

Vaart in de Veenkoloniale Toervaart

Een afstudeeronderzoek naar toeristische ontwikkelingsmogelijkheden langs de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica.

In opdracht van:	Herman de Jong Agenda voor de Veenkoloniën, Raadhuisplein 1, 9500 AC Stadskanaal
Datum:	mei, 2010
Naam afstudeerder:	Eloy Visker
1^e docent begeleider:	Ben Helming
2^e docent begeleider:	Gerrie Koopman
Trefwoorden:	toervaart, toerisme, Veenkoloniën, boten, GPS, gebiedsontwikkeling
Projectnummer:	590106

Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeeronderzoek naar de toeristische ontwikkelingsmogelijkheden van de vaarverbinding Zuidlaardermeer - Erica. Met dit onderzoek sluit ik mijn opleiding

Plattelandsvernieuwing af. Dit afstudeeronderzoek dient als toetsing voor mijn bekwaamheid, maar ook tijdens deze opdracht heb ik nog veel kunnen leren over het onderzoeken, het opstellen van een gestructureerd rapport en over mijzelf ben ik een hoop nieuwe dingen te weten gekomen. Ik had niet verwacht dat ik tijdens deze opdracht problemen zou ondervinden van mijn dyslexie, maar het tegendeel bleek het geval te zijn. Kortom, een zeer leerzame afsluiting van mijn opleiding.

Dit onderzoek is tot stand gekomen door de vraag van Agenda voor de Veenkoloniën naar de verdere toeristische ontwikkelingsmogelijkheden met in het vooruitzicht de voltooiing van het traject Erica – Ter Apel.

Mijn dank gaat uit naar Hein Hilarides, voormalig programmamanager bij de Agenda voor de Veenkoloniën, voor het organiseren van een brainstorm met een aantal experts waardoor mijn opdracht gewicht heeft gekregen. Tevens wil ik hem bedanken voor de begeleiding bij deze opdracht. Evenals Herman de Jong, die bij de overname van de functie programmamanager van Hein Hilarides de begeleiding van mijn opdracht voortzette. Daarnaast wil ik Ben Helming en Gerrie Koopman bedanken voor hun begeleiding tijdens mijn afstudeeropdracht, ook toen mijn opdracht iets uitliep. Verder wil ik alle mensen bedanken, die input hebben geleverd aan dit onderzoek: Johan Baltes, projectmanager bij de gemeente Emmen, Karel Geijzendorffer directeur bij de gemeente Veendam, Ton Romeijn, senior projectleider bij de Stichting Recreatietoervaart Nederland, Bert Mansens, regiovertegenwoordiger Groningen/Drenthe bij het watersportverbond en Dirk Jan Lekkerkerker van GPS Activities.

Tot slot wil de volgende mensen bedanken, zij die mij hebben geholpen bij het structuur geven aan mijn opdracht en die mijn sparringpartners werden om de opdracht naar een hoger niveau te tillen.

Wik Blok mijn kantoorgenoot in Veendam. Mijn goede vrienden Max Meijer, Eltjo Vogelaar en Marc Casemier. De moeder van Marc, Hetty Casemier, en mijn tante Eke van Dijk.

En last but not least mijn ouders voor de extra steun en goede zorg tijdens het schrijven van deze opdracht.

Ik hoop dat de uitkomsten van dit onderzoeksrapport een bijdrage zullen leveren aan de verdere toeristische ontwikkeling van de toervaart in de Veenkoloniën.

Eloy Visker

Tolbert, mei 2010

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	v
1. Inleiding.....	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling.....	2
1.3 Onderzoeksvragen	2
1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden	2
1.5 Leeswijzer.....	3
2. Onderzoeksopzet.....	4
2.1 Onderzoekspopulatie	4
2.2 Onderzoeksmethode	4
2.3 Onderzoeksgebied	7
3. De Toervaarder.....	10
3.1 Samenstelling en leeftijd toervaarders.....	10
3.2 Interesses toervaarder	11
3.3 Vaargedrag en planning.....	12
3.4 Uitgaven	13
3.5 Rustdagen	14
3.6 Herkomst toervaarder	14
3.7 Bootverhuur.....	14
3.8 Jachthavens.....	15
3.9 Informatiebronnen	16
3.10 De trends op een rijtje.....	16
4. Toerisme in de Veenkoloniën: De verblijfstoerist	18
4.1 Informatiebronnen	18
4.2 Motieven verblijf & activiteiten	19
4.3 Uitgaven	22
4.4 Algemene trends in toerisme	22
5. De vaarverbinding en haar voorzieningen	25
5.1 De vaarverbinding	25
5.2 Voorzieningen op Microniveau	26
5.3 Voorzieningen op Mesoniveau.....	28
5.4 Voorzieningen op macroniveau.....	29
6. Overige omgevingsfactoren	33
6.1 Cultuurhistorie in een notendop	33
6.2 Imago gebied	33
6.3 Vernieuwende digitale middelen	34
6.4 Beleid.....	36
7. Toeristische gebiedsanalyse	38
7.1 Sterktes	38
7.2 Zwaktes.....	39
7.3 Kansen	41
7.4 Bedreigingen.....	42
7.5 SWOT-matrix	43
7.6 Confrontatiematrix	44
8. Conclusies.....	46

9. Strategisch advies	49
9.1 Advies.....	49
9.2 Strategie: Integrale aanpak	56
9.2.1 <i>De te betrekken partijen</i>	57
9.2.2 <i>Stappenplan</i>	60
9.2.3 <i>Tijdslijn</i>	63
9.2.4 <i>Beoogde resultaten</i>	63
9.3 Hoe komt dit er uit te zien?	64
Slotwoord.....	66
Bronnenlijst.....	67

Samenvatting

Aanleiding en doelstelling

De Veenkoloniën heeft een relatieve zwakke economie. De Agenda voor de Veenkoloniën heeft aangegeven de toervaart als een van de middelen te willen gebruiken om deze economische positie te versterken. Dit onderzoek richt zich op de ontwikkelingskansen van het toerisme langs de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Op dit moment wordt al druk gewerkt aan het herstel van een gedeelte van deze vaarverbinding, het Traject Erica – Ter Apel. Het traject Zuidlaardermeer – Bareveld is al hersteld. Tussen deze twee trajecten worden tevens alle bruggen en sluizen opgeknapt. Het doel van dit onderzoek is het aangeven waar de ontwikkelingskansen liggen ten aanzien van het toerisme langs de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Het tweede doel is het aangeven hoe de toervaarder langer in de Veenkoloniën kan worden vast gehouden.

Hoofdonderzoeksvraag

Waar liggen de kansen in de Veenkoloniën bij het ontwikkelen en versterken van de toervaart langs de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica op het gebied van toerisme en op welke manier en met welke mensen en organisaties kunnen deze kansen optimaal benut worden?

Het onderzoek

Gegevens zijn via een kwalitatief onderzoek verzameld. Dat wil zeggen dat er gebruik is gemaakt van literatuuronderzoek, observatie en interviews. De gegevens zijn vervolgens door middel van een SWOT-analyse geanalyseerd. Na deze analyse hebben nog een aantal toetsende interviews plaatsgevonden met experts uit de praktijk. Dit ter controle om te kijken of de gegevens kloppen. Uit de SWOT-analyse komen met behulp van een confrontatiematrix een aantal ontwikkelingsmogelijkheden gerold. Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn vervolgens de leidraad voor een strategisch advies.

De toervaarder

Dit onderzoek richt zich alleen op de motorboot toervaarder. Zeilboten zijn voor het gebied niet geschikt. Met de toervaarder wordt tevens een bestuurder van een boot bedoeld, die minimaal één nacht buiten zijn eigen thuishaven overnacht. Daarmee worden vaarrecreanten in dit onderzoek uitgesloten.

Het grootste gedeelte van de toervaarders is 50 jaar of ouder. Een aanzienlijk deel daarvan is zelfs ouder dan 65 jaar. Het belangrijkste wat een toervaarder wil is varen. Verder is zijn route voornamelijk afhankelijk van de mogelijkheid tot het doen van boodschappen. Daarnaast zijn rust, ruimte en natuur, fiets- en wandelmogelijkheden, historische stadjes en de variatie in vaarwater zaken die een toervaarder aanspreken. De toervaarder maakte in 2002 gemiddeld een toertocht van 33 dagen en

daarin zijn gemiddeld 7 rustdagen opgenomen. De toervaarder geeft van alle overige toeristen het meeste geld uit (in 2005 was dat 61 euro per dag per persoon). De toervaarder komt voor het gedeelte aan zijn informatie door mond tot mond reclame. Ook zijn de tijdschriften Waterkampioen en Motorboot invloedrijke reclamemiddelen. Daarnaast haalt de toervaarder zijn informatie over het vaarwater uit de Wateralmanak van de ANWB.

De toervaart in Nederland groeit op dit moment 1,5% per jaar en er vindt een verschuiving plaats naar meer motorboten (tegenover zeilboten) en de motorboten worden tevens steeds groter.

De toerist in de Veenkoloniën

Vanwege het aantal rustdagen dat een toervaarder neemt, kan deze op dat moment ook worden gezien als een ‘gewone’ verblijfstoerist. Daarom wordt in dit onderzoek ook gekeken naar wat de huidige toerist onderneemt in de Veenkoloniën. Ook bij de verblijfstoerist in de Veenkoloniën is fietsen en wandelen erg in trek. Tevens zijn de natuur en rust een overeenkomst qua interesse met de toervaarder. Belangrijke trends binnen het algemene toerisme zijn actieve senioren en beleving.

Voorzieningen in de Veenkoloniën

Om te kijken hoe het met het voorzieningenniveau gesteld is in de Veenkoloniën is een inventarisatie gemaakt. Uit deze inventarisatie blijkt dat er veel musea en jachthavens zijn. Maar de inventarisatie laat ook zien dat er weinig aanlegvoorzieningen zijn en bovendien zijn de huidige aanlegvoorzieningen niet functioneel en aantrekkelijk. Ook zijn er niet veel fiets- en wandelmogelijkheden.

Conclusie

Naar aanleiding van de analyse is een aantal ontwikkelingsmogelijkheden aangewezen binnen de Veenkoloniën. Hieruit komt dat het voorzieningen niveau moet worden opgeschroefd. Daarbij gaat het om de aanlegvoorzieningen, de informatievoorziening, de fiets- en wandelmogelijkheden en de horeca aan het water. Daarnaast geeft de cultuurhistorie veel mogelijkheden voor ontwikkeling en brengt het promoten van het gebied via nieuwe digitale middelen naast de promotie zelf, ook nog verbetering van het imago met zich mee. Ook biedt het gebied veel ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers wat uitbreiding van het voorzieningenniveau kan betekenen. Tot slot zijn er verschillende subsidiemogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van de vaarverbinding.

Advies en strategie

Met de bovengenoemde conclusies moet iets worden gedaan. Het advies luidt om dit op te pakken in een integraal project waarbij een stuurgroep met verschillende werkgroepen wordt opgericht. Hieronder volgen de adviespunten.

Verleid de toervaarder aan wal te gaan

Het belangrijkste dat een toervaarder wil is varen en daarom zal deze echt moeten worden verleid om aan wal te gaan. Hierin schiet de vaarverbinding te kort. Aantrekkelijke aanlegvoorzieningen, informatievoorzieningen en het benadrukken van de cultuurhistorie kan hier aan bijdragen.

Stel de cultuurhistorie centraal en maak het visueel

Het is heel belangrijk dat de toervaarder weet dat deze in de Veenkoloniën vaart. In de huidige promotie wordt dat reeds gedaan maar langs de vaarverbinding is hier weinig van terug te zien. Een welkomspoort bij de entree van de Veenkoloniën kan het gevoel van varen in de Veenkoloniën goed versterken. Verder moeten objecten en landschappelijke elementen van het veenkoloniale verleden worden aangeduid. Dit kan bijvoorbeeld door informatieborden of een GPS applicatie.

Verbeter het voorzieningenniveau

Veel van de zwakke punten van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica worden veroorzaakt door het ontbreken van een aantal voorzieningen. Het belangrijkste is dat er meer en aantrekkelijkere aanlegvoorzieningen komen. In dorpskernen moeten kleine passantenhavens (10 tot 15 aanlegplaatsen) komen. Daarbij moeten horecavoorzieningen worden gebouwd. Horecagelegenheden kunnen ook zorgen voor sanitaire voorzieningen, want deze missen tot op heden ook langs de vaarverbinding. Dit is iets wat toervaarders veelal missen langs vaarwater.

In het buitengebied moeten ook een aantal aantrekkelijke aanlegvoorzieningen komen. Daarbij zijn geen uitgebreide voorzieningen nodig. Toervaarders houden erg van de rust en het bieden van deze plekken geeft de vaarverbinding een stukje meerwaarde en een goede naam. Hiervoor zouden de oude wijken (waterwegen haaks op de kanalen) kunnen worden gebruikt. Op deze plekken kan tevens informatie worden aangeboden over het gebied.

Deze informatievoorziening doormiddel van bebording of een GPS applicatie zou op meer plekken langs de vaarverbinding moeten komen. Hiermee wordt de informatie over het cultuurhistorisch verleden bedoeld, maar ook de informatie over wat er in de buurt te doen is.

En tot slot moet het fiets- en wandelnetwerk worden uitgebreid. De toervaarder houdt erg van fietsen en wandelen maar het aanbod in de Veenkoloniën is gering en de afstanden zijn te groot.

Maak toeristische knooppunten

Toeristische knooppunten is geen nieuw idee. Wel wordt in dit rapport geadviseerd om de knooppunten te combineren met passantenhavens in de dorpskernen. De vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica loopt als centrale ader door de Veenkoloniën en is daardoor uitermate geschikt voor deze knooppunten.

Sluit brug- en sluisbeleid op elkaar aan en zorg voor een eenduidig aanmeer- en havengeldenbeleid

Op dit moment worden de bruggen en sluizen in het traject Bareveld – Ter Apel niet op zon- en feestdagen bediend, dat in tegenstelling tot het traject Zuidlaardermeer – Erica. Dit is een bedreiging voor het gehele traject als ook het traject Ter Apel - Erica wordt opengesteld. Verder moet worden gekeken naar een eenduidig beleid op het gebied van liggelden en aanmeerbeleid. Als deze te streng zijn kunnen toervaarders doorvaren naar een aanliggend gebied. Is deze te soepel kan dit problemen geven voor de omgeving.

Ontwikkel eenduidig PR-beleid en gebruik daarbij digitale media

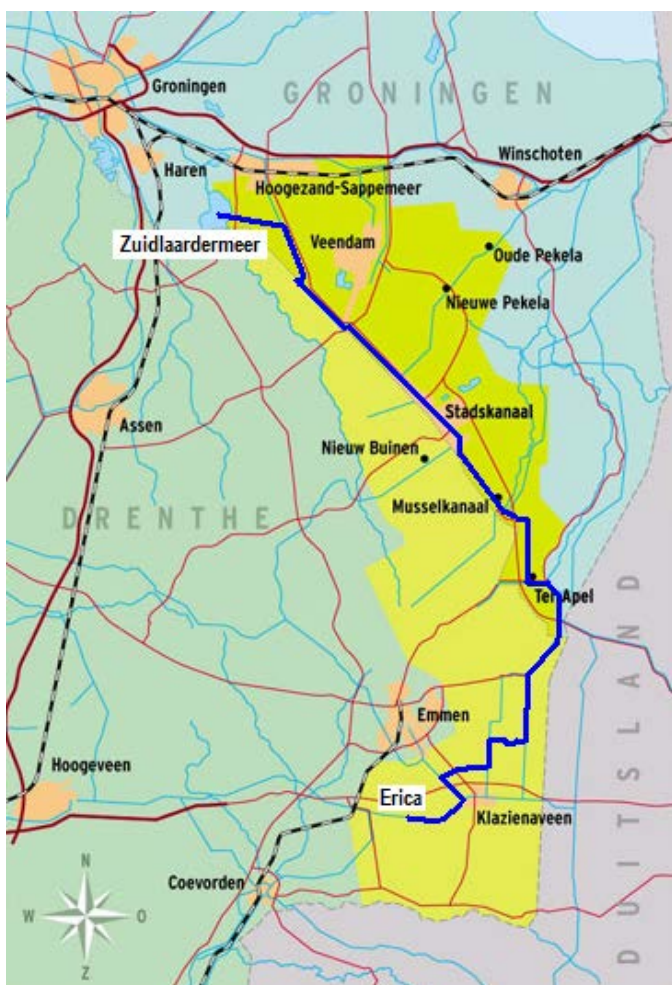
Op dit moment zijn er verschillende vormen van PR voor de vaarverbinding, er zijn verschillende websites voor de verschillende delen. Hierin moet eenheid komen. Het zou goed zijn dat er één centrale website komt voor de vaarverbinding. Daarnaast is het goed voor het imago van het gebied om een nieuwe manier van PR toe te passen. Daarvoor wordt een GPS applicatie voor mobiele telefoons en PDA's voorgesteld. Deze applicatie is vooraf via een website te downloaden. De applicatie geeft coördinaten waarbij informatie wordt gegeven. Als een toevaarder langs een bepaald coördinaat vaart krijgt hij een signaal dat hij hierover informatie kan krijgen.

De middelen moeten worden gezocht in de subsidie- en financieringsmogelijkheden zoals het Investeringsbudget Landelijk Gebied, Interregionale gebiedsontwikkeling, Leader en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Verder zullen de provincies Groningen en Drenthe maar ook de gemeentes in de Veenkoloniën een bijdrage moeten leveren. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden van cofinanciering met ondernemers.

Het project moet worden uitgevoerd in een tijdsbestek van ongeveer twee jaar. Daarmee zal dit project tegelijkertijd met de afronding van het traject Ter Apel – Erica worden afgerond. Zo ontstaat in één keer een zeer aantrekkelijke hoofdvaarverbinding.

Voor het bijhouden van de website en de GPS applicatie en het contact met ondernemers moet (een deel van) de stuurgroep blijven bestaan. Dit kan in een kleinere vorm.

1. Inleiding



1.1 Aanleiding

De Veenkoloniën is een gebied gelegen ten zuidoosten van de stad Groningen, dat doorloopt tot de gemeente Emmen. Het gebied kent een rijk verleden op het gebied van de veenontginning. Met enige kennis van hoogveenturfwinning, zijn veel landschapskenmerken terug te vinden die op deze ontginningshistorie duiden. Alle kanalen in het gebied zijn bijvoorbeeld gegraven voor de afwatering van het veen en de afvoer van de turf. In de tijden van deze turfwinning was het een welvarend gebied. Op dit moment staat het gebied bekend om zijn relatief zwakke economie, wegtrekkende jeugd en het relatief lage opleidingsniveau en de vergrijzing van haar inwoners. De Veenkoloniën staat tevens bekend om de relatief veel landbouwgrond,

akkerbouw en haar lintdorpen (De Nieuwe Veenkoloniën, 2005).

De Agenda voor de Veenkoloniën heeft aangegeven dat ze de toervaart wil gebruiken als één van de middelen om de economische situatie in het gebied te versterken. Dit rapport gaat in op deze ontwikkeling en met name op de versterking van de toervaart in de hoofdvaarbinding Zuidlaardermeer – Erica. Daar is en wordt volop aan gewerkt. Zo is in 2008 het traject Zuidlaardermeer – Bareveld weer bevaarbaar gemaakt, waarbij tevens alle bruggen en sluizen een opknapbeurt hebben gehad. Op dit moment renoveert men langs het traject Bareveld - Ter Apel de bruggen en sluizen. Deze verbinding is al bevaarbaar. Tevens werkt men hard aan het traject Ter Apel – Erica door de bruggen en sluizen te renoveren en geschikt te maken voor de toervaart. Men graaft hier gedeeltelijk een nieuwe vaarverbinding die door het Veenpark in Barger Compascuum zal lopen.

Als in 2012 ook het traject Ter Apel – Erica geopend is, is het gehele traject Zuidlaardermeer – Erica weer bevaarbaar. Tevens ontstaat hiermee een tweede zuidelijke verbinding van het Friese Merengebied met Duitsland. Het plan is dat de vaarverbinding niet alleen als doorvaart naar de Friese Meren of de andere kant op richting Duitsland dient. Het is ook de bedoeling dat de Veenkoloniën de

toervaarder een aantal dagen vast kan houden. De toervaarder moet geprikkeld worden om een aantal dagen in de Veenkoloniën te blijven liggen en activiteiten te ondernemen. Het moet een nieuwe impuls geven aan het toerisme in de Veenkoloniën.

