Recreatietoervaart; 9 jaar later

In opdracht van Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Recreatietoervaart; 9 jaar later

C.M. Goossen
F. Langers

Alterra-rapport P050

Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen, 2002

REFERAAT

Goossen, C.M. en F. Langers, 2002. *Recreatietoervaart; 9 jaar later*. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport P050..96 blz.; 18 fig.; 65 tab.

In het kader van het te voeren rijksbeleid aangaande de verdere ontwikkeling van de recreatietoervaart, is het gewenst om meer inzicht te krijgen in het vaargedrag van toervaarders en de achterliggende motieven. Daartoe zijn gedurende de zomer van 2002 onder 1454 toervaarders in elf watersportregio's interviews afgenomen. Afhankelijk van de aard van de regio zijn toerzeilers dan wel motorboottoervaarders ondervraagd. Naast persoons- en bootkenmerken is onder meer gevraagd naar: herkomst- en bestemmingsregio, dagroute en de totale toertocht, aspecten die op de routekeuze van invloed zijn, knelpunten in Nederland en bestedingen.

Trefwoorden: bestedingen, toervaarders, watersport, vaargedrag

ISSN 1566-7197

Dit rapport kunt u bestellen door € 29 over te maken op banknummer 36 70 54 612 ten name van Alterra, Wageningen, onder vermelding van Alterra-rapport P050. Dit bedrag is inclusief BTW en verzendkosten.

© 2002 Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte,
Postbus 47, NL-6700 AA Wageningen.
Tel.: (0317) 474700; fax: (0317) 419000; e-mail: postkamer@alterra.wag-ur.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Alterra.

Alterra aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Projectnummer 11606.09 [Alterra-rapport P050/HM/12-2002]

Inhoud

Woord vooraf 7

Samenvatting 9

1 Inleiding 13
1.1 Aanleiding tot het onderzoek 13
1.2 Probleemstelling 13
1.3 Opzet van het rapport 14

2 Opzet en uitvoering van het veldwerk 15
2.1 Onderzoeksmethode 15
2.2 Opzet van het interview 15
2.3 Opzet van het veldwerk en steekproeftrekking 16
2.3.1 Keuze onderzoeksregio's 16
2.3.2 Keuze interviewlocaties 17
2.4 Uitvoering van het veldwerk 19
2.5 Aantal afgenomen interviews 19
2.6 Invoer van de routekeuze 20

3 Populatiekenmerken 23
3.1 Kenmerken van de respondenten 23
3.2 Kenmerken van de opvarenden 24

4 Bootkenmerken 27
4.1 Bootafmetingen 27
4.2 Mastgegevens en doorvaarthoogte 29
4.3 Eigendomssituatie en vaar-ondersteunende apparatuur 31

5 Vaargedrag 33
5.1 Duur van de toertocht 33
5.2 Herkomst van de boot 35
5.3 Gevaren route 37
5.4 Redenen voor keuze vaarregio 39

6 Dagtrajectkenmerken 51
6.1 Aspecten van invloed op routekeuze dagtraject 51
6.2 Bestedingen 57
6.2.1 Dagelijkse boodschappen 57
6.2.2 Uitgaven met een recreatief oogmerk 58
6.2.3 Uitgaven aan brandstof, scheepvaartartikelen en brug- en sluisgeld 62
6.2.4 Uitgaven aan lig- en overnachtingsplaatsen 63
6.2.5 Overzicht gemiddelde bestedingen 65

7 Algemeen Vaargedrag 69
7.1 Vaarfrequentie 69
7.2 Knelpunten 72
7.3 Toekomst 73

8 Conclusies en aanbevelingen 75
8.1 Conclusies 75
8.2 Aanbevelingen 79

Aanhangsels

1 Overzicht van de interviewlocaties 83
2 Weeroverzicht 85
3 Enquête Recreatietoervaart 2002 89

Woord vooraf

In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek in de zomer van 2002 onder recreatietoervaarders in Nederland. Het onderzoek betreft een herhaling van de toervaartenquête van 1993/1994, zij het met een enigszins gewijzigde opzet/vraagstelling. Het onderzoek is uitgevoerd door Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, te Wageningen, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat. De enquêtes zijn afgenomen door enquêteurs van bureau Dimensus in Breda. Het onderzoek is mede begeleid door de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Doel van het onderzoek is om de gegevens over het (vaar-)gedrag en de achterliggende gegevens en motieven, te actualiseren.

AVV is voor haar advisering aangewezen op adequate gegevens over de recreatie-toervaart. Uit incidenteel onderzoek en uit eigen waarneming werd meer en meer duidelijk dat de bestaande gegevens een update behoefden. Ook bij het opstellen van de BRTN2000 vormde het gebrek aan recent cijfermateriaal een duidelijk gemis. Om deze redenen is besloten tot het herhalen van het onderzoek uit 1993/1994.

Waterrecreatie en recreatietoervaart zijn in het 'Beheersplan voor de rijkswateren' aangewezen als functies die binnen een watersysteem een plaats moeten vinden. Rijkswaterstaat wil een publieksgerichte dienstverlener zijn; luisteren naar de samenleving wordt steeds belangrijker. Informatie over 'wat de gebruiker beweegt' hoort daar nadrukkelijk bij. Voor de gemeenschappelijke beheerders van het basistoervaartnet wordt het steeds belangrijker om te weten wie de klant is, wat hem beweegt en hoe er wordt geoordeeld over 'het product vaarwegen', zoals zij dat met elkaar neerzetten. Het 'product toervaartnet' ontleent zijn waarde (als vanouds) aan de mogelijkheid om verschillende tochten te maken, aan het gevarieerde vaarwater, aan de historische stadjes en dorpen (cultuurhistorie) en aan rust en ruimte, in combinatie met natuur en landschappelijke waarden.

De uitslag van de enquête maakt duidelijk dat de klant verandert en dat de toervaart zich nog steeds ontwikkelt. De samenstellers van het rapport zien in deze veranderingen/ontwikkelingen een bevestiging van de noodzaak voor de regelmatige monitoring van de recreatietoervaart in Nederland, bijvoorbeeld elke 5-10 jaar.

Als samenstellers van dit rapport spreken wij de wens uit dat u het met plezier zult lezen. Wij denken dat het rapport een antwoord geeft op veel vragen die leven over de toervaart in Nederland.

Piet de Ridder: opdrachtgever, RWS/AVV.
Martin Goossen: projectleider, Alterra

Samenvatting

In het kader van het te voeren rijksbeleid aangaande de verdere ontwikkeling van de recreatietoervaart, is het gewenst om meer inzicht te krijgen in het vaargedrag van toervaarders en de achterliggende motieven. In 1993 is een onderzoek hiernaar uitgevoerd en de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat vindt de tijd aangebroken om een herhalingsonderzoek uit te voeren.

De probleemstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze van de regio waarin een toervaarder vaart en de beoogde vaarroute en wat is de relatie tussen deze keuze, scheepvaartaspecten en andere variabelen?

Onder een toervaarder wordt in het kader van dit onderzoek verstaan; iemand die met een eigen of gehuurde kajuitboot (motorboot, motorsailer of zeilboot), een meerdaagse tocht maakt en daarbij minimaal één nacht doorbrengt buiten de vaste ligplaats van de boot. Watersporters die enkel een dagtocht maken zijn om die reden bij dit onderzoek buiten beschouwing gebleven.

De aard van het vaarwater waarop wordt gevaren en het type boot waarmee wordt gevaren (zeilboot of motorboot) zijn belangrijke criteria voor de karakterisering van toervaarders. Met deze twee grootheden als indelingscriteria kunnen als meest voorkomende typen toervaarders in Nederland worden onderscheiden:
– zeilers op groot vaarwater;
– zeilers op meren en plassen;
– motorbootvaarders op meren en plassen;
– motorbootvaarders op rivieren en kanalen.

Aan de probleemstelling zijn de volgende onderzoeksvragen ontleend:
– wat zijn de karakteristieken van de onderscheiden typen toervaarders en hun vaartuigen en hoe is hun vaargedrag?
– welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze voor een bepaalde vaarregio en vaarroute?

Om de gestelde onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, zijn interviews onder toervaarders afgenomen. Voor de afname van de interviews zijn elf watersportregio's, verspreid over Nederland, geselecteerd. Alle regio's zijn bij uitstek geschikt voor één of meer van de vier onderscheiden typen toervaarders. Bovendien verschillen de regio's onderling qua karakter van het vaarwater. De interviews onder de onderscheiden typen toervaarders zijn in de volgende watersportregio's afgenomen:
1. Zeilers groot vaarwater:
   – Waddenzee;
   – IJsselmeer;

- Markermeer;
- Oosterschelde.

2. Zeilers op meren en plassen:
   - Friese Merengebied;
   - Randmeren.
3. Motorbootvaarders op meren en plassen
   - Friese merengebied;
   - Hollandse Merengebied;
   - Randmeren.
4. Motorbootvaarders op rivieren en kanalen
   - Gronings-Drents kanalengebied;
   - Zuidelijk deel van de Maas;
   - Gelderse IJssel;
   - Grote rivieren (Maas, Waal en Rijn).

Voor het interview zijn in eerste instantie, ongeacht de nationaliteit, de schippers benaderd. Bij afwezigheid van de schipper is zijn of haar plaatsvervanger ondervraagd. In het totaal zijn er gedurende de interviewperiode (juli/augustus 2002) 1454 interviews afgenomen, die redelijk gelijkmatig zijn verspreid over de onderscheiden typen toervaarders per watersportregio.

Uit het onderzoek blijkt dat toervaarders in de diverse watersportregio's nogal van elkaar verschillen. Zo bestaan er onder meer significante verschillen ten aanzien van de leeftijd van schippers, de grootte van de boot en de duur van de toertocht. In vergelijking met het onderzoek in 1993 zijn de schippers in 2002 ouder, de boten groter en de toertocht van de motorbootvaarders langer (maar deze hebben ook meer rustdagen ingelast dan de zeilers). Ouderen varen relatief vaak met motorboten. Vooral regio's met kleinschalig vaarwater (zoals het Gronings-Drents kanalengebied) zijn bij deze groep in trek. Zeilers zijn in het algemeen jonger en varen vooral op de grote wateren. Zeilers kiezen meer een vaste vaarregio, motorbootvaarders zijn meer op doortocht. Wel heeft er een verschuiving plaatsgevonden ten opzichte van 1993. In het algemeen is de toervaarder in 2002 meer een toerder geworden.

Kenmerkend voor de recreatietoervaart is dat (een deel van) de toertocht zich afspeelt in de omliggende regio's van de thuishaven. De provincies Noord- en Zuid-Holland en Friesland blijken belangrijke toeleveringsgebieden te zijn voor andere watersportregio's. Bij de keuze van de vaarregio is opvallend dat door heel veel toervaarders bijna steeds dezelfde redenen worden genoemd, namelijk het gevarieerde vaarwater en de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes. Dit zijn de primaire redenen. Alleen de Waddenzee, het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas vormen hierop een uitzondering. Na deze vrij algemene redenen worden pas de (secundaire) redenen genoemd die meer specifiek voor een regio zijn. De mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken wordt door zeilers als belangrijk naar voren gebracht. Bij motorboottoervaarders is de aanwezige natuur en landschap een belangrijke reden bij de keuze van de vaarregio. Toerzeilers lijken derhalve vooral te kiezen op basis van de mogelijkheden die het vaarwater biedt,

terwijl motorboottoervaarders meer gericht zijn op de landschappelijke omgeving. De aanwezige recreatieve voorzieningen spelen op het eerste oog niet een erg voorname rol in het keuzeproces van de regio waar men gaat varen. Alleen als de in een regio aanwezige recreatievoorzieningen goed aansluiten bij de interesse van de toervaarders die vanwege de aard van het vaarwater in de betreffende regio varen, kunnen recreatievoorzieningen opeens wel heel belangrijk worden. Zo worden de wandel- en fietsmogelijkheden als belangrijkste reden naar voren gebracht in het Gronings/Drents kanalengebied en de Limburgse Maas.

De keuze van het dagtraject wordt in belangrijke mate bepaald door de ligging van historische steden en dorpen, de kortste route naar een bestemming, de weersomstandigheden en de aanwezigheid van aantrekkelijke natuur en landschap. Zeilers kiezen relatief vaak ook een bepaalde route omdat het een bekende en vertrouwde route is. Motorbootvaarders kiezen als dagtraject een route waar het mogelijk is om boodschappen te doen.

In het algemeen wordt het toervaartnet in haar geheel goed bevaren. Er zijn nauwelijks vaarwegen aangetroffen waar niet is gevaren. Op basis van de geregistreerde routes is het IJmeer het belangrijkste knooppunt in Nederland voor de toervaart. Circa eenderde van de toervaarders komt hier langs. Van daaruit gaat een groot deel over de Randmeren naar Friesland en een deel via het Marker- en IJsselmeer naar Friesland, waarbij de Noord-Hollandse zijde meer in trek is dan de Flevolandse zijde. Ook de IJssel is een redelijk populaire route. Het Sneekermeer en het Koevordermeer zijn de belangrijkste kruispunten in Friesland.

Bij de uitgaven van toervaarders is onderscheid gemaakt naar de volgende bestedingsposten: dagelijkse boodschappen, recreatief winkelen, brandstof en andere scheepvaartartikelen, brug- en sluisgelden, horecabezoek, cultuurbezoek, liggelden voor overdag en ’s nachts en overige. Gemiddeld over alle watersportregio's wordt per vaardag per boot € 75,- aan de genoemde bestedingsposten uitgegeven. Dat is, rekening houdend met inflatie, circa € 3,- meer dan 1993, ofwel 4%. De dagelijkse boodschappen vormen de grootste bestedingspost van toervaarders. Gemiddeld wordt hieraan 31% van de totale dagelijkse uitgaven (som van de gevraagde bestedingsposten) besteed. De uitgaven voor horecabezoek bedragen 27% van de totale dagelijkse uitgaven. Recreatief winkelen en de uitgaven aan brandstof en overige scheepvaartartikelen hebben ieder een even groot aandeel in de bestedingen (12%). De uitgaven aan liggelden ’s nachts bedragen 9%, overige uitgaven 5% en aan cultuurbezoek 2%. De overige bestedingsposten bedragen ieder slechts 1%. Overigens vertonen de gemiddelde uitgaven per regio en per bestedingspost vrij forse verschillen.

De toervaarder is volgens eigen opgave 65 dagen per jaar op de boot, waarbij motorbootvaarders meer dagen per jaar het water of de boot opzoeken dan de zeilers. Tweederde van de toervaarders is regelmatig op de boot te vinden zonder uit te varen. Circa 43% geeft aan de afgelopen 5 jaar meer te zijn gaan varen. Bijna 40% van de toervaarders zegt wel eens in het buitenland te varen.

Circa de helft van alle toervaarders noemt het vaargedrag van (niet ervaren) watersporters het grootste knelpunt bij het varen in Nederland. Ook het aantal wachtplaatsen (40%) en de bedieningstijden (35%) van bruggen en sluizen vormen een knelpunt. Ruim een kwart van de toervaarders noemt het ontbreken van sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen een knelpunt.

Op basis van het onderzoek is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Eén van deze aanbevelingen heeft betrekking op het feit dat de boten gemiddeld langer, breder, dieper en hoger worden en dat de watersport dus meer ruimte vraagt op de binnenwateren. Jachthavens moeten meer uitgebaggerd worden en grotere ligplaatsen moeten worden aangeboden. Ook moet kritisch gekeken worden naar de bestaande lengten van kades en aanlegplaatsen in het stedelijk en landelijk gebied. Door de langere en bredere boten zijn deze lengten mogelijk te beperkt en kan er sprake zijn van congestie op sommige tijden en op sommige plaatsen. Dit geldt ook voor de meerplaatsen bij bruggen en sluizen.

Een andere aanbeveling is dat er meer ingespeeld moet worden op de wensen van de oudere toervaarder. Deze toervaarder vaart vooral met een motorboot. De oudere toervaarder is een groeimarkt, mede gezien het feit dat deze groep langer vakantie is gaan nemen en ook relatief veel rustdagen inlast. Dit kan een aanzienlijke stimulans betekenen voor de regionale economie. Voor de (potentiële) watersportregio's is het derhalve van belang om voor met name motorbootvaarders voldoende faciliteiten te bieden, zowel voor wat betreft de voorzieningen voor de watersport als voor wat betreft de overige (recreatie)voorzieningen, zodat de watersporters zo lang mogelijk in de betreffende regio blijven. Belangrijk is dat regio’s zich verder profileren op hun sterke punten en hun specifieke doelgroepen. Het onderzoek biedt inzicht op dit punt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot het onderzoek

DLO-Staring Centrum heeft in de zomer van 1993 in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een grootschalig onderzoek verricht onder recreatietoervaarders. Onder toervaarder wordt verstaan: iemand die met een eigen of gehuurde motorboot, motorsailer of zeil(kajuit)boot, een meerdaagse tocht maakt en daarbij minimaal één nacht doorbrengt buiten de vaste ligplaats van de boot. Er zijn toen interviews afgenomen in zeven watersportregio's, verspreid over Nederland. Deze regio's verschilden onderling in hun type vaarwater. Uit het onderzoek bleek dat toervaarders in de diverse watersportregio's nogal van elkaar verschillen ten aanzien van leeftijd, aantal jaren vaarervaring, de grootte van de boot en de duur van de toertocht. In 1994 is op dezelfde wijze als in 1993 geënquêteerd in het Randmerengebied.

Om vanuit het watersportbeleid adequaat te kunnen inspelen op de wensen en behoeften van de toervaarders en om in het beheer rekening te kunnen houden met de recreatievaart, is inzicht nodig in het vaargedrag van de toerende waterrecreant en in de redenen voor het kiezen van bepaalde routes en regio's. In 10 jaar tijd kan veel veranderen en daarom vond de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat de tijd aangebroken om een herhalingsonderzoek uit te laten voeren.
Het verschil met het onderzoek uit 1993 is dat dit keer elf vaargebieden, verspreid over Nederland, in het onderzoek zijn betrokken. Ook is de nadruk meer gelegd op scheepvaartaspecten en niet zozeer op de walvoorzieningen. In 1993 werden er zeer weinig open zeil- en motorboten aangetroffen. Besloten is om deze categorie in 2002 niet te ondervragen en alleen kajuit zeil- en motorboten in het onderzoek op te nemen. In 1993 is dit type boot wel meegenomen, zodat er bij vergelijking mogelijk een kleine vertekening zou kunnen optreden.

1.2 Probleemstelling

De probleemstelling van het onderzoek luidt als volgt:
Welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze van de regio waarin een toervaarder vaart en de beoogde vaarroute en wat is de relatie tussen deze keuze, scheepvaart-aspecten en andere variabelen?

Deze probleemstelling wordt uitgewerkt in de volgende categorieën onderzoeksvragen:
- wat zijn de karakteristieken van de onderscheiden typen toervaarders en hun vaartuigen en hoe is hun vaargedrag?
- welke redenen liggen ten grondslag aan de keuze voor een bepaalde vaarregio en vaarroute?

Genoemde onderzoeksvragen vereisen een daarop afgestemd empirisch onderzoek in de vorm van een interview onder toervaarders. Een groot aantal toervaarders is daarom in de zomer van 2002 door middel van een gestructureerde vragenlijst geïnterviewd. Over de uitkomsten van deze interviews wordt in dit rapport verslag gedaan.

1.3 Opzet van het rapport

Het basisbestand bevat een schat aan gegevens. In dit rapport is in principe van elke vraag een rechte uitdraai samengesteld per regio en zijn nadere verbanden tussen resultaten achterwege gelaten.

Het rapport is als volgt opgebouwd. Na het eerste inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het veldwerk beschreven. Hierin komt onder meer de onderzoek-methode ter sprake en wordt het verloop van het veldwerk beschreven.

In hoofdstuk 3 worden een aantal kenmerken van de onderzoekspopulatie besproken, zoals nationaliteit, leeftijd van de ondervraagden en groepsgrootte.

Hoofdstuk 4 gaat in op een aantal bootkenmerken van de bij het onderzoek betrokken boten. Kenmerken die worden weergeven zijn: het boottype, de afmetingen van de boot en de eigendomssituatie.

In hoofdstuk 5 wordt het vaargedrag van de ondervraagden beschreven. Hierbij komen aspecten aan de orde als de duur van de vaartocht, herkomst en bestemming, redenen voor de keuze van een bepaalde vaarregio.

Hoofdstuk 6 gaat in op kenmerken van de vaarroute van dagtochttrajecten, zoals de aspecten die van invloed zijn op de routekeuze. Tevens wordt ingegaan op de bestedingen.

Hoofdstuk 7 geeft inzicht het algemeen vaargedrag, onafhankelijk van de regiokeuze. In dit hoofdstuk komt ook onder andere de vaarfrequentie per jaar aan bod en de mogelijke knelpunten die watersporters ondervinden bij het varen van een route.

Hoofdstuk 8 tenslotte, geeft de conclusies en aanbevelingen van het rapport weer.

2 Opzet en uitvoering van het veldwerk

2.1 Onderzoeksmethode

Het project gaat alleen over toervaarders. Watersporters die uitsluitend een dagtocht maken vallen buiten dit onderzoek. Ook vaarders van visbootjes, rubberbootjes, jetski's, speedboten, andere open boten, (voormalig) beroepszeilvaartuigen en beroepsmotorvaartuigen (Bruine vloot etc.) en boten van zeilscholen /-kampen vallen buiten dit onderzoek. De toervaarder wordt in vier typen onderscheiden, afhankelijk van het vaarwater waarop wordt gevaren en het type boot waarmee wordt gevaren (zeilboot of motorboot). De vier typen zijn:

- zeilers op groot vaarwater;
- zeilers op meren en plassen;
- motorbootvaarders op meren en plassen;
- motorbootvaarders op rivieren en kanalen.

Omdat het onderzoek min of meer algemeen geldende antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen voor de vier onderscheiden groepen toervaarders dient te geven, zijn voor elk type toervaarder twee à vier watersportregio's in Nederland geselecteerd voor de afname van de interviews. De onderzoeksresultaten als geheel zijn daardoor meer algemeen geldig dan wanneer in slechts één regio alle vier de groepen toervaarders zouden zijn ondervraagd. In het totaal zijn er in elf verschillende watersportregio's interviews afgenomen. Deze interviews zijn uitsluitend afgenomen onder de groep van toervaarders die in de betreffende regio specifiek voorkomt. In twee regio's zijn twee groepen toervaarders ondervraagd. Voor de afname van het interview is in eerste instantie de schipper benaderd. Bij afwezigheid van de schipper is zijn of haar plaatsvervanger ondervraagd. De toervaarders zijn ongeacht hun nationaliteit benaderd voor deelname aan het interview. De vragenlijst is voor dit doel vertaald in het Engels en het Duits.

2.2 Opzet van het interview

Bij de afname van de interviews is gebruik gemaakt van een gestructureerde vragenlijst, waarbij de vragen zoveel mogelijk zijn voorgecodeerd. Ook is er gebruik gemaakt van automatische doorverwijzingen. Bij vragen met veel antwoord-categorieën kon degene die werd ondervraagd deze antwoordcategorieën meelezen op een speciale kaart.

Naast algemene persoonskenmerken, bootkenmerken en vragen over het vaargedrag is ook gevraagd om de route die is gevaren op een kaart weer te geven. Zowel de route van de gehele toertocht als van de laatst gevaren dagtocht zijn op speciale routekaarten ingetekend. In aanhangsel 3 staat de volledige vragenlijst weergegeven.

2.3 Opzet van het veldwerk en steekproeftrekking

Om met de beschikbare middelen, een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van de vier onderscheiden groepen toervaarders, is gekozen voor een getrapte steekproef-trekking. Dat wil zeggen dat er eerst onderzoeksregio's zijn vastgesteld, waarbij per regio is aangegeven welke groep van toervaarders in de betreffende regio zou worden ondervraagd (paragraaf 2.3.1). Vervolgens is binnen iedere regio getracht om een aselecte steekproef te trekken uit de aldaar aanwezige onderzoekspopulatie. De beste manier om een aselecte steekproef te trekken zou zijn door op strategische knooppunten (van vaarroutes) in de regio, waar iedereen te zijner tijd wel langs moet varen (bijvoorbeeld bij bruggen en sluizen) aselect opvarenden van de betreffende doelgroep te benaderen voor de afname van een interview. De lengte van de vragenlijst was echter zodanig dat de afname van de vragenlijst naar verwachting, beduidend meer tijd in beslag zou nemen dan de gemiddelde wachttijd voor een brug of sluis. De complexiteit van de vragenlijst liet bovendien niet toe dat de vragenlijst overhandigd zou kunnen worden met het verzoek deze ingevuld te retourneren. Daarom is ervoor gekozen om de interviews af te nemen op locaties waar boten voor wat langere tijd afmeren. De aselectheid van de steekproef wordt hierdoor echter wel enigszins aangetast, omdat door de keuze van de aanleglocaties waar de interviews worden afgenomen een zekere selectheid onder de populatie optreedt. Getracht is deze selectiviteit zo gering mogelijk te houden door binnen iedere regio de interviewlocaties zodanig te kiezen, dat mocht worden verwacht dat degenen die bij de interviewlocaties zouden worden ondervraagd, een goede afspiegeling vormen van de onderzoekspopulatie in die regio.

Er is naar gestreefd om per watersportregio 150 volledige interviews af te nemen onder de voor die regio geselecteerde groep(en) van toervaarders. Voor de steek-proeftrekking is bij iedere interviewlocatie de volgende procedure gevolgd. Allereerst is visueel vastgesteld aan de hand van het boottype, of deze in de onder-zoekspopulatie valt van de betreffende regio. Vervolgens is de schipper, of bij afwezigheid van de schipper zijn/haar plaatsvervanger benaderd voor deelname aan het interview. Schippers die medewerking weigerden of die al eerder op een andere locatie voor hetzelfde onderzoek bleken te zijn ondervraagd, werd geen interview afgenomen. Ook vielen de respondenten af, die aangaven op de ochtend van het interview uit hun thuishaven (vaste ligplaats) te zijn vertrokken en er dezelfde avond weer in te zullen terugkeren. Het betrof dan dagtochtvaarders en niet toervaarders. Nadat een interview was afgerond werd vervolgens de dichtstbijzijnde boot voor een interview benaderd, of werd gewacht totdat een nieuwe boot bij de interviewlocatie afmeerde. De interviews zijn zowel op werkdagen als op weekenddagen gehouden en hoofdzakelijk tussen 13.00 uur en 21.00 uur.

2.3.1 Keuze onderzoeksregio’s

Voor de keuze van de onderzoeksregio’s zijn de volgende criteria opgesteld:
- de regio is vergelijkbaar met de regio uit het onderzoek uit 1993;
- de regio dient zodanig te kunnen worden begrensd dat er sprake is van ruimtelijke en functionele samenhang van het vaarwater binnen de regio;

– de regio moet momenteel al een belangrijke functie vervullen voor de watersport;
– de vier onderscheiden typen toervaarders moeten elk, in minimaal één regio specifiek aanwezig zijn;
– de regio's dienen verspreid over Nederland te liggen en zijn samen zoveel mogelijk 'landsdekkend'.

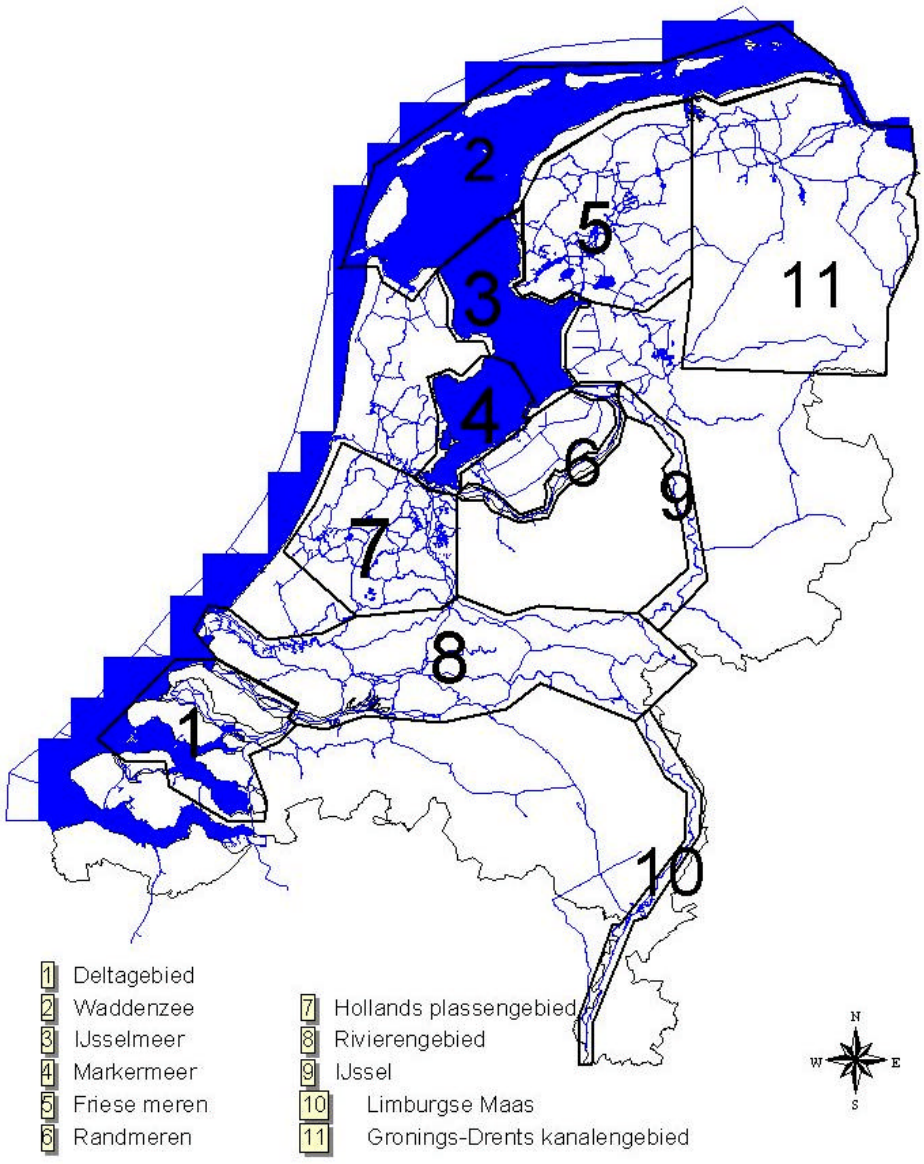
Uit eerder onderzoek is gebleken dat het Friese Merengebied en de Randmeren zowel zeilers als motorbootvaarders trekken, zodat beide typen hier onderzocht moeten worden. De interviews onder de onderscheiden typen toervaarders worden in de volgende watersportregio's afgenomen:

Type toervaarder	Regionaam	Regionr in figuur 1	Zeilkajuit-boot	Motorkajuit boot
Zeilers groot water	Deltagebied	1	X	
	Waddenzee	2	X	
	IJsselmeer	3	X	
	Markermeer	4	X	
Zeilers op meren en plassen	Friese meren	5	X	
	Randmeren	6	X	
Motorbootvaarders op meren en plassen	Friese meren	5		X
	Randmeren	6		X
	Hollandse plassen	7		X
Motorbootvaarders op rivieren en kanalen	Rivierengebied	8		X
	IJssel	9		X
	Limburgse Maas	10		X
	Gronings-Drents kanalengebied	11		X
Totaal			6	7

De begrenzing van de regio's is weergegeven in figuur 1. De begrenzing van de regio's is voor dit onderzoek iets meer opgetrokken en sluiten meer op elkaar aan dan in 1993, omdat in 1993 er een aantal 'gaten' voorkwamen.

