

Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied

Provincie Noord-Holland

2012



Voorwoord

Deze rapportage voor de provincie Noord-Holland geeft inzicht in de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied inclusief Randmeren, hierna te noemen 'IJsselmeergebied'. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de ontwikkelingen in Noord-Holland ten opzichte van ontwikkelingen in het hele IJsselmeergebied.

Vanaf 1994 t/m 2010 is in opdracht van de meeste omliggende provincies en Rijkswaterstaat jaarlijks onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de watersport. In 2010 hebben de provincies besloten het onderzoek om de 2 jaar plaatst te laten vinden. In 2011 is het onderzoek dan ook overgeslagen en deze rapportage volgt op de rapportage van 2010. De verschillen betreffen een periode van 2 jaar. Om beter inzicht te krijgen in de vaarbewegingen, zijn sinds 2009 alle sluitingen in het IJsselmeergebied en naar de Waddenzee in de rapportage opgenomen.

De gevolgde meetmethodiek is verder onveranderd. Alle jachthavens worden schriftelijk en eventueel telefonisch benaderd tot een respons van (nagenoeg) 100% is bereikt. Veranderingen in bijvoorbeeld ligplaatscapaciteit, bezettinggraad, type boot, herkomst ligplaatshouders, winterstallingmogelijkheden en uitbreidingsplannen worden hierdoor direct zichtbaar. De uitkomsten van het onderzoek, trends en toekomstverwachtingen worden jaarlijks besproken met de jachthavens verenigd in het 'Platform jachthavens IJsselmeergebied'. Het platform komt 3 keer per jaar bijeen en fungeert als 'klankbordgroep' voor Waterrecreatie Advies. Er is ook een aantal havens uit de Waddenzee die aan dit overleg deelnemen, zodat effecten van het ene gebied op het andere gebied kunnen worden besproken. De resultaten daarvan zijn voor zover relevant in de rapportage verwerkt.

Er is door verschillende oorzaken sprake van flinke veranderingen ten opzichte van 2010. Het vaargedrag wijzigt, maar dat loopt al een aantal jaren. Voor het eerst sinds 1994 is een (forse) daling gemeten van het aantal boten in het IJsselmeergebied. Dit heeft met een aantal factoren te maken, waaronder de economische situatie. In opdracht van de provincie Fryslân heeft Waterrecreatie Advies onlangs onderzoek gedaan naar jongeren en watersport. In hoofdstuk 4, Trends, wordt hier verder op ingegaan.

Dank zijn wij verschuldigd aan de opdrachtgevers: de provincies Noord-Holland, Fryslân, Flevoland, Overijssel en Gelderland én aan Rijkswaterstaat. Deze rapporten voor genoemde provincies worden op de website van Waterrecreatie Advies gepubliceerd. De provincie Utrecht betaalt niet mee en er is dus ook geen speciale rapportage over het Utrechts deel van het IJsselmeergebied. De jachthavens in Bunschoten en langs de Eem t/m Amersfoort doen echter wel altijd aan het onderzoek mee. De gegevens van deze havens zijn verwerkt in het totaaloverzicht. Dank aan de jachthavens die weer bereid waren ons van geactualiseerde gegevens te voorzien. Tevens dank aan Amsterdam Cruise Port (ACP) voor het beschikbaar stellen van gegevens over de riviercruisevaart in Noord-Holland.

Foto omslag: uitzicht vanaf Café/ restaurant Wilhelmina-Dok op de Passenger Terminal Amsterdam (PTA)

Opdrachtgever:



Provincie Noord-Holland
Sector: Economie, Landbouw en Toerisme
Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
Contactpersoon: dhr. J.P. Neuteboom
T 023-5143665

Opgesteld door:



Bataviahaven 1, 8242 PR Lelystad
T 0320-218847, F 0320-281308
E info@waterrecreatieadvies.nl
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1.	Algemeen	1
1.1.	Doelstelling	1
1.2.	Definities	1
1.3.	Gebiedsindeling	1
1.4.	Methodiek	2
2.	Resultaten 2012	3
2.1.	Aantal jachthavens en exploitatievorm	3
2.2.	Verhuur vaste ligplaatsen	5
2.2.1.	Aantal vaste ligplaatsen, aantal boten, bezettingsgraad en wachtlijsten	5
2.2.2.	Aantal zeil- en motorboten, lengte van de boot	7
2.2.3.	Herkomst ligplaatshouders	8
2.3.	Passanten	9
2.3.1.	Aantal specifieke passantenplaatsen	9
2.3.2.	Aantal bootovernachtingen en verblijftijd bezoekende boten	9
2.4.	Winterstalling	10
3.	Sluizen, sluispassages en het weer	12
3.1.	Sluizen en sluispassages	12
3.2.	Het weer in 2010 en 2011	16
4.	Trends	17
4.1.	De crisis, trends en de gevolgen voor het aantal boten in het gebied	17
4.2.	Verandering gedrag watersporters	19
4.3.	Groei aantal ligplaatsen	20
4.4.	Watersport en overheid	21
5.	Chartervaart en riviercruisevaart	25
5.1.	Traditionele chartervaart en motorchartervaart	25
5.2.	Riviercruisevaart	26
6.	Conclusies	27

Bijlagen:

•	Brief aan de jachthavens	30
•	Kengetallen	
○	IJsselmeergebied 2012	32
○	Aandeel provincie Noord-Holland in het IJsselmeergebied 2012	33
○	Randmeren	34
•	Overzicht vuilwaterstations IJsselmeergebied Noord-Holland	35

1. Algemeen

1.1. Doelstelling

Inzicht geven in de ontwikkeling van de grote watersport door onderzoek te doen bij de jachthavens in het IJsselmeergebied. De resultaten worden vergeleken met de gegevens die in voorgaande jaren zijn verzameld. Waar mogelijk of relevant zullen gesignaleerde verschillen worden verklaard. Om meer inzicht te krijgen in de vaarbewegingen, zijn de sluispassages in het IJsselmeergebied en de passages naar de Waddenzee weer in deze rapportage opgenomen.

1.2. Definities

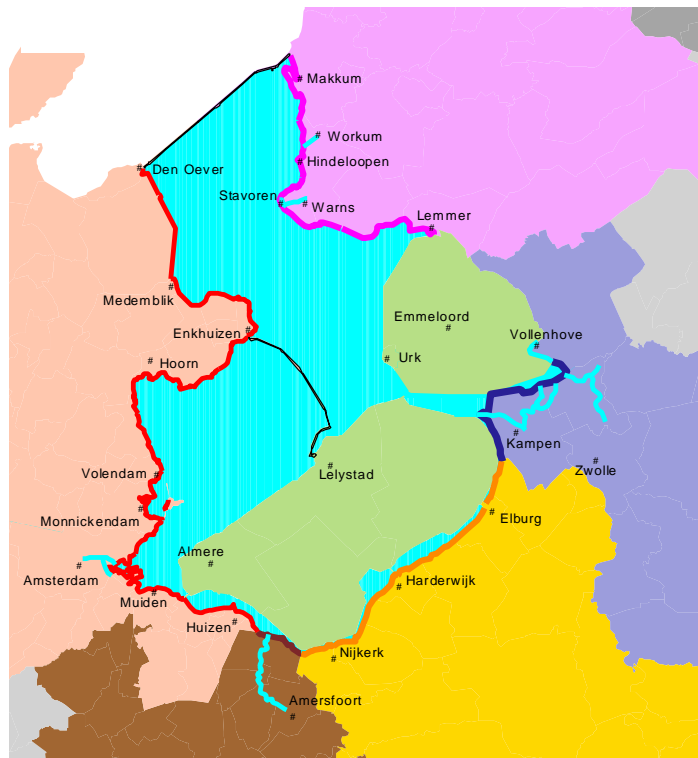
De door Waterrecreatie Advies gehanteerde definitie van een jachthaven is als volgt: er is sprake van “*een jachthaven*”, als er verhuur van lig- en/of passantenplaatsen voor de recreatievaart en/of chartervaart dan wel winterstallingactiviteiten plaatsvinden. Daarbij wordt geen ondergrens voor het aantal ligplaatsen gehanteerd. Een jachtmakelaar die in een jachthaven een verkoopsteiger huurt wordt niet als zelfstandige “jachthaven” geteld, maar een jachtwerf die bijvoorbeeld winterstallingmogelijkheden biedt wel. Door uit te gaan van deze definitie is het aantal “jachthavens” meestal groter dan verwacht. Het geeft echter wel een volledig beeld en ook inzicht in hetgeen er in de winter met de recreatievloot gebeurt. Schepen bij eigen woningen of in sloten, kanalen en grachten vallen buiten het onderzoek.

Met passantenplaatsen in jachthavens worden “*specifieke passantenplaatsen*” bedoeld. Dit zijn plaatsen die niet op seizoen- of jaarbasis worden verhuurd. Niet verhuurde of tijdelijk vrijgekomen ligplaatsen (ligplaatshouder op vakantie of een weekend weg) worden in de praktijk meestal eerst als passantenplaats benut.

1.3. Gebiedsindeling

Het IJsselmeergebied is geen vast afgebakende regio. Het is een grootschalig en uniek zoetwater gebied, van internationale betekenis voor de watersport. Het biedt openheid en ruimte. Meer ruimte dan op de binnenwateren en meer beschutting dan op zee. Lekker zeilen, rust en genieten van de ruimte worden door watersporters genoemd als belangrijkste motieven om in het IJsselmeergebied te varen¹. Behalve IJsselmeer, Markermeer, Gouwzee en IJmeer worden ook de Randmeren en het Ketelmeer en Zwarte Meer tot het IJsselmeergebied gerekend.

De grens tussen kustzone en binnengebied is niet scherp. In 1994, bij de start van dit monitoronderzoek is aan de jachthavens gevraagd of hun ligplaatshouders voornamelijk op het grote water van het IJsselmeergebied of op de binnenwateren waren gericht. Op basis daarvan is destijds de begrenzing van het gebied bepaald.



Het blauw aangegeven water op bovenstaand kaartje wordt tot het IJsselmeergebied gerekend. Havens die hieraan grenzen, ook al liggen ze achter de sluis doen mee aan het onderzoek². Het water grenst aan de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Gelderland, Overijssel en Fryslân.

¹ Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, februari 2003

² Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, rapportages 1994 t/m 2012

In **Overijssel** tellen sinds 2010 alle havens in de gemeenten Kampen en Zwartewaterland mee. Van de gemeente Steenwijkerland wordt alleen Vollenhove tot het IJsselmeergebied gerekend.

(In 2010 zijn in opdracht van de provincies alle jachthavens in Overijssel³ en Gelderland⁴ via dezelfde methodiek als in het IJsselmeergebied met een vragenformulier benaderd. Dit heeft tot een kleine aanpassing van de gebiedsindeling geleid).

In **Gelderland** betreft het de havens die aan de Randmeren grenzen (Elburg, Nunspeet, Harderwijk, Ermelo, Nulde en Nijkerk).

Vanaf 1994 doen alle havens in de provincie **Flevoland** mee, dus inclusief de havens 'binnen de dijk' in de Noordoostpolder en in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Qua vaargebied zijn deze havens grotendeels aangewezen op het omringende water in het IJsselmeergebied.

In **Fryslân** doen alle havens in de steden langs de kust mee, ook de havens achter de sluis zoals in Lemmer. In Workum zijn dit de havens tot de spoorbrug en bij Stavoren de havens aan het Johan Frisokanaal tot en met Marina Friesland bij Warns. Het gebied wordt in de verdere rapportage aangeduid als 'Friese IJsselmeerkust'.

Onder de provincie **Utrecht** vallen de havens in Bunschoten en de havens langs de rivier de Eem vanaf Amersfoort.

Net als in Fryslân doen in **Noord-Holland** alleen de havens mee in de steden die aan het IJsselmeergebied grenzen (al dan niet achter de sluis). In Amsterdam is een grens getrokken. De havens achter de Oranjesluis aan de noordkant van het IJ t/m de Sixhaven doen mee en de havens aan het Bovendiep aan 'de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal. De overige havens in de stad niet.

1.4. Methodiek

Alle reeds bekende jachthavens in het IJsselmeergebied zijn op 11 april met een vragenformulier benaderd. Zij kregen een overzicht met de getallen die zij in 2010 hadden ingevuld en het verzoek wijzigingen aan te geven. De havens kennen de procedure. De spontane respons is altijd hoog (2012: 49% na de eerste en 70% na een herinneringsmailing). De resterende 30% van de havens is telefonisch benaderd tot de respons nagenoeg 100% bedroeg. Er zijn havens die weten dat we nog bellen en op ons telefoontje zitten te wachten. De belangrijkste uitkomsten en tussentijdse conclusies zijn dan wel bekend en daarover wil men graag praten. Het levert achtergrondinformatie op, bevestiging van resultaten en de mogelijkheid om aanvullende vragen te stellen. Gezien de zorgelijke resultaten en de algemene economische situatie, is daar dit jaar vrij uitgebreid gebruik van gemaakt.

Omdat dit onderzoek in 2011 voor het eerst na 16 jaar niet door ging, hebben we het adresbestand uitgebreid gecontroleerd en aangevuld met website- en e-mailadressen. Met behulp van internet, Google Earth en Google Street View is gericht gezocht op o.a. bedrijven, die winterstallingmogelijkheden bieden, een categorie die wel altijd heeft meegedaan, maar minder makkelijk te vinden is. In aanvulling op de 230 jachthavens en winterstallingbedrijven die in 2010 meededen, zijn dit jaar nog 21 bedrijven benaderd met een vragenformulier. De spontane respons van deze groep was veel minder (25%), de rest is nagebeld. Meer hierover in hoofdstuk 2.1.

Naast de bestaande jachthavens werden in de afgelopen jaren ook gemeenten en projectontwikkelaars benaderd, waarvan bekend was dat zij plannen hadden voor het ontwikkelen van nieuwe jachthavens. Door de economische situatie stagneren niet alleen de nieuwbouwplannen, maar ook de uitbreidingsplannen van bestaande havens. In het IJsselmeergebied zijn nog een paar "oude projecten" in uitvoering, maar verder durft niemand op dit moment uit te breiden. De in deze rapportage geschetste ontwikkelingen en het regelmatige overleg met de havens die deelnemen aan het 'Platform jachthavens IJsselmeergebied' is daar debet aan. Er zijn wel een aantal havens die "herinrichten" of onderhoud plegen en daarbij hun "boxmix" iets aanpassen. Kleinere boxen worden vervangen door grotere. Meestal gaat dit ten koste van het aantal ligplaatsen.

In de Waddenzee zijn nog wel ontwikkelingen, maar dat is een vervolg op de Havensvisie Wadden⁵ en de afspraken die daarover in het Convenant Waddenzee zijn gemaakt.

³ Ontwikkeling watersport provincie Overijssel 2010, Waterrecreatie Advies, november 2010

⁴ Ontwikkeling watersport provincie Gelderland, Waterrecreatie Advies, november 2010

2. Resultaten 2012

2.1. Aantal jachthavens en exploitatievorm

Exploitatievorm	Aantal jachthavens in het IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Aantal jachthavens	In %
Commercieel	146	36	24,7%
Gemeente	27	10	37,0%
Rijk of provincie	1	1	100,0%
Stichting	14	5	35,7%
Vereniging	54	22	40,7%
Totaal	242	74	30,6%

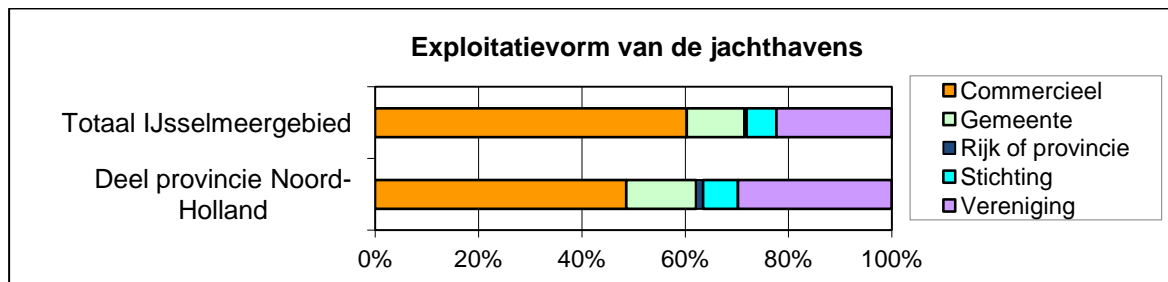
Waterrecreatie Advies is permanent bezig haar jachthavenbestand (in heel Nederland) zo actueel mogelijk te houden. Dat betekent dat we adreswijzigingen verwerken die bij ons worden gemeld, in de gaten houden of er nieuwe bedrijven worden opgericht, havens worden verkocht of te koop staan, bedrijven worden opgeheven, gesplitst of failliet gaan, etc. Door het onderzoek periodiek te herhalen ("monitoren") worden alle gegevens geactualiseerd. In het IJsselmeergebied vindt het onderzoek nu één keer per twee jaar plaats. Met de provincies Noord-Holland (2000/2002 – 2007), Zuid-Holland (2002 – 2008) en Zeeland (2004 – 2009) is afgesproken het onderzoek in principe om de 5 jaar te herhalen. De provincie Flevoland loopt in zijn geheel mee met het IJsselmeergebied. De Waddenzee is door ons in 2009 volledig geïnventariseerd en de provincies Gelderland en Overijssel in 2010. In 2012 is in opdracht van de provincie Limburg een nulmeting verricht in het Maasplassengebied (52 havens van de ruim 70 in Limburg). Waterrecreatie Advies heeft in de afgelopen 20 jaar een adresbestand opgebouwd met ruim 1.750 adressen van jachthavens en winterstallingbedrijven in Nederland.

