aan de wensen van de bezoekers kunnen voldoen.
- Voor de veiligheid op het water is een goede betoning van de hoofdvaarroutes en prikkengeulen van belang, evenals goede vluchthavens als Noordpolderzijl en de Eemshaven. Vanaf de Noordzee fungeren de havens op de eilanden als vluchthaven.
 
- Gebleken is dat er een grote interactie is tussen IJsselmeergebied, Waddenzee en Noordzee. Er zijn echter geen tellingen verricht in de zeegaten en verbindingen naar de Noordzee. Om een beter beeld te krijgen van de vaarbewegingen naar de Noordzee en op de Noordzee wordt een dergelijk onderzoek aanbevolen.
- Uit een onderzoek naar uitvaarpercentages van havens in het IJsselmeergebied (Waterrecreatie Advies, 2001) blijkt dat in het hoogseizoen bij passantenhavens als Hindeloopen, Stavoren en Enkhuizen, dagelijks ca. 25% van de totale lig- en passantencapaciteit de haven verlaat. In Medemblik en Ketelhaven bedraagt dit percentage ca. 15%. In de overige jachthavens die aan dit onderzoek deelnamen, bedraagt het uitvaarpercentage tussen de 5 en 10%. 70% van de schepen die de haven verlaten, doen dit tussen 9.00 uur en 13.00 uur. Tussen 13.00 uur en 18.00 uur loopt 75% van de varende schepen weer binnen. Op de Waddenzee zijn de scheepsbewegingen sterk gebonden aan het tij. Er is een stroom schepen die bij afgaand tij naar de eilanden of de Noordzee varen en bij opkomend tij vindt een omgekeerde beweging plaats. Als men een indruk wil hebben van het aantal recreatievaartuigen op het IJsselmeer of op de Waddenzee, is dit dus sterk afhankelijk van het tijdstip waarop men telt, weersomstandigheden en getij. Omdat het tellen van scheepsbewegingen met vliegtuigen lastig is (gebied is groot en tijdstip waarop men telt is belangrijk), zou onderzocht moeten worden of opnames van een satelliet mogelijkheden bieden.
- Er zal onderzoek gedaan moeten worden naar de eventuele effecten van de recreatievaart in de verschillende seizoenen op de natuurwaarden in de Waddenzee. De bevindingen uit dit onderzoek kunnen daarbij worden betrokken.

- De in de (concept) 5<sup>e</sup> Nota Ruimtelijke Ordening aangekondigde verkenning naar de wijze waarop een communicatiestrategie kan worden opgesteld, dient zo snel mogelijk te worden uitgevoerd nadat onderzoek is gedaan naar de mate waarin de recreatie- en chartervaart effect heeft op de natuurwaarden. Hoewel veel watersportorganisaties zelf al richtlijnen en gedragsregels hebben voor een duurzaam recreatief gebruik van de Waddenzee, is goede voorlichting belangrijk om de bijzondere en gewaardeerde waarden te behouden.
- Gezien de interactie tussen het Markermeer en het IJsselmeer is het van belang de effecten van de aanleg van het Navisduct bij Enkhuizen te volgen. Mogelijk dat het aantal scheepsbewegingen vanuit het Markermeer naar het IJsselmeer en de Waddenzee toeneemt als het huidige capaciteitsprobleem bij de sluis van Enkhuizen wordt opgelost.
- Voortzetting van het monitoring onderzoek naar de ontwikkeling van het aantal lig- en passantenplaatsen in het IJsselmeergebied en de Waddenzee is van groot belang, gezien de sterke relatie tussen beide gebieden. Aanbevolen wordt de ontwikkeling van het aantal ligplaatsen en de beschikbare passantencapaciteit in de waddenhavens te vergelijken met de groei van het aantal boten in het IJsselmeergebied en het aantal sluispassages naar de Waddenzee.
- Het is aan te bevelen in de diverse waddenhavens niet alleen het totaal aantal passanten per jaar te meten, maar het aantal passanten per seizoen. Mede in verband met de vergrijzing wordt een toename voorzien van het aantal vaarbewegingen in het voor- en naseizoen.
- Bij een volgend onderzoek zouden Delfzijl, Lemmer en Ketelhaven als uitdeellocatie meegenomen kunnen worden. Hierdoor ontstaat een nog beter beeld van de vaarbewegingen in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee. Het aantal dagen waarop de formulieren zijn uitgezet, zou teruggebracht kunnen worden. Daarnaast verdient het aanbeveling om in de toekomst ook Duitse ligplaatshouders te benaderen, aangezien 22% van de ligplaatshouders in het IJsselmeergebied uit Duitsland afkomstig is.
- Dit onderzoek naar het vaargedrag in het IJsselmeergebied en de Waddenzee is een "nulmeting" en geeft een toekomstverwachting. Het is aan te bevelen het onderzoek met een vaste regelmaat te herhalen (monitoring) zodat veranderingen in vaargedrag, gebruikte vaarroutes, motieven en beleving kunnen worden vastgesteld. Er bestaat verder een duidelijk verschil in vaargedrag op de Waddenzee tussen schepen die droogvallen en schepen die niet droogvallen. Het is daarom ook van belang de ontwikkeling (toename?) van het aantal schepen dat droog kan vallen te volgen.