2.3.2 Keuze interviewlocaties

Per onderzoeksregio zijn drie onderzoekslocaties uitgekozen. Deze komen voor een groot deel overeen met de locaties uit 1993. Daarbij zijn vooral die locaties gekozen waar relatief veel zeil- en motorboten aanwezig waren. De nieuwe locaties zijn in overleg met desbetreffende waterbeheerders en opdrachtgever gekozen. De locaties zijn vooral jachthavens met passantenplaatsen en enkele aanlegplaatsen in stadjes en dorpjes. De jachthavenbeheerder heeft vooraf een brief ontvangen waarbij medewerking gevraagd is. Tevens is de jachthavenbeheerder op de dag van interviewen gebeld met de vraag of er voldoende toervaarders aanwezig waren. Per locatie is gestreefd naar circa 50 geslaagde interviews. Voor het geval er tijdens de onderzoeksperiode toch te weinig toervaarders op een betreffende locatie langskwamen, is een aantal alternatieve locaties 'achter de hand' gehouden. Deze zijn ook veelvuldig gebruikt. Voor en overzicht van alle interviewlocaties wordt verwezen naar aanhangsel 1.


Begrenzing van de
geselecteerde onderzoeksregio's
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
1 Deltagebied
2 Waddenzee
3 IJsselmeer
4 Markermeer
5 Friese meren
6 Randmeren
7 Hollands plassengebied
8 Rivierengebied
9 IJssel
10 Limburgse Maas
11 Gronings-Drents kanalengebied
N
W
E
S

Figuur 1

2.4 Uitvoering van het veldwerk

De afname en codering van de interviews is uitgevoerd door bureau Dimensus te Breda. Aangezien het streven was om per regio 150 volledige interviews af te nemen onder de voor die regio geselecteerde groep(en)van toervaarders, moesten er in het totaal 1950 interviews worden afgenomen. Op iedere interviewlocatie moest ongeveer een gelijk aantal interviews worden afgenomen.
De afname van de interviews was gepland voor de periode 20 juli tot en met 11 augustus. Zowel de bouwvakvakantie als de schoolvakantie vallen in die periode (voor geheel Nederland).

De weersomstandigheden in de zomer van 2002 waren sterk wisselend (zie aanhangsel 2). Regenbuien werden afgewisseld met korte perioden van hitte. In het algemeen was er weinig wind. Door het sterk wisselende karakter van het weer, leken veel toervaarders af te zien van een meerdaagse toertocht in Nederland. Bovendien bleken de watersporters tijdens warme dagen op het water te overnachten en kwamen dus niet aan de kant. Dit alles maakte het vrij snel duidelijk dat het geplande aantal van 1950 interviews niet gehaald zou worden. Het streven is toen bijgesteld, waarbij getracht is om voor populaire watersportgebieden in ieder geval minimaal 130 interviews te halen en in de overige gebieden minimaal 105. In totaal werd het streven dus op 1440 interviews gesteld. Als populaire watersportgebieden zijn de Zeeuwse Delta en de Friese Meren gekozen. Ook de onderzoeksperiode is verlengd tot en met 25 augustus. Dit was met name nodig omdat de Randmeren minder een zeilgebied is dan van tevoren werd aangenomen. Het bleek moeilijk te zijn om het aantal toerzeilers in de Randmeren te halen.

In hoeverre de aselectheid van de steekproef onder deze maatregelen heeft geleden valt niet goed te zeggen. De vragen die waarschijnlijk het meest door de weers-omstandigheden zijn beïnvloed, zijn de vragen die betrekking hebben op de laatst gevaren dagroute en de totale meerdaagse route. Bij de rapportage en interpretatie van deze beide vragen zal hiermee zo mogelijk rekening worden gehouden.

2.5 Aantal afgenomen interviews

Volgens de bijgestelde planning dienden er 1440 interviews te worden afgenomen.
Het daadwerkelijke aantal volledig afgenomen interviews per onderzoeksregio en per doelgroep staat weergegeven in Tabel 1. In aanhangsel 1 wordt bovendien het aantal afgenomen interviews per interviewlocatie weergegeven.

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal interviews van 1440 is gehaald, maar dat in sommige regio's het geplande aantal (105 of 130) niet is gehaald. De Randmeren lijkt eerder een motorbootgebied geworden dan een zeilbootgebied. Ook in het Gronings-Drents kanalengebieden is het geplande aantal niet gehaald.

Tabel 1 Aantal afgenomen interviews per doelgroep per regio

Doelgroep	Delta	Wad den	Ijssel Meer	Marker meer	Friese meren		Randmeren		Holl. plassen	Rivier-gebied	IJssel	Limb. Maas	Gr-Dr kanaal	Tot.
	ZB	ZB	ZB	ZB	ZB	MB	ZB	MB	MB	MB	MB	MB	MB	
Groot water	141	103	107	105										456
Meren en plas					127	132	88	117	106					570
Rivieren										120	106	106	96	428
N	141	103	107	105	127	132	88	117	106	120	106	106	96	1454

ZB: Zeilboten (N=671), MB: Motorboten (N=783)

De gemiddelde tijd die de afname van het interview vergde, bedroeg 30 minuten. Voor de meeste schippers vormde dit geen probleem. De totale omvang van de non-response bedraagt 450. Deze 450 bleken ofwel niet in aanmerking te komen voor het onderzoek omdat ze een dagtocht maakten en niet een meerdaagse toertocht, ofwel al eerder op een andere locatie voor hetzelfde onderzoek te zijn ondervraagd, ofwel geweigerd te hebben aan het onderzoek deel te nemen. De totale omvang van de non-response bedraagt 24%. Dit is meer dan de non-response van 18% in 1993, maar mag nog steeds laag genoemd worden.

In de hierna volgende hoofdstukken wordt uitvoerig ingegaan op de resultaten van het onderzoek. Ter wille van de leesbaarheid en vergelijkbaarheid van de resultaten is ernaar gestreefd om de tabellen zo uniform mogelijk weer te geven. Dit is vorm gegeven door de zeilboten te scheiden van de motorboten en een vergelijking met 1993 zichtbaar te maken (voor zover dat voor de verschillende vragen mogelijk is). In de tabellen zijn de regio's qua grootte naast elkaar geplaatst, waarvan verwacht mag worden dat ze overeenkomsten vertonen in het gebruik dat de watersport ervan maakt.

Bij de interpretatie van de tabellen dienen de volgende kanttekeningen te worden geplaatst. Omdat in iedere regio een selecte groep van toervaarders, afhankelijk van het boottype is ondervraagd, geven de tabellen slechts een beeld van dat type toervaarder die in de betreffende regio is ondervraagd. Het is dan ook niet zo dat op basis van de tabellen een volledig overzicht wordt verkregen van alle recreatie-toervaarders in de onderscheiden regio's. Omdat het absolute aantal van de onderscheiden typen toervaarders per regio onbekend is, kunnen er bovendien geen nauwkeurige uitspraken worden gedaan over de gehele recreatietoervaart per gebied of in Nederland. De laatste (totaal) kolom in de tabellen die in de volgende hoofdstukken worden gepresenteerd heeft dan ook slechts betrekking op de resultaten van de totale onderzoekspopulatie en mag niet zonder meer worden geïnterpreteerd als representatief voor de totale recreatietoervaart in Nederland.

2.6 Invoer van de routekeuze

Zoals gesteld is aan de respondenten gevraagd om de route op kaart weer te geven. Een rode lijn voor de reeds gevaren route en een blauwe lijn voor een nog te maken route. Hiervoor zijn 2 kaarten gebruikt. Allereerst is een overzichtskaart van de ANWB (Vaarkaart Nederland) getoond, waar de meeste vaarwegen op staan. Deze kaart is gebruikt ter oriëntatie. De kaart waar de route op moest worden aangegeven bestond namelijk uit een eenvoudige zwart/witkaart op A3 formaat. De vaarwegen

op deze A3 formaat zijn afkomstig van het digitale bestand Vaarwegen in Nederland (ViN) van Rijkswaterstaat. De vaarwegenkaart van de ANWB en het ViN zijn vergelijkbaar. Aangezien in Friesland en het Hollands plassengebied veel vaarwegen aanwezig zijn, is voor deze gebieden een aparte vergroting toegevoegd. Deze vergrotingen zijn echter door de respondenten niet gebruikt om hun route in te kleuren. De respondenten moesten zowel de totale toertocht als de dagtocht aangeven en tevens hun startpunt, eindpunt en doelbestemmingen. Al deze gegevens zijn gedigitaliseerd, waarbij een speciaal script voor het Geografische Informatie Systeem (GIS) Arcview geschreven is. In totaal zijn 1450 kaarten ingevoerd. Van de 1450 ingevoerde kaarten hadden er 17 geen lijnen: geen rode en ook geen blauwe lijn. Het aantal kaarten waar geen enkel punt is aangegeven, is wel groot: voor maar liefst 117 kaarten (8%) geldt dit. Opvallend hierbij is de oververtegenwoordiging in het Deltagebied.



Afb 1 De enquêteurs hebben 1452 interviews afgenomen

3 Populatiekenmerken

3.1 Kenmerken van de respondenten

In deze paragraaf wordt een aantal kenmerken besproken van degenen bij wie het interview is afgenomen. Als eerste kenmerk wordt het land waar de ondervraagden woonachtig zijn in beschouwing genomen.

Tabel 2a Verdeling zeilers (%) naar land van herkomst, per regio

Land van herkomst	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Nederland	89	83	97	87	82	83	84	94	95	94	90	87
Duitsland	3	3	3	11	18	14	10	5	5	3	7	8
België	4	4	0	0	0	1	3	0	0	0	1	1
Engeland	4	9	0	2	0	1	1	0	0	1	1	3
Overig	0	1	0	0	0	1	2	1	0	1	1	1
N	141	148	103	142	106	149	105	127	152	88	669	591

Tabel 2b Verdeling motorbootvaarders (%) naar land van herkomst, per regio

Land van herkomst	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
Nederland	94	86	99	92	98	86	93	86	92	89	84	91	90
Duitsland	4	12	1	7	1	8	6	14	4	11	15	7	8
België	1	1	0	1	1	6	0	0	1	0	0	1	1
Engeland	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1
Overig	2	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1
N	132	144	117	106	144	119	105	106	145	96	143	781	576

Het overgrote deel van de respondenten woont, net als in 1993, in Nederland (91%). In totaal wonen er 132 respondenten (9%) in het buitenland. Duitsers (75%) vormen daarbij de grootste groep. Ze vormen op het IJsselmeer (18%) en Markermeer (10%) een substantieel deel van de onderzoekspopulatie. In vergelijking met 1993 komen ze veel minder voor op de Waddenzee (3%). Duitse motorbootvaarders komen (net als in 1993) vooral voor in het Gronings-Drents kanalengebied (11%) en de Limburgse Maas (14%). Met name de Limburgse Maas is bij de Duitsers sterk in belangstelling toegenomen in vergelijking met 1993. Opvallend weinig Duitsers zijn aangetroffen op de Randmeren (3% en 1%), terwijl ze in het Hollands Plassengebied (7%) in vergelijking met 1993 meer zijn aangetroffen. Daartegenover staat dat het Friese Merengebied (4%) minder Duitse motorbootvaarders heeft dan in 1993. Op afstand worden de Duitsers gevolgd door de Belgen (13%) en Engelsen (5%). In 1993 was juist 15% Engels en 8% Belgisch. Belgen zijn vooral in het Rivierengebied (6%) aangetroffen in en in de Zeeuwse Delta (4%), waar ook relatief veel Engelsen (4%) zijn. De aanwezigheid van deze respondenten in de Delta is gelijk gebleven ten opzichte van 1993. Voor het overige zijn slechts zeer incidenteel respondenten woonachtig in het buitenland aangetroffen in de onderzoekspopulatie.

De leeftijdsverdeling van de respondenten wordt in tabel 3 weergegeven. Uit de tabel blijkt dat meer dan de helft van de respondenten een leeftijd heeft ouder dan vijftig jaar.

Tabel 3a Verdeling zeilers (%) naar leeftijd, per regio

Leeftijd in jaren	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
15-29	4	9	9	10	4	11	5	14	29	13	8	15
30-39	13	14	15	13	17	25	12	22	27	12	15	20
40-49	35	54	27	47	27	39	29	26	27	34	30	42
50-64	43	22	44	28	44	21	42	34	16	28	40	22
65 en ouder	5	1	6	2	7	5	7	4	2	13	7	2
N	141	147	101	142	106	126	105	127	147	88	670	562
Gemiddeld	49	44	47	43	49	44	50	44	38	47	48	42

Tabel 3b Verdeling motorbootvaarders (%) naar leeftijd, per regio

Leeftijd in jaren	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
15-29	5	7	1	3	10	1	2	2	3	2	2	2	5
30-39	22	21	14	9	21	8	11	8	10	3	13	11	16
40-49	20	35	22	19	29	20	15	23	43	9	20	19	32
50-64	44	32	52	48	32	62	53	45	37	52	42	51	36
65 en ouder	9	4	11	22	8	9	19	22	6	33	23	17	10
N	129	141	117	105	134	119	104	106	145	96	142	777	559
Gemiddeld	48	45	52	55	46	53	64	55	49	60	54	55	48

$Chi^2(48)=201,7;p<0,001$

De gemiddelde leeftijd is over alle gebieden 51 jaar. In 1993 was de gemidelde leeftijd 45 jaar. De leeftijd ligt in alle gebieden ook hoger dan in 1993. De watersporters zijn dus ouder geworden. De leeftijdsverdeling verschilt echter significant per regio. Zo zijn er relatief veel jeugdige respondenten (jonger dan 30 jaar) met een zeilboot ondervraagd in het Friese merengebied en de Randmeren. Respondenten van 50 jaar en ouder worden bijna overal veel aangetroffen, met name op motorboten op kleinschalige binnenwateren (Hollands plassengebied, rivierengebied, de IJssel en het Gronings-Drents kanalengebied). In het Gronings-Drents kanalengebied is zelfs ruim viervijfde van de respondenten ouder dan 50 en 33% is ouder dan 65 jaar. Dit verschil in de leeftijdsverdeling van (hoofdzakelijk) de schippers per regio duidt erop dat de verschillende watersportregio's voor bepaalde groepen van watersporters aantrekkelijker zijn dan voor andere groepen. Er is dan ook een significant verschil in leeftijd tussen zeilers en motorbootvaarders. Zeilers zijn in het algemeen jonger dan motorbootvaarders.

3.2 Kenmerken van de opvarenden

In tabel 4 wordt het aantal personen aan boord weergegeven. Dit gegeven blijkt significant te verschillen per onderzoeksregio, hoewel de verschillen in het gemiddelde aantal opvarenden per regio betrekkelijk gering zijn. In navolging van de verschillen per onderzoeksregio, is er ook een significant verschil per type boot. Op zeilboten varen meer opvarenden dan op motorboten. Desalniettemin zijn op ruim de helft van de boten maar 1 of 2 personen aanwezig (inclusief de respondent). In

het Gronings-Drents kanalengebied zijn zelfs op ruim viervijfde van de boten maar 2 personen aangetroffen. Dit is tevens de regio waar de meeste respondenten van 65 jaar en ouder zijn aangetroffen.

Opvallend is dat er in 2002 met gemiddeld minder personen (inclusief de respondent) wordt gevaren dan in 1993 (2,75 tegenover 2,9). Dit kan een gevolg zijn van de vergrijzing die zich ook in de watersport voltrekt. Alleen het Waddengebied vormt een uitzondering op deze trend. Daar wordt in 2002 gemiddeld met iets meer mensen gevaren dan in 1993.

Tabel 4a Verdeling zeilers (%) van het aantal opvarenden (incl. respondent) en het gemiddelde aantal opvarenden, per regio

Aantal opvarenden	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
1-2	51	45	48	49	57	54	59	56	40	64	56	47
3	15	18	15	10	17	15	20	18	15	9	16	15
4	22	30	19	33	20	22	19	19	32	22	20	29
> 4	12	8	18	9	6	9	2	7	13	6	8	10
N	139	148	103	142	106	149	100	127	152	88	665	591
Gemiddeld	3,0	3,0	3,2	3,0	2,8	2,9	2,7	2,8	3,2	2,7	2,9	3,0

Tabel 4b Verdeling motorbootvaarders (%) van het aantal opvarenden (incl. respondent) en het gemiddelde aantal opvarenden, per regio

Aantal opvarenden	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
1-2	53	47	64	75	57	69	72	69	49	88	64	69	54
3	9	17	10	11	19	9	15	10	22	5	11	10	17
4	29	25	17	9	21	13	10	14	19	6	20	15	21
> 4	9	10	9	5	4	8	3	7	10	1	5	6	7
N	132	144	115	106	144	119	103	105	145	96	143	777	576
Gemiddeld	3,0	3,0	2,7	2,4	2,7	2,6	2,4	2,6	3,0	2,2	2,7	2,6	2,8

$Chi^2(36)=106,9;p<0,001$



Afb 2 de gemiddelde leeftijd van de toervaarder is 51 jaar

4 Bootkenmerken

4.1 Bootafmetingen

In deze paragraaf worden de afmetingen besproken van de boten waarmee de respondenten varen. In tabel 5 wordt de lengte van de boten weergegeven. De lengte van de boten blijkt significant te verschillen per regio. Boten met een lengte tussen 3 en 7 meter komen relatief weinig voor. Het aandeel is zelfs gedaald in vergelijking met 1993. In 1993 werden er echter ook een paar kleine open boten meegenomen. Alleen bij de zeilboten in de Friese Meren en de Randmeren komt deze klasse nog relatief veel voor. Motorboten hebben significant een grotere lengte dan zeilboten. De gemiddelde lengte van de zeilboten van de respondenten is 9,4 meter en van de motorboten 10,2 meter. In vergelijking met 1993 is er gemiddeld een halve meter bij gekomen. In 1993 was de gemiddelde lengte van een zeilboot 8,9 meter en van een motorboot gemiddeld 9,7 meter.

De grootste lengte (klasse > 11 meter) wordt relatief het meest aangetroffen bij de motorboten in het rivierengebied (43%). In vergelijking met 1993 komt naar voren dat het aandeel toervaarders met een langere boot (meer dan 10 meter) in 2002 groter geworden is.

Tabel 5a Verdeling (%) van de zeilbootlengte, per regio

Bootlengte (meters)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
3 < 7	3	5	1	9	3	8	2	12	24	16	6	12
7 < 8	7	16	14	16	6	12	13	16	33	25	13	19
8 < 9	15	32	15	16	18	25	17	25	20	27	19	23
9 < 10	30	24	20	20	29	30	34	25	13	19	27	22
10 < 11	23	18	22	19	27	14	15	10	5	6	18	14
=> 11	22	5	27	20	17	10	18	12	5	7	17	10
N	141	148	103	142	106	148	105	127	152	88	672	590

Tabel 5b Verdeling (%) van de motorbootlengte, per regio

Bootlengte (meters)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
3 < 7	3	2	1	4	15	2	2	2	3	2	2	2	5
7 < 8	9	16	9	12	17	3	2	6	6	4	15	6	13
8 < 9	15	14	14	17	17	11	15	7	11	20	22	14	16
9 < 10	24	20	16	18	23	17	18	23	17	23	24	20	21
10 < 11	17	26	28	21	12	24	30	29	20	19	18	24	19
=> 11	32	22	33	28	17	43	33	33	42	32	20	34	25
N	132	144	116	106	144	118	104	106	145	96	143	779	577

$Chi^2(60)=236,3;p<0,001$

De breedte van de boten verschilt eveneens significant per regio (tabel 6) Ruim tweederde van de boten heeft een breedte groter dan 3 meter. De zeilboten zijn significant smaller zijn dat motorboten. De gemiddelde breedte van de zeilboten in 2002 is 3,1 meter (in 1993 gemiddeld 2,9 meter) en dat van de motorboten 3,3 meter (in 1993 gemiddeld 3,1 meter). Dit hangt uiteraard ook samen met de geringere

lengte van de zeilboten. In de regio's waar zeilers zijn ondervraagd komen de rankste boten voor in de Randmeren en de breedste in de Waddenzee. De zeilboten op het IJsselmeer, Markermeer en de Delta nemen een tussenpositie in. Deze volgorde sluit goed aan op de aard van het vaarwater. Naarmate de schaal van het vaarwater kleiner is, neemt tevens de afmeting van de boot af. In de regio's met motorboten komen de breedste boten voor in het Rivierengebied, gevolgd door de Limburgse Maas. In vergelijking met 1993 kan gesteld worden dat in alle regio's in 2002 de boten breder zijn, met uitzondering van de Limburgse Maas. De breedte van de boten aldaar verschilt in 2002 niet veel van 1993.

Tabel 6a Verdeling (%) van de zeilbootbreedte, per regio

Bootbreedte (meters)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
< 2,5	6	9	8	16	7	13	10	21	34	27	13	18
2,5 < 3,0	23	43	25	23	20	38	25	26	37	38	25	35
3,0 < 3,5	43	39	31	32	47	33	43	29	17	17	36	30
=> 3,5	29	9	36	29	26	15	22	23	12	18	26	16
N	141	148	103	142	106	149	105	126	150	88	671	589

Tabel 6b Verdeling (%) van de motorbootbreedte, per regio

Bootbreedte (meters)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
< 2,5	4	11	1	8	17	6	2	3	4	2	4	4	9
2,5 < 3,0	22	18	21	20	34	14	21	15	17	12	28	18	24
3,0 < 3,5	40	47	45	44	36	35	44	43	43	55	54	44	45
=> 3,5	34	24	33	28	13	46	33	39	35	30	15	35	22
N	131	144	115	106	144	118	103	106	145	96	143	776	576

$Chi^2(36)=169,5;p<0,001$

In tabel 7 wordt de diepgang van de boten weergegeven. Ook de diepgang van de boten verschilt significant per regio. Dit verschil in diepgang per regio wordt voor een deel veroorzaakt doordat er een significant verschil in diepgang is tussen zeil- en motorboten. Zeilboten hebben een grotere diepgang (gemiddeld 1,3 meter tegenover 1,26 meter in 1993) dan motorboten (gemiddeld 1 meter tegenover 0,94 meter in 1993). Maar ook als alleen die regio's onderling worden vergeleken waar of zeil- of motorboten bij het onderzoek zijn betrokken, blijken er significante verschillen te zijn. Van de regio's waar zeilboten bij het onderzoek zijn betrokken, worden in Friesland de meeste boten aangetroffen met een geringe diepgang (38% van de zeilboten aldaar heeft een diepgang van maximaal 0,90 m. Op de Waddenzee, Friese meren en de Randmeren heeft ongeveer de helft van de zeilboten een diepgang van maximaal 1,40 m. Op het IJsselmeer, Markermeer en de Delta daarentegen heeft ongeveer de helft van de boten een diepgang van minimaal 1,40 m. De diepgang van het betreffende vaarwater is uiteraard mede bepalend voor de (maximale) diepgang van de boten in de betreffende regio.

De verschillen in diepgang van de motorboten zijn per regio geringer (overal meer dan de helft maximaal 1,10 m) dan bij de zeilboten, maar desalniettemin significant. Motorboten in Friesland, het Hollands plassengebied en de IJssel blijken niet al te veel te verschillen in diepgang. Ruim de helft van de boten heeft hier een diepgang van minder dan 0,90 m. Alleen op de Maas en het Rivierengebied hebben de boten

een enigszins grotere diepgang. Dit hangt samen met hun eveneens grotere gemiddelde lengte en breedte.

In vergelijking met 1993 is de diepgang in 2002 toegenomen, gemiddeld over de hele vloot met 0,05 meter.

Tabel 7a Verdeling (%) van de zeilbootdiepgang, per regio

Diepgang (meters)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
< 0,91	5	6	15	30	9	9	11	38	44	29	17	22
0,91 – 1,10	5	12	10	16	11	11	8	16	23	24	12	15
1,11 – 1,40	31	28	28	25	29	32	30	29	26	35	30	28
1,41 – 1,50	13	20	9	8	11	18	18	7	2	4	11	12
1,51 – 1,75	28	23	16	9	24	17	15	7	5	3	17	13
1,76 – 1,90	10	9	14	9	9	10	11	3	1	2	8	7
> 1,90	8	3	9	4	7	3	7	1	0	1	5	2
N	139	148	103	142	105	149	104	122	150	88	663	589

Tabel 7b Verdeling (%) van de motorbootdiepgang, per regio

Diepgang (meters)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
< 0,91	53	56	47	58	61	32	52	39	33	43	56	46	51
0,91 – 1,10	22	28	26	22	23	27	27	36	41	32	25	27	29
1,11 – 1,40	19	15	22	19	12	36	15	22	22	20	13	22	15
1,41 – 1,50	4	0	3	0	2	4	2	1	2	4	0	3	1
1,51 – 1,75	1	1	2	0	1	0	2	0	2	1	3	1	2
1,76 – 1,90	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	2	0	1
> 1,90	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0
N	129	143	115	105	142	117	103	102	144	96	143	768	573

$Chi^2(72)=590;p<0,001$

4.2 Mastgegevens en doorvaarthoogte

In deze paragraaf wordt in eerste instantie ingegaan op de (staande) masthoogte. In het verlengde hiervan wordt het strijken van de mast aan de orde gesteld. Omdat dit alleen betrekking heeft op zeilboten, komen in deze paragraaf dan ook alleen die regio's ter sprake waar uitsluitend opvarenden van zeilboten zijn ondervraagd. Deze paragraaf wordt afgesloten met de minimum boothoogte van de boten. Dit gegeven heeft weer betrekking op de totale onderzoekspopulatie.

In tabel 8 wordt de hoogte van de mast weergegeven. 39% van de zeilboten heeft een mast met een (staande) masthoogte van meer dan 12 meter en 17% heeft zelfs een mast met een hoogte van meer dan 15 meter. De gemiddelde masthoogte van de zeilboten is 12,4 meter (was 11,9 meter in 1993). Ook de masthoogte verschilt significant in de zes regio's waar opvarenden van zeilboten zijn ondervraagd. De zeilboten op de meren (Friese meren en Randmeren) hebben een beduidend lagere mast dan in de andere regio's. Bij de Friese meren is een opvallende verschuiving ten opzichte van 1993. Dit is enigszins vertekenend omdat in 1993 hier ook open boten zijn meegenomen.

Tabel 8 Verdeling (%) van de (staande) masthoogte van zeilboten, voor regio's met zeilboten

Masthoogte (meters)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
= 9,00	5	7	7	10	10	14	13	25	40	22	13	18
9,01 – 10,00	5	9	5	19	7	10	9	12	17	17	9	14
10,01 – 12,00	24	33	23	27	25	30	28	32	29	42	29	30
12,01 – 15,00	41	41	34	32	43	34	34	20	10	14	32	29
> 15,00	24	10	30	13	15	12	16	11	4	5	17	10
N	140	147	102	142	104	149	102	125	152	86	659	590

$Chi^2(20)=98,2;p<0,001$

Aan de respondenten is gevraagd, hoe ze de strijkbaarheid van hun mast tijdens een toertocht beoordelen (tabel 9). Het blijkt dat de beoordeling van de strijkbaarheid van de mast eveneens significant verschilt tussen de regio's. De strijkbaarheid wordt in de merengebieden het meest als redelijk gemakkelijk beoordeeld (Friese meren 25% en Randmeren 31%). Opvallend is dat op de grote wateren het overgrote merendeel van de respondenten aangeeft dat de mast niet gestreken kan worden, met het IJsselmeer als koploper. In vergelijking met 1993 is in 2002 dit aandeel ook gestegen.

Tabel 9 Verdeling (%) van de beoordeling van de strijkbaarheid van de mast, voor regio's met zeilboten

Strijkbaarheid van de mast	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Redelijk makkelijk	18	23	14	27	9	21	11	25	37	31	18	27
Niet makkelijk	14	20	21	27	17	24	26	37	43	45	26	29
Niet strijkbaar	68	57	65	47	74	55	63	37	20	23	56	44
N	141	148	103	142	104	149	101	126	152	86	661	591

$Chi^2(20)=98,2;p<0,001$

Op de vraag hoe vaak de mast gemiddeld tijdens een vaarseizoen wordt gestreken (tabel 10), geeft ruim de helft van de ondervraagde toerzeilers met een strijkbare mast aan boord als antwoord de mast maximaal 1 keer per vaarseizoen te strijken (53%). Ruim eenderde van de respondenten geeft zelfs als antwoord dat de mast geen enkele keer wordt gestreken. Slechts 6% van de ondervraagden strijkt de mast vaker dan 10 keer in een vaarseizoen. Deze uitkomst is vergelijkbaar met die uit 1993.