Het actueel houden van het adresbestand is een taak op zich. Mailingen worden gericht verstuurd naar de persoon die de vragenlijst de afgelopen keer ook heeft ingevuld. In één kolom worden de oude gegevens vermeld met het verzoek daarnaast eventuele wijzigingen aan te geven en de passantengegevens van het afgelopen jaar. Bij watersportverenigingen is vaak de havenmeester contactpersoon, maar soms ook de secretaris. Door bestuurswisselingen en personeelwijzigingen komen de formulieren soms niet op de juiste plaats terecht. Een aantal formulieren komt als "onbestelbaar" retour. Na controle van de adressen worden deze opnieuw verstuurd. Niet-respondenten krijgen na ca. 6 weken een herhalingsmailing ("herinnering"). Dit is geen standaardprocedure, maar afhankelijk van het moment waarop het onderzoek plaats vindt en de beschikbare doorlooptijd. Tenslotte worden de havens die desondanks nog niet hebben gereageerd telefonisch benaderd. In sommige gevallen meerdere malen, net zo lang tot een respons van nagenoeg 100% (98%+) is bereikt. Omdat Waterrecreatie Advies dit onderzoek via dezelfde methodiek in heel Nederland uitvoert en de resultaten per provincie of vaargebied publiceert, hebben wij in de afgelopen jaren zoveel vertrouwen gekregen dat eigenlijk niemand weigert om aan het onderzoek mee te werken. Dat is uniek en daar zijn we trots op. Dit jaar was er in het IJsselmeergebied uiteindelijk één principiële "weigeraar".

Het aantal havens is ten opzichte van 2010 met 12 toegenomen. Door een personeelwisseling bij ons zelf en omdat we in 2011 geen monitor mochten uitvoeren, is het hele adresbestand van het IJsselmeergebied gecontroleerd en aangevuld met website- en mailadressen. Hierbij is ook gericht gezocht naar winterstallingbedrijven. Door gebruik te maken van Internet, Google Earth en Google Street View zijn er nu niet veel bedrijven meer die wij niet kennen of nog nooit door ons zijn benaderd. In 2012 zijn door deze activiteiten 21 "nieuwe" adressen in het IJsselmeergebied met een vragenformulier benaderd. Drie van deze 21 hebben niet gereageerd en zijn telefonisch niet bereikbaar. Drie andere bedrijven hebben aangegeven niet tot de doelgroep te behoren (dus geen verhuur van ligplaatsen, passantenplaatsen of winterstallingmogelijkheden). Twee bedrijven waren bekend onder een andere naam. Dit leverde per saldo 13 nieuwe "jachthavens" op. Twee daarvan zijn daadwerkelijk in de afgelopen jaren opgericht. De gegevens van alle 13 bedrijven zijn met terugwerkende kracht ingevoerd (vanaf oprichting of de datum waarop de ligplaatsen zijn aangelegd).

⁵ Havenvisie Wadden, Oranjewoud en Waterrecreatie Advies, maart 2010

Van de oorspronkelijke 230 bedrijven, verenigingen, stichtingen, gemeentehavens etc., de “bestaande groep”, hebben we een museumhaven (Enkhuizen) met terugwerkende kracht uit het bestand verwijderd. Er was geen sprake van betalende ligplaatshouders of passanten. Een bedrijf is opgesplitst, twee bedrijven zijn opgeheven (“tijdelijk inactief”) en één bestaand bedrijf is verhuurd naar een nieuwe locatie, waarbij de bestaande locatie is overgenomen door een ander reeds bestaand bedrijf. Al met al leveren alle wijzigingen tezamen netto 12 nieuwe adressen op, zodat het aantal “jachthavens” in het gebied is toegenomen van 230 naar 242. In deze rapportage hebben we voor zover van toepassing de gegevens van 2010 en de verdere historische gegevens aangepast. Ten opzichte van de rapportage van 2010 zijn er 126 extra ligplaatsen bijgekomen. In de winter zijn er 288 extra schepen op de wal bijgekomen en 538 extra schepen in loods. De grootste veranderingen door de volledige actualisatie van het bestand zitten dus in de winterstalling. Dat was ook te verwachten.



Voor 75% van de 242 deelnemers aan het onderzoek is de exploitatie van de jachthaven ook de hoofdactiviteit. Onderstaande tabel laat zien dat 183 van de 242 jachthavens meer dan 20 ligplaatsen hebben. Deze 183 havens beheren 99% van de ligplaatscapaciteit en hebben gemiddeld bijna 200 ligplaatsen.

Soort jachthaven	IJsselmeergebied		Aandeel provincie Noord-Holland	
	Aantal jachthavens	Totaal aantal ligplaatsen	Aantal jachthavens	Totaal aantal ligplaatsen
Jachthavens met meer dan 20 ligplaatsen	183	35.865	57	12.022
Jachthavens met maximaal 20 ligplaatsen	26	301	6	75
Passantenhaven, geen vaste ligplaatsen	11	0	4	0
Alleen winterstallingactiviteiten	19	0	6	0
Overig	3	0	1	0
Totaal	242	36.166	74	12.097

In het IJsselmeergebied zijn er 11 havens die zich op passanten richten en geen vaste ligplaatsen verhuren. 19 bedrijven bieden alleen winterstalling aan. De restgroep bestaat uit de charterhaven van de gemeente Kampen en 2 bedrijven die “tijdelijk inactief” zijn tot een nieuwe exploitant / koper zich meldt.

Noord-Holland

De 57 “grote” havens in het Noord-Hollands deel van het IJsselmeergebied hebben gemiddeld 210 ligplaatsen. De Flevolandse havens hebben gemiddeld 280 ligplaatsen, in Fryslân 160 en in Overijssel 130 ligplaatsen. Commerciële en nieuwe havens hebben gemiddeld meer ligplaatsen.

In Fryslân zijn veel commerciële havens met nevenactiviteiten (makelaars, importeurs, jachtwerven). In Noord-Holland zijn veel verenigingen, stichtingen en gemeenten die havens exploiteren.

Er zijn in Noord-Holland ten opzichte van de rapportage in 2010 netto 2 havens bijgekomen. In feite is de Museumhaven in Enkhuizen als “jachthaven” met terugwerkende kracht verwijderd omdat er geen lig- of passantenplaatsen op commerciële basis worden verhuurd. In Enkhuizen zijn verder 3 bedrijven toegevoegd die winterstallingfaciliteiten bieden en een beperkt aantal ligplaatsen. In Amsterdam is een haven op “inactief” gezet. De ligplaatsen zijn aanwezig maar worden niet meer gebruikt in afwachting van een mogelijke volledige nieuwbouw.

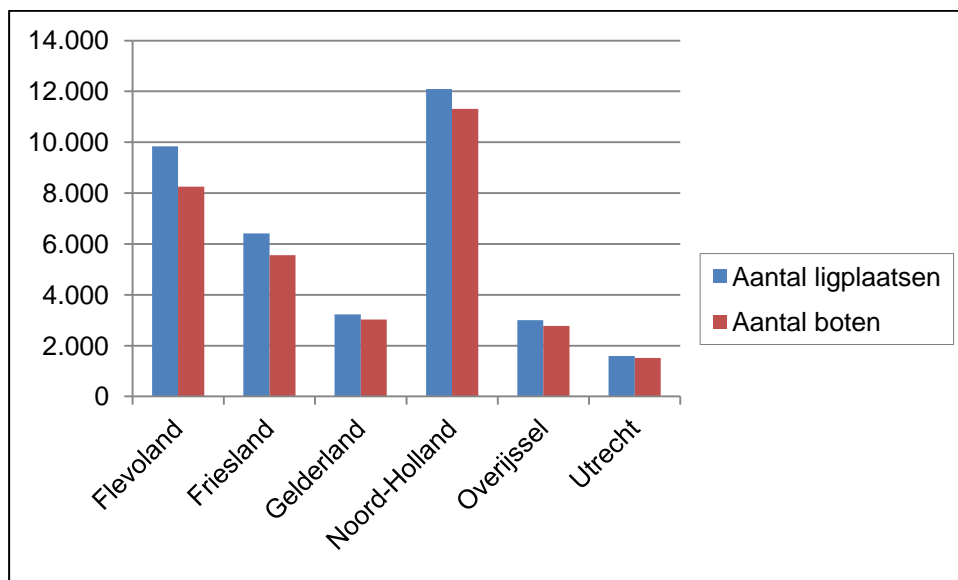
2.2. Verhuur vaste ligplaatsen

2.2.1. Aantal vaste ligplaatsen, aantal boten, bezettingsgraad en wachtlijsten

	Totaal IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Totaal	In %
Aantal jachthavens	242	74	30,6%
Aantal vaste ligplaatsen	36.166	12.097	33,4%
Aantal boten op vaste ligplaatsen	32.419	11.314	34,9%
Gemiddelde bezettingsgraad	89,6%	93,5%	
Aantal schepen op een wachtlijst	3.475	1.837	52,9%
Drukfactor	10%	15%	

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Aantal jachthavens	1	22	39	12
Aantal vaste ligplaatsen	330	3.870	4.992	2.905
Aantal boten op vaste ligplaatsen	270	3.698	4.659	2.687
Gemiddelde bezettingsgraad	81,8%	95,6%	93,3%	92,5%
Aantal schepen op een wachtlijst	0	784	661	392
Drukfactor	0%	20,3%	13,2%	13,5%

In het IJsselmeergebied is de gemiddelde bezettingsgraad gedaald naar 89,6% en dat wordt niet veroorzaakt door de wijzigingen in het bestand zoals aangegeven bij hoofdstuk 2.1.



In het hele IJsselmeergebied staan 3.475 schepen op een wachtlijst voor een ligplaats. Deze groep kan geen of geen passende ligplaats vinden. Afmetingen van de boot, gewenste box en prijs spelen daarbij een rol. De hoogte van de wachtlijst gedeeld door de beschikbare capaciteit wordt 'de drukfactor' genoemd. Hoe hoger de drukfactor, hoe groter het probleem.

Verschillen met monitor 2010

	Totaal IJsselmeergebied			Aandeel provincie Noord-Holland		
	Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010		Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010	
		Aantal	In %		Aantal	In %
Aantal jachthavens	242	0	0,0%	74	0	0,0%
Aantal vaste ligplaatsen	36.166	405	1,1%	12.097	-25	-0,2%
Aantal boten op vaste ligplaatsen	32.419	-506	-1,6%	11.314	-251	-2,2%
Gemiddelde bezettingsgraad in %	89,6%		-2,4%	93,5%		-1,9%
Aantal schepen op een wachtlijst	3.475	-404	-11,6%	1.837	-290	-15,8%

De monitor wordt volgens nagenoeg dezelfde methodiek uitgevoerd als in 1994. In de beginjaren van deze monitor nam het aantal boten in het gebied toe met ruim 500 per jaar. Dit aantal daalde langzaam naar 300, 200, 100 en uiteindelijk + 67 bij de laatste monitor in 2010. De groei was er uit. Nu in 2012 is er voor het eerst sprake van een daling van het aantal boten met ruim 500 ten opzichte van 2010. Ook dit wordt niet veroorzaakt door de wijzigingen in hoofdstuk 2.1. Er is sprake van een negatief saldo. Er verdwijnen meer (gebruikte) boten dan er (nieuwe en gebruikte) boten in het IJsselmeergebied bijkomen. De balans is omgeslagen, dat heeft grote gevolgen en leidt tot onrust. In de afgelopen twee jaar zijn nog 400 extra ligplaatsen op diverse locaties bijgebouwd. Door deze combinatie is de gemiddelde bezettingsgraad gedaald van 92% (2010 gecorrigeerd) naar 89,6%. Voor een gezonde economische exploitatie is volgens HISWA Vereniging een bezettingsgraad van 92% noodzakelijk.

Niet alleen het aantal schepen is afgenomen, ook de wachtlijsten zijn aanzienlijk gedaald (min 11,6%). Men moet zich realiseren dat het om veranderingen gaat in een periode van twee jaar, maar desalniettemin. In hoofdstuk 4, Trends, wordt verder ingegaan op de achtergronden van deze ontwikkelingen.

In onderstaande tabel is te zien in welke delen van het IJsselmeergebied de grootste verschillen zitten.

	Capaciteit			Boten		
	Aantal in 2012	Verschil t.o.v. 2010 Aantal	In %	Aantal in 2012	Verschil t.o.v. 2010 Aantal	In %
IJsselmeer	11.847	105	0,9%	10.270	-129	-1,3%
Markermeer	2.082	7	0,3%	2.047	14	0,7%
Gouwezee	2.543	0	0,0%	2.277	-58	-2,5%
IJmeer	3.469	17	0,5%	3.326	-43	-1,3%
Gooimeer	3.042	-19	-0,6%	2.829	-103	-3,6%
Eemmeer	896	2	0,2%	825	-8	-1,0%
Nijkerkernauw	1.197	7	0,6%	1.150	-16	-1,4%
Nuldernauw	592	0	0,0%	592	0	0,0%
Wolderwijd	2.270	-35	-1,5%	2.085	-82	-3,9%
Veluwemeer	2.917	202	6,9%	2.151	-33	-1,5%
Drontermeer	620	0	0,0%	574	-2	-0,3%
Vossemeer	64	0	0,0%	45	0	0,0%
Ketelmeer	1.785	0	0,0%	1.738	-15	-0,9%
Zwarte Meer	1.668	-10	-0,6%	1.495	0	0,0%
Flevoland binnen	1.174	129	11,0%	1.015	-31	-3,1%
Totaal IJsselmeergebied	36.166	405	1,1%	32.419	-506	-1,6%

Procentueel zijn de meeste boten verdwenen in het Wolderwijd, het Veluwemeer, het Gooimeer en de Gouwezee. Alleen in het Markermeer is het aantal boten iets toegenomen. Er is nooit gericht onderzoek gedaan naar de achtergronden waarom mensen van vaargebied veranderen. In zeer algemene zin vindt of vond er een verschuiving plaats van "binnenwater" naar "groot-water". Dit werd mede veroorzaakt door toename van de gemiddelde scheepslengte en betere voorzieningen aan boord. Schepen werden daardoor zeewaardiger hetgeen invloed had op het vaargebied. Het aantal boten in

het Markermeer en IJsselmeer nam daardoor sinds 1990 verhoudingsgewijs al meer toe dan het aantal schepen in de Randmeren. Als er sprake is van een afname van het aantal schepen zoals nu, dan ligt het dus ook voor de hand dat de Randmeren daar het meeste last van hebben. Dat blijkt ook uit bovenstaande tabel. Op basis van de procentuele verdeling per meer, is het wel opvallend dat de meren met "een waterplantenprobleem" het zwaarst worden getroffen.

