

Onderzoek vaargedrag Noordzee

361 watersporters aan het woord

januari 2004



Voorwoord

Bij dit onderzoek naar het vaargedrag van watersporters op de Noordzee zijn velen betrokken geweest. Dank zijn wij verschuldigd aan de zes jachthavens die de 750 vragenformulieren gedurende de zomer en het najaar van 2003 onder passanten en vaste ligplaatshouders hebben verspreid. Dank ook aan de 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. 361 vragenformulieren, meer dan 500 vaarroutes en meer dan 800 losse "hartenkreten" werden ingevoerd. Uit de hartenkreten kwam de bijzondere band van de watersporters met het gebied sterk naar voren.

Tenslotte ook dank aan de opdrachtgever die dit unieke onderzoek mogelijk maakte. 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. Dit voor de watersport zo belangrijke vaargebied is het zeker waard!

Contactpersoon provincie Noord-Holland:
P. Holtes

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

Opdrachtgever:



Provincie Noord-Holland
Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Opgesteld door:



Waterrecreatie Advies
Postbus 123, 8200 AC Lelystad
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting

1.	Inleiding	1
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.	Analyse sluispassages in Den Oever, Kornwerderzand en IJmuiden	6
1.6.	Het weer in 2003	7
2.	Algemene vragen	9
2.1.	Wie heeft het vragenformulier ingevuld?	9
2.2.	Welk type schip heeft u?	10
2.3.	Waaruit bestaat uw bemanning?	10
2.4.	Wat is uw vaste (zomer)ligplaats?	12
2.5.	Hoeveel dagen vaart u per jaar en waar?	14
2.6.	Hoe hebt u uw watersportkennis opgedaan?	15
2.7.	Hebt u op zee wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt?	17
2.8.	Is de schipper lid van een Watersportverbond of NNWB vereniging?	17
2.9.	Aantal vaarjaren op de Noordzee	18
3.	Vaargedrag op de Noordzee	19
3.1.	Hoeveel dagen vaart u op de Noordzee en wanneer?	19
3.2.	Wat is uw favoriete buitenlandse vaarbestemming?	21
3.3.	Vaart u op de Noordzee wel eens een wedstrijd?	22
3.4.	Welke Nederlandse kusthaven(s) zijn bij u favoriet?	22
3.5.	Welke routes vaart u?	23
3.6.	Zou u vaker langs de Nederlandse Noordzeekust varen als er meer kusthavens zouden zijn?	25
3.7.	Mogelijke belangstelling voor een vaste ligplaats langs de Noordzeekust	25
3.8.	Er wordt gesproken over nieuwe havens langs de kust, welke locatie(s) vindt u het meest geschikt?	26
3.9.	Wat bent u in de toekomst van plan?	27
3.10.	Wat vindt u van de aanleg van een windmolenpark voor de kust van Egmond?	27
3.11.	Wat zijn uw motieven om in het gebied te varen?	29
3.12.	Wat zijn uw hartenkreten over het gebied?	30
3.13.	Beknopt overzicht van de 15 deelnemers die nog niet op de Noordzee varen.	32
4.	Trends en ontwikkelingen	34
4.1.	Historie	34
4.2.	Trends en ontwikkelingen	34
5.	Conclusies en aanbevelingen	36
5.1.	Conclusies	36
5.2.	Aanbevelingen	36

Samenvatting

De provincie Noord-Holland heeft aan Waterrecreatie Advies opdracht verleend voor een onderzoek onder watersporters langs de Noord-Hollandse Noordzeekust. Doelstelling was om te achterhalen in welke mate watersporters gebruik maken van het gebied en welke motieven, vaarbewegingen en -patronen daarbij een rol spelen. Tevens diende inzicht te worden verkregen in de wensen van de watersporters. In 2002 is een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd in het IJsselmeergebied en de Waddenzee.

In hoofdstuk 1.2 wordt het beleid voor de Noordzee kort samengevat. De toeristische infrastructuur, identiteit en bereikbaarheid van de kustbestemmingen moet volgens de provincie worden verbeterd, evenals de kwaliteit van het toeristisch-recreatieve bedrijfsleven. De haalbaarheid van een jachthaven in het basin van de Oude Rijkswerf in Den Helder wordt onderzocht, evenals de haalbaarheid van een zeejachthaven tussen Den Helder en IJmuiden. Volgens een recent onderzoek van Marin is de recreatievaart op de Noordzee in de afgelopen 10 jaar verdrievoudigd.

In de zomer en het najaar van 2003 zijn in Den Oever, Den Helder, Oudeschild (Texel), IJmuiden, Scheveningen en Velsen-Zuid 750 vragenformulieren uitgezet onder passanten en ligplaatshouders. 361 vragenformulieren werden terug ontvangen en verwerkt, een respons van bijna 50%. Het vragenformulier is opgesteld in overleg met de opdrachtgever, het Watersportverbond en het Watersportberaad.

De meeste deelnemers hebben een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied (55%). 14% heeft een vaste ligplaats in het Deltagebied en 7% heeft een vaste ligplaats in IJmuiden of Scheveningen. De Noordzee is direct bereikbaar via IJmuiden en het Deltagebied en indirect via de sluizen in de Afsluitdijk. In 2003 werden via de Jachtensluis in IJmuiden 13.000 en via de sluizen van Den Oever en Kornwerderzand resp. 25.000 en 39.000 recreatievaartuigen geschut. Hiervan vaart 60% ook naar de Noordzee (vaargedrag onderzoek 2002). Vanuit het Deltagebied varen ook vele watersporters jaarlijks richting de Noordzee.

60% van de deelnemers aan het onderzoek is ouder dan 50 jaar. 96% vaart op een zeiljacht, 4% op een motorboot, gemiddeld zijn er 2,7 personen aan boord. 28% van de vaartuigen hebben meestal kinderen aan boord. Gemiddeld vaart men 65,2 dagen per jaar, iets meer dan hun collega watersporters in het IJsselmeergebied en de Waddenzee. 61% van de respondenten geeft aan in de toekomst meer, en 2% geeft aan minder langs de Nederlandse Noordzeekust te gaan varen. Dit hoge aantal vaardagen wordt mede veroorzaakt doordat een deel van de groep, vooral ouderen en VUT-ers, lange reizen naar het buitenland maakt.

Veel deelnemers hebben hun watersportkennis opgedaan door het volgen van cursussen. 27% heeft een Marifonie diploma en ruim 30% heeft Vaarbewijs 1 en / of 2. Formeel heeft men voor schepen onder de 15 meter en een snelheid lager dan 20 knopen geen diploma's nodig. 47% stelt wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt te hebben, hetgeen te maken kan hebben met (onverwacht) slechte weersomstandigheden, kruisende beroepsscheepvaart of bijvoorbeeld plotseling opkomende mist.

74% van de schippers is lid van een bij het Watersportverbond (KNWV) of de Noord Nederlandse Watersportbond (NNWB) aangesloten vereniging. Gemiddeld varen de respondenten al 17,3 jaar op de Noordzee. Jaarlijks vaart men bijna drie weken op zee, bij voorkeur in het hoogseizoen. Deze uitkomst is duidelijk anders dan in het IJsselmeergebied en de Waddenzee waar met het liefst in het voor- en naseizoen vaart. De meeste schepen hebben Engeland als favoriete vaarbestedding, nipt gevolgd door Scandinavië. Van de Nederlandse zeehavens zijn de Waddenhavens favoriet, gevolgd door resp. IJmuiden en Den Helder. 77% van de deelnemers geeft aan vaker langs de Nederlandse Noordzeekust te gaan varen als er meer kusthavens zouden zijn. Van de deelnemers die nog geen ligplaats hebben langs de Nederlandse Noordzeekust, geeft 27% aan daar (dan) belangstelling voor te hebben. Als nieuwe zeehaven is Bergen of Egmond het meest populair, gevolgd door Katwijk. 45% van de deelnemers is voor een windmolenpark 10 km uit de kust van Egmond, 29% is tegen.

Het belangrijkste motief voor het varen op de Noordzee is het genieten van de open ruimte, het gevoel van vrijheid en de rust. Men geniet van het zeilen op het ruime zoute sop en ziet niet op tegen een

oversteek of een lange tocht. De minder ervaren watersporters op de Noordzee hebben veelal behoefte aan extra havenplaatsen om kortere afstanden te kunnen overbruggen.

Winkelen in de, voor het IJsselmeergebied zo kenmerkende, cultuurhistorische plaatsen of op de eilanden vindt men duidelijk leuker dan in de havenplaatsen langs de Noordzeekust. Het blijkt dat de motieven om in de verschillende gebieden te varen verschillen, er zijn echter wel enkele overlappingsen. Kort samengevat gaat men naar de Noordzee en het IJsselmeergebied om te zeilen en naar de Waddenzee om van de natuur te genieten en de eilanden te bezoeken. De deelnemers die (nog) niet op de Noordzee varen geven net als de watersporters die er al wel varen het gevoel van vrijheid, lekker zeilen, rust en het genieten van de open ruimte als motief op voor een toekomstige vaartocht op de Noordzee. Gesteld kan worden dat dit de belangrijkste motieven zijn voor een vaartocht op de Noordzee.

De meeste opmerkingen van watersporters over de Noordzee ("hartenkreten") gaan specifiek over de kusthavens (zoals voorzieningen en haventarieven), over horizonvervuiling (windmolens en booreilanden) en over milieuvervuiling (schoner water).

Uit het onderzoek blijkt duidelijk dat de populariteit van de Noordzee als vaargebied toeneemt. De schepen zijn in de afgelopen jaren gemiddeld langer geworden, de uitrusting is verbeterd (GPS, rolfokken, etc) en daardoor is een belangrijk deel van de Nederlandse zeiljachten in principe geschikt voor een vaartocht langs de kust of over zee naar het buitenland. Veertig jaar geleden begon de watersport in het IJsselmeergebied zich te ontwikkelen. Vanuit binnengebieden als het Friese Merengebied en het Hollandse Plassengebied trok men naar het "grote water". Vervolgens werd het vaargebied verlegd naar de Waddenzee, waar het getij een nieuwe dimensie toevoegde. Vooral de ontwikkeling van de GPS heeft het zeezeilen bevorderd. Ook de schepen zijn zoveel zeewaardiger geworden, dat een tocht naar het buitenland een logische volgende stap lijkt.

In de afgelopen 10 jaar is de recreatievaart op de Noordzee verdrievoudigd (Het Scheepvaartverkeer op de Noordzee 1999-2001 gezien vanuit de lucht, Marin, 2002). Het aantal ligplaatsen langs de Noord-Hollandse Noordzeekust bedraagt ca. 1.147 en er zijn 267 specifieke passantenplaatsen, die niet op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd. De gemiddelde bezettingsgraad van de zeehavens bedraagt 66% en er werden in 2000 ruim 32.000 passanten verwerkt (Kerncijfers Toerisme, provincie Noord-Holland, 2002).

Het door de provincie gesponsorde "Rondje Noord-Holland", een zeilwedstrijd over het Markermeer, het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee naar IJmuiden, en de vele georganiseerde rally's en gezamenlijke toertochten over de Noordzee leveren in aanvulling op de autonome trend een duidelijke bijdrage aan de verdere popularisering van het zeezeilen. Langs de kust is een kwaliteitsslag nodig om de verwachte groei in goede banen te kunnen leiden. Door de aanleg van meer zeehavens zal het aantal vaste ligplaatshouders stijgen omdat een tocht langs de kust veiliger en afwisselender wordt, maar vooral ook het aantal passanten.

1. Inleiding

De Provincie Noord-Holland heeft Waterrecreatie Advies opdracht verleend voor een onderzoek onder watersporters langs de Noord-Hollandse Noordzeekust. Omdat het Zuid-Hollandse Scheveningen een grote rol speelt in de watersport langs de kust, zijn in de haven van Scheveningen ook formulieren uitgedeeld. Dit onderzoek is uitgevoerd in de zomer en het najaar van 2003. Het bleek een goed vervolg op het onderzoek naar het vaargedrag van watersporters in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee in 2002, waaruit naar voren kwam dat een hoog percentage van deze groep ook op de Noordzee vaart.

1.1. Doelstelling

De door dit onderzoek te beantwoorden vraag luidt: "In welke mate maken watersporters gebruik van de Noordzee, 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 Rijksbeleid

Het beleid over de Noordzee, beschreven in **De Vijfde Nota**, richt zich op veiligheid, behoud van natuurwaarden, rust, ruimte en vrijheid enerzijds, en economische betekenis anderzijds. In verband met de *veiligheid* moet de kustfundatie in goede conditie gehouden worden en moet de bebouwing op risicovolle plekken geïnteriseerd worden om de veiligheid van de kustplaatsen te waarborgen. In verband met de belangrijke rol van *rust, ruimte en vrijheid* mogen er bij hoge uitzondering op zichtbare afstand van de kust nieuwe activiteiten plaatsvinden en moeten alle mogelijke maatregelen worden getroffen om negatieve effecten op het Noordzeemilieu te voorkomen. Ook moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn en blijven voor versterking van de zeewering in het kader van het kustfundament (duinen, zeedijken en zeewaarts begrensd door de -20 NAP lijn).

Een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen is het streefbeeld waarmee het Nederlandse waterbeheer de geschiedenis in zal gaan. Dit streefbeeld wordt beschreven in de **Vierde Nota waterhuishouding** van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Langs de kust en op zee kan men nog de ruimte en het vrije spel van water en zand beleven. De kust en de Noordzee worden steeds intensiever gebruikt en dat gebruik moet wel duurzaam zijn en mag niet ten koste gaan van de veerkracht van die kust. De hoofddoelstelling voor het kustbeleid is het handhaven van de veiligheid tegen overstroming (het kustverdedigingbeleid) gecombineerd met behoud en waar mogelijk vergroting van de ruimte voor natuurlijke processen. De kust is één van de speerpunten van het toeristische beleid en de intensieve recreatie (met bijbehorende voorzieningen) zal vooral in de badplaatsen worden geconcentreerd. Buiten de badplaatsen is vooral sprake van - veelal natuurgebonden - recreatie.



In de nota '**Natuur voor mensen, mensen voor natuur**' (Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw) van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) wordt de aanpak van het natuurbeleid voor de komende 10 jaar geschetst en zijn 12 ecosysteemdelen voor de Noordzee uitgewerkt. In 2010 dient het gebruik van Nederlands grootste natuurgebied, de Noordzee, in balans te zijn met het ecologisch functioneren en de doelstellingen. De instrumentatie dient in overleg met betrokken overheden en sectoren geconcretiseerd te zijn en de aangrenzende Waddenzee is uitgegroeid tot een internationaal park. Het Programma Internationaal Natuurlijk is gericht op de inzet van Nederland voor het natuurbeleid op internationaal niveau. Nederland streeft naar bescherming van ecosystemen en landschappen van internationale betekenis zoals onder andere wetlands, zeeën en kusten.

Door de EU-lidstaten wordt gestreefd naar het duurzaam instandhouden van de natuur, door de vorming van een samenhangend Europees ecologisch netwerk, Natura 2000. Om dit doel te bereiken zijn in 1979 en 1992 de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn tot stand gekomen. Deze Europese richtlijnen moeten in nationale wetgeving worden geïmplementeerd. In Nederland vindt dit plaats via de Flora en Faunawet en wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998.