Tabel 10 Verdeling (%) van de frequentie waarmee de mast tijdens het vaarseizoen wordt gestreken, voor regio's met zeilboten

Frequentie per vaarseizoen	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Nooit	28	25	29	28	36	46	59	36	37	33	36	34
1 keer	8	23	26	20	4	12	21	18	22	19	17	20
2	23	17	20	17	27	18	14	21	10	19	20	15
3 t/m 10	26	23	20	24	32	17	7	21	23	22	21	22
Meer dan 10	15	11	6	11	0	8	0	4	8	8	6	9
N	39	64	35	75	22	66	29	72	122	64	261	327

$Chi^2(20)=98,2;p<0,001$

Bij de totale onderzoekspopulatie is gevraagd (tabel 11) naar de minimum boothoogte van de boot bij gestreken mast (indien mogelijk). Doordat een groot aantal zeilboten niet over een strijkbare mast beschikt (56%), is er een aanmerkelijk verschil met de minimum boothoogte van motorboten.

De minimum boothoogte is het hoogst bij zeilers op groot vaarwater (Delta, Waddenzee, IJsselmeer en Markermeer). Ruim de helft van de zeilboten aldaar heeft een minimum boothoogte van meer dan 12 meter. In het Friese merengebied en de Randmeren zijn de gemiddelde minimum boothoogten van zeilboten beduidend lager. In deze gebieden komen ook zeilboten met een lagere doorvaarthoogte dan 2,01 relatief vaak voor, maar het meest komt daar de doorvaarthoogte tussen 3,40 en 12,00 meter voor. De verschillen in minimum boothoogte zijn in de regio's met motorboten beduidend kleiner.

Als naar de totale populatie van de motorboten wordt gekeken, heeft 41% van alle motorboten een minimum doorvaarthoogte nodig van ten hoogste 2,50 m (dit is volgens de BRTN de brugnormering die hoort bij een opbouwhoogte van de boot van maximaal 2,40 m). Dit aandeel is lager dan in 1993 (55%). Is de doorvaarthoogte 3,00 m (dit is volgens de BRTN de brugnormering die hoort bij een opbouwhoogte van de boot van maximaal 2,75 m) dan kan 70% van alle motorboten in principe passeren. Ook dit aandeel is in 2002 lager dan in 1993 (82%).

Tabel 11a Verdeling (%) van de minimum boothoogte van zeilboten, per regio

Doorvaart-hoogte (meters)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
< 2,01	2	12	5	18	3	17	7	16	41	19	8	22
2,01 – 2,40	3	8	8	16	4	7	3	8	11	7	5	10
2,41 – 2,75	8	10	10	9	7	7	5	8	12	10	8	10
2,76 – 3,40	2	3	1	3	3	2	2	6	3	2	3	3
3,41 – 12,00	21	22	21	16	25	26	27	29	13	44	27	19
> 12,00	62	39	49	34	57	32	53	25	5	16	45	27
Weet niet	2	6	6	4	1	9	4	8	15	1	4	9
N	141	148	103	142	106	149	105	126	152	87	670	591

Tabel 11b Verdeling (%) van de minimum boothoogte van motorboten, per regio

Doorvaart-hoogte (meters)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
< 2,01	4	10	6	7	33	8	8	5	5	7	11	6	15
2,01 – 2,40	32	37	35	45	40	24	39	29	33	47	50	35	40
2,41 – 2,75	31	34	33	25	15	26	30	26	32	26	28	29	27
2,76 – 3,40	14	13	13	10	5	19	17	19	18	7	6	14	11
3,41 – 12,00	14	3	10	9	4	18	5	17	10	10	6	12	6
> 12,00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0
Weet niet	2	2	3	2	3	4	1	4	1	0	0	2	2
N	132	144	117	106	144	119	105	106	145	96	143	782	576

$Chi^2(72)=888;p<0,001$

4.3 Eigendomssituatie en vaar-ondersteunende apparatuur

De overgrote meerderheid van de boten (tabel 12) is bij de gebruikers in eigendom (94%). Toch verschilt de eigendomssituatie significant per regio. Vooral in het Friese merengebied blijkt een deel van zowel de zeilboten (13%) als de motorboten (11%) te zijn geleend of gehuurd. Ook het Markermeer kent een relatief hoog percentage huur/leenboten (10%). De regio's waarin het percentage boten in eigendom het hoogste is, zijn twee regio's waar motorbootvaarders zijn ondervraagd, namelijk de Maas en de IJssel.

Tabel 12a Verdeling (%) van de eigendomssituatie van zeilboten, per regio

Eigendoms-situatie	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
In eigendom	95	92	96	92	92	80	90	87	63	94	92	82
Gehuurd/ Geleend	5	8	4	8	8	20	10	13	37	6	8	18
N	140	148	103	142	106	149	105	127	152	87	668	591

Tabel 12b Verdeling (%) van de eigendomssituatie van motorboten, per regio

Eigendoms-situatie	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
In eigendom	89	73	96	96	93	95	99	100	96	97	97	96	90
Gehuurd/ Geleend	11	27	4	4	7	5	1	0	4	3	3	4	10
N	132	144	117	106	143	118	105	106	145	96	143	780	575

$Chi^2(12)=38,2;p<0,001$

De toervaarders hebben met elkaar circa 70 verschillende vaar-ondersteunende apparaten aan boord, van vaarkaart tot fishfinders. In tabel 13 staat een overzicht van de meest voorkomende apparatuur aan boord. In totaal zijn er bijna 4000 apparaten aanwezig op de boten, gemiddeld dus bijna 3 apparaten per boot. Een GSM, marifoon, GPS en een dieptemeter zijn het meest aanwezig.

Tabel 13 Verdeling (%) vaar-ondersteunende apparatuur aan boord van zeil- en motorboot (N=1454)

Type apparatuur	N	%
GSM	1204	83
Marifoon	818	56
GPS	633	43
Dieptemeter	386	26
Kompas	277	19
LOG	114	8
Radar	104	7
Computer	104	7
Stuurautomaat	40	3
Snelheidsmeter	38	2
Windsnelheidsmeter	36	2
Anders	176	12
Totaal	3930	

5 Vaargedrag

5.1 Duur van de toertocht

Om voor het onderzoek in aanmerking te komen dient de respondent, op het moment dat het interview wordt afgenomen, een tocht te maken waarbij minimaal één nacht buiten de (zomer)thuishaven wordt doorgebracht. De duur van de totale toertocht wordt besproken in tabel 14. De duur van de totale toertocht is bepaald door het aantal dagen dat men reeds heeft gevaren en het aantal dagen dat men nog van plan is om te gaan varen, te sommeren. De meeste toertochten hebben (net als in 1993) een duur van twee tot vier weken. Dit geldt voor vrijwel alle regio's.

Gemiddeld blijft de duur van de toertocht voor de zeilers gelijk aan die van 1993, circa 21 dagen. Toch is er wel een verschil te constateren met 1993. Er zijn in 2002 relatief meer zeilers die een korte toertocht maken (2 t/m 7 dagen), maar er zijn in 2002 ook relatief meer zeilers die juist een erg lange tocht maken (meer dan 42 dagen).

Tabel 14a Verdeling (%) van de duur van de totale toertocht en de gemiddelde tochtduur van zeilboten, per regio

Duur totale toertocht (dagen)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Markermeer	Friese meren		Randmeren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
2 t/m 7	9	3	8	5	17	10	11	25	13	9	14	8
8 t/m 14	15	15	18	9	21	25	21	21	21	24	19	18
15 t/m 21	34	33	28	27	26	26	34	22	37	39	30	31
22 t/m 28	26	27	29	36	26	22	21	19	17	21	24	25
29 t/m 42	9	20	10	18	3	11	7	9	10	3	7	15
> 42	8	2	7	5	7	6	6	3	2	3	6	4
N	140	147	102	141	102	146	97	126	150	87	656	584
Gemiddeld	24	22	23	24	20	20	22	18	17	19	21	21

Tabel 14b Verdeling (%) van de duur van de totale toertocht en de gemiddelde tochtduur van motorboten, per regio

Duur totale toertocht (dagen)	Friese meren		Randmeren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
2 t/m 7	12	7	2	8	5	3	0	8	1	2	0	5	3
8 t/m 14	22	20	11	11	16	20	5	12	5	7	8	13	12
15 t/m 21	27	27	29	28	25	22	28	25	26	10	20	25	25
22 t/m 28	20	27	31	22	31	26	33	24	25	18	18	25	25
29 t/m 42	9	14	16	18	15	12	14	12	30	23	18	15	19
> 42	9	5	10	13	8	16	20	19	12	40	36	18	15
N	128	143	116	104	142	117	105	103	140	96	143	770	567
Gemiddeld	24	22	27	31	26	29	33	34	31	56	46	33	31

$Chi^2(60)=265,3;p<0,001$

De motorbootvaarders varen significant langer (3 tot 4 weken komt het meest voor) dan de zeilers, gemiddeld 33 dagen. Dat is meer dan in 1993, ook bij de afzonderlijke regio's. De motorbootvaarders die in het Gronings-Drents kanalengebied zijn ondervraagd, wijken, net als in 1993, echter duidelijk af van het gangbare patroon. In het Gronings-Drents kanalengebied maakt 63% van de respondenten een toertocht van minimaal vier weken. In deze regio maakt zelfs 40% van de ondervraagden een toertocht van meer dan zes weken. Deze respondenten maken een toertocht van gemiddeld maar liefst 56 dagen, 10 dagen langer dan in 1993. Dit is driemaal zolang als

de gemiddelde toertocht van zeilers die op de Friese meren zijn ondervraagd (18 dagen). Het feit dat er relatief veel ouderen in het Gronings-Drents kanalengebied worden aangetroffen (zie paragraaf 3.1), verklaart waarom de hiervoor benodigde hoeveelheid vrije tijd in beginsel geen beletsel hoeft te vormen.

Aan de respondenten is gevraagd hoeveel rustdagen (de definitie van een rustdag is dat er niet is gevaren) ze hadden gemaakt tot het moment van interviewen. De uitkomst hiervan is in tabel 15 weergegeven.

Tabel 15 Verdeling (%) van het aantal rustdagen per doelgroep per regio

Rustdagen	Delta	Wad den	IJssel meer	Marker meer	Friese meren		Randmeren		Holl. Plas	Rivier-gebied	IJssel	Limb. Maas	Gr-Dr kanaal	Tot.
	ZB	ZB	ZB	ZB	ZB	MB	ZB	MB	MB	MB	MB	MB	MB	
0	23	17	24	25	41	19	21	12	22	24	19	11	8	21
1 – 2	42	19	27	32	26	41	41	22	30	20	31	20	17	28
3 – 5	21	28	27	22	23	15	22	39	15	21	21	25	25	23
6 – 10	11	23	16	15	8	14	7	16	18	14	14	22	13	15
11 – 21	1	12	5	4	2	7	7	8	8	9	9	13	18	8
22 of meer	1	2	0	2	0	4	1	3	7	5	5	9	19	4
N	132	101	103	100	118	123	85	114	104	105	105	102	96	1399
Gemiddeld	3	5	3	4	2	5	3	5	6	5	5	9	13	5

$Chi^2(60)=223{,}8;p<0{,}001$ ZB: Zeilboten, MB: Motorboten

Uit de tabel blijkt dat circa de helft van de respondenten niet meer dan 2 rustdagen heeft gehad, 21% heeft zelfs geen rustdag genomen. Er is wel een significant verschil tussen de regio's en daarmee samenhangend het type boot. In gebieden waar respondenten met een motorboot zijn ondervraagd, is het aantal rustdagen groter geweest dan in gebieden waar zeilers zijn ondervraagd. Gemiddeld hebben motorbootvaarders 7 rustdagen genomen, tegen 3 rustdagen van de zeilers. Het meest gerust wordt er in het Gronings-Drents kanalengebied (waar ook toervaarders zijn aangetroffen die de langste toertocht maken) en de Limburgse Maas. De meeste respondenten met een zeilboot op de Friese meren hebben niet gerust (41%). Ruim eenderde van de respondenten met een zeilboot op de Waddenzee heeft meer dan 6 dagen gerust.

Van de toervaarders die één of meer rustdagen hebben genomen is berekend welk deel van toertocht tot op het moment van interviewen heeft bestaan uit rustdagen (tabel 16).

Tabel 16 Verdeling (%) van het percentage rustdagen van respondenten met rustdagen per regio

Percentage rustdagen	Delta	Wad-den	Ijssel-meer	Marker meer	Friese meren		Randmeren		Holl. Plas	Rivier-gebied	IJssel	Limb. Maas	Gr-Dr kanaal	Tot.
	ZB	ZB	ZB	ZB	ZB	MB	ZB	MB	MB	MB	MB	MB	MB	
1 – 25	46	21	45	39	43	47	48	41	25	23	40	24	35	37
25 – 50	42	49	43	49	51	38	45	43	48	50	38	51	41	45
>50	13	30	12	12	6	15	7	16	27	27	22	26	24	19
N	101	84	77	75	69	100	67	100	81	88	85	89	88	1104
Gemiddeld	31	45	32	34	31	35	31	36	46	43	37	54	38	38

$Chi^2(24)=67{,}3;p<0{,}001$ ZB: Zeilboten, MB: Motorboten

Gemiddeld wordt door de respondenten met rustdagen ruim eenderde van de tot dan toe gemaakte vakantiedagen besteed aan rusten (in de zin van niet varen). Daarbij is een significant verschil tussen de regio's. Op de Hollandse plassen en de Limburgse Maas rust de respondent met rustdagen gemiddeld evenveel als hij vaart.

Ongeveer de helft (48%) van de zeilers met rustdagen op de Randmeren heeft maximaal een kwart van de gemaakte vakantiedagen gerust.

5.2 Herkomst van de boot

Bij de bepaling van de herkomst van de bij het onderzoek betrokken boten is als eerste gevraagd of de vaste (zomer)ligplaats van de boot in Nederland ligt of in het buitenland (tabel 17). De regio's waar de meeste boten varen met een vaste ligplaats in het buitenland, zijn het Markermeer, de Delta en de IJssel.

Tabel 17a Verdeling (%) van de vaste ligplaats van zeilboten naar binnen/buitenland per regio

Land ligplaats boot	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Nederland	93	84	99	93	96	98	92	100	98	99	96	93
Buitenland	7	16	1	7	4	2	8	0	2	1	4	7
N	141	148	103	142	106	149	105	127	152	88	672	591

Tabel 17b Verdeling (%) van de vaste ligplaats van motorboten naar binnen/buitenland per regio

Land ligplaats boot	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
Nederland	99	97	99	98	99	95	93	95	97	95	88	97	95
Buitenland	1	3	1	2	1	5	7	5	3	5	12	3	5
N	132	144	117	106	144	119	105	106	145	96	141	782	575

$Chi^2(12)=30;p<0,003$

In vergelijking met 1993 is het aantal boten met een vaste ligplaats in het buitenland in 2002 iets afgenomen, zowel bij de zeilboten (met name de Delta) als bij de motorboten (met name het Gronings-Drents kanalengebied). In totaal zijn er 51 (3,5%) boten bij het onderzoek betrokken met een vaste ligplaats in het buitenland. Ruim de helft hiervan (57%) heeft een ligplaats in Duitsland en eenvijfde in België (20%) en Engeland (19%).

Tabel 18a Verdeling (%) van de zeilboten met een vaste ligplaats in het buitenland, naar land van herkomst, per regio

Land van herkomst boot	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Duitsland	10	8	100	80	100	50	50	0	100	100	46	36
België	20	29	0	0	0	0	25	0	0	0	17	17
Engeland	60	58	0	20	0	50	12	0	0	0	29	44
Overig	10	4	0	0	0	0	12	0	0	0	8	2
N	10	24	1	10	4	4	8	0	3	1	24	41

Tabel 18b Verdeling (%) van de motorboten met een vaste ligplaats in het buitenland, naar land van herkomst, per regio

Land van herkomst boot	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
Duitsland	0	100	0	100	0	33	86	60	60	100	94	67	86
België	100	0	0	0	100	50	0	40	20	0	0	22	7
Engeland	0	0	100	0	0	17	0	0	20	0	6	7	7
Overig	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	4	0
N	1	5	1	2	1	6	7	5	5	5	17	27	28

Uit de tabellen 18 blijkt dat de boten afkomstig uit het buitenland redelijk verspreid over de regio's voorkomen. Uit tabel 1 is bekend dat er 100 respondenten in Duitsland wonen. Uit tabel 18 blijkt dat 29 respondenten hun vaste ligplaats in Duitsland hebben. Dit betekent dat 71 Duitse respondenten hun vaste ligplaats in Nederland hebben, ofwel 71% van de aangetroffen Duitsers. Van de 17 respondenten die afkomstig zijn uit België, hebben 10 een vaste ligplaats in België, ofwel 7 in Nederland. Dat is 41% van de aangetroffen Belgen.

Tabel 19 geeft aan in welke provincie de respondenten hun vaste ligplaats in Nederland hebben. De provincies Friesland (23%), Noord- (18%) en Zuid-Holland (16%) zijn de grootste donorprovincies. Duidelijk komt naar voren dat er een relatie is tussen de locatie van ondervraging en de provincie waar de vaste ligplaats is. Respondenten die in Limburg zijn ondervraagd, hebben veelal hun vaste ligplaats in de Limburgse Maas. Op de Friese Meren is het aandeel respondenten die een vaste ligplaats hebben in de provincie Friesland hoog. Uit tabel 19 lijkt naar voren te komen dat de respondenten vooral varen in de omliggende regio's waar hun eigen vaste ligplaats is (met uitzondering van Zuid-Holland). Respondenten met een vaste ligplaats in Groningen zijn niet in het Deltagebied aangetroffen. Respondenten met een vaste ligplaats in Zeeland zijn niet in het Gronings-Drents kanalengebied aangetroffen. Evenzo zijn respondenten met een vaste ligplaats in Limburg niet in de Friese Meren aangetroffen en zijn respondenten met een vaste ligplaats in Friesland nauwelijks op de Limburgse Maas aangetroffen.

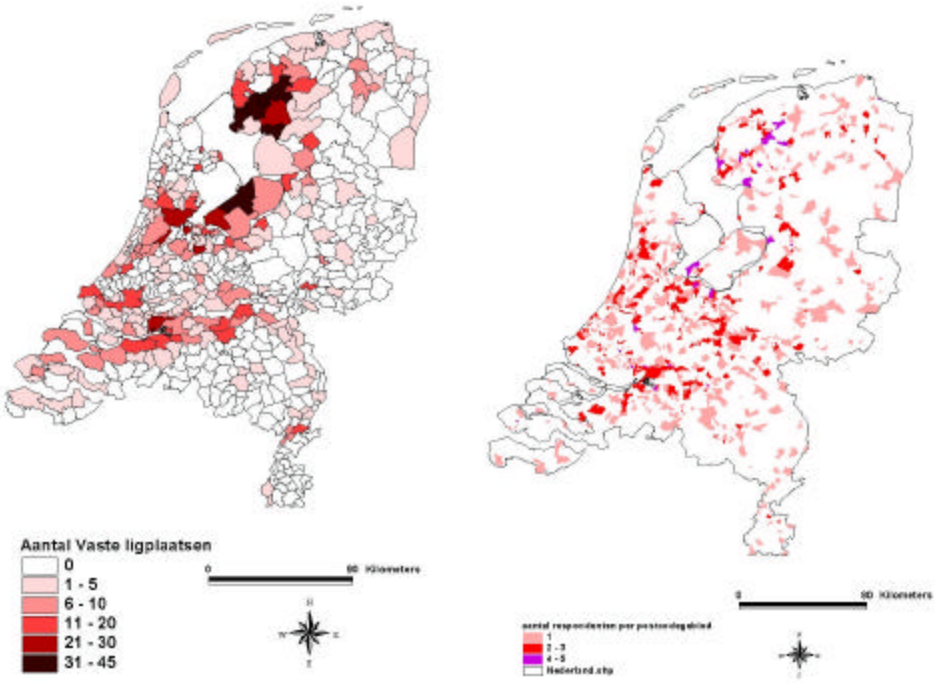
Tabel 19 Verdeling (%) provincies waar de vaste ligplaats is per type boot per regio

Provincie	Delta	Wad den	IJssel-meer	Marker meer	Friese meren		Randmeren		Holl. Plas	Rivier-gebied	IJssel	Limb. Maas	Gr-Dr kanaal	Tot.
	ZB	ZB	ZB	ZB	ZB	MB	ZB	MB	MB	MB	MB	MB	MB	
Groningen	-	7	-	-	1	4	-	1	1	-	2	1	5	2
Friesland	6	34	32	24	57	55	12	11	7	3	22	1	24	23
Drenthe	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	7	1
OverIJssel	1	5	2	2	4	15	11	3	2	3	2	1	10	5
Gelderland	1	4	5	5	6	6	7	10	8	15	15	7	8	7
Flevoland	7	11	17	16	6	1	16	7	3	3	2	1	2	7
Utrecht	4	3	4	5	5	3	23	10	11	6	3	4	8	6
Noord-Holland	18	23	28	34	13	8	18	20	28	11	15	10	9	18
Zuid-Holland	15	9	7	10	5	5	8	28	26	25	26	27	22	16
Zeeland	24	2	4	2	2	2	-	2	3	3	1	-	-	4
Noord-Brabant	24	1	1	2	2	3	1	5	11	23	8	18	6	8
Limburg	2	1	2	-	-	-	2	3	2	10	2	31	-	4
N	131	102	102	97	127	131	87	116	104	113	98	101	91	1400

$Chi^2(132)=1132,8;p<0,001$ ZB: Zeilboten, MB: Motorboten

Kort samengevat trekken de regio's voor het overgrote deel de boten uit de omliggende provincies aan. Noord-Holland is echter de provincie die relatief veel boten levert aan veel verschillende regio's. Zuid-Holland is een provincie die relatief veel motorboten levert aan de motorbootregio's (op de Friese Meren na). De Zuid-Hollandse boten varen daarmee dwars door (voornamelijk oostelijk) Nederland. Drenthe en Groningen tellen als donorprovincie nauwelijks mee.

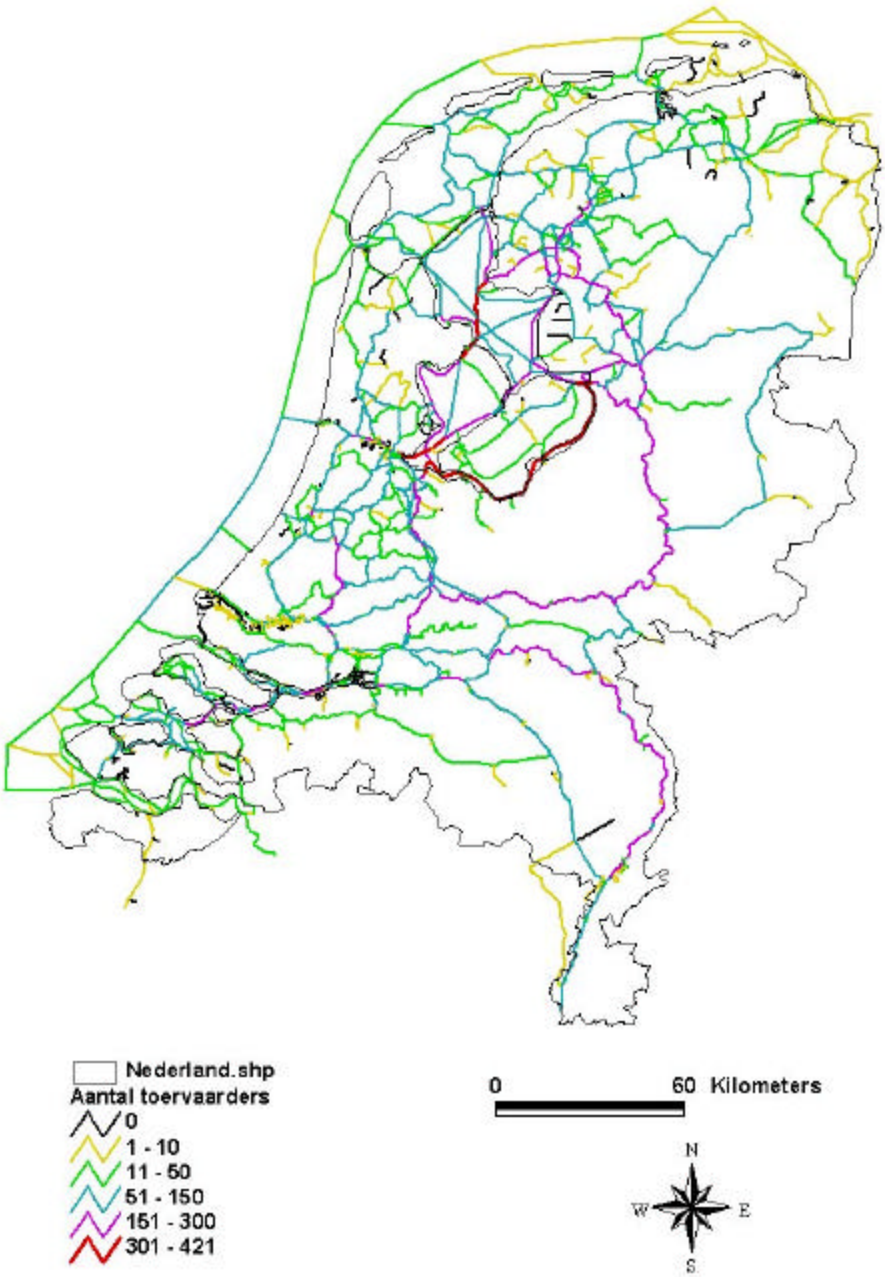
Figuur 2 geeft een kaartbeeld van de herkomst van de boten van de respondenten per gemeente. Duidelijk komt de concentratie in Friesland naar voren.



Figuur 2 Verdeling (N=1377) vaste ligplaats van de boten van de respondenten (A) en woonplaats (postcode) van de respondent (B)

5.3 Gevaren route

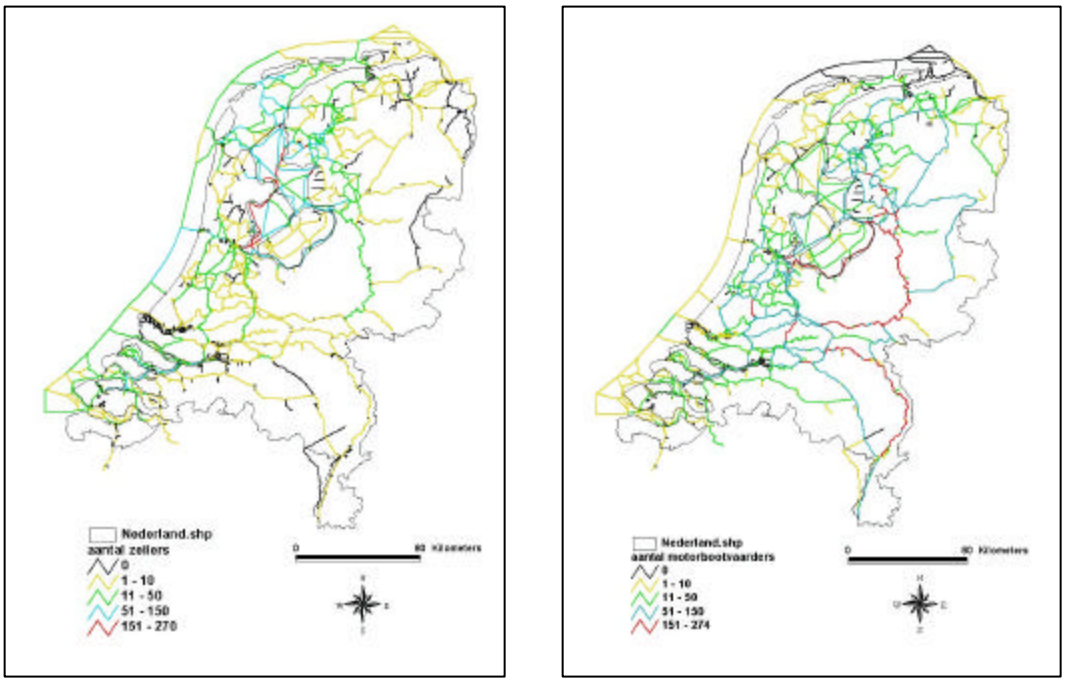
Aan de respondenten is gevraagd hun route op kaart aan te geven, zowel van de reeds gevaren route als de route die ze denken nog in deze vakantie te gaan varen. De kaart waar de route op moest worden aangegeven bestond uit een eenvoudige zwart/witkaart op A3 formaat. De vaarwegen op deze A3 formaat zijn afkomstig van het digitale bestand Vaarwegen in Nederland (ViN) van Rijkswaterstaat. Een overzichtskaart van de ANWB is gebruikt ter oriëntatie. Het beeld wat hieruit komt is weergegeven in figuur 3. Duidelijk is op de kaart te zien dat veel respondenten een route over de Randmeren hebben gemaakt of nog denken te maken. Een nieuw Randmeer bij de Noordoostpolder zal in dit opzicht een goede logische doortrekking kunnen zijn van de toervaartroute naar het Noorden. Ook de IJssel is redelijk populair, evenals de route via de Weerribben. Deze routes lijken een belangrijk alternatief te vormen voor de route over het Markermeer/IJsselmeer. Belangrijkste knooppunt in Nederland voor de toervaart is het IJmeer; het centraal station in Nederland voor de toervaart. Circa eenderde van alle toervaarders komt hier langs. Hier ontmoeten de toervaarders elkaar, op weg naar het noorden of zuiden. Het Sneekermeer en het Koevordermeer zijn de belangrijkste knooppunten in Friesland. De Noord-Hollandse zijde van het Markermeer wordt meer gebruikt dan de Flevolandse kant. Dit komt deels omdat daar meer interviewlocaties waren. De route Enkhuizen-Stavoren is populair. Op de Waddenzee is het relatief druk in het westelijke deel, naar Vlieland en Terschelling.



Figuur 3 Verdeling aantal toevaarders per vaarweg

De Drentse Hoofdvaart wordt vooral gebruikt om naar Noordoostelijk Nederland te komen. Van het rivierengebied vaart de toevaarder meer over de Rijn en Maas dan over de Waal. De Vecht en de Hollandse IJssel/Gouwe zijn in trek in de Randstad.