Het belang van de toervaart in de Veenkoloniën ligt niet alleen bij de toervaart zelf. Met de komst van een aantrekkelijke vaarverbinding worden ook de overige vormen van Recreatie en Toerisme gestimuleerd. Verder zal de kwaliteit van het woon- en leefklimaat toenemen voor de bewoners van de Veenkoloniën.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het aangeven waar de ontwikkelingskansen liggen ten aanzien van het toervaart toerisme langs de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Het tweede doel is aangeven hoe de toervaarder langer in de Veenkoloniën kan worden vastgehouden.

1.3 Onderzoeksvragen

Hoofdvraag:

Waar liggen de kansen in de Veenkoloniën bij het ontwikkelen en versterken van de toervaart in de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica op het gebied van toerisme en op welke manier en met welke mensen en organisaties kunnen deze kansen optimaal benut worden.

Deelvragen:

1. Wie is de toervaarder?
2. Welke activiteiten onderneemt de huidige toervaarder/ toerist in de Veenkoloniën?
3. Wat is er al aan voorzieningen langs de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica en haar omgeving?
4. Wat mist er aan voorzieningen voor de toervaarder om deze naar het gebied te trekken en daar vervolgens vast te kunnen houden?
5. Waar liggen de kansen voor het verder versterken en ontwikkelen van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica?
6. Hoe zou de vaarverbinding er uit moeten komen te zien en welke strategie is daarvoor nodig?

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

- In dit onderzoek wordt alleen gekeken naar de hoofdvaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. In een later stadium moeten ook de overige vaarwegen van de Veenkoloniën worden onderzocht. Wel wordt gekeken hoe de gehele Veenkoloniën kunnen bijdragen tot het “vasthouden” van de toervaarder.
- Alleen de motorboot toervaarder wordt in dit onderzoek besproken.
- Dit rapport sluit aan op de reeds aanwezige toeristische visie van de Veenkoloniën, ‘Verleg je grenzen in de Veenkoloniën; toeristische visie Veenkoloniën’ (2009).
- Het advies wordt gedaan op basis van het uitgangspunt dat voor de stimulering en ontwikkeling van toerisme een integraal project wordt gestart dat voortborduurt op reeds afgesloten projecten en aansluit op huidige projecten.
- In een brainstormsessie voorafgaand aan dit rapport is vastgesteld dat de volgende punten centraal moeten staan in dit onderzoek: Internet, vernieuwende PR technieken, nostalgie, voorzieningen niveau, eenheid rondje, contrast, gebiedsoverschrijdend kijken en de interesses van de toervaarder (Deze punten zijn aangedragen door gebiedsexperts tijdens de brainstormsessie, zie hoofdstuk 2).

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk begint in hoofdstuk 2 de uitleg over de onderzoeksopzet. In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet wie de toervaarder is, dit is het eerst hoofdstuk van de inventarisatiefase. Hoofdstuk 4 geeft een beeld van wat de toerist in de Veenkoloniën onderneemt. In hoofdstuk 5 is een inventarisatie gemaakt van de aanwezige voorzieningen die worden onderverdeeld in verschillende niveaus. Dan wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de overige omgevingsfactoren die de onderzoeker van belang acht. De analysefase wordt gevormd door hoofdstuk 7 gebiedsanalyse en door hoofdstuk 8, de conclusie. De laatste fase van dit onderzoeksrapport is het advies en de analyse, dit komt aan bod in hoofdstuk 9. Het rapport wordt afgesloten met een discussie die in het slotwoord staat vermeld. Uitleg over de verschillende fases volgt nu eerst in hoofdstuk 2, Onderzoeksopzet.

2. Onderzoeksopzet

Hoofdstuk 2 gaat in op de manier waarop dit onderzoeksrapport tot stand is gekomen. Daarbij wordt ingegaan op de onderzoekspopulatie, onderzoeksmethode en de wijze waarop het onderzoeksgebied is onderverdeeld.

2.1 Onderzoekspopulatie

De onderzoeker richt zich op de toervaarder. Hiermee wordt bedoeld een toerist die per boot het gebied binnenkomt en die minstens eenmaal overnacht buiten zijn eigen vaste ligplaats. Dat betekent dat de vaarrecreant wordt uitgesloten. Een vaarrecreant is iemand die vanuit zijn thuishaven dagtochten onderneemt en aan het einde van de tocht weer terug keert naar deze plek. Deze keuze wordt bepaald doordat de gehele vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica niet geschikt is als dagtocht. Bovendien wordt er in dit rapport gekeken naar de mogelijkheden om de toervaarder langer vast te houden in de Veenkoloniën. Deze vaarrecreant komt niet via het water het gebied binnen maar zal op een andere manier het gebied binnen zijn gekomen en wordt daarom niet in dit onderzoek opgenomen. Tot slot is de toervaarder in dit onderzoek uitsluitend de bestuurder of bezitter van een motorboot. Zeilboten zijn vanwege de smalle waterwegen, de lage (vaste) bruggen en diepgang niet geschikt voor dit vaarwater.

2.2 Onderzoeksmethode

Dit rapport komt tot stand door een kwalitatief onderzoek. Dat wil zeggen dat gebruik is gemaakt van literatuur, observatie en (toetsende) interviews. Bij de observatie is gekeken naar de vaarverbinding zelf, daarbij is gekeken naar de gesteldheid van de vaarverbinding en de voorzieningen die direct langs het water liggen. De toetsende interviews zijn bedoeld om de gegevens die via literatuur zijn verzameld te controleren op juistheid. Daarbij worden de resultaten aan de geïnterviewde experts getoond en krijgen deze gelegenheid op- en aanmerkingen te plaatsen. Indien nodig worden toevoegingen of veranderingen gedaan in de gegevens.

De gegevens die de onderzoeker verzameld heeft, worden vervolgens door middel van een SWOT-analyse omgezet in een advies. Voor de SWOT-analyse is gekozen omdat zo duidelijk verbanden kunnen worden aangetoond en op deze manier systematisch naar een degelijk advies kan worden toegewerkt.

De onderzoeker heeft gekozen voor een dergelijk kwalitatief onderzoek omdat er over de Veenkoloniën en de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica al veel data beschikbaar zijn.

Dit rapport is grofweg onder te verdelen in drie fasen. De eerste fase is de inventarisatie, fase 2 is de analyse en in de laatste fase geeft een advies strategie.

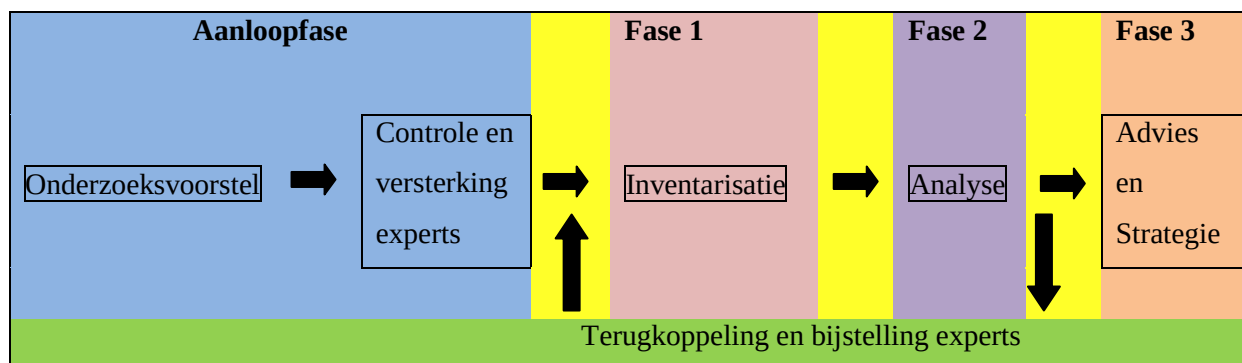
Vooraf

Voorafgaand aan deze drie fases staat een aanloopfase. In deze aanloopfase is een onderzoeksvoorstel opgesteld. Deze is vervolgens tijdens een brainstorm met verschillende experts besproken en versterkt. In bijlage I staat een overzicht van de deelnemende experts. Tijdens deze brainstormsessie is vastgesteld dat de volgende punten centraal moeten staan in dit onderzoek:

- Moderne PR mogelijkheden zoals Internet, SMS en GP(R)S
- Nostalgie
- Voorzieningenniveau
- Eenheid rondje
- Contrast
- Gebiedsoverschrijdend kijken
- Interesses toervaarder

Deze aandachtspunten zullen in de verschillende fases van dit rapport veelvuldig aan bod komen. Hieronder is een schema te zien van onderzoeksofbouw met haar verschillende fases. Vervolgens wordt elke fase afzonderlijk toegelicht.

Tabel 2.1 Onderzoeksofbouw



Fase 1: De inventarisatie

Deze eerste inventariserende fase bestaat uit een aantal onderdelen. Het doel van de inventarisatiefase is het in kaart brengen van de volgende onderdelen:

1. De toervaarder
2. De verblijfstoerist in de Veenkoloniën
3. De vaarverbinding en haar omgeving en voorzieningen

4. Overige omgevingsfactoren

In het eerste onderdeel zal worden ingegaan op de volgende aspecten met betrekking tot de toervaarder: leeftijd, vaargedrag, rustdagen, interesses, bootgegevens, uitgaven en herkomst. Ook wordt inzicht gegeven in route keuzes, de omgevingsfactoren die van invloed zijn op deze routekeuze, de reden voor het bezoeken van dit gebied en de trends op het gebied van toervaart. Deze gegevens worden via deskresearch in kaart gebracht. Achteraf worden deze gegevens getoetst aan experts door middel van interviews.

Het volgende onderdeel zal een beeld schetsen van de verblijfstoerist in de Veenkoloniën. Een toervaarder toont veel overeenkomsten met een verblijfstoerist. Daarom is het goed te achterhalen waar de interesses liggen van de verblijfstoerist in de Veenkoloniën. Ook deze gegevens zijn via deskresearch verkregen.

Het derde onderdeel van deze eerste fase is het in kaart brengen van de reeds aanwezige voorzieningen die in meer of mindere mate zorgen voor de aanwezigheid van de toervaarders in de Veenkoloniën. In deze stap is het belangrijk om op basis van de juiste criteria voorzieningen in kaart te brengen om vervolgens in fase twee uitspraken te kunnen doen over het ontbreken van fysieke voorzieningen, de mate van functionaliteit en aantrekkelijkheid van de bestaande voorzieningen. Met functionaliteit bedoelt de onderzoeker in dit geval: de mate waarin de voorzieningen aansluiten op de wens en het gebruik van de toervaarder. De criteria zijn tot stand gekomen naar aanleiding van het profiel van de toervaarder dat in hoofdstuk 3 aan bod komt. Via waterkaarten, gemeentewebsites en de gouden gids is een overzicht van de voorzieningen samengesteld. Aan de hand van het profiel van de toervaarder wordt vervolgens een fieldstudy gedaan en door middel van observatie wordt de aantrekkelijkheid en de functionaliteit vastgesteld. Het profiel van de toervaarder biedt de mogelijkheid om door de ogen van de toervaarder te kijken. De criteria komen aan bod in paragraaf 2.3 Onderzoeksgebied.

Om een volledig beeld te krijgen van het onderzoeksgebied is nog een aantal andere omgevingsfactoren van invloed op het onderzoeksgebied en de toervaarder, deze komen aan bod in het vierde onderdeel. Deze vier vormen samen fase één en geven de input voor de tweede fase, de analyse fase.

Fase 2: Analyse

Met de afronding van de inventarisatiefase zijn veel waardevolle gegevens verzameld. In deze tweede fase worden deze gegevens geanalyseerd. Op basis van de informatie die over de toervaarder bekend is geworden kijkt de onderzoeker naar het gebied. De onderzoeker zoekt hier verbanden tussen de vraag- en aanbodkant. Vooral de interesses van de toervaarder spelen daarbij een grote rol, maar ook de routekeuzes zijn belangrijk. Dit wordt gedaan in een toeristische gebiedsanalyse.

De uitkomsten van de inventarisatiefase komen als sterktes en zwaktes terug in deze analyse. Aan de hand van deze sterktes en zwaktes kijkt de onderzoeker naar de kansen en bedreigingen. Maar ook

daarvoor wordt literatuur geraadpleegd en worden door middel van interviews met experts deze elementen aangevuld en getoetst. Met de sterktes, zwaktes en kansen en bedreigingen in beeld wordt de SWOT-matrix worden ingevuld. Deze vier elementen worden vervolgens in een confrontatiematrix met elkaar gematcht. Aan de hand van deze confrontatiematrix worden de ontwikkelingsmogelijkheden vast gesteld. De analyse eindigt met een conclusie waarin deze ontwikkelingsmogelijkheden voor de vaarverbinding worden genoemd. Hoe optimaal gebruik kan worden gemaakt van deze ontwikkelingsmogelijkheden beschrijft de onderzoeker in de laatste fase: advies en de strategie.

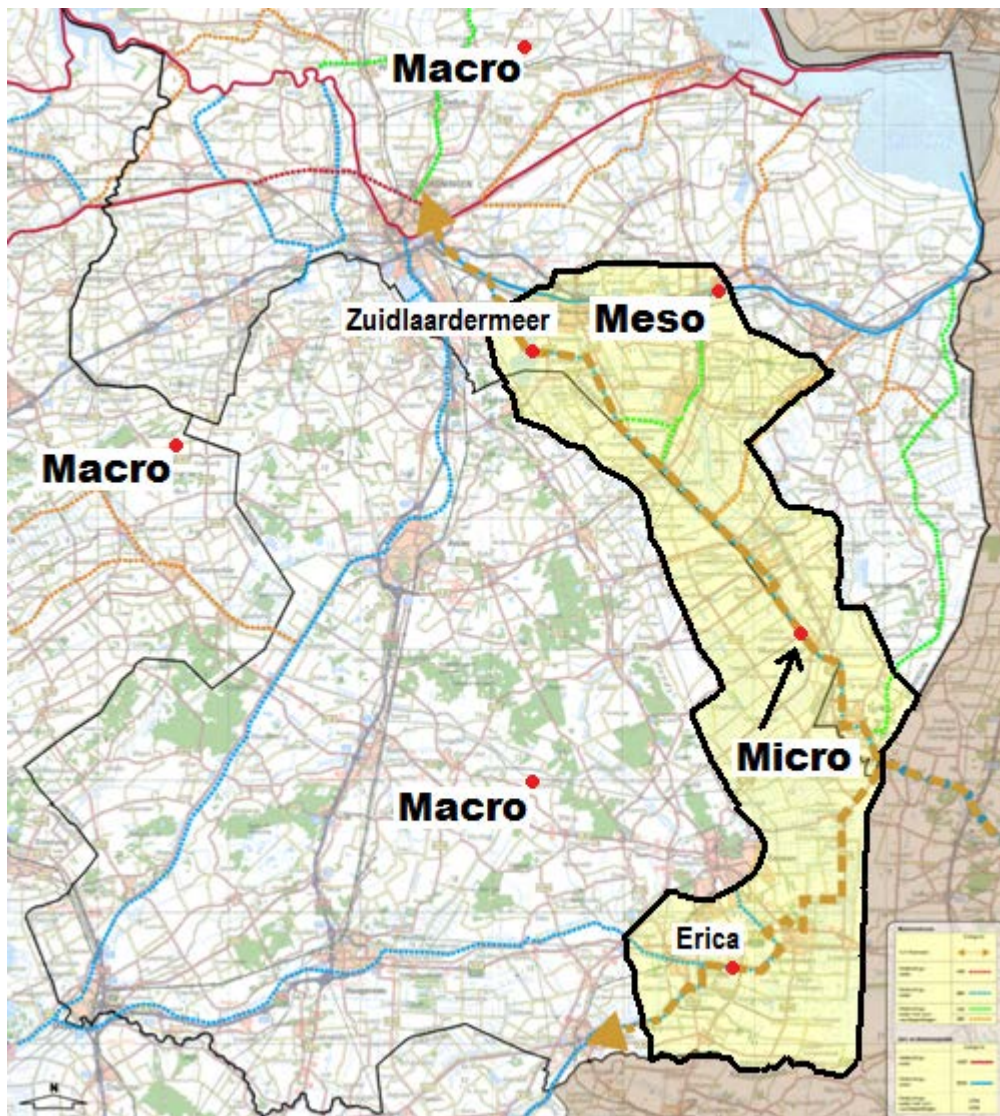
Fase 3: Advies en Strategie

De onderzoeker bepaalt op basis van de SWOT-analyse en de daaraan gekoppelde confrontatiematrix welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn. Dat zijn de kansen waarmee de vaarverbinding optimaal in de markt gezet kan worden. Eerst zal een beschrijving volgen van deze ontwikkelingsmogelijkheden, dan volgt een strategie voor deze ontwikkelingsmogelijkheden en vervolgens worden ontwikkelingsmogelijkheden via een kaart en beeldmateriaal visueel gemaakt. Ook deze fase maakt gebruik van enig aanvullend literatuur en internet onderzoek.

2.3 Onderzoeksgebied

In de Veenkoloniën geldt de vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer en Erica als hoofd vaarverbinding. De verschillende kanalen gaan in een relatief rechte lijn van het noorden (provincie Groningen) langs de provinciegrens naar het Zuidoosten (provincie Drenthe). Deze hoofdvaarverbinding is het uitgangspunt van dit onderzoek. Het is echter niet voldoende om alleen in te zoomen op deze vaarverbinding, er zijn veel voorzieningen buiten deze fysieke vaarverbinding die van invloed zijn op de toervaarder die naar het gebied komt en ook op de toervaarder die daar juist niet komt. Deze voorzieningen worden in dit rapport tevens onder de loep genomen. De voorzieningen worden in drie niveaus onderverdeeld: micro, meso en macro. Zoals te zien in figuur 2.2.

Figuur 2.2 Het onderzoeksgebied opgedeeld in drie niveaus



Microniveau

Met het microniveau wordt de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica met de bijbehorende kade bedoeld. Op dit niveau zijn een aantal voorzieningen in kaart gebracht: supermarkten, horeca, aanlegmogelijkheden, jachthavens en fiets- en wandelmogelijkheden met het startpunt aan het water. Uit het Alterra onderzoek 'Recreatietoervaart; 9 jaar later' (2002) blijkt de aanwezigheid van supermarkten een belangrijke factor is in de routekeuze van de toervaarder. Ook blijkt uit dit onderzoek dat fietsen en wandelen een populaire bezigheid is onder toervaarders. Daarom vindt de onderzoeker dit ook van belang om mee te nemen in de inventarisatie. De fiets- en wandelmogelijkheden zullen geen voorwaarde zijn van de toervaarder om gebied te bezoeken. Dit geldt ook voor horeca en aanlegsteigers maar de onderzoeker acht dit belangrijke voorzieningen waarmee de toervaarder in het gebied kan worden vastgehouden. Bert Mansens,

regiovertegenwoordiger van het watersportverbond beaamt dit. Aanlegvoorzieningen en horeca kunnen immers dienen als een uithangbord voor de toervaarder het gebied in te gaan. Ook jachthavens hoeven geen voorwaarde te zijn voor een toervaarder, maar een jachthaven biedt de mogelijkheid tot het vullen van de watertank aan boord, het afvoeren van het afvalwater en er zijn sanitaire voorzieningen aanwezig. Deze voorzieningen zijn volgens Bert Mansens van belang voor de toervaarder. De resultaten worden in een tabel op een rij gezet waarbij een beoordeling wordt gegeven over het wel of niet voldoende aanwezig zijn van de voorzieningen.

Mesoniveau

Met mesoniveau bedoelt de onderzoeker de Veenkoloniën. Op dit niveau zijn de voorzieningen in kaart gebracht die er aan bijdragen de toervaarder binnen de Veenkoloniën vast te houden. Onder deze voorzieningen verstaan we: musea, de overige jachthavens en dagattracties.

Macroniveau

Op macroniveau wordt gekeken naar voorzieningen en activiteiten die van invloed kunnen zijn op de toervaarder om naar het gebied te komen of hun toervaart af te stemmen op deze voorzieningen en activiteiten. Daarbij wordt gekeken naar aangrenzende gebieden. Onder macroniveau vallen de provincies Groningen, Drenthe, Friesland, Overijssel en ook de Duitse districten Emsland en Grafschaft Bentheim, gelegen in de deelstaat Niedersachsen. Zij behoren tot aanliggende gebieden die van invloed zijn op de toervaart, aangezien dit één van de twee zuidelijke verbindingen is met Duitsland. Het macrogebied wordt op deze manier begrensd, omdat gebleken is dat toervaarders in een bepaald gebied voor het merendeel afkomstig zijn uit een buurtprovincie (Recreatietoervaart; 9 jaar later 2002). Een andere voorwaarde voor het wel of niet opnemen van een bepaalde voorziening is dat deze per boot, per fiets, lopend of per openbaarvervoer bereikbaar is.