De **Vogelrichtlijn** verplicht de Lidstaten om maatregelen te nemen ter bescherming van *alle* in het wild levende vogelsoorten. Het gaat hierbij om gebieds- én soortenbescherming. De maatregelen moeten gericht zijn op een voldoende gevarieerdheid van leefgebieden van voldoende omvang (gebiedsbescherming) én op het beschermen, in stand houden of herstellen van de populatie (soortenbescherming). Op grond van de Vogelrichtlijn zijn 79 gebieden aangewezen als Speciale beschermingszone. De **Habitatrichtlijn** beoogt de biologische diversiteit te waarborgen door instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Ook hier gaat het om gebieds- én soortenbescherming. Het doel is om wilde dieren en plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te houden of te herstellen. Er zijn inmiddels 141 gebieden aangemeld als Habitatrichtlijn gebied. Het Noordelijk deel van de Noord-Hollandse Noordzeekust en verschillende kustzones zijn aangewezen als speciale beschermde zone.

Voor Vogel- en Habitatrichtlijngebieden geldt een bijzondere bescherming. In deze gebieden mogen in beginsel wel economische activiteiten plaatsvinden. Het zogenaamde 'bestaand gebruik' mag in principe doorgaan. Bij uitbreiding of verandering van de activiteiten of bij nieuwe activiteiten moet getoetst worden of er significante gevolgen zijn voor de beschermde gebieden. Als het antwoord bevestigend is, dan vindt er een afweging plaats. In de afweging wordt gekeken of er dwingende redenen zijn van groot openbaar belang, of er een alternatieve locatie is, en of de natuur elders gecompenseerd kan worden. Op grond daarvan wordt besloten of de activiteit wel of niet door kan gaan.

In de **Flora en Faunawet** werkt de soortenbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn door in Nederlands recht. De wet beschermt in beginsel *alle* in het wild levende plant- en diersoorten *binnen én buiten* beschermde natuurgebieden, dus ook op eigen terrein. Op grond van de Flora en Faunawet worden dieren en planten individueel beschermd, vanuit de visie dat hun bestaan op zichzelf waardevol is en niet omdat ze door de mens nuttig, mooi of schadelijk worden gevonden. Ook is in de wet een "algemene zorgplicht" geïntroduceerd voor een ieder ter de bescherming van de onvervangbare flora en fauna. Gedeputeerde Staten heeft de bevoegdheid gekregen om plaatsen die van wezenlijk belang zijn voor een beschermde soort, als beschermde leefomgeving aan te wijzen.

De Noordzee maakt deel uit van de in het **Structuurschema Groene Ruimte** vastgestelde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en is in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening als vijfde landsdeel opgenomen. Basis voor functietoekenning voor de Noordzee is het beleid en de streefbeelden uit de Vierde Nota waterhuishouding (NW4).

In de in 1999 opgestelde **Beheersvisie Noordzee 2010** is het beleid voor de Noordzee uitgewerkt. De kern van deze visie is de balans tussen de Noordzee als bron van leven, rust en ruimte en de Noordzee als motor van economische activiteiten en de visie gaat nader in op toetsingskader, ruimtelijk gebruik, bestuurlijk/juridisch instrumentarium, sturing van balans en het gebruik van de zee. Afspraken op nationaal niveau worden in deze beheersvisie toegelicht. In verband met enkele grensoverschrijdende effecten (bijvoorbeeld vervuiling en verstoring) zijn afspraken op internationaal niveau, zoals het **OSPAR-Verdrag**, ook van groot belang. Dit verdrag is in Parijs in 1992 ondertekend, werd van kracht in 1998 en trad in de plaats van de verdragen van Oslo (1972) en Parijs (1974). Het dient ter bescherming van het mariene (zee)milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische oceaan. Vijftien landen, waaronder Nederland, en de Europese Unie zijn lid van OSPAR.

Het provinciale beleid

In de **Agenda Recreatie en Toerisme 2004 – 2007** wordt onder andere gewezen op de unieke waarden van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de extra kansen die de Visie Hollandse kust 2050 biedt. De toeristische infrastructuur, identiteit en bereikbaarheid van de kustbestemmingen moet worden verbeterd, evenals de kwaliteit van het toeristisch-recreatieve bedrijfsleven.

Van alle provincies in Nederland heeft Noord-Holland het grootste aantal vaste ligplaatsen en deze positie wil men verder versterken. Watersport zorgt voor een belangrijke economische impuls. Onderdeel van het Plan van Aanpak van het UNA-project "Noord-Holland Maritiem / Water als economische drager" is de versterking van toerisme, recreatie, cultuur en watergerelateerde bedrijvigheid in Den Helder. De haalbaarheid van een jachthaven in het bassin van de Oude Rijkswerf in combinatie met een passantenhaven en flaneerkade zal worden onderzocht. Uit het oogpunt van veiligheid en als nieuw vaardoel wordt de aanleg van een zeehaven halverwege tussen IJmuiden en Den Helder vermeld. Het zou de economie in de Kop van Noord-Holland een waardevolle impuls kunnen geven. In het kader van de Kustvisie 2050 wordt ook hier een haalbaarheidsonderzoek aangekondigd.

In november 1999 starten de provincies Noord- en Zuid-Holland de voorbereiding van een integrale Visie op de ontwikkeling van de Hollandse kust, de **Regionale Kustvisie**. Veranderingen in het klimaat, zeespiegelstijging en bodemdaling zetten de kustveiligheid onder druk en de gevolgen van deze ontwikkelingen vragen om nieuwe strategieën om Nederland te beschermen tegen het zeewater, rekening houdend met het geven van een kwaliteitsimpuls voor de badplaatsen en aan het vaststellen van kustbebouwing contouren. Om de relatie tussen veiligheidsbeleid en inrichtingsmogelijkheden in beeld te brengen zijn de provincies het project '**Visie Hollandse kust 2050**' gestart, die een duurzame kustveiligheid moet gaan bieden.



Overig onderzoek



Het doel van het **Verkeersonderzoek Noordzee Visuele Identificatie**, uitgevoerd door Marin, is om via waarnemingen vanuit een vliegtuig, informatie te verzamelen over de op zee aanwezige schepen. Uit deze gegevens worden vaarpatronen en dichtheden afgeleid.

Het Nederlandse deel van de Noordzee (het onderzoeksgebied) is onderverdeeld in negen deelgebieden. Gestreefd is om ieder deelgebied ongeveer 28 keer waar te nemen. Om de effecten van het gekozen seizoen en de gekozen dag zo klein mogelijk te maken heeft op bijna iedere dag in ieder seizoen (ochtend- en middag vluchten zijn evenredig verdeeld) een meting plaatsgevonden. In totaal zijn er 249 vluchten uitgevoerd en zijn er ongeveer 300 vliegtuigen aan het onderzoek besteed.

De verschillende typen schepen die zijn waargenomen zijn: vrachtvaart, tankvaart, bulkvaart, containervaart (allen groot, middel of klein), passagiersschepen en ferry's, werkvaart, vissers en recreatievaart. Gemiddeld zijn er per dag 336,5 schepen in het onderzoeksgebied aanwezig, waarvan 52% routegebonden en 48% niet routegebonden. Bijna 17% (het merendeel routegebonden beroepsvaart) lag voor anker. Men kan voor anker liggen om te wachten op een ligplaats in de haven, om te wachten op hoogwater of om te wachten op orders / werk. De helft van de routegebonden vaart is vrachtvaart (tankers, containerschepen en passagiersschepen en ferry's) en deze helft van de routegebonden vaart is groter dan 5.000 ton. Onder de niet routegebonden vaart vallen werkvaart, vissersschepen en (20%) recreatievaart. De beroepsvaart is redelijk stabiel over de week verdeeld maar bij de recreatievaart is het beeld heel anders. Door de week varen er gemiddeld ongeveer 25 schepen en in het weekeinde ongeveer 60 schepen. De lente en de zomer staan voor ruim 95% van de waargenomen recreatievaart en in de herfst en winter waagt bijna 5% van het totale aantal waargenomen schepen zich buitengaats. De recreatievaart concentreert zich vooral in de kustzone.

De routegebonden (beroeps)vaart is de afgelopen 10 jaar met 2% toegenomen. Het aantal niet routegebonden schepen is gelijk gebleven, maar er heeft een opmerkelijke verschuiving plaatsgevonden. De werkvaart en visserij zijn afgenomen, maar de recreatievaart is als gevolg van de enorme toename voor de Noord-Hollandse kust verdrievoudigd. Doordat de beroepsvaart (in lengte) groter wordt en er sinds 1996 een routeringsmaatregel geldt voor grote geladen olie-, chemicaliën en gastankers, zijn vooral de diepwaterroutes veel drukker geworden.

1.3. Opzet en uitvoering van het onderzoek

Het vragenformulier

In de zomer en het naseizoen van 2003 zijn op zes verschillende locaties in een speciale envelop circa 750 vragenformulieren en een toelichting met een kaartje van de Noordzeekust uitgezet onder watersporters (passanten en vaste ligplaatshouders). Het vragenformulier is tot stand gekomen in overleg met de opdrachtgever, het Watersportverbond en het Watersportberaad.

Na een aantal algemene vragen werd ingegaan op het vaargedrag en de motieven van watersporters. In het laatste deel van het vragenformulier kon men in een open vraag ("hartenkreet") aangeven wat de grootste wensen waren ten aanzien van het vaargebied, respectievelijk wat men zou willen veranderen. 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 15 oktober 2003 als 'deadline' voor het onderzoek hebben aangehouden, was de respons in het naseizoen lager dan in het hoogseizoen. In totaal is 48% van de formulieren retour ontvangen en verwerkt wat een goed beeld geeft. Gesteld kan worden dat de respondenten aandacht hebben besteed aan het invullen en dat bijna alle formulieren goed konden worden verwerkt.

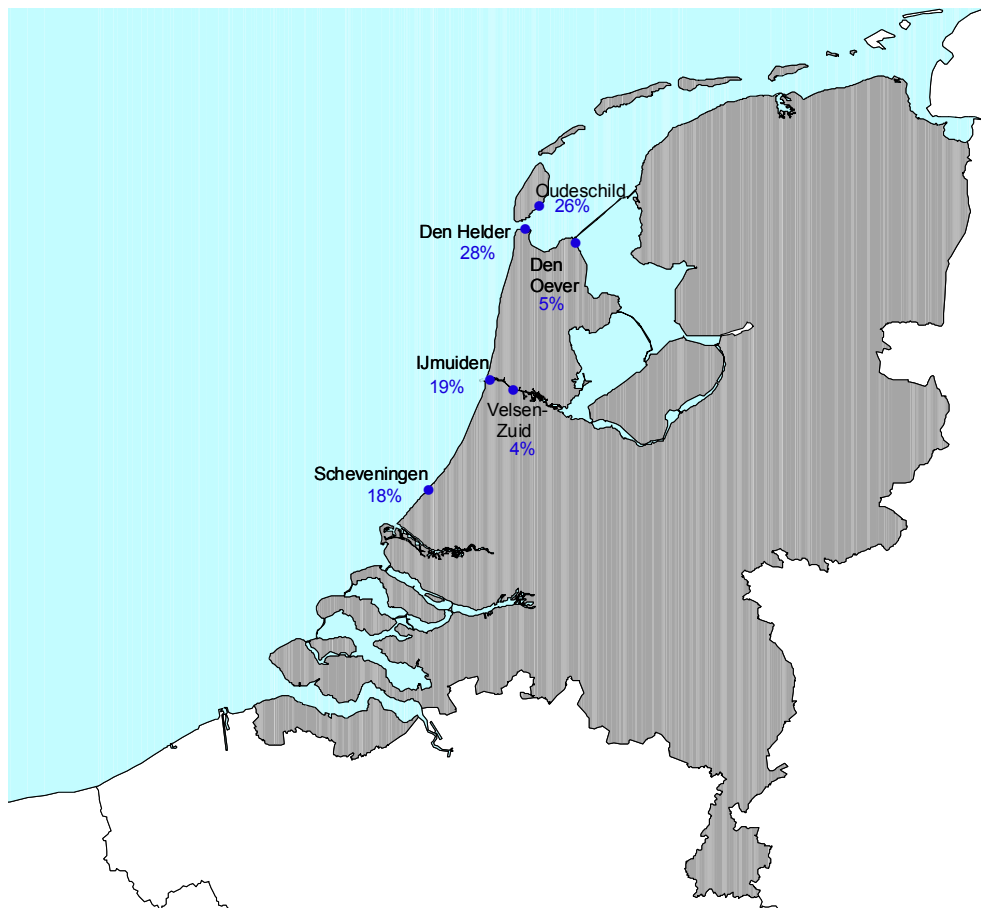
Gezien de hoge respons is de betrokkenheid bij het gebied groot en de 361 geretourneerde formulieren geven een duidelijk beeld van de totale vloot watersporters langs de Nederlandse Noordzeekust.

De uitdeellocaties

Getracht is de uitdeellocaties evenwichtig langs de Noord-Hollandse Noordzeekust te verdelen. Vijf navolgende locaties werden in eerste instantie geselecteerd: Den Oever, Den Helder, Oudeschild op Texel, IJmuiden en Scheveningen. Op deze locaties zijn de vragenformulieren via het havenkantoor verspreid aan passanten die de havens bezochten. Nadat bleek dat in Den Oever veel watersporters werden benaderd die al eens een formulier hadden gekregen of helemaal niet op de Noordzee varen, is in overleg met de opdrachtgever besloten het deel van de formulieren bestemd voor Den Oever in het naseizoen uit te delen in de haven van Watersportvereniging Ymond in Velsen-Zuid.

Uitdeellocatie	Respons			
	Respons hoogseizoen	Respons naseizoen	Aantal verstuurd	Respons per locatie
Den Oever	19	0	110	17,3%
Den Helder	78	24	150	68,0%
Oudeschild	74	20	150	62,7%
IJmuiden	53	16	150	46,0%
Scheveningen	54	9	150	42,0%
Velsen-Zuid	0	14	40	35,0%
Totaal	278	83	750	48,1%

Onderstaand kaartje geeft per uitdeellocatie de verdeling in respons weer.



Als er ook ten zuiden van Scheveningen formulieren waren uitgedeeld, was het beeld van de watersporters uit het Deltagebied waarschijnlijk beter naar voren gekomen. Het is aan te bevelen een vergelijkbaar onderzoek in het Deltagebied uit te voeren en daarin de Zeeuwse kusthavens mee te nemen als uitdeellocatie.

Van de 361 deelnemers aan het onderzoek hebben 15 watersporters het formulier ingevuld zonder dat ze langs de Nederlandse Noordzeekust varen. Deze deelnemers worden in hoofdstuk 3.13 apart onder de loep genomen.

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 alle vragen zijn door iedereen beantwoord. Voor de duidelijkheid staat daarom per vraag de respons (=N) vermeld.