De Krammer wordt het drukst bevaren door de toervaarders in het Deltagebied. De toervaarder lijkt op de Limburgse Maas te stoppen bij de Maasplassen.
In het algemeen wordt het toervaartnet in haar geheel goed bevaren. Er zijn nauwelijks vaarwegen aangetroffen waar niet wordt gevaren.



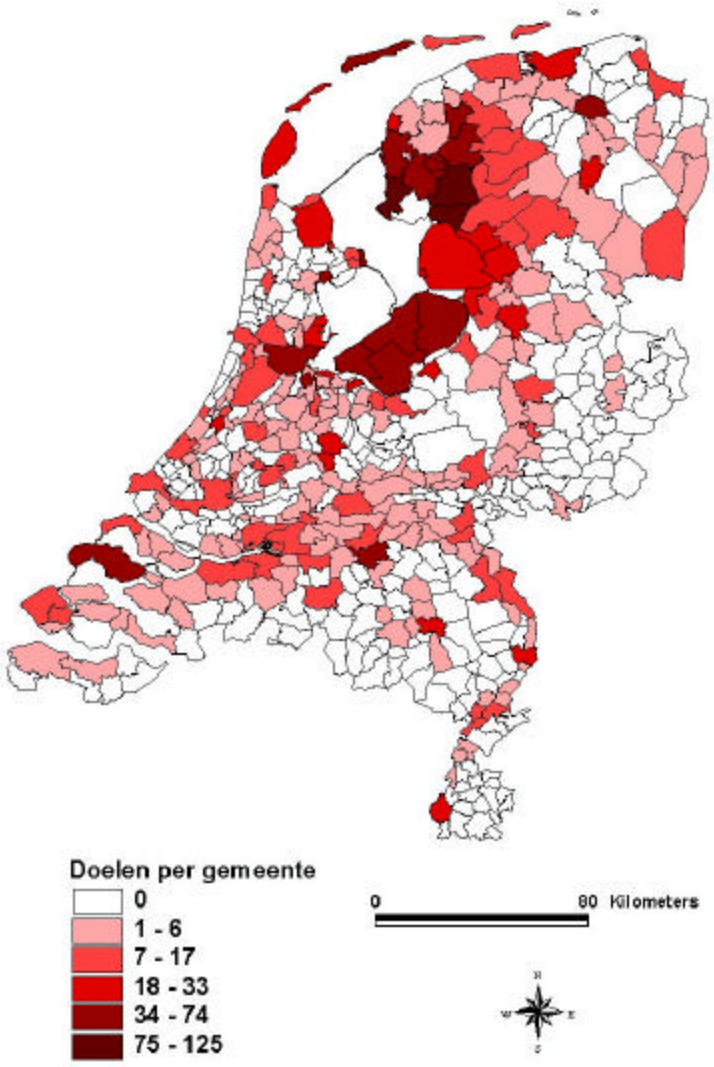
Figuren 3a (links) en 3b (rechts) Verdeling typen toervaarders per vaarweg

Uit de figuren 3a en 3b komt duidelijk de voorkeuren tussen de typen toervaarders naar voren. De zeilers hebben vooral de grote wateren gekozen bij hun totale toertocht. Het IJsselmeer, Markermeer en de Waddenzee zijn populair. De motorbootvaarders kiezen vooral de binnenwateren. De Randmeren, de IJssel, de Maas en de Rijn zijn tijdens hun toertochten veelvuldig bevaren. De grote wateren worden door de motorbootvaarders veel minder vaak gebruikt.

Aan de respondenten is gevraagd om op de kaart hun bestemmingen of doelen aan te geven. Een overzicht hiervan is in figuur 4 te zien. Het blijkt dat in de gemeenten Nijefurd, Lemsterland en Skarsterland (allen in Friesland) de meeste bestemmingen liggen van de toervaarders. Deze bestemmingen kunnen echter zeer divers zijn, van oude stadjes tot vriendenbezoek. Het is niet bekend om wat voor type bestemmingen het gaat.

5.4 Redenen voor keuze vaarregio

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de vraag waarom men in een bepaalde regio vaart en welke gebiedskenmerken hierbij een rol spelen. In Tabel 20 wordt de positie weergegeven die de regio inneemt voor de recreatietoervaart.



Figuur 4 Overzicht van bestemmingen van de toervaarders per gemeente

Tabel 20a Verdeling (%) van de positie van de regio voor de zeilvaart, per regio

Status van de regio als vaargebied	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Vast	40	32	41	25	40	44	39	46	33	26	39	34
Doortocht	11	12	16	18	44	20	50	16	19	49	29	17
Doelregio	49	56	43	57	16	36	11	38	48	25	32	49
N	136	148	103	142	102	149	101	121	152	85	650	591

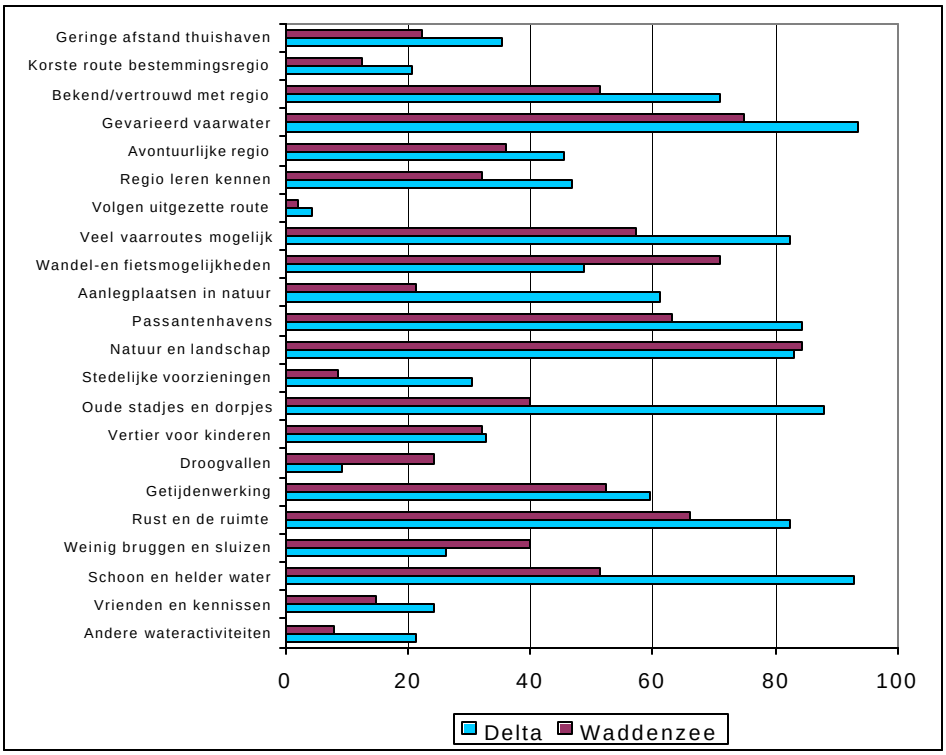
Tabel 20a Verdeling (%) van de positie van de regio voor de motorbootvaart, per regio

Status van de regio als vaargebied	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
Vast	45	32	12	26	33	24	7	24	6	27	19	24	22
Doortocht	30	19	50	46	40	52	49	39	41	25	24	42	31
Doelregio	25	49	38	28	27	24	44	37	53	47	57	34	46
N	132	144	85	101	144	115	103	105	145	95	143	769	576

$Chi^2(24)=212,6;p<0,001$

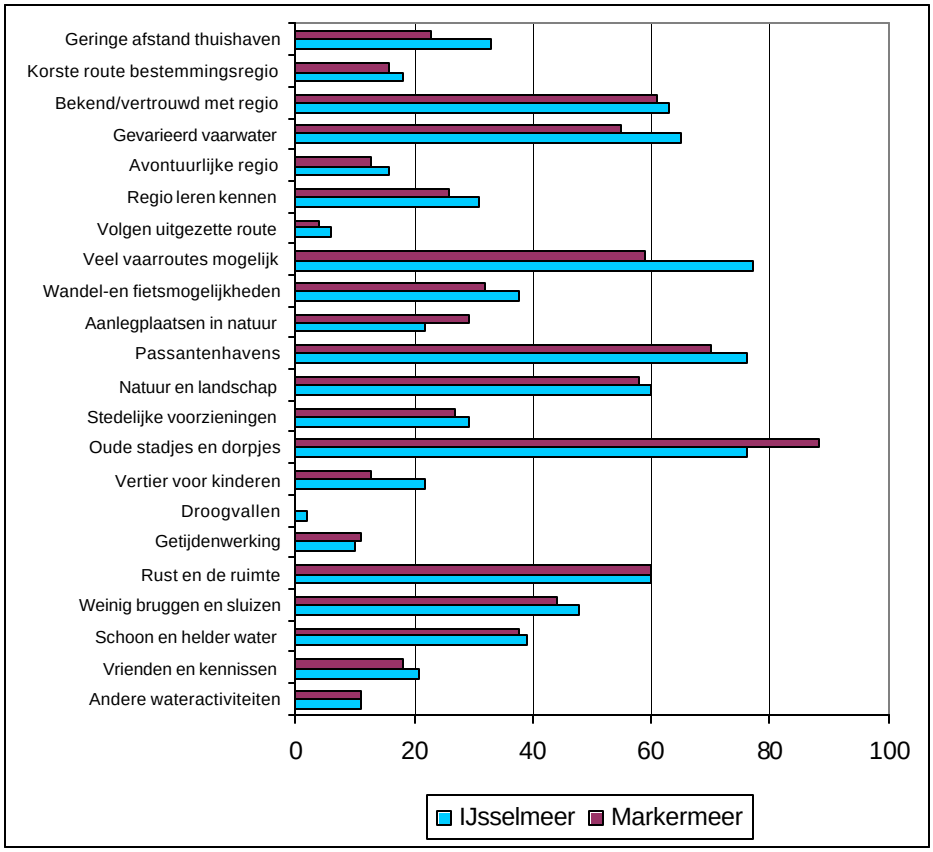
Het Friese Merengebied blijkt van de regio's met toervaarders degene te zijn met de meeste vaste bezoekers. Deze positie is ten opzichte van 1993 ook nog verstevigd. De IJssel en de Randmeren zijn de regio's die het minst vaak als vaste vaarregio worden aangeduid. De Delta, de Waddenzee en het Gronings-Drents kanalengebied hebben een belangrijke functie als doelregio. Deze functie is ten opzichte van 1993 wel afgezwakt, maar hun positie als vaste vaarregio is ten opzichte van 1993 verstevigd. De Randmeren, het Rivierengebied, het Markermeer, de IJssel en het Hollands plassengebied zijn belangrijke doorgangsgebieden. Dit beeld komt ook naar voren op figuur 3; het zijn de regio's waar veel is gevaren. Het IJsselmeer heeft zowel een functie als vaste vaarregio als een functie als doorgangsregio. Voor de Maas geldt dat deze rivier een belangrijke ontsluitingsfunctie vervult voor toervaarders naar België, maar ook (waarschijnlijk door de Maasplassen) een doelregio is geworden.

Er is een significant verschil tussen zeilers en motorbootvaarders betreffende de positie van de vaarregio's. Zeilers kiezen meer een vaste vaarregio, terwijl motorbootvaarders meer op doortocht zijn. Wel heeft er een verschuiving plaatsgevonden ten opzichte van 1993. In het algemeen is de toervaarder in 2002 meer een toerder geworden en doet daarmee meer recht aan zijn benaming. Dit komt overeen met het algemene beeld in de recreatie, dat de recreant minder aan één plek gebonden is en meer het avontuur, de cultuur en de natuur opzoekt.
Bij de keuze van de regio waar men ten tijde van het interview vaart, spelen een groot scala aan beweegredenen. In de figuren 4 tot en met 10 wordt aangegeven bij hoeveel procent van de ondervraagden de genoemde redenen een rol hebben gespeeld (wel/niet) bij het feit dat men tijdens de toertocht in de betreffende regio vaart.



Figuur 4a Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het Deltagebied (N=141) en de Waddenzee (N=103) als vaarregio

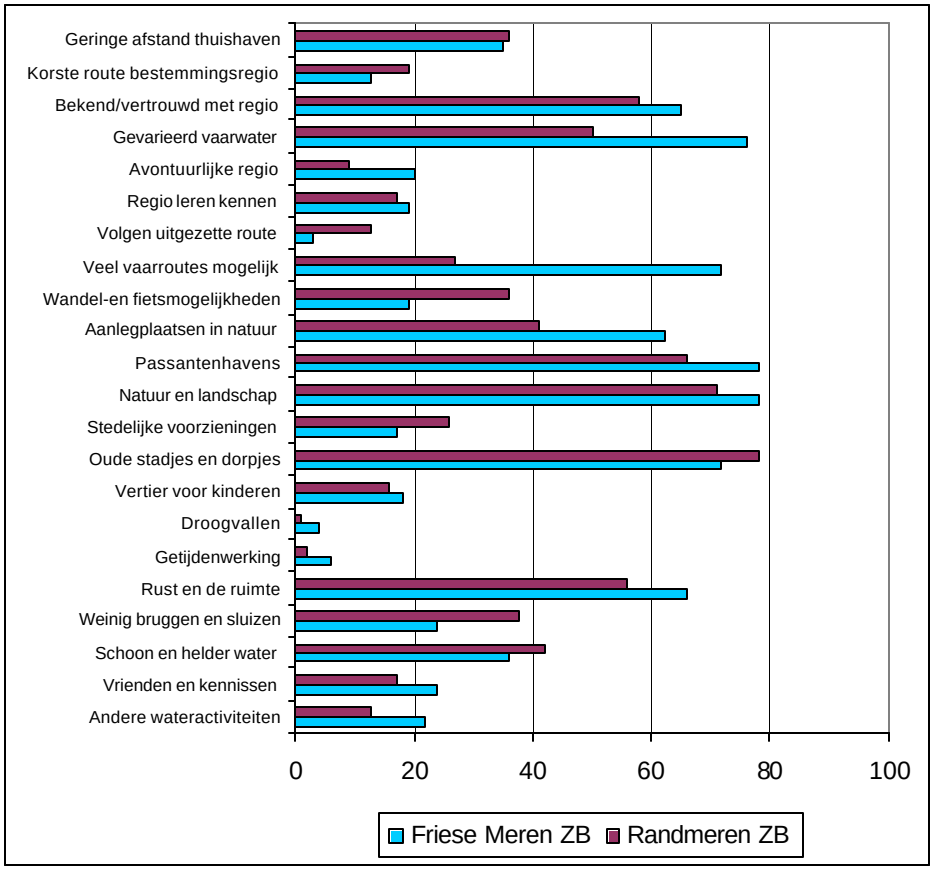
In Figuur 4 worden de redenen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor de Waddenzee en het Deltagebied weergegeven. De aanwezige natuur en landschap is door 85% van de respondenten in de Waddenzee en door 83% van de respondenten in het Deltagebied als reden genoemd waarom men daar vaart. De variatie in het vaarwater is eveneens in beide regio's vaak als reden genoemd (door 94% van de respondenten in het Deltagebied en door 75% van de respondenten in de Waddenzee). Opvallende scores in de Waddenzee zijn voorts: de wandel- en fiets-mogelijkheden (71%), de getijdenwerking (52%) en de mogelijkheid tot droogvallen (24%). Bij het Deltagebied springt de aanwezigheid van schoon en helder water (93%) er uit, de historische steden/dorpen (88%), aanwezigheid van passantenhavens (84%) en de mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken (82%). Wellicht beneden de verwachting is de score van `rust en ruimte' in de Waddenzee (66%), in vergelijking met de 82% in het Deltagebied. In het algemeen scoren de diverse redenen in het Deltagebied een hoger rol bij de keuze van de vaarregio, dan bij de Waddenzee. Alleen de aanwezigheid van wandel- en fietspaden, het droogvallen en het ontbreken van bruggen en sluizen spelen in de Waddenzee een duidelijk grotere rol dan in het Deltagebied. Vergeleken met 1993 zijn ongeveer dezelfde redenen belangrijk, alleen scoren ze in 2002 hoger. In 2002 zijn er meer toervaarders die de redenen belangrijk vinden dan in 1993.



Figuur 5 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van het IJsselmeer (N=106) en het Markermeer (N=105) als vaarregio

Het eerste wat opvalt in figuur 5 is het weinig onderscheidende tussen het IJsselmeer en het Markermeer. In beide gebieden zijn de aanwezigheid van historische steden en dorpen (76% en 88%), de passantenhavens (76% en 70%) en de vele vaarroutes die er mogelijk zijn (77% en 59%) veelvuldig genoemd. In het verlengde hiervan wordt ook de variatie in het vaarwater vaak genoemd (65% en 55%). De bekendheid met het gebied (63% en 61%) is eveneens belangrijk, evenals rust en ruimte (beide 60%) en natuur en landschap (60% en 58%). Ook nu is er in vergelijking met 1993 weinig verschil in de keuze van de respondenten.

Het tweede wat opvalt is dat de scores over de hele linie lager zijn dan in figuur 4.

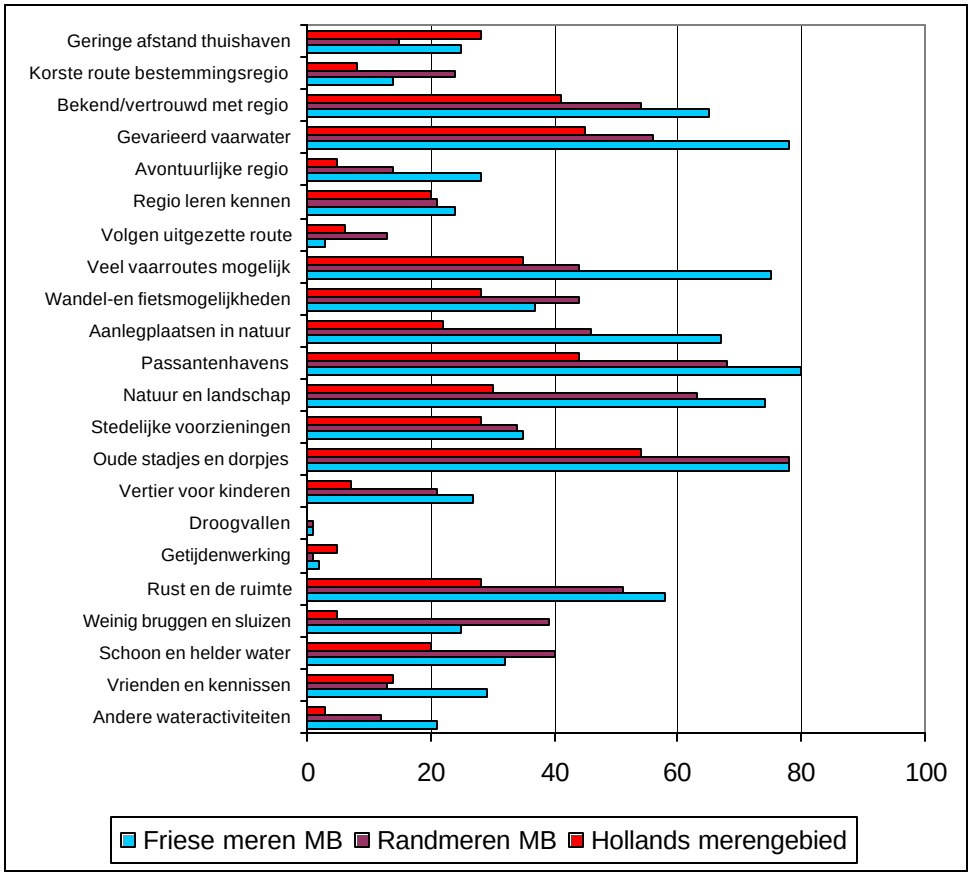


Figuur 6 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Friese Meren (N=127) en de Randmeren (N=88) als vaarregio

Bij de toerzeilers op de Friese Meren en de Randmeren (figuur 6) scoren dezelfde zes redenen als genoemd bij het IJssel- en Markermeer hoog. Ook nu zijn de passanten-havens (78% en 66%), natuur en landschap (78% en 71%) en de aanwezigheid van historische steden en dorpen (72% en 78%) veelvuldig genoemd. Ook de variatie in het vaarwater is vaak genoemd (76% en 50%). De bekendheid met het gebied (65% en 58%) is eveneens belangrijk, evenals rust en ruimte (66% en 56%). Het enige verschil tussen beide regio's is gelegen in de mogelijkheid tot het maken van verschillende tochten. Dit is in de Randmeren nauwelijks mogelijk en deze reden

scoort dan ook aanzienlijk lager (27%) dan in het Friese Merengebied (72%). Ook nu is er in vergelijking met 1993 weinig verschil in de keuze van de respondenten.

In Figuur 7 worden de percentages van de redenen van de toerende motorbootvaarders op de Friese Meren, de Randmeren en de Hollandse plassen weergegeven. De motorboottoervaarders op de Friese meren vertonen veel overeenkomsten qua score op genoemde redenen met de toerzeilers in Friesland. Uitschieters zijn passantenhavens (80%), gevarieerd vaarwater (78%) en historische stadjes en dorpjes (78%). In het Hollands plassengebied hebben de meeste redenen een lager scoringspercentage dan bij de Friese meren, maar ook hier is hetzelfde patroon te onderscheiden. Opvallend in het Hollands plassengebied scoort de geringe afstand tot de thuishaven in deze regio in vergelijking met de andere twee regio's hoger (28%). De Randmeren heeft eveneens hetzelfde patroon en de motorbootvaarders zijn in hun keuze vergelijkbaar met de zeilers in de Randmeren. De scoringspercentages in de Randmeren zitten tussen de Friese Meren en de Hollandse meren. De Randmeren scoort wel hoger op de redenen wandel-en fietsmogelijkheden, weinig bruggen en sluizen en schoon en helder water.

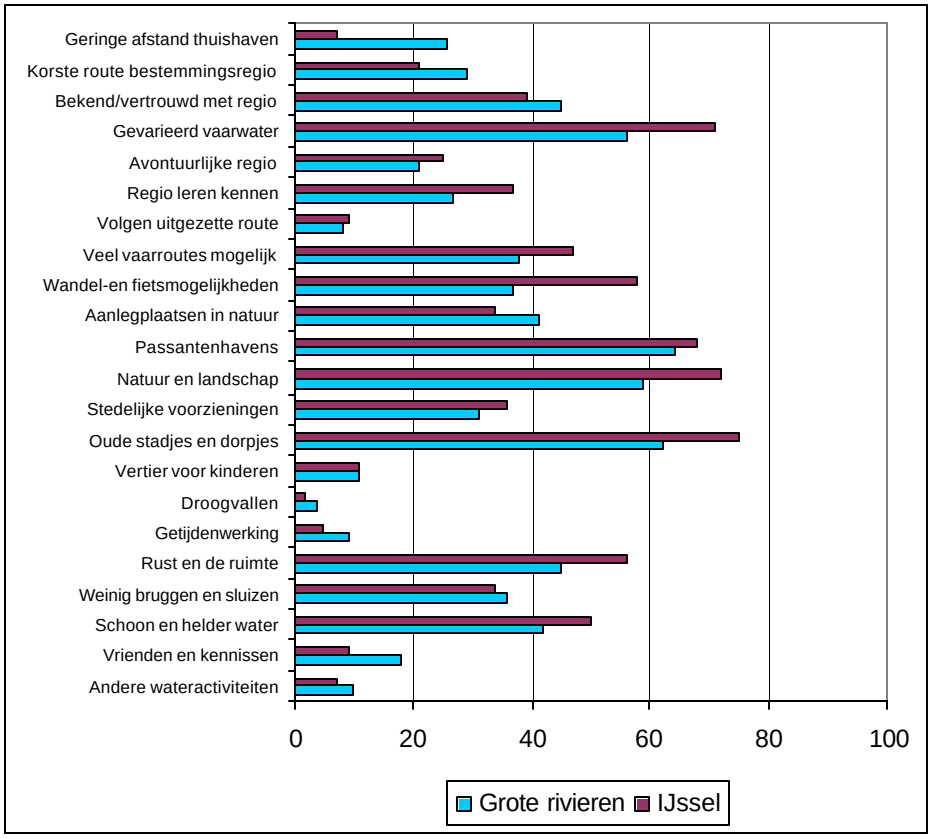


Figuur 7 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Friese Meren (N=132), de Randmeren (N=117) en het Hollands Merengebied (N=106) als vaarregio

In vergelijking met 1993 vindt in het Hollands merengebied een opmerkelijke verschuiving plaats. In 1993 scoort de reden natuur en landschap in deze regio nog

82%, in 2002 is dit afgenomen tot 30%. Ook rust en ruimte scoorde in 1993 nog 69%, in 2002 is dit 28%. Mogelijk is de voortgaande verstedelijking in de afgelopen 10 jaar hier debet aan. Rust en ruimte en natuur en landschap scoren in het Hollands Merengebied het laagst van alle regio's. De scoringspercentages in het Hollands Merengebied zijn sowieso in 2002 lager dan in 1993. In 1993 lagen nog 5 redenen boven de 60%, in 2002 geen enkele.

In figuur 8 worden de redenen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor de Grote Rivieren en de IJssel weergegeven.

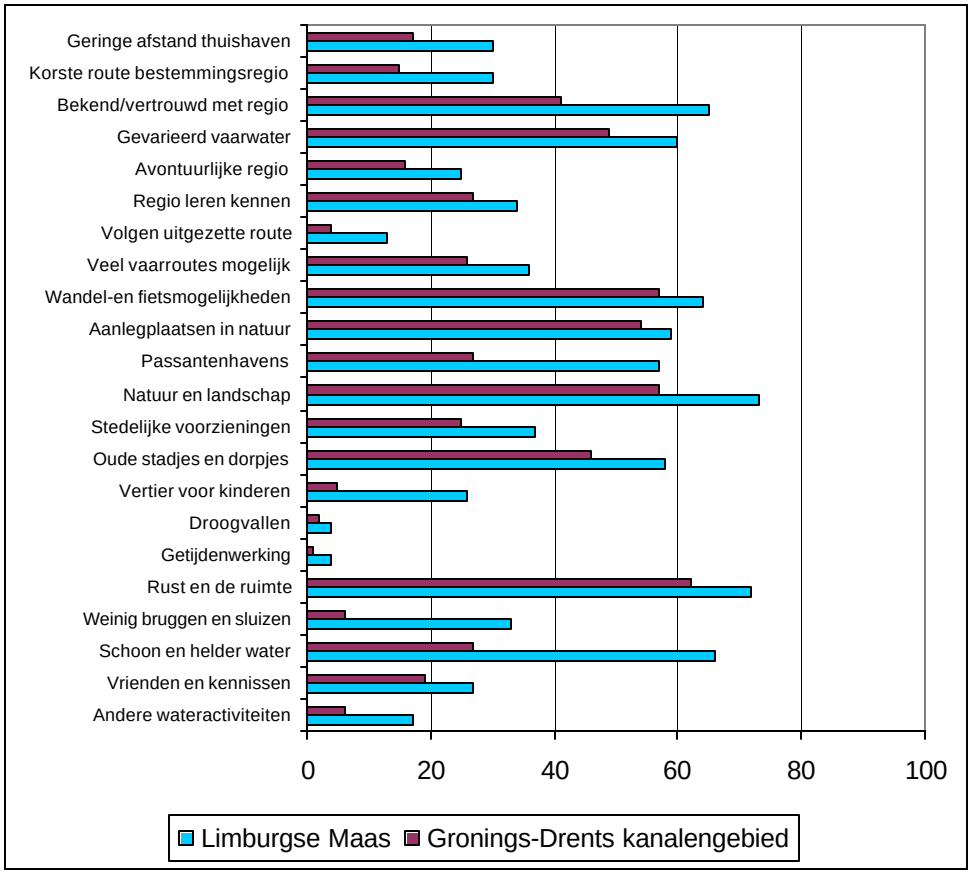


Figuur 8 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Grote Rivieren (N=119) en de IJssel (N=105) als vaarregio

Historische stadjes en dorpjes (75% en 62%), natuur en landschap (72% en 59%), passantenhavens (68% en 64%) en een gevarieerd vaarwater (71% en 56%) zijn de belangrijkste redenen. Ook rust en ruimte scoort redelijk hoog (56% en 45%). Bij de IJssel zij de aanwezige wandel- en fietsmogelijkheden belangrijker (58%) dan bij de Grote rivieren (37%). Die scoringspercentages voor de IJssel liggen iets hoger dan voor de Grote Rivieren.

In Figuur 9 worden de redenen die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas weergegeven. Wat opvalt is dat de scoringspercentages bij de Limburgse Maas overal net wat hoger liggen dan bij het Gronings-Drents Kanalengebied. De aanwezige natuur en landschap (73% en

57%), de rust en ruimte (72% en 62%), de aanwezigheid van historische steden en dorpen (58% en 46%), aanlegplaatsen in de natuur (59% en 54%)en de wandel- en fietsmogelijkheden (64% en 57%) spelen een belangrijke rol. Bij de Limburgse Maas worden de redenen schoon en helder water (66%) en passantenplaatsen (57%) nog vaak genoemd. In vergelijking met de andere regio's met motorboottoervaarders wordt in het Gronings-Drents kanalengebied veel redenen betrekkelijk weinig genoemd. De scoringspercentages zijn vergelijkbaar met het Hollands Merengebied. Alleen is deze regio de natuurlijke tegenhanger van het meer verstedelijkte Hollands merengebied. In het Gronings-Drents kanalengebied scoren de redenen natuur en landschap, rust en ruimte, wandel- en fietsmogelijkheden, aanlegplaats in natuur veel hoger dan in het Hollands Merengebied.



Figuur 9 Percentage van de respondenten waarbij de genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de keuze van de Limburgse Maas (N=106) en het Gronings-Drents kanalengebied (N=96) als vaarregio

In vergelijking met 1993 heeft de Limburgse Maas zich ontwikkeld als een volwaardig toervaartgebied. Er worden in 2002 veel redenen genoemd, waarvan 9 redenen bijna of over de 60% scoren. Het Gronings-Drents kanalengebied lijkt daarentegen iets terug te vallen. In 1993 waren er nog 4 redenen die boven de 60% scoorden, in 2002 is dit er nog maar 1. Wandel- en fietsmogelijkheden, natuur en landschap en historische stadjes en dorpjes scoorden in 1993 nog boven de 60%.