Inmiddels is via het Platform jachthavens een onderzoek gestart onder ligplaatshouders die hun ligplaats opzeggen. Gevraagd wordt naar de achtergronden van de opzegging en de nieuwe bestemming van de boot. In hoofdstuk 4 wordt hier ook verder op ingegaan.

Noord-Holland

De gemiddelde bezettingsgraad in Noord-Holland is gedaald met 1,9% naar 93,5%. Gemiddeld is dat nog steeds vrij hoog. Het aantal schepen op een wachtlijst is met 290 gedaald (- 15,8%). Er zijn 251 ligplaatshouders verdwenen, bijna de helft van het "negatieve saldo" in het hele IJsselmeergebied (-506). Flevoland is verantwoordelijk voor de andere 50%. De problemen zitten in een aantal gebieden. In de Randmeren vallen vooral harde klappen in het Veluwemeer, het Wolderwijd en het Gooimeer. Dit zijn allemaal gebieden met een waterplantenprobleem. In het Gooimeer zijn het vooral de Noord-Hollandse havens die ligplaatshouders kwijt raken. Verder daalt ook in het IJmeer en in de Gouwezee het aantal boten. In het IJmeer zit de pijn vooral aan de Flevolandse kant. Uit de WGR-gebieden kan worden afgeleid dat de kop van Noord-Holland ook problemen heeft.

2.2.2. Aantal zeil- en motorboten, lengte van de boot

	Totaal IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Totaal	In %
Aantal boten op vaste ligplaatsen	32.419	11.314	34,9%
Aantal zeilboten	21.714	8.412	38,7%
Aantal motorboten	10.705	2.902	27,1%
Aandeel zeilboten	67,0%	74,4%	
Aandeel motorboten	33,0%	25,6%	
Gemiddelde bootlengte in m	9,68	9,75	

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Percentage zeilboten	97,0%	90,2%	60,7%	73,9%
Percentage motorboten	3,0%	9,8%	39,3%	26,1%
Gemiddelde bootlengte in m	11,3	10,5	9,5	9,0

De gemiddelde bootlengte is ten opzichte van 2010 nagenoeg gelijk gebleven (nu + 2 cm, was + 4 cm in 2010). De nieuwe schepen die er in het gebied bijkwamen waren meestal groter dan "de bestaande vloot". Nu de verkoop van nieuwe schepen stagneert en door makelaars "recente", dus ook grotere schepen worden verkocht, is het verklaarbaar dat de gemiddelde scheeps lengte stabiliseert. De gemiddelde toename van het percentage motorboten gaat langzaam en heeft te maken met de vergrijzing.

Verschillen met monitor 2010

	Totaal IJsselmeergebied			Aandeel provincie Noord-Holland		
	Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010		Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010	
		Aantal	In %		Aantal	In %
Aantal zeilboten	21.714	-715	-3,2%	8.412	-314	-3,6%
Aantal motorboten	10.705	209	2,0%	2.902	63	2,2%
Totaal aantal boten	32.419	-506	-1,5%	11.314	-251	-2,2%
Gemiddelde bootlengte	9,68	0,02	0,2%	9,75	0,03	0,3%

Noord-Holland

Uit de tabellen blijkt o.a. dat er ruim 700 zeiljachten in het gebied zijn verdwenen en er 200 motorboten zijn bijgekomen. In het Noord-Hollands deel zijn ruim 300 zeilboten verdwenen en zijn er 60 motorboten bijgekomen.

2.2.3. Herkomst ligplaatshouders

	Totaal IJsselmeergebied		Aandeel provincie Noord-Holland	
	Aantal	Verdeling in %	Aantal	Verdeling in %
Boten op vaste ligplaatsen	32.419		11.314	
Ligplaatshouders uit Nederland	26.692	82,3%	10.460	92,5%
Ligplaatshouders uit Duitsland	5.327	16,5%	644	5,7%
Ligplaatshouders uit België	106	0,3%	34	0,3%
Ligplaatshouders uit overige landen	294	0,9%	176	1,6%

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Ligplaatshouders uit Nederland	99,0%	88,2%	94,9%	93,5%
Ligplaatshouders uit Duitsland	1,0%	9,7%	3,7%	4,0%
Ligplaatshouders uit België	0,0%	0,0%	0,3%	0,7%
Ligplaatshouders uit overige landen	0,0%	2,1%	1,1%	1,8%

Naast Nederlanders, Duitsers en Belgen zijn in het IJsselmeergebied nog 294 ligplaatshouders afkomstig uit andere landen. Meer dan de helft van de ligplaatshouders uit de categorie 'overige landen', bijvoorbeeld Engelsen, heeft een ligplaats in het Noord-Hollandse deel van het IJsselmeergebied.

Verschillen met monitor 2010

	Totaal IJsselmeergebied			Aandeel provincie Noord-Holland		
	Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010		Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010	
		Aantal	In %		Aantal	In %
Ligplaatshouders uit Nederland	26.692	-481	-1,8%	10.460	-245	-2,3%
Ligplaatshouders uit Duitsland	5.327	-39	-0,7%	644	-17	-2,6%
Ligplaatshouders uit België	106	-10	-8,6%	34	-15	-30,6%
Ligplaatshouders overige landen	294	24	8,9%	176	26	17,3%
Totaal	32.419	-506	-1,5%	11.314	-251	-2,2%

Al gedurende een groot aantal jaren daalt het percentage Duitsers. Dit speelt vooral langs de Friese IJsselmeerkust en in Flevoland. De Belgische ligplaatshouders zitten voornamelijk in het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied. Hun aantal daalt ook. Het percentage overige buitenlanders, en dat zijn vooral Engelsen ("expats"), neemt gestaag toe en bedraagt inmiddels bijna 1%.

Noord-Holland

Het zijn voor een belangrijk deel ook Nederlandse ligplaatshouders die in Noord-Holland verdwijnen. Er komen wat buitenlanders bij. In telefoongesprekken met de havens zijn allerlei landen genoemd, waaronder landen uit Scandinavië (m.n. Zweden en Denemarken). De meeste buitenlandse ligplaatshouders werken in de Randstad.

2.3. Passanten

Passanten zijn de bezoekende boten die tegen betaling in een jachthaven verblijven. Gebruikelijk is dat passanten tijdelijk vrijgekomen of niet verhuurde vaste ligplaatsen gebruiken. Sommige historische havensteden of steden met een bijzonder achterland trekken meer passanten dan het aantal uitvarende ligplaatshouders. Voor deze bezoekers worden speciale plaatsen gereserveerd. Deze plaatsen worden 'specifieke passantenplaatsen' genoemd en worden niet op jaar- of seizoensbasis verhuurd.

Het komt voor dat passanten tegen een speciaal tarief in de vorm van een week- of maandkaart langer in een haven verblijven en niet aan boord slapen. Bij het bepalen van de gemiddelde verblijftijd worden deze "langpassanten" zonder persoonsovernachtingen niet meegeteld.

2.3.1. Aantal specifieke passantenplaatsen

	Totaal IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Totaal	In %
Aantal jachthavens	242	74	30,6%
Aantal vaste ligplaatsen	36.166	12.097	33,4%
Aantal niet verhuurde ligplaatsen	3.747	783	20,9%
Aantal specifieke passantenplaatsen	4.067	1.440	35,4%

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Aantal specifieke passantenplaatsen	0	880	405	155

Noord-Holland

Er zitten in deze tabel geen uitschieters. Het aantal niet verhuurde ligplaatsen is procentueel (nog) relatief laag. In Den Oever zijn aan IJsselmeerszijde geen specifieke passantenplaatsen, maar wel voldoende vrije plaatsen die door passanten kunnen worden gebruikt.

2.3.2. Aantal bootovernachtingen en verblijftijd bezoekende boten

Op het moment dat het monitoronderzoek plaats vindt, zomer 2012, kunnen de havens nog geen gegevens over 2012 opgeven. Daarom wordt standaard gevraagd naar de passantengegevens in het voorgaande jaar. Onderstaande tabel gaat dan ook over 2011.

Gevraagd wordt naar het aantal bootovernachtingen. Een passant (boot) die bijvoorbeeld 2 dagen in een haven blijft liggen, realiseert 2 bootovernachtingen (verblijftijd 2 nachten). De vraag gaat dus niet over het aantal personen aan boord. Die vragen zijn bijvoorbeeld wel gesteld in het onderzoek naar het vaargedrag van watersporters dat een aantal jaren geleden door Waterrecreatie Advies in diverse vaargebieden is uitgevoerd (zie ook rapportage 2010). In 2002 waren er gemiddelde 2,5 personen aan boord van een recreatievaartuig in het IJsselmeergebied (zeilboot, motorboot, platbodem en catamaran)⁶.

	Totaal in het IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Totaal in de provincie	Provinciaal aandeel in %
Aantal jachthavens	242	74	30,6%
Aantal bootovernachtingen in 2011	337.177	143.169	42,5%
Gemiddelde verblijftijd (dagen)	1,4	1,3	

⁶ Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, februari 2003

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Aantal bootovernachtingen in 2011	3.323	76.220	50.756	12.870
Gemiddelde verblijftijd	1,2	1,3	1,4	1,4

In navolgende tabel worden de resultaten gegeven van 2009 en 2011.

Verschillen met monitor 2010

	Totaal IJsselmeergebied			Aandeel provincie Noord-Holland		
	Aantal in 2011	Verschil 2011 - 2009		Aantal in 2011	Verschil 2011 - 2009	
		Aantal	In %		Aantal	In %
Aantal bootovernachtingen	337.177	42.760	-11,3%	143.169	-21.102	-12,8%
Gemiddelde verblijftijd	1,36	0,04	3,0%	1,34	0,06	4,9%

Het aantal bootovernachtingen in het IJsselmeergebied is in 2011 met 11,3% gedaald ten opzichte van 2009. De gemiddelde verblijftijd van passanten in een haven is (weer) iets toegenomen. Als men als passant een haven bezoekt, blijft men dus langer liggen. Een daling van het aantal bootovernachtingen met 11,3% is veel. In ieder geval sinds 2007 daalt het aantal bootovernachtingen in het IJsselmeergebied. Het aantal boten nam tot 2010 toe, terwijl het aantal vaarbewegingen daalde. Nu daalt ook het aantal boten. Het verschil met het aantal bootovernachtingen in 2009 is wel heel erg groot. Het weer in de zomer van 2011 was slecht (zie hoofdstuk 3.2).

Noord-Holland

De gemiddelde verblijftijd stijgt iets, maar is "gemiddeld". Noord-Holland heeft in 2011 net als de anderen ook minder passanten gehad dan in 2009. Een afname van het aantal bootovernachtingen met 12,8% is fors. De oude Zuiderzeestadjes en de Sixhaven in Amsterdam vormen een aantrekkelijk vaardoel, goed voor 42,5% van alle bootovernachtingen in het IJsselmeergebied. Ook de (57) havens langs de Friese IJsselmeerkust pakken een flink deel van het totaal (26,2%).

Met deze gegevens is het mogelijk een schatting te maken van het aantal persoonsovernachtingen aan boord in de jachthavens. Gemiddeld zijn er 2,5 personen aan boord⁷. 143.169 bootovernachtingen van passanten in de Noord-Hollandse havens leveren dus bijna 358.000 persoonsovernachtingen op.

Ook de vaste ligplaatshouders zorgen voor persoonsovernachtingen. Volgens een oud onderzoek in Aalsmeer i.v.m. de heffing van Toeristenbelasting zijn ligplaatshouders gemiddeld 20 dagen aan boord (overnachtingen) in de haven. Dat resulteert in 11.314 (boten) x 2,5 personen gemiddeld x 20 nachten is ruim 565.000 persoonsovernachtingen. Samen resulteert dat in ca. 925.000 persoonsovernachtingen. Dit is exclusief overnachtingen op openbare aanlegplaatsen zoals de Kreupel in het IJsselmeer en de aanlegplaatsen van de Stichting Gastvrij(e) Meren in de Randmeren.

2.4. Winterstalling

	Totaal IJsselmeergebied	Aandeel provincie Noord-Holland	
		Totaal	In %
Aantal boten op vaste ligplaatsen	32.419	11.314	34,9%
Aantal boten buiten op de wal	13.673	4.464	32,6%
Aantal boten binnen in een loods	6.120	1.412	23,1%
Aantal boten dat in het water blijft	10.516	3.996	38,0%
Totaal aantal boten in de winter	30.309	9.872	32,6%
Percentage boten dat in gebied blijft	93,5%	87,3%	

⁷ Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, februari 2003

	Tot het IJsselmeergebied behorend aandeel van de Noord-Hollandse WGR-gebieden			
	Kop van Noord-Holland	West-Friesland	Agglomeratie Amsterdam	Gooi- en Vechtstreek
Aantal boten op vaste ligplaatsen	270	3.698	4.659	2.687
Aantal boten buiten op de wal	70	1.059	2.251	1.084
Aantal boten binnen in een loods	75	507	605	225
Aantal boten dat in het water blijft	150	1.378	1.647	821
Totaal aantal boten in de winter	295	2.944	4.503	2.130
Percentage boten dat in gebied blijft	109,3%	79,6%	96,7%	79,3%

Verschillen met monitor 2010

	Totaal IJsselmeergebied			Aandeel provincie Noord-Holland		
	Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010		Aantal in 2012	Verschil 2012 - 2010	
		Aantal	In %		Aantal	In %
Aantal boten buiten op de wal	13.673	11	0,1%	4.464	39	0,9%
Aantal boten binnen in een loods	6.120	71	1,2%	1.412	51	3,7%
Aantal boten dat in het water blijft	10.516	108	1,0%	3.996	125	3,2%
Totaal aantal boten in de winter	30.309	190	0,6%	9.872	215	2,2%

De winterstalling is eigenlijk stabiel. Na een strenge winter neemt meestal het aantal boten op de wal en in loodsen iets toe. Door de economische crisis worden kosten bespaard en laat een groter aantal mensen zijn boot in de winter in het water liggen. In het voorjaar gaat men er even uit om het onderwaterschip te behandelen ("knippen en scheren").

Door het traceren van meer winterstallingbedrijven is het percentage boten dat in de winter in het gebied aanwezig is, opgelopen naar 93,5% (was 89,4%). Slechts een beperkt deel van de ligplaatshouders zoekt een stallingplaats in het achterland of dicht(er) bij huis.

Noord-Holland

De winterstalling doet het "goed" in Noord-Holland, alleen de loodscapaciteit is op basis van de verhoudingen beperkt. 87,3% van de boten die in de zomer in de havens liggen, blijven ook in de winter. In Friesland is dit 111,8%. Friesland trekt dus extra boten van buiten aan. Het hoge percentage past bij de vele commerciële bedrijven langs de Friese kust die allerlei nevenactiviteiten verrichten zoals reparatie en onderhoud. Dat is ook zo in de Kop van Noord-Holland. In de Gooi- en Vechtstreek en West-Friesland is dat duidelijk minder.

3. Sluizen, sluispassages en het weer

3.1. Sluizen en sluispassages

Het onderzoek naar de ontwikkeling van de watersport geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal boten, ligplaatsen, passanten, bezettingsgraad, etc. Om meer inzicht te krijgen in bijbehorende vaarbewegingen, zijn vanaf 2007 ook de sluispassages in het gebied bijeen gebracht. De passagecijfers zijn afkomstig van de betrokken beheerders. Bij de grotere sluisen wordt beroeps- en recreatievaart apart geteld, bij de kleinere vaak niet. Een deel van de in het overzicht opgenomen sluisen kunnen als toegangspoorten tot het IJsselmeergebied worden gerekend, de overigen liggen in het gebied en geven inzicht in de intensiteit van de vaarbewegingen ter plaatse.



Kaart: Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008. De nummers corresponderen met de sluisen in de tabel op de volgende bladzijde.