3. De Toervaarder

Alvorens uitspraken kunnen worden gedaan over de kansen voor de vaarverbinding Zuidlaardermeer - Erica, en daarmee voor een groot deel van de Veenkoloniën, is het belangrijk inzicht te krijgen in de toervaarder. Om dit inzicht te krijgen is gebruik gemaakt van reeds aanwezige informatie en onderzoeksrapporten.

Voor deze paragraaf is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van het rapport Recreatietoervaart; 9 jaar later van het Alterra Research Instituut voor de Groene Ruimte (2002). Het rapport schetst een algemeen beeld van de toervaarder en daarnaast onderzoekt het de redenen die ten grondslag liggen aan de keuze van de regio waarin een toervaarder vaart. Het rapport 'Recreatietoervaart; 9 jaar later' onderzocht 11 deelgebieden, één van de deze deelgebieden wordt omschreven als het Gronings-Drents kanalen gebied. Omdat de karakteristieken van dit deelgebied vrijwel volledig overeenkomen met de vaarverbinding Zuidlaardermeer - Erica is het zeer aannemelijk dat de statistieken eveneens overeenkomen. Verder onderscheidt het rapport een viertal verschillende toervaarders: zeilers op groot vaarwater, zeilers op meren en plassen, motorbootvaarders op meren en plassen en motorbootvaarders op rivieren en kanalen. Uiteraard is voor dit onderzoek alleen deze laatste doelgroep van toepassing. Helaas is geen dergelijk uitgebreid onderzoek recenter verschenen daarom onderbouwd de onderzoeker deze gegevens met recentere statistische toerisme cijfers van Toerdata Noord uit de rapporten: Toerisme in Cijfers (2009) en Consumentenonderzoek toerisme (2005). Ook maakt de onderzoeker gebruik van de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008-2013 van de Stichting Recreatietoervaart Nederland en van de kennis van de heer A. Romeijn, senior projectleider bij Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN).

3.1 Samenstelling en leeftijd toervaarders

Leeftijd

De leeftijd van de toervaarder is een belangrijk gegeven voor dit onderzoek. De leeftijd van een toervaarder bepaalt in grote mate de fysieke toestand van de toervaarder en de mogelijkheden van deze toervaarder. De toervaarder wordt steeds ouder. Het grootste deel van de motorboottoervaarders zijn 50plussers. De gemiddelde leeftijd van een motorboottoervaarder was in 2002 55 jaar. De huidige trend van de actieve senioren (Toeristische Visie Veenkoloniën) bevestigt dat deze gegevens nog steeds van toepassing zijn.

Voor het Gronings-Drents kanalen gebied is deze gemiddelde leeftijd aanzienlijk hoger, namelijk 60 jaar. Het is zelfs zo, dat 33% van respondenten van het Alterra onderzoek (2002) ouder is dan 65 jaar.

Samenstelling

De meeste motorboten hebben 2 tot 3 personen aan boord. Gemiddeld over alle motorboottoervaarders in de onderzoeksgebieden is het aantal opvarenden 2,6. (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002) Viervijfde gedeelte van het aantal boten in het Gronings-Drents kanalen gebied heeft 2 personen aan boord, het gemiddelde is 2,2 (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.2 Interesses toervaarder

De belangrijkste interesse van een toervaarder is zijn boot en het varen. Waar de toervaarder heen gaat is een secundaire reden om te varen. De primaire reden van het varen is de tijd doorbrengen op de boot en het varen zelf. Het bezoeken van een bepaald gebied is vooral een excuus om te kunnen varen (Bert Mansens, regiovertegenwoordiger watersportverbond). Bij het bezoeken van een bepaald gebied zijn wel een aantal beweegredenen aan te geven, de belangrijkste zijn: de variatie in vaarwater en de aanwezigheid van historische stadjes. Daarna volgt de aanwezige natuur en het landschap. Redenen die minder van belang blijken te zijn in de verschillende onderzochte regio's, zijn: de mogelijkheid om andere watersportactiviteiten te ondernemen, het volgen van een uitgezette route en de mogelijkheid om droog te vallen (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Deze laatste reden is overigens niet van toepassing op het onderzoeksgebied. Droogvallen is in de Veenkoloniën niet mogelijk. De redenen dat de motorboottoervaarders het Gronings-Drents kanalen gebied opzoeken heeft te maken met de volgende 6 redenen (in afnemende waardering): rust en ruimte, natuur en landschap, wandel- en fietsmogelijkheden, gevarieerd vaarwater, oude stadjes en dorpjes en men is bekend/vertrouwd met de regio (Recreatietoervaart; 9 jaar later). Alterra 2002). Daarbij is het goed om te weten dat het merendeel van de toervaarders fietsen aan boord heeft. Dat blijkt ook uit de hoge waardering van de wandel- en fietsmogelijkheden. Dit wordt bevestigd door Bert Mansens, regiovertegenwoordiger van het watersportverbond. Hij schat, dat tweederde deel van de toervaarders fietsen aan boord heeft.

Redenen die in het Gronings-Drents kanalen gebied nauwelijks meespelen in het zich bevinden in deze regio zijn achtereenvolgens: het volgen van een uitgezette route, vertier voor kinderen, het ondernemen van andere watersportactiviteiten en het ontbreken van bruggen en sluizen (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.3 Vaargedrag en planning

Belangrijk is om te weten hoe een toervaarder zijn reis plant en hoe zijn vaargedrag eruit ziet. Hieronder worden de doelregio's, dagtrajecten en duur van de toertochten besproken.

Doelregio's

De meeste toervaarders hebben een bepaald punt waar men heen wil varen. Dit wordt aangeduid als doelregio. Ver weg de belangrijkste doelregio binnen de twee provincies waarin de Veenkoloniën is gelegen is de gemeente Groningen. In de provincie Friesland zijn de Friese meren de belangrijkste doelregio van het Noorden (en van Nederland). Overijssel heeft nauwelijks doelregio's (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002) en van de Duitse districten zijn helaas dergelijke gegevens niet beschikbaar. Bert Mansens, regiovertegenwoordiger van het watersportverbond voegt daar aan toe, dat de toervaarder op de eerste plaats gewoon wil varen, een doel regio is minder belangrijk. Zolang de toervaarder maar op zijn boot is.

Opmerkelijk is dat het Gronings-Drents kanalen gebied veelal wordt aangegeven als doelregio. Dat betekent dat de toervaarder dit als einddoel ziet van zijn reis. Ten opzichte van 1993 is de functie van doelregio wel afgenomen maar in 2002 wordt de regio nog steeds voor het grootste deel aangegeven als doelregio (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

De belangrijkste doelregio binnen de Veenkoloniën is de gemeente Emmen. Verder zijn de gemeenten Veendam, Stadskanaal en Vlagtwedde op kleinschalig niveau doelregio's. Aan de zuidwest kant van de vaarverbinding worden de Drentse gemeenten Aa en Hunze en Borger-Odoorn niet aangegeven als betreffende doelregio's (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Dagtraject

Kenmerk van een motorbootvaarder is dat deze veelal op doortocht is en niet aan een bepaald gebied gebonden is. Het dagtraject van deze toervaarder wordt voor het grootste deel bepaald door de mogelijkheid om boodschappen te doen. Ook de aanwezigheid van de historische stadjes en dorpjes is bij het dagtraject in het algemeen mede bepalend voor de keuze van een dagtraject (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Zeer opmerkelijk is dat in het Gronings-Drents kanalen gebied de toervaarder zijn dagtraject nauwelijks laat bepalen door de aanwezigheid van tankmogelijkheden en recreatievoorzieningen/attracties. Bert Mansens, regiovertegenwoordiger heeft hiervoor de verklaring dat de meeste boten een aantal dagen kunnen varen op een tank en zoals eerder genoemd gaat het de toervaarder primair om het varen en secundair om het gebied.

Ook is het goed voor dit onderzoek te weten dat de aanwezigheid van sluizen en bruggen nauwelijks meespeelt in de keuze van het dagtraject. De toervaarder hier laat zijn dagtraject vooral bepalen doordat het de kortste route is richting de bestemming, men bekend is met de route en vanwege de natuur en het landschap. (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002)

Duur van de toertocht

Dat het bij motorboot toervaarders vooral 50 plussers zijn blijkt wel uit het feit dat deze toervaarders gemiddeld een toertocht van 33 dagen maken. De huidige trend van meer en kortere vakanties gaat voor de deze toervaarder duidelijk niet op, wel blijft de toervaarder langer aan wal (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

In het Gronings-Drents kanalen gebied is de duur van de toertocht echter significant hoger. De toervaarders hier maken gemiddeld een toertocht van maar liefst 56 dagen in 2002. Ook hier verklaart het feit dat er relatief veel ouderen in het gebied varen de duur van de relatief lange toertochten (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.4 Uitgaven

Waar de meeste gegevens van het Alterra rapport niet snel of significant veranderen is dat wel het geval met de uitgaven. Om een indruk te geven van de uitgaven worden hieronder de cijfers genoemd. Wel kan iets worden gezegd over het uitgavenpatroon van toervaarders. In hoofdstuk 4, paragraaf 3 staat in de laatste tabel aangegeven hoeveel een toervaarder totaal per dag per persoon uit geeft. Telt men de onderstaande gegevens bij elkaar op dan mag worden gesteld dat ten opzichte van 2002 in 2005 de uitgaven zijn toegenomen. Het belangrijkste gegeven van deze tabel is dat verhoudingsgewijs de toervaarder (samen met hotelbezoeker) het hoogste uitgaven patroon heeft van de verblijfstoeristen.

Dagelijkse boodschappen en (recreatieve) uitgaven

Volgens het Alterra onderzoek wordt er gemiddeld 7 van de 10 dagen inkopen gedaan door motorboottoervaarders. In 2002 bestede motorboot toervaarders gemiddeld 23,9 euro per dag aan dagelijkse boodschappen, het Gronings-Drents kanalen gebied ligt 0,20 euro onder dit gemiddelde bedrag (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Gemiddeld werd er in 2002 10,14 euro uitgegeven aan recreatief winkelen door motorboot toervaarders, in het Gronings-Drents kanalen gebied was dit beduidend hoger met 16,23 euro per dag. Als het gaat om uitgaven aan cultuurbezoek wordt er gemiddeld 1,22 euro uitgegeven op een dag, echter is dat in het kanalen gebied 0,38 euro per dag (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Aan brandstof en scheepvaartartikelen geeft de toervaarder in het Gronings-Drents kanalen gebied beduidend minder uit dan het landelijk gemiddelde. In 2002 gaf deze toervaarder 5,25 per dag uit aan deze zaken. Dit tegenover een algemeen gemiddelde van 12,86 euro per dag (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.5 Rustdagen

Ook het aantal rustdagen van de motorbootvaarder in het Gronings-Drents kanalen gebied wijkt duidelijk af van het gemiddelde. Gemiddeld neemt de toervaarder van een motorboot 7 dagen rust, in het Gronings Drents kanalen gebied zijn dat gemiddeld 13 dagen. Dit is zeer waarschijnlijk te relateren aan de eerder genoemde lange duur van een toertocht in dit gebied (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.6 Herkomst toervaarder

Uit het Alterra onderzoek blijkt dat de toervaarders voornamelijk komen uit de omringende provincies. De toervaarders in het Gronings-Drents kanalen gebied zijn voor het grootste gedeelte afkomstig uit: Friesland, Zuid-Holland en Overijssel. Maar ook uit de rest van Nederland zijn redelijk wat toervaarders aangetroffen. Het aandeel van de Groningers en Drentenaren in het gebied is relatief klein (5% en 7%), maar als dat wordt vergeleken met hoeveel toervaarders uit Groningen en Drenthe in de overige onderzoeksgebieden zijn aangetroffen, kan je concluderen dat deze groep veelal in 'eigen' vaarwater blijft. Deze groep toervaarders is niet heel groot (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

In het onderzoek van Alterra in het Gronings-Drents kanalen gebied heeft 95% van de boten een vaste ligplaats in Nederland, de overige 5% van de boten is afkomstig van een vaste ligplaats uit Duitsland (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

3.7 Bootverhuur

Niet elke toervaarder in dit onderzoek heeft een eigen boot. Ook een toervaartboot is te huur. Omdat dit onderzoek alleen de meerdaagse toervaarder betreft en omdat de Veenkoloniën alleen per motorboot te bevaren is, betreft de genoemde bootverhuur alleen kajuitmotorboten.

Ondanks dat het totaal aantal verhuurbedrijven en bootverhuurders in Noord-Nederland in 2008 is afgenomen is het aantal verhuurdagen van kajuitmotorboten met 14,6% gestegen ten opzichte van

2004. Ook het totaal aantal overnachtingen op kajuitzeil- en motorboten is in 2008 met 13,3% gestegen tot 409.000 dagen (Toerisme in cijfers, Toerdata Noord 2009)

3.8 Jachthavens

Een indicator van de groei van de toervaart zijn de overnachtingcijfers van de toervaarder in jachthavens. Echter de toervaarder mag bij veel aanlegsteigers een aantal dagen gratis blijven liggen. Dit is ook het geval in de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica, hier mag bij de meeste aanlegsteigers 3x24 uur worden aangelegd.

Toch is in Noord-Nederland ten opzichte van 2004 de verhuurgraad van ligplaatsen (zowel vaste ligplaatsen als passanten ligplaatsen) toegenomen van 85% naar 87,7% in 2008. Het aantal overnachtingen in Noord-Nederland is toegenomen met 4,6% ten opzichte van 2004 tot bijna 1,8 miljoen in 2008. Ook in Groningen nam de verhuurgraad toe, maar het aantal overnachtingen nam af in 2008 met 3,9% ten opzichte van 2004. Van Drenthe zijn deze gegevens niet bekend (Toerisme in Cijfers 2009, Tourdata Noord).

Foto 3.1 aanlegsteiger waar men 3x24 uur mag aanleggen zonder te betalen



Fotografie: E. Visker

3.9 Informatiebronnen

Om inzicht te krijgen in de toervaarder is het van belang te weten hoe de toervaarder weet van het bestaan van een bepaalde toertocht. Op basis van welke informatiebronnen bepaalt de toervaarder of hij een bepaalde toertocht gaat maken?

De toervaart moet het sterk hebben van de informatie die van toervaarder naar toervaarder gaat. Mond tot mond reclame, maar ook (online) reisverslagen, artikelen en beoordeling die online wordt gegeven op toevaarroutes en trajecten. Dit bevestigt ook de heer A. Romeijn, senior projectleider bij Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Hij voegt toe dat de tijdschriften Waterkampioen (ANWB) en Motorboot hierin een belangrijke rol spelen. Verder weet hij te vertellen dat er een aantal fora op internet zijn waarin verschillende toevaarroutes als topics (onderwerp) staan vermeld. Hier kunnen toevaarders hun mening geven en zijn tegelijkertijd in staat om informatie in te winnen over vaarroutes en eventueel vragen te stellen.

Een meer objectieve manier van informatie inwinnen gebeurt door de Wateralmanak. Dit is een watersportgids van de ANWB waarin de basis informatie staat vermeld over vaarverbindingen. Zaken als doorvaarhoogtes, maximale diepgang, bedieningstijden van bruggen en sluizen en voorzieningen die betrekking hebben op de toervaart staan hierin vermeld. Deze voorzieningen hebben vrijwel alleen betrekking op de watersport, dus dan gaat het om jachthavens, paviljoens, watersportwinkels en jachtwerven. Welke verdere voorzieningen deze watersportvoorzieningen hebben is met icoontjes aangegeven, voorzieningen als: tankmogelijkheden, horecavoorzieningen, stroomvoorziening bij aanlegplaatsen, speelplaatsen voor kinderen, prijzen van jachthavens e.d.

3.10 De trends op een rijtje

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) heeft de beleidsvisie Recreatietoervaart Neerland BRTN 2008-2013 opgesteld. SRN heeft als taak ervoor te zorgen dat Nederland een aaneengesloten, knelpuntenvrij en aantrekkelijk netwerk van recreatievaarwegen heeft. (BRTN 2008-2013). SRN is betrokken bij veel projecten die moeten leiden tot 'beter' vaarwater. Voorheen was zij zelfs cofinancier (is nu opgegaan in ILG). Zo is SRN ook betrokken geweest bij de vaarverbinding Erica-Ter Apel. Door deze betrokkenheid is SRN goed op de hoogte van de trends in de recreatievaart. Hieronder volgen de trends voor de toekomst, genoemd door SRN, die van invloed zijn op dit onderzoek.

- Kortere vaartochten en langer verblijf op de wal
- Groei 1,5% per jaar

- Verschuiving naar meer motorboten
- Grotere en comfortabelere motorjachten
- Sloepen in eigen woonomgeving
- Meer uitrusting aan boord
- In hoogseizoen meer spreiding over Nederland
- Aantal watersporters vaart het hele jaar door
- Meer grensoverschrijdend vaarverkeer door opheffen ontbrekende schakels
- Betere sluis- en brugbediening door toenemende bediening op afstand

Bij ontwikkeling van een aantrekkelijkere hoofdvaarverbinding in de Veenkoloniën zijn dit belangrijke punten om rekening mee te houden. Ook het Alterra rapport doet uitspraken over de toekomst. Haar belangrijkste conclusies zijn, net zoals SRN, dat er een verschuiving plaats vindt van zeil- naar motorboten. En ook hier is het steeds groter worden van de boten genoemd. (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Opvallend is dat dit rapport deze uitspraken ook doet, dit rapport komt uit 2002 en vergelijkt de gegevens met een rapport uit 1993. Dat betekent dat vanaf 1993 tot nu en naar alle waarschijnlijkheid ook in de toekomst, boten alleen maar groter worden.

Wie is de toervaarder?

In dit hoofdstuk is antwoord gegeven op deelvraag één: ‘wie is de toervaarder?’. Uit de voorafgaande paragrafen blijkt dat de toervaarder voor het grootste deel bestaat uit 50 plussers. Daarvan is nog een aanzienlijk deel 65 jaar of ouder. Een toervaartboot heeft over het algemeen 2 personen aan boord. De toervaarder is op zoek naar historische stadjes, wil graag fietsen en houdt van rust, ruimte, natuur en landschap en zoekt variatie in het vaarwater. Verder komen de toervaarders in een bepaald gebied over het algemeen uit omliggende gebieden of provincies. Toertochten zijn van lange duur, gemiddeld 33 dagen en daarbij neemt de toervaarder veel rustdagen (gemiddeld zeven dagen in 2002). De toervaarder geeft van alle verschillende verblijfstoeristen het meeste uit. Een toertocht wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van inkoopmogelijkheden van de dagelijkse boodschappen (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

Verder wordt bootverhuur steeds populairder en nemen het aantal jachthaven overnachtingen af (Toerisme in cijfers, Tourdata Noord 2009).

Toervaarders halen hun informatie over gebieden bij andere toervaarders (mond tot mond reclame) maar ook de tijdschriften Waterkampioen en Motorboot zijn belangrijke informatiebronnen. De wateralmanak en internet zijn eveneens bronnen waar de toervaarder zijn informatie vandaan haalt. (Ton Romeijn, senior projectleider SRN)

De belangrijkste trends binnen de toervaart zijn: een groei van 1,5% per jaar, verschuiving naar motorboten en het groter worden van de motorboot. (BTRN 2008-2013)

4. Toerisme in de Veenkoloniën: De verblijfstoerist

In het vorige hoofdstuk is een specifieke omschrijving gegeven van wie de toervaarder in de Veenkoloniën is. De belangrijkste uitkomsten waren:

- Viervijfde van de toervaarder is 50 plusser (2002);
- Deze toervaarder maakt gemiddeld een toervaart van 33 dagen (2002);
- Daarbij neemt de toervaarder gemiddeld 7 rustdagen (2002) en de trend van meer rustdagen en minder varen zet zich voort.