**Regiobeschrijving, herkomst schepen**

Om in het rapport een duidelijk beeld te krijgen van de verschillende plaatsen (vaste ligplaatsen, vaardoelen etc.) is een speciale regio-indeling gemaakt. Alle genoemde plaatsen hebben bij het verwerken van de formulieren een specifieke code gekregen die vervolgens is geplaatst in de bijbehorende regio.

<i>Regionaam</i>	<i>Omschrijving</i>
Waddenhavens (zout)	Waddenhavens inclusief Den Helder, Harlingen, Delfzijl en Termonterzijl
Waddenplaat	Plaat op Wadenzee waar schepen ankeren en / of droogvallen
Waddenhavens (zoet)	Lauwersmeer en omgeving (Lauwersoog, Oostmahorn, Dokkumer Nieuwe Zijlen en Zoutkamp)
Kop Fryslân en Groningen	Fryslân boven de lijn Bolsward – Leeuwarden – Bergum en de provincie Groningen (excl. Waddenhavens)
Friese Merengebied	Overig Fryslân-binnen
Noordzee	Zeehavens aan de Noordzeekust (excl. Den Helder)
IJsselmeergebied Noord	De havens boven de lijn Lemmer – Enkhuizen (IVIJ zone Noord)
IJsselmeergebied Midden	De zuidelijker gelegen havens inclusief Lemmer en Enkhuizen, het Ketelmeer, het Markermeer (incl. Blocq van Kuffeler) en de Gouwzee (IVIJ zone Midden, zuidelijk IJsselmeer en Markermeer).
IJsselmeergebied Zuid	De havens ten zuiden van de lijn Gouwzee - Blocq van Kuffeler: IJmeer, Gooimeer, Eemmeer (incl. Eem tot Amersfoort) en het Nijkerkernauw incl. Nijkerk (IVIJ zone zuid, IJmeer en zuidwestelijk deel Randmeren)
Veluwe Randmeren	Randmeren vanaf het Nuldernauw t/m het Vossemeer (IVIJ zone Midden, (Veluwe)randmeren
Achterland IJsseldelta	Kampen, Zwolle, Zwarte Meer en Zwarte Water en Kop van Overijssel
Noord-Holland binnen	Binnengebied van de provincie Noord Holland boven het Noordzeekanaal
Groene Hart	Utrechts- en Hollands plassengebied
Deltagebied	Deltawateren: Zeeland en aangrenzend deel Zuid-Holland en Brabant
Rivierengebied	IJssel boven Zwolle, Rijn, Maas, Lek en Waal tot Deltagebied
Duitsland	Duitse Wadden
Scandinavië	Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland

*Een kaart met deze indeling is opgenomen op pagina 10 van het rapport.*