Doorvaartmaten basistoervaartnet in Nederland

	Zeil- en motorbootroute			Motorbootroute		
	Categorie	mast- hoogte	diep- gang	Categorie	opbouw- hoogte	diep- gang
Verbindings- water	AZM 	30,00	2,10	AM 	HWJH ¹ : per route beoordelen met minimum 3,40m.	1,50
Onsluitings- water	BZM 	30,00	1,90	BM 	HWJH ¹ : per route beoordelen met minimum 2,75m.	1,50
Onsluitings- water met door- vaartbeperkingen	CZM	komen niet voor, dan normering niet nodig		CM 	2,75	1,40
	DZM			DM 	2,40	1,10

¹) HWJH= „Houden wat je hebt“

Sluispassages in de provincie Flevoland

Nr	Sluisnaam	Plaatsnaam	2007	2008	2009	2010	2011
1	Houtribsluizen	Lelystad	24.123	21.205	21.964	20.494	19.317
2	Roggebotsluis	Dronten	26.703	25.331	25.493	23.792	20.361
3	Nijkerkersluis	Nijkerk	25.812	24.230	25.521	24.945	22.776
4	Zuidersluis	Almere	3.649	3.628	4.323	3.731	3.566
5	Vaartsluis	Almere	2.535	2.512	3.402	3.004	2.918
6	Noordersluis	Lelystad	3.353	3.313	3.688	3.944	4.573
7	Larsersluis	Zeewolde	1.365	1.432	1.514	1.265	1.350
8	De blauwe Dromer	Zeewolde	2.629	2.620	2.882	2.472	2.617
9	Kampersluis	Ketelhaven	2.774	2.748	2.836	2.618	2.555
10	Ketelsluis	Ketelhaven	5.633	5.666	5.712	5.204	5.128
11	Voorstersluis	Kraggenburg	6.578	7.047	6.047	6.206	6.031
12	Friesesluis	Lemmer	5.001	5.284	4.838	5.156	4.887
13	Urkersluis	Urk	2.880	2.936	3.338	3.213	2.988
14	Marknessersluis	Marknesse	5.310	5.662	4.859	4.674	4.860
15	Almere-Haven sluis ¹	Almere	3.000	3.000	3.120	3.110	3.480
			121.345	116.614	119.537	113.828	107.407

Sluispassages in de provincie Fryslân

Nr	Sluisnaam	Plaatsnaam	2007	2008	2009	2010	2011
16	Lemstersluis ²	Lemmer	14.631	15.696	16.220	18.112	18.051
17	Prinses Margrietsluis	Lemmer	27.411	26.463	27.180	26.306	23.377
18	Johan Frisosluis	Stavoren	39.082	39.212	42.013	37.683	37.051
19	Sylroedesluis ¹	Hindeloopen	1.000	1.000	1.100	900	1.200
20	Sluis Workum ²	Workum	13.696	13.894	15.549	³	12.017
21	Sluis Makkum ^{1,2}	Makkum	3.219	3.943	4.500	4.500	3.153
22	Lorentzsluizen	Kornwerderzand	38.127	38.758	41.449	35.325	34.572
23	Linthorst Homansluis	Nijetrijne	26.724	26.979	25.508	25.512	25.051
			163.890	165.945	173.519	148.338	154.472

Sluispassages in de provincie Noord-Holland

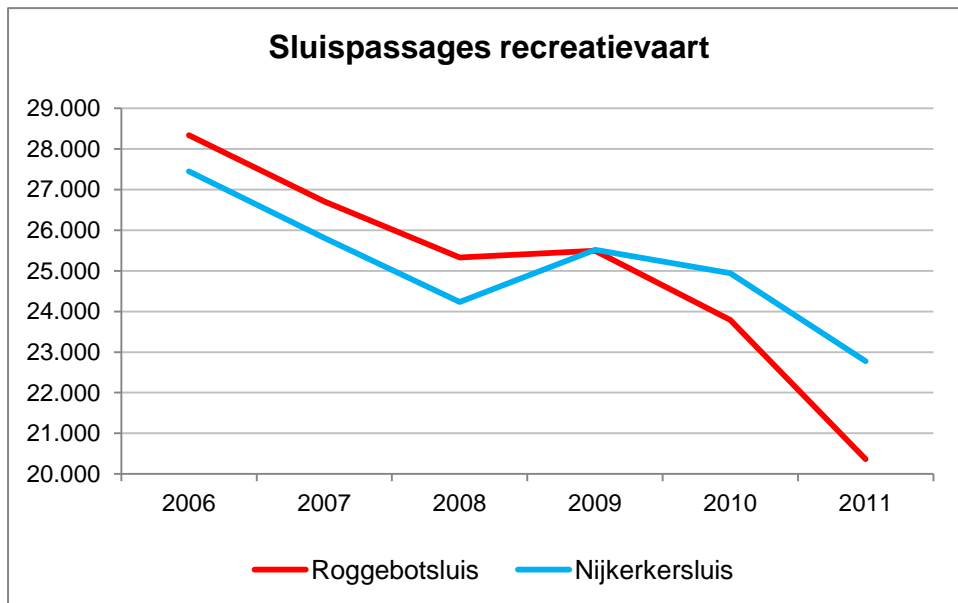
Nr	Sluisnaam	Plaatsnaam	2007	2008	2009	2010	2011
24	Stevensluis	Den Oever	33.364	30.165	26.649	19.729	20.386
25	Stontelersluis ²	Den Oever	244	356	408	318	272
26	Westerhavensluis ²	Medemblik	4.029	4.369	5.110	5.187	4.938
27	Zeesluis Edam ²	Edam	4.064	4.910	6.257	5.366	4.838
28	Kloosterdijksluis ²	Monnickendam	8.393	5.647	6.887	6.994	6.021
29	Grafelijkheidssluis ²	Monnickendam	³	5.645	6.864	7.247	6.134
30	Oranjesluizen	Amsterdam	58.111	56.072	60.028	62.885	51.916
31	Groote Zeesluis ²	Muiden	26.008	25.375	26.587	25.560	22.925
32	Naviduct	Enkhuizen	69.296	66.746	69.749	58.434	55.145
			203.509	199.285	208.539	191.720	172.575

Sluispassages in de provincie Overijssel

Nr	Sluisnaam	Plaatsnaam	2007	2008	2009	2010	2011
33	Sluis Kuinre	Kuinre	4.284	4.058	3.929	3.425	3.287
34	Sluis Blokzijl	Blokzijl	17.305	17.087	18.031	16.684	15.937
35	Arembergersluis	Zwartsluis	11.483	12.093	13.296	11.272	11.447
36	Beukerssluis	Wanneperveen	19.534	19.829	21.341	18.791	18.608
37	Ganzensluis	IJsselmuiden	11.560	11.212	11.090	10.613	10.684
			64.166	64.279	67.687	60.785	59.963

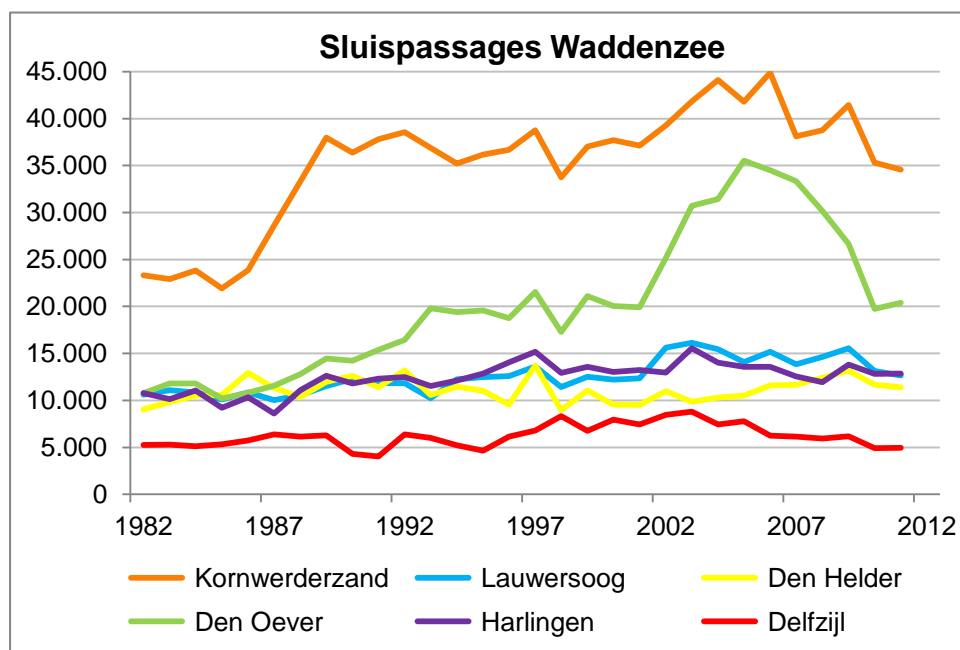
¹ Sluispassages zijn bij benadering² Sluispassages zijn totaal telling, beroepsvaart niet of minimaal³ Onbekend

Net als het aantal bootovernachtingen dalen ook de sluispassages. In verband met een onderzoek naar een nieuwe brug bij Roggebotsluis⁸ zijn voor een langere periode de sluispassages bij Nijkerk en Roggebotsluis in een grafiek samengevat.



De trend is duidelijk. Het aantal sluispassages in de Randmeren is in de afgelopen jaren fors gedaald. Dit is ook besproken met de deelnemers aan het 'Platform jachthavens IJsselmeergebied', waarvan een aantal een haven in het Randmerengebied beheren. De havens in Harderwijk en Zeewolde hebben o.a. aangegeven dat de trend klopt wat betreft de doorgaande toervaart, maar dat door de aanleg van het nieuwe Aquaduct bij Harderwijk het vaargebied voor de vaste ligplaatshouders groter is geworden en daarmee aantrekkelijker voor dagtochten. Door de zandwinning bij Harderwijk neemt de bevaarbaarheid toe. Anderzijds daalt de bevaarbaarheid door de groei van waterplanten.

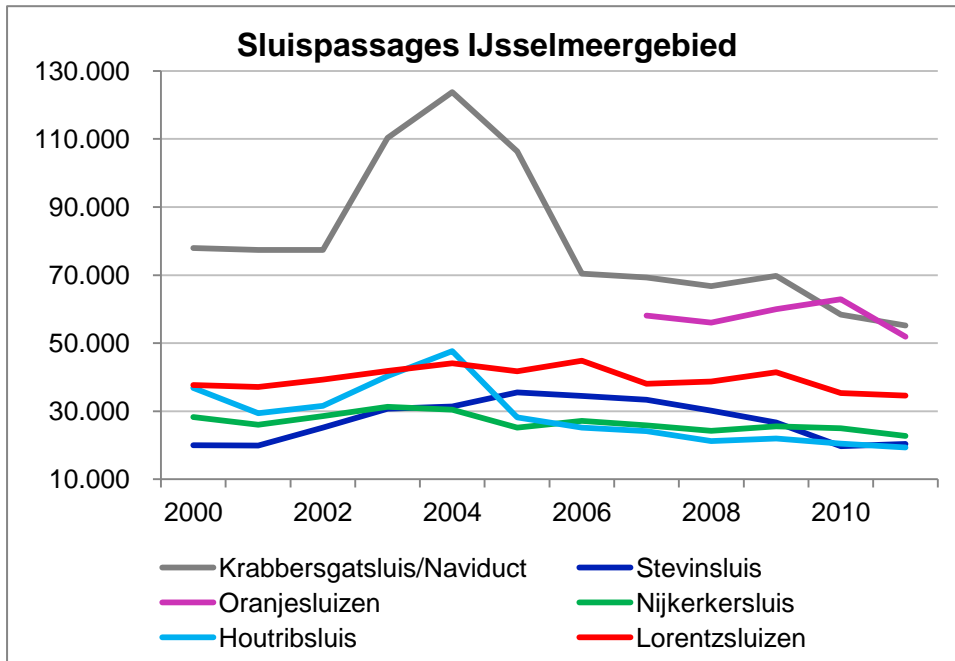
De sluispassages naar de Waddenzee worden vooral beïnvloed door het weer. Als het slecht weer is probeert men zo snel mogelijk de eilanden te bereiken. Dat heeft een negatieve invloed op de overnachtingen in Harlingen. Instabiel weer of een weersverwachting die niet aangeeft wat er verwacht kan worden ("windkracht 3 tot 6 met vlagen en soms een bui") zijn funest voor de watersport op de Waddenzee en ook voor het IJsselmeer. Van 2007 naar 2009 stegen de sluispassages bij Kornwerderzand van ruim 38.000 naar ruim 41.000. In 2010 en 2011 zijn de passages gedaald naar ca. 35.000. Gezien het mooie weer in 2012 zullen de passages wel weer oplopen.



⁸ Een nieuwe brug bij Roggebotsluis tussen de A50 en de N307, Informatie ten behoeve van een te ontwikkelen verkeersmodel, Waterrecreatie Advies, september 2012

De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor het monitoren van de recreatievaart in de havens op de Waddenzee. Volgens de waddenhavens in het 'Platform jachthavens IJsselmeergebied' is het niet zo dat het aantal bootovernachtingen evenredig daalt met de afname van de sluispassages. "Sommigen komen niet omdat het te hard waait, anderen blijven gezellig liggen en gaan niet meer weg". De sluispassages in Den Oever daalden in 2011 ten opzichte van 2009 met 23,5%, terwijl het aantal bootovernachtingen op Texel in dezelfde periode daalde met 4,3%.

Het bijhouden van sluispassages in het IJsselmeergebied, bij voorkeur over een reeks van jaren, geeft belangrijke aanvullende informatie over (de gevolgen van) de ontwikkeling van de watersport, veranderingen in het gebruik en de invloed van het weer.



Bovenstaande grafiek van de belangrijkste "doorgaande routes" in het IJsselmeergebied vanaf 2000 is nieuw. Het Naviduct bij Enkhuizen en de Oranjesluizen bij Amsterdam zijn de drukste sluisen in het gebied. In 2003 is het Naviduct bij Enkhuizen aangelegd. De recreatievaart gaat sindsdien niet meer door de Krabbersgatsluis. De passages in het Naviduct vertonen een opvallende "bult". Ook bij de Houtribsluizen in Lelystad is in dezelfde periode een "bultje" te zien. Volgens Rijkswaterstaat zijn tijdens de bouw van het Naviduct en rond de opening veel mensen even wezen kijken en en/of hebben een rondje gevaren. Daarna is de situatie weer genormaliseerd.

Om een beeld te krijgen van de ontwikkelingen in de Randmeren is de Nijkerkersluis opgenomen. Meer dan de Roggebotsluis geeft de Nijkerkersluis een beeld van de "doorgaande recreatietoervaart".

Uit de grafiek kunnen een aantal trends worden afgeleid. Tussen 2000 en 2011 vertonen de sluispassages naar de Waddenzee (Stevinsluis en Lorentzsluizen) een glooiende "bult". In 2011 zijn beide sluisen weer "terug" rondom het niveau van 2000. Van alle andere sluisen is het aantal passages in het afgelopen decennium gedaald. Er wordt minder gevaren. Dat betreft in ieder geval de toervaart door de Randmeren en de vaart tussen het Markermeer en het IJsselmeer. In hoofdstuk 4.2. wordt hier aan de hand van het aantal overnachtingen van passanten verder op ingegaan.

Noord-Holland

Voor de Stevinsluis bij Den Oever (-23,6%) en het Naviduct bij Enkhuizen (-20,9%) hebben veel minder passages gehad in 2011 dan in 2009. Het is een opvallende daling, ook in vergelijking met bijvoorbeeld de Houtribsluizen in Lelystad (-12,2%) en de Oranjesluizen (-13,5%) bij Amsterdam. Zoals aangegeven vertaalt een daling van de passages zich niet direct in een evenredige daling van het aantal bootovernachtingen van passanten. Texel boekte in dezelfde periode 4,3% minder bootovernachtingen en de Sixhaven daalde ook met minder dan 5%. Als de totale afname van het aantal bootovernachtingen in het Noord-Hollands deel van het IJsselmeergebied 12,8% bedraagt, dan blijkt daaruit dat bijzondere locaties zich gaan onderscheiden van de rest.

3.2. Het weer in 2010 en 2011⁹

2009 was een prachtige zomer volgens de rapportage van 2010 met 300 uur meer zon dan gemiddeld en minder regen. Een mooie zomer heeft meteen invloed op de sluispassages en bijbehorende drukte op het water. Ook de zomer van 2012 was goed, dus de resultaten van 2012 zijn waarschijnlijk weer wat beter dan 2011.

2010

Na mooi weer in maart en april volgde een frisse mei-maand. In juni was het warm en in juli zeer warm, helaas verliep de zomer vanaf 21 juli wisselvallig en kelderde de temperatuur. De maand september verliep vrij normaal.