Doordat deze gegevens bekend zijn, is duidelijk dat de toervaarder veel tijd heeft en neemt om activiteiten te ondernemen. Met deze gegevens kan de toervaarder ook een verblijfstoerist genoemd worden. Over verblijfstoeristen in de Veenkoloniën zijn veel gegevens bekend. Aan de hand van deze gegevens kan het beeld worden versterkt van de huidige toervaarder in dit gebied en wat deze trekt. Echter moet bij het interpreteren van deze gegevens altijd rekening worden gehouden met de mobiliteit van de toervaarder. De toervaarder heeft een boot, loopt kleine stukken en de meeste motorboot toervaarders hebben een fiets aan boord. Verder kan deze gebruik maken van het openbaarvervoer. De gegevens die hier worden gepresenteerd worden meerdere malen vergeleken met de gegevens van de toervaarder zoals beschreven in hoofdstuk 3.

4.1 Informatiebronnen

Om een toerist te bereiken is het van belang te weten hoe deze aan informatie komt. Op basis waarvan beslist een toerist waar deze heen gaat. In de onderstaande tabel is te zien hoe de toerist in Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe aan zijn of haar informatie komt. Daarbij moet de kanttekening worden geplaatst dat het minder waarschijnlijk is dat een toervaarder informatie uit een campinggids of hotelgids haalt.

Tabel 4.1 Informatiebronnen toeristen

Bron:	Oost-Groningen	Zuidoost Drenthe
Familie, vrienden	28%	27%
Vorig bezoek	16%	22%
Internet	20%	18%
Campinggids/ Hotelgids	11%	10%
Anders	6%	3%
Advertentie	6%	5%
Gids van VVV	8%	12%
Folder van bedrijf	3%	1%
Beursbezoek	1%	1%
Doorverwezen	0%	1%
Totaal	100%	100%
N	158	134

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

Volgens de heer A. Romeijn, senior projectleider bij SRN (Stichting Recreatietoervaart Nederland) zijn binnen de toervaart vooral van belang: mond tot mond reclame, (online) reisverslagen, websites (topics) en artikelen in bladen als de waterkampioen (ANWB) en het blad Motorboot. Deze uitspraken lopen aardig gelijk met wat de bovenstaande tabel laat zien.

4.2 Motieven verblijf & activiteiten

Het is van groot belang om te weten wat de verblijfstoerist in de Veenkoloniën aan activiteiten onderneemt of wil ondernemen. Het onderzoek van Tourdata Noord heeft voor de regio's Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe gekeken wat de top 5 van de meest geliefde activiteiten zijn. Deze zijn te zien in de onderstaande tabellen.

Tabel 4.2 Top 5 activiteiten in Oost-Groningen

Top 5 activiteiten	Oost-Groningen
Fietsen	18%
Natuurwandelen	15%
Stad / dorpswandelingen	14%
Autoritjes / toeren	12%
Bezienswaardigheden bezoeken	12%

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

Tabel 4.3 Top 5 activiteiten Zuidoost Drenthe

Top 5 activiteiten	Zuidoost Drenthe
Attr.parken, dierentuinen bezoeken	15%
Natuurwandelen	15%
Fietsen	14%
Bezienswaardigheden bezoeken	11%
Uitgaan, uit eten gaan	8%

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

Opvallend is, dat ondanks dat deze gebieden tegen elkaar aan liggen, de top 5 van activiteiten van Zuidoost Drenthe en Oost-Groningen aardig van elkaar verschillen. Hier is gedeeltelijk een verklaring voor te geven. Als we kijken naar de steden die verblijfstoeristen uit Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe het liefst bezoeken (zie hoofdstuk 4), is te zien dat men vooral binnen de provinciegrenzen blijft. Waarschijnlijk gaat men met de gedachte 'ik ga op vakantie in de provincie Groningen' of 'ik ga op vakantie in de provincie Drenthe' en kijkt men dan vooral naar wat er binnen de provincie te doen is. Met deze aanname valt te verklaren waarom in Zuidoost Drenthe attractieparken en dierentuinen bezoeken op de (een gedeelde) eerste plek staat. Dit zal hoogstwaarschijnlijk komen door het dierenpark in Emmen.

De overeenkomsten zitten in het natuurwandelen, fietsen en het bezoeken van bezienswaardigheden.

Voor de toervaart zullen de verschillen tussen de provincies een minder grote rol spelen omdat men beperkt is tot een aantal vaarwegen. Dat wil niet zeggen dat deze gegevens niet belangrijk zijn voor de toervaart in de Veenkoloniën. Deze interesses van de algemene verblijfstoerist sluiten goed aan op de gegevens van de toervaarder uit het Alterra rapport.

Hieronder volgt een tabel met de motieven om in Oost Groningen en Zuidoost Drenthe te verblijven.

Tabel 4.4 Motieven voor verblijf

Motieven	Oost Groningen	Zuidoost Drenthe
Rust	12%	11%
Fietsmogelijkheden	10%	8%
Natuur, flora en fauna	9%	12%
Niet eerder geweest	8%	5%
Er woont familie	3%	5%
Vergezichten, weidsheid	3%	2%
Eerder geweest	7%	8%
Strand en zee	2%	2%
Wandelmogelijkheden	7%	7%
Mogelijkheden dagtocht	2%	7%
Drukte gezelligheid	2%	1%
Bos, heide en parken	6%	8%
Meren, plassen en kanalen	2%	2%
Historische plaatsen, monumenten	5%	2%
Musea, theater en exposities	3%	3%
Horeca	0%	3%
Bevolking	3%	1%
(Goed) verblijfsadres	3%	4%
Winkelen	1%	1%
Agrarisch landschap	4%	1%
Watersportmogelijkheden	1%	1%
Festiviteiten en evenementen	1%	1%
Dichtbij woonplaats	4%	3%
Geen bijz. reden	2%	1%
Sportmogelijkheden	2%	1%
Folklore	1%	0%
Totaal	100%	100%
N	371.	302.

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

Gaat het om de motieven van een verblijfstoerist in Oost-Groningen of Zuidoost Drenthe dan tonen deze veel overeenkomsten. In Oost-Groningen is Rust het belangrijkste motief om daar te verblijven,

in Drenthe is dit de Natuur, flora en fauna. Rust komt in Drenthe op de tweede plek. Verder staat Fietsen in beide regio's hoog genoteerd, hoger nog dan de mogelijkheid tot het maken van een wandeling. Al deze motieven zijn ook toe te wijzen aan de toervaarder.

4.3 Uitgaven

De onderstaande tabel geeft een heel goed beeld hoe de verhouding is in uitgaven opgedeeld naar accommodatievorm. Voor deze bedragen geldt ook dat deze verouderd zijn maar de verdeling zal nog steeds globaal gelden. Overduidelijk is dat de toervaarder (samen met de hotelbezoeker) het meeste uitgeeft op een dag. Een belangrijk gegeven voor de toervaart in de Veenkoloniën.

Tabel 4.5 Uitgaven per accommodatievorm

<i>Uitgaven opgedeeld naar accommodatievorm Noord-Nederland</i>	<i>Euro</i>
Kampeerterrein	26
Hotel	61
Logies & ontbijt	46
Boot	61
Groepsaccommodatie	31
Familie/ kennissen	29
Vakantiewoning	35

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

4.4 Algemene trends in toerisme

Eerder zijn al de trends binnen de toervaart genoemd. Maar ook de algemene trends binnen het toerisme zijn van invloed op de toervaart. De toeristische visie Veenkoloniën geeft een goed overzicht van de trends die van toepassing kunnen zijn bij de verdere ontwikkeling van de Veenkoloniën.

Maatschappelijk en bewust

De belangstelling voor eigen gezondheid en de natuur om ons heen. Men wil afstand nemen van de gehaaste levensstijl en immateriële waarden en “bewust ervaren” spelen hier een rol bij.

Bewust

Ecologische verantwoorde en biologische producten worden steeds populairder. Deze tendens is ook terug te zien in het toerisme door keurmerken (Green key) en het toenemende aanbod van klimaatneutrale accommodaties.

Beleving

Men wil ervaren hoe dingen in het verleden waren, maar men wil niet alleen weten hoe het was, men wil het ook meemaken/ beleven. Daarbij eist de toerist wel enige mate van comfort.

Bezinning

Deze bezinning uit zich in zowel de behoefte van geestelijke en lichamelijke gezondheid. Dit uit zich bijvoorbeeld in een weekend bijkomen in een spa of het volgen van een cursus Yoga. Deze bezinningsactiviteiten zijn vooral populair onder dertigers en veertigers. Geld wordt minder belangrijk gevonden, persoonlijke ontwikkeling des te meer.

Actieve senioren

Het aantal senioren neemt snel toe, blijft deze groep echter steeds langer actief. Men wil wel oud worden, maar niet oud zijn. Deze groep hecht veel waarde aan kwaliteit en comfort. De actieve senioren zijn vooral geïnteresseerd in fietsen, wandelen en cultuurhistorie.

Healing Environment

Hieronder wordt een prettige, gezonde en veilige omgeving verstaan waarbij een gevoel wordt opgeroepen van welbevinden en welbehagen. Dit is een recreatievorm waarbij zorg oproepbaar is, waarbij niet de nadruk ligt op de ziekte of beperking die men heeft.

Kortere vakanties

Toeristen willen steeds meer in steeds minder tijd. Ook wil men meerdere keren op vakantie in plaats van een vakantie op één locatie. Men wil op verschillende locaties zijn geweest. Ook de ICT-ontwikkeling heeft hier een bijdrage in gespeeld. Doordat veel vakanties op internet worden geboekt. Het is belangrijk dat in de toeristische sector inspeelt op deze ontwikkelingen.

MICE-markt

Dit is de zakelijke markt (MICE: Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions). Hier vindt een verschuiving plaats van grootschalige naar kleinschalige congressen, seminars en trainingen. Dit in een inspirerende omgeving.

Deze laatste trend is minder van invloed op de toervaart en ook ‘bezinning’ zoals het begrip hier wordt omschreven is minder van toepassing op de toervaart. Wat betreft de andere trends zijn dit zeker factoren waar rekening mee moet worden gehouden binnen de toervaart.

Wat onderneemt de huidige toervaarder/ verblijfstoerist in de Veenkoloniën?

In dit hoofdstuk is antwoord gegeven op deelvraag 2. Fietsen en Wandelen zijn net zoals bij de toervaarder erg in trek bij de verblijfstoerist in de Veenkoloniën. Ook geven veel van de verblijfstoeristen aan graag bezienswaardigheden te bezoeken. Andere motieven zijn de rust, natuur, flora en fauna en men geeft als motief er eerder geweest te zijn. Dan is het opvallend dat van alle verblijfstoeristen de toervaarder samen met de hotelbezoeker het meeste spendeert (Consumentenonderzoek, Tourdata Noord 2005). Tot slot zijn belangrijke trends binnen het toerisme die ook voor de toervaart van toepassing zijn: actieve senioren en beleving (toeristische visie Veenkoloniën, 2009).

5. De vaarverbinding en haar voorzieningen

Nu we een duidelijk beeld hebben van de verblijfstoerist en de toervaarder in het algemeen en de toervaarder in de Veenkoloniën in het bijzonder is het nu van belang om te kijken wat de Veenkoloniën te bieden heeft aan de toervaarder.

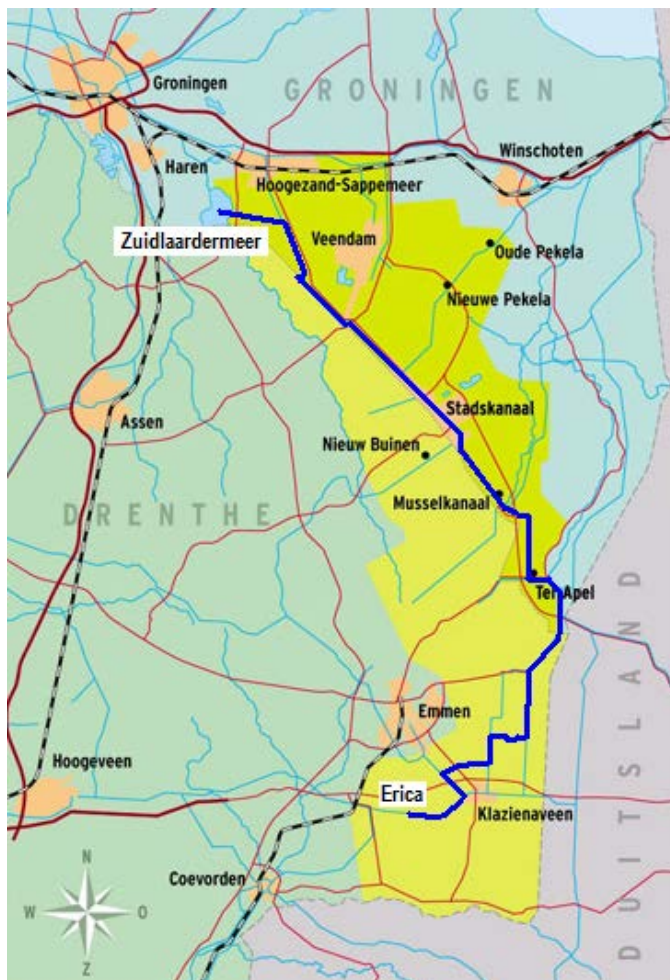
Het is belangrijk om de juiste voorzieningen te selecteren om iets te kunnen zeggen over het voorzieningenniveau. De voorzieningen zijn bekeken op drie niveaus:

- *microniveau*
- *mesoniveau*
- *macroniveau*

Per niveau is op een andere manier naar de voorzieningen gekeken. De selectie van voorzieningen op de verschillende niveaus is beschreven in hoofdstuk 2. Onderzoeksopzet.

5.1 De vaarverbinding

5.1 De vaarverbinding Zuidlaardermeer - Erica



De vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica begint vanzelfsprekend op het Zuidlaardermeer. Tevens kan de vaarverbinding in tegenovergestelde richting worden bevaren maar in dit rapport wordt voor de duidelijkheid het Zuidlaardermeer als startpunt genoemd. Vanaf het Zuidlaardermeer vaart men via een doorgang richting het Kielsterdiep, het kanaal dat door Kiel-Windeweer loopt. Via een kleine knik in het vaarwater komt men uit in het Grevelingskanaal dat door Annerveensche Kanaal loopt. Langs het vervolg van het Grevelingskanaal ligt het dorp Eexterveenschekanaal alvorens men in Bareveld uitkomt. Daar pakt men nog net

een stukje van het dorp Wildervank mee. Gaat men richting Wildervank dan komt men uiteindelijk uit in Veendam. Maar dit behoort tot de mogelijkheden. Wij gaan nu verder bij Bareveld richting Stadskanaal. Zo heet zowel de eerst volgende plaats als het kanaal wat volgt. Voordat Stadskanaal is bereikt kan men links af slaan richting de Pekela's en Winschoten. Dit is wederom geen onderdeel van de hoofdvaarverbinding. Van Stadskanaal gaat men naar Musselkanaal, dat zowel de naam van de plaats als van het kanaal is. Na een knik in de weg gaat dit kanaal over in het Ter Apelkanaal, met het daarlangs gelegen gelijknamige dorp. Terwijl het Ter Apelkanaal nog even doorloopt bereiken we het dorp Ter Apel. Aan het einde van Ter Apel is er de mogelijkheid om via het Haren-Rutenbrock Kanaal Duitsland te bereiken, een belangrijke doorgang. Wij blijven echter binnen Nederland.

Het Ter Apelkanaal gaat over in het Stads Compasuum Kanaal. Deze verbinding is echter nog niet open gesteld. Vanaf hier begint het project herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel. Het eerste gedeelte van dit traject wordt in juni 2010 opengesteld. De route die via het Oosterdiep gaat komt dan tot het Veenpark in Barger Compasuum. Vanaf die datum stopt de voorlopige route. Het Oosterdiep moet nog worden verbonden met het Scholtenskanaal. Dit Scholtenskanaal moet op haar beurt weer worden verbonden met het Oranjekanaal (ook wel Bladderwijk genoemd). Hiervoor moet een nieuwe verbinding worden gegraven. Dit gedeelte wordt in 2012 geopend. De route gaat verder op vaarwater dat al wel bevaarbaar is. Het Oranjekanaal loopt door Oranjedorp en het kanaal komt uit in Klazienaveen. Men zou ook de andere kant op kunnen richting Emmen, maar dat hoort niet bij deze route. Na Klazienaveen komt men uit in de Verlengde Hoogeveense Vaart in Erica. Dit is het einde van dit traject, men kan verder varen richting Hoogeveen.

In het grootste gedeelte van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica worden de bruggen en sluizen bediend door een brugwachter die per scooter van de ene brug of sluis naar de andere gaat. Om de brugwachter in te lichten moet de toervaarder op een knop drukken. Omdat niet bij elke brug of sluis een brugwachter zit is hier sprake van konvooivaart. Boten varen dan achter elkaar aan om gelijktijdig door de open brug te varen. Ook is er een aantal gedeeltes waar men zelf een sleutel krijgt om bruggen en sluizen te bedienen. Hiervoor is een aantal ophaal- en wegbrengpunten. De maximale diepgang van boten in het gehele beschreven traject is 1,10m. De laagste vaste brug is 3m hoog.

In dit traject is nauwelijks tot geen beroepsvaart aanwezig en de verbinding is gelegen in een afwisseling van dorpjes en landelijk gebied met veel rust, ruimte en natuur.

In de volgende paragrafen volgt het aanbod van voorzieningen in en rond de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica.

5.2 Voorzieningen op Microniveau

Bij de voorzieningen op microniveau is gekeken naar: supermarkten, horeca, aanlegsteigers, jachthavens, fiets- en wandelmogelijkheden, tankmogelijkheden en busverbindingen. Busverbindingen zijn in elk dorp aanwezig. De vaarverbinding loopt overal langs wegen die onderdeel zijn van een bustraject. De ontsluiting door middel van de bus is vooral met Groningen en Emmen. Vanuit die plaatsen biedt het openbaar vervoer goede ontsluiting met de rest van de omgeving. De meeste bussen rijden een maal in het uur. Ook zijn er meer tankmogelijkheden langs de vaarverbinding door een auto die met een brandstoftank op een aanhanger rond rijdt door het gebied om toervaarders van brandstof te voorzien. De onderzoeker heeft de volgende voorzieningen in een tabel gezet: supermarkten, horeca, aanlegsteigers, jachthavens en de fiets- en wandelmogelijkheden. De busverbindingen en tankmogelijkheden zijn om bovengenoemde redenen niet opgenomen in de tabel. Een overzicht van de voorzieningen staat in bijlage III. Daarbij is de onderzoeker uitgegaan van het traject waarbij de nieuwe vaarverbinding Erica – Ter Apel is opgenomen. De inventarisatie is tot stand gekomen met behulp van de gouden gids, gemeente websites en door observatie. Op basis van de aanwezigheid en de aantrekkelijkheid zijn de voorzieningen in de tabel beoordeeld. ++ = meerdere malen aanwezig, + = aanwezig, +/- = aanwezig maar niet voldoende of onaantrekkelijk vormgegeven en - = niet aanwezig.

Tabel 5.1 voorzieningen op Microniveau

	Aanlegvoorzieningen	Jachthavens	Fietsmogelijkheden	Wandelmogelijkheden	Horeca	Supermarkten
Zuidlaardermeer	++	++	+/-	-	++	-
Kiel-Windeweer	+/-	-	+/-	-	++	-
Annerveenschekanaal	+/-	+	+/-	-	-	-
Eexterveenschekanaal	+/-	-	+/-	-	-	-
Bareveld	+/-	-	-	-	+	-
Wildervank	+/-	-	-	-	+	-
Stadskanaal	+	+	-	-	++	++
Musselkanaal	+	+	-	-	++	+
Ter Apelkanaal	+/-	-	-	+	++	-
Ter Apel	+	+	+/-	+	++	+
Emmer Compascuum	+/-	-	+/-	-	+/-	-
Barger Compascuum	-	-	+/-	-	+	+
Klazienaveen	+/-	+	+/-	-	++	+

Erica	+-	-	+-	-	-	-
-------	----	---	----	---	---	---

Toelichting tabel 5.1

In de tabel is goed te zien dat vrijwel overal wel aanleg mogelijkheden te vinden zijn. Bij observatie bleek echter dat de aanlegmogelijkheden vrijwel overal niet aantrekkelijk vorm zijn gegeven of te klein zijn of niet gemakkelijk begaanbaar (dus niet functioneel) zijn. Elke aanlegvoorziening (met uitzondering van de jachthavens) biedt ongeveer plek aan twee boten. Gezien een verwachte groei (paragraaf 3.10 trends) acht de onderzoeker dat dit in de toekomst niet voldoende is. Met onaantrekkelijkheid bedoelt de onderzoeker dat deze aanlegvoorzieningen niet meer zijn dan een stuk wal waar een aantal punten zitten waaraan de boot kan worden vast gemaakt.