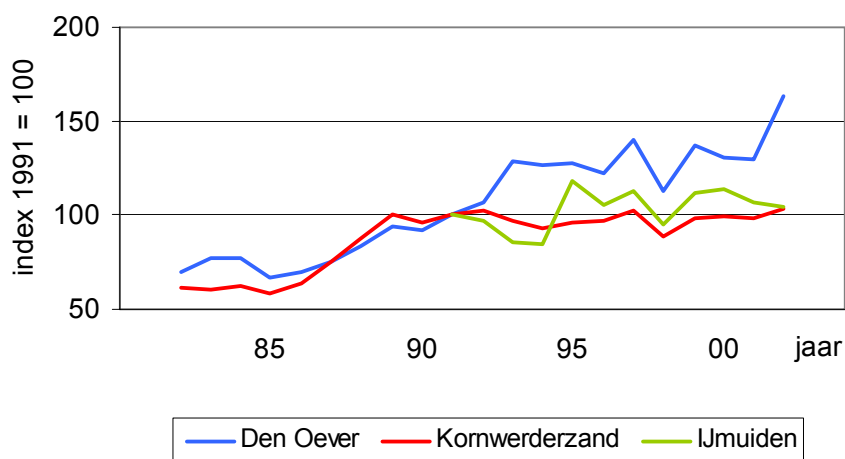
Hoofdstuk 2 geeft antwoord op de vraag wie op de Noordzee vaart (sociale kenmerken), met welk type schip men vaart en waar ze vandaan komen (thuishaven van de schepen). In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de vraag waarom men in dit gebied vaart, welke havens favoriet zijn, wat de motieven zijn en wat men waardeert of eventueel zou willen veranderen. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in historie, trends en ontwikkelingen en in hoofdstuk 5 worden op basis van de verzamelde informatie conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

1.5. Analyse sluispassages Den Oever, Kornwerderzand en IJmuiden

Een groot deel van de watersporters langs de Noordzeekust heeft een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied (zie ook 2.4). Zij kunnen via de Stevinsluis in Den Oever, de Lorentzsluis in Kornwerderzand, of via het Noordzeekanaal en de Kleine Sluis in IJmuiden naar de Noordzee. Niet alle boten die de sluisen naar de Waddenzee passeren varen op de Noordzee. Uit het onderzoek naar het vaargedrag van watersporters in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee in 2002 blijkt echter dat 60% van de watersporters op het Wad ook op de Noordzee vaart.

In samenwerking met de Provincie Fryslân zijn de sluispassages in Den Oever en Kornwerderzand onderzocht. Het aantal sluispassages bij de toegangssluizen naar de Waddenzee in de Afsluitdijk is sinds 1982 toegenomen van ca. 34.000 tot ruim 64.000 in het jaar 2002. De grootste groei heeft plaatsgevonden in de tweede helft van de jaren 80. De sluisen van Den Oever en Kornwerderzand zijn met resp. 25.000 en 39.000 passages de belangrijkste toegangsporten naar de Waddenzee, maar indirect ook naar de Noordzee. Van de sluis in IJmuiden zijn de gegevens bekend vanaf 1991.

Sluispassages Den Oever, Kornwerderzand en IJmuiden



Bron: Provincie Fryslân (1982 – 2002) en Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam (1991 – 2002)

In IJmuiden wordt de recreatievaart door de Kleine Sluis geschut. Alleen als het heel erg druk is, wordt er wel eens een recreatievaartuig geschut in de Zuiderluis maar dat aandeel is te verwaarlozen. In 2003 zijn ruim 14.000 recreatievaartuigen door de Kleine Sluis geschut, waarvan 66,3% in de maanden juli tot en met oktober.



Kleine Sluis in IJmuiden (foto C. Ernens)

Uit het Verkeersonderzoek Noordzee Visuele Identificatie 2002 van Marin blijkt dat de recreatievaart de afgelopen 10 jaar is verdrievoudigd. Een algemene toename blijkt ook uit de sluispassages van de sluizen in de afgelopen jaren. Recreatievaartuigen worden zeewaardiger (gemiddeld langer en beter uitgerust) en steeds meer watersporters geven aan van plan te zijn in de toekomst of meer op de Noordzee te gaan varen.

60% van de recreatievaart die in Den Oever en Kornwerderzand wordt geschut, samen met de recreatievaart die in IJmuiden wordt geschut geeft aan dat jaarlijks ruim 50.000 recreatievaartuigen langs de Nederlandse Noordzeekust varen. De schepen die al een (vaste) ligplaats langs de Nederlandse kust hebben, de watersporters die rechtstreeks uit het Deltagebied komen en het toenemende aantal buitenlandse watersporters niet meegerekend.

Hoewel het Deltagebied in dit onderzoek niet als uitdeellocatie is meegenomen maar vele watersporters uit de Delta wel op de Noordzee varen, willen we hier toch iets over vermelden. De Noordzee is vanuit het Deltagebied bereikbaar via de Westerschelde, vanaf de Oosterschelde via de Roompotsluis in de Stormvloedkering en vanaf het Haringvliet via de Goeree sluis in Stellendam. Door het ontbreken van een sluis in de Brouwersdam is het niet mogelijk de Noordzee vanaf de druk bevaren Grevelingen te bereiken. Via de Nieuwe Waterweg kan men ook direct de Noordzee op, al is het een erg drukke scheepvaartroute voor de beroepsvaart van en naar de havens van Rotterdam. Enkele deelnemers spreken de wens uit voor een doorgang / verbinding met het achterland. Langs de Noordzeekust is bijvoorbeeld Katwijk genoemd, maar ook in het Deltagebied leeft die wens, en dan vooral een doorgang in de Brouwersdam naar de Grevelingen.

1.6. Het weer in 2003

Volgens het KNMI was de zomer van 2003 in vergelijking met het langjarige gemiddelde, zeer warm, zeer zonnig en zeer droog en zelfs de op één na warmste zomer in ruim honderd jaar.

Het meest opvallende aan deze zomer was het standvastige karakter waardoor er gedurende lange tijdvakken sprake was van fraai, droog en vrij warm weer. Dit karakter komt tot uiting in het record aantal warme dagen (83) dat werd opgetekend. Ook het aantal zomerse en tropische dagen was zeer hoog. De zomer telde één hittegolf. Van 31 juli tot en met 13 augustus overschreed in De Bilt de maximumtemperatuur dagelijks de 25°C waarbij op zeven dagen 30°C of meer werd gehaald.

De geringe hoeveelheid neerslag in combinatie met de grote verdamping leidde vooral in het westen tot een groot neerslagtekort (neerslag minus verdamping) en ernstige droogteproblemen met onder andere de dijkdoorbraak in het Noord-Hollandse Wilnis in augustus als gevolg.

Juli *Zeer warm, zonnig en gemiddeld over het land aan de droge kant*

Met een maandgemiddelde temperatuur van 18,8°C (De Bilt) tegen 17,4°C normaal, was juli een zeer warme maand. De eerste week van de maand was vrij koel en wisselvallig, daarna volgde een lang tijdvak met standvastig, warm en fraai zomerweer. Met uitzondering van 17 juli werd het van 13 tot en met 23 juli in een groot deel van het land dagelijks 25°C of warmer (zomerse dagen). Het weekend van 19 en 20 juli was op veel plaatsen zelfs tropisch (maximum temperatuur tenminste 30°C). De landelijk hoogste temperatuur 35,8 °C werd gemeten op 16 juli. Na de 23° lagen de temperaturen lager maar meestentijds nog steeds boven het langjarige gemiddelde. In totaal werden 27 warme dagen, 14 zomerse dagen en vier tropische dagen genoteerd, tegen respectievelijk 20 warme, zeven zomerse en twee tropische dagen normaal.



Augustus

Zeer warm, zeer zonnig en zeer droog

Met een gemiddelde temperatuur van 19,3°C (De Bilt) tegen een langjarig gemiddelde van 17,2°C is augustus een zeer warme maand geworden. Augustus eindigde hiermee op een gedeelde zesde plaats in de rij van warmste augustusmaanden sinds 1901 en was officieel de 34^e hittegolf sinds 1901. Op drie dagen steeg de temperatuur zelfs tot boven de 37°C. Deze waarde komt in de buurt van de hoogste temperatuur die ooit in Nederland is gemeten. Aan het eind van de maand kreeg een depressie vat op het weer waardoor aan het langdurige droge tijdvak een eind kwam.

September

Zeer zonnig, aan de koele kant en gemiddeld over het land droog

Met een gemiddelde temperatuur van 13,9°C (De Bilt) tegen een langjarig gemiddelde van 14,2°C was de maand september aan de koele kant. Meest markant deze maand was het lange, bijzonder fraaie nazomers tijdvak rond het midden van de maand. Van 13 tot en met 22 september overschreed de temperatuur in een groot deel van het land dagelijks de 20°C (warme dagen). Op een aantal plaatsen werd het van 17 tot en met 22 september iedere dag 25°C of warmer (zomerse dagen) en op 19 en 20 september werd het in het zuidoosten lokaal nog 30°C of hoger (tropische dagen). Tropische dagen zo laat in het jaar zijn uitzonderlijk. De rest van de maand lag de temperatuur meestal rond of duidelijk onder het langjarige gemiddelde.

Oktober

Zeer koud, zeer zonnig en met de normale hoeveelheid neerslag

Met een gemiddelde temperatuur van 7,5 °C tegen (De Bilt) tegenover 10,3 °C normaal was oktober de koudste sinds 1974. Vrijwel de gehele maand lag de temperatuur onder het langjarige gemiddelde en vooral de nachten verliepen koud. In De Bilt werden in totaal acht vorstdagen genoteerd (dagen met een minimumtemperatuur van kleiner dan 0°C) tegen één normaal.



Met gemiddeld over het land 152 uren zon tegen 105 normaal was oktober zeer zonnig en eindigt de maand op de zevende plaats in de rij van zonnigste oktobermaanden sinds 1901. Gemiddeld over het land viel er 75 mm neerslag tegen normaal 78 mm en vooral het begin van de maand verliep zeer nat. De meeste neerslag viel plaatselijk in een brede kuststrook en in Limburg. Op 24 oktober viel in een deel van het land neerslag in de vorm van sneeuw en vormde zich enige tijd een sneeuwdek. Dit is voor oktober een uitzonderlijk verschijnsel.

Via de overzichten op de website van het KNMI kon globaal een gemiddelde temperatuur, windkracht en windrichting langs de kust worden berekend voor juli tot en met oktober 2003. De gemiddelde temperatuur in die periode langs de Nederlandse Noordzeekust was 16,5 °C, de gemiddelde windkracht was 3 Beaufort en de wind kwam gemiddeld uit het Zuiden (175 graden). De gemiddelde temperatuur tot en met september was 18,5 °C en de gemiddelde windkracht tot en met september was 2,9 Beaufort. De zon scheen in 2003 de meeste uren in Den Helder (meer uren nog dan in de Italiaanse badplaats Rimini). In de maand oktober daalde de temperatuur en steeg de windkracht een beetje.

	Gem. temperatuur	Gem. windkracht	Gem. Windrichting / graden
Juli	19,3 °C	3,3 Beaufort	ZZW / 203
Augustus	20,1 °C	2,8 Beaufort	OZO / 130
September	16,1 °C	2,7 Beaufort	ZZW / 191
Oktober	10,5 °C	3,7 Beaufort	ZZO / 176

Samengevat was 2003 een prima jaar voor de watersport met veel zon, voldoende wind en pas in het naseizoen meer neerslag.

Bron: Website van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, www.knmi.nl

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 heeft één multihull aan dit onderzoek meegedaan. Voor de duidelijkheid valt deze deelnemer in deze eindrapportage onder de categorie zeiljachten.

2.1. Wie heeft het vragenformulier ingevuld?

Wie heeft het formulier ingevuld?

N = 340

	aantal
schipper	229
bemanningslid	12
gast	3
gezamenlijk	96
totaal	340

Het vragenformulier kon worden ingevuld door de schipper, een bemanningslid, een gast of gezamenlijk. Meestal vulde de schipper (67,4%) het formulier in, gevolgd door gezamenlijk (28,2%). Slechts 12 bemanningsleden en drie gasten vulden het formulier in.

Wat is de leeftijd van de schipper?

N = 343

	aantal
jonger dan 30	7
30 - 40	41
40 - 50	89
50 - 60	136
ouder	70
totaal	343

De grootste groep schippers is tussen de 50 en 60 jaar. Uit de tabel blijkt dat het merendeel (86,8%) van de schippers 40 jaar of ouder is. Uit een onderzoek in 2001 onder 350 schippers in Nederland bleek dat 82% ouder was en in het onderzoek naar het vaargedrag in het IJsselmeergebied en de Waddenzee in 2002 bleek dat 84,5% ouder was dan 40.

Onderstaande tabel geeft de leeftijdsverdeling aan per scheepstype. De deelnemers die jonger zijn dan 30 jaar varen allen op een zeiljacht. Bij de motorboten is 93,3%, en bij de zeiljachten is 85,7% ouder dan 40 jaar. De grootste groep deelnemers is zoals blijkt uit de tabel tussen de 50 en 60 jaar oud (39,7%).

	jonger dan 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	ouder
zeiljacht	7	40	86	132	63
motorboot	0	1	3	4	7
totaal	7	41	89	136	70

Aan het onderzoek van 2003 hebben meer dertigers en veertigers meegedaan. De groep vanaf 40 jaar is groter op de Noordzee dan op de Waddenzee en in het IJsselmeergebied. Aannemelijk is dat een deel van de watersporters jonger dan 30 jaar die in 2002 hebben meegedaan aan het onderzoek, in de toekomst ook op de Noordzee zullen gaan varen.

De gemiddelde leeftijd op de motorboten is hoger dan de gemiddelde leeftijd op de zeiljachten, en de gemiddelde leeftijd op de Noordzee is hoger dan die in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee. Gesteld kan worden dat de groep watersporters op de Noordzee gemiddeld ouder is, meer ervaren, meer tijd te besteden heeft en 'fanatieker' is (meer vaardagen). Zie ook 2.6 en 2.9.

2.2. Welk type schip hebt u?

Welk type schip hebt u?

N = 346

	aantal
zeiljacht	331
motorboot	15
totaal	346

Er is in het vragenformulier onderscheid gemaakt in een aantal scheepstypen. De formulieren zijn "at random" uitgezet, dus de verhouding tussen de verschillende scheepstypen geeft een redelijk betrouwbaar beeld van de gemiddelde samenstelling van de recreatievloot op de Noordzee. 95,7% van de vloot bestaat uit zeilboten en 4,3% uit motorboten. De enige multihull die heeft meegedaan aan het onderzoek valt onder de zeiljachten.

Deze verhouding tussen zeiljachten en motorboten is duidelijk anders dan in de rest van Nederland. De verhouding in het IJsselmeergebied inclusief de Randmeren ligt bijvoorbeeld op 70% zeiljachten / 30% motorboten (2002) en de verhouding in het Deltagebied ligt op 67% / 33% (2003). De Noordzee lijkt de 'ultieme' uitdaging voor de gemiddelde Nederlandse watersporter, maar meer voor zeilboten dan voor motorboten. Voor motorboten is de Noordzee ook minder geschikt (uitzonderingen daargelaten).



Een motorkotter waarmee comfortabel op de Noordzee gevaren kan worden.

2.3. Waaruit bestaat uw bemanning?

Met hoeveel personen bent u meestal aan boord?

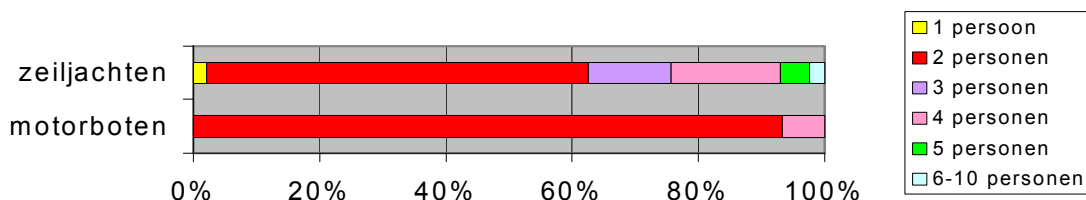
N = 344

	aantal	aantal aan boord
zeiljacht	329	2,7
motorboot	15	2,1
totaal	344	2,7

Op de Noordzee hebben zeiljachten gemiddeld de meeste personen aan boord. Zeiljachten varen wel eens solo (tegenover een maximum van 10 personen aan boord) terwijl motorboten minimaal twee (en maximaal vier) personen aan boord hebben. Gemiddeld hebben alle deelnemers op de Noordzee 2,7 personen aan boord, tegenover een gemiddelde van 2,5 uit het vaargedrag onderzoek in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee in 2002.