Lente 2010

Zeer zonnig, droog en een normale temperatuur. Maart en april zacht, mei zeer koel.

Zomer 2010 (juni, juli, augustus)

Warm en zonnig maar ook nat. Eerste helft zomer was warm en zonnig, daarna nat en vrij somber
Juli 2010: zeer warm, zeer zonnig en de normale hoeveelheid neerslag. Augustus 2010: Zeer nat, somber en aan de koele kant De op één na natste augustus in ruim honderd jaar.

September 2010

Vrij koel, aan de natte kant en de normale hoeveelheid zon.

2011

Op een extreem droog en zeer zacht voorjaar met veel zon volgden uitzonderlijk natte, vrij koele en sombere zomermaanden, slechts de laatste 2 weken van september waren grotendeels droog en warm.

Lente 2011

Extreem droog en zonnig, zeer zacht
Droogste en zonnigste voorjaar in tenminste 100 jaar

Zomer 2011 (juni, juli, augustus):

Uitzonderlijk nat, vrij koel en somber
Record natte zomer volgt op record droog voorjaar
Juli 2011: Zeer nat, koel en somber
Augustus 2011: Vrij koel, somber en aan de natte kant

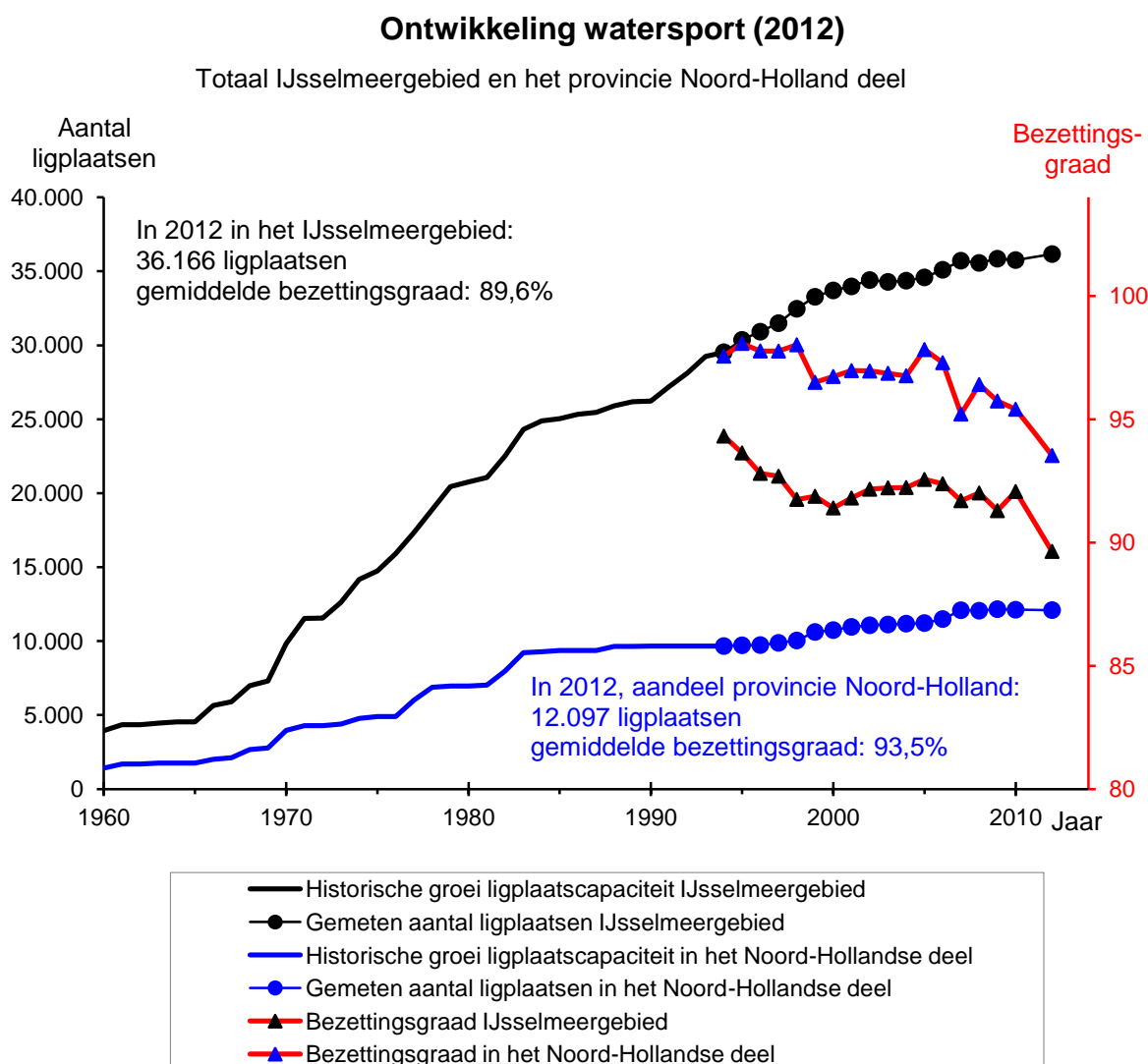
September 2011

Zeer warm, aan de droge en zonnige kant
Het wisselvallige weer, dat zo kenmerkend was voor de afgelopen zomer, hield ook tijdens de eerste helft van september aan. De temperatuur lag daarbij rond of boven het langjarig gemiddelde. De tweede helft van de maand verliep grotendeels droog en rustig. Aanvankelijk lag de temperatuur op het normale niveau voor de tijd van het jaar, de laatste week van de maand verliep met fraai, warm nazomer weer.

⁹ Bron: www.knmi.nl/klimatologie/maand_en_seizoenoverzichten

4. Trends

4.1. De crisis, trends en de gevolgen voor het aantal boten in het gebied



Uit deze rapportage blijkt dat voor het eerst het aantal boten in het IJsselmeergebied daalt. Al een aantal jaren nam de toename van het aantal boten langzaam af met een positief saldo van bijna 70 boten in 2010. Voor het eerst sinds deze monitor begon in 1994 en waarschijnlijk voor het eerst ooit is het aantal boten in het IJsselmeergebied gedaald. Met ruim 20% van alle boten in Nederland, is dit gebied en is deze monitor een belangrijke graadmeter voor ontwikkelingen en trends. Tot nu toe gingen “we” er van uit dat het aantal boten nooit zou dalen. Er was geen “schepenkerkhof”, polyester was onverslijtbaar en uiteindelijk zou elke boot tegen een “acceptabel prijsje” wel weer van eigenaar wisselen. Maar dat beeld is nu achterhaald.

Niemand heeft de huidige economische crisis aan zien komen. Wereldwijd ondervindt iedereen de gevolgen. De effecten zijn nog lang niet te overzien en dat geldt ook voor de (water)recreatiesector. De situatie is anders dan tijdens de (olie)crisis in de 80-er jaren. Ook toen stagneerde de markt, maar herstelde zich vrij snel. In het kader van deze opdracht en een vergelijkbare monitor in het Limburgse Maasplassengebied¹⁰ hebben wij in de afgelopen maanden met meer dan 100 jachthavens gesproken. Zeker bij bedrijven waar de verhuur van ligplaatsen een nevenactiviteit is, leverde dit diepgaande gesprekken op. Gesproken werd met jachtmakelaars, jachtwerven, importeurs, transportbedrijven van schepen, kopers van jachten, slopers van jachten, reparatie- en

¹⁰ Onderzoek ontwikkeling watersport Maasplassengebied, Waterrecreatie Advies, november 2012

onderhoudsbedrijven, zeilmakers, verhuurbedrijven, etc. Vlak voor de oplevering van deze rapportage heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van de provincie Fryslân nog een onderzoek gedaan naar jongeren en watersport¹¹. Daarvoor zijn ook allerlei gegevens verzameld en geanalyseerd. In het volgende hoofdstuk over het veranderend gedrag van watersporters komen we daar op terug.

Uit dit onderzoek blijkt dat er ruim 500 boten uit het IJsselmeergebied zijn verdwenen. In feite zijn er ca. 700 zeiljachten weg en er zijn 200 motorboten bijgekomen. Uit de gesprekken met jachtwerven en importeurs blijkt de verkoop van nieuwe boten zwaar onder druk te staan. Deze bedrijven hebben het erg moeilijk. Er zijn cijfers genoemd waar de verkoop van bekende merken met 80% is gedaald en we hebben werven gesproken die geen nieuwe opdrachten meer hebben en zich noodgedwongen volledig richten op onderhoud of "refits". Bijna iedereen heeft personeel moeten ontslaan en bedrijven draaien op minimum kracht en soms op hun laatste krachten. De situatie is zeer ernstig. Hoeveel nieuwe schepen er nog in Nederland aan Nederlanders of aan buitenlanders worden verkocht is onbekend. Er worden gissingen gemaakt, maar omdat er geen verplichte registratie is, kunnen hierover geen harde uitspraken worden gedaan.

Door de economische situatie en door de vergrijzing komen telkens meer schepen te koop. Een behoorlijk aantal schepen is in de afgelopen (goede) jaren gefinancierd. Nu de banken de teugels aanhalen wordt de financiering van schepen telkens moeilijker. Het bezit van een schip en bijkomende kosten voor stalling en onderhoud brengt niet meer alleen vreugde en blijdschap. Het is ook een financiële last. Veel schepen zijn in bezit van ouderen. Dat blijkt ook uit het onderzoek in opdracht van de provincie Fryslân. Nu de "babyboom" generatie met pensioen gaat, komen er telkens meer schepen te koop. De sector heeft er in de afgelopen decennia alles aan gedaan het varen te vergemakkelijken zodat men ook op hogere leeftijd van de watersport kan blijven genieten. De boegschroef is daar een voorbeeld van, maar ook de rolfook, verbeterde navigatieapparatuur en allerlei andere technische "snufjes" die de zeewaardigheid en het gemak aan boord bevorderen. Ook op het IJsselmeer is een autopiloot inmiddels al een veelgebruikt hulpmiddel. "Tom Tom instellen en die vaart je boot vanzelf naar Noorwegen". Dat is natuurlijk niet helemaal waar, maar de ontwikkelingen zijn wel erg snel gegaan. Voor € 50 heb je in de App Store tegenwoordig een prima navigatieprogramma. Toch houdt het een keer op voor de ouderen en stijgt het aanbod aan schepen, al dan niet in de "stille verkoop". Soms nemen de kinderen het schip over, in ieder geval in gebruik. De band met een schip is wel minder dan vroeger.



Bij gebrek aan een kopersmarkt in Nederland, kijkt men verder. Dankzij internet is de markt veel transparanter geworden en daarmee ook veel groter. In de praktijk blijken relatief veel schepen te worden verkocht naar Scandinavische landen en bijvoorbeeld naar Polen. Er verdwijnen ook schepen naar Engeland. Stalen schepen, waaronder ons historisch erfgoed verdwijnt richting de Franse en Engelse kanalen. Er worden inderdaad in Nederland wat schepen gesloopt. Het staal of de kiel levert nog wat op, een "troostprijs" als een ligplaatshouder zijn liggeld niet meer kan of wil betalen. De "stiefkindjes" op het terrein van een jachthaven. Het is (nog) niet zo dat net als in Engeland in de 80-er jaren, schepen bewust aan land worden gestald omdat een ligplaats in het water te duur is. Hierover is met meerdere jachthavens en grote winterstallingbedrijven gesproken. Het komt wel voor, maar meestal speelt er dan een echtscheiding of heeft men een baan aangenomen in het buitenland en wil het schip (nog) niet verkopen.

In het IJsselmeergebied liggen verhoudingsgewijs veel zeilboten (67%). In het Limburgse Maasplassengebied overheerst het percentage motorboten (66,5%). 56,2% van de ligplaatshouders in het Maasplassengebied komt uit Duitsland. Er wordt aangegeven dat een toenemend aantal Duitse ligplaatshouders na hun pensionering besluit om met de boot een lange vakantie naar het Duitse Merengebied te maken (Brandenburg, Meckelenburg-Vorpommern). Tijdens het werkzame leven te ver weg, nu kan het wel. Ook worden schepen naar het zuid Duitse merengebied verkocht.

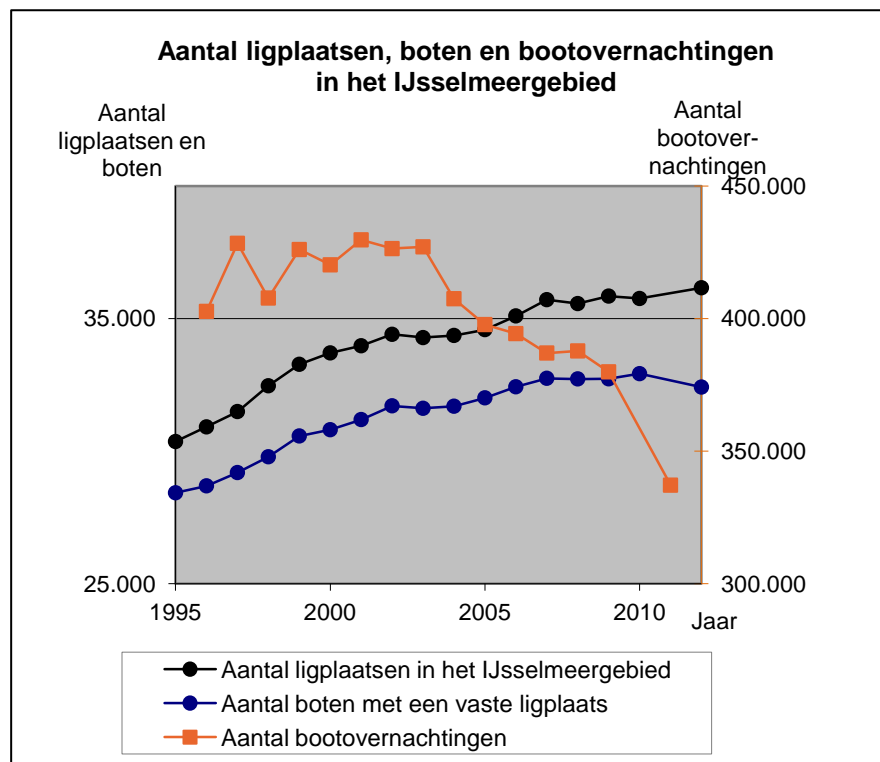
¹¹ Jongeren en watersport, Waterrecreatie Advies, september 2012)

Er verdwijnen ook schepen uit het IJsselmeergebied naar “het achterland”. In het verleden was er een stroom vanuit de merengebieden naar het IJsselmeer, het Deltagebied, de Waddenzee en vervolgens naar de Noordzee. Grotere schepen, hogere mast, diepere kiel, zeewaardiger, → groot water. Het is niet aangetoond, maar er bestaat een vermoeden dat met name de kleinere boten uit het IJsselmeergebied weer teruggaan naar het “achterland”, naar jachthavens in de binnengebieden, naar een ligplaats bij een woning of een al dan niet illegale ligplaats in een sloot of kanaal.

Deze hele problematiek heeft gevolgen voor de sector. Met HISWA Vereniging wordt over deze materie gesproken en Waterrecreatie Advies heeft de deelnemers aan het ‘Platform jachthavens IJsselmeergebied’ gevraagd, vertrekkende ligplaatshouders een lijst met vragen in te laten vullen. Resultaten van dit onderzoek worden in het voorjaar van 2013 verwacht.

4.2. Verandering gedrag watersporters

Aan dit onderwerp is o.a. uitgebreid aandacht besteed in het onderzoek Jongeren en watersport¹². In algemene zin kan worden gesteld dat “het zeilen als sport” terrein verliest en de boot meer een vervoermiddel wordt om van de ene plaats naar de ander te komen. Het zeilen is een onderbreking van de beleving aan de wal. De zeiltocht is ondergeschikt. Ook hier spelen economische motieven. Overnachten in de eigen haven is goedkoper dan ergens als passant overnachten. Dat proces loopt al lang en blijkt ook uit nevenstaande grafiek. Net als de sluispassages in het IJsselmeergebied, daalt het aantal bootovernachtingen al bijna 10 jaar.



Het ankeren neemt toe. Het aantal beschutte ankerplaatsen in het IJsselmeergebied is echter beperkt. Ankeren is daarom ook afhankelijk van het weer.