Verder zijn de jachthavens vrij regelmatig verdeeld. Uitgezette fietsroutes zijn nauwelijks aanwezig en bestaan vrijwel alleen uit langeafstandstochten. Ook wandelroutes zijn niet aanwezig met als uitzondering Ter Apel en Ter Apelkanaal. (Toeristische Visie Veenkoloniën) Horeca is aanwezig maar bij de inventarisatie bleek slechts één horeca gelegenheid direct aan het water te zitten. Supermarkten zijn vooral in het laatste gedeelte van de vaarverbinding te vinden.

5.3 Voorzieningen op Mesoniveau

Op Mesoniveau is gekeken naar voorzieningen welke kunnen bijdragen de toervaarder langer in het gebied te houden. Hieronder vallen: Musea, de overige jachthavens binnen de Veenkoloniën en dagattracties.

Musea

- Veenpark, Barger Compascuum
- Veenkoloniaal museum, Veendam
- Smalspoormuseum, Weiteveen
- Watertoren & streekhistorisch museum, Stadskanaal
- Van Gogh huis, Nieuw Amsterdam
- Spoorwegmuseum, Waterhuizen
- Groninger schaatsmuseum, Sappemeer
- Beeldenmuseum Herintredend, Kropswolde
- Museum Lammert Boerma, Borgercompagnie
- Museum Musica, Stadskanaal
- Museum Spoorlijn STAR, Stadskanaal

- Klooster, Ter Apel
- Poppenmuseum, Ter Apel
- Kapiteinshuis, Nieuwe Pekela
- Stedelijk museum, Coevorden
- Museum Tractor- en werktuigenmuseum, Valthermond

Overige jachthavens binnen de Veenkoloniën

- Jachthaven Schipperskwartier Wildervank
- Jachthaven Molenstreek Veendam
- Passantenjachthaven Zuidbroek
- Jachthaven De Combinatie Zuidbroek
- Jachthaven Watersportcentrum Renselhaven Winschoten
- Jachthaven Scheemda (net buiten de Veenkoloniën)
- Jachthaven Haven Oude Pekela

Dagattracties

- Golfclub de Compagnie, Veendam
- Golfclub Dalerhof, Stieltjeskanaal
- Blauwe Stad, Oldambt
- Groene Ster, Veendam

Opvallend is dat er veel musea zijn die in relatie staan met het cultuurhistorische verleden van het gebied. Ook zijn in de Veenkoloniën, naast de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica veel jachthavens te vinden. En tot slot zijn er nog een viertal dagattracties te vinden die geschikt zouden kunnen zijn voor de toervaarder.

5.4 Voorzieningen op macroniveau

De voorzieningen die hier in kaart worden gebracht zijn op macro niveau. Om een goede selectie te maken is gebruik gemaakt van de bezoekersaantallen van de verschillende activiteiten. Tourdata Noord heeft een top 10 samengesteld van best bezochte dagattracties van Groningen, Friesland en Drenthe. Deze is terug te vinden in bijlage II. Door het Gelders Overijssels Bureau voor toerisme zijn ook de best bezochte attracties in kaart gebracht. Verder is gekeken naar evenementen die in deze provincies plaats vinden, waarin de toervaarder geïnteresseerd is. Van Duitsland zijn alleen wat algemenere gegevens beschikbaar. Op basis van de interesses, vaargedrag van toervaarders en bereikbaarheid zijn de volgende attracties en evenementen opgenomen op macroniveau:

Groningen

- Sportcentrum Karding
- Holland casino
- Stichting Recreatie Nienoord
- Groninger museum
- Fontana Nieuweschans
- Zeehondencreche Pieterburen
- Stichting vesting Bourtange
- Delfsail
- Bloemenjaarmarkt Groningen
- Vlaggetjesdag, Zoutkamp
- Middeleeuws Ter Apel
- Nacht van Appingedam
- Kunst en Cultuurfestival Kleurrijk Kanaal Annerveensche Kanaal
- Schiermonnikoog

Drenthe

- Dierenpark Emmen
- Drents museum
- Bad Hesselingen
- Zuidlaardermarkt
- Zuidlaardermeerweek
- Bloemencorso, Eelde
- Gevangenis museum, Veenhuizen

Overijssel

- Slagharen
- Recreatiepark Het Hulsbeek
- Stoppelhaene Feesten, Raalte
- Internationale culturele markt, Enschede
- Sail Kampen

Friesland

- Bezoekerscentrum Appelscha
- Friese meren

- Sneekweek
- Waddeneilanden

Buurland Duitsland

Aan de Veenkoloniën grenzen de Duitse districten Emsland en Grafschaft Bentheim, gelegen in de deelstaat Niedersachsen. De districten kennen veel cultuurhistorische stadjes, burchten en kastelen, musea en veel natuur en rust. Kortom een zeer aantrekkelijk gebied voor de toervaarder.

Bezoek steden

Om te kijken welke steden in trek zijn bij toeristen is gekeken naar het consumentenonderzoek Toerisme van Toerdata Noord. Hierin komt heel goed naar voren welke steden toeristen, die in een bepaald gebied verblijven, het meeste bezoeken.

Top 5	<i>Zuidoost-Drenthe</i>
1.	Emmen
2.	Borger
3.	Orvelte
4.	Barger Compascuum
5.	Groningen

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

In de bovenstaande tabel is te zien dat de meeste verblijfstoeristen die zich in zuidoost Drenthe bevinden een bezoek brengen aan de stad Emmen. En verder valt op dat deze verblijfstoerist veelal binnen Drenthe blijft maar dat de stad Groningen een populaire bestemming is. Een dergelijke top 5 is ook van de verblijfstoeristen in Oost-Groningen gemaakt, deze is hieronder te zien.

Top 5	<i>Oost-Groningen</i>
1.	Bourtange
2.	Groningen
3.	Winschoten
4.	Ter Apel
5.	Vlagtwedde

Bron: Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005

Opvallend in deze top 5 van best bezochte dorpen en steden is dat de verblijfstoerist in Oost-Groningen binnen de provinciegrenzen van Groningen blijft. In alle vijf plaatsen is een jachthaven aanwezig.

Wat is er reeds aan voorzieningen?

In dit hoofdstuk is antwoord gegeven op deelvraag drie ‘Wat is er reeds aan voorzieningen langs de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica en haar omgeving?’. Het hoofdstuk heeft laten zien dat er veel musea en jachthavens zijn, en dat er weinig functionele aanlegmogelijkheden en horecagelegenheden langs de vaarverbinding aanwezig zijn. Tot slot zijn de belangrijkste voorzieningen en plaatsen in de omgeving benoemd.

6. Overige omgevingsfactoren

Alvorens een analyse kan worden gemaakt, stelt de onderzoeker nog een aantal factoren die van invloed zijn op de verdere versterking en ontwikkeling van de vaarverbinding. Deze omgevingsfactoren betreffen de cultuurhistorie, het imago, de PR mogelijkheden en een aantal beleidsbeslissingen betreffende het gebied.

6.1 Cultuurhistorie in een notendop

Bij de verdere ontwikkeling van de vaarverbinding speelt cultuurhistorie een grote rol, niet alleen is het landschap uit mensenhand ontstaan. Beleid van de overheden wil het cultuurlandschap van het gebied ook behouden. De rol van deze cultuurhistorie is tijdens de brainstormsessie (paragraaf 2.2 onderzoeksmethode) vastgesteld onder '*nostalgie*'.

De Veenkoloniën is een gebied dat volledig door mensenhand is ontstaan. Voor de winning van turf werden kanalen en wijken gegraven. Deze waren in eerste instantie bedoeld voor de aftwatering van het veen, later voor het afvoeren van turf. Een wijk is een waterweg die haaks op het hoofdkanaal staat. Deze zijn nog veelvuldig in het huidige cultuurlandschap aanwezig. Net zoals de kanalen, dit zijn onder andere de kanalen waaruit de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica is opgebouwd.

In de ontgonnen veengebieden werd vervolgens het zand dat afkomstig uit de gegraven kanalen en wijken vermengt met een restant van het veen. Zo ontstonden de typisch veenkoloniale landbouwgronden.

Langs de kanalen en wijken ontstonden langzamerhand dorpen, de zogenaamde lintdorpen. Deze werden zo genoemd vanwege de lange en smalle opbouw van de dorpen (langs het kanaal). Veel huizen staan aan het water. Deze dorpen ontstonden door de mensen die in de veenindustrie werkzaam waren. Deze dorpen zijn qua opbouw nog niet veel veranderd en vooral in de kleinere dorpen staat nog bijna elk huis aan het water.

6.2 Imago gebied

De Veenkoloniën heeft te kampen met een imago probleem. Dat kan van negatieve invloed zijn op de verdere ontwikkeling van de vaarverbinding. Het imago is niet zozeer de werkelijke identiteit maar juist de reputatie van het gebied. Landschapskenmerken, ruimtelijke invulling en de samenstelling van de bevolking vormen dit beeld voor mensen van buiten af. Inwoners en verblijfstoeristen uit het gebied geven het echter een positieve waardering aan het gebied (H.S. Folkerts 2009).

6.3 Vernieuwende digitale middelen

De Agenda voor de Veenkoloniën wil de Veenkoloniën op een vernieuwende manier in de markt zetten om zich zo te onderscheiden van andere gebieden. Daarvoor is een reeks aan mogelijkheden. Deze mogelijkheden zijn ook zeer geschikt voor de toervaart in de Veenkoloniën. In een interview met Dirk Jan Lekkerkerker van het bedrijf GPS Activities (www.gpsactivities.nl) uit Borger is gevraagd naar de mogelijkheden van vernieuwende digitale middelen die kunnen worden ingezet bij de PR van de Veenkoloniën. Hij heeft een aantal mogelijkheden genoemd.

Voor deze mogelijkheden zijn informatiedragers nodig; apparaten die informatie kunnen aanbieden. Daarbij wordt in dit geval bedoeld een computer of laptop, een mobiele telefoon, een PDA of een GPS navigatiesysteem. Via deze informatiedragers kan informatie worden gegeven aan de toerist. Dit kan als de toervaarder al in het gebied is of als deze van plan is het gebied te bezoeken. Zo kan de toervaarder via internet informatie opvragen over de vaarverbinding of kan hij via het GPS apparaat deze route varen. Dit zijn geen nieuwe of vernieuwende technieken meer, maar gelden wel als basis voor de vernieuwende mogelijkheden.

Er is op verschillende manieren gebruik te maken van vernieuwende technieken. Er is onderscheid te maken in het gebruik maken van de informatiedragers die de toerist zelf in bezit heeft en het aanbieden van (verhuurbare) informatiedragers. Op een verhuurbare informatiedrager is informatie aanwezig en kan via een GPS signaal aangeven worden waar men zich bevindt, waar men heen moet en geeft informatie over de omgeving en/of bepaalde objecten. Een voorbeeld van een dergelijk apparaat is de 'BarZ Ranger' (<http://www.barzadventures.com/>).

Foto 6.1 BarZ Ranger



Het voordeel van dit apparaat is dat informatie van de omgeving naar iedereen toegankelijk wordt door een dergelijk apparaat te huren. De nadelen zijn dat dergelijke apparaten moeten worden aangeschaft en dat er een organisatie moet komen die de apparaten verhuurt. Ook moet de informatie in kaart worden gebracht en up to date worden gehouden. Dit laatste geldt echter voor al deze systemen.

Ook zijn er informatiesystemen mogelijk op informatiedragers die al in het bezit (kunnen) zijn van toerist. Dan gaat het om informatiedragers als: mobiele telefoons, PDA's en laptops, mits deze apparaten zijn uitgerust met internet en GPS. Conventionele GPS apparaten zijn niet geschikt voor het geven van informatie over het gebied, deze zijn alleen geschikt voor het geven van routes. Een voorbeeld van een dergelijk systeem is '7scenes'. Dit is een applicatie voor mobiele telefoons en PDA's met GPS en internet. Via de website van '7scenes' kan informatie worden ingevoerd door een organisatie. Een toerist kan vervolgens dit programma (met de informatie van het gebied) downloaden op de PDA of mobiele telefoon. Als men in het gebied is, krijgt de toerist informatie aangeboden bij bepaalde coördinaten waar informatie wordt aangeboden over de omgeving (<http://7scenes.com/>). Nadeel van dit systeem is dat men in het bezit moet zijn van een PDA of mobiele telefoon met internet en GPS. Deze informatiedragers worden echter wel steeds populairder. Voordeel is dat er geen extra organisatie hoeft worden opgezet voor verhuur van deze informatiedragers. Een bijkomend voordeel is dat bedrijven ook kunnen worden opgenomen in dit systeem waardoor cofinanciering mogelijk is. Dan is er nog een soortgelijk systeem 'Nokia point & find'. Dit systeem werkt ongeveer net als '7scenes'. Via de website van Nokia moet informatie worden ingevoerd over het gebied met bijbehorende coördinaten. Toeristen kunnen deze applicatie downloaden op een Nokia telefoon of PDA. Als die toerist dan een foto maakt van een object dat in de database staat, herkent het programma aan de coördinaten en de contouren van een gebouw wat het is. Hierover wordt dan beschikbare informatie gegeven (<http://europe.nokia.com/ovi-services-and-apps/nokia-point-and-find>). Zo zijn overigens nog meer mobiele telefoon producenten die dergelijke applicaties aanbieden. De bovengenoemde systemen waarbij gebruik wordt gemaakt van een combinatie van internet, mobiele telefoons, PDA's en dergelijke worden 'crossmedia' genoemd. Er wordt gebruik gemaakt van verschillende media. Deze crossmedia kunnen nog een stap verder gaan. Zo is er bij enkele systemen ook de mogelijkheid om reacties toe te voegen aan de reeds aangeboden informatie. Op deze manier vindt interactie plaats tussen toeristen over het gebied, haar activiteiten en objecten. Het uitwisselen van meningen en informatie op een dergelijke manier is ook een vorm van vernieuwende media. Op diverse fora wordt al enige tijd informatie uitgewisseld tussen verschillende mensen met bijvoorbeeld dezelfde interesse. Het bieden van deze informatie uitwisseling kan onderdeel zijn van de PR, mits een goed product wordt aangeboden. Op dit moment worden ook de netwerksites als: Twitter, Facebook, Hyves en LinkedIn steeds meer betrokken bij de PR van organisaties. Ook dit is een relatief nieuwe manier van PR.

Kortom, er zijn veel mogelijkheden om op een vernieuwende manier de PR te organiseren. Daarbij moet worden benadrukt dat deze systemen een aparte organisatie behoeven. Informatie moet worden verzameld, digitaal gemaakt, bijgewerkt en bijgehouden. Als de mogelijkheid bestaat dat mensen

informatie kunnen uitwisselen moet dit ook worden gecontroleerd. Helaas worden bij dit soort mogelijkheden ook ongepaste berichten verstuurd.

6.4 Beleid

Provinciaal beleid

Het provinciaal omgevingsplan van Groningen wil toeristisch- recreatieve verbindingzones tussen Westerwolde en de Hondsrug realiseren. Verder heeft men aandacht voor de landelijke en provinciale routestructuren voor wandelen, fietsen en varen. Het provinciaal omgevingsplan van Drenthe wil binnen het toerisme vooral kwaliteitsverbetering, in de markt zetten van nieuwe thema's en promotie/marketing. Ook cultuurtoerisme en plattelandstoerisme krijgen aandacht. Verder zijn er voor het gebied verscheidene deelplannen, zoals het programma landelijk gebied Groningen en Drenthe. Groningen heeft nog een deelprogramma voor Oost-Groningen. De strekking van deze plannen is allemaal ongeveer hetzelfde, toerisme heeft in alle plannen een prominente plek, waarbij behoud van gebiedskarakteristieken centraal staat. Dit biedt kansen, ook voor de toervaart in de Veenkoloniën. Er valt nog veel meer te zeggen over het beleid maar deze zaken zijn voornamelijk van invloed op de toervaart.

Toeristische Visie

Voor de Veenkoloniën een toeristische visie geschreven in opdracht van de Agenda voor de Veenkoloniën. Dit afstudeerrapport is een vervolg op de verdere ontwikkeling van de toervaart in de Veenkoloniën. Zoals het rapport beschrijft:

“Kanalen, ooit gegraven voor afwatering en transport van turf, vormen de basis van de Veenkoloniën. Veel van deze kanalen zijn niet meer bevaarbaar en daar wordt met het project ‘Van Turfvaart naar Toervaart’ verandering in gebracht. Herstel van de vaarverbindingen draagt bij aan verbetering van de sociaaleconomische structuur van de Veenkoloniën. Langs het tracé ontstaan nieuwe impulsen voor stad- en dorpsvernieuwing. Een belangrijk neveneffect hiervan is een verbetering van de leefbaarheid en vitaliteit van de kernen. Hiermee wordt het gebied aantrekkelijker voor toeristen, maar neemt ook de kwaliteit en variatie van het woon- en leefklimaat toe.”

In deze uitleg wordt een aantal neveneffecten genoemd van de vaarverbinding die een groter belang aangeven dan alleen het vasthouden en trekken van de toervarder. Dit wordt zeker door dit rapport beaamd maar er is niet primair naar gekeken (zie slotwoord).

Brug- en sluisbeleid

Beleid op veel kleiner niveau maar met misschien wel grote gevolgen zijn de brug- en sluisbedieningen. Deze verschillen. Zo is het eerste traject Zuidlaardermeer – Bareveld door brugwachters op scooters begeleid die van brug naar brug meerijden. Deze bediening vindt plaats tussen 8.00 en 18.00. In het traject Bareveld – Ter Apel moet men bellen naar een speciaal nummer en voor een enkele brug moet men 24 uur van te voren een aanvraag indienen. Ook worden de bruggen hier niet op zon- en feestdagen bediend. Het laatste traject Ter Apel – Erica zal net als het eerste traject met begeleidende brugwachters gaan werken als de vaarverbinding gereed is (Wateralmanak deel 2, 2010).

7. Toeristische gebiedsanalyse

Aan de hand van de vorige hoofdstukken is in dit hoofdstuk door de onderzoeker beschreven wat de sterktes en zwaktes zijn van de vaarverbinding. Tevens wordt uiteengezet waar de kansen en bedreigingen liggen voor de ontwikkeling van de toervaart in de Veenkoloniën. Deze gegevens zijn de input voor een SWOT-analyse.

7.1 Sterktes

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de sterke punten van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica en haar omgeving. Deze sterktes volgen uit de voorgaande hoofdstukken. Per punt wordt aangegeven waarom dit een sterk punt is.

S1 Nauwelijks tot geen beroepsvaart

Op het traject Zuidlaardermeer – Erica is nauwelijks tot geen beroepsvaart aanwezig. Alleen als onderhoud aan de kade of wal noodzakelijk is zal men dit via het water doen. Maar eigenlijk is dit al niet tot de beroepsvaart te rekenen. Het ontbreken van de beroepsvaart zorgt voor een rustige toer en voor weinig oponthoud.

S2 Rust, ruimte en natuur

De aanwezigheid van rust, ruimte en natuur in de Veenkoloniën sluit goed aan op de behoefte van de toervaarder. Een trend in het toerisme is het willen ontsnappen aan alle hectiek van het alledaagse leven. Daar sluit dit gebied goed op aan.

S3 Groot cultuurhistorisch verleden in het gebied en van de vaarverbinding zelf

Met het cultuurhistorisch verleden wordt voornamelijk de veenontginning bedoeld. Cultuurhistorie is iets wat de toervaarder trekt. Het bezoeken van cultuurhistorische plaatsen is zelfs de belangrijkste reden voor een toervaarder om een bepaald traject te varen. (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002) Bovendien biedt de aanwezigheid van dit cultuurhistorisch verleden een hoop mogelijkheden voor creatieve ontwikkelingen in het gebied.

S4 Aantrekkelijke vaarverbinding

Mede door alle projecten rond de trajecten Zuidlaardermeer- Bareveld, Bareveld – Ter Apel en Ter Apel – Erica is er een zeer goede vaarverbinding ontstaan. Gedeeltelijk zal dit nog worden gerealiseerd, aangezien de projecten in de laatste twee trajecten nog niet zijn afgerond. Ook de

afwisseling van de kleine en grotere dorpen en de natuur en cultuurlandschappen maken het traject aantrekkelijk. Dit sluit aan op de behoefte van de toervaarder van gevarieerd vaarwater (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002).