Bij het varen op de Noordzee zijn genoeg en ervaren bemanningsleden erg belangrijk.



In de grafiek zijn de personen aan boord in groepen opgesplitst. De grotere meerderheid van de zeiljachten en motorboten worden bemand door twee personen. Zeiljachten varen nog wel eens solo.

Hebt u meestal kinderen mee?

N = 342

	aantal	
	ja	nee
zeiljacht	93	235
motorboot	1	13
totaal	94	248

94 vaartuigen (27,5%) hebben meestal kinderen aan boord. In het vaargedrag onderzoek van 2002 had 21,3% meestal kinderen aan boord waardoor gezegd kan worden dat er procentueel meer kinderen meevaren op de Noordzee. Dat veel zeiljachten op de Noordzee met kinderen aan boord varen komt ook verschillende keren terug in de hartenkreten (meer faciliteiten zoals speeltuintjes voor kinderen in de kusthavens).

Hebt u meestal een hond aan boord?

N = 344

	aantal	
	ja	nee
zeiljacht	42	288
motorboot	6	8
totaal	48	296

Uit de tabel blijkt dat 14,0% van de deelnemers meestal een (scheeps)hond aan boord heeft. In het onderzoek van 2002 had 14,7% meestal een hond aan boord. In het IJsselmeergebied en op de Waddenzee zijn meer havenplaatsen en is het eenvoudiger een hond uit te laten. Voor een hond duurt een tocht op de Noordzee al snel te lang.

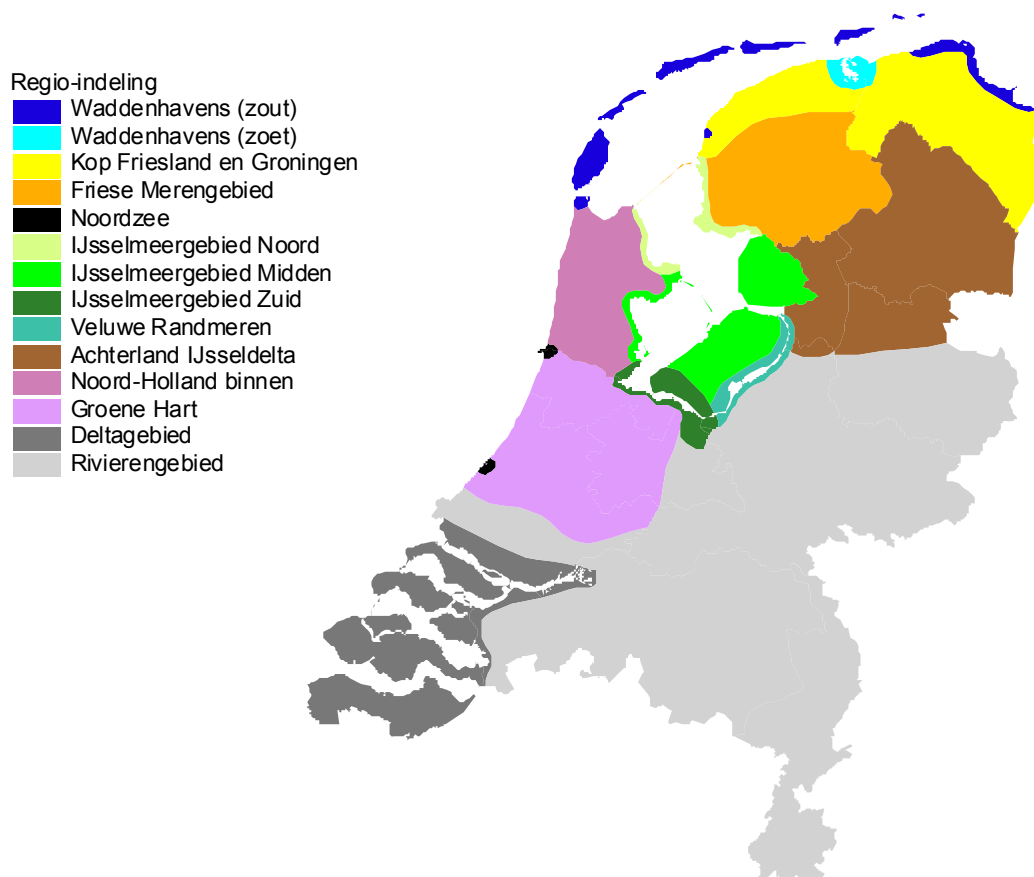
Van de 344 respondenten hebben 21 (6,1%) zowel een kind als een hond aan boord, en hebben 100 (29,1%) meestal kinderen en / of een hond aan boord. Dit gegeven is interessant omdat het aangeeft welk deel van de vloot meer behoefte kan hebben aan bijvoorbeeld meer (vlucht)havens en speciale faciliteiten langs de kust om vaker aan land te kunnen gaan.

Gemiddeld varen op de Noordzee, vergeleken met het onderzoek vaargedrag van 2002, vaker kinderen mee en er zijn (dus) gemiddeld meer personen aan boord. De watersporters op de Noordzee nemen minder vaak een hond mee de zee op, al is het verschil niet groot.

2.4. Wat is uw vaste (zomer)ligplaats?

Nederland verdeeld naar herkomst schepen

336 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, net als in het onderzoek Vaargedrag IJsselmeergebied en Waddenzee 2002, verdeeld in (vaar)regio's of herkomstgebieden. Het IJsselmeergebied is, conform de indeling uit de Integrale Visie IJsselmeergebied (IVIJ), in drie 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. Harlingen en Den Helder 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 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. Omdat aan het onderzoek enkele watersporters met een (vaste) ligplaats in het buitenland hebben meegedaan is de (niet op de kaart aangegeven) regio "Buitenland" extra toegevoegd. In totaal zijn er 15 (vaar)regio's of herkomstgebieden.



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

N = 336

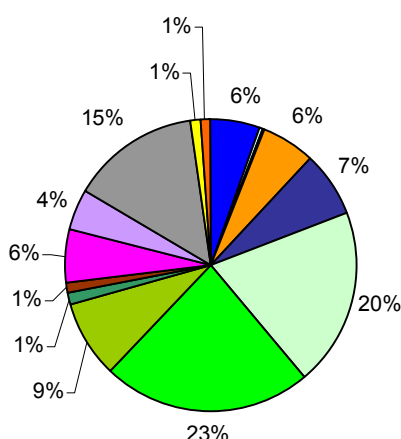
Verdeling naar herkomst

	aantal
Waddenhavens (zout)	17
Waddenhavens (zoet)	1
Kop Friesland / Groningen	1
Friese Merengebied	13
Noordzee	23
IJsselmeergebied Noord	78
IJsselmeergebied Midden	68
IJsselmeergebied Zuid	40
Veluwe Randmeren	4
Achterland IJsseldelta	3
Noord-Holland binnen	19
Groene Hart	14
Deltagebied	48
Rivierengebied	3
Buitenland	4
totaal	336

Verdeling naar top 15

vaste ligplaats	aantal
Lelystad	28
Enkhuizen	15
Hoorn	15
Medemblik	14
Den Helder	13
Makkum	13
Muiderzand	12
Scheveningen	12
Den Oever	11
IJmuiden	11
Monnickendam	11
Andijk	7
Hellevoetsluis	7
Ketelhaven	7
Workum	7

6,8% van de deelnemers heeft een vaste (zomer)ligplaats langs de kust in Scheveningen en IJmuiden. Voor de duidelijkheid: Den Helder valt onder de zoute Waddenhavens en Vlissingen en Breskens onder het Deltagebied. De meeste schepen hebben een ligplaats in het IJsselmeergebied (55,4%), waardoor dit gebied als het belangrijkste donorgebied voor de recreatievaart op de Noordzee gezien kan worden. Net als bij het onderzoek in het IJsselmeergebied en de Waddenzee van 2002 staat Lelystad ruim bovenaan. Dit is verklaarbaar omdat Lelystad meer dan 2.000 vaste ligplaatshouders heeft en veel actieve zeilers huisvest. In totaal zijn door de deelnemers 98 verschillende thuishavens genoemd.



2.5. Hoeveel dagen vaart u per jaar en waar?

Hoeveel dagen vaart u gemiddeld per jaar?

N = 346

	aantal schepen	gem. aantal dagen
zeiljacht	331	56,8
motorboot	15	65,5
totaal	346	65,2

Uit het onderzoek blijkt dat de watersporters die aan het onderzoek hebben meegedaan *gemiddeld 65,2 dagen* per jaar varen. De motorboten varen jaarlijks gemiddeld iets meer dan een week langer dan de zeiljachten. De gemiddelde leeftijd van de motorboten is ook hoger, en deze groep heeft over het algemeen meer vrije tijd.

Het gemiddelde aantal vaardagen in het onderzoek in 2002 was 60,3. De watersporters langs de Noordzeekust varen dus gemiddeld meer dan hun medewatersporters op de Waddenzee en in het IJsselmeergebied. Varen op de Noordzee vergt meer kennis en ervaring dan varen in het IJsselmeergebied. Om te varen op de Waddenzee is, in verband met de vele ondiepten buiten de hoofdgeulen, speciale kennis en ervaring nodig. Binnenwater – IJsselmeer – Waddenzee - Noordzee (en misschien wel verder) lijkt, afhankelijk van leeftijd en instapniveau, voor de meeste watersporters een logische volgorde. Bovendien lijkt er verband te bestaan tussen 1) de kennis en ervaring om op de Noordzee te varen, 2) de hogere gemiddelde leeftijd en 3) het hogere gemiddelde aantal vaardagen van de deelnemers.

Een deel van de respondenten maakt lange reizen naar het buitenland en is daarom goed voor een hoog aantal vaardagen per jaar en deze hoge aantallen beïnvloeden het gemiddelde. Veelal zijn deze mensen gepensioneerd of met de VUT.

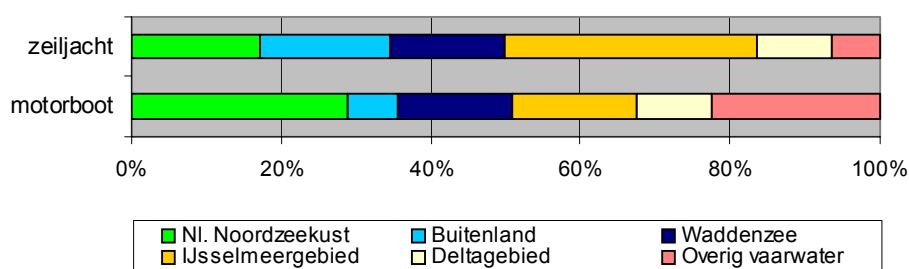
Er is een schatting gemaakt hoeveel dagen mensen met een volledige baan ("de werkenden") globaal kunnen varen. Het seizoen loopt volgens de HISWA overeenkomst voor de verhuur van ligplaatsen van 1 april tot 1 november. Tijdens de paasdagen worden vaak onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd of worden de schepen 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 refteren 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 veel watersporters loopt het *vaarseizoen* van mei tot en met september, een periode van ca. 20 weken. Stel dat men in het Hemelvaartweekend (drie dagen) en het Pinksterweekend (drie dagen) vaart, in de grote vakantie drie à vier weken en daarbuiten nog ca. vijf 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. 217 deelnemers varen minder dan 60 dagen en 129 deelnemers varen meer. De "werkenden" blijken jaarlijks gemiddeld 47,2 vaardagen te maken. Deze groep uit het onderzoek van 2002 voer gemiddeld 39,9 vaardagen per jaar.

59,6% van de deelnemers aan het onderzoek is ouder dan 50 jaar. We kunnen concluderen dat de deelnemers aan dit onderzoek in het Noordzeegebied actieve watersporters zijn. Niet alle watersporters in het Noordzeegebied 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, terwijl langs de Nederlandse Noordzeekust ook vele buitenlandse watersporters varen.

Hoe zijn deze vaardagen verdeeld over de Noord-Hollandse Noordzeekust, het buitenland, de Waddenzee, het IJsselmeergebied, het Deltagebied en het overige vaarwater in Nederland?

N = 346

	procentueel aantal vaardagen per gebied					
	Ned. Noordzee-kust	Buitenland	Wadden-zee	IJsselmeer-gebied	Delta-gebied	Overig vaarwater
zeiljacht	17,2%	17,5%	15,2%	33,6%	10,0%	6,5%
motorboot	28,9%	6,7%	15,3%	16,7%	9,9%	22,5%
totaal	17,7%	17,1%	15,2%	32,9%	10,0%	7,2%



De meeste deelnemers hebben een ligplaats in het IJsselmeergebied en brengen daar dan ook de meeste vaardagen door. De Nederlandse Noordzeekust en het buitenland (België, Frankrijk en Engeland etc.) volgen. De Waddenzee als doorstroomgebied vanuit het IJsselmeergebied naar de Noordzee volgt en ook in het Deltagebied wordt 10% gevaren. Dit zijn watersporters die op de Noordzee varen met een vaste ligplaats in het Deltagebied, maar ook watersporters die onderweg naar bijvoorbeeld België het Deltagebied aandoen. Opvallend is het hoge percentage vaardagen langs de Nederlandse Noordzeekust van de motorboten.

2.6. Hoe hebt u uw watersportkennis opgedaan?

Hoe hebt u uw watersportkennis opgedaan?

In het vragenformulier is gevraagd hoe men zijn watersportkennis heeft opgedaan. De mogelijkheden waren door middel van cursussen, door mee te varen met ervaren watersporters of ouders, door middel van een beroepsmatige achtergrond, of op een zelf in te vullen manier.

N = 328

	opgedane watersportkennis		
	middels cursussen	meevaren met ervaren watersp. / ouders	beroepsmatige achtergrond
zeiljacht	202	184	39
motorboot	7	7	4
totaal	209	191	43

De deelnemers hebben kennis opgedaan door het volgen van cursussen gevolgd en door het meevaren met ervaren watersporters of ouders. 43 deelnemers hebben een beroepsmatige achtergrond, waarvan acht schepen als thuishaven de Marinehaven van Den Helder hebben. Zelfstudie, of het lezen van relevante literatuur, is ook veel aangegeven.



N = 331

	zeiljacht	mototboot	totaal
Marifonie	271	13	85,8%
Vaarbewijs 1	168	10	53,8%
Vaarbewijs 2	156	9	49,8%
MARCOM-B	100	4	31,4%
TKN	101	0	30,5%
GMDSS	86	2	26,6%
Meteorologie	53	0	16,0%
Radar instructie	34	4	11,5%
Varen op zee	24	2	7,9%
Electronische navigatie	20	0	6,0%

Nevenstaande tabel geeft de verdeling naar cursus weer. Van de deelnemers heeft 85,8% de cursus Marifonie gevolgd. De vaarbewijzen 1 en Vaarbewijs 2 worden ook vaak genoemd. 140 deelnemers hebben zowel Vaarbewijs 1 als 2, 38 deelnemers hebben alleen Vaarbewijs 1 en 23 alleen Vaarbewijs 2.