In 2001 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van het RIZA onderzoek gedaan naar uitvaarpercentages van boten uit jachthavens¹³. Op 7 jachthavens in het IJsselmeergebied (incl. Randmeren) werd van 's morgens 8.00 uur tot 's avonds 20.00 uur het aantal in- en uitvarende boten geteld. Er vonden 4 tellingen plaats in het hoogseizoen (21 juli, 31 juli, 11 augustus en 23 augustus) en een telling in het naseizoen (22 september). Ook op een doordeweekse dag in het naseizoen is op een paar havens nog een telling verricht. De rapportage staat op de website van Waterrecreatie Advies. Dit onderzoek zou een keer herhaald moeten worden.

Het veranderend vaargedrag heeft invloed op jachthavens, op de voorzieningen en faciliteiten in de haven en op “het achterland”. Als de mobiliteit daalt en de boot verandert in een “huisje op het water” van waaruit tochten en activiteiten worden ondernomen, dan speelt het achterland een telkens belangrijkere rol. Als men een bestemming kiest en bereid is passantengeld te betalen, dan moet er ook wat te beleven zijn. Het aantal passanten daalt, maar men blijft wel langer in de havens liggen. De gemiddelde verblijftijd van passanten neemt toe. De gezellige stadjes profiteren, maar ook de eilanden in de Waddenzee. Een haven die wat bijzonders biedt, kan een vaardoel worden. Een dorp van waaruit een attractie kan worden bezocht of een activiteit kan worden ondernomen, zoals een

¹² Jongeren en watersport, Waterrecreatie Advies, september 2012)

¹³ Onderzoek uitvaarpercentages jachthavens IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, oktober 2001

fietstocht, heeft kansen. Leuke winkeltjes, lekker eten, sfeer, een terrasje, loungen, mensen kijken, etc. Havens moeten tegenwoordig wat extra's bieden, de omgeving telt mee.



Lelystad, Bataviahavendagen 2011

In de gemeente Amsterdam liggen ruim 4.000 boten in 52 “jachthavens”. In de grachten liggen naar schatting nog 15.000 bootjes die worden gebruikt om een tochtje mee te maken. Ruim 12.000 boten hebben een vignet en betalen voor het vermaak. In Amsterdam liggen 3 keer zo veel boten als in heel China. Ze maken samen met de rondvaart naar schatting 800.000 motoruren. Elektrisch varen is een belangrijk onderwerp¹⁴. Een tochtje door de gracht, aanleggen, een terrasje pakken, ..., een beleving. Ook de Waddeneilanden profiteren. Ze bieden een “plus”.

4.3. Groei aantal ligplaatsen

Zoals hiervoor gesteld groeit het aantal boten niet meer en het gebruik van de boot daalt. Desondanks worden er nog steeds ligplaatsen bijgebouwd. In de afgelopen 2 jaar, sinds de monitor van 2010 zijn er in het IJsselmeergebied nog ruim 400 ligplaatsen bijgekomen. Hoe kan dat?

Voor een deel betreft het de realisatie van plannen die al bestonden ver voordat de crisis begon. In de praktijk is het niet ongebruikelijk dat er 10 jaar verstrijken tussen planvorming en realisatie. Soms is de natuurwetgeving of een andere vergunningprocedure bij “de overheid” daar debet aan, soms de financiering van het plan. Op dit moment zijn er nog 2 projecten in uitvoering (uitbreiding havens Bunschoten en Uitdam).

Door de veranderende samenstelling van de recreatievloot zijn een aantal havens bezig met het herinrichten en aanpassen van de “boxmix” in de haven. Toch blijkt uit het onderzoek dat de grote uitbreidingen, laat staan de aanleg van nieuwe havens even stil staat. Plannen worden uitgesteld, vervallen of op de lange baan geschoven. De wachtlijst in het gebied is met ruim 10% gedaald. Door natuurlijk verloop, meestal ca. 5 à 10% van de bezetting per jaar, komen er ook bij verenigingen weer ligplaatsen vrij. Sommige commerciële havens hebben te maken met verloop dat niet meer wordt aangevuld. De bezettingsgraad daalt en dat is nieuw. De onrust neemt toe.

¹⁴ Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam, interviews met rederijen en watersportbedrijven over duurzaam vervoer / elektrisch varen, Waterrecreatie Advies, november 2012

Sommige havens hebben meer last van "leegloop" dan anderen. Er zijn altijd al verschuivingen geweest, maar omdat het totale aantal schepen daalt zijn de effecten nu groter. De situatie is niet overal gelijk. Er zijn gebieden waar de bezettingsgraad nog hoog is, maar er zijn ook plaatsen waar tussen jachthavens onderling grote verschillen in bezettingsgraad bestaan. Het is dus niet alleen "de algemene malaise", maar het heeft ook te maken met het geboden product, de kwaliteit en de wensen van de klant. "De watersporter" bestaat niet.

Wij verwachten dat de komende jaren de toename van het aantal ligplaatsen tot stilstand zal komen als plannen die al een aantal jaren "in de pijplijn" zaten, zijn gerealiseerd. "De wal keert het schip". Er zullen nog havens zijn die iets uitbreiden of hun mix aanpassen, maar grote ontwikkelingen zijn voorlopig niet meer te verwachten. Uitzonderingen zijn bijzondere locaties in een waterfront waar een nieuwe haven of passantenplaatsen worden gecombineerd met woningbouw of revitalisatie. Er zijn ook locaties waar industrie of een oude scheepswerf plaatsmaakt voor woningbouw en recreatie. "De krenten in de pap". Ook Waterrecreatie Advies heeft met deze ontwikkelingen te maken, heeft de bakens verzet en richt zich op kansrijke locaties en verdere internationalisering.

4.4. Watersport en overheid

Vanaf 1965 is het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied toegenomen van 5.000 naar 36.000. In de periode dat Waterrecreatie Advies deze monitor heeft gedaan, jaarlijks vanaf 1994 t/m 2010, nam het aantal boten in het gebied gestaag toe, net als het aantal ligplaatsen. In het begin van de monitor met enkele honderden per jaar, langzaam afnemend tot 67 extra boten in 2010. Vanuit deze trendmatige daling van de groei was op enig moment een stabilisatie te voorspellen. Uitbreidingsplannen werden telkens vaker uitgesteld. Daarvoor waren twee belangrijke redenen aan te wijzen:

- a. De vraag naar ligplaatsen nam af. De resultaten van dit monitor onderzoek werden jaarlijks besproken met de deelnemers uit het 'Platform jachthavens IJsselmeergebied'. Deze havens exploiteren bijna de helft van alle ligplaatsen in het gebied en waren door hun aanwezigheid op de bijeenkomsten of dankzij het verslag goed op de hoogte van de ontwikkelingen. Door de resultaten van dit onderzoek ook op onze website te publiceren waren alle havens met plannen in het IJsselmeergebied geïnformeerd of hadden op de hoogte kunnen zijn. Per deelgebied zijn er wel verschillen en dat weegt mee in de besluitvorming of men nog wil investeren.
- b. De Natura 2000 wetgeving heeft het realiseren van plannen complex gemaakt. Er zijn verschillende methoden bedacht om de vermeende nadelige effecten van de groei van de watersport op natuurwaarden te berekenen. Niet alleen het Ministerie van LNV of tegenwoordig EL&I, maar ook Rijkswaterstaat en het RIZA hebben daaraan bijgedragen. Op meerdere plaatsen zijn ontwikkelingen vertraagd en stranden procedures bij de Raad van State. Het waterfront van Harderwijk en de recreatieve verdiepingen uit het IIVR zijn daar schrijnende voorbeelden van. Maar ook de aanleg van havens of uitbreidingsplannen zijn door procedures, bezwaarschriften of onzekerheid bij de vergunningverlener vertraagd.

Overheden gaan er nog steeds van uit dat meer ligplaatsen tot meer boten en dus een grotere kans op verstoring van vogels zal leiden. Sinds 2007 is op basis van dit onderzoek aangetoond dat er weliswaar meer ligplaatsen worden gebouwd, maar dat het aantal vaarbewegingen en de drukte op het water door een gewijzigd vaargedrag af neemt. Het aantal passanten daalt en als logisch gevolg ook het aantal sluispassages. Alleen naar de Waddenzee is de situatie genuanceerder.

Nu voor het eerst ook het aantal schepen daalt, gaat het "dubbel op". Op enig moment zal het bevoegd gezag met deze ontwikkelingen en trends rekening moeten gaan houden. Bij het vervangen van een steiger en de herinrichting van een haven in Enkhuizen zouden 16 extra ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland durft geen Natuurbeschermingswet vergunning te verlenen en verwijst naar het Toetsingskader Jachthavens in het Concept Beheerplan. Beiden, het Beheerplan en het Toetsingskader gaan er (nog) van uit dat elke extra ligplaats tot meer vaarbewegingen en dus meer verstoring leidt. Het aantal passages van recreatieschepen door het Naviduct bij Enkhuizen is gedaald van bijna 70.000 in 2007 naar ruim 55.000 in 2011. Toch moeten voor de 16 plaatsen de mogelijke negatieve effecten op de te beschermen vogelsoorten in het Markermeer en het IJsselmeer worden onderzocht.

De sector verkeert in zwaar weer. Iedereen bezuinigt, saneert en is naarstig op zoek naar kansen. Er verdwijnen banen en de recessie is nog niet voorbij. Het dwingt partijen om samen te gaan werken, anderzijds ontstaat uit "overlevingsdrang" ook een harde concurrentie en beginnen de ligplaats- en stallingtarieven te dalen of stunt men met aanbiedingen en kortingen. De tarieven in Nederland zijn al 1/3 van de tarieven rond de Middellandse Zee, Frankrijk, Kroatië, Griekenland of in Engeland¹⁵. Veel financiële reserves zijn er niet en banken doen moeilijk over (her-)financiering van onroerend goed.

'NIET AANWEZIG'	
8	Palmbomen
7	Betaalbaar
7	'packages' (excursie aanbod)
5	Festival
4	Vernieuwing
4	Accommodatie aan het water, modern en licht ingericht
4	Party boats
4	Waterscooters
3	All inclusive
3	Uitgaan
3	Helder water
3	Uitgaansgelegenheden
2	Levendigheid
2	Luxe
2	Hostels
2	Wellness
2	Warm water
2	Groot zeiljacht met kapitein

	Belangrijk	Niet aanwezig
horeca/uitgaan	36	14
gebiedsmmerken	29	3
watersport	22	0
faciliteiten/activiteiten	17	3
marketing & sales / beeldvorming	12	21
accommodatie	5	9
wie / sociale aspect	4	0

Uit bovenstaand onderzoek onder ruim 700 Windesheim studenten in Fryslân¹⁶ bleek dat de jeugd palmbomen mist. Het klimaat verandert, maar aan die wens kan Nederland voorlopig moeilijk voldoen. De andere opmerkingen geven wel inzicht in kansen. Als Nederland die niet kan of wil bieden, dan hebben we een probleem, want dit zijn wel de watersporters van de toekomst. Andere landen zoals Montenegro staan klaar om de jeugd met een ander soort watersport kennis te laten maken en Scandinavië trekt met een prettig klimaat aan de wat oudere watersporters.

Noord-Holland

Iedereen heeft met deze trends en ontwikkelingen te maken. De watersportsector is kleinschalig en het midden- en kleinbedrijf heeft het moeilijk. Als er geen nieuwe boten worden verkocht, hebben niet alleen de jachtwerften en de importeurs problemen, maar ook een hele lijn toeleveranciers. Minder nieuwe motoren, minder zeilen, minder ..., etc. Er wordt wel meer aandacht besteed aan "de bestaande vloot". Als boten niet kunnen worden verkocht, dan maar wat extra onderhoud om de boot technisch in goede staat te houden. Er deel van de sector profiteert daarvan, of heeft daardoor minder last van de recessie. De (jacht)verhuursector en de zeilscholen klagen niet. Het is opvallend dat in Nederland best veel jongeren leren zeilen. Per jaar worden circa 10.000 CWO-zeildiploma's uitgereikt en dat aantal is stabiel. Wedstrijdzeilen op zich is ook stabiel, maar deze groep is relatief klein. De "massa" die af en toe met een boot gaat varen of een boot heeft en tochtjes maakt, "krimpt". Het aantal bootvakanties is in de afgelopen 10 jaar bijna gehalveerd¹⁷.

De makelaars klagen (net als vissers) maar verkopen nog wel. Prijzen dalen en er verdwijnen schepen naar het buitenland. Er zijn schattingen die er van uitgaan dat het bootbezit in de komende 20 jaar met 20% daalt. Als dat waar zou zijn, ontstaat er een overschot van 36.000 ligplaatsen in Nederland, 200 jachthavens te veel. Het is net als het dreigen met een peilverhoging van 1,50 meter, iedereen is wakker. Het vraagt nu om betere gegevens om de ontstane onrust te kanaliseren. Hoeveel schepen worden werkelijk naar het buitenland verkocht? Hoeveel komen bijvoorbeeld terecht in Fryslân of Noord-Holland "achter de dijken"? Er is gesproken met slopers van boten, maar het aantal boten dat op die manier verdwijnt is nog verwaarloosbaar. Grote winterstallingbedrijven geven aan dat het aantal schepen in de zomer op de wal nauwelijks toe neemt. Er verdwijnen schepen, en het IJsselmeer is daarin niet uniek. Ook in het Deltagebied worden deze signalen inmiddels afgegeven.

HISWA Vereniging heeft geen gegevens over het aantal boten dat er bij komt in Nederland of al dan niet door makelaars naar het buitenland wordt verkocht. Er is geen verplichte registratie van schepen, dus er zal aanvullend onderzoek moeten worden gedaan.

¹⁵ Marina and yachting project Montenegro, evaluation of waterfront opportunities, SWOT analysis, concept development and feasibility (WA Yachting Consultants, October 2012)

¹⁶ Onderzoek onder 700 Windesheim studenten tijdens Introductieweek in Fryslân (EFTI, European Tourism Futures Institute, september 2012)

¹⁷ "Jongeren en watersport, Waterrecreatie Advies 2012, bron NBTC-NIPO Research (CVO)

Uit het onderzoek blijkt verder dat er in Noord-Holland nog 8 havens zijn met uitbreidingsplannen. In totaal gaat het om 1.246 ligplaatsen. Vier van de 8 havens met in totaal plannen voor 1.066 ligplaatsen hebben aangegeven de ontwikkeling van de economische situatie af te wachten en hun plannen uit te stellen. Van de overige 4 havens hebben 3 problemen met het verkrijgen van toestemming of de benodigde vergunningen.

	Aantal jacht-havens	Aantal vaste ligpl.	Bezettingsgraad	Aantal op wacht lijst	Druk-factor	Aantal havens met uitbr. plannen	Aantal ligpl.	Probl. met overheid
Kop van Noord-Holland	1	330	81,8%	0	0%	0		
West-Friesland	22	3.870	95,6%	784	20,3%	2	390	0
Agglomeratie Amsterdam	39	4.992	93,3%	661	13,2%	5	816	1
Gooi- en Vechtstreek	12	2.905	92,5%	392	13,5%	1	40	0
<hr/>								
Noord-Holland	74	12.097	93,5%	1.837	15,2%	8	1.246	1
Gehele IJsselmeergebied	242	36.166	89,6%	3.475	9,6%	25	2.259	6

Behalve de bestaande havens zijn er plannen voor nieuwe havens in Blaricum, Muiden, Hoorn en Oude Zeug. Het aantrekken van investeerders in deze tijd, mede gezien de hier boven aangegeven trends, is lastig. Om te kunnen groeien, moet een (nieuwe) haven een duidelijke meerwaarde bieden ten opzichte van andere havens in de omgeving. Vraag naar ligplaatsen is in de afgelopen decennia vooral ontstaan door toename van de bevolking, de bouw van nieuwe woningen en een popularisering van de watersport. Niet alleen de verkoop van boten stagneert, ook de verkoop van woningen. Het zijn de bijzondere locaties die zich op dit moment nog onderscheiden. Een voorbeeld is de nieuwe NDSM-haven in Amsterdam. Net als de Sixhaven, heeft deze haven een goede verbinding met de binnenstad en het is de nieuwe locatie voor de HISWA te Water. Ook de Bataviyahaven in Lelystad doet het goed bij passanten omdat Bataviastad en de diverse musea langs de kust een meerwaarde bieden. Om bezoekers en ligplaatshouders te trekken of vast te kunnen houden, zullen de jachthavens inclusief omgeving of achterland onderscheidend moeten zijn.