Samenvattend kan worden gesteld dat respondenten in het Deltagebied veel redenen hebben genoemd die een rol spelen bij de keuze voor dit gebied en die hoog scoren. De positie van deze regio voor de recreatietoervaart is dan ook sterk te noemen. Deze rol werd in 1993 door de Friese Meren gespeeld. Daarnaast lijken vrijwel alle regio's meer naar elkaar toe te groeien en vindt het onderscheidende karakter meer plaats op basis van secundaire redenen.



Afb. 3 Oude stadjes en dorpjes zijn belangrijke trekpleisters

Ook is gevraagd om van de genoemde redenen, de drie redenen aan te geven (in volgorde van belangrijkheid) die het meest bepalend zijn geweest voor het varen in de betreffende regio ten tijde van het interview. Aan de genoemde redenen zijn gewichten toegekend. De belangrijkste reden kreeg een gewicht van drie, de één na belangrijkste een gewicht van twee en de op twee na belangrijkste reden kreeg een gewicht van één. Vervolgens is per regio en voor alle regio's tezamen uitgerekend wat de volgorde (naar afnemend belang) van de genoemde redenen is (Tabel 21).

In de tabel zijn van elke regio de drie belangrijkste redenen en de drie minst belangrijke redenen cursief afgedrukt.

Tabel 21 Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze vaarregio, per regio (voor zeilers)

Reden voor keuze regio	Totaal		Delta		Wadden		IJsselmeer		Mark meer	Friese meren		Rand meer
	02	93	02	93	02	93	02	93	02	02	93	02
Gevarieerd vaarwater	***1***	1	***1***	1	***3***	1	***3***	3	5	***1***	1	10
Oude stadjes en dorpjes	***1***	3	***3***	2	13	13	***1***	2	***1***	5	6	***1***
Natuur en landschap	***3***	2	8	5	***1***	2	8	12	8	***3***	5	4
Rust en de ruimte	4	5	5	9	***2***	3	4	7	***2***	8	9	4
Bekend/vertrouwd met regio	5	6	6	3	11	15	5	4	4	4	3	6
Veel vaarroutes mogelijk	6	4	***2***	4	10	7	***2***	1	***3***	***2***	2	12
Passantenhavens	7	10	13	6	8	11	7	6	6	9	7	***3***
Geringe afstand thuishaven	8	11	9	10	12	6	6	5	7	7	8	***2***
Wandel-en fietsmogelijkheden	8	9	15	17	4	5	13	15	17	16	17	9
Aanlegplaatsen in natuur	10	7	10	11	18	16	15	18	13	6	4	7
Regio leren kennen	11	8	11	8	15	12	10	11	14	12	10	14
Kortste route bestemmingsregio	12	12	17	13	17	10	11	8	11	14	12	7
Vertier voor kinderen	12	17	7	12	6	14	14	14	10	10	11	11
Schoon en helder water	14	-	4	-	13	-	16	-	14	16	-	17
Vrienden en kennissen	15	14	17	18	18	19	9	13	9	11	14	16
Stedelijke voorzieningen	16	13	15	14	***22***	18	18	17	16	***19***	16	17
Weinig bruggen en sluizen	16	18	***19***	15	16	17	12	9	12	18	18	13
Avontuurlijke regio	18	15	14	16	7	8	16	10	***21***	13	15	15
Getijdenwerking	19	16	12	7	5	4	***19***	Nvt	***20***	***19***	Nvt	***21***
Andere wateractiviteiten	***20***	19	***21***	19	***20***	20	***19***	16	17	15	13	***20***
Volgen uitgezette route	***21***	-	***19***	-	***21***	-	***21***	-	***19***	***19***	-	***19***
Droogvallen	***22***	20	***22***	20	9	9	nvt	Nvt	nvt	nvt	Nvt	nvt
N	1452	1126	136	144	103	134	102	142	101	121	149	85

Tabel 21(vervolg) Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze vaarregio, per regio (voor motorbootvaarders)

Reden voor keuze regio	Friese meren		Rand meer	Hollandse Plassen		Rivier-geb.	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kan.	
	02	93	02	02	93	02	02	02	93	02	93
Gevarieerd vaarwater	***1***	1	4	4	2	***1***	***1***	10	6	5	8
Oude stadjes en dorpjes	***3***	5	***1***	***1***	11	***3***	***3***	9	3	7	5
Natuur en landschap	***2***	2	***2***	10	1	***2***	***2***	***2***	2	***3***	1
Rust en de ruimte	7	6	8	7	3	8	8	4	10	***2***	3
Bekend/vertrouwd met regio	6	8	***3***	***2***	5	***3***	10	6	9	6	9
Veel vaarroutes mogelijk	4	4	8	5	8	12	7	15	13	14	11
Passantenhavens	8	9	5	9	9	6	5	8	12	***18***	10
Geringe afstand thuishaven	12	10	11	***3***	7	6	13	7	14	9	14
Wandel-en fietsmogelijkheden	15	11	7	6	13	12	4	***1***	8	***1***	2
Aanlegplaatsen in natuur	5	3	6	13	4	11	11	***3***	7	4	7
Regio leren kennen	11	7	14	7	6	14	6	14	5	8	4
Kortste route bestemmingsregio	13	16	10	16	12	5	9	12	1	11	6
Vertier voor kinderen	10	13	13	16	15	***20***	16	12	16	15	16
Schoon en helder water	***19***	-	12	15	-	15	12	5	-	11	-
Vrienden en kennissen	9	14	16	11	14	16	16	11	11	10	12
Stedelijke voorzieningen	16	18	16	12	10	8	***18***	17	4	11	13
Weinig bruggen en sluizen	17	15	14	***19***	18	10	13	16	15	***20***	18
Avontuurlijke regio	14	17	***20***	***19***	17	17	15	18	17	16	15
Getijdenwerking	***20***	Nvt	***21***	***21***	Nvt	***21***	***20***	***20***	Nvt	***21***	Nvt
Andere wateractiviteiten	18	12	16	16	16	***19***	***20***	***19***	18	17	17
Volgen uitgezette route	***21***	-	***19***	14	-	18	***18***	***21***	-	***18***	-
Droogvallen	Nvt	nvt	nvt	nvt	Nvt	Nvt	nvt	Nvt	nvt	nvt	Nvt
N	132	144	85	101	144	115	103	105	145	95	143

De redenen die gemiddeld over alle regio's als de belangrijkste worden aangemerkt voor het feit dat men in de betreffende regio vaart, zijn (evenals in 1993) de variatie in het vaarwater, en de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes (in 1993 nog op de derde plaats). De mogelijkheid om verschillende tochten te maken (`variatie in tochten mogelijk') scoort hoog in de regio's met toerzeilers. De één na belangrijkste reden blijkt de aanwezige natuur en landschap te zijn. Deze reden scoort vooral hoog onder de

motorboottoervaarders (in vijf van de zeven regio's met motorboottoervaarders komt deze reden op de tweede plaats). Motorboottoervaarders lijken derhalve meer gericht te zijn op de natuur en de landschappelijke omgeving dan toerzeilers. Het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas wijken duidelijk af van de overige regio's. Zo blijkt dat de wandel- en fietsmogelijkheden in die regio's de belangrijkste reden is om daar te varen. Dit heeft te maken met een duidelijke voorkeur voor natuur; ook de aanwezigheid van natuur en landschap, rust en ruimte en aanlegplaatsen in de natuur scoren in deze regio's hoog. Opvallend is verder dat bij de Limburgse Maas en het Deltagebied `het schoon en helder water' een belangrijke reden blijkt te zijn om daar te varen, terwijl dit aspect in de andere regio's geen grote rol speelt. De zeilers op de Randmeren en de motorbootvaarders op het Hollands plassengebied geven aan de 'geringe afstand tot de thuishaven' ook belangrijk te vinden voor hun keuze. Tenslotte scoren de Randmeren door de zeilers bij hun keuze niet hoog op het aspect gevarieerd vaarwater en de mogelijkheid om veel tochten te ondernemen. Ook de Limburgse Maas wordt niet erg gekozen vanwege het gevarieerde vaarwater. In het Waddengebied spelen de historische stadjes en dorpjes geen grote rol. Ditzelfde geldt voor natuur en landschap in het Hollands plassengebied.

De redenen die het minst van belang lijken te zijn, zijn achtereenvolgens: de mogelijkheid om andere watersportactiviteiten te ondernemen, het volgen van een uitgezette route en de mogelijkheid om droog te vallen. Dit laatste is alleen mogelijk op de Waddenzee (staat daar dan ook op de negende plaats), maar is niet mogelijk in de andere regio's en wordt daar derhalve niet genoemd als zijnde van belang.

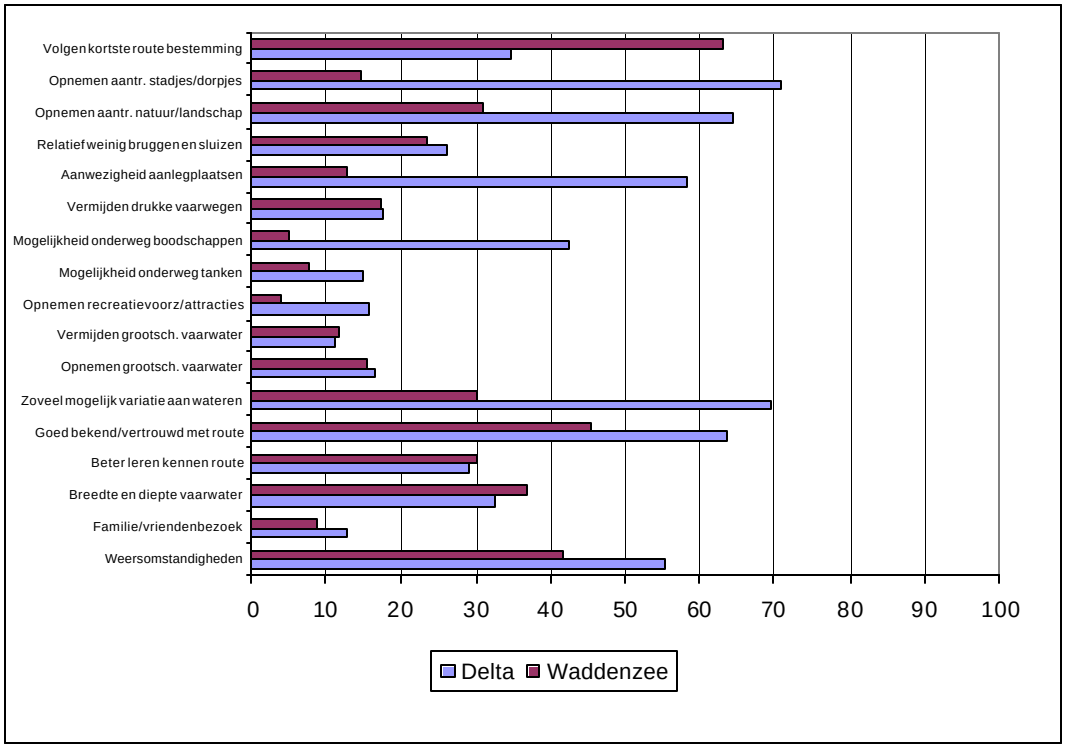


Afb 4 Motorbootvaarders nemen meer rustdagen dan zeilers

6 Dagtrajectkenmerken

6.1 Aspecten van invloed op routekeuze dagtraject

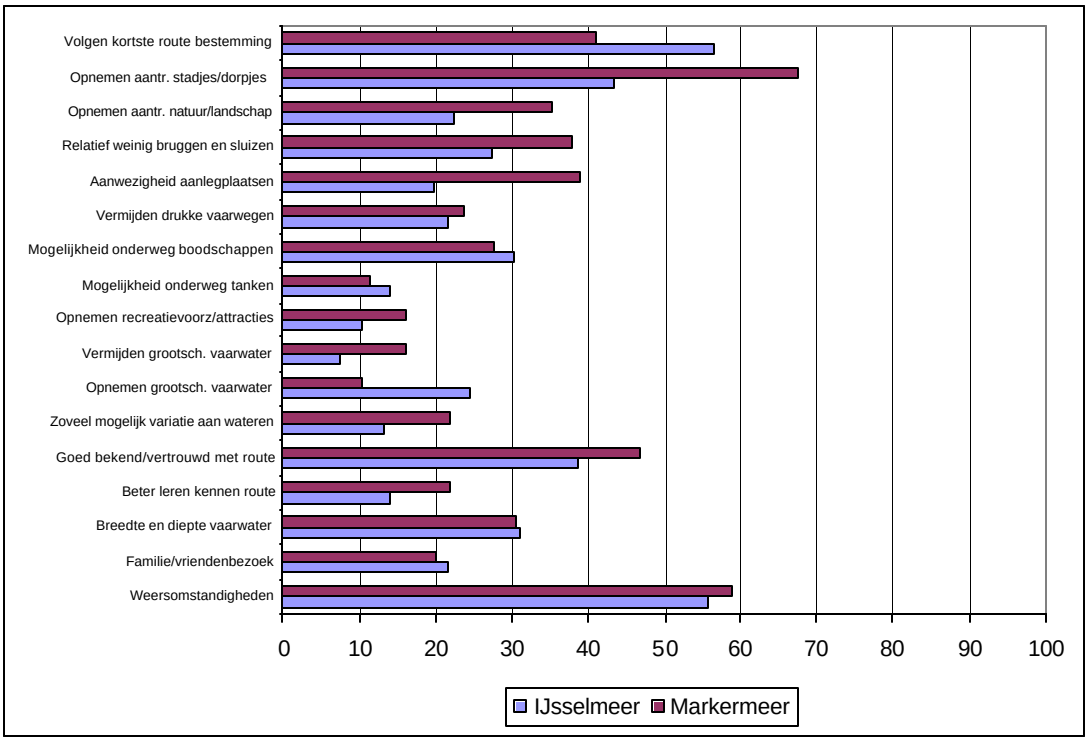
Om te kunnen anticiperen op de effecten die veranderingen, in bijvoorbeeld het landschap, het vaarwater en het voorzieningenniveau, hebben op de routekeuze, is het van belang om te weten welke aspecten een rol spelen bij de routekeuze voor een bepaald dagtraject. Bij de keuze van de dagroute kunnen vele beweegredenen een rol spelen. In de figuren 10 tot en met 15 worden de redenen weergegeven die een rol hebben gespeeld bij de keuze van het laatst gevaren dagtraject bij respondenten in de verschillende regio's.



Figuur 10 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

In figuur 10 valt op dat meer respondenten in het Deltagebied de redenen een belangrijke rol hebben laten spelen dan de respondenten in de Waddenzee. In de Waddenzee is vooral de kortste route naar de bestemming (63%) de belangrijkste reden voor de routekeuze van het dagtraject. Daarnaast spelen het goed bekend met de regio (46%) zijn en de weersomstandigheden (42%) ook een rol. In het Deltagebied is het opnemen van historische stadjes en dorpjes (71%), variatie aan vaarwater (70%), natuur en landschap (65%), goed bekend met de regio (64%), aanlegplaatsen (58%) en weersomstandigheden (55%) voor de meerderheid van de respondenten meegenomen bij de bepaling van de route. In 1993 waren de

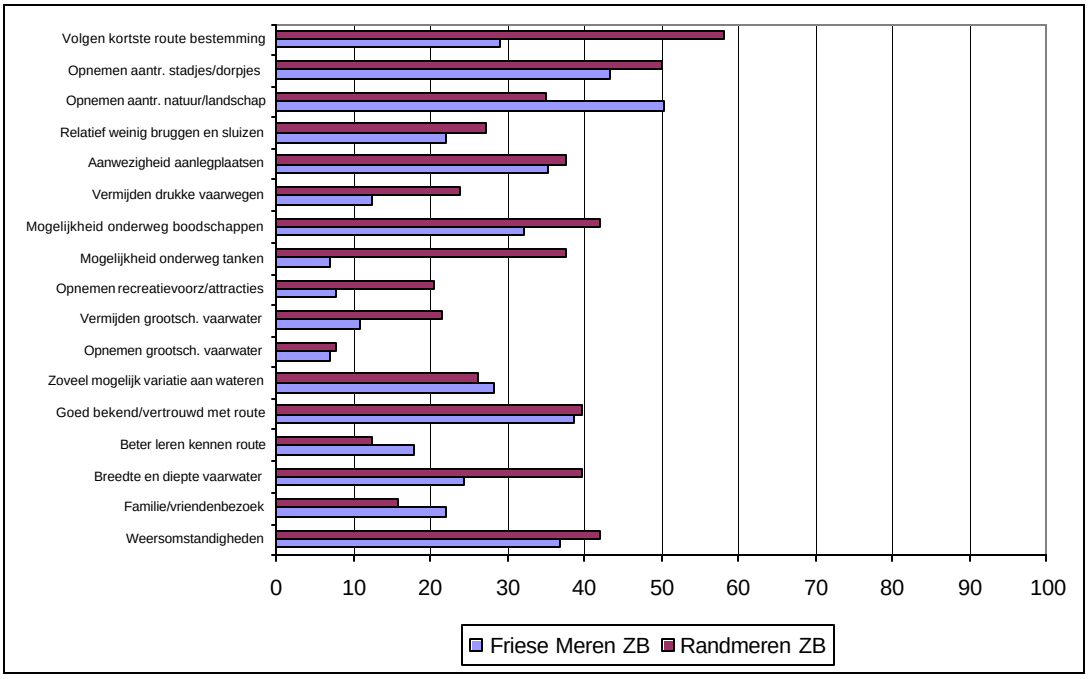
historische stadjes en dorpjes en de kortste route naar de bestemming in beide regio's ook belangrijke redenen.



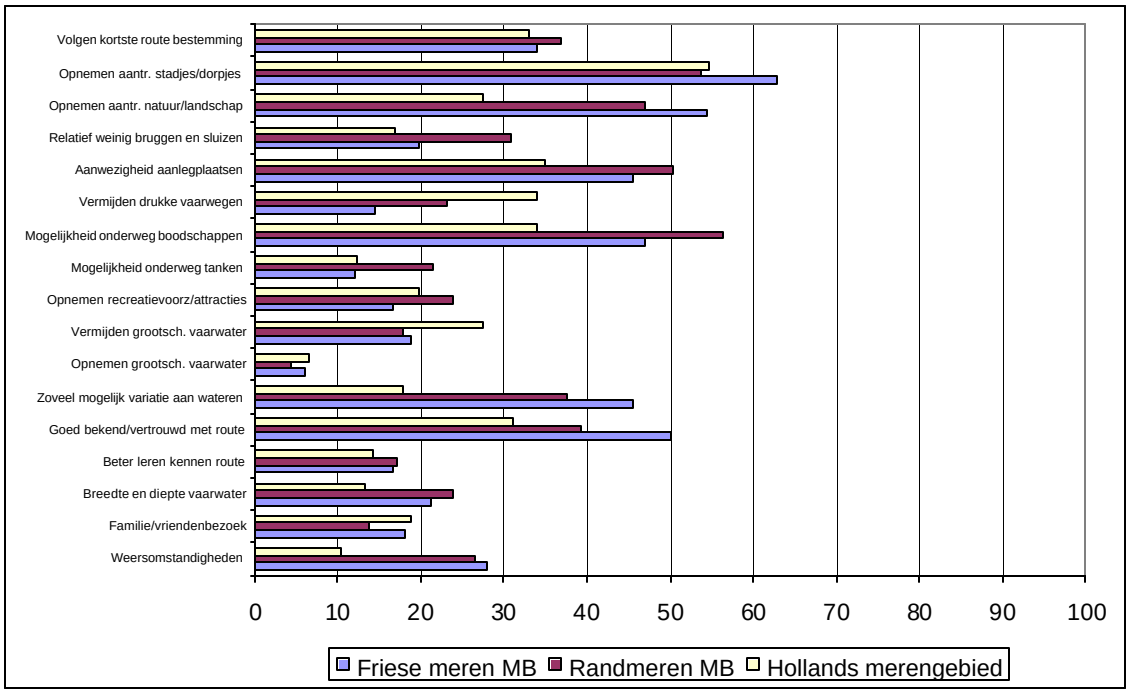
Figuur 11 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

In Figuur 11 valt op dat de verdeling over de redenen tussen IJsselmeer en Markermeer redelijk gelijkluidend is, alleen zijn er iets meer respondenten in de Markermeer waarbij een reden een rol heeft gespeeld bij het dagtraject. In beide regio's zijn de weersomstandigheden (56% en 59%) belangrijke redenen. Het opnemen van historische stadjes en dorpjes (68%) zijn in het Markermeer de belangrijkste reden voor de keuze van het dagtraject, terwijl dit voor het IJsselmeer de reden kortste route naar de bestemming (57%) is. Dit komt redelijk overeen met de scoringspercentages in 1993.

In figuur 12 worden voor de Friese meren en de Randmeren (toerzeilers) de scoringspercentages van de onderscheiden beweegredenen gepresenteerd. De beide regio's scoren duidelijk verschillend. Bij de Randmeren is overduidelijk de kortste route naar de bestemming de belangrijkste reden (58%) voor het dagtraject. Hiermee wordt de doorgangsfunctie van de Randmeren bevestigd. Bij de Friese meren is het opnemen van natuur en landschap (50%) de belangrijkste reden van de toerzeilers voor hun keuze. In beide regio's scoren het opnemen van historische stadjes en dorpjes ook redelijk hoog (50% en 43%).

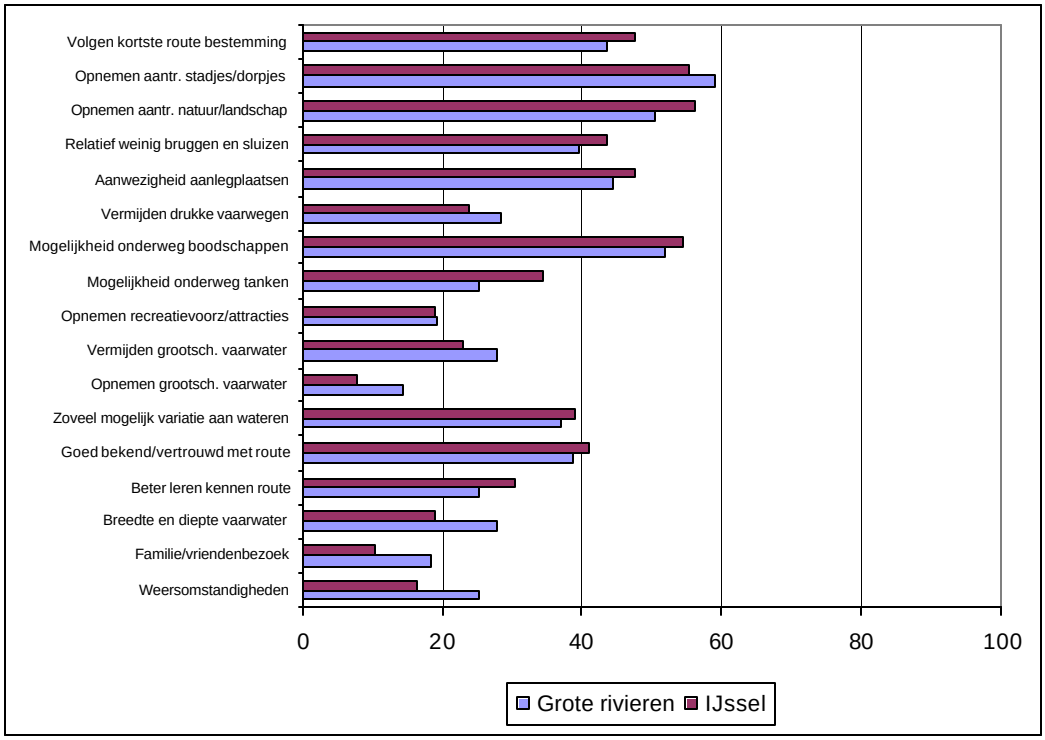


Figuur 12 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject



Figuur 13 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

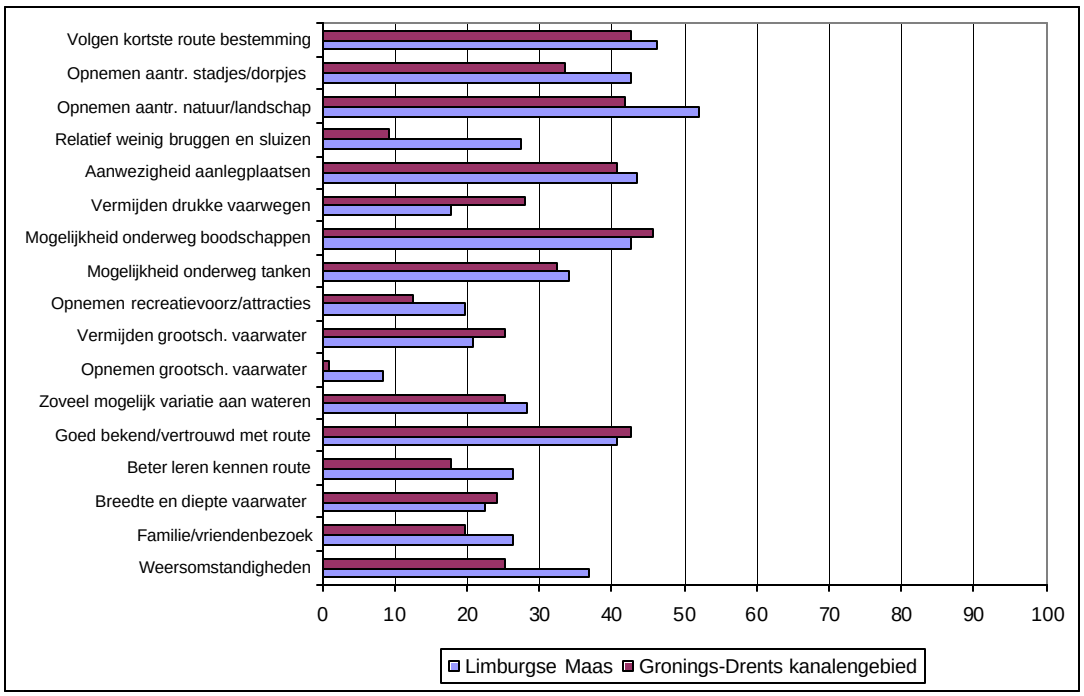
Opnieuw speelt het opnemen van historische stadjes en dorpjes een belangrijke beweegreden voor de keuze van het dagtraject voor motorbootvaarders in zowel de Friese Meren (63%), de Randmeren (54%) en de Hollandse plassen (55%). Voor de Randmeren speelt ook het boodschappen kunnen doen een belangrijke rol (56%) en de aanwezigheid van aanlegplaatsen (50%). Voor de Friese meren geldt ook de natuur en landschap (54%) en het feit dat de motorbootvaarder bekend is met de regio (50%). Voor motorbootvaarders op de Hollands plassen zijn de mogelijkheid onderweg boodschappen te doen (35%), het vermijden van drukke vaarwegen (34%) en de aanwezigheid aanlegplaatsen (34%) eveneens belangrijke redenen.



Figuur 14 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

De grote gelijkenis tussen de regio's Grote Rivieren en de IJssel is het eerste dat opvalt in figuur 14. Ook voor motorbootvaarders in deze twee regio's spelen het opnemen van historische stadjes en dorpjes (59% en 55%), natuur en landschap (50% en 56%) en het boodschappen kunnen doen (52% en 54%) een belangrijke rol bij de keuze van het dagtraject.

Tenslotte wordt in figuur 15 de redenen gepresenteerd die voor motorbootvaarders op de Limburgse Maas en het Gronings-Drents kanalengebied een rol hebben gespeeld bij de keuze van hun dagtraject. Voor motorbootvaarders in deze twee regio's spelen het opnemen van natuur en landschap (52% en 42%), het boodschappen kunnen doen (42% en 46%), aanwezigheid aanlegplaatsen (43% en 41%) goed bekend met de regio (41% en 43%) en de kortste route naar de bestemming (46% en 43%) een belangrijke rol bij de keuze van het dagtraject.



Figuur 15 Percentage van de respondenten, waarbij genoemde reden een rol heeft gespeeld bij de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject

Evenals bij de redenen voor de keuze van de regio is gedaan, is ook voor de genoemde aspecten die van invloed kunnen zijn op de routekeuze van het laatst gevaren dagtraject, gevraagd de drie redenen aan te geven (in volgorde van belangrijkheid) die hierop het meest van invloed zijn geweest. De belangrijkste reden kreeg een gewicht van drie, de één na belangrijkste reden een gewicht van twee en de twee na belangrijkste reden een gewicht van één. Vervolgens is per regio en voor alle regio's tezamen uitgerekend wat de volgorde (naar afnemend belang) van de genoemde redenen is (tabel 22).