Het diploma TKN overlapt het Vaarbewijs 2 en gaat nog iets verder. Het is opvallend dat 34% van de watersporters met Vaarbewijs 2 ook het diploma TKN heeft. 28 deelnemers hebben (ook) een ander diploma. Vijf deelnemers hebben beroepsmatig een diploma (de Kon. Marine en de Zeevaartschool worden genoemd), zeven deelnemers hebben een door de Commissie Watersport Opleidingen erkend diploma, twee deelnemers hebben het diploma Astronomische navigatie en twee deelnemers hebben een Belgisch vaarbewijs. Enkele andere diploma's die worden genoemd zijn Overleven op zee, Varen op de motor, Waddenvaren, Platbodencursus en de cursus ZWT (Zeilwedstrijdtrainer) van het Watersportverbond. 22 deelnemers hebben helemaal geen speciale opleiding of cursus gevolgd.

Vaarbewijs 1 is nodig voor het varen op de Nederlandse rivieren, kanalen en kleine meren en Vaarbewijs 2 is nodig voor het varen op alle binnenwateren inclusief de Westerschelde, de Oosterschelde, het IJsselmeer (incl. Markermeer en IJmeer), de Waddenzee, de Eems en de Dollard. Het diploma Theoretische Kustnavigatie (TKN) is een getuigschrift dat verklaart dat men zich theoretisch heeft bekwaamd in het navigeren op de Europese kustwateren en is al vanaf 1975 vrijwillig te behalen. Voor watersporters in bezit van Vaarbewijs 2 bestaat er een verkorte cursus TKN.



Sinds 1985 is een examen verplicht gesteld ter verkrijging van het certificaat voor de bediening van een marifoon aan boord van pleziervaartuigen. Op een schip, voorzien van een marifoon moet tenminste één persoon aan boord zijn die in het bezit is van zo'n bedieningscertificaat. Indien in bezit van een Marifooncertificaat of een Basiscertificaat Marifonie en men wenst een vergunning voor het mogen gebruiken van een hoog (zend)vermogen zeevaartmarifoon, dient men in het bezit te zijn van het diploma GMDSS-module B (Global Maritime Distress and Safety System). Om op de Noordzee te varen gelden dus geen verplichte diploma's (echter wel voor het bevaren van de zeehavens). Een vaarbewijs heeft men nodig voor een schip met een lengte van 15 meter of meer dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt, een schip met een lengte tussen de 15 en 20 meter dat bedrijfsmatig wordt gebruikt of voor bedrijfsmatig gebruik is bestemd, een sleep- of duwboot (die niet wordt gebruikt om een schip met een lengte van 20 meter of meer te slepen, langszij mee te voeren of te duwen) en een motorboot met een lengte van minder dan 15 meter die een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur kan bereiken.

Hoewel voor het varen op de Noordzee geen speciaal diploma verplicht is (naast beide vaarbewijzen, afhankelijk van de lengte van de boot waarmee men vaart of de snelheid), hebben de meeste watersporters op de Noordzee zich toch via een cursus (extra) verdiept. Uiteraard hebben we hier wel te maken met een bedreven en ervaren groep watersporters. Het huidige aanbod van watersportcursussen en al dan niet in verenigingsverband georganiseerde rally's en toertochten op de Noordzee lijkt voldoende.

2.7. Hebt u wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt?

Hebt u wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt?

N = 341

	aantal	
	ja	nee
zeiljacht	154	173
motorboot	7	7
totaal	161	180

Het begrip gevaarlijke situatie is een subjectief begrip, maar toch goed om te weten. Van de motorboten heeft 50,0% en van de zeiljachten heeft 47,1% wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt.

In een vervolg onderzoek kan gevraagd worden naar de bewuste situatie en naar voorbeelden, bijvoorbeeld mist, onverwachte weeromstandigheden of kruisende beroepsvaart.



Storm in IJmuiden (foto C. Ernens)

2.8. Is de schipper lid van een Watersportverbond of NNWB vereniging?

Is de schipper lid van een Watersportverbond of NNWB vereniging?

N = 339

	aantal	
	ja	nee
zeiljacht	243	82
motorboot	8	6
totaal	251	88

Maar liefst 74,0% van de deelnemers is lid van een bij het Watersportverbond of de NNWB aangesloten vereniging. Dit hoge percentage duidt, samen met het relatief hoge aantal gemiddelde vaardagen per jaar, op een bedreven groep watersporters. De zeiljachten zijn procentueel het vaakst aangesloten, namelijk 74,3%.



2.9. Aantal vaarjaren op de Noordzee

Hoeveel jaar vaart u al op de Noordzee?

$N = 83$

	gem. aantal jaar	aantal schepen
zeiljacht	17,1	77
motorboot	19,5	6
totaal	17,3	83

In de vragenformulieren die in het naseizoen zijn uitgedeeld is een vraag toegevoegd, namelijk hoeveel jaar men al op de Noordzee vaart. In totaal hebben 83 deelnemers antwoord gegeven op deze vraag. De 77 zeiljachten en de zes motorboten varen gemiddeld 17,3 jaar op de Noordzee.

De motorboten varen gemiddeld bijna 20 jaar op de Noordzee en de zeiljachten gemiddeld net 17 jaar. Omdat de gemiddelde leeftijd van de motorboten hoger is dan die van de zeiljachten is het begrijpelijk dat het gemiddelde aantal vaarjaren ook hoger ligt. Bij de zeiljachten was het minimum aantal vaarjaren één en het maximum aantal vaarjaren op de Noordzee 50 en bij de motorboten lag de verdeling op twee en 40 vaarjaren.

3. Vaargedrag op de Noordzee

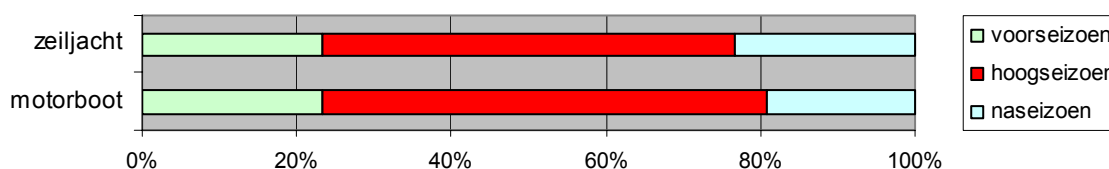
3.1. Hoeveel dagen vaart u per jaar op de Noordzee en wanneer?

Hoeveel vaardagen brengt u per jaar door op de Noordzee?

N = 336

	gem. vaardagen Noordzee		
	voorseizoen	hoogseizoen	naseizoen
zeiljacht	4,6	11,4	3,8
motorboot	3,8	8,7	3,2
totaal	4,6	11,3	3,8

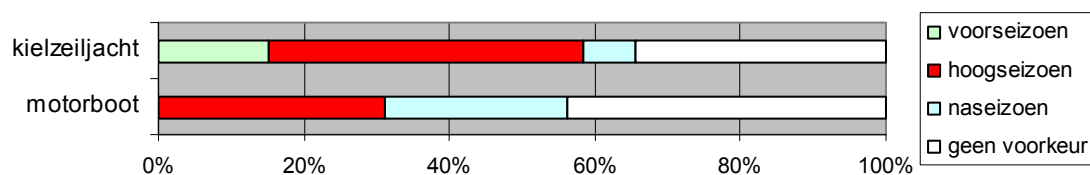
De respondenten varen jaarlijks bijna drie weken op de Noordzee. Dit zijn dus dagen die langs de Nederlandse Noordzeekust worden doorgebracht, maar ook dagen tijdens een oversteek naar bijvoorbeeld België, Engeland of Scandinavië.



Wanneer vaart u bij voorkeur op de Noordzee?

N = 339

	voorseizoen	hoogseizoen	naseizoen	geen voorkeur
	aantal x genoemd			
zeiljacht	57	161	27	129
motorboot	0	5	4	7
totaal	57	166	31	136



42,6% van de deelnemers vaart bij voorkeur in het hoogseizoen, 14,6% bij voorkeur in het voorseizoen en 7,9% het liefst in het naseizoen. 34,9% heeft geen voorkeur met betrekking tot de seizoenen.

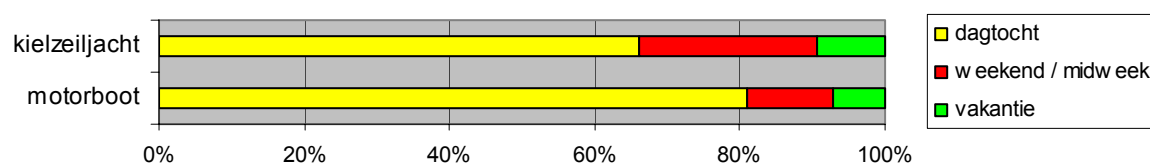
De verdeling in voorkeur naar seizoen lag in het vaargedrag onderzoek van 2002 volledig anders. Slechts 12% had een voorkeur voor het hoogseizoen in het IJsselmeergebied en 16,8% voor het hoogseizoen op de Waddenzee. Een vaartocht op de Noordzee is dus vooral in het hoogseizoen tijdens de zomervakantie met de meeste kans op mooi weer populair. De Noordzee is groot en onbeschut water waardoor het ook begrijpelijk is dat de voorkeur voor het “gure en onvoorspelbare” voor en naseizoen lager ligt dan de voorkeur voor het “zomerse” hoogseizoen. In het voor- en naseizoen gaat men bij voorkeur naar de Waddenzee en het IJsselmeergebied. Circa 35% van de

watersporters in het IJsselmeergebied en op de Noordzee hebben geen voorkeur voor de seizoenen. Bij de wadvaarders ligt dit percentage aanmerkelijk lager (18,1%).

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

N = 318

	dagtocht	weekend / midweek	vakantie
N =	148	181	244
zeiljacht	9,2	3,4	1,3
motorboot	13,6	2,0	1,2
totaal	9,5	3,3	1,3



Op het formulier kon een keuze gemaakt worden tussen een dagtocht, weekendtocht / midweek of een vakantie. Op de Noordzee worden, in tegenstelling tot het IJsselmeergebied en de Waddenzee, meer dagtochten gemaakt dan weekendtochten.

Een dagtocht over de Noordzee naar een volgende haven en weer terug is theoretisch mogelijk, maar men moet rekening houden met het tij en de grote onderlinge afstand tussen de havens. Erg veel deelnemers varen daarom als dagtocht een aantal mijlen de zee op en weer terug. Ook de weersomstandigheden zijn een factor die het maken van dagtochten in de hand werken. Als het weer instabiel is, moet men wel zeker weten dat men terug kan komen. Naast de weersomstandigheden, die op de Noordzee zwaarder wegen dan in het (meer beschutte) IJsselmeergebied, speelt er nog een trend. Landelijk neemt het aantal dagtochten ook toe. Men gaat vaker een dagje naar de boot, vaart soms helemaal niet en gaat weer terug naar huis, of men keert terug naar de thuishaven om daar te overnachten. Er is al liggeld betaald en men hoeft niet nog een keer passantengeld te betalen. De wat zwakkere economie werkt dit verschijnsel ook in de hand.

Mede op basis van bovengenoemde argumenten, maken watersporters met een ligplaats langs de Noord-Hollandse Noordzeekust veel dagtochten. Een van de motorboten (met een ligplaats in IJmuiden) maakt 60 dagtochten per jaar terwijl een zeiljacht (met een ligplaats in Scheveningen) maar liefst 180 dagtochten per jaar maakt. De ligplaatshouders uit Scheveningen maken gemiddeld 50 dagtochten per jaar, de ligplaatshouders uit met IJmuiden 32, de ligplaatshouders uit Den Helder 11, de ligplaatshouder uit Oudeschild 10 en de ligplaatshouders uit Den Oever gemiddeld vijf. Vanuit Scheveningen worden gemiddeld dus de meeste dagtochten gemaakt.

De meeste zeilboten met veel dagtochten op zee, geven "lekker zeilen" op als voornaamste motief, maar genieten ook van de ongerepte natuur, de open ruimte en de rust. In het onderzoek wordt het rondje om Noord-Holland (zowel als wedstrijd als tocht) ook genoemd. Voor watersporters met een vaste ligplaats aan vooral de Noord-Hollandse IJsselmeerkust is dit rondje, mits de weersomstandigheden goed zijn, in een weekend te doen. Het deel over de Noordzee van Den Oever tot IJmuiden wordt normaal gesproken gezien als dagtocht. Uit de motieven blijkt dat de motorboot (met 60 dagtochten) vooral geniet van de open ruimte en de ongerepte natuur en de andere motorboot (met 20 dagtochten) vooral op de Noordzee vaart om te vissen.

Maakt u wel eens een vaartocht naar het buitenland en zo ja, hoe vaak per jaar?

N = 274

	aantal schepen en gem. aantal keer per jaar				
	België	Frankrijk	Engeland	Duitsland	Scandinavië
zeiljacht	171 (1,6)	108 (1,2)	157 (1,5)	56 (1,7)	86 (1,0)
motorboot	6 (1,2)	3 (1,0)	1 (1,0)	2 (1,0)	1 (2,0)
totaal	177 (1,6)	111 (1,2)	158 (1,5)	58 (1,7)	87 (1,0)

Bovenstaande tabel geeft per scheepstype het aantal schepen aan dat wel eens een vaartocht maakt naar de verschillende landen met (tussen haakjes) het gemiddelde aantal keren per jaar. België wordt door 177 van de 274 (64,6%) watersporters bezocht, maar ook Engeland en Frankrijk zijn populaire vaardoelen. Opvallend is dat meer zeiljachten naar Scandinavië varen dan naar Duitsland en dat de enige motorboot die naar Scandinavië vaart dit twee keer per jaar doet.

België en Engeland zijn populaire vaardoelen. Als de weersomstandigheden het toelaten steken sommige watersporters direct over naar de Engelse oostkust, ook al blijven ze dan een nacht op zee. Als het weer onbestendig is en men tijd heeft, zakken veel watersporters eerst af richting België of Frankrijk om daar in een dag een kortere oversteek te maken (bijvoorbeeld Oostende of Duinkerken – Dover).

In 2003 zijn 80 zeiljachten (23,3%) en één motorboot naar zowel België, Frankrijk als Engeland gevaren. Van de zeiljachten hebben 19 meestal kinderen en zes meestal een hond aan boord. Aangenomen kan worden dat dit vakantietochten zijn.

Als andere (vaar)bestemming worden de Adriatische Zee en Spanje (allen drie keer), Portugal, het Caribische gebied en Turkije (allen twee keer), Griekenland, IJsland, Schotland en de Kanaaleilanden (allen één keer) genoemd. Deze vaarbestemmingen worden niet altijd met de eigen boot aangedaan. In deze landen zijn grote verhuur vloten, dus het is goed mogelijk dat hier schepen voor een vakantie worden gehuurd.

3.2. Wat is uw favoriete buitenlandse vaarbestemming?

Welk land is uw favoriete vaarbestemming?

N = 219

	België	Frankrijk	Engeland	Duitsland	Scandinavië
	aantal x genoemd				
zeiljacht	57	51	105	24	99
motorboot	1	0	1	0	3
totaal	58	51	106	24	102

De meeste zeiljachten hebben Engeland als favoriete vaarbestemming, nipt gevolgd door Scandinavië en op afstand gevolgd door België, Frankrijk en Duitsland. Naast het rondje België – Frankrijk – Engeland, varen veel zeiljachten ook wel een tocht naar Engeland op en neer. De motorboten hebben Scandinavië als favoriete vaarbestemming, gevolgd door België en Engeland. Geen enkele motorboot geeft Frankrijk en Duitsland als favoriete vaarbestemming op.