Uit dit onderzoek, in combinatie met gegevens over de Waddenzee (met dank aan de leden in het Platform) blijkt dat de Waddeneilanden relatief weinig last hebben van de gesignaleerde problemen. Het aantal vaste ligplaatshouders was toch al beperkt tot de eilandbewoners. De passanten blijven komen en het weer heeft daarop maar een beperkte invloed. De eilanden en het varen op de Waddenzee bieden een bijzondere beleving die niet door anderen of andere gebieden kan worden geboden. Getij, stroming, de spanning van een oversteek, de (te) volle havens, strand, het loungen in een strandtent, een breed aanbod aan toeristische voorzieningen en goede horeca.

De Waddeneilanden zijn een onderscheidende en spannende bestemming, ook voor jongeren.

Terschelling, kitesurfen voor Paviljoen de Walvis



Niet iedereen zoekt die spanning, sommigen kiezen bewust voor een strandvakantie met gegarandeerd mooi weer aan de Middellandse Zee. Dat zal ook zo blijven. Het leven, eten en drinken in de meeste Zuid Europese landen is een stuk goedkoper dan in Nederland en dat komt de zuinige Nederlander goed uit. In combinatie met de lage vliegtarieven is er een sterke concurrent voor ons watersportproduct bijgekomen. Het watersporten zelf in gebieden als Kroatië en Griekenland begint prijzig te worden. Het liggeld per jaar is inmiddels ruim drie keer zo hoog als in Nederland en de passantentarieven in havens zijn al helemaal niet mis. Dat geldt trouwens ook voor Engeland en mede daarom neemt het aantal Engelse ligplaatshouders toe. Er gaan geruchten, dat door de hoge prijzen weer schepen uit de Middellandse Zee terugkomen naar Nederland. Er liggen niet alleen Nederlanders, maar ook veel Duitsers in de Middellandse en Adriatische Zee.

Tenslotte nog een opmerking over belevingswaarde en landschappelijke kwaliteit. De sector maakt zich zorgen over windmolenplannen langs de Afsluitdijk, in het Markermeer en langs de Houtribdijk tussen Lelystad en Enkhuizen. In een apart onderzoek is aandacht besteed aan de mogelijke effecten¹⁸ en de onrust is groot. Veel groter dan de zorgen over het Deltaprogramma. Daarvan weet of verwacht men dat een verhoging of daling van de huidige streefpeilen met meer dan 10 centimeter zulke grote financiële gevolgen zal hebben, dat die ideeën wel “overwaaien”.



De skyline van Medemblik sinds 2012

¹⁸ Gevolgen windmolenpark Afsluitdijk voor de waterrecreatie, Waterrecreatie Advies, juni 2012

5. Chartervaart en riviercruisevaart

5.1. Traditionele chartervaart en motorchartervaart

Een van de vragen aan de havens uit het onderzoek Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied gaat over het aantal lig- of passantenplaatsen specifiek voor de 'traditionele chartervaart'. De havens hebben samen 587 plaatsen gemeld. Het aantal daalt licht, hetgeen zou kunnen omdat de gemiddelde scheepslengte in de afgelopen jaren is toegenomen. De BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart, doet zelf ook regelmatig onderzoek. In 2011 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de kwaliteit van havens voor de chartervaart in Nederland¹⁹.

Uit het onderzoek is gebleken dat gasten aan boord steeds hogere eisen stellen aan het comfort op de schepen. Dit geldt uiteraard ook voor de havens waar zij komen. De gemiddelde leeftijd van de gasten is hoger dan een aantal jaar geleden. En met de vergrijzing stijgt ook de vraag naar comfort. Op basis van deze ontwikkelingen heeft de BBZ een omschrijving gemaakt van de ideale charterhaven.

Noord-Holland

Enkhuizen en Monnickendam doen het goed, maar in het overzicht komen nog een groot aantal andere Noord-Hollandse havens voor.

Een PDF van het hele onderzoek kan worden gedownload van de website van de BBZ: www.beroepschartervaart.nl.

Haveninventarisatie – 2011

Tabel 3.1 Kwaliteit van de haven

Deze tabel is gerangschikt op de kwaliteit van de haven, op basis van waardering van de faciliteiten.

	havengeld per meter	Toeristenbelasting	overige heffingen	totaal havengeld	Waardering faciliteiten
Lelystad/Bataviyahaven	€ 1,00			€ 30,00	10
Stavoren	€ 0,85	€ 1,00		€ 45,00	8,8
Enkhuizen	€ 0,89	€ 1,42		€ 63,62	8,8
Urk	€ 0,55	€ 0,85	€ 0,50	€ 27,20	8,7
Terschelling	€ 1,10	€ 0,85	€ 0,85	€ 80,60	8,3
Delft	vast bedrag			€ 9,00	8
Alkmaar	€ 0,70			€ 21,00	8
Lauwersoog	€ 1,00	€ 1,00		€ 56,00	8
Harlingen	€ 0,48	€ 0,50	€ 0,48	€ 41,80	7,8
A'dam Oosterdok	€ 1,50			€ 45,00	7,8
Lemmer	€ 0,75	€ 1,00		€ 48,50	7,5
Monnickendam	€ 0,80	€ 1,25		€ 56,50	7,5
Bruinisse	€ 1,60	€ 1,00		€ 74,00	7,5
Leiden	€ 0,78			€ 23,40	7,3
Middelburg	€ 1,56			€ 46,80	7,3
Kampen	€ 0,93			€ 27,90	7,2
Den Oever	€ 1,02			€ 30,60	7,2
Ameland	€ 1,45	€ 1,05		€ 50,80	7
Medemblik	€ 0,96	€ 0,80		€ 29,60	6,9
Makkum	€ 1,00	€ 1,00		€ 36,00	6,9
Hoom	€ 1,30			€ 39,00	6,6
Zierikzee	€ 0,56	€ 1,00		€ 42,92	6,6
Gorinchem	€ 1,15			€ 34,50	6,3
Haarlem	vast bedrag	€ 1,42	€ 7,20	€ 52,27	6,3
Texel Oudeschild	€ 1,08	€ 1,50		€ 71,40	6,3
Elburg	€ 0,47	€ 0,90		€ 37,50	6
Tholen	€ 1,25	€ 0,70		€ 55,70	6
A'dam verlaagde Veemkade	€ 0,69			€ 20,70	5,9
Edam	€ 1,00			€ 30,00	5,7
Hellevoetsluis	€ 0,61	€ 0,65		€ 35,20	5,6
Gouda	€ 0,40			€ 12,00	5,3
Volendam	€ 1,25			€ 27,50	5,3
Muiden	€ 1,10	€ 2,00		€ 85,00	5,3
Mieland	vast bedrag	€ 1,25		€ 57,75	5
Deventer	vast bedrag			€ 56,00	4,3
Harderwijk	€ 1,02			€ 30,60	4
Willemstad	€ 1,08	€ 0,83		€ 33,98	4
Marken	gratis			€ 0,00	3,3
Uithoorn	€ 1,25	€ 0,70		€ 55,70	3
Schiermonnikoog ¹	€ 1,56	€ 1,16		€ 76,96	3
Arnhem	€ 0,73	€ 0,53		€ 35,68	2,7
Huizen	€ 2,22			€ 66,60	1,3
Zaanstad ²	€ 1,10	€ 2,07		€ 86,82	
Goes	onbekend				
Gemiddeld	€ 1,02	€ 1,06		€ 43,89	6,3

¹ Havengeld uit 2009.

² Geen gegevens over faciliteiten ontvangen.

¹⁹ Haveninventarisatie – 2011, Een inventarisatie van charterhavens in Nederland, BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart

5.2. Riviercruisevaart

Sinds 2008 zijn ten behoeve van deze rapportage ook de gegevens van Amsterdam Cruise Port (ACP) over de riviercruisevaart en de motorchartervaart in de provincie Noord-Holland beschikbaar gesteld. In onderstaand overzicht zijn alle havens in de provincie opgenomen die zich op deze markt richten, ook de havens die niet in het IJsselmeergebied liggen²⁰.

Gemeente	Aanlopen motorchartervaart				Aanlopen riviercruise			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Alkmaar	74	124	131	134	75	81	108	105
Amsterdam			1.128	1.110	998	999	1.195	1.360
Den Helder	51	38	36	35	27	21	43	68
Enkhuizen	geen registratie	138	195	211	210	258	193	191
Haarlem	500	176 ¹	220	190	1	0	0	0
Hoorn	64	47	43	46	155	245	342	361
Medemblik	22	36	15	24	22	9	10	17
Zaanstad	95	56	121	120	55	250	124	115
Totaal	806	615	1.889	1.870	1.543	1.863	2.015	2.217

¹ Gedeeltelijke stremming medio maart t/m oktober

Uit de tabel blijkt dat het aantal aanlopen ('calls') van riviercruiseschepen aan Enkhuizen daalt en aan Hoorn flink toeneemt. Dit heeft o.a. te maken met de bereikbaarheid van de steiger voor deze schepen en de afmetingen van de sluis in Enkhuizen. De Krabbersgatsluis is 115 meter lang en het Naviduct 125 meter. De nieuwste riviercruiseschepen hebben een lengte van 135 meter.

Hoewel het aantal "calls" van vaartuigen uit de motorchartervaart schommelingen vertoont, kan worden gesteld dat beide sectoren groeien. All-in tarieven zijn aantrekkelijk en vooral ouderen maken gebruik van de mogelijkheden. Tot nu toe werkt ACP alleen in de provincie Noord-Holland. Zij coördineert de promotie van Noord-Holland voor deze bijzonder sector.

Noord-Holland

Tijdens een symposium van de BBZ in Enkhuizen heeft de Bataviyahaven in Lelystad gevraagd of ze zich aan kunnen sluiten bij ACP. In Lelystad neemt het aantal 'calls' van riviercruiseschepen snel toe. De voorzieningen zijn goed en bussen kunnen bij de boot parkeren (excursies). Bataviastad en verschillende musea liggen op loopafstand. De riviercruisevaart is net als de zeevaart een specifieke markt, waarin vooral buitenlandse rederijen opereren. ACP organiseert bijeenkomsten voor rederijen, touroperators en havenautoriteiten en brengt vraag en aanbod bij elkaar. De trends in deze markt zijn duidelijk. Ook plaatsen als Stavoren en Harlingen krijgen telkens meer schepen op bezoek. Het zou goed zijn als ACP een coördinerende of stimulerende rol gaat vervullen in het hele IJsselmeergebied.

²⁰ Bron: Amsterdam Cruise Port, project "Riviercruise en Motorchartervaart Noord-Holland"

6. Conclusies

In 2010 heeft deze monitor voor het laatst plaatsgevonden. De resultaten gaan dus over een periode van 2 jaar. In de zomer liggen ruim 32.400 boten bij 242 "jachthavens" in het gebied (exclusief boten bij woningen, vakantiehuisjes of in sloten en kanalen). 183 havens beheren 99% van de ligplaatscapaciteit en hebben gemiddeld bijna 200 ligplaatsen.

Voor het eerst sinds deze monitor is gestart (1994), en waarschijnlijk voor het eerst ooit, is het aantal recreatievaartuigen in het IJsselmeergebied gedaald. Deels is de crisis daar debet aan. De omzet van boten in Nederland stagneert, er worden bijna geen nieuwe schepen verkocht en door de vergrijzing komen telkens meer schepen te koop. Makelaars zoeken nieuwe merken en door de internationalisering en het gebruik van websites komen vraag en aanbod in Europa en zelfs wereldwijd steeds sneller bij elkaar. Er worden vooral schepen verkocht naar Scandinavië, Polen, Engeland en de Franse en Engelse kanalen. Ook naar de Zuid Duitse meren verdwijnen schepen. Gepensioneerde Duitsers hebben meer vrije tijd en willen nog wel een keer met de boot naar Oost Duitsland. Er zijn globaal 700 zeiljachten verdwenen en 200 motorboten bijgekomen. Omdat er ook 400 ligplaatsen zijn bijgebouwd, grotendeels al langer lopende projecten, is de bezettingsgraad met 2,4% gedaald van 92% naar 89,6%. De wachtlijsten zijn met 11,6% gedaald. Er dreigt overcapaciteit, hoewel de situatie niet overal vergelijkbaar is. De concurrentie neemt toe, meestal in de vorm van speciale aanbiedingen of "instapkortingen".

Ook het gedrag van de watersporters wijzigt. Dit proces loopt al langer. Watersporters varen minder, men wil vaker en korter op vakantie. Als de meerdaagse voorspelling goed is, gaat men een paar dagen varen. Zeker bij de jeugd, voor zover die nog vaart, worden op zeer korte termijn besluiten genomen. Het aantal passanten in het IJsselmeergebied daalt nu al bijna 10 jaar. Het aantal bootovernachtingen van passanten in 2011 bedroeg 337.177, 11,3% minder dan in 2009. De resultaten van 2012 zijn nog niet bekend, maar de zomer van 2012 was gelukkig beter dan 2011.

De sluispassages vertonen een vergelijkbaar beeld. Het aantal sluispassages daalt, het wordt minder druk op het water. Het aantal dagtochten neemt toe ten koste van meerdaagse tochten. Alleen op de Waddenzee blijft het druk in de havens, mits de weersomstandigheden goed zijn.

Het belang van het varen met een boot als "sport" neemt af. Het wordt meer een vervoermiddel of een verblijfplaats. Havens of plaatsen die interessant zijn als vaardoel, sfeer bieden, winkeltjes, terrassen en restaurantjes, iets leuks in de buurt, "een beleving", onderscheiden zich nu van andere plaatsen. De gemiddelde verblijftijd van passanten in de havens die wat te bieden hebben neemt toe. Gemiddeld is de verblijftijd gestegen van 1,32 nachten naar 1,36 nachten per boot.

Het percentage Duitse ligplaatshouders in het IJsselmeergebied daalt nog steeds licht, nu met 0,7%. Het aantal "overige buitenlanders", niet de Belgen, maar vooral Engelsen neemt toe en bedraagt bijna 1% ("expats").

De winterstalling is stabiel. Zomers liggen 32.400 schepen in het IJsselmeergebied, in de winter 30.300, waarvan ruim 6.000 in loodsen en bijna 13.700 buiten op de wal.

Er zijn nog steeds uitbreidingen en nieuwe havens gepland, maar de meeste havens en investeerders wachten af wat er verder gaat gebeuren. Projecten met ligplaatsen of havens bij woningen liepen altijd goed, maar de woningbouw ligt nagenoeg stil waardoor de financiering niet meer sluitend te krijgen is. Alleen bijzondere locaties blijven over, meestal in of vlakbij Amsterdam.

Noord-Holland

In het Noord-Hollands deel van het IJsselmeergebied (incl. Randmeren) zijn 74 jachthavens (hoofd- en nevenactiviteit) met ruim 12.000 ligplaatsen. Per saldo zijn tussen 2010 en 2012 in het hele IJsselmeergebied ruim 500 boten verdwenen waarvan de helft in Flevoland en de helft in Noord-Holland. Het aantal boten in Fryslân, Overijssel, Gelderland en Utrecht is nagenoeg gelijk gebleven. De meeste boten zijn verdwenen in het Veluwemeer, het Wolderwijd en het Gooimeer. Dit zijn ook de gebieden met een waterplantenprobleem. Verder zijn vooral boten verdwenen uit de Gouwee, Lelystad en de Kop van Noord-Holland. In Noord Holland zijn 314 zeilboten verdwenen en er zijn 64 motorboten bijgekomen. In alle provincies is het aantal boten op wachtlijsten gedaald, in Noord-Holland zelfs met 15,8%. De gemiddelde bezettingsgraad in Noord-Holland is nog vrij hoog, maar zakt.

In 2011 zijn in de Noord-Hollandse havens ruim 143.000 bootovernachtingen geboekt, 42,5% van alle overnachtingen in het hele IJsselmeergebied. Dit is 12,8% minder dan in 2009.