Tabel 22 Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze route dagtraject, per regio (voor zeilers)

Reden voor keuze route dagtraject	Totaal alle typen boten		Delta		Wadden		IJsselmeer		Mark meer	Friese meren		Rand meer
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002
Oude stadjes en dorpjes	***1***	2	***2***	2	10	3	***3***	2	***1***	***3***	2	***2***
Kortste route bestemming	***2***	1	5	1	***1***	1	***1***	1	***3***	4	1	***1***
Weersomstandigheden	***3***	-	***1***	-	***2***	-	***2***	-	***2***	***2***	-	4
Natuur en landschap	4	3	4	4	4	2	6	4	10	***1***	3	7
Bekend/vertrouwd met route	5	-	***3***	-	***3***	-	9	-	4	7	-	6
Boodschappen doen	6	4	10	3	14	9	5	5	9	5	4	***3***
Aanlegplaatsen	7	5	7	7	***15***	4	11	3	6	8	5	5
Familie/vriendenbezoek	8	-	8	-	13	-	4	-	7	6	-	9
Weinig bruggen/sluizen	9	8	11	10	9	10	9	8	4	9	8	11
Variatie aan wateren	10	7	6	6	7	5	12	7	***15***	11	7	12
Route leren kennen	11	-	8	-	6	-	***17***	-	8	10	-	***16***
Breedte en diepte water	12	-	12	-	5	-	8	-	14	12	-	13
Recreatievoorziening/attracties	13	11	13	8	***17***	11	***16***	10	12	***15***	10	7
Mijden drukke vaarwegen	14	6	***15***	9	12	8	12	9	13	14	6	***15***
Mijden grootschalig water	***15***	10	***15***	11	11	7	***14***	11	11	***16***	11	13
Tankmogelijkheden	***16***	-	***15***	-	***15***	-	***14***	-	***17***	***17***	-	9
Opnemen grootschalig water	***17***	9	14	5	8	6	7	6	***16***	13	9	***16***
N	1452	1052	136	134	103	124	102	125	101	121	142	85

Tabel 22(vervolg) Rangorde naar afnemend belang, van de redenen voor keuze route dagtraject, per regio (voor motorbootvaarders)

Reden voor keuze route dagtraject	Friese meren		Rand meer	Hollandse Plassen		Riv-geb.	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kan.	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993
Oude stadjes en dorpjes	***1***	3	***1***	***1***	4	***1***	***1***	***3***	3	5	2
Kortste route bestemming	5	1	***2***	***2***	2	***2***	***3***	***1***	1	***1***	3
Weersomstandigheden	8	-	5	***17***	-	10	10	9	-	8	-
Natuur en landschap	***2***	2	7	8	3	***3***	***2***	***1***	5	***3***	1
Bekend/vertrouwd met route	4	-	8	4	-	7	8	6	-	***2***	-
Boodschappen doen	***3***	5	***3***	6	1	4	5	4	2	10	5
Aanlegplaatsen	6	4	4	***3***	5	6	4	5	4	6	4
Familie/vriendenbezoek	9	-	11	9	-	8	12	6	-	4	-
Weinig bruggen/sluizen	12	7	10	11	9	5	6	9	6	13	8
Variatie aan wateren	7	9	9	14	7	9	8	11	10	7	9
Route leren kennen	11	-	13	12	-	10	7	11	-	9	-
Breedte en diepte water	13	-	14	13	-	***17***	14	***15***	-	11	-
Recreatievoorziening/attracties	10	8	6	9	10	***15***	***15***	13	8	***16***	10
Mijden drukke vaarwegen	***15***	6	***15***	5	6	10	12	14	7	12	6
Mijden grootschalig water	13	10	***16***	7	8	14	***16***	***16***	9	13	7
Tankmogelijkheden	***15***	-	12	***15***	-	13	11	8	-	***15***	-
Opnemen grootschalig water	***17***	11	*17*	***15***	11	***15***	***17***	***16***	11	***17***	11
N	132	141	85	101	124	115	103	105	126	95	136

Het opnemen van historische stadjes en dorpjes blijkt vrij algemeen (in zes van de elf regio's) het meest van invloed te zijn op de routekeuze van het dagtraject. Opvallend is wel dat deze reden met name door de motorbootvaarders wordt genoemd. Deze reden speelt bij de zeilers op de Waddenzee evenwel nauwelijks een rol. Ook het volgen van de kortste route naar een bestemming blijkt vrij algemeen van grote invloed te zijn op de dagroutekeuze. De weersomstandigheden lijkt met name voor de zeilers relatief bepalend te zijn voor de routekeuze. Natuur en landschap is voor veel toervaarders ook een belangrijke reden om een bepaalde route te kiezen. Alleen in de regio's Markermeer, Randmeren en de Hollandse plassen spelen deze geen erg grote rol. Zeilers kiezen relatief vaak ook een bepaalde route omdat het een bekende en vertrouwde route is. Motorbootvaarders kiezen als dagtraject een route waar het mogelijk is om boodschappen te doen. De locatie van aanlegplaatsen lijkt beleidsmatig de meeste kansen te bieden om invloed uit te oefenen op de routekeuze, hoewel deze reden pas op de zevende plaats komt. Onder motorboottoervaarders wordt deze reden vaker genoemd als zijnde van invloed op de routekeuze dan bij zeilers.

Het minste invloed op de routekeuze, blijkt het opnemen van grootschalig water tijdens de route te hebben. Dit, en het zoveel mogelijk vermijden van grootschalig vaarwater blijkt vrijwel alleen bij motorboottoervaarders van invloed te zijn op de routekeuze. Voor de zeilers is daarentegen het opnemen van tankmogelijkheden nauwelijks van belang.

De keuze is in 2002 niet veel anders dan in 1993 het geval was. Wel is de opmars van cultuurelementen duidelijk waarneembaar, gezien de eerste plaats van historische stadjes en dorpjes. Deze reden stond in 1993 nog op de tweede plaats. Evenals in 1993 is het feit dat de locatie van bruggen en sluizen in de meeste regio's (ook in de regio's waar veel van deze `obstakels' aanwezig zijn) niet veel invloed blijkt te hebben op de routekeuze. Blijkbaar loopt het met de barrièrewerking van deze voorzieningen nog wel los, of ze worden als zijnde `onvermijdelijk' aanvaard

6.2 Bestedingen

Om inzicht te verkrijgen in het bestedingspatroon van toervaarders, is gevraagd om aan te geven welke geldbedragen in de afgelopen 24 uur zijn besteed (door alle opvarenden van de boot tezamen) aan de diverse activiteiten. Hoewel alle in deze paragraaf vermelde bedragen betrekking hebben op bestedingen van alle opvarenden tezamen en niet slechts van de ondervraagde, zal ter wille van de leesbaarheid dit niet iedere keer in de tekst worden vermeld. Behalve een procentuele verdeling van het bestede bedrag per onderscheiden activiteit, is ook het gemiddeld bestede bedrag per boot uitgerekend voor de onderscheiden activiteiten. Het uitgerekende gemiddeld bestede bedrag heeft betrekking op alle boten die in de betreffende regio bij het onderzoek zijn betrokken, ongeacht of ze al dan niet daadwerkelijk iets aan de betreffende activiteit hebben besteed in de aan het interview voorafgaande 24 uur. Tevens is nog de som van de gemiddelde bestedingen berekend. Hierdoor is voor de onderscheiden activiteiten het totale gemiddelde bestedingsbedrag per vaardag per boot bekend. Een overzicht van alle bestedingen staat in paragraaf 6.25. Om een vergelijking met 1993 mogelijk te maken, zijn eerst de bedragen uit 1993 omgerekend naar Euro's. Vervolgens is de inflatiecorrectie sinds 1993 toegepast. Deze is berekend aan de hand van de consumentenprijsindex van het CBS en komt op 24%. Goederen waarvoor in 1993 nog FL 100,- voor moest worden betaald, is in 2002 circa 24% duurder geworden, dus circa FL 124,- ofwel € 56,-.

6.2.1 Dagelijkse boodschappen

In tabel 23 staat vermeld wat er per dag, per boot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed. In alle regio's tezamen wordt gemiddeld € 23,- per dag aan de dagelijkse boodschappen besteed. In 1993 was dit ongeveer hetzelfde namelijk € 23,6 (omgerekend). Toch is er wel een verschil. Er zijn in 2002 meer toervaarders die de afgelopen 24 uur geen boodschappen hebben gedaan in vergelijking met 1993. Daarentegen besteden de toervaarders die wel boodschappen doen veel meer dan in 1993. Circa 30% van de ondervraagden geeft aan dat in de voorgaande 24 uur niets aan de dagelijkse boodschappen is besteed. Dit betekent dat toervaarders gemiddeld zeven van de tien dagen inkopen doen voor hun dagelijkse boodschappen.

Het gemiddeld bestede bedrag blijkt per regio significant te verschillen. Zo wordt in het Deltagebied door toerzeilers gemiddeld `slechts' € 10,80 per dag besteed aan de dagelijkse boodschappen, terwijl toerzeilers op de Friese Meren gemiddeld € 29,60 per dag hieraan besteden. Het gemiddelde bedrag in het Deltagebied is opvallend anders dan in 1993. Toen werd er nog € 26,60 per dag besteed. In 2002 komen de zeilers in dit gebied vooral om te zeilen en doen slechts om de 2,5 dag boodschappen. In het IJsselmeergebied wordt het meest boodschappen gedaan, namelijk gemiddeld vier van de vijf dagen. Motorbootvaarders besteden gemiddeld per dag per boot € 2,- meer dan zeilers. Mogelijk komt dit omdat motorbootvaarders ook meer rustdagen hebben. Het gemiddeld bestede bedrag per boot per dag is in 2002 voor motorbootvaarders € 23,90 en voor zeilers € 22,-. In 1993 besteedden

motorbootvaarders ongeveer evenveel, zeilers besteedden in 1993 gemiddeld € 2,- meer dan in 2002.

Tabel 23a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Markermeer	Friese meren		Randmeren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	63	7	19	14	18	12	28	20	22	29	31	14
1 – 5,60	2	11	5	6	4	5	4	1	7	8	4	7
5,61 – 14,00	8	20	9	18	9	18	13	6	26	9	9	21
14,01 – 28,15	14	33	30	40	37	35	32	32	27	26	28	34
28,16 – 56,25	11	22	26	17	23	27	18	30	16	16	20	20
> 56,25	2	8	11	5	9	5	5	11	2	11	8	5
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	584
Gemiddeld	10,8	26,22	24,5	24,20	26,0	27,23	19,8	29,6	18,85	25,6	22,0	24,13

Tabel 23b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan dagelijkse boodschappen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Randmeren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	26	19	24	25	29	35	41	30	27	28	14	30	22
1 – 5,60	1	5	3	2	8	0	3	1	7	0	9	1	7
5,61 – 14,00	4	18	6	8	14	17	12	5	9	5	20	8	15
14,01 – 28,15	31	31	24	28	30	22	24	23	32	24	30	25	31
28,16 – 56,25	29	22	38	26	18	18	14	30	20	34	23	27	21
> 56,25	8	6	5	9	1	8	5	10	6	7	4	54	4
N	132	143	117	106	142	119	105	106	140	96	143	782	568
Gemiddeld	25,4	26,90	25,6	23,9	19,08	22,8	17,1	28,3	23,35	23,7	23,97	23,9	23,32

$Chi^2(60)=191,9;p<0,001$

6.2.2 Uitgaven met een recreatief oogmerk

De bestedingen die samenhangen met recreatief winkelen worden in Tabel 24 weergegeven. Ten opzichte van de bestedingen die samenhangen met de dagelijkse boodschappen zijn de verschillen per regio voor de uitgaven aan recreatief winkelen nog beduidend groter. Zo wordt door motorboottoervaarders op de Gronings-Drentse kanalen hieraan bijna driemaal zoveel uitgegeven (€ 16,23) als door motorboottoervaarders in de Hollandse plassen (€ 5,99). In vergelijking met 1993 wordt in bijna elke regio (behalve de Friese Meren en de Gronings-Drentse kanalen) beduidend minder uitgegeven aan recreatief winkelen. Ruim viervijfde van de ondervraagden geeft aan in de voorgaande 24 uur niets aan recreatief winkelen te hebben uitgegeven. Gemiddeld wordt derhalve eens in de vijf dagen een uitgave gedaan in het kader van recreatief winkelen. Deze uitgave is voor de toervaarders gemiddeld in 2002 (€ 9,28) lager dan in 1993 (€ 10,80). Gemiddeld geeft in 2002 de motorbootvaarder meer geld uit (€ 10,14) aan recreatief winkelen dan zeilers (€ 8,29).

Tabel 24a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan recreatief winkelen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	86	63	83	63	83	76	79	76	68	83	82	68
1 – 5,60	1	8	1	13	1	4	3	4	16	3	2	10
5,61 – 28,15	4	16	9	16	9	13	9	11	13	9	8	14
28,16 – 56,25	2	7	3	1	2	3	3	3	2	1	2	3
> 56,25	6	6	5	7	5	4	7	5	1	3	5	4
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	584
Gemiddeld	10,75	10,92	7,65	16,88	6,51	10,80	9,17	8,24	4,84	6,42	8,29	10,86

Tabel 24b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan recreatief winkelen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	74	77	80	87	77	85	85	88	66	73	83	82	76
1 – 5,60	3	9	1	3	6	0	0	0	5	1	4	1	6
5,61 – 28,15	14	11	5	4	9	7	3	6	9	11	8	7	9
28,16 – 56,25	4	1	5	3	4	2	7	3	9	5	4	4	5
> 56,25	4	1	8	4	4	6	6	4	11	9	1	6	4
N	132	143	117	106	142	119	105	106	140	96	143	782	568
Gemiddeld	8,15	4,33	11,23	5,99	8,78	12,63	9,46	8,01	24,98	16,23	5,01	10,14	10,78

De uitgaven voor cultuurbezoek staan vermeld in Tabel 25. Hieronder wordt verstaan de kosten die gemaakt worden bij het bezoeken van (oude) stadjes en dorpen, zoals uitgaven voor musea en andere bezienswaardigheden. Ook hiervoor blijken grote verschillen te bestaan tussen de regio's. De relatief hoge besteding aan cultuurbezoek in de regio's van de IJssel (gemiddeld € 4,89 per boot per dag) valt te verklaren uit de aanwezigheid van historische havenplaatsen in de regio. Minder goed verklaarbaar zijn de lage bedragen die met cultuurbezoek gemoeid zijn in het Rivierengebied (€ 0,32) want ook in deze regio zijn voldoende steden en dorpen met(cultuur)historische voorzieningen aanwezig. Opvallend is het verschil tussen motorbootvaarders en toerzeilers in het Friese Merengebied. De motorbootvaarders (€ 0,33) in Friesland zijn blijkbaar in mindere mate geïnteresseerd in cultuurhistorie en overige bezienswaardigheden dan de daar aanwezige toerzeilers (€ 2,62). Mogelijk wordt dit veroorzaakt door het feit dat motorbootvaarders in de Friese meren voor het merendeel ook hun vaste ligplaats hebben in Friesland. Ze zijn daarom al goed bekend met de daar aanwezige cultuurhistorische elementen en bezienswaardigheden.

Tabel 25a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan cultuurbezoek wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	96	92	96	87	94	89	96	95	97	94	95	91
1 – 5,60	1	8	1	4	1	2	1	0	3	0	1	4
5,61 – 14,00	2	1	1	4	2	5	1	1	0	2	1	2
> 14,00	1	0	2	4	3	4	2	4	0	3	2	2
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	586
Gemiddeld	0,40	0,39	0,91	1,52	0,93	1,69	0,65	2,62	0,11	1,97	1,22	0,93

Tabel 25b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan cultuurbezoek wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	96	99	94	94	96	97	95	97	93	98	93	96	95
1 – 5,60	1	1	2	3	2	1	0	0	4	0	4	1	3
5,61 – 14,00	3	0	2	1	1	2	0	2	2	1	1	1	1
> 14,00	0	0	3	2	1	1	5	1	1	1	1	2	1
N	132	144	117	106	141	119	105	106	144	96	142	782	571
Gemiddeld	0,33	0,06	1,36	0,87	0,34	0,32	4,89	0,66	0,90	0,38	0,62	1,22	0,48

Meer dan in 1993 laten in 2002 de toervaarders hun keuze voor de regio of het dagtraject afhangen van de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes. Dit komt ook in de bestedingen tot uiting. In 2002 wordt er gemiddeld per boot per dag € 1,22 uitgegeven, terwijl dit in 1993 nog € 0,73 was. Dit verschil wordt echter wel voornamelijk veroorzaakt door de regio's Friese meren en de IJssel. Tussen de motorbootvaarders en de zeilers bestaat geen verschil in 2002 tussen de gemiddelde bestedingen aan cultuurbezoek per boot per dag.

In tabel 26 worden de uitgaven die gemoeid zijn met het bezoek aan horeca-gelegenheden weergegeven. Gemiddeld wordt hieraan per dag per boot bijna € 20,- besteed, met als uitschieters motorbootvaarders in de Grote rivieren (€ 33,57) en toerzeilers in het IJsselmeergebied (€ 27,62). Het relatief geringe bedrag dat toerzeilers in het Deltagebied besteden aan dagelijkse boodschappen, lijkt ook voor de horeca-uitgaven te gelden, namelijk € 10,27. Het blijkt dat toerzeilers gemiddeld meer aan de horeca besteden (€ 20,51) dan motorboottoervaarders (€ 19,34). Gemiddeld over alle regio's wordt er eens in de twee dagen geld besteed aan de horeca (55% heeft namelijk in de 24 uur voorafgaande aan het interview niets aan de horeca besteed). Dat betekent tevens dat degenen die in de voorafgaande 24 uur wel iets aan de horeca hebben besteed, gemiddeld in feite ongeveer € 40,- per dag hebben uitgegeven aan de horeca. Van alle respondenten heeft 12% het afgelopen etmaal meer dan € 56,- besteed aan de horeca. Vrij vertaald houdt dit in, dat toervaarders gemiddeld eens in de acht dagen (uitgebreid) uit eten gaan. Met een gemiddelde tochtduur van 27 dagen (zie paragraaf 5.1), betekent dit dat een toervaarder gemiddeld driemaal tijdens zo'n toertocht `buiten de deur' uit eten. Dat is meer dan in 1993 toen er nog gemiddeld tweemaal tijdens een toertocht horecabezoek plaatsvond. Ook wordt er in 2002 gemiddeld meer uitgegeven in 2002 dan in 1993, namelijk € 20,- tegenover € 16,-. Grootste stijgers ten opzichte van 1993 zijn de regio's IJsselmeer, Hollandse plassen en het Gronings-Drents kanalengebied. Grootste daler is het Deltagebied.

Tabel 26a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan horecabezoek wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Markermeer	Friese meren		Randmeren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	75	42	43	44	44	53	51	50	42	47	53	45
1 – 5,60	2	13	3	9	2	5	5	2	11	9	3	9
5,61 – 14,00	8	15	13	18	11	10	15	9	15	10	11	14
14,01 – 28,15	3	6	15	11	12	10	5	13	11	12	10	10
28,16 – 56,25	4	15	14	9	12	12	11	16	13	9	11	12
> 56,25	7	10	14	9	18	10	12	10	9	12	12	9
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	586
Gemiddeld	10,27	19,53	22,36	21,44	27,62	18,96	21,99	23,39	21,44	20,51	20,51	20,34

Tabel 26b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan horecabezoek wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Randmeren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	57	55	62	55	70	53	62	68	50	49	66	58	60
1 – 5,60	4	10	2	2	9	1	3	2	8	2	11	2	9
5,61 – 14,00	4	10	9	10	11	8	2	4	14	6	6	6	10
14,01 – 28,15	10	8	8	13	4	7	13	7	13	21	5	11	7
28,16 – 56,25	11	9	6	11	4	12	17	7	7	11	9	11	7
> 56,25	14	8	12	8	3	19	3	13	8	10	4	12	6
N	132	144	117	106	141	119	105	106	144	96	142	782	571
Gemiddeld	22,09	16,66	15,74	15,52	6,53	33,57	11,86	16,95	17,33	17,52	9,79	19,34	12,58

$Chi^2(60)=131,6;p<0,001$

De bestedingen aan overige uitgaven worden weergegeven in Tabel 27. Gemiddeld wordt hieraan € 3,69 besteed. Bijna 90% van de respondenten heeft er in het afgelopen etmaal geen geld aan uitgegeven. De regio waarin relatief veel wordt gespendeerd aan overige uitgaven is de Waddenzee. Niet alleen is het gemiddeld bestede bedrag het hoogste (€ 9,30), ook het percentage van de respondenten die aangeeft geld te hebben besteed in het afgelopen etmaal aan overige uitgaven, is in de Waddenzee het hoogste (27%). Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat (het huren van) fietsen een populaire bezigheid is onder toervaarders op de Waddeneilanden. Motorboottoervaarders in het Grote Rivierengebied besteden gemiddeld het minste aan overige uitgaven, gemiddeld € 0,49 per boot per dag. Zeilers hebben gemiddeld per boot per dag hogere uitgaven (€ 4,84) aan overige goederen en diensten dan motorbootvaarders (€ 2,68). In vergelijking met 1993 zijn de uitgaven sterk gestegen, alhoewel een vergelijking niet helemaal te maken valt. In 1993 is namelijk specifiek naar overige recreatie-activiteiten gevraagd en in 2002 is de vraagstelling meer algemeen van aard.

Tabel 27a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan overige bestedingen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Markermeer	Friese meren		Randmeren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	89	90	73	84	92	97	89	83	90	92	86	90
1 – 5,60	3	2	1	1	2	2	6	5	7	2	3	3
5,61 – 14,00	2	6	7	11	1	1	2	4	3	4	3	5
> 14,00	5	1	19	5	5	1	4	9	1	1	7	2
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	586
Gemiddeld	4,54	1,13	9,30	2,19	3,28	0,39	1,35	8,57	0,62	0,86	4,84	1,08

Tabel 27b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan overige bestedingen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	81	96	88	86	97	93	93	93	97	76	95	87	96
1 – 5,60	4	1	3	3	0	5	2	2	1	18	0	5	1
5,61 – 14,00	6	3	3	7	1	1	1	3	1	3	3	3	2
> 14,00	9	0	7	5	2	1	4	2	1	3	2	5	1
N	132	144	117	106	141	119	105	106	144	96	142	782	571
Gemiddeld	5,02	0,28	4,36	2,93	0,68	0,49	1,24	2,68	0,79	1,49	0,96	2,68	0,68

$Chi^2(36)=129,5;p<0,001$

6.2.3 Uitgaven aan brandstof, scheepvaartartikelen en brug- en sluisgeld

In de komende twee paragrafen wordt een aantal uitgaven belicht die direct verband houden met het varen zelf. Zo worden in tabel 28 de gemiddelde uitgaven voor brandstof (benzine/diesel) en andere scheepvaartartikelen/benodigdheden vermeld. Doordat bij de vraagstelling naar de uitgaven, beide posten zijn samengevoegd, kan niet worden nagegaan hoe de onderlinge verdeling is tussen de uitgaven voor brandstof enerzijds en de uitgaven voor andere scheepvaartartikelen/benodigdheden anderzijds. Gemiddeld wordt aan beide kostenposten tezamen € 9,43 per boot per dag besteed, waarbij gemiddeld ongeveer eenmaal per vier dagen hiervoor daadwerkelijk een uitgave plaatsvindt. Dit is gemiddeld ongeveer € 1,- minder dan in 1993. In elke regio wordt in 2002 minder aan brandstof en scheepvaartartikelen/ benodigdheden uitgegeven dan in 1993, met uitzondering van de motorbootvaarders in het Friese Merengebied en de Hollandse plassen. Maar in deze twee regio's zijn twee redelijk extreme uitgaven gedaan, namelijk € 1520,- en € 1200,-. In het algemeen wordt in regio's waar motorbootvaarders zijn ondervraagd meer geld uitgegeven aan brandstof en scheepvaartartikelen/ benodigdheden. Dit zal met name door de brandstof komen.

Tabel 28a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan brandstof en andere scheepvaartartikelen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	91	69	84	78	80	78	86	82	72	78	84	74
1 – 14,00	3	13	5	9	4	11	5	6	16	13	5	12
14,01 – 28,15	3	13	9	8	6	6	5	5	7	6	5	8
> 28,15	3	6	2	6	10	5	5	7	5	3	5	5
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	586
Gemiddeld	6,62	9,90	3,58	12,77	8,85	9,45	3,33	5,57	10,75	3,60	5,43	10,72

Tabel 28b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan brandstof en andere scheepvaartartikelen wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	86	79	88	88	85	83	80	89	75	78	81	85	80
1 – 14,00	3	7	3	2	5	1	3	3	1	8	5	3	4
14,01 – 28,15	3	9	0	4	5	3	3	3	8	10	4	4	7
> 28,15	8	5	8	7	5	13	14	6	16	3	11	8	9
N	132	144	117	106	141	119	105	106	144	96	142	782	571
Gemiddeld	14,37	6,41	9,50	19,17	4,56	17,22	11,85	11,51	20,26	5,25	9,51	12,86	10,18

$Chi^2(36)=78,2;p<0,001$

In tabel 29 staan de uitgaven aan brug- en sluisgelden vermeld, die in de afgelopen 24 uur hebben plaatsgevonden. Gemiddeld wordt per boot € 0,61 aan brug- en sluisgelden per dag besteed. Dit was in 1993 nog € 0,90. Dat er significant grote verschillen in de gemiddeld bestede bedragen per regio bestaan, wordt uiteraard veroorzaakt doordat in de ene regio veel meer bruggen en sluizen aanwezig zijn waarvoor dient te worden betaald (zoals bijvoorbeeld in Friesland en het Hollands plassengebied) dan in andere regio's (zoals in de Waddenzee, het Deltagebied en het IJsselmeer en Markermeer). Dat in deze laatst genoemde regio's nog sprake is van uitgaven voor brug- en sluisgeld, wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat een (gering) aantal respondenten pas zeer recent deze regio's zijn binnen gevaren en de brug- en sluisgelden, in de aan het interview voorafgaande 24 uur nog in aanliggende regio's hebben uitgegeven. Als naar de Friese meren wordt gekeken, dan blijkt dat toerzeilers daar beduidend meer uitgeven aan brug- en sluisgelden dan motorboottoervaarders. In 1993 was dit precies andersom. Een verklaring kan zijn dat motorboottoervaarders meer een rustdag hebben gehad de afgelopen 24 uur en dat de zeilers actief zijn gaan varen. Dat de uitgaven voor brug- en sluisgeld in het Gronings-Drents kanalengebied, de grote Rivieren en de Limburgse Maas relatief laag zijn, wordt veroorzaakt doordat voor de doorgang bij veel bruggen en sluizen in deze regio's geen heffing hoeft te worden betaald. In vergelijking met 1993 wordt in 2002 in elke regio, met uitzondering van de toerzeilers op de Wadden en Friese Meren, minder geld besteed aan brug- en sluisgelden.

Tabel 29a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan brug- en sluisgelden wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
0	100	99	94	97	94	87	91	82	69	97	93	88
1 – 2,80	0	0	0	1	1	3	2	8	22	0	2	7
2,81 - 5,60	0	0	0	1	3	3	5	7	8	0	2	3
> 5,60	0	1	6	1	2	6	3	3	1	3	3	2
N	141	143	103	142	106	147	105	127	152	88	672	586
Gemiddeld	0,00	0,28	0,75	0,28	0,35	0,90	0,54	1,80	0,90	0,66	0,68	0,59

Tabel 29b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan brug- en sluisgelden wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
0	79	73	95	77	68	99	98	100	92	98	92	92	81
1 – 2,80	6	17	0	2	10	1	1	0	4	0	6	1	9
2,81 - 5,60	10	6	2	8	9	0	0	0	2	0	0	4	4
> 5,60	5	4	3	12	13	0	1	0	2	2	2	3	5
N	132	144	117	106	141	119	105	106	144	96	142	782	571
Gemiddeld	0,85	1,69	0,50	1,60	2,36	0,01	0,67	0,00	0,45	0,21	0,45	0,55	1,24

$Chi^2(36)=178,3;p<0,001$

6.2.4 Uitgaven aan lig- en overnachtingsplaatsen

In deze paragraaf worden de uitgaven behandeld die de afgelopen 24 uur door de toervaarders zijn besteed aan lig- en overnachtingsplaatsen. Een vergelijking met 1993 is hierbij niet mogelijk omdat in 1993 deze uitgaven niet zijn gevraagd.

In tabel 30 staan de bestedingen die toervaarders de afgelopen 24 uur hebben gedaan aan liggelden. Hieruit blijkt dat de overgrote meerderheid hier geen geld aan heeft besteed. De ligplaatsen waren dus of gratis of de toervaarders hebben er geen gebruik van gemaakt. Dit laatste lijkt vooral bij toerzeilers op te gaan. Uit paragraaf 5.1 is bekend dat toervaarders minder gerust hebben. Hierdoor wordt er dus ook minder geld besteed aan een ligplaats overdag. In tabel 30 is derhalve ook een significant verschil tussen de bestedingen aan liggeld tussen zeilers en motorbootvaarders. Zeilers hebben hieraan gemiddeld € 0,56 besteed en motorbootvaarders gemiddeld € 1,17. Dit verschil in type boot komt ook naar voren tussen de regio's. Ook hier is een significant verschil. Op de grotere wateren wordt nauwelijks geld besteed aan liggelden overdag. Alleen de Waddenzee is hierop een uitzondering, maar het gemiddelde bedrag wordt hier enigszins vertroebeld doordat één respondent aangaf € 85,- aan liggeld kwijt te zijn geweest. De ligplaatsen in het Gronings-Drents kanalengebied zijn blijkbaar voor een groot deel gratis, omdat hieraan door de motorboottoervaarder nauwelijks geld is besteed (€ 0,08), terwijl er in deze regio toch relatief veel gerust wordt. De IJssel (€ 3,65) en de Grote rivieren (€ 2,15) zijn de gebieden waar gemiddeld het meest besteed is aan een ligplaats overdag. Gemiddeld wordt er door de toervaarders € 0,89 besteed aan een ligplaats overdag.