S5 Aanbod musea

Bij de inventarisatie in hoofdstuk 5 is te zien dat er veel aanbod is in culturele voorzieningen. Deze voorzieningen zullen in trek zijn bij de toervaarder vanwege de interesse in cultuurhistorische plaatsen (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Deze musea dragen voor een belangrijk deel bij aan het uitdragen van het cultuurhistorisch verleden.

S6 Het gebied heeft veel ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers

Naast het beleid dat gericht is op het verbeteren van de economische positie van de Veenkoloniën biedt het gebied ook nog de fysieke ruimte voor ontwikkeling.

7.2 Zwaktes

In deze paragraaf worden de zwaktes van de vaarverbinding en haar omgeving besproken. De zwaktes van het gebied zijn de voorzieningen die geliefd zijn bij de toervaarder maar niet of niet voldoende aanwezig zijn in het gebied. Verder zijn de zwaktes van het gebied voorzieningen waar de toervaarder niet primair om vraagt maar die wel kunnen bijdragen aan het vasthouden van de toervaarder in de Veenkoloniën. In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op deelvraag vier.

Z1 Ontbreken van voldoende, aantrekkelijke en functionele aanlegmogelijkheden

Uit observatie blijkt dat langs het gehele traject weinig aanlegsteigers zijn. Aanlegmogelijkheden zijn vrijwel alleen aangetroffen bij bruggen en sluizen. Daarnaast is er een beperkt aantal aanlegmogelijkheden in de verschillende dorpen langs het traject. De aanlegmogelijkheden bij bruggen en sluizen zijn veelal wachtsteigers, waarbij niet de mogelijkheid is om de wal op te gaan. De mogelijkheid om aan wal te gaan in de dorpen is er wel maar deze aanlegsteigers hebben een sobere uitstraling en liggen naast een drukke straat. Uit literatuuronderzoek is gebleken dat het merendeel van de toervaarders 50+ is. In de Veenkoloniën is zelfs 33% ouder dan 65 (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Met dit gegeven is de functionaliteit van de aanlegvoorzieningen onvoldoende. Men moet bijvoorbeeld vaak over een reling klimmen en er zijn grote hoogteverschillen tussen boot en de steiger.

Buiten de dorpen, in het buitengebied, is nauwelijks de mogelijkheid om aan te leggen.

Z2 Ontbreken van sanitaire voorzieningen bij aanlegmogelijkheden

Op de tweede plaats van de ergernis van toervaarders staat het ontbreken van sanitaire voorzieningen langs de waterkant (op de eerste plaats staat het vaargedrag van andere toervaarders).

(Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Ook in de Veenkoloniën wordt het gemis van goede sanitaire voorzieningen door toervaarders als ergernis aangegeven (www.vareninhetnoorden.nl).

Z3 Geen eenheid in de brug- en sluisbediening

Omdat het Traject Zuidlaardermeer – Erica onderdeel is van meerdere toertochten kan het lastig zijn om ver vooruit te plannen. Als men dan rekening moet houden met het feit dat de bruggen en sluizen niet altijd bediend worden, kan dit een reden zijn voor iemand dit traject te mijden. Als iemand besluit een lang weekend te gaan varen is de zondag opeens een belangrijke dag om te kunnen varen.

Z4 Ontbreken samenhang toeristische voorzieningen

Op veel promotiemateriaal wordt over het veenkoloniaal gebied gesproken. In de praktijk is het lastig te zien dat het hier om de Veenkoloniën gaat. Als men het veenkoloniale karakter veel gebruikt in promotiemateriaal kan dit verwachtingen scheppen bij de toervaarder, die vervolgens niet overeen komen met de werkelijkheid. Omdat de toervaarder in de Veenkoloniën niet wordt herinnerd aan het feit dat hij zich in de Veenkoloniën bevindt.

Z5 Ontbreken van voldoende fiets- en wandelmogelijkheden

Fietsen en wandelen staan hoog in het vaandel bij toervaarders (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Op dit moment zijn de fiets- en wandelmogelijkheden zeer beperkt in de Veenkoloniën, zeker langs de hoofdvaarverbinding (Toeristische Visie Veenkoloniën 2009) Ook zijn afstanden niet goed te variëren om te kunnen inspelen op de oudere toervaarder.

Z6 Ontbreken van informatievoorziening

Bij de huidige aanlegsteigers is nauwelijks sprake van informatievoorziening (observatie). Met deze informatievoorziening worden borden of bewegwijzering bedoelt. Dit geldt zowel voor informatie over de omgeving met haar geschiedenis, als voor de informatie waar wat te doen is in de omgeving. Dit draagt niet bij aan het vasthouden van de toervaarder.

Z7 Ontbreken van horeca voorzieningen aan het water

Bij observatie is tevens gebleken dat slechts één horecavoorziening direct langs het water te vinden is (eetcafé 't Gemaaltje in Stadskanaal). Om ook de levendigheid in de dorpen te versterken en de toervaart beter te kunnen beleven zou horeca aan het water een goede ontwikkeling zijn. Tevens kan de horeca bijdragen aan het vasthouden van de toervaarder

7.3 Kansen

In deze paragraaf worden de kansen genoemd die betrekking hebben op de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica en het toervaarttoerisme. Deze kansen zijn afkomstig uit de voorgaande hoofdstukken.

K1 Er komen meer motorboottoevaarders met meer geld en meer vrije tijd

Het merendeel van de toevaarders is ouder dan 50 jaar. (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002) Door de leeftijd van de toevaarder hoeven ze over het algemeen minder te werken of zijn al met pensioen. Dat maakt dat deze toevaarder veel vaart en relatief lange toervaart vakanties houdt. Duidelijk is ook dat de toevaarder ten opzichte van andere toeristen het meeste uitgeeft. (Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005)

Ook de toename van het aantal motorboottoevaarder ten opzichte van zeiltoevaarder is een positieve ontwikkeling voor de Veenkoloniën gezien het feit dat de vaarverbinding alleen geschikt is voor motorboten (BTRN 2008-2013). Daar komt bij dat de toervaart nog steeds een groeiende tak van het toerisme is (BTRN 2008-2013). Het aantal verhuurdagen van kajuitmotorboten in Noord-Nederland is toegenomen in 2008 met 15% ten opzichte van 2004. Echter is het aantal verhuurboten en verhuurbedrijven afgenomen (Toerisme in Cijfers, Tourdata Noord 2009). Met een aantrekkelijke vaarverbinding zou motorbootverhuur toch kansen in de Veenkoloniën bieden.

K2 Nadruk toervaart minder op varen en steeds meer op rustdagen

De boot wordt steeds meer een vervoermiddel om op een bepaalde plek te komen. (BTRN 2008-2013) Dat betekent dat men meer tijd besteedt aan het ondernemen van activiteiten. Dit is een goede ontwikkeling voor de Veenkoloniën om de toevaarder langer in het gebied vast te houden.

K3 Er zijn steeds meer digitale middelen om de toevaarder te bereiken.

Mobiele telefoons, PDA's en laptops met internet en GPS worden steeds normaler (Dirk Jan Lekkerkerker). Deze middelen bieden mogelijkheid om de toevaarder op een vernieuwende manier te bereiken.

K4 Overheidsbeleid is gunstig tegenover de toervaart

De Provinciale Omgevingsplannen van Groningen en Drenthe hebben veel aandacht voor toerisme en ook voor de toervaart. Dit is te zien door het huidige herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel en

het reeds herstelde traject Zuidlaardermeer – Bareveld. Verder is door de aanwezigheid van de Agenda voor de Veenkoloniën snellere besluitvorming mogelijk. Wat goed is bij verdere ontwikkeling voor de toervaart.

K5 Er zijn (Europese) subsidiemogelijkheden

Met subsidies wordt de drempel lager voor nieuwe ontwikkelingen. Een aantal subsidies daarvan zijn het ILG (Investeringsbudget Landelijk Gebied) en Leader (Netwerk Platteland). Maar ook Europese subsidies bieden veel mogelijkheden: Interreg (Interregionale Samenwerkingsprojecten) en EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling).

K6 Duitse toervaarders hebben belangstelling

Naast de Nederlanders is van buitenlandse toervaarders de Duitse toervaarder die het meest wordt aangetroffen in het Gronings- Drents kanalengebied. Dit aandeel is nog niet heel groot, maar biedt zeker mogelijkheden omdat is gebleken in dit rapport (paragraaf 3.6 Herkomst) dat een toervaart gebied vooral toervaarders uit de omliggende gebieden trekt. Van belang is om PR activiteiten ook in het Duits te publiceren. Deze PR activiteiten moeten zich vooral op de aanliggende gebieden Emsland en Grafschaft Bentheim richten.

K7 Specifieke media voor de toervaarder

Niet alleen vernieuwende technieken zijn van belang, ook de klassieke PR mogelijkheden blijven belangrijk. Zeker de oudere generatie zal niet allemaal gebruik maken van de modernere technieken. Zaken als tijdschriften voor toervaarders, informatieborden op locatie en informatie in de vorm van folders en boekjes blijven van belang.

7.4 Bedreigingen

Hieronder volgen de bedreigingen die van toepassing zijn op de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica en de toervaart. Deze zijn afkomstig uit de voorgaande hoofdstukken.

B1 Negatieve imago gebied

Voorals Oost-Groningen heeft last van een imago probleem. Dit slechte imago kan een barrière zijn voor toervaarders om naar het gebied te komen. Als deze barrière kan worden weggenomen zal dit een grotere toestroom van toervaarders kunnen betekenen.

B2 Friesland is een aantrekkelijk alternatief toervaart gebied

De buurprovincie Friesland is een provincie met een zeer uitgebreid toervaart netwerk. Hier is sprake van een grote afwisseling in routetrajecten. Tevens heeft Friesland een echt watersport imago.

Toervaarder kunnen wegblijven door het toervaartnetwerk van Friesland te verkiezen boven dit gebied.

B3 Er komen meer motorboten en ze worden steeds groter

Motorboten worden steeds groter en luxer (BTRN 2008-2013). De vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica heeft relatief smalle kanalen met kleine en weinig aanlegplekken. Naarmate het drukker gaat worden op deze vaarverbinding en de boten groter, des te groter wordt deze bedreiging. Wel moet worden gezegd dat de vaarverbinding hier een maximale diepgang heeft waardoor de grootste boten dit traject niet kunnen varen. Maar ook dat kan in de verre toekomst problemen gaan geven als deze trend zich voortzet.

B4 Afname van het aantal jachthaven overnachtingen

Het aantal overnachtingen in jachthavens in Noord-Nederland is afgenomen (Toerisme in Cijfers, Toerdata Noord 2009) Dit kan een bedreiging vormen voor de huidige jachthavens en de jachthavens waar op dit moment plannen voor worden gemaakt. Vooral voor de havens die nog moeten worden aangelegd kan dit problemen geven bij de rendabiliteit. In het traject Zuidlaardermeer – Erica zijn tevens relatief veel aanlegsteigers waar gratis 3 nachten mag worden overnacht. Dit draagt ook bij aan minder jachthaven overnachtingen.

B5 Afwachtende houding ondernemers

Voor de verdere ontwikkeling en versterking van de vaarverbinding moet worden geïnvesteerd. Zowel overheden als ondernemers moeten daarin tegemoet komen. Doordat het gehele traject nog niet is opengesteld zijn veel ondernemers voorzichtig (Johan Baltes).

7.5 SWOT-matrix

In de voorgaande paragrafen zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen genoemd die van toepassing zijn op de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. In deze paragraaf zijn deze aspecten in een SWOT-matrix geplaatst voor een duidelijk overzicht.

Figuur 7.1 SWOT-matrix

<i>Sterktes</i>	<i>Zwaktes</i>
S1 Nauwelijks tot geen beroepsvaart S2 Rust, ruimte en natuur S3 Groot cultuurhistorisch verleden in het gebied en van de vaarverbinding zelf S4 Aantrekkelijke vaarverbinding S5 Aanbod aantal musea S6 Het gebied heeft veel ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers	Z1 Ontbreken van voldoende, aantrekkelijke en functionele aanlegmogelijkheden Z2 Ontbreken sanitaire voorzieningen bij aanlegmogelijkheden Z3 Geen eenduidig beleid in de brug- en sluisbediening Z4 Ontbreken samenhang toeristische voorzieningen Z5 Ontbreken voldoende fiets- en wandelmogelijkheden Z6 Ontbreken informatievoorziening toervaarder Z7 Ontbreken horecavoorzieningen langs water

Kansen	Bedreigingen
K1 Er komen meer motorboot toervaarders met meer geld en meer vrije tijd K2 Nadruk toervaart minder op varen, meer op rustdagen K3 Er zijn meer digitale middelen om toervaarder te bereiken K4 Overheidsbeleid is gunstig tegenover de toervaart K5 Er zijn (Europese) subsidiemogelijkheden K6 Duitse toervaarders hebben belangstelling K7 Specifieke media voor toervaarder	B1 Negatieve imago gebied B2 Friesland heeft een uitgebreid alternatief toervaart netwerk B3 Er komen steeds meer motorboten en ze worden steeds groter B4 Afname van aantal jachthaven overnachtingen B5 Afwachtende houding van ondernemers

7.6 Confrontatiematrix

Op de volgende pagina staat de confrontatiematrix, hierin wordt gekeken naar het verband tussen de verschillende sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. Daarbij stelt de onderzoeker zichzelf een viertal vragen:

1. Met welke sterkte kan een kans worden benut?
2. Met welke sterkte kan een bedreiging worden afgewend?
3. Welke kans moet worden benut om een zwakte te versterken?
4. Welke zwakte moet worden versterkt om een bedreiging af te wenden?

Als er naar aanleiding van deze vragen een match is tussen de elementen dan staat deze in de confrontatiematrix met ++ aangegeven. Dat betekent dat hier een ontwikkelingskans ligt. Als een + wordt aangegeven betekent dat hier wel een verband is maar dat deze niet groot genoeg is als ontwikkelingskans. Een – betekent dat er geen verband tussen de elementen bestaat.

De ontwikkelingskansen staan in hoofdstuk 8. Conclusies vermeld.

Figuur 7.2 Confrontatiematrix

		B5 Afwachende houding ondernemers	B4 Aantal jacht- haven overnachtingen	B3 meer motorboten en worden groter	B2 Friesland alternatief toevartnetwerk	Bedreigingen B1 Imago gebied	K7 Specifieke media voor de toevartder	K6 Duitse toevartders hebben belangstelling	K5 Er zijn (Europese) subsidie mogelijkheden	K4 Overheidsbeleid is gunstig tov toevartder	K3 Meer digitale middelen om toevartder te bereiken	K2 Nadruk minder op varen, meer op rustdagen	Kansen K1 Meer motorboottoev. Met meer geld en vrije tijd
Sterktes	S1 Nauwelijks tot geen beroepsvaart	-	-	+	-	+	+	+	-	-	-	+	+
	S2 Rust, ruimte en natuur	-	-	-	+	++	++	+	-	+	++	+	+
	S3 Cultuurhistorisch verleden	++	++	-	++	++	++	++	++	+	++	++	++
	S4 Aantrekkelijke vaarverbinding	+	++	++	+	++	++	++	-	+	++	+	+
	S5 Aanbod musea	-	-	-	+	++	++	++	-	+	++	++	++
	S6 Ontwikkelings- mogelijkheden voor ondernemers	++	-	+	+	++	++	+	++	++	++	++	++
Zwaktes	Z1 Aantrekkelijke en functionele aanlegvoorzieningen	++	++	++	++	++	-	-	++	+	-	-	-
	Z2 Sanitaire voorzieningen	-	+	-	+	++	-	-	++	+	-	-	-
	Z3 Eenduidig beleid in brug- en sluisbediening	+	++	-	+	++	-	-	+	+	-	-	-
	Z4 Samenhang toeristische voorzieningen	+	++	-	+	++	+	-	+	+	+	-	-
	Z5 Fiets- en wandel mogelijkheden	+	++	-	+	++	-	-	++	+	-	-	-
	Z6 Informatie- voorziening	+	++	-	+	++	++	-	++	+	+	-	-
	Z7 Horecavoorz. aan het water	++	+	-	++	++	+	+	+	+	+	++	++

Toelichting figuur 7.2 Confrontatiematrix

In de bovenstaande confrontatiematrix vallen een aantal zaken op als naar de ++ wordt gekeken. De cultuurhistorie heeft veel verbanden met de overige elementen in de confrontatie matrix. Daarom stelt de onderzoeker dat de cultuurhistorie belangrijk is bij de verdere ontwikkelingen van de toervaart langs de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Ook is uit deze confrontatiematrix te herleiden dat bij vrijwel alle sterktes en zwaktes een verband ligt met het imago van het gebied.

8. Conclusies

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de confrontatiematrix. De resultaten hiervan vormen de ontwikkelingskansen van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Bij het matchen van de elementen zijn een viertal vragen gesteld. Hieronder staan de resultaten per vraag genoemd.

Met welke sterkte kan een kans worden benut?

1. Alle sterke punten bieden kansen voor promotie van de vaarverbinding.
2. Het cultuurhistorisch verleden en de musea moeten worden gebruikt om in te spelen op de rustdagen van de toervaarder.
3. Het cultuurhistorisch verleden kan worden gebruikt bij het verkrijgen van subsidies
4. Met de ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers kan worden ingespeeld op de toename van motorboottoervaarders en het toenemende aantal rustdagen.

Met welke sterktes kan een bedreiging worden afgewend?

5. Door het zichtbaar maken van de sterktes kan het slechte imago worden weggenomen.
6. Door gebruik te maken van het cultuurhistorisch verleden kan men zich onderscheiden van het toervaartnetwerk in Friesland.
7. Door de ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers zichtbaar te maken, kan de afwachtende houding van de ondernemers veranderen.

Welke kans moet worden benut om een zwakte te versterken?

8. Door het uitbreiden van het voorzieningenniveau kan beter worden ingespeeld op de rustdagen van de toervaarder en het toenemende aantal motorboottoervaarders.
9. Het uitbreiden van het voorzieningenniveau biedt kansen voor verbeteren van de PR
10. Er zijn subsidiemogelijkheden die kunnen bijdragen aan het uitbreiden van het voorzieningen niveau
11. Het overheidsbeleid biedt kansen voor het realiseren van de ontbrekende voorzieningen.
12. De ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers kunnen bijdragen aan het realiseren van ontbrekende horecavoorzieningen en sanitaire voorzieningen.

Welke zwaktes moeten worden versterkt om een bedreiging af te wenden?

13. Het aanleggen van voldoende, aantrekkelijke en functionele aanlegvoorzieningen draagt bij aan het afwenden van alle bedreigingen.
14. Alle zwaktes moeten worden versterkt om wat te doen aan het imago van het gebied.
15. Door het aantal voorzieningen uit te breiden, kunnen het aantal jachthaven overnachtingen in dit gebied toenemen door een toename van het aantal toervaarders.

Dit zijn de 15 ontwikkelingskansen die uit de SWOT-analyse zijn gekomen. Dit is de eerste aanzet tot het beantwoorden van deelvraag 5 en de onderzoeksvraag: 'Waar liggen de kansen bij het ontwikkelen en versterken van de toervaart in de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica'. In het volgende hoofdstuk worden de ontwikkelingskansen doorvertaald naar strategische adviezen. Daarbij gaat het om het vaststellen van een aantal speerpunten in de vorm van adviezen.

9. Strategisch advies

Het is duidelijk dat de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica een aantrekkelijk traject is. Een afwisseling van verschillende lintdorpen qua grootte, vergezichten in het cultuurlandschap en diverse nostalgische sluizen en bruggen geven de toervaarder een gevarieerd traject. Dit ondanks de relatief rechte lijn waarlangs het traject loopt. Toch zijn er ook nog heel wat zaken die niet bijdragen aan een optimale vaarverbinding. In paragraaf 9.1 worden hierover adviezen gegeven. In paragraaf 9.2 wordt hiervoor een strategie aangereikt en in paragraaf 9.3 wordt getoond hoe de vaarverbinding er uit zou kunnen komen te zien.