Het weer in 2010 en 2011 was relatief slecht en dit zijn effect op het aantal overnachtingen en op de sluispassages. Ook de sluispassages zijn in genoemde periode verder gezakt. Vooral de Stevinsluis bij Den Oever (-23,6%) en het Naviduct bij Enkhuizen (-20,9%) hebben veel minder passages gehad in 2011 dan in 2009. Er zijn havens die ondanks het feit dat er minder werd gevaren nog steeds veel passanten trokken (o.a. de Waddeneilanden).

Door de economische situatie en de gesignaleerde trends hebben de meeste havens hun uitbreidingsplannen uitgesteld. Vier van de 8 havens met in totaal plannen voor 1.066 van de 1.246 extra ligplaatsen zeggen de economische ontwikkelingen af te wachten en pas te gaan bouwen als de vraag weer toeneemt. Van de 4 andere havens hebben 3 problemen met het verkrijgen van toestemming of de benodigde vergunningen. Er zijn nog plannen voor nieuwe havens in Blaricum, Muiden, Hoorn en Oude Zeug. Al deze plannen zijn gekoppeld aan woningbouw of andere projecten in de omgeving. Omdat de bouw van woningen net als de verkoop van schepen stagneert, zal het lastig zijn om investeerders voor een haven aan te trekken. Havens op bijzondere locaties die een meerwaarde bieden, zijn nog kansrijk. Een voorbeeld daarvan is de nieuwe NDSM-haven die net als de Sixhaven op een goed bereikbare locatie tegenover het centrum van Amsterdam ligt.

Bijlagen:

•	Brief aan de jachthavens	30
•	Kengetallen	
	○ IJsselmeergebied 2012	32
	○ Aandeel provincie Noord-Holland in het IJsselmeergebied 2012	33
	○ Randmeren	34
•	Overzicht vuilwaterstations IJsselmeergebied Noord-Holland	35



Waterrecreatie Advies BV
Bataviahaven 1, 8242 PR Lelystad
T: 0320-218847, F: 0320-281308
BTW nr. 8160 22 148 B01
KvK nr. 39066758
E: info@waterrecreatieadvies.nl
www.waterrecreatieadvies.nl

Bedrijf
T.a.v. Contactpersoon
Adres
Postcode en woonplaats

Lelystad, 11 april 2012
Betreft: Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied

Geachte heer/mevrouw X,

Dit is de 17^e keer dat wij de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeer- en Randmerengebied meten. Wij verzoeken u wijzigingen aan te geven en de passantengegevens van 2011 in te vullen. Vervolgens graag het formulier per mail, fax of in bijgesloten antwoordenvolp terug sturen. Als dank voor uw medewerking krijgt u weer een overzicht van de belangrijkste resultaten van het vorige onderzoek.

Na 16 jaar was er in 2011 voor het eerst geen monitor. Ook wij hebben last van bezuinigingen. Omdat de groei in de watersport door de economische situatie stagneert, hebben de provincies besloten de frequentie van het onderzoek terug te brengen naar één keer per 2 jaar. Het is al bijzonder dat we dit onderzoek mogen doen en het levert een unieke reeks cijfers en trends. Het wordt ook door de deelnemers, door u gewaardeerd, want de spontane respons na 2 mailings steeg naar 80% in 2010! Speciale dank ook aan de jachtwerven, makelaars, importeurs en winterstallingbedrijven voor wie de verhuur van ligplaatsen een nevenfunctie is. Zonder uw gegevens krijgen we geen compleet beeld, dus ook uw medewerking is belangrijk. De resultaten van het onderzoek worden aan het eind van het jaar weer gepubliceerd op onze website.

Navolgend een korte samenvatting van de resultaten van het onderzoek in 2010. Er waren 230 "jachthavens" (hoofd- en nevenactiviteit) en winterstallingbedrijven in, of grenzend aan het gebied. Het aantal boten was ten opzichte van 2009 met 67 gedaald. Er kwamen 185 Nederlandse ligplaatshouders bij en er zijn 118 buitenlanders betrokken. De gemiddelde bezettingsgraad is met 0,5% gestegen naar 91,8%. Het percentage motorboten is weer een fractie toegenomen en ook de gemiddelde scheeps lengte.

De gemiddelde verblijftijd van passanten in jachthavens in het IJsselmeergebied was 1,33 nachten, iets meer dan in 2008. Dat leverde bijna 375.000 bootovernachtingen van passanten op (keer gemiddeld € 95 per dag aan bestedingen bij vooral de middenstand). Het aantal passanten daalde in 2009 ten opzichte van 2008 met 5,1%. Anderzijds nam het aantal sluispassages toe met 4,2%. Volgens de deelnemers aan het Platform jachthavens IJsselmeergebied die deze cijfers met ons evalueren, lag dat mede aan de mooie zomer van 2009. Meer dagtochten en veel schepen voeren in één keer door naar de Waddeneilanden. Vooral Makkum en Harlingen hebben daar last van gehad. De winterstalling was redelijk stabiel, iets meer boten in loodsen en in het water, minder buiten op de wal.

Er zijn verschillen per provincie. In de 5 provinciale rapportages wordt daarop ingegaan (PDF op www.waterrecreatieadvies.nl → Projecten → Marktonderzoek). Overheden willen bij voorkeur meer passanten, verlenging van de verblijftijd, daardoor meer bestedingen en meer werkgelegenheid. Er wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van het vaargebied en in de kwaliteit van voorzieningen. Friesland loopt daarin voorop en het resultaat, verlenging van de gemiddelde verblijftijd en een hogere bezettingsgraad was ook meetbaar. Promotie en imago spelen daarin uiteraard ook een rol.

Wij maken niet vaak reclame voor iets, maar er is een (gratis) app in ontwikkeling over wat er in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee, in de havens en in de directe omgeving, te beleven is. Deze app is in eerste instantie ontwikkeld voor gasten van de chartervaart, maar wordt in de komende maanden verder geoptimaliseerd voor (uw) ligplaatshouders en passanten (zie www.beleefgids.nl).

Waar gaat het heen met de watersport in het IJsselmeergebied en in de Randmeren? Het aantal boten stabiliseert. Er worden vrij veel gebruikte schepen verkocht naar vooral Scandinavië, maar gelukkig komen er hier nog nieuwe schepen bij. Gaan we door de crisis meer varen in eigen land en minder naar het buitenland? Inderdaad meer dagtochten? Het slechte weer van de vorige zomer heeft zijn sporen nagelaten en dat zullen we ongetwijfeld meten.

We zijn blij als u weer even de moeite wilt nemen het formulier in te vullen. Vergeet vooral het aantal bootovernachtingen van passanten niet, indien van toepassing. Het gemiddeld aantal overnachtingen per boot graag afronden op één cijfer achter de komma. Het gaat om passanten die in de haven aan boord verblijven, dus niet om langpassanten die hun boot een aantal weken of langer in de haven achterlaten.

Wederom dank voor uw medewerking aan dit onderzoek. Als de rapportage klaar is, zullen we ook weer een persbericht verspreiden.

Met vriendelijke groet,

Waterrecreatie Advies

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Steensma', written over a horizontal line.

R. Steensma

Bijlage: Vragenformulier 2012

Kengetallen IJsselmeergebied

1. Aantal havens (exploitatievorm):

Gemeente haven(s)	:	27	
Commerciële haven(s)	:	146	
Stichtingshaven(s)	:	14	
Verenigingshaven(s)	:	54	
Rijks- / provinciale haven(s)	:	1	

Totaal	:	242	

2. Recreatievaart:

a. Ligplaatsen:

Totaal aantal beschikbare ligplaatsen	:	36.166	
Gemiddelde bezettingsgraad	:	89,6	%
Aandeel zeilboten	:	67,0	%
Aandeel motorboten	:	33,0	%
Gemiddelde bootlengte	:	9,7	m
Herkomst ligplaatshouders			
	Nederland	:	82,3 %
	Duitsland	:	16,5 %
	België	:	0,3 %
	Overig	:	0,9 %
Aantal schepen op wachtlijsten	:	3.475	

b. Passantenplaatsen:

Aantal niet verhuurde ligplaatsen	:	3.747	
Aantal specifieke passantenplaatsen	:	4.067	
Aantal bootovernachtingen in 2011	:	337.177	
Gemiddeld aantal nachten per boot	:	1,4	

c. Winterberging:

Aantal schepen buiten aan land	:	13.673	
Aantal schepen in loodsen	:	6.120	
Aantal beschikbare plaatsen	:	21.569	
Bezettingsgraad droge stalling	:	91,8	%
Aantal schepen in het water	:	10.516	

d. Uitbreidingsplannen t.a.v. lig- en/of passantenplaatsen:

Aantal havens met uitbreidingsplannen	:	25	
Verwachte / gewenste uitbreiding totaal	:	2.259	ligplaatsen
Aantal gespecificeerd door	:	22	haven(s)
Bezwaren, niet gespecificeerd	:	5	haven(s)
Bezwaren, gemeente / overheid	:	6	haven(s)

3. Zeilende 'traditionele chartervaart':

Aantal lig- en/of passantenplaatsen	:	587	
-------------------------------------	---	-----	--

Kengetallen aandeel provincie Noord-Holland in het IJsselmeergebied
1. Aantal havens (exploitatievorm):

Gemeente haven(s)	:	10	
Commerciële haven(s)	:	36	
Stichtingshaven(s)	:	5	
Verenigingshaven(s)	:	22	
Rijks- / provinciale haven(s)	:	1	

Totaal	:	74	

2. Recreatievaart:a. Ligplaatsen:

Totaal aantal beschikbare ligplaatsen	:	12.097	
Gemiddelde bezettingsgraad	:	93,5	%
Aandeel zeilboten	:	74,4	%
Aandeel motorboten	:	25,6	%
Gemiddelde bootlengte	:	9,8	m
Herkomst ligplaatshouders			
	Nederland	:	92,5 %
	Duitsland	:	5,7 %
	België	:	0,3 %
	Overig	:	1,6 %
Aantal schepen op wachtlijsten	:	1.837	

b. Passantenplaatsen:

Aantal niet verhuurde ligplaatsen	:	783	
Aantal specifieke passantenplaatsen	:	1.440	
Aantal bootovernachtingen in 2011	:	143.169	
Gemiddeld aantal nachten per boot	:	1,3	

c. Winterberging:

Aantal schepen buiten aan land	:	4.464	
Aantal schepen in loodsen	:	1.412	
Aantal beschikbare plaatsen	:	6.300	
Bezettingsgraad droge stalling	:	93,3	%
Aantal schepen in het water	:	3.996	

d. Uitbreidingsplannen t.a.v. lig- en/of passantenplaatsen:

Aantal havens met uitbreidingsplannen	:	8	
Verwachte / gewenste uitbreiding totaal	:	1.246	ligplaatsen
Aantal gespecificeerd door	:	8	haven(s)
Bezwaren, niet gespecificeerd	:	2	haven(s)
Bezwaren, gemeente / overheid	:	1	haven(s)

3. Zeilende 'traditionele chartervaart':

Aantal lig- en/of passantenplaatsen	:	252	
-------------------------------------	---	-----	--

Kengetallen Randmeren (Gooimeer tot en met Vossemeer)
1. Aantal havens (exploitatievorm):

Gemeente haven(s)	:	8	
Commerciële haven(s)	:	31	
Stichtingshaven(s)	:	4	
Verenigingshaven(s)	:	11	
Rijks- / provinciale haven(s)	:	0	

Totaal	:	54	

2. Recreatievaart:a. Ligplaatsen:

Totaal aantal beschikbare ligplaatsen	:	11.598	
Gemiddelde bezettingsgraad	:	88,4	%
Aandeel zeilboten	:	55,6	%
Aandeel motorboten	:	44,4	%
Gemiddelde bootlengte	:	8,7	m
Herkomst ligplaatshouders			
	Nederland	:	86,0 %
	Duitsland	:	12,8 %
	België	:	0,4 %
	Overig	:	0,8 %
Aantal schepen op wachtlijsten	:	1.022	

b. Passantenplaatsen:

Aantal niet verhuurde ligplaatsen	:	1.347	
Aantal specifieke passantenplaatsen	:	928	
Aantal bootovernachtingen in 2011	:	61.613	
Gemiddeld aantal nachten per boot	:	1,6	

c. Winterberging:

Aantal schepen buiten aan land	:	5.023	
Aantal schepen in loodsen	:	1.185	
Aantal beschikbare plaatsen	:	6.784	
Bezettingsgraad droge stalling	:	91,5	%
Aantal schepen in het water	:	3.188	

d. Uitbreidingsplannen t.a.v. lig- en/of passantenplaatsen:

Aantal havens met uitbreidingsplannen	:	9	
Verwachte / gewenste uitbreiding totaal	:	368	ligplaatsen
Aantal gespecificeerd door	:	7	haven(s)
Bezwaren, niet gespecificeerd	:	1	haven(s)
Bezwaren, gemeente / overheid	:	2	haven(s)

3. Zeilende 'traditionele chartervaart':

Aantal lig- en/of passantenplaatsen	:	77	
-------------------------------------	---	----	--

Vuilwaterstations IJsselmeergebied Noord-Holland, volgens www.vuilwater.info

Indien onderstaande gegevens incompleet of achterhaald zijn, graag contact opnemen met:

Stichting Recreatietoervaart Nederland
Contactpersoon: Manon van Meer
Postbus 102
3970 AC Driebergen
Tel.: 0343-524757
E-mail: m.vanmeer@srn.nl

+++++

KLPD Waterpolitie Westerdoksdiijk 2 - 10 1013 AE AMSTERDAM Tel. 020 523 02 30	De Watersport Enkhuizen Havenweg 9 1601 GA ENKHUIZEN Tel. 0228 32 11 27	Jachthaven Naarden Onderwal 4 1411 LV NAARDEN Tel. 035 695 60 50
Stichting Jachthaven Andijk Nieuwehaven 1 1619 JW ANDIJK Tel. 0228 59 30 75	Stichting Jachthaven 't Huizenhoofd Postbus 282 1270 AG HUIZEN Tel. 035 525 86 22	Atalante Scheeps- en Jachtservice Mallegomsteeg 3 1621 BJ HOORN Tel. 0229 21 22 28
WV De Kreupel Koopmanspolder 1 1619 JV ANDIJK Tel. 0228 59 23 50	Gemeentehaven Huizen Energieweg 3 1271 EC HUIZEN Tel. 035 528 12 22 Kanaal: 31	Stichting Jachthaven Hoorn Visserseiland 1622 AB HOORN Tel. 0229 21 52 08
WSV De Broekerhaven Zuiderdijk 1a 1611 MC BOVENKARSPEL Tel. 0228 51 87 98	Watersportcentrum De Zeilbeek Hoogedijk 6-7 1145 PM KATWOUDE Tel. 0299 65 14 63	WSV Hoorn Postbus 206 1620 AE HOORN Tel. 0229 21 35 40
Marina Den Oever Noorderdijkweg 25a 1771 MJ WIERINGERWERF Tel. 0227 51 17 89	Jachthaven Hemmeland Hemmeland 1 1141 LA MONNICKENDAM Tel. 0299 65 55 55 Kanaal: 31	Gemeente Werken Edam/Volendam Postbus 180 1130 AD VOLENDAM Tel. 0299 37 14 77
Compagnieshaven Compagnieshaven 7 1601 ZA ENKHUIZEN Tel. 0228 31 33 53	Fa. Kool & Co Oosterhaven 22 1671 AB MEDEMBLIK Tel. 0227 54 12 65	KNZRV Muiden Westzeedijk 7 1398 BB MUIDEN
KNZR De Buyshaven Flevolaan 6 1601 MA ENKHUIZEN Tel. 0228 31 56 60 Kanaal: 31	Regatta Center Medemblik Vooroever 3 1671 SG MEDEMBLIK Tel. 0227 54 77 81 kanaal: 31	
Havendienst Enkhuizen Havenweg 3 1601 GA ENKHUIZEN Tel. 0228 31 24 44 Kanaal: 12	Jachtwerf Dudink Nijverheidsasweg 17 1671 GC MEDEMBLIK Tel. 0227 54 34 93	
Scheeps- en Jachtwerf Stofberg & Zn Volmolen 2 1601 ET ENKHUIZEN Tel. 0228 31 26 52		