Tabel 30a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan aanlegplaatsen overdag wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta	Wadden	IJsselmeer	Markermeer	Friese meren	Randmeren	Totaal
0	07	95	100	99	96	93	97
1 – 5,60	0	0	0	0	1	1	0
5,61 – 14,0	2	1	0	0	3	6	2
14,01 – 28,15	0	1	0	1	0	0	0
> 28,15	1	3	0	0	0	0	1
N	141	103	106	105	126	87	670
Gemiddeld	0,48	1,75	0,00	0,14	0,39	0,67	0,56

Tabel 30b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan aanlegplaatsen overdag wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren	Rand-meren	Hollandse plassen	Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas	Gronings-Drents kanalen	Totaal
0	97	88	96	75	70	95	99	89
1 – 5,60	0	1	0	0	3	3	0	1
5,61 – 14,0	2	9	3	23	19	2	1	8
14,01 – 28,15	0	2	0	2	7	0	0	2
> 28,15	1	0	1	0	1	0	0	0
N	131	116	106	119	99	106	96	774
Gemiddeld	0,46	1,23	0,23	2,15	3,65	0,34	0,08	1,17

$Chi^2(48)=240,0;p<0,001$

In tabel 31 worden de uitgaven aan overnachting gepresenteerd van de nacht voorafgaand aan het interview. Ook deze vraag is in 1993 niet gesteld zodat een vergelijking met 1993 niet mogelijk is. Gemiddeld wordt er € 6,91 besteed aan overnachting. Er is een significant verschil tussen zeilers en motorbootvaarders. Toerzeilers geven gemiddeld € 8,40 uit aan overnachting, terwijl motorboottoervaarders gemiddeld € 5,63 uitgeven. Motorbootvaarders zoeken waarschijnlijk meer de gratis overnachtingsplaatsen (meestel in de natuur) op, omdat vele motorboten waarschijnlijk van alle gemakken zijn voorzien en zeilboten mogelijk meer de voorzieningen in een jachthaven nodig hebben. Ook tussen de regio's is er

een significant verschil. In gebieden met grote wateren en plassen en meren zijn de respondenten meer geld kwijt aan overnachting dan in gebieden met kanalen en rivieren. In het Waddenzeegebied zijn waarschijnlijk nauwelijks gratis overnachtingsplaatsen (met uitzondering van het laten droogvallen op het wad en het voor anker gaan (in 1993 deed respectievelijk 9% en 8% dit)), want in deze regio heeft maar liefst 77% van de respondenten een bedrag aan overnachting besteed. In het Gronings-Drents kanalengebied daarentegen heeft 72% van de respondenten gratis overnacht. Het meeste geld aan overnachting wordt dan ook in de Waddenzee besteed (€ 16,33). In alle andere regio's wordt gemiddeld minder dan € 10,- besteed aan overnachting. Het Gronings-Drents kanalengebied is de regio waar de respondenten het minste geld (€ 3,52) aan overnachting hebben uitgegeven. Uitgaande van een gemiddelde vakantieperiode van 26 dagen (paragraaf 5.1) wordt derhalve per boot in de vakantie gemiddeld € 203,- besteed aan lig- en overnachtingsgelden.

Tabel 31a Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per zeilboot aan overnachtingsplaats wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Delta	Wadden	IJsselmeer	Markermeer	Friese meren	Randmeren	Totaal
0	60	23	28	25	47	42	39
1 – 5,60	1	0	1	0	8	7	3
5,61 – 14,0	25	25	43	51	39	40	37
14,01 – 28,15	13	38	28	22	6	11	19
> 28,15	1	14	0	1	0	0	3
N	141	103	104	105	118	82	655
Gemiddeld	5,33	16,33	9,95	9,48	5,02	5,99	8,40

Tabel 31b Verdeling (%) van het bedrag dat per dag, per motorboot aan overnachtingsplaats wordt besteed en het gemiddelde bestede bedrag, per regio

Bedrag (euro)	Friese meren	Rand-meren	Hollandse plassen	Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas	Gronings-Drents kanalen	Totaal
0	46	37	41	51	57	70	72	53
1 – 5,60	5	2	4	3	10	1	3	4
5,61 – 14,0	42	44	43	34	30	19	15	33
14,01 – 28,15	6	11	10	11	3	8	9	8
> 28,15	1	5	2	1	0	2	1	2
N	129	115	100	115	100	106	93	759
Gemiddeld	5,13	8,91	6,98	6,15	3,76	4,53	3,52	5,63

$Chi^2(48)=324,3;p<0,001$

6.2.5 Overzicht gemiddelde bestedingen

In deze paragraaf worden alle gemiddelde dagelijkse bestedingen gecomprimeerd weergegeven, zodat er een duidelijk overzicht ontstaat van de diverse bestedingen per regio. Tevens zijn de totale gemiddelde bestedingen per vaardag per boot en per opvarende berekend. In Tabel 32 wordt het overzicht van de bestedingen weergegeven. Uitdrukkelijk wordt hierbij echter opgemerkt dat niet alle (dagelijkse) bestedingen die toervaarders doen bij het onderzoek zijn betrokken. Zo zijn bijvoorbeeld de kosten van boothuur niet meegenomen. De berekende totale (gemiddelde) bestedingen hebben derhalve alleen betrekking op de bij dit onderzoek meegenomen activiteiten.

Uit tabel 32a blijkt dat de gemiddelde dagelijkse bestedingen aan de genoemde activiteiten per zeilboot € 71,93 bedraagt. Dit betekent dat elke vaardag bij een meerdaagse toertocht per zeilboot een besteding oplevert van gemiddeld minimaal € 71,93. Dit is inclusief de bestedingen aan liggelden overdag en 's nachts. Zonder deze twee kostenposten komt het gemiddelde op € 62,97. Dat is gemiddeld circa € 5,60 per dag per zeilboot minder dan in 1993 toen het nog € 68,65 was.
Met name in het Deltagebied en op de Waddenzee is door de zeilers in 2002 gemiddeld minder besteed dan in 1993. Daarentegen is in het IJsselmeergebied en de Friese meren weer meer besteed in 2002 dan in 1993. Met name de afname aan bestedingen in het Deltagebied is opvallend te noemen (€ 25,-). Het Deltagebied komt in dit onderzoek naar voren als een 'compleet gebied' waarbij veel aspecten een rol hebben gespeeld bij de keuze van de respondenten. Toch lijkt het er op dat de respondenten vooral naar dit gebied komen om actief te zeilen en alle 'aanpalende' activiteiten zoals horecabezoek en boodschappen doen minder belangrijk vinden.

Tabel 32a Verdeling (%) van het gemiddelde totaalbedrag per dag, per zeilboot per regio

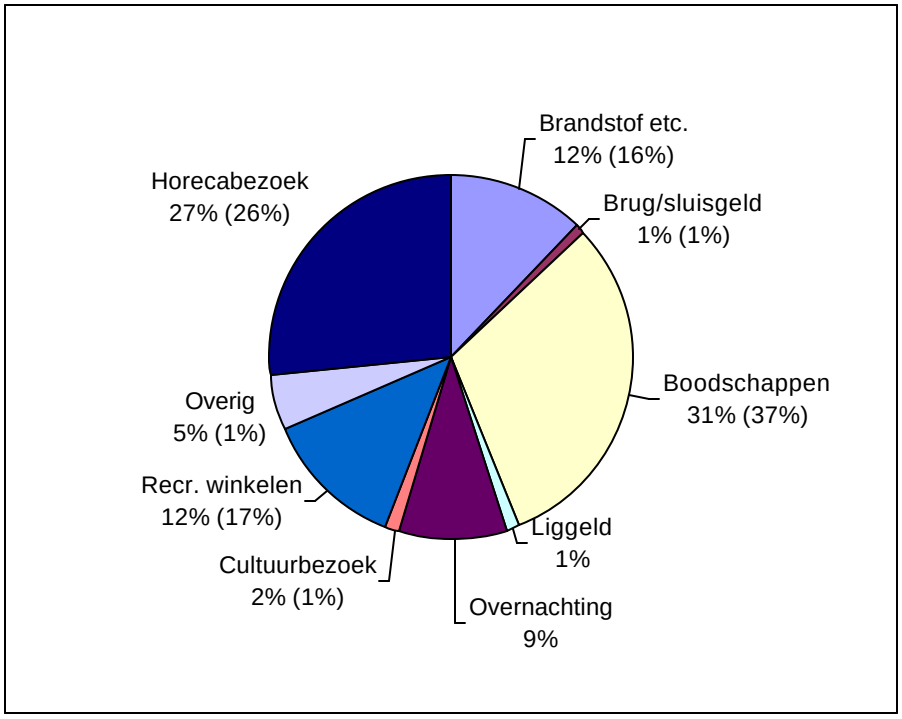
Soort activiteit	Delta		Wadden		IJsselmeer		Marker meer	Friese meren		Rand-meren	Totaal	
	2002	1993	2002	1993	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	1993
Brandstof etc.	6,62	9,90	3,58	12,77	8,85	9,45	3,33	5,57	10,75	3,60	5,43	10,72
Brug en sluis	0,00	0,28	0,75	0,28	0,35	0,90	0,54	1,80	0,90	0,66	0,68	0,59
Liggeld	0,48	-	1,75	-	0,00	-	0,14	0,39	-	0,67	0,56	-
Overnachting	5,33	-	16,33	-	9,95	-	9,48	5,02	-	5,99	8,40	-
Boodschappen	10,80	26,22	24,50	24,20	26,00	27,23	19,80	29,60	18,85	25,60	22,00	24,13
Winkelen	10,75	10,92	7,65	16,88	6,51	10,80	9,17	8,24	4,84	6,42	8,29	10,86
Cultuur	0,40	0,39	0,91	1,52	0,93	1,69	0,65	2,62	0,11	1,97	1,22	0,93
Horeca	10,27	19,53	22,36	21,44	27,62	18,96	21,99	23,39	21,44	20,51	20,51	20,34
Overig	4,54	1,13	9,30	2,19	3,28	0,39	1,35	8,57	0,62	0,86	4,84	1,08
N	140	143	102	142	102	147	97	126	152	87	656	586
Tot. gemiddeld zonder liggelden	43,38	68,37	69,05	79,28	73,54	69,42	56,83	79,79	57,51	59,62	62,97	68,65
Totaal Gemiddeld	49,19		87,13		83,49		66,45	85,2		66,28	71,93	

Tabel 32b Verdeling (%)van het gemiddelde totaalbedrag per dag, per motorboot per regio

Bedrag (euro)	Friese meren		Rand-meren	Hollandse Plassen		Rivier-gebied	IJssel	Limburgse Maas		Gronings Drents kanaal		Totaal	
	2002	1993	2002	2002	1993	2002	2002	2002	1993	2002	1993	2002	1993
Brandstof etc.	14,37	6,41	9,50	19,17	4,56	17,22	11,85	11,51	20,26	5,25	9,51	12,86	10,18
Brug en sluis	0,85	1,69	0,50	1,60	2,36	0,01	0,67	0,00	0,45	0,21	0,45	0,55	1,24
Liggeld	0,46	-	1,23	0,23	-	2,15	3,65	0,34	-	0,08	-	1,17	-
Overnachting	5,13	-	8,91	6,98	-	6,15	3,76	4,53	-	3,52	-	5,63	-
Boodschappen	25,40	26,90	25,60	23,90	19,08	22,80	17,10	28,30	23,35	23,70	23,97	23,90	23,32
Winkelen	8,15	4,33	11,23	5,99	8,78	12,63	9,46	8,01	24,98	16,23	5,01	10,14	10,78
Cultuur	0,33	0,06	1,36	0,87	0,34	0,32	4,89	0,66	0,90	0,38	0,62	1,22	0,48
Horeca	22,09	16,66	15,74	15,52	6,53	33,57	11,86	16,95	17,33	17,52	9,79	19,34	12,58
Overig	5,02	0,28	4,36	2,93	0,68	0,49	1,24	2,68	0,79	1,49	0,96	2,68	0,68
N	128	144	116	104	141	117	105	103	144	96	142	770	572
Tot. gemiddeld zonder liggelden	76,21	56,33	68,29	69,98	42,33	87,04	57,07	68,11	88,06	64,78	50,31	70,69	59,26
Totaal Gemiddeld	81,80		78,43	77,19		95,34	64,48	72,98		68,38		77,49	

Uit tabel 32b blijkt dat de gemiddelde dagelijkse bestedingen aan de genoemde activiteiten per motorboot € 77,49 bedraagt. Dit betekent dat elke vaardag bij een meerdaagse toertocht per boot een besteding oplevert van gemiddeld minimaal € 77,49. Dit is inclusief de bestedingen aan liggelden overdag en 's nachts. Zonder deze twee kostenposten komt het gemiddelde op € 70,69. Dat is gemiddeld circa € 11,40 per dag per motorboot meer dan in 1993 toen het nog € 59,26 was. In elke regio, met uitzondering van de Limburgse Maas, is het gemiddeld totaalbedrag in 2002 flink gestegen ten opzichte van 1993, met name in het Hollands plassengebied (€ 27,-). Door de motorbootvaarders wordt in 2002 het meeste geld gemiddeld per dag uitgegeven in het gebied van de Grote Rivieren (€ 95,34) en het minst langs de IJssel (€ 64,48).

De procentuele verdeling van de bestedingen van alle onderzoeksregio's tezamen wordt weergegeven in Figuur 16. De dagelijkse boodschappen vormen de grootste bestedingspost, hieraan wordt gemiddeld 31% van de dagelijkse uitgaven besteed. Alleen bij het IJsselmeer, Markermeer en het Grote Rivierengebied overtreffen de uitgaven aan horecabezoek de uitgaven aan dagelijkse boodschappen. De horeca is overigens na de dagelijkse boodschappen de tweede belangrijke bestedingsfactor: gemiddeld wordt 27% van de dagelijkse uitgaven hieraan besteed. Recreatief winkelen en bestedingen aan brandstof en overige scheepvaartartikelen hebben ieder een even groot aandeel in de bestedingen (12%). Een andere bestedingsfactor zijn de overnachtingskosten. Deze maken 9% van het totaal uit. De uitgaven voor overige activiteiten bedragen 5%, voor cultuurbezoek 2% en brug- en sluisgelden en liggelden overdag bedragen ieder slechts 1% van de totale bestedingen.



Figuur 16 Verdeling (%) van de gemiddelde dagelijkse bestedingen naar activiteit voor de totale onderzoekspopulatie (tussen haakjes verdeling in 1993)

In vergelijking met 1993 valt op dat de verdeling over de activiteiten bijna hetzelfde is. De stijging van de overige activiteiten valt op (in 1993 nog 1%, in 2002 circa 5%). Dit ligt met name in de definitie. In 1993 ging het alleen om recreatieve uitgaven, terwijl in 2002 deze restrictie niet is gesteld. In het algemeen is in 2002 minder aan boodschappen, brandstof en recreatief winkelen uitgegeven. Daarentegen is in 2002 meer aan horecabezoek en cultuurbezoek uitgegeven.

De bestedingen zijn te verdelen in de directe opbrengsten voor de watersport (benzine, bruggeld, ligplaats en overnachting) en indirecte opbrengsten (boodschappen, horeca, cultuur, winkelen en overig). Tabel 33 laat zien dat de indirecte opbrengsten per dag ruim drie keer hoger zijn dan de directe. De gemiddelde opbrengst per dag voor motorboten (€ 77,50) is in 2002 hoger dan voor zeilboten (€ 72,-). In 1993 was dit nog juist andersom. Dit is vooral het gevolg van een stijging van de indirecte opbrengsten bij motorbootvaarders. In totaal besteedt de toervaarder in 2002 bijna € 75,- per dag. In vergelijking met 1993 is dit circa € 3,- per dag meer.

Tabel 33 Gemiddelde opbrengst naar type per dag per type boot

Type opbrengsten		Zeilboten		Motorboten		Totaal	
		2002	1993	2002	1993	2002	1993
Direct	Met liggelden	15,07		20,21		17,64	
	Zonder liggelden	6,11	11,31	13,41	11,42	9,76	11,37
Indirect		56,86	57,34	57,28	47,84	57,07	52,59
Totaal	Met liggelden	71,93		77,49		74,71	
	Zonder liggelden	62,97	68,65	70,69	59,26	66,83	63,96



Afb 5 Circa 9% van de totale bestedingen wordt aan overnachting besteed

7 Algemeen Vaargedrag

7.1 Vaarfrequentie

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij per jaar gaan varen of bij hun boot aanwezig zijn ('boorddagen'). Bij de beantwoording van deze vraag blijken 31 toervaarders (2% van het totaal) meer dan driekwart jaar op de boot te zijn, ofwel omdat ze er op wonen of een wereldreis aan het maken zijn en dus het hele jaar 'op pad' zijn. Deze respondenten hebben een sterke invloed op het gemiddelde, zodat in de tabellen ook de mediaan (de middelste waarde) is weergegeven.

Toervaarders blijken niet altijd te varen als ze op de boot aanwezig zijn. Men is ook in de jachthaven aanwezig voor onderhoud aan de boot of vanwege de sociale contacten. Er is namelijk aan ze gevraagd hoeveel dagen ze per jaar wel aan boord zijn, maar niet uitvaren. Tabel 34 geeft hiervan de resultaten

Tabel 34 Verdeling (%) naar aantal boorddagen per jaar per type boot

Dagen per jaar	Zeilboot	Motorboot	Totaal
0	33	32	32
1 – 10	42	22	31
11 – 26	13	18	15
27 – 52	6	16	11
= 53	6	13	10
N	650	758	1408
Gemiddeld	16	28	22
Mediaan	5	10	6

$Chi^2(4)=97,8;p<0,001$

Uit de tabel blijkt dat tweederde van de toervaarders regelmatig op de boot te vinden is zonder uit te varen. De respondenten met een zeilboot blijven meestal niet langer dan 10 dagen per jaar aan boord zonder uit te varen. De respondenten met een motorboot blijven significant langer aan boord zonder te varen. Uit het verschil tussen het gemiddelde en de mediaan blijkt dat er blijkbaar veel toervaarders zeer lang aan boord zijn. Dit zijn de zogenaamde 'toerbootbewoners'. De helft van alle respondenten met een zeilboot is niet langer dan 5 dagen per jaar in de jachthaven zonder uit te varen en de andere helft verblijft langer dan 5 dagen per jaar in de jachthaven zonder uit te varen. Voor motorbootvaarders is dit twee keer zoveel. Hier ligt de mediaan op 10 dagen per jaar.

Naast het maken van een meerdaagse toertocht, zullen de respondenten ook dagtochten maken, waarbij ze uit de haven vertrekken en dezelfde dag er ook weer terugkeren. Hoe vaak ze dit doen staat in tabel 35 weergegeven. Hieruit blijkt dat eenderde van de toervaarders geen dagtochten maakt. Het aandeel respondenten met een motorboot is hierin groter (40%) dan het aandeel respondenten met een zeilboot (26%). De meeste toervaarders maken niet meer dan 10 dagtochten per jaar. Ook nu is er een groot verschil in de gemiddelde waarde en de mediaanwaarde. De helft van de zeilers maakt minder dan 6 dagtochten per jaar en de helft maakt er meer. De respondenten met een motorboot maken significant minder dagtochten dan de zeilers, namelijk een mediaanwaarde van 4 dagtochten.

Tabel 35 Verdeling (%) naar aantal dagtochten per jaar per type boot

Dagen per jaar	Zeilboot	Motorboot	Totaal
0	26	40	34
1 – 5	23	20	22
6 – 10	22	16	18
11 – 15	8	6	7
16 – 20	9	10	10
= 21	12	8	10
N	649	761	1410
Gemiddeld	11	8	9
Mediaan	6	4	5

$Chi^2(5)=35,8;p<0,001$

Een weekendje even weg (één overnachting) met de boot wordt ook door de toervaarders gedaan. Gemiddeld kiest 75% van de toervaarders in een weekend het ruime sop, zoals uit tabel 36 blijkt. Zeilers doen dat significant meer dan motorbootvaarders. Tussen de 3 en 5 keer een weekend weg per jaar (ofwel tussen 6 en 10 dagen) komt relatief vaak voor bij de zeilers (22%) en de motorbootvaarders (21%). De mediaan ligt bij de zeilers op 5 weekendjes (ofwel 10 dagen) en bij de motorbootvaarders op 4 weekendjes (ofwel 8 dagen).

Tabel 36 Verdeling (%) naar aantal weekenddagen per jaar per type boot

Dagen per jaar	Zeilboot	Motorboot	Totaal
0	18	28	24
1 – 5	13	13	13
6 – 10	22	21	22
11 – 15	11	7	9
16 – 20	16	13	14
21 – 30	9	7	8
= 31	10	10	10
N	648	753	1401
Gemiddeld	14	12	13
Mediaan	10	8	10

$Chi^2(6)=24,2;p<0,001$

Naast de vakanties die de respondenten gedurende het interview aan het maken waren, maken ze mogelijk per jaar nog meer vakantiedagen. Dit resultaat staat in tabel 37. Het beeld komt overeen met wat eerder als resultaat naar voren kwam, dat de toervaarders niet meer dan drie tot vier weken op vaarvakantie zijn. Desondanks is er toch een groep motorbootvaarders (23%) en zeilers (10%) die langer dan 50 dagen op vakantie zijn. De 14 respondenten die het hele jaar op de boot zijn behoren tot deze groep. De motorbootvaarders maken nu significant meer vakantiedagen dan de zeilers. De mediaan voor motorbootvaarders ligt op 30 dagen, terwijl deze voor zeilers op 25 dagen ligt.

Tabel 37 Verdeling (%) naar aantal vakantiedagen per jaar per type boot

Dagen per jaar	Zeilboot	Motorboot	Totaal
0 – 14	20	10	15
15 – 21	29	22	25
22 – 28	17	16	17
29 – 35	15	17	16
36 – 42	6	9	7
43 – 49	2	3	2
= 50	10	23	17
N	656	765	1421
Gemiddeld	30	43	37
Mediaan	25	30	28

$Chi^2(6)=73,3;p<0,001$

Tenslotte kan uit deze verdeling een beeld worden gemaakt van de hoeveelheid dagen per jaar dat de toervaarder op de boot is. Dit resultaat staat in tabel 38. Circa eenderde deel van de toervaarders is 0 tot 52 dagen per jaar op de boot, waarbij de zeilers een grotere groep vormen dan de motorbootvaarders. Circa eenderde deel van de toervaarders spendeert tussen 53 en 90 dagen per jaar op/bij de boot, waarbij de zeilers en motorbootvaarders een even grote groep zijn. Tenslotte is eenderde deel meer dan 91 dagen per jaar aan het varen of bij de boot. De motorbootvaarders vormen hierbij een grotere groep dan de zeilers. Algemeen kan geconcludeerd worden dat de motorbootvaarders significant meer dagen per jaar het water of de boot opzoeken dan de zeilers. De mediaan ligt voor de motorbootvaarders op 74 dagen en voor de zeilers op 56 dagen. Voor de toervaart als geheel ligt de mediaan op 65 dagen per jaar.

Tabel 38 Verdeling (%) naar aantal dagen per jaar per type boot

Dagen per jaar	Zeilboot	Motorboot	Totaal
0 – 52	44	29	36
53 – 90	39	37	38
91 – 180	13	27	20
= 181	4	8	6
N	648	756	1404
Gemiddeld	70	91	81
Mediaan	56	74	65

$Chi^2(3)=64,2;p<0,001$

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij gemiddeld per jaar in het buitenland varen. De resultaten hiervan staan in tabel 39. Ruim de helft van de respondenten vaart nooit in het buitenland. Opvallend is het hoge aandeel respondenten op de Friese Meren, de Randmeren en de Hollandse plassen dat aangeeft nooit in het buitenland te varen. Bijna 40% van de respondenten zegt wel eens in het buitenland te varen. Respondenten die diverse keren per jaar in het buitenland varen, zijn vooral in de grensgebieden aangetroffen, zoals de Delta en de Limburgse Maas. Van alle respondenten zegt 17% gemiddeld één keer per jaar in het buitenland te varen.

Tabel 39 Verdeling (%) buitenlandvaarders per regio

Varen in het buitenland (gemiddeld per jaar)	Delta	Wad-den	IJssel meer	Marker meer	Friese meren		Randmeren		Holl. plas	Rivier-gebied	IJssel	Limb. Maas	Gr-Dr kanaal	Tot.
	ZB	ZB	ZB	ZB	ZB	MB	ZB	MB	MB	MB	MB	MB	MB	
Nooit	35	49	55	57	68	81	90	79	68	55	61	41	58	61
Zelden	18	11	16	22	16	4	6	12	17	16	14	26	12	15
1 keer	34	34	19	15	10	7	3	7	10	22	17	23	21	17
Diverse keren	11	6	9	5	4	4	1	3	3	6	3	10	7	6
Weet niet	3	0	1	1	2	3	0	0	2	1	5	0	1	1
N	141	103	106	105	127	132	88	117	106	119	105	106	96	1451

$Chi^2(48)=204,8;p<0,001$ ZB: Zeilboten, MB: Motorboten

Het huidig algemeen vaargedrag is mogelijk een resultaat van een gedrag dat aan verandering onderhevig is geweest. Vandaar dat ook gevraagd is of de respondenten de laatste 5 jaar meer of minder zijn gaan varen. Er bestaat in de watersportwereld namelijk het idee dat het drukker op het water is geworden. Met deze vraag kan (kwalitatief) getoetst worden of dit idee juist is.

Tabel 40 Verdeling (%) naar verandering in vaarfrequentie per regio

Verandering vaarfrequentie	Zeilboten	Motorboten	Totaal
Meer gaan varen	45	42	43
Hetzelfde	38	40	39
Hetzelfde, maar meer buitenland en minder in NL	2	1	1
Hetzelfde, maar meer in NL, en minder buitenland	1	1	1
Minder gaan varen	12	11	11
Weet niet	2	5	4
N	672	782	1454

Opvallend is dat uit tabel 40 blijkt dat zeer veel respondenten (43%) aangeven inderdaad de afgelopen 5 jaar meer te zijn gaan varen. Slechts 11% van de respondenten is de afgelopen 5 jaar minder gaan varen.

7.2 Knelpunten

Aan de respondenten is gevraagd wat in het algemeen de grootste knelpunten zijn van het Nederlandse toervaartnet wanneer ze met hun boot vaartochten door Nederland maken. Uit tabel 41 blijkt dat 'het vaargedrag van (niet ervaren) watersporters' het grootste knelpunt is. Circa de helft (49%) van alle toervaarders noemt dit. Dit zou kunnen pleiten voor het invoeren van een verplicht vaarbewijs en meer regulering. Ook het aantal wachtplaatsen (40%) en de bedieningstijden (35%) van bruggen en sluizen vormen een knelpunt. Ruim een kwart van de toervaarders noemt het ontbreken van sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen een knelpunt. Spontaan wordt ook vaak het onderhoud van de sanitaire voorzieningen genoemd. Men vindt ze nogal eens vies. Voor bijna eenderde van de zeilers vormt de doorvaarthoogten van vaste bruggen een knelpunt. Hinder van beroepsvaart, waterplanten zoals fonteinkruid en zeesla en aansluiting op attracties/recreatievoorzieningen op het land vormen nauwelijks een knelpunt voor de toervaarders (minder dan 10%).

Tabel 41 Verdeling (%) knelpunten tijdens vaartochten in Nederland per type boot

Knelpunt	Zeilboten	Motorboten	Totaal
Vaargedrag (niet ervaren) watersporterrs	50	49	49
Aantal wachtplaatsen bij bruggen en sluizen	39	42	40
Bedieningstijden bruggen en sluizen	40	31	35
Weinig sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen	29	27	28
Doorvaarthoogte vaste bruggen	31	20	25
Drukte met andere watersporters	27	22	24
Geringe vaardiepte	28	12	19
Afmeermogelijkheden landelijk gebied	17	20	19
Voorzieningenvoor inname afval/glas/chemisch toilet/olie	16	21	18
Afmeermogelijkheden stedelijk gebied	14	22	18
Waterverontreiniging	18	11	14
Ontbreken actuele toeristische (vaar)informatie	11	13	12
Hinder van beroepsvaart	9	8	8
Waterplanten zoals fonteinkruid en zeesla	9	6	7
Aansluiting op attracties/recreatievoorzieningen op het land	6	6	6
N	672	782	1454

Spontaan zijn er door bijna 500 toervaarders nog enkele knelpunten genoemd, waarvan de volgende knelpunten door meer toervaarders zijn genoemd. Circa 30 toervaarders noemen het gedrag van sluis- en brugwachters en havenmeesters als knelpunt; ze waren niet klantvriendelijk. Ook het idee dat alles duurder geworden is,



Afb. 6 Het vaargedrag van niet ervaren watersporters is het grootste knelpunt

is door 27 toervaarders genoemd. Met name de prijs-kwaliteit verhouding vindt men niet kloppen. De prijs komt niet overeen met de aanwezigheid en onderhoud van voorzieningen. Door 16 toervaarders is het ontbreken van voldoende tankmogelijkheden genoemd. Tenslotte is het te snel varen van boten van Rijkswaterstaat en van speedboten en jetski's spontaan genoemd.

7.3 Toekomst

Om beleidsmatig vooruit te kunnen kijken, is aan de respondenten gevraagd of ze over een paar jaar nog met dezelfde boot zullen varen. De resultaten hiervan staan in tabel 42.

Tabel 42 Verdeling (%) overstap naar ander type boot per regio

Overstap	Zeilboot	Motorboot	Totaal
Nee	72	82	78
Naar kleinere boot	1	1	1
Naar grotere boot	12	6	9
Naar zeilkajuitboot	1	0	1
Naar motorkajuitboot	2	1	1
Naar ander type	1	1	1
Naar huurboot	0	0	0
Nee, stop met varen	1	2	1
Weet niet	10	7	8
N	672	782	1451

$Chi^2(7)=33,4;p<0,001$

Uit tabel 42 blijkt dat meer dan driekwart van de respondenten denkt over een paar jaar nog met dezelfde boot te zullen varen. Toch denkt 9% erover om een overstap

naar een grotere boot te maken. Opvallend is dat respondenten met een zeilboot hier meer over denken dan respondenten met een motorboot. Respondenten met een zeilboot denken relatief vaker een overstap naar een motorboot te maken, dan respondenten met een motorboot die in de toekomst denken met een zeilboot te zullen varen. Opvallend is dat niemand er aan denkt om in de toekomst de overstap naar een huurboot te maken. Er bestaat blijkbaar zoiets als een bootcarrière. Bijvoorbeeld van zeilboot naar een grotere zeilboot en dan naar een motorboot. Dit kan te maken hebben met de leeftijd. Zeilers zijn in het algemeen jonger dan motorbootvaarders.



Afb 7 Bruggen en sluizen worden vaak als knelpunt genoemd

8 Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies van het onderzoek weergegeven. Hierbij wordt aangehaakt bij de onderzoeksvragen, zoals geformuleerd in hoofdstuk 1. Tevens wordt (voor zover mogelijk) een vergelijking gemaakt met de resultaten uit 1993.

De toervaarder

De toervaarder is ouder geworden

De gemiddelde leeftijd van de toervaarder is 51 jaar. In 1993 was dit nog 45 jaar. Toerzeilers zijn in het algemeen jonger dan motorboottoervaarders. De relatief jeugdige zeilers trekken vooral naar de Friese Meren en de Randmeren. De oudere motorboottoervaarders worden vooral aangetroffen in het Gronings-Drents kanalengebied, maar ook op de Hollandse Meren, de IJssel en het rivierengebied.