9.1 Advies

In het vorige hoofdstuk Conclusies staat beschreven waar de 15 ontwikkelingsmogelijkheden liggen voor de vaarverbinding. Deze mogelijkheden hebben raakvlakken en verbanden met elkaar. Daarom heeft de onderzoeker de punten die veel met elkaar te maken hebben geclusterd tot een zestal strategische speerpunten. Hij doet dit in de vorm van adviezen, namelijk:

1. *Verleid de toervaarder aan wal te gaan*
2. *Stel de cultuurhistorie centraal en maak het visueel*
3. *Verbeter het voorzieningenniveau*
4. *Maak toeristische knooppunten*
5. *Sluit brug- en sluisbeleid op elkaar aan en voer een eenduidig aanmeer- en havengeldenbeleid.*
6. *Ontwikkel eenduidig PR-beleid en gebruik daarbij digitale media*

Hieronder worden deze adviezen uiteengezet. Hierbij zal worden aangegeven wat het belang is van elk advies. Hoe en met wie deze adviezen kunnen worden uitgevoerd wordt beschreven in de volgende paragraaf.

Ad.1. Verleid de toervaarder aan wal te gaan

Waar de vaarverbinding tekort schiet is in het verleiden van de toervaarder om aan wal te gaan en binnen de Veenkoloniën activiteiten te ondernemen.

“Het belangrijkste dat een toervaarder wil is varen en moet daarom echt verleid worden om aan wal te gaan.”

Het belangrijkste dat een toervaarder wil is varen en moet daarom echt verleid worden om aan wal te gaan. Aantrekkelijke aanlegvoorzieningen, de informatievoorziening over wat er in de omgeving te doen is en de accentuering van de sterke punten van het veenkoloniaal verleden missen. Door de onderstaande adviezen te verwezenlijken zal de toervaarder worden verleid om aan wal te gaan en activiteiten te ondernemen in de Veenkoloniën.

Ad.2. Stel de cultuurhistorie centraal en maak het visueel

Om de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica te ontwikkelen en te onderscheiden van andere vaarverbindingen luidt het advies om het Veenkoloniaal verleden als uitgangspunt bij de ontwikkelingen te gebruiken. Op dit moment wordt dit al gedaan in bijvoorbeeld de campagne ‘van turfvaart naar toervaart’. Maar langs de vaarverbinding gebeurt weinig om duidelijk te maken dat men in de Veenkoloniën vaart.

“Heel belangrijk is het om de toervaarder te laten weten dat men de Veenkoloniën binnenvaart.”

Heel belangrijk is het om de toervaarder te laten weten dat men de Veenkoloniën binnenvaart. Dat zou heel goed kunnen door middel van een poort over het water bij het de entree van de Veenkoloniën. Ook zou dit kunnen door het plaatsen van een typisch veenkoloniaal object bij de entree van de Veenkoloniën. Deze objecten kunnen tevens langs de vaarverbinding worden gebouwd in combinatie met een aanlegvoorziening.

“Het heeft grote toegevoegde waarde om objecten en landschappelijke kenmerken van het veenkoloniaal verleden aan te duiden.”

Het heeft grote toegevoegde waarde om objecten en landschappelijke kenmerken van het veenkoloniaal verleden aan te duiden. Dit kan door middel van informatieborden en een (later genoemde) GPS applicatie. Ook wordt deze visualisatie bereikt door het idee om knooppunten te ontwikkelen langs de vaarverbinding waarbij elk knooppunt zijn eigen thema krijgt (Verleg je grenzen in de Groninger Veenkoloniën; Projectideeën bij de toeristische visie voor de Veenkoloniën). Dit thema moet daarvoor gekoppeld worden aan het veenkoloniaal verleden. Geef tevens een naam aan een knooppunt passend bij het thema. Ook kunnen op een aantal plekken de oude wijken worden gebruikt om hierin aanlegsteigers te plaatsen. Het mooiste zou zijn om wijken met een bepaald verhaal te gebruiken. Dit verhaal kan vervolgens worden verteld door informatieborden en via de GPS applicatie.

Ad.3. Verbeter het voorzieningenniveau

Veel van de zwakke punten van de vaarverbinding worden gevormd door het ontbreken van een aantal voorzieningen langs de waterkant. Hieronder worden deze ontbrekende voorzieningen beschreven.

Aanlegvoorzieningen

Op dit moment zijn er te weinig aantrekkelijke en functionele aanlegvoorzieningen langs de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Om de toervaarder aan wal te krijgen moet hier verandering in komen. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt in verschillende soorten aanlegvoorzieningen om in te spelen op de verschillende karakters van de gebieden.

“In de dorpskernen moeten kleine passantenhavens komen. Deze kunnen tevens dienen als toeristische knooppunten.”

In de dorpskernen moeten kleine passantenhavens komen. Deze kunnen tevens dienen als toeristische knooppunten. Deze moeten ruimte bieden voor 10 tot 15 boten. Bij deze passantenhavens moet minimaal een goede informatievoorziening komen en een horecavoorziening met sanitair. Deze passantenhaven kan moeilijk in het bestaande water worden gebouwd vanwege het smalle vaarwater. Daarom zal een inham moeten worden gemaakt in het kanaal. Het rapport DAIP (2005) stelt daarbij dat dit ook ten goede komt aan de zichtlijn in de lengterichting van een kanaal. Ook wordt hierin gesproken over een kleine haven tussen Aqualande en Bareveld. Door aantrekkelijk vormgeving (lees ‘niet-sober’) is de kans groter dat een toervaarder gebruik maakt van een dergelijke passantenhaven. Hier hoeven geen havengelden worden betaald maar om concurrentie met de jachthavens te voorkomen moeten voorzieningen als stroom en water wegblijven. Wel is een goede verlichting noodzakelijk, toervaarders laten niet graag hun boot alleen als deze op een afgelegen donkere plaats ligt (Bert Mansens, Regiovertegenwoordiger watersportverbond). En verder moet goed worden nagedacht over de functionaliteit van de steigers vanwege de leeftijd van de toervaarder. Ook is aan te raden deze passantensteigers niet aan de wegkant van het kanaal te plaatsen. Dit vanwege de veiligheid.

“De toervaarder houdt erg van rust en om deze te beleven zijn een aantal aanlegvoorzieningen op rustige landschappelijke plekken sterk aan te raden.”

In het buitengebied moeten ook een aantal aanlegvoorzieningen worden gemaakt. De toervaarder houdt erg van rust en om deze te beleven zijn een aantal aanlegvoorzieningen op rustige

landschappelijke plekken sterk aan te raden. Voor toervaarders is dit een stukje meerwaarde van een vaarverbinding en ook al leveren deze steigers direct niets op, indirect geeft het de vaarverbinding een goede naam. Deze aanlegsteigers hoeven niet veel meer te zijn dan alleen een steiger. Misschien is een bankje met tafel en een afvalbak te overwegen maar in principe is de toervaarder zelfvoorzienend.

“Een goede plek voor dergelijke aanlegsteigers zijn de wijken die haaks op kanalen staan. Op deze manier wordt het overige vaarverkeer niet gehinderd.”

Wat wel een grote toevoeging geeft is de aanlegsteigers op plekken te plaatsen waar iets te vertellen is over het gebied. Op deze manier dragen deze aanlegsteigers ook bij aan het visualiseren van de Veenkoloniën. Een goede plek voor dergelijke aanlegsteigers zijn de wijken die haaks op kanalen staan. Op deze manier wordt tevens het overige vaarverkeer niet gehinderd. Hierover wordt tevens gesproken in het rapport DAIP (2005). Echter heeft men het hier vooral over aanlegplaatsen in de wijken voor de bewoners.

Naast het centraal stellen van het cultuurhistorische verleden in de aanlegvoorzieningen moet het niet zo zijn dat hierdoor toervaarders deze verbinding slechts een keer gebruiken. Uitstraling is daarvoor ook een belangrijk speerpunt.

Tot slot moet er rekening mee worden gehouden bij de bouw van aanlegvoorzieningen dat de toervaart in het gebied zal toenemen zodra de verbinding Erica – Ter Apel wordt opengesteld.

Informatievoorziening

Met de informatievoorziening wordt op een aantal zaken gedoeld. Wat te doen is in de directe omgeving en informatie over het gebied en haar cultuurhistorie. Informatieborden waar deze gegevens gecombineerd op staan kunnen hier uitkomst bieden, als ondernemers hier ook de mogelijkheid krijgen reclame te maken zou dit de kosten hiervan kunnen verminderen. Deze informatievoorziening moet worden gecombineerd met de eerder genoemde aanlegvoorzieningen. Betere informatievoorziening draagt bij aan het vasthouden van de toervaarder.

Horecavoorzieningen aan het water

De horecavoorzieningen aan het water missen in de Veenkoloniën. Gecombineerd met de hierboven genoemde voorzieningen draagt horeca bij aan het aan wal krijgen van de toervaarder. Overig moeten er niet te veel horecavoorzieningen in het buitengebied komen, maar juist de dorpskernen zijn hier uitermate geschikt voor.

Sanitaire voorzieningen

Deze voorziening kan worden gecombineerd met de horecavoorzieningen aan het water. Dit vergroot de haalbaarheid van sanitair aan het water.

“Het missen van sanitaire voorzieningen langs het water wordt door toervaarders als grote ergernis ervaren.”

Op deze manier hoeven gemeenten niet voor de bouw, onderhoud en reiniging te zorgen. Het missen van sanitaire voorzieningen langs het water wordt door toervaarders als grote ergernis ervaren.

Fiets- en wandelmogelijkheden

Er zouden meer fiets- en wandelmogelijkheden moeten komen waarin ook te variëren valt met afstanden om zo de (over het algemeen) oudere toervaarder beter tegemoet te kunnen komen.

“De toervaarder fietst en wandelt graag maar toervaarders zijn voornamelijk 50 plussers en het aandeel 65 plussers is aanzienlijk. Voor de oudere toervaarder zijn de afstanden in het algemeen te lang.”

Op dit moment is er een beperkt aantal fiets- en wandeltochten en daarvan zijn de fietsroutes rond de 50 kilometer lang. De toervaarder fietst en wandelt graag maar toervaarders zijn voornamelijk 50 plussers en het aandeel 65 plussers is aanzienlijk. Voor de oudere toervaarder zijn de afstanden in het algemeen te lang. Belangrijk is dat bij het uitbreiden van het fiets- en wandelnetwerk rekening moet worden gehouden met de toervaarder. Zorg dat het startpunt van een dergelijke route bij het vaarwater is of geef duidelijk aan waar het startpunt van een fiets- of wandeltocht.

Ad.4. Maak toeristische knooppunten

Het woord is al eerder gevallen, toeristische knooppunten. Hiermee wordt niets anders bedoeld dan een plek met de eerder genoemde informatievoorziening, horeca met sanitaire voorziening en een goede aanlegvoorziening (passantenhaven met 10 tot 15 plekken). Daar bovenop komt dat deze plekken ook toegang moeten geven tot een busverbinding en dat deze punten ideaal zijn als beginpunt van fiets- en wandeltochten. Als extra zou een horecavoorziening ook als een informatiepunt kunnen dienen waar folders en kaarten van het gebied verkrijgbaar zijn. Deze toeristische knooppunten moeten er voor zorgen dat de toervaarder zo goed mogelijk wordt geïnformeerd over het gebied en daardoor het gebied in zal trekken.

Deze toeristische knooppunten kunnen worden verbonden aan de cultuurhistorie door een thema te koppelen aan het punt. Dit thema kan terug komen in de vormgeving van een dergelijk knooppunt en

er wordt informatie gegeven op borden over het thema. Een dergelijk thema draagt bij aan de eenheid en uitstraling van de vaarverbinding.

“Dus dit idee is niet nieuw. Maar omdat de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica als het ware als een hoofdader door de Veenkoloniën loopt luidt het advies om deze knooppunten langs dit vaarwater te ontwikkelen.”

In de toeristische visie van de Veenkoloniën wordt ook al gesproken van deze toeristische knooppunten en het project Veenkoloniaal Goud spreekt van ‘blauwe transferia’. Dus dit idee is niet nieuw. Maar omdat de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica als het ware als een hoofdader door de Veenkoloniën loopt luidt het advies om deze knooppunten langs dit vaarwater te ontwikkelen.

Ad.5. Sluit brug- en sluisbeleid op elkaar aan en voer een eenduidig aanmeer- en havengeldenbeleid.

Zoals in hoofdstuk 6 van dit rapport te lezen is sluit de brug- en sluisbediening niet goed op elkaar aan. Vooral het feit dat in het traject Bareveld – Ter Apel de bruggen en sluizen niet op zon- en feestdagen worden bediend is een obstakel. Dit kan toervaarders ervan weerhouden het gehele traject te varen. Als in 2012 het gehele traject Ter Apel – Erica wordt geopend moet dit zijn veranderd.

Verder moet goed worden gekeken naar het overige beleid dat wordt gevoerd ten opzichte van de toervaart. Dit kunnen de tarieven voor havens zijn maar ook het aanmeerbeleid. Als in andere vaarverbindingen, aansluitend op de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica, een soepel beleid worden gevoerd ten opzichte van deze aspecten zal de toervaarder snel doorvaren naar dit aangrenzende gebied.

Ad.6. Ontwikkel eenduidig PR-beleid en gebruik daarbij digitale media

Om nieuwe mogelijkheden toe te passen bij de promotie van de Veenkoloniën kan het beste gebruik worden gemaakt van de informatiedragers die reeds in het bezit (kunnen) zijn van de toervaarder. Dus mobiele telefoons, PDA's of eventueel laptops, met als voorwaarde dat deze zijn uitgerust met internet en GPS. Hiervoor moet een applicatie worden ontwikkeld die via internet kan worden aangeboden. Hiervoor zijn een aantal mensen nodig voor het verzamelen en aanleveren van informatie en er zullen een aantal mensen nodig zijn voor het digitaliseren en het in een informatiesysteem zetten.

“Bovendien kan het imago worden verbeterd door het gebruik van de moderne en vernieuwende PR mogelijkheden.”

Het is echter wel zo dat de oudere toervaarders lang niet allemaal in het bezit zijn van nieuwe technieken. Maar als het gebied zijn tijd vooruit wil zijn en in wil spelen op de toekomst is dit een

belangrijke ontwikkeling. Bovendien kan het imago worden verbeterd door het gebruik van de moderne en vernieuwende PR mogelijkheden. Uiteraard moet deze GPS applicatie een meerwaarde hebben tegenover de informatie die op borden verschijnt. Via de GPS applicatie kan meer en/of andere informatie worden verstrekt.

“Voor de promotie van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica maar ook voor de overige vaarwegen binnen de Veenkoloniën moet een eenduidige website komen.”

Voor betere promotie van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica maar ook voor de overige vaarwegen binnen de Veenkoloniën moet een eenduidige website komen, dat wil zeggen één plek op het World Wide Web waar mensen alle informatie over de vaarverbinding kunnen vinden. Nu is er een aparte website voor de verbinding Erica – Ter Apel en een aparte website voor de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Bareveld welke ook wel bekend staat als de turfroute of van het project ‘Van turfvaart naar toervaart’. Het beste zou zijn om op deze laatste naam verder te gaan. Op deze site kan tevens de GPS applicatie komen te staan. Aanvullende kan gedacht worden aan een brochure met daarin alle informatie, artikelen in de watersportbladen, advertenties, etc. Dit vraagt om een marketingcommunicatieplan. De nieuwe website maakt hier natuurlijk onderdeel van uit.

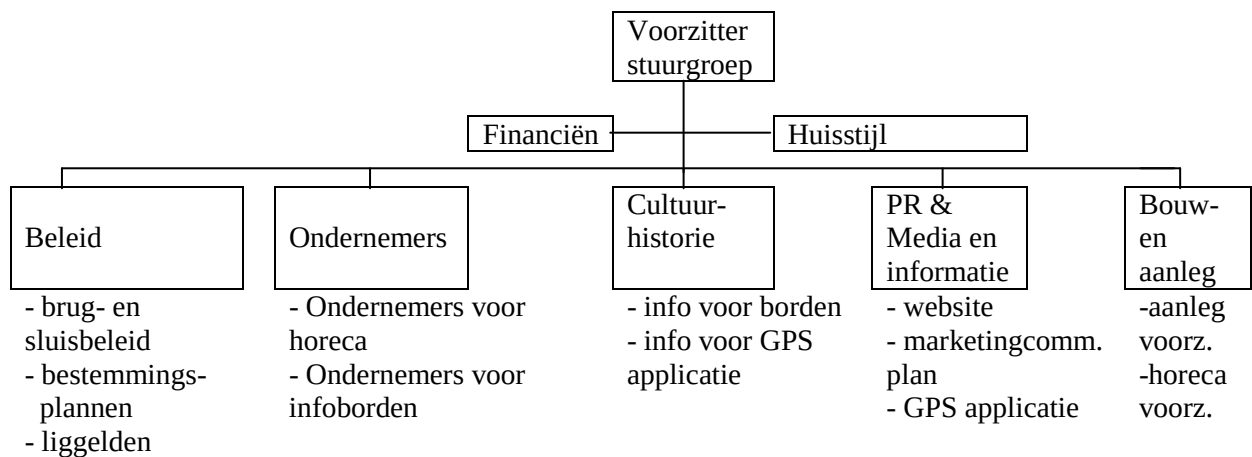
9.2 Strategie: Integrale aanpak

Er zijn een hoop ideeën binnen de Veenkoloniën op het gebied van toerisme. Veel van deze projecten zijn op zichzelf staand en behoeven een hoop middelen. Denk aan de projectideeën bij de toeristische visie van de Veenkoloniën of de ideeën die door Veenkoloniaal Goud worden aangedragen. Veel van deze ideeën zullen helaas nooit (of niet in de nabije toekomst) worden uitgevoerd. Dit is het ‘kip-ei’ verhaal. Eigenlijk moet eerst de toerist komen om zeker te zijn van de slagingskansen van deze ideeën. Dit advies is er tevens op gericht dat de basis van de toervaart klopt. Als de basis klopt en de toervaart neemt toe, wordt de slagingskansen van de overige ideeën ook groter.

De genoemde adviezen moeten integraal worden opgepakt. Geadviseerd wordt een stuurgroep die de coördinatie in handen heeft. Onder deze stuurgroep vallen een aantal werkgroepen die ieder voor een ander gedeelte verantwoordelijk zijn. Hieronder wordt een mogelijke organogram weergegeven.

Daarna wordt een voorstel gedaan voor de te betrekken partijen in de stuurgroep en werkgroepen. Dan volgt een mogelijk stappenplan en deze paragraaf wordt afgesloten met een tijdslijn en het beoogde resultaat.

Figuur 9.1 Mogelijke organogram stuurgroep



9.2.1 De te betrekken partijen

Hieronder volgen een aantal partijen waarvan de onderzoeker denkt dat deze moeten worden betrokken bij de uitvoering van dit project.

- Agenda voor de Veenkoloniën

De Agenda voor de Veenkoloniën moet in eerste instantie zorgen dat de juiste partijen bij elkaar komen voor de ontwikkeling van de vaarverbinding. Verder moeten zij bewaker van het proces worden.

- Provincie Groningen en Drenthe

De beide provincies moeten zorgen dat het project aansluit op het provinciale beleid. Verder zullen de provincies een bijdrage moeten leveren in de financiering. Verder moet er iets gebeuren op het gebied van het toervaartbeleid. Ook dit is een provinciale kwestie.

- Gemeentes in de Veenkoloniën

De gemeentes zijn onder andere verantwoordelijk voor hun eigen bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen dienen te worden aangepast aan dit project. Ook is de gemeente voor een groot deel verantwoordelijk voor het aangeven waar plaats kan worden gemaakt voor ontwikkeling.

- Waterschap Aa en Hunze/ Velt en Vecht

Het waterschap is belangrijk omdat het project in en langs het water loopt. Voor dit project zullen inhammen en/ of verbreding van de vaarwegen noodzakelijk zijn. Dit vanwege de smalle waterwegen. Beslissingen als deze behoeft de betrokkenheid van het waterschap.

- *Marketing Groningen en Drenthe*

Voor een goede reclamecampagne zijn Marketing Groningen en Drenthe de aangewezen partijen. Zij voegen de kennis van marketing toe aan een werkgroep.

- *Veenkoloniaal Goud*

Veenkoloniaal Goud heeft als doel het stimuleren van het toerisme in de Veenkoloniën. Veenkoloniaal Goud wil een faciliterende rol spelen voor (startende) ondernemers. Op deze manier wil deze organisatie het toerisme stimuleren en daarbij ziet zij ook een belangrijke kans in de toervaart. De organisatie is nog bezig de middelen hiervoor te vinden. Maar een organisatie als deze kan een belangrijke rol spelen in het vinden en ondersteunen van ondernemers.