Van de 46 watersporters met een vaste ligplaats in het Deltagebied vaart momenteel bijna 69,6% één of meerdere keren per jaar naar België en is voor 17,4% België een favoriete buitenlandse vaarbestemming. Meer inzicht in deze groep watersporters is wenselijk voor het beeld langs de Nederlandse Noordzeekust.



Engeland (Dover)



Scandinavië (Lerwick)



België (Nieuwpoort)

3.3. Vaart u op de Noordzee wel eens een wedstrijd?

Vaart u op de Noordzee wel eens een wedstrijd, en zo ja wat voor wedstrijd?

N = 64

	baan- wedstrijd	langere wedstrijd	beide
zeiljacht	20	31	13

In totaal vaart 18,7% van wel eens een wedstrijd op de Noordzee. Men kon kiezen uit baanwedstrijden zoals de North Sea Regatta en uit langere trajectwedstrijden zoals de Zeilrace & Rally (Scheveningen – La Rochelle) of de Challenge Cup (IJmuiden – Lowestoft). In de winter organiseert Jachtclub Scheveningen de zeilwedstrijden om de "IJspegel Trophy". Veel zeiljachten komen speciaal voor deze wedstrijden naar Scheveningen. Naast wedstrijden worden op de Noordzee in verenigingsverband of groepsverband ook veel rally's en toertochten georganiseerd.

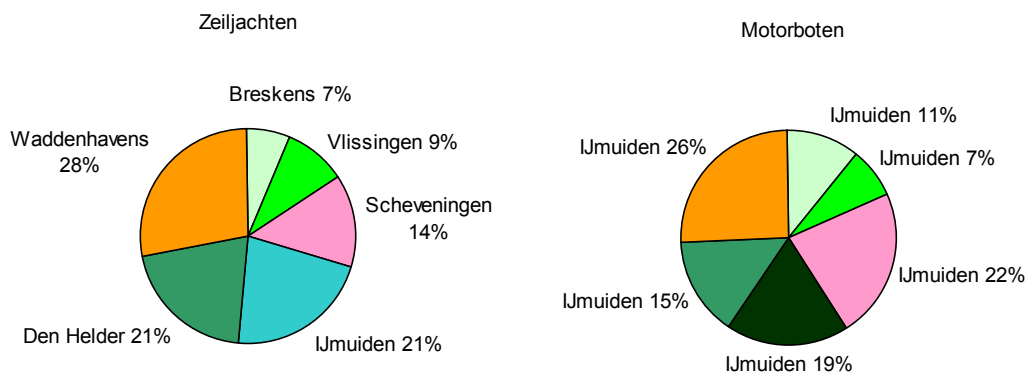
3.4. Welke Nederlandse kusthaven(s) is / zijn bij u favoriet?

Welke Nederlandse kusthaven(s) is / zijn bij u favoriet?

N = 322

	Breskens	Vlissingen	Scheve- ningen	IJmuiden	Den Helder	Wadden- havens
zeiljacht	6,7%	9,4%	13,6%	21,4%	20,6%	28,3%
motorboot	11,1%	7,4%	22,2%	18,5%	14,8%	25,9%
totaal	6,8%	9,3%	13,9%	21,3%	20,4%	28,2%

Zowel de zeiljachten als de motorboten hebben de Waddenhavens duidelijk als favoriet genoemd. Bij de zeiljachten volgen IJmuiden, Den Helder en Scheveningen en bij de motorboten volgen IJmuiden en vervolgens Scheveningen en Den Helder. Ondanks het feit dat veel schepen onderweg naar het zuiden de Zeeuwse kusthavens passeren, zijn deze havens vanwege de ligging niet populair.

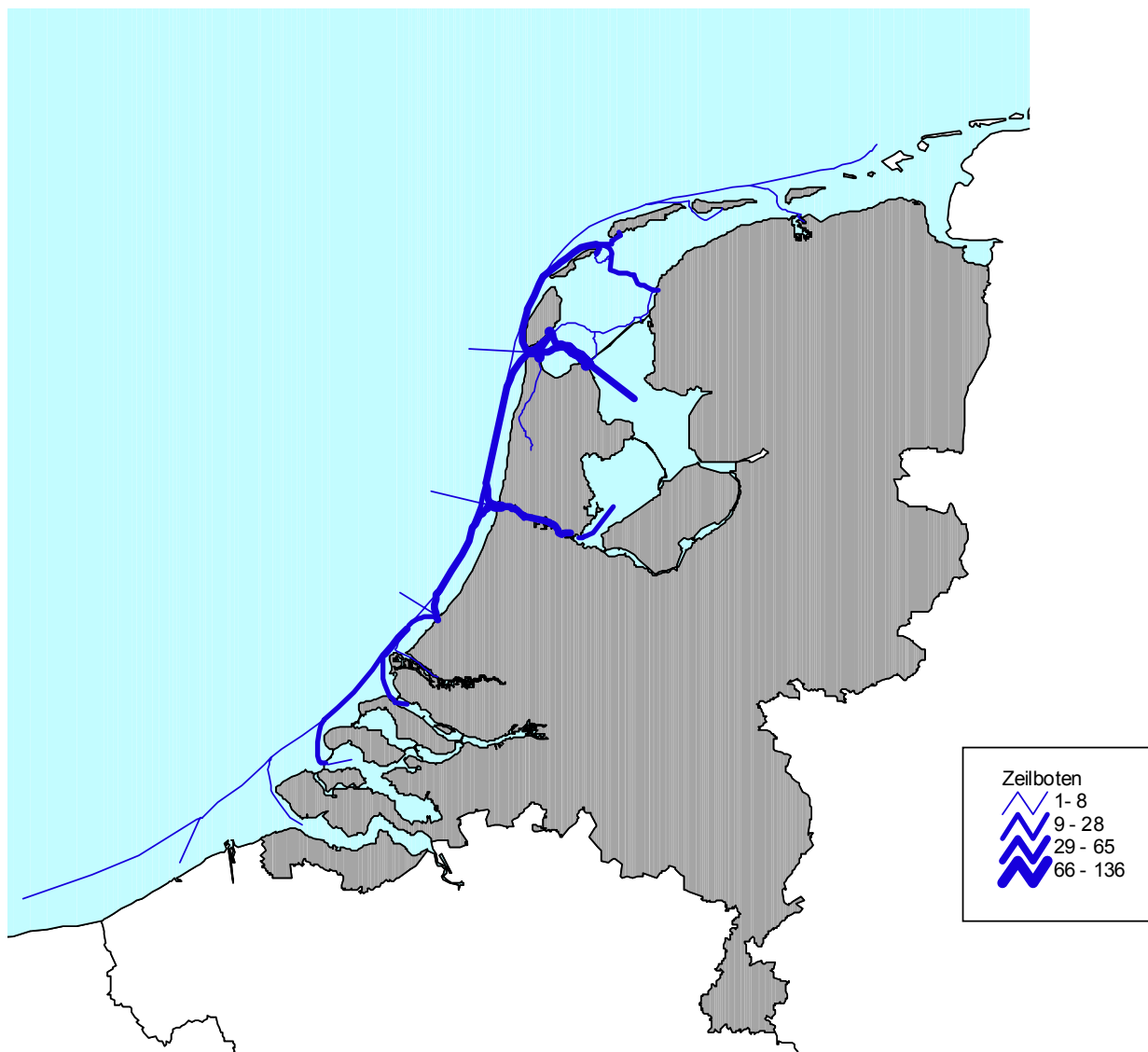


3.5. Welke routes vaart u?

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

De kaartjes geven de routes aan die als antwoord op bovenstaande vraag door de zeilboten en de motorboten zijn opgegeven. Vanuit Den Oever en Amsterdam loopt één lijn richting IJsselmeer en Markermeer. Omdat dit onderzoek gaat over het vaargedrag langs de Nederlandse Noordzeekust, worden de gevaren routes in het IJsselmeergebied niet verder gespecificeerd. Meer informatie over vaarroutes in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee is beschreven in het onderzoek Vaargedrag IJsselmeergebied en Waddenzee uit 2002.

Onderstaand kaartje geeft de routes aan die als antwoord op bovenstaande vraag zijn opgegeven door de zeilboten. Uit het kaartje blijkt welke routes intensief bevaren worden. Het rondje om Noord-Holland wordt het meest bevaren, maar de haven van Scheveningen wordt ook veel bezocht. Zeilboten varen regelmatig naar de Waddenhavens van Texel, Vlieland en Terschelling. De Waddenhavens van Ameland en Schiermonnikoog zijn, in verband met de diepgang, moeilijker of niet toegankelijk voor zeilboten. Uit Hoofdstuk 3 blijkt dat zeilboten wel degelijk oversteken naar Engeland (57,7%), al komt dat niet duidelijk naar voren uit de kaart. Om een nog evenwichtiger beeld te krijgen, zouden bij een volgend onderzoek ook havens uit het Deltagebied als uitdeellocatie meegenomen moeten worden. Toch geeft ook dit kaartje al een uniek beeld van de bewegingen van zeilboten en de druk op bepaalde plaatsen langs de Nederlandse Noordzeekust.





Motorboten geven een ander beeld dan zeilboten. Er loopt een duidelijke lijn vanaf het Markermeer naar IJmuiden en vervolgens verder naar het Zuiden. De Waddenhavens van Den Helder en Texel worden regelmatig door de motorboten bezocht.

3.6. Zou u vaker langs de Noordzeekust varen als er meer kusthavens zouden zijn?

Zou u vaker langs de Noordzeekust varen als er meer kusthavens zouden zijn?

N = 337

	zou vaker langs de Nederlandse Noordzeekust varen als er meer kusthavens zouden zijn	
	ja	nee
zeiljacht	248	74
motorboot	10	5
totaal	258	79

76,6% van de respondenten geeft aan vaker langs de Nederlandse Noordzeekust te gaan varen als er meer kusthavens zouden zijn. 23,4% geeft aan tevreden te zijn over het huidige aanbod. Deze percentages zijn interessant voor de toekomstige ontwikkelingen langs de kust. Gezegd kan worden dat vanuit de grootste groep van mening is dat er te weinig kusthavens zijn. Bij de hartenkreten worden verschillende redenen en argumenten genoemd zoals veiligheid (bij verslechterende weersveranderingen sneller een haven binnen kunnen lopen) en het kunnen zeilen van kortere trajecten / dagtochten (vaak genoemd in combinatie met kinderen aan boord).

Een groot deel van de deelnemers geeft aan meer langs de Nederlandse Noordzeekust te gaan varen als er meer kusthavens zouden zijn. Op dit punt liggen voor de watersport langs de kust grote uitdagingen. Momenteel is het aanbod aan havens langs de kust minimaal en een uitbreiding van het aantal havens (dichtbij dorpskernen) zou beslist een kwaliteitsverbetering zijn voor het gebied. Uit de hartenkreten blijkt dat er behoefte is aan luxe marina's met alle voorzieningen en aan goedkope (vlucht)havens met geen of weinig voorzieningen of aan (goedkope of gratis) afmeermogelijkheden.

3.7. Mogelijke belangstelling voor een vaste ligplaats langs de Noordzeekust

Hebt u, mogelijk in de toekomst, belangstelling voor een vaste ligplaats langs de Noordzeekust (als u die nog niet heeft)?

N = 280

	belangstelling	
	ja	nee
zeiljacht	75	197
motorboot	1	7
totaal	76	204

Van alle deelnemers heeft 7,4% al een ligplaats in een Nederlandse kusthaven. Van de deelnemers nog geen ligplaats hebben langs de Nederlandse Noordzeekust en antwoord hebben gegeven op deze vraag, heeft 27,1% belangstelling voor een vaste ligplaats. Het gaat daarbij vooral om zeiljachten. Opvallend is dat van de 76 deelnemers die belangstelling hebben, slechts 2,6% jonger is dan 30 jaar, 13% is tussen de 30 en 40, 33,8% tussen de 40 en 50, 39% tussen de 50 en 60 jaar. 11,7% is ouder.

Vooral de oudere watersporters hebben belangstelling om met hun schip naar de Noordzeekust te verhuizen om daar (meer) te gaan varen. Oudere watersporters hebben meer vrije tijd (en ervaring) en zijn blijkbaar van plan die door te brengen op de Noordzee.

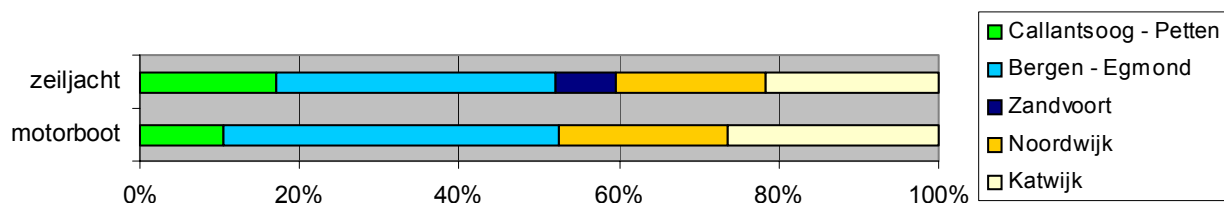
3.8. Er wordt gesproken over nieuwe havens langs de kust, welke locatie(s) vindt u het meest geschikt?

De watersporters konden kiezen uit Callantsoog - Petten, Bergen - Egmond, Zandvoort, Noordwijk en Katwijk. Omdat dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland, is niet gevraagd naar mogelijke nieuwe zeehavens verder naar het zuiden (bijvoorbeeld de Grevelingen buitendijks, Westkapelle en Cadzand). In een onderzoek naar het vaargedrag van watersporters in het Deltagebied zou deze vraag opgenomen kunnen worden.

Er wordt gesproken over nieuwe havens langs de kust, welke locatie(s) vindt u het meest geschikt?

N = 318

	Callantsoog - Petten	Bergen - Egmond	Zandvoort	Noordwijk	Katwijk
zeiljacht	17,1%	34,9%	7,7%	18,6%	21,7%
motorboot	10,5%	42,1%	0,0%	21,1%	26,3%
totaal	16,8%	35,2%	7,5%	18,7%	21,8%



Alle deelnemers vinden Bergen – Egmond veruit het meest geschikt als locatie voor een nieuwe Noordzeehaven (de motorboten iets meer dan de zeiljachten), gevolgd door Katwijk, Noordwijk en Callantsoog – Petten. Zandvoort volgt op ruime afstand (geen enkele motorboot noemt Zandvoort als geschikte locatie voor een nieuwe kusthaven). In de hartenkreten wordt een aantal keer de wens uitgesproken om een vaarverbinding met het achterland. Katwijk wordt in de hartenkreten specifiek genoemd (net als de Grevelingen in het Deltagebied).

De vaarroutes die nu langs de kust mogelijk zijn, gaan van Texel of Den Helder naar IJmuiden en van IJmuiden naar Scheveningen. Dit is een afstand die onder goede omstandigheden prima in een dag is af te leggen. Als het tegen zit (te weinig wind) wordt de tocht echter al snel te lang. Zoals beschreven in hoofdstuk 3.7, heeft een grote groep watersporters wel oren naar één of meer nieuwe havens langs de kust en uit de hartenkreten komt goed naar voren waarom.

Een groot deel van de huidige watersporters op de Noordzee vaart daar om lekker te zeilen en om te genieten van de open ruimte, de rust, en de geur en het geluid van het (zoute) water. Velen hebben echter behoefte aan meer afwisseling in de vorm van nieuwe kusthavens om tochten langs de kust aantrekkelijker te maken. Watersporters met kinderen aan boord geven bij de hartenkreten ook aan behoefte te hebben aan kortere (dag)afstanden. Meer kusthavens zijn dus een verrijking voor de watersport langs de Nederlandse Noordzeekust voor de huidige gebruikers, maar ook zeker voor een nieuwe groep watersporters.

Bergen en Egmond zijn als potentiële kusthaven aanmerkelijk populairder dan Callantsoog en / of Petten. Dit heeft waarschijnlijk mede te maken met het imago van deze kustplaatsen. Geen van genoemde plaatsen ligt halverwege; de één wat dichterbij IJmuiden, de ander wat dichterbij Den Helder. Petten heeft als voordeel dat mogelijkerwijs een verbinding met het Noord-Hollands kanaal haalbaar is.



Schetsontwerp Marina Petten van de Nederlandse Zeehaven Ontwikkelingsmaatschappij B.V.

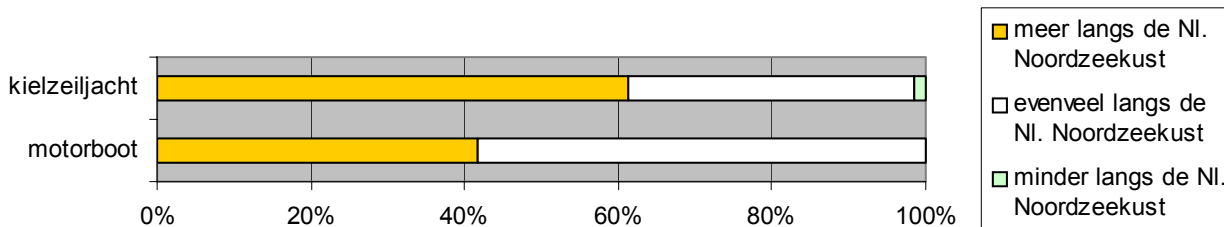
3.9. Wat bent u in de toekomst van plan?

Denkt u in de toekomst meer, evenveel of minder op de Noordzee te gaan varen?

N = 333

	denkt in de toekomst		
	meer	evenveel	minder
	langs de Nederlandse Noordzeekust te varen		
zeiljacht	197	119	5
motorboot	5	7	0
totaal	202	126	5

60,7% van de respondenten geeft aan in de toekomst meer, en 1,5% geeft aan minder langs de Nederlandse Noordzeekust te gaan varen. Voor het IJsselmeer en de Waddenzee waren deze percentages resp. 25% - 6,7% en 51% - 3%. De belangstelling voor het varen op zee neemt duidelijk toe. Van de 361 deelnemers aan het onderzoek hebben 15 (4,2%) een formulier ingevuld terwijl ze niet langs de Nederlandse Noordzeekust varen. Hiervan geven 10 aan (66,7%) in de toekomst op de Noordzee te gaan varen. De overige vijf watersporters hebben geen antwoord gegeven.



Zowel de watersporters die al op de Noordzee varen als de watersporters die dat nog niet doen, geven aan in de toekomst meer op de Noordzee te willen gaan varen. Aangenomen mag worden dat de recreatievaart langs de Nederlandse Noordzeekust verder zal toenemen. Het is belangrijk om hiermee (onder andere vaste ligplaatsen, passantenplaatsen en de bijbehorende voorzieningen) rekening te houden bij de verdere planvorming.

3.10. Wat vindt u van een windmolenpark voor de kust van Egmond?

Wat vindt u van de aanleg van een windmolenpark, 10 kilometer uit de kust van Egmond?

N = 330

	voor	tegen	geen mening
zeiljacht	141	91	85
motorboot	8	3	2
totaal	149	94	87

Het windmolenpark voor de kust van Egmond is een experiment (Demonstratieproject Near Shore Windpark). De overheid wil de milieueffecten onderzoeken en aan de hand van de resultaten bepalen of er meer windmolenparken in zee gebouwd kunnen worden. Het plan is niet alleen innovatief, het scoort ook goed op de punten milieu, kwaliteit en wetenschappelijke aanpak. Er wordt veel aandacht besteed aan onderzoek naar de effecten van het windpark op bijvoorbeeld vogels en het leven in zee. Voor de overheid belangrijk, want het windpark is, behalve voor de productie van natuurstroom, vooral ook bedoeld om kennis te verzamelen over de milieueffecten van windparken in zee. Het project omvat de bouw van 36 windturbines, met een totaal vermogen van 99 Megawatt.

Bron: www.milieuactueel.nl

45,2% van de deelnemers is voor, 28,5 is tegen en 26,4% heeft geen mening over een windmolenpark voor de kust van Egmond. Het hoogste percentage 'tegenstemmers' valt binnen de zeiljachten. Vooral zeiljachten die een oversteek maken of langs de kust laveren, kunnen last hebben van de windmolens, zeker als het gebied wordt afgesloten en zullen om die reden tegen stemmen. Motorboten die langs de kust varen en dus niet in de buurt van het geplande park komen, hebben minder bezwaar.

Ook in de hartenkreten worden windmolens genoemd, vaak in combinatie met horizonvervuiling. 14 watersporters zeggen bij de hartenkreten specifiek geen windmolens in zee te willen in verband met horizonvervuiling. In het onderzoek naar het vaargedrag in het IJsselmeergebied en de Waddenzee van 2002 kwam het onderwerp windmolens in relatie met horizonvervuiling aanmerkelijk vaker naar voren. Een watersporter geeft aan voor de plaatsing van windmolens te zijn en zegt: "Al die lariekoek over horizonvervuiling, wij hebben toch gewoon energie nodig!".

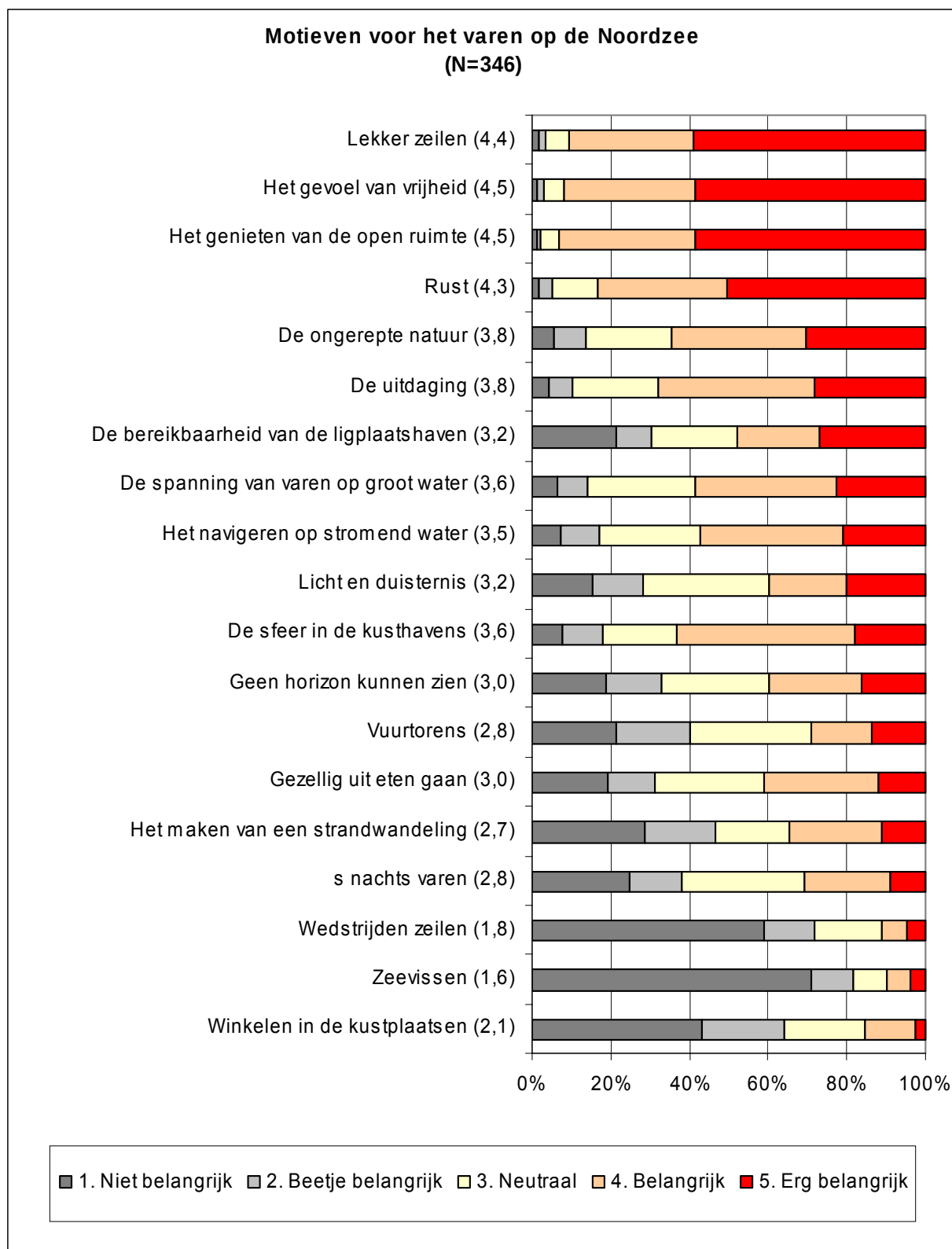


Lichtschepen op de Noordzee, altijd een bijzondere ontmoeting

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

Wat vindt u het meest bijzonder aan een vaartocht op de Noordzee?

De deelnemers konden per motief een waardeoordeel geven op een 5-puntsschaal. Navolgend het resultaat, qua volgorde aflopend geselecteerd op "Erg belangrijk" (rood). Tussen haakjes staat achter het motief de gemiddelde waarde.



De watersporters op de Noordzee waarderen het gebied omdat je er lekker kan zeilen (het grootste deel is zeiljacht) en er kan genieten van het gevoel van vrijheid, de open ruimte en rust. Op kleine afstand volgen de ongerepte natuur, de nautische uitdaging die de Noordzee biedt en de bereikbaarheid van de (vaste) ligplaats. Winkelen in de, voor het IJsselmeergebied zo kenmerkende, cultuurhistorische plaatsen of op de eilanden vindt men duidelijk leuker dan in de havenplaatsen langs de Noordzeekust. Op zich is dit niet zo vreemd omdat de kusthavens, zoals IJmuiden, relatief ver van de centra van de plaatsen liggen (op Scheveningen en Vlissingen na). De ontwikkeling van nieuwe kusthavens, op loopafstand van de dorpskern en het strand, kan hier in de toekomst beslist op inspelen. Watersporters op de Noordzee en de Waddenzee zijn geen zeevissers, zo blijkt uit de motieven. Het blijkt dat de motieven om in de verschillende gebieden te varen verschillen, er zijn echter wel enkele overlappenden.

Kort samengevat gaat men naar de Noordzee en het IJsselmeergebied om te zeilen en naar de Waddenzee om van de natuur te genieten en de eilanden te bezoeken.

De 15 deelnemers die (nog) niet op de Noordzee varen, hebben wel motieven opgegeven waarom men er wel (zou) gaan varen. Deze watersporters geven als motief het gevoel van vrijheid, lekker zeilen, rust en het genieten van de open ruimte. Dit zijn dezelfde vier motieven die de watersporters die al wel op de Noordzee varen opgeven, en zijn waarschijnlijk dan ook kenmerkend voor de Noordzee. De uitdaging, 's nachts varen en vuurtorens (veiligheid) scoren hoger bij de kleine groep, dan bij de groep die al op de Noordzee varen.

3.12. Wat zijn uw hartenkreten over het gebied?

De motieven om op de Noordzee te varen, zijn in de vorige paragraaf 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. Bijna 300 schepen hebben 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.



Havens

Jachthavens zijn duidelijk het belangrijkste onderwerp van de watersporters op de Noordzee. In totaal zijn ruim 300 hartenkreten hieraan besteed, die weer zijn onderverdeeld in losse onderwerpen zoals de betaalbaarheid van de havens, speciale faciliteiten voor kinderen, verbindingen met het achterland vanaf de Noordzee (vanuit of nabij een haven) of meer havens langs de kust (33). De hartenkreten over het voorzieningenniveau zijn hieronder te lezen. Naast de resultaten genoemd in hoofdstuk 3.7, wordt voornamelijk een extra haven tussen Den Helder en IJmuiden (19) en een extra haven tussen IJmuiden en Scheveningen (9) als wens genoemd.

Navolgend overzicht geeft specifieke hartenkreten over de deelnemende zeehavens:

Haven Jachtclub Scheveningen 46 hartenkreten

Van de 46 reacties gaan 38 over de voorzieningen van de haven en zes in combinatie met de havengelden die te hoog zijn in verhouding tot het voorzieningenniveau. Vier hartenkreten gaan over veiligheid en dan vooral met betrekking tot de indeling (haven te klein in het hoogseizoen, niet stapelen maar iedereen in boxen), één watersporter wil graag een scheiding tussen schepen die naar het noorden, respectievelijk naar het zuiden onderweg zijn en één watersporter klaagt over de openingstijden van de vishandel. Er zijn plannen om de haven Scheveningen op te knappen en die worden in het hoofdstuk over trends en ontwikkelingen nader beschreven.

Marina Seaport IJmuiden 16 hartenkreten

Van de 16 reacties gaan vijf specifiek over de havengelden die te hoog zijn. Drie watersporters vinden de Marina te groot (ongezellige sfeer). Er wordt gezegd dat je echter niet om de haven heen kunt en er wel moet liggen, omdat de afstand Den Helder – Scheveningen voor sommige schepen te groot is.

Drie watersporters melden overlast als gevolg van een kermis naast de haven. Twee watersporters geven aan erg tevreden zijn over Marina Seaport IJmuiden en het heerlijk vinden om na een lange tocht weer in IJmuiden aan te komen. Er zijn duidelijk watersporters die behoefte hebben aan de luxe faciliteiten en er zijn watersporters die geen behoefte hebben aan de faciliteiten in verband met het bijbehorende prijskaartje.

Jachthaven KMJC, Den Helder 6 hartenkreten

Van de zes reacties gaan drie specifiek over de voorzieningen van de haven. De drie andere reacties gaan over de grootte van de haven. Deze watersporters pleitten voor uitbreiding, omdat de capaciteit in het hoogseizoen niet toereikend is.

Waddenhaven Texel 1 hartenkreet

De enige reactie over de Waddenhaven Texel heeft betrekking op de elektronische sleutel (Sep-key) voor passanten. Deze watersporter ziet het systeem graag bij alle kusthavens ("Geen gezeur meer met muntjes voor water en stroom, maar alles in één keer geregeld".)

Over Marina Den Oever zijn geen specifieke hartenkreten binnengekomen.

Haventarieven

39 mensen pleiten voor het betaalbaar houden van de haventarieven. Een aantal malen wordt zelfs gezegd dat het vergelijkbaar wordt met de situatie in Engeland, en dat het bijna niet meer mogelijk is voor "Jan Modaal" om langs de kust te varen. Hier ligt o.a. een relatie met het vergroten van het aantal (gratis) ankerplaatsen of moorings bij havens (16 hartenkreten).

Weerbericht

21 respondenten geven aan een beter (meerdaags) weerbericht te wensen via radio en marifoon. Ook dienen recente weerberichten aanwezig te zijn op de havens. Het weerbericht in Ouddorp wordt een aantal keer in positieve zin genoemd.