- *(Toekomstige) Toeristische ondernemers*

Voor het stimuleren van het toervaart toerisme zijn met name horeca ondernemers nodig die zich willen vestigen langs de waterkant. Maar overige toeristische ondernemers moet ook de kans worden geboden reclame te maken bij de toeristische knooppunten. Door ondernemers te betrekken is ook de kans groter op samenwerking onderling. Dit versterkt de eenheid van het toerisme in de Veenkoloniën.

- *Veenpark en het Veenkoloniaal museum Veendam*

Deze partijen kunnen een belangrijke rol spelen bij de informatie over het gebied. Zij zijn de organisaties die bijvoorbeeld de informatie kunnen aanleveren voor de GPS applicatie. Ook kunnen zij er op toe zien dat ontwikkelingen plaats vinden waarbij de cultuurhistorische waarde zo veel mogelijk wordt opgenomen in de plannen.

- *Webbouwer*

Er zal een webbouwer moeten worden aangesteld die een centrale website kan bouwen voor de toervaart in de Veenkoloniën. Nog beter zou zelfs zijn een centrale website voor alle toeristische informatie in de Veenkoloniën. De webbouwer zal veel contact moeten hebben met iemand die verantwoordelijk is voor de huisstijl, personen die de informatie aanleveren en de persoon die verantwoordelijk is voor de GPS applicatie. De webbouwer moet ook zorgen voor een goede link met netwerksites.

- *GPS expert*

Voor het samenstellen en invoeren de informatie ten behoeve van de GPS applicatie voor mobiele telefoons en PDA's met internet en GPS is een GPS expert nodig. Deze persoon staat in nauw contact met de mensen die verantwoordelijk zijn voor het aanleveren van de informatie en de webbouwer. Het zou helemaal mooi zijn als een webbouwer kan worden gevonden die tevens GPS experts is.

- *Aannemers/ bouwbedrijf gespecialiseerd in steiger- en/of waterbouw*

Voor de uiteindelijke uitvoering van het aantrekkelijker maken en aanvullen van de steigers langs de vaarverbinding moet een aannemer worden gevonden. Het is niet moeilijk aannemers te vinden die ook gespecialiseerd zijn in steiger- en waterbouw.

- *Huisstijl ontwerper*

De eenheid in het toerisme in de Veenkoloniën begint bij een eenduidige uitstraling. Hiervoor is dient een huisstijl te worden ontwikkeld. Deze huisstijl dient terug te komen in de website, foldermateriaal, ander PR materiaal maar ook in de aanlegvoorzieningen en de informatieborden. Zo heeft de toervaarder herkenning. Als een goed toeristisch product wordt geleverd heeft deze eenheid een positieve invloed op alle toeristische activiteiten in de Veenkoloniën. Daarbij moet het wel zo zijn dat de huisstijl van toeristische activiteiten en organisaties behouden moet blijven.

- *Vertegenwoordiger watersportverbond*

Om zo goed mogelijk in te spelen op de behoefte van de toervaarder is het goed dat er een organisatie bij betrokken is die de belangen behartigt van de toervaarder. Op deze manier sluiten de ontwikkelingen optimaal aan bij de doelgroep. Het watersportverbond kan er ook optreden als waakhond als bepaalde ontwikkelingen niet goed dreigen uit te pakken voor de toervaarder.

- *Partijen die zich bezighouden met fiets- en wandelroutes*

Het optimaliseren en uitbreiden van het fiets- en wandelnetwerk is ook van groot belang voor de toervaart. De ANWB kan hier worden betrokken maar ook de personen die verantwoordelijk zijn voor de provinciale fiets- en wandelnetwerken. Een andere optie zou zijn het betrekken van fiets- wandel- of dorpsverenigingen die routes kunnen uitzetten. Voordeel hiervan zijn kostenreductie, nadeel is het vaak amateuristische karakter van deze verenigingen waardoor communicatie en het proces moeilijker kunnen verlopen.

- *Kunstenaar(s)*

Dit is een optie. Een kunstenaar kan bijvoorbeeld zorgen voor het beeldend maken van het cultuurhistorisch verleden bij de toeristische informatiepunten. Deze partij(en) kunnen alleen worden betrokken bij een toereikend budget.

9.2.2 Stappenplan

In deze subparagraaf schetst de onderzoeker een mogelijk stappenplan. Een definitief stappenplan moet worden vastgesteld door de stuurgroep.

- *Partijen benaderen*

De Agenda voor de Veenkoloniën moet kartrekker worden van een integraal plan waarbij ondernemers de kans krijgen om te anticiperen. Het is belangrijk dat het project niet een op zich zelf staand iets wordt. Er zijn veel projecten waar op dit moment aan wordt gewerkt of projecten die al zijn afgewerkt. Maar ook projectideeën hebben een betere kans van slagen met dit project.

- *Precieze samenstelling werkgroep en taakverdeling*

De personen die in deze werkgroep komen moeten ieder haar eigen verantwoordelijkheden krijgen. In de werkgroep moet onderscheid worden gemaakt tussen de uitvoering en een stuurgroep. In de stuurgroep krijgt ieder persoon een eigen verantwoordelijkheid. Zo moet iemand het voorzitterschap op zich nemen maar ook de financiën, het technische deel, het uitvoerende deel, het juridische en het cultuurhistorische aspect hebben iemand nodig die dit coördineert.

- *Actieplan samenstellen met deadlines*

Doordat alle plannen en organisaties nauw met elkaar verbonden zijn is een goede afstemming nodig tussen alle partijen. Het beste is als deze partijen zelf het precieze actieplan met de bijbehorende deadlines samenstelt.

- *Ontwikkelingsplekken selecteren*

Er moet een aantal plekken worden aangewezen voor (aantrekkelijke) aanlegvoorzieningen, toeristische informatiepunten en het visueel maken van het veenkoloniaal verleden. Door het aanleggen van deze ontwikkelingsgebieden zet de werkgroep een eerste stap waar ondernemers relatief makkelijk op kunnen aansluiten.

- *Huisstijl selecteren*

De persoon of organisatie die verantwoordelijk is gesteld voor het ontwerpen van een huisstijl moet een aantal keuze mogelijkheden tonen waar de werkgroep vervolgens over kan beslissen.

- *Vaststellen van omvang en ontwerp*

Er zal door de werkgroep het een en ander aan vooronderzoek moeten plaats vinden. Er moet ook worden gekeken en welke grootte het project wordt opgepakt. Wordt alleen de toervaart in dit project opgepakt of kunnen andere toeristische activiteiten ook worden meegenomen.

- *Werkgroep cultuurhistorie samenstellen*

Bij het visueel maken van de Veenkoloniën gebruik gemaakt worden van de kennis die in het gebied in grote mate aanwezig is. Darbij kunnen het Veenkoloniaal museum in Veendam en het Veenpark te Barger Compascuum hier een belangrijke rol in spelen. Verder moet ook de informatie worden verzameld voor een GPS applicatie.

- *Offertes aanvragen*

Er zijn verschillende zaken waarvoor offertes moeten worden aangevraagd. Zo moeten aanlegvoorzieningen worden aangelegd, er moeten meer fiets- en wandelpaden komen een webbouwer moet een website maken. Om zicht te krijgen op de kosten moeten hiervoor offertes worden aangevraagd.

- *Bestemmingsplan wijzigen*

Voor de ontwikkelingsgebieden zal een wijziging in het bestemmingsplan moeten plaatsvinden. Gezien dit enige tijd kan duren moet hier vroegtijdig mee worden begonnen.

- *Webbouwer selecteren*

Na het aanvragen van de offertes moet de meest geschikte webbouwer worden geselecteerd om zijn werkzaamheden te starten.

- *GPS expert selecteren*

Ook deze persoon heeft de tijd nodig om een goede GPS applicatie te ontwikkelen.

- *Aannemersbedrijf selecteren*

Naar aanleiding van de offertes moet ook een aannemersbedrijf worden geselecteerd voor de aanleg van de aanlegvoorzieningen en toeristische knooppunten.

- *Bedrijf gespecialiseerd in bebording selecteren*

Voor de informatievoorziening over de cultuurhistorie en de mogelijkheid voor ondernemers reclame te maken moet een bedrijf worden geselecteerd die dergelijke bebording kan leveren. Belangrijks is dat deze bebording aansluit op de huisstijl.

- *Partijen zoeken voor fiets- en wandelstructuur*

De knooppunten met aanlegmogelijkheden moet ook worden aangedragen aan verenigingen als de ANWB voor het doorontwikkelen van de fiets- en wandelstructuren. En ook de overheden zelf kunnen aan de hand van dit project hun fiets- en wandelstructuren uitbreiden.

- *Ondernemers zoeken voor horeca aan het water*

Ondernemers kunnen anticiperen door bij de toeristische knooppunten toeristische activiteiten te starten waarbij een horecavoorziening het meest voor de hand ligt. In principe hoeft het niet zo zijn dat er gelijk bij het bouwen van deze punten een horecaondernemer hoeft te starten. Maar er moet wel rekening worden gehouden met deze mogelijkheid. Doordat de overheid deze eerste stap zet verwacht de onderzoeker dat een horecaondernemer wel volgt.

- *Ondernemers zoeken voor reclame op bebording*

Voor de bebording die al eerder is genoemd moeten (toeristische) ondernemers worden gevonden die gebruik willen maken van deze reclame mogelijkheid. De onderzoeker verwacht niet dat dit heel moeilijk zal zijn, maar het is iets wat wel moet gebeuren. De ondernemers moeten tevens de mogelijkheid krijgen om reclame te maken via de GPS applicatie.

- *Kosten vaststellen*

Als in beeld is wat de omvang van het project zal zijn en de offertes binnen zijn wordt duidelijk wat de kosten zijn van het gehele project.

- *Financiering rond krijgen*

Met de kosten in beeld kan begonnen worden met de financiering. Wie gaat wat betalen en welk deel. De participerende ondernemers zullen (in ruil voor de reclamemogelijkheid) moeten participeren. Ook de gemeentes en beide provincies zullen een bijdrage moeten leveren. Verder moet worden gekeken naar de subsidie- en financieringsmogelijkheden zoals het ILG (Investeringsbudget Landelijk Gebied), Interreg (Interregionale Samenwerkingsprojecten), Leader (Netwerk Platteland) en EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling). Door de nadruk op de cultuurhistorie zijn de subsidiemogelijkheden sowieso beter. Eventueel kan ook nog worden gekeken naar 'duurzaamheid' (in de breedste zin van het woord). Ook dit biedt extra mogelijkheden.

- *Start uitvoeringsfase*

Als ook de financiering rond is kan worden begonnen met de uitvoering. Aanlegvoorzieningen kunnen worden gebouwd en informatieborden kunnen worden geplaatst. De website kan worden gebouwd, fiets- en wandeltochten moeten worden aangesloten op de ontwikkeling en de GPS applicatie kan worden ontwikkeld.

- *Controle en continuering proces*

Tijdens de uitvoering van het project zal het proces nauwlettend in de gaten moeten worden gehouden. Alle aspecten van dit project zijn nauw met elkaar verbonden en het zou goed zijn gelijktijdig te kunnen afronden.

- *Afronden uitvoering*

De afronding moet gelijktijdig met de afronding van de vaarverbinding Erica – Ter Apel plaatsvinden. Op deze manier ontstaat in een keer een aantrekkelijke vaarverbinding.

- *Opening totale vaarverbinding*

Om de toervaarder te stimuleren de verbinding te betreden is een openingsfeest aan te bevelen. Ook hier kan de Agenda voor de Veenkoloniën een faciliterende rol spelen. De organisatie is in handen van de Agenda voor de Veenkoloniën en ondernemers wordt de mogelijkheid geboden om groots uit te pakken. Op deze manier worden ook overige ondernemers bewust gemaakt van hun kansen in deze vaarverbinding.

9.2.3 Tijdslijn

Dit ontwikkelingsproject zal gelijktijdig met de afronding van het project Erica – Ter Apel moeten worden voltooid. Op deze manier is in één keer een aantrekkelijke vaarverbinding ontstaan die veel toervaarders zullen willen proberen. Dat betekent dat in 2012 de aanlegsteigers, toeristische knooppunten, de informatievoorziening en de PR moet worden afgerond. Het betrekken van horeca ondernemers zou eventueel in een later stadium kunnen.

Er zijn echter een aantal zaken die na dit project niet zomaar kunnen stoppen. Zo moeten de GPS applicatie en de website worden bijgehouden en ook moet er een aanspreekpunt blijven bestaan voor de (toekomstige) ondernemers. De stuurgroep zou daarvoor in een kleinere vorm kunnen blijven bestaan.

9.2.4 Beoogde resultaten

Het doel van dit project is het bieden van een aantrekkelijke vaarverbinding waarbij de toervaarder kan worden ‘vastgehouden’ in de Veenkoloniën. De toervaarder wordt verleid om aan wal te gaan en activiteiten te ondernemen in de Veenkoloniën. Op deze manier wordt de economische situatie in de Veenkoloniën te verbeteren.

Daarnaast zal deze projectontwikkeling plaats bieden aan het toenemende aantal toervaarders wat naar verwachting na het openen van het traject Erica – Ter Apel zal gebeuren.

Het project zal ook bijdragen aan het verbeteren van het imago van de Veenkoloniën en het project zal ook voor een goede naam zorgen van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica.

Het project is tot slot ook een middel om de samenwerking tussen de ondernemers op gang te krijgen. Er zal een gevoel van eenheid onder toeristische ondernemers ontstaan.

Figuur 9.2 Moodboard ontwikkeling vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica

Figuur 9.2 Moodboard ontwikkeling vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica



Toelichting figuur 9.2

In deze afbeelding ziet u de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica. Daaromheen zijn een foto's geplaatst die een sfeerimpressie geven van de ontwikkelingsmogelijkheden langs de vaarverbinding om deze aantrekkelijker vorm te geven. Het beeldmateriaal zijn voornamelijk aanlegmogelijkheden die van natuurlijke materialen zijn gemaakt. De onderzoeker is van mening dat dit het beste aansluit op het karakter van de Veenkoloniën. Ook zijn een aantal afbeeldingen te zien van kleine passantenhavens die met een inham aansluiten op het vaarwater. Iets wat vanwege de smalle waterwegen in de Veenkoloniën ook hier een goede oplossing zou zijn. Verder is bij het begin en eind van de vaarverbinding een afbeelding te zien met een poort over het water die de toervaarder verwelkomt in de Veenkoloniën. Deze moeten overigens bij alle toegangen via het water van de Veenkoloniën komen. Met dit moodboard wordt het laatste hoofdstuk van dit rapport afgesloten.

Slotwoord

U hebt zojuist mijn onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica gelezen. Dit specifieke traject is gekozen omdat een groter onderzoeksgebied voor een individuele onderzoeksopdracht te groot zou worden. Uiteraard is de toervaart in het hele veenkoloniale gebied van belang. Dit rapport maakt verdere uitbreiding van het onderzoeksgebied vrij gemakkelijk. Alleen op microniveau hoeft te worden gekeken wat er langs de overige vaarwegen te vinden is. Verder zullen de conclusies ook voor de overige vaarwegen binnen de Veenkoloniën gelden. Voor de ontwikkelingen op gebied van toervaart moeten deze vaarwegen ook worden opgenomen in de plannen.

Dit geldt ook voor de overige watersportrecreatie. De recreanten die een dag varen of kanoën zijn buiten dit onderzoek gebleven. Maar het rustige vaarwater biedt tot op heden naar mijn mening ook kansen voor deze watersportrecreatant. Overigens bleek wel uit mijn onderzoek dat de toervaarder niet echt geïnteresseerd is in andere soorten waterrecreatie (Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002). Dus de overige watersportrecreatie zal zich vooral moeten richten op de doorgaande toerist.

Het doorgaande toerisme kan overigens wel profiteren van de adviezen die ik doe in mijn onderzoek. Vooral horeca aan het water en toeristische knooppunten moeten niet alleen voor de toervaart worden gebruikt. Horeca aan het water zorgt naar mijn mening voor een stukje levendigheid in het gebied. Dit is van positieve invloed voor de leefbaarheid in het gebied. De vaarverbinding Zuidlaardermeer – Erica loopt als een hoofdader door het gebied. Om dus langs deze vaarverbinding toeristische knooppunten te ontwikkelen voor alle toeristen en recreanten is naar mijn mening helemaal geen gek idee.

Ook het centraal stellen van de cultuurhistorie biedt voor het overige toerisme kansen. De adviezen die ik geef in dit rapport ten aanzien van de toervaart zouden als pilot kunnen worden gebruikt. Zaken als de visualisatie van de Veenkoloniën en het aanbieden van een GPS applicatie met informatie over de omgeving voor mobiele telefoons en PDA's (met internet en GPS). Deze zaken moeten echt niet alleen exclusief voor de toervaarder zijn maar hier moet wel rekening mee worden gehouden.

Ik wens alle partijen succes met de verdere ontwikkeling van de toervaart en het overige toerisme in de Veenkoloniën.

Bronnenlijst

Websites:

- <http://www.gobt.nl/nl/index.php/nieuws/persberichten/article/menu-onderdeel/13-kennis/61-attractiepark-slagharen-veruit-het-populairst-in-overijssel>
- <http://www.veenkolonien.nl>
- <http://www.detelefoongids.nl>
- http://www.vareninhetnoorden.nl/van_turfvaart_naar_toervaart.php
- <http://toerisme.groningen.nl/>
- <http://nl.wikipedia.org/wiki/Sterkte-zwakteanalyse>
- <http://www.analysereninkwalitatiefonderzoek.nl/documenten/stappenplan.pdf>
- <http://www.belvedere.nu/page.php?mID=3&pID=5&prID=326§ion=08>
- <http://www.varen.veenkolonien.nl/>
- <http://www.ERICA-terapel.nl/>
- <http://www.gpsactivities.nl>
- <http://www.aaenhunze.nl>
- <http://www.borger-odoorn.nl>
- <http://www.emmen.nl>
- <http://www.hoogezand-sappemeer.nl>
- <http://www.menterwolde.nl>
- <http://www.pekela.nl>
- <http://www.stadskanaal.nl>
- <http://www.veendam.nl>
- <http://www.vlagtwedde.nl>
- <http://www.drenthe.nl>
- <http://www.provinciegroningen.nl>
- <http://www.hunzeenaas.nl>
- <http://www.veltenvecht.nl>

Boeken:

- D.B. Baarda & M.P.M. de Goede. Methoden en technieken; handleiding voor het opzetten en uitvoeren van onderzoek 2001
- Keith Medhurst & Liesbeth Perdeck, Management and Organisation; An international approach

Folders en overig informatiemateriaal:

- Wateratlas ANWB
- Veenkoloniaal Goud

Onderzoeksrapporten:

- Recreatietoervaart; 9 jaar later. Alterra 2002
- Consumentenonderzoek, Toerdata Noord 2005
- Toerisme in Cijfers, Toerdata Noord 2009
- Een leisure resort in de Groene Ster?! Een onderzoek naar de mogelijkheden voor een leisure resort in 'De Groene Ster'. H.S. Folkerts Rijks Universiteit Groningen & DHV 2007
- DAIP ruimtelijk ontwikkelingsplan voor het Grevelingskanaal en omstreken 2005

Beleidsdocumenten:

- Verleg je grenzen in de Veenkoloniën; Toeristische Visie Veenkoloniën
- Verleg je grenzen in de Groninger Veenkoloniën; Projectideeën bij de Toeristische Visie voor de Veenkoloniën.
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland BRTN 2008-2013
- Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013
- Provinciaal Omgevingsplan Drenthe II

Kaartmateriaal:

- Wateratlas ANWB 2010/2011
- Kaart (Bijlage) Veenkoloniaal Goud
- Vaart in de Veenkoloniën; Vaarroute tussen Erica en Ter Apel
- Kaart/ promotiemateriaal 'Van Turfvaart naar Toervaart'
- Grote Provincie Atlas Groningen Wolters-Noordhoff
- Grote Provincie Atlas Drenthe Wolters-Noordhoff

Gesprekken en interviews:

- | | | |
|----------------------------------|---|---|
| Agenda voor de Veenkoloniën | - | Herman de Jong, programmamanager |
| Agenda voor de Veenkoloniën | - | Hein Hilarides voormalig programmamanager |
| Stichting Recreatietoervaart NL- | | Ton Romeijn, senior projectleider |
| Gemeente Emmen | - | Johan Baltes, projectleider |
| Gemeente Veendam | - | Karel Geijzendorffer, directeur |
| GPS Activities | - | Dirk Jan Lekkerkerker, zelfstandige |
| Watersportverbond | - | Bert Mansens, regiovertegenwoordiger Groningen/ Drenthe |