Horizonvervuiling

24 deelnemers klagen specifiek over horizonvervuiling in combinatie met booreilanden en windmolens, terwijl toch 45% voor de aanleg van een windmolenpark voor de kust van Egmond bleek te zijn.

Beroepsvaart en -visserij

22 watersporters klagen over de beroepsvaart en dan vooral over het (vaar)gedrag van de beroepsvaart en de beroepsvisserij. In het onderzoek van 2002 werden de snelvarende kotters, in combinatie met de hinderlijke hekgolven die ze veroorzaken, vaker genoemd. Omdat veel schepen op de Waddenzee in verband met de diepgang in de geulen moeten varen (waar ook de beroepsvisserij vaart), wordt dit op het Wad als hinderlijker ervaren dan op de Noordzee. Op de Noordzee heeft men veel meer ruimte. Toch kan men op de Noordzee de beroepsvaart overal verwachten waardoor men soms dicht langs elkaar vaart.



Beroepsvaart en recreatievaart varen soms vlak bij elkaar

Strengere controles

Een aantal deelnemers schrijven in hun hartenkreten dat er strenger moet worden gecontroleerd op de naleving van vaarregels. 23 watersporters wensen schoner water in de Noordzee en in de havens. Zes hartenkreten gaan over het strenger controleren op de bekwaamheid van de watersporters, het verplicht stellen van de Vaarbewijzen 1 en 2 voor iedereen en op het invoeren van een praktijkexamen.

Overlast van snelvarende speedbootjes

In het onderzoek naar het vaargedrag in het IJsselmeergebied en de Waddenzee (2002) kwamen veel hartenkreten binnen over de overlast van jeugd in snelvarende speedboten (in de havens). In het

onderzoek op de Noordzee wordt hier nauwelijks over geklaagd. De schepen op de Noordzee hebben procentueel vaker kinderen aan boord, maar minder vaak bijbootjes met buitenboordmotoren.

Tevredenheid

29 deelnemers zijn erg tevreden over de huidige situatie langs de Nederlandse Noordzeekust en vinden het zo prima. Sommige watersporters spreken de hoop uit dat het niet drukker wordt op het water en in de havens.



Een aangename ontmoeting op zee

3.13. Beknopt overzicht van de 15 deelnemers die nog niet op de Noordzee varen

Van de 15 watersporters die (nog) niet op de Noordzee varen is 73,3% ouder dan 40. Slechts één watersporter is jonger dan 30 en drie zijn tussen de 30 en 40 jaar oud. De gemiddelde leeftijd ligt iets lager dan de gemiddelde leeftijd van de watersporters die wel op de Noordzee varen. Gemiddeld zijn er 3,1 personen aan boord en dat is hoger dan het gemiddelde langs de Nederlandse Noordzeekust (2,7). Dit hogere gemiddelde komt doordat er procentueel meer kinderen aan boord zijn (53,3%). Van de groep bestaat 93,3% uit zeiljachten en 6,7% uit motorboten en deze percentages zijn vergelijkbaar met de huidige vloot langs de Nederlandse Noordzeekust.

Het gemiddelde aantal vaardagen van deze groep (48,7) is beduidend lager dan het gemiddelde aantal dagen (65,2) op de Noordzee. 52,7% van de vaardagen wordt doorgebracht in het IJsselmeergebied, 20,3% op de Waddenzee en 27% in het overige vaarwater. Deze percentages liggen begrijpelijk hoger dan bij de watersporters die al wel op de Noordzee varen. 60% heeft een vaste ligplaats in Friesland en een groot deel van de vaardagen in het overige vaarwater worden in Friesland doorgebracht. De watersporters varen niet in het Deltagebied.

Alle 12 watersporters die antwoord hebben gegeven, hebben hun watersportkennis door middel van cursussen opgedaan. Maar liefst 93,3% heeft de cursus Marifonie gedaan, 60,0% heeft Vaarbewijs 1 en 46,7% heeft Vaarbewijs 2. Er is één watersporter (6,7%) met het diploma GMDSS en één watersporter met de cursus Waddenvaren.

Slechts één watersporter (6,7%) heeft wel eens een gevaarlijke situatie meegemaakt tegenover 47,2% van bij de watersporters die op de Noordzee varen. Dit is een opvallend verschil. Op zee doen zich dus duidelijk vaker gevaarlijke situaties voor. Acht watersporters (53,5%) zijn aangesloten bij een bij het Watersportverbond of NNWB aangesloten vereniging. Langs de Nederlandse kust ligt dit percentage hoger (74%). 10 watersporters die antwoord hebben gegeven op de vraag of ze in de toekomst op de Noordzee gaan varen, reageren positief.

Van de 14 watersporters geven 10 watersporters aan in de toekomst meer langs de kust te gaan varen als er meer havens komen. Er is één watersporter die in de toekomst belangstelling heeft voor een (vaste) ligplaats langs de Nederlandse Noordzeekust.

De watersporters die nog niet op de Noordzee varen, geven Callantsoog – Petten en Bergen – Egmond beide als geschikte locatie aan (ieder 46,7%), terwijl de watersporters die al wel op de

Noordzee varen een duidelijke voorkeur hebben voor Bergen – Egmond. Een haven bij Katwijk wordt gewaardeerd door de watersporters die al op de Noordzee varen en een haven bij Noordwijk door de watersporters die nog niet op de Noordzee varen. Hoe dit verschil kan ontstaan is onduidelijk. Zandvoort wordt door beide groepen niet zo geschikt bevonden.

58,3% van de watersporters die nog niet op de Noordzee varen is voor de aanleg van een windmolenpark voor de kust van Egmond tegenover 45% van de groep die al op de Noordzee vaart.

4. Trends en ontwikkelingen

4.1. Historie

Watersport als vorm van vrije tijdsbesteding is ontstaan in de tweede helft van de 19^e 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. Langs de Noordzeekust was er vooral beroepsvaart.

4.2. Trends en ontwikkelingen

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 IJsselmeergebied is in de afgelopen 15 jaar toegenomen van negen 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 twee personen bemannen.

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

Voor veel 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, bijbehorende zeewaardigheid en de beschikbaarheid van betere apparatuur. Uit het onderzoek Vaargedrag IJsselmeergebied en Waddenzee (2002) bleek al dat 59% van de daar geïnterviewde recreatievaartuigen ook op de Noordzee vaart. Ook het aantal buitenlandse schepen dat een bezoek brengt aan Nederland neemt toe.

Ruim 60% van de respondenten aan dit onderzoek denkt in de toekomst meer op de Noordzee te gaan varen. Hoeveel meer men uitgedrukt in vaardagen denkt te gaan varen, is niet gevraagd. Zoals blijkt uit hoofdstuk 2.1 is 85,6% van de schippers die deelnamen aan dit onderzoek 40 jaar of ouder. Dit is iets hoger dan in het IJsselmeergebied en de Waddenzee (84,5%). Voorlopig zal de vaart op de Noordzee verder toenemen. Op termijn zullen de oudere watersporters die vlak na de oorlog geboren zijn, stoppen of overstappen van een zeiljacht naar een motorboot en dit heeft consequenties. Hoewel ook de motorboten in de afgelopen jaren zeewaardiger zijn geworden, zal een deel van de groep overstappers haar vaargebied verleggen naar de meer beschutte wateren van de Waddenzee, het IJsselmeer, het Deltagebied en/of de binnenwateren.

Anderzijds neemt het aantal jongeren dat een zeilopleiding in Nederland volgt, jaarlijks toe. Deze groei kan worden afgeleid uit het aantal afgegeven zeildiploma's van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO). 2003 was zelfs een recordjaar, met ruim 26.000 uitgegeven diploma's. Het probleem is echter om de jongeren daarna vast te houden. De watersport krijgt veel concurrentie van andere activiteiten, watersport heeft een te passief imago, jongeren zappen vaker en vlugger van de ene naar een andere activiteit en, hoewel jongeren weliswaar meer vrije tijd hebben, bestaat deze voornamelijk uit kortere perioden. Het is dus noodzakelijk jongeren vroegtijdig kennis te laten maken met de watersport. Projecten als de speciale "Schoolsportdagen" van het Watersportverbond of instapdagen van (lokale) watersportverenigingen zijn wat dat betreft belangrijk. 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 betere mogelijkheden voor sponsoring in de weg.



Een terugval in de economie heeft 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 totale 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 weer toe (onderzoek RAI, 2002). Op lange termijn heeft een tijdelijke economische dip dus nauwelijks invloed. Ook het aantal Nederlanders dat een boot huurt in Griekenland of Turkije neemt toe. De groep die dit doet is echter relatief klein en heeft vaak zelf ook al een boot in Nederland.

Ontwikkelingen

1. Nautisch Centrum Scheveningen

Over de haven van Scheveningen kan het volgende worden gezegd. Er zijn grootse plannen voor de bouw van het "Nautisch Centrum Scheveningen". De locatie bevindt zich tussen de 1e en 2e binnenhaven en kan worden gezien als centrum van alle jachthavenactiviteiten.



Naast een hotel, appartementen, kantoor- en bedrijfsruimten, maritieme detailhandel, horeca gelegenheden en parkeerplaatsen is een zeilcentrum gepland, waarin alle activiteiten die te maken hebben met de Jachtclub Scheveningen, de organisatie van wedstrijden, vertier en aan maritieme bedrijvigheid gebonden zakelijke dienstverlening, het Havenbedrijf Scheveningen en een conferentie accommodatie worden ondergebracht

Op de kade worden onder andere het clubhuis van de Jachtclub Scheveningen en nieuwe sanitaire voorzieningen ondergebracht. De kade zal verder worden gebruikt als evenemententerrein voor de zeilsport.

Bron: Website van Malherbe de Juvigny Vastgoed, www.malherbedejuvigny.nl

2. Plannen van de Nederlandse Zeejachthaven Ontwikkelingsmaatschappij (NZO)

De NZO heeft in juli 2003 onder de titel "Samen in zee!" een rapport uitgegeven naar de haalbaarheid van een zeejachthaven in Katwijk, met als achtergrond de aantrekkingskracht van de watersporter, van wonen en recreëren op de Noordzee. De NZO is van mening dat voor de eigentijdse kustbeleving de oerformule van zon - zand - zee behoefte heeft aan vernieuwing en diversificatie en is bezig met de ontwikkeling van plannen voor een compleet netwerk van nieuwe zeehavens langs de Nederlandse Noordzeekust.

3. Nederlands Kampioenschap Zeezeilen 2004

Vanaf 2004 wordt het Nederlands Kampioenschap IMS Zeezeilen als een apart evenement verzeild. Tot dusver was het NK gekoppeld aan een bestaand evenement, maar volgens de Noordzee Club is de tijd rijp voor een op zichzelf staand kampioenschap. Het evenement wordt verzeild van 17 tot en met 19 september 2004 vanuit de Seaport Marina IJmuiden. De wens voor een tweede grootschalig evenement halverwege de Nederlandse kust (naast de Scheveningse North Sea Regatta), werd door vele zeezeilers lang gekoesterd. IJmuiden is voor alle boten goed bereikbare en de haven biedt goede voorzieningen. Op het programma staan zes korte races voor de kust, verdeeld over twee dagen en een middellange offshore race op de derde dag. De organisatie rekent op een zestigtal boten. Meer informatie is te verkrijgen via het de website van de Noordzee Club www.noordzeeclub.nl of via de speciale website www.nkzeezeilen.nl.

Bron: Website van het blad zeilen, www.zeilen.com

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1. Conclusies

- Het aantal scheepsbewegingen op en via de Noordzee zal in de komende jaren verder toenemen. Het aantal vaardagen van de huidige groep watersporters, vooral op de Noordzee, maar ook in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee stijgt. Bovendien zijn de schepen in de afgelopen jaren zeewaardiger geworden (gemiddeld langer en beter uitgerust). Verwacht mag worden dat daardoor meer schepen uit het IJsselmeergebied via de Waddenzee tochten op of over de Noordzee zullen gaan maken. Hetzelfde geldt voor de buitenlanders, het aantal passanten dat een bezoek brengt aan de Nederlandse wateren neemt toe.
 - Ruim 75% van de respondenten geeft aan behoefte te hebben aan meer zeehavens langs de Nederlandse kust. Van diegenen die nog geen ligplaats in één van de bestaande zeehavens hebben, geeft 25% aan dit te willen overwegen. Hartenkreten en trends versterken dit beeld. De afstanden tussen de bestaande zeehavens zijn te lang en er is vooral behoefte aan een zeehaven tussen Den Helder en IJmuiden. Door het aantal zeehavens langs de kust te vergroten, ontstaan mogelijkheden om korte(re) etappes langs de kust te varen. Dit komt de kwaliteit en afwisseling van het Nederlands deel van de Noordzeekust als vaarwater ten goede. Verder neemt de veiligheid door de aanleg van meer zeehavens toe.
 - Op termijn heeft de vergrijzing een stabiliserende invloed op de vraag, omdat de Noordzee geen geschikt gebied is voor motorboten (uitzonderingen daargelaten). Om de jeugd te binden, moet het zeezeilen aantrekkelijker worden gemaakt. Ook evenementen als het “Rondje Noord-Holland” dragen bij aan een verdere popularisering van het zeezeilen. Meer zeehavens bieden de mogelijkheid om net als in Frankrijk en Italië (gesponsorde) wedstrijdcircuits langs kust op te zetten.
- 
- De hartenkreten gaan voornamelijk over de voorzieningen en de tarieven in de havens. Faciliteiten voor de watersport langs de Noordzeekust zijn enkel in de kusthavens te vinden en het is dan ook niet vreemd dat de meeste hartenkreten hierover gaan.
 - De deelnemers aan dit onderzoek zijn betrokken, ervaren en serieuze watersporters, die zich goed voorbereiden op veilige vaartochten op zee en die genieten van dit bijzondere vaargebied.

5.2. Aanbevelingen

- Er bestaan (grote) verschillen in het voorzieningenniveau van de diverse bestaande havens langs de Nederlandse Noordzeekust. Het is zinvol in kaart te brengen op welke wijze de verschillende havens beter aan de wensen van de bezoekers kunnen voldoen.
- Er is een grote interactie tussen het IJsselmeergebied, de Waddenzee en de Noordzee. De ontwikkelingsruimte in het IJsselmeergebied is bekend, de ontwikkelingsruimte in het Noord-Hollands deel van de Waddenzee (Den Oever, Den Helder en Texel) zou op korte termijn nader in beeld moeten worden gebracht.
- Dit onderzoek naar het vaargedrag langs een deel van de Noordzeekust is een “nulmeting” en geeft een toekomstverwachting. Het is aan te bevelen ook dit onderzoek met een vaste regelmaat te herhalen, zodat veranderingen in het gedrag en de motieven van de gebruikers kunnen worden gevolgd.

- Het Deltagebied is een belangrijke donor voor de recreatievaart op de Noordzee. Aanbevolen wordt dit onderzoek ook in het Deltagebied uit te voeren, zodat ook een beeld ontstaat van de vaarbewegingen en wensen langs het zuidelijk deel van de Nederlandse Noordzeekust.
- Om de aanleg van nieuwe zeejachthavens beleidsmatig en markttechnisch verder te kunnen onderbouwen, is een inventariserend onderzoek naar de ontwikkeling van het aantal lig- en passantenplaatsen langs de hele Noordzeekust, in aanvulling op het onderzoek in het IJsselmeergebied en het Deltagebied, van groot belang.