Opvarenden op de boot besteden gemiddeld € 75,- per dag

In vergelijking met 1993 zijn de bestedingen gemiddeld circa € 3,- per dag meer. De grootste uitgavenposten betreffen de dagelijkse boodschappen (31%) horeca (27%), recreatief winkelen en bestedingen aan brandstof en overige scheepvaartartikelen (12%). In het algemeen is in 2002 minder aan boodschappen, brandstof en recreatief winkelen uitgegeven dan in 1993 en meer aan horecabezoek en cultuurbezoek. De gemiddelde bestedingen per dag voor motorboten (€ 77,50) is in 2002 hoger dan voor zeilboten (€ 72,-). In 1993 was dit nog juist andersom. Dit komt met name door de stijging van de uitgaven aan boodschappen, horeca, cultuur, winkelen en overig bij de motorbootvaarders.

Motorbootvaarders maken langere vakanties, zeilers niet

In vergelijking met 1993 wordt in elke motorbootregio langer gevaren dan in 1993. Gemiddeld is de motorbootvaarder 33 dagen onderweg. De zeilers zeilen even lang als in 1993, gemiddeld 21 dagen. Wel is het aandeel dat korter en het aandeel dat langer vaart bij zeilers, groter dan in 1993. In het algemeen maakt de toervaarder in 2002 een toertocht van gemiddeld 27 dagen. In het Gronings-Drents kanalengebied wordt (evenals in 1993) het langst gevaren, namelijk gemiddeld 56 dagen.

Motorbootvaarders onderbreken de tocht vaker dan zeilers

Circa 79% van de toervaarders heeft één of meer rustdagen genomen (een dag waarop niet gevaren wordt). Gemiddeld hebben motorbootvaarders 7 rustdagen genomen tot het moment van interviewen en zeilers 3 rustdagen. Het meest gerust wordt er in het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas. Zeilers op de Friese Meren rusten relatief het minst.

Zeilers kiezen meer een vaste vaarregio, motorbootvaarders zijn meer op doortocht
In het algemeen is de toervaarder in 2002 in vergelijking met 1993 meer een toerder geworden. Dit komt overeen met het algemene beeld in de recreatie, dat recreanten minder aan één plek gebonden zijn en meer het avontuur, de cultuur en de natuur opzoeken.

Aantal opvarenden op de boot neemt af
Waarschijnlijk als gevolg van het ouder worden van de toervaarder, neemt ook het gemiddeld aantal opvarenden (2,75) per boot af in vergelijking met 1993 (2,9).

Toervaarder is 65 dagen per jaar op de boot
Algemeen kan geconcludeerd worden dat de motorbootvaarders significant meer dagen per jaar het water of de boot opzoeken dan de zeilers. De mediaan ligt voor de motorbootvaarders op 74 dagen en voor de zeilers op 56 dagen. Tweederde van de toervaarders is regelmatig op de boot te vinden zonder uit te varen. Circa 43% geeft aan de afgelopen 5 jaar meer te zijn gaan varen

Aandeel buitenlanders afgenomen
Het overgrote deel van de toervaarders woont in Nederland. Dit resultaat is vergelijkbaar met 1993. Het aantal buitenlanders is in vergelijking met 1993 met 2% afgenomen. Duitsers vormen de grootste groep buitenlanders. Van de aangetroffen Duitsers heeft 71% de boot in Nederland liggen. Het aandeel 'echte' buitenlandse boten (dus met een vaste ligplaats in het buitenland) is afgenomen van 6% naar 3,5%. Het is onbekend in hoeverre dit een trend is of specifiek met de zomer van 2002 heeft te maken. Het Markermeer, het Deltagebied en de IJssel zijn de regio's met de meeste boten met een vaste ligplaats in het buitenland.

Buitenland populair
Bijna 40% van de toervaarders zegt wel eens in het buitenland te varen. Opvallend is het hoge aandeel toervaarders op de Friese Meren, de Randmeren en de Hollandse plassen dat aangeeft nooit in het buitenland te varen.

De boten
De boten zijn langer, breder, dieper en hoger geworden
In vergelijking met 1993 zijn de boten gemiddeld een halve meter langer geworden. De gemiddelde lengte van een zeilboot is 9,4 meter en van een motorboot 10,4 meter. De boten zijn gemiddeld 0,2 meter breder geworden dan in 1993. De gemiddelde breedte van een zeilboot is 3,1 meter en van een motorboot 3,3 meter. In vergelijking met 1993 is de gemiddelde diepgang in 2002 toegenomen met circa 0,05 meter. De gemiddelde diepgang van een zeilboot is 1,3 meter en van een motorboot 1 meter. Masten op zeilboten zijn gemiddeld een halve meter hoger geworden dan in 1993. De gemiddelde masthoogte van de zeilboten is 12,4 meter. Op de grote wateren is het aandeel zeilboten met een niet strijkbare mast toegenomen in vergelijking met 1993. Van de motorboten heeft 70% een doorvaarthoogte van maximaal 2,75 meter. Aan deze stijging van maten lijkt nog geen einde te komen,

want 9% van de toervaarders geeft aan in de toekomst een grotere boot te willen kopen.

Aandeel huurboten afgenomen; veel vaarondersteunende apparaten aan boord
In vergelijking met 1993 is het aandeel huurboten afgenomen met 8%, met name in de Friese Meren en het IJsselmeer. Gemiddeld heeft elke boot bijna 3 vaarondersteunende apparaten aan boord. Een GSM, marifoon, GPS en een dieptemeter komen het meest voor.

De regio's

Regio's trekken voor het overgrote deel de boten uit de omliggende provincies aan
De provincies Friesland, Noord- en Zuid-Holland zijn de grootste donorprovincies van de toervaart. In het algemeen varen de toervaarders vooral in de omliggende regio's van hun eigen vaste ligplaats, met uitzondering van de Zuid-Hollandse toervaarders.
Er is schaalvergroting in de vloot en een trek naar de grote wateren (vooral zeilers) en een trek door Nederland. Zeilers zijn minder te vinden op meren en plassen. De toervaart zit dus vooral op de rivieren en kanalen en de grote wateren.

Zuid-Hollandse toervaarders zoeken het verderop
Behalve in hun 'eigen' Hollandse plassen, varen de boten met een vaste ligplaats in Zuid-Holland relatief vaak dwars door heel (voornamelijk oostelijk) Nederland. Deze vaarbeweging is sterk verschillend van de boten met een vaste ligplaats in de overige provincies. Dit zou kunnen betekenen dat de Hollandse plassen niet aantrekkelijk genoeg zijn om hun 'eigen' boten vast te houden. Deze gedachte lijkt te worden ondersteund door het feit dat de aspecten 'landschap en natuur', 'aanlegplaatsen in de natuur' en 'rust en ruimte' geen belangrijke redenen zijn om voor de Hollandse plassen te kiezen. Blijkbaar gaat de verstedelijking in deze regio zijn tol vragen.

Friese Meren verstevigt haar positie als vaste vaarregio
Het Friese Merengebied is van alle regio's degene met de meeste vaste bezoekers. Deze positie is ten opzichte van 1993 ook nog verstevigd. De Delta, de Waddenzee en het Gronings-Drents kanalengebied hebben een belangrijke functie als doelregio. Deze functie is ten opzichte van 1993 wel afgezwakt, maar hun positie als vaste vaarregio is ten opzichte van 1993 verstevigd. Blijkbaar besluiten toervaarders na een bezoek aan deze gebieden om er vaak terug te komen. De Randmeren, het Rivierengebied, het Markermeer, de IJssel en het Hollands plassengebied zijn belangrijke doorgangsgebieden. Het IJsselmeer heeft zowel een functie als vaste vaarregio als een functie als doorgangsregio. Voor de Maas geldt dat deze rivier een belangrijke ontsluitingsfunctie vervult, maar ook (waarschijnlijk door de Maasplassen) een doelregio is geworden.

Regio's lijken op elkaar op basis van de primaire redenen en onderscheiden zich op basis van secundaire redenen
Bij de keuze van de vaarregio is opvallend dat door heel veel toervaarders bijna steeds dezelfde redenen worden genoemd, namelijk het gevarieerde vaarwater en de

aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes. Dit zijn de primaire redenen. Alleen de Waddenzee, het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas vormen hierop een uitzondering. Na deze vrij algemene redenen worden pas de (secundaire) redenen genoemd die meer specifiek voor een regio zijn. De mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken wordt door zeilers als belangrijk naar voren gebracht. Bij motorboottoervaarders is de aanwezige natuur en landschap een belangrijke reden bij de keuze van de vaarregio. Toerzeilers lijken derhalve vooral te kiezen op basis van de mogelijkheden die het vaarwater biedt, terwijl motorboottoervaarders meer gericht zijn op de landschappelijke omgeving. De aanwezige recreatieve voorzieningen spelen op het eerste oog niet een erg voorname rol in het keuzeproces van de regio waar men gaat varen. Alleen als de in een regio aanwezige recreatievoorzieningen goed aansluiten bij de interesse van de toervaarders die vanwege de aard van het vaarwater in de betreffende regio varen, kunnen recreatievoorzieningen opeens wel heel belangrijk worden. Zo worden de wandel- en fietsmogelijkheden als belangrijkste reden naar voren gebracht in het Gronings/Drents kanalengebied en de Limburgse Maas.

Sterke positie Deltagebied

In het Deltagebied spelen in vergelijking met andere regio's veel redenen een rol bij de keuze voor dit gebied. Die redenen worden (wederom in vergelijking met andere regio's) ook vaak genoemd. De positie van deze regio voor de recreatietoervaart is dan ook sterk te noemen, omdat de redenen die hoog scoren ook nog zeer divers van aard zijn. Deze rol werd in 1993 door de Friese Meren gespeeld.

De route

IJmeer is belangrijkste recreatieve vaarknooppunt van Nederland

In het algemeen wordt het toervaartnet in haar geheel goed bevaren. Er zijn nauwelijks vaarwegen aangetroffen waar niet is gevaren. Belangrijkste knooppunt in Nederland voor de toervaart is het IJmeer. Circa eenderde van de toervaarders komt hier langs. Van daaruit gaat een groot deel over de Randmeren naar Friesland en een deel via het Marker- en IJsselmeer naar Friesland, waarbij de Noord-Hollandse zijde meer in trek is (waarschijnlijk als gevolg van aantrekkelijke stadjes en dorpjes) dan de Flevolandse zijde. Ook de IJssel is een redelijk populaire route. Het Sneekermeer en het Koevordermeer zijn de belangrijkste kruispunten in Friesland.

Randmeren is populaire motorbootregio

De Randmeren vormen een veilig alternatief voor het IJsselmeer in de Noord-Zuid verbinding. Deze regio is dan ook vooral een doortochtregio. De Randmeren kunnen ook meer als een motorbootregio worden gekenschetst dan als een zeilbootregio, gezien het totaal aan gehaalde interviews.

Aanwezigheid historische stadjes en dorpjes belangrijkste reden voor dagtraject

Het opnemen van historische stadjes en dorpjes blijkt vrij algemeen (in zes van de elf regio's) het meest van invloed te zijn op de routekeuze van het dagtraject. Ook het volgen van de kortste route naar een bestemming blijkt vrij algemeen van grote invloed te zijn op de routekeuze. De weersomstandigheden lijkt met name voor de zeilers relatief bepalend te zijn voor de routekeuze. Natuur en landschap is voor veel

toervaarders ook een reden om een bepaalde route te kiezen. Alleen in de regio's Markermeer, Randmeren en de Hollandse plassen spelen deze geen erg grote rol. Zeilers kiezen relatief vaak ook een bepaalde route omdat het een bekende en vertrouwde route is. Motorbootvaarders kiezen als dagtraject een route waar het mogelijk is om boodschappen te doen.

De knelpunten

Vaargedrag van (niet ervaren) watersporters is grootste knelpunt

Circa de helft van alle toervaarders noemt dit. Ook het aantal wachtplaatsen (40%) en de bedieningstijden (35%) van bruggen en sluizen vormen een knelpunt. Ruim een kwart van de toervaarders noemt het ontbreken van sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen een knelpunt.

8.2 Aanbevelingen

Aan de conclusies van het onderzoek kan een aantal aanbevelingen worden gekoppeld om de aantrekkelijkheid van regio's als vaarregio te vergroten.

Doordat de toervaarder ouder wordt, zal er meer ingespeeld moeten worden op de wensen van de oudere toervaarder. Deze trend sluit aan op de algemene demografische trend in Nederland.. Deze toervaarder vaart vooral met een motorboot. De oudere toervaarder is dus nog een groeimarkt, mede gezien het feit dat deze groep langere vakantie is gaan nemen en ook relatief veel rustdagen inlast. Dit kan een aanzienlijke stimulans betekenen voor de regionale economie. Voor de (potentiële) watersportregio's is het derhalve van belang om voor met name motorbootvaarders voldoende faciliteiten te bieden, zowel voor wat betreft de voorzieningen voor de watersport als voor wat betreft de overige (recreatie)voorzieningen, zodat de watersporters zo lang mogelijk in de betreffende regio blijven. Het gaat bij deze groep namelijk niet uitsluitend om het varen. Wel kan deze gemiddeld hoge leeftijd betekenen dat de hoogtijdagen voor de toervaart nog hooguit 5 à 10 jaar voortduurt, maar dat daarna de betekenis van de toervaart gaat afnemen. Dit tij is alleen te keren als nu wordt begonnen om de toervaart ook voor jongeren interessant te maken.

Jachthavens zullen zich steeds meer moeten ontwikkelen als toeristisch-recreatieve hotspots. De jachthaven van de nabije toekomst moet niet alleen ligplaatsen aanbieden, maar ook een levensmiddelenzaak, afhaaldiners, speeltuin, informatie over de omgeving, fietsverhuur, een (overdekt) zwembad. De watersporter gaat namelijk steeds meer het land op tijdens de toervaart. Natuur en landschap wordt belangrijk gevonden evenals fietstochten. De scheiding tussen verblijfsrecreatie en watersport wordt daardoor steeds kleiner. Jachthavens worden de nieuwe campings. Ze moeten hetzelfde aanbieden als een 5-sterren camping om in de markt te blijven. Het onderscheid tussen verblijfsrecreatie en watersport wordt gering, alleen het vervoermiddel is anders en de overnachtingsvoorziening; een boot in plaats van een tent of caravan.

In vergelijking met 1993 zijn de boten in 2002 langer geworden en breder en ze hebben een grotere diepgang. Dit betekent dat de watersport meer ruimte vraagt op de binnenwateren, er grotere ligplaatsen moeten worden aangeboden en dat de jachthavens meer moeten worden uitgebaggerd. Ook moet kritisch gekeken worden naar de bestaande lengten van kades en aanlegplaatsen in het stedelijk en landelijk gebied. Door de langere en bredere boten zijn deze lengten mogelijk te beperkt en kan er sprake zijn van congestie op sommige tijden en op sommige plaatsen. Dit geldt ook voor de meerplaatsen bij bruggen en sluizen.
De relatief veel voorkomende vaar-ondersteunende apparaten geeft in de toekomst mogelijkheden om toeristische vaarinformatie on-line aan te bieden via onder andere GPS en GSM.

De Randmeren zijn populair in de Noord-Zuid verbinding. Een nieuw Randmeer bij de Noordoostpolder zal in dit opzicht een goede logische doortrekking kunnen zijn van de toervaartroute naar het Noorden. Nu moet de toervaarder kiezen tussen het IJsselmeer waar veel vaarervaring wordt vereist gezien het soms avontuurlijke karakter van dit meer. Of de toervaarder moet via het ingewikkelde kanalenstelsel van onder andere de Weerribben.

Het Deltagebied en de Waddenzee hebben het in zich om toervaarders te verleiden om vaker terug te komen en een vaste regio voor deze, voornamelijk zeilers te worden. In de promotie van deze gebieden zou daar meer nadruk op kunnen worden gelegd in de trant van ‘Kom er één keer en je komt er terug’.

De locatie van aanlegplaatsen lijkt beleidsmatig de meeste kansen te bieden om invloed uit te oefenen op de route- en gebiedskeuze. Onder motorboottoervaarders wordt deze reden vaak genoemd als zijnde van invloed op de routekeuze. Deze aanlegplaatsen zouden vooral moeten worden aangelegd in combinatie met bijvoorbeeld een aantrekkelijke natuur en landschap of winkels om boodschappen te kunnen doen. Daarmee kan het de keuze voor een bepaald dagtraject positief beïnvloeden.

Circa de helft van alle toervaarders noemt het vaargedrag van mede-watersporters als grootste knelpunt. Dit zou kunnen pleiten voor het invoeren van een verplicht vaarbewijs en een beter toezicht. Een ander knelpunt is de bediening van bruggen en sluizen. Er zou eens kritisch door de beheerders van wateren gekeken moeten worden naar het aantal wachtplaatsen en de bedieningstijden van bruggen en sluizen. Sanitaire voorzieningen zouden standaard bij elke aanlegplaats aanwezig moeten zijn.

Elke regio zou zich meer op basis van de secundaire redenen moeten profileren, aangezien de primaire redenen bijna overal gelijkluidend zijn. Voorbeelden van secundaire redenen zijn het schone water in het Deltagebied en de Limburgse Maas; de wandel- en fietsmogelijkheden in het Gronings-Drents kanalengebied en de Limburgse Maas, het droogvallen op de Waddenzee, de passantenhavens in de Randmeren, de vertrouwde regio voor de Hollandse Plassen, de kortste route naar de bestemmingsregio voor de Grote rivieren.

Het blijkt dat toervaarders verschillen al naar gelang de aard van het vaarwater. Belangrijke verschillen treden onder meer op in de leeftijdsverdeling van de opvarenden, het aantal opvarenden, duur van de toertocht en dagelijkse bestedingen. Voor een watersportregio is het derhalve van belang dat zowel de aard van de (recreatieve en wal)voorzieningen als het voorzieningenniveau zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en behoeften van die groep van toervaarders waarvoor de betreffende watersportregio bij uitstek geschikt is. In dit onderzoek zijn veel gegevens over de toervaarder verzameld. Ook is bekend waar een toervaarder gevaren heeft. Omdat de gevaren (vakantie-)tocht is gedigitaliseerd, is het mogelijk om de antwoorden op de diverse vragen uit de enquête te koppelen aan een vaarweg/trajectgedeelte (en andersom). Dit biedt beheerders in principe mogelijkheden voor een gedetailleerde analyse van de 'klant' en het afstemmen daarop van het 'product'. Deze combinatie van ruimtelijke gegevens en onderzoekgegevens kan ingezet worden bij een kennismontage op maat. Onderzocht kan worden of een dergelijke kennismontage in een interactief systeem kan worden gebouwd. Dit zou de bruikbaarheid van dit onderzoek nog meer vergroten.

Aanhangsel 1 Overzicht van de interviewlocaties

Locatie	Plaats	locatie	Behaald	Locatie	Plaats	locatie	Behaald
Deltagebied	Zierikzee	1a	49	Hollands Plassengebied	Gouda	7a	50
	Goes	1b	41		Aalsmeer	7b	3
(toerzeilers)	Bruinisse	1c	51	(motorboten)	Leiden	7c	37
	Totaal		141		Haarlem (alt)	7d	14
					Warmond (alt)	7e	2
Waddenzee	Harlingen	2a	5		Totaal		106
	Terschelling	2b	49				
(toerzeilers)	Ameland	2c	5	Rivierengebied	Heusden	8a	53
	Vlieland (alt)	2e	30	(motorboten)	Schoonhoven	8b	3
	Lauwersoog (alt)	2f	14		Nijmegen	8c	36
	Totaal		103		Geertruidenberg (alt)	8g	5
					Gorinchem (alt)	8x	20
IJsselmeer	Urk	3a	12		Drimmelen (alt)	8z	3
	Enkhuizen	3b	41		Totaal		120
(toerzeilers)	Stavoren	3c	36				
	Lemmer (alt)	3d	17	IJssel	Zutphen	9a	33
	Lelystad (alt)	3f	1	(motorboten)	Deventer	9b	22
	Totaal		107		De Steegh	9c	19
					Doesburg (alt)	9d	23
Markermeer	Almere	4a	5		Zwolle (alt)	9e	9
	Hoorn	4b	41		Totaal		106
(toerzeilers)	Edam / Volendam	4d	43				
	Muiderberg / Muiden (alt)	4f	16	Limburgse Maas	Roermond	10a	24
	Totaal		105	(motorboten)	Maastricht	10b	18
					Venlo	10c	9
Friese Meren	Langweer (motor)	5a	40		Roermond (alt)	10d	17
(toerzeilers+ motorboten)	Langweer (zeil)	5a	48		Leuken (alt)	10f	38
	Sneek (motor)	5b	65		Totaal		106
	Sneek (zeil)	5b	40				
	Grouw (motor)	5c	27	Groningen / Drente	Groningen-stad	11a	30
	Grouw (zeil)	5c	39	(motorboten)	Dieverbrug	11b	37
	Totaal		259		Zuidbroek	11c	3
127 zeilers en 132 motorboten					Meppel	11x	26
					Totaal		96
Randmeren	Bunschoten / Spak. (motor)	6a	50				
	Bunschoten / Spak. (zeil)	6a	18		Totaal aantal enquête's		1454
(toerzeilers+ motorboten)	Harderwijk (motor)	6b	28		Zeilboten		671
	Harderwijk (zeil)	6b	20		Motorboten		783
	Zeewolde (motor)	6c	13				
	Zeewolde (zeil)	6c	10				
	Huizen (zeil) (alt)	6d	1				
	Elburg (motor) (alt)	6e	26				
	Elburg (zeil) (alt)	6e	37				
	Naarden (zeil) (alt)	6g	2				
	Totaal		205				
	88 zeilers en 117 motorboten						

Aanhangsel 2 Weeroverzicht

Zaterdag 20 juli:

IJsselgebied	Mooi weer, veel zon.

Zondag 21 juli:

IJsselgebied	Wisselvallig, harde wind, af en toe zon maar ook stortbuien

Maandag 22 juli:

IJsselgebied	's Morgens bewolkt, 's middags zonnig
Friese meren	Bewolkt, fris

Dinsdag 23 juli:

IJsselgebied	Bewolkt met veel wind
Friese meren	Bewolkt, aan het eind van de dag regen

Woensdag 24 juli:

IJsselgebied	Wisselvallig weer, zowel zon als bewolkt
Deltagebied	Zonnig, hoge temperatuur
Friese meren	's Ochtend bewolkt, 's middags zonnig

Donderdag 25 juli:

IJsselgebied	Mooi weer, veel zon, af en toe bewolking
Deltagebied	Zonnig, hoge temperatuur
Friese meren	Bewolkt

Vrijdag 26 juli:

IJsselgebied	Heel mooi weer, veel zon
Deltagebied	Zonnig, hoge temperatuur
Friese meren	Zonnig
Waddenzee	Eerst bewolkt, later erg zonnig

Zaterdag 27 juli:

Deltagebied	Zonnig, hoge temperatuur
Friese meren	Zonnig, hoge temperatuur
Waddenzee	Eerst bewolkt, later erg zonnig
Hollands plassengebied	Helder en warm

Zondag 28 juli:

Deltagebied	Zonnig, hoge temperatuur
Hollands plassengebied	Helder en heel warm
Waddenzee	Erg zonnig en warm

Maandag 29 juli:

Gronings/Drents kan.	Warm
Rivierengebied	Heel warm, ongeveer 30°
Maas	Warm

Dinsdag 30 juli:

Gronings/Drents kan.	Eerst drukkend warm, hierna regen
Rivierengebied	Heel warm ongeveer 30°
Markermeer	Heel warm/heet
Maas	Eerder gestopt ivm storm

Woensdag 31 juli:

Gronings/Drents kan.	Zonnig en erg warm
Randmeren	Bewolkt maar warm, ongeveer 28°
Marker/IJsselmeer	Goed weer
Maas	Warm en bewolkt

Donderdag 1 augustus:

Gronings/Drents kan.	Zonnig en erg warm
Randmeren	Afwisselend, met name veel regen
Markermeer	Continu regen, niet geënquêteerd
Maas	Droog

Vrijdag 2 augustus:

Gronings/Drents kan.	Lekker weer, winderig
Randmeren	Bewolkt, af en toe zon
Marker/IJsselmeer	Goed weer, droog

Zaterdag 3 augustus:

Gronings/Drents kan.	Zonnig, later regenachtig
Randmeren	Stortregen, niet gewerkt
Hollands plassengebied	Bewolkt, regenachtig

Zondag 4 augustus:

Gronings/Drents kan.	Heiig, later op de dag zonnig
Hollands plassengebied	Bewolkt, regenachtig, later op de dag opklaringen
Randmeren	Wisselvallig
Markermeer	Droog

Maandag 5 augustus:

Randmeren	Goed weer, zonnig
Gronings/Drents kan.	Heiig, later regen

Dinsdag 6 augustus:

Randmeren	Zonnig

Woensdag 7 augustus:

Randmeren	Zonnig, af en toe regen
Friese meren	Goed weer
Hollands plassengebied	Licht bewolkt
Rivierengebied	Goed weer

Donderdag 8 augustus:

Randmeren	Zonnig
Friese meren	Goed weer
Hollands plassengebied	Bewolkt

Vrijdag 9 augustus:

Randmeren	's Ochtends zonnig, 's middags regen en onweer
Maas	Wisselvallig, af en toe regen
Waddenzee	Goed weer

Zaterdag 10 augustus:

Randmeren	Hele dag regenachtig
Friese meren	Buien

Zondag 11 augustus:

Hollands plassengebied	Droog, 's ochtends bewolkt, 's middags opklaringen
Friese meren	Droog

Maandag 12 augustus:

Hollands plassengebied	Bewolkt, af en toe motregen

Dinsdag 13 augustus:

Hollands plassengebied	Warm, helder

Woensdag 14 augustus:

Randmeren	Droog, 25°
Rivierengebied	Droog

Donderdag 15 augustus:

Hollands plassengebied	Warm, helder
Maas	Mooi weer, warm

Vrijdag 16 augustus:

Rivierengebied	Droog
Randmeren	Droog, zonnig

Donderdag 22 augustus:

Marker/IJsselmeer	Mooi weer, zonnig

Vrijdag 23 augustus:

Randmeren	Droog, mooi weer

Zondag 25 augustus:

Friese meren	Droog, warm weer

Aanhangsel 3 Enquête Recreatietoervaart 2002

Weigeringen (turven) : …….

ENQUÊTEUR: Visuele selectie van te ondervragen vaartuigen: alleen kajuitzeilboten en kajuitmotorboten (d.w.z.: open zeil- en motorboten, kano's, roeiboten, visbootjes, rubberbootjes, speedboten en boten van zeilscholen / kampen vallen buiten het onderzoek, evenals rondvaart-boten, chartervaart (voormalige) beroepszeilvaartuigen (Bruine vloot ed) en (voormalige) beroeps-motorvaartuigen)

A. Regio waarin het interview wordt afgenomen (zie kaart)

O 1 Deltagebied
O 2 Waddenzee
O 3 IJsselmeer
O 4 Markermeer
O 5 Friese meren
O 6 Randmeren
O 7 Hollands-Utrechts Plassengebied
O 8 Rivierengebied
O 9 IJssel
O 10 Limburgse Maas
O 11 Gronings-Drents kanalengebied

B. Interviewlocatie (nummer) […….]

C. Aard van de interviewlocatie aankruisen:

O 1=jachthaven
O 2=passantenhaven
O 3=aanlegplaats (via land bereikbaar)
O 4=aanlegplaats (niet via land bereikbaar
O 5=beschoeide oever (via land bereikbaar)
O 6=beschoeide oever (niet via land bereikbaar)
O 7=natuurlijke oever (via land bereikbaar)
O 8=natuurlijke oever (niet via land bereikbaar)

D. Datum interview …….dag …….-……-2002

E. Begintijdstip van het interview ……..…:……..

Wij doen een onderzoek naar het gebruik van Nederlands vaarwater door toervaarders, zodat bij het vaarwegenbeleid rekening kan worden gehouden met de kenmerken van de boten en met de wensen van de gebruikers.
Het onderzoek vindt plaats in opdracht van Rijkswaterstaat en de Stichting Recreatie-toervaart Nederland en de daarin samenwerkende instanties.
Mag ik u (de schipper) hierover enkele vragen stellen? Het gesprek duurt ongeveer 20 minuten (bij afwezigheid van de schipper zijn/haar plaatsvervanger ondervragen).

<<ENQ: degene met de meeste vaarervaring verdient de voorkeur = 'de schipper'. In principe komen kinderen niet in aanmerking. Vraag meteen of de schipper vandaag of op één van de voorgaande dagen al is ondervraagd voor dit onderzoek, als dit zo is: einde enquête>>

1. BENT U VANMORGEN VANUIT UW EIGEN (ZOMER)THUISHAVEN OF BIJ EEN BOTENVERHUURBEDRIJF VERTROKKEN EN KOMT U DAAR VANDAAG OOK WEER TERUG?
O 1 ja (<< einde van de enquête >>)
O 2 nee

Recapitulatie: U onderneemt dus momenteel een meerdaagse toertocht!
<<ENQ: een meerdaagse toertocht bestaat minimaal uit 2 dagen en 1 overnachting die niet in de eigen (zomer)thuishaven is>>

2. HOEVEEL AANEENGESLOTEN DAGEN HEEFT U TIJDENS DEZE TOERTOCHT AL BUITEN UW VASTE LIGPLAATS DOORGEBRACHT?

aantal dagen al onderweg: ..... (999 = weet niet)

3. HOEVEEL RUSTDAGEN HEEFT U TIJDENS DEZE TOERTOCHT, TOT OP DIT MOMENT, GEHAD (DUS NIET GEVAREN)?

aantal rustdagen: …….. (999 = weet niet)

4. HOEVEEL DAGEN BENT U NOG VAN PLAN OM TIJDENS DEZE TOERTOCHT BUITEN UW VASTE LIGPLAATS DOOR TE BRENGEN ?

verwacht aantal dagen nog onderweg te zijn: ..... (999 = weet niet)

5. WAAR (IN WELKE STAD OF WELK DORP) IS DE (ZOMER)THUISHAVEN (VASTE LIGPLAATS) VAN DEZE BOOT, OF WAAR IS DE BOOT GEHUURD?

A Ligplaats in binnenland, namelijk:
5a. naam jachthaven:……..
5b. plaats (alleen in Nederland):……..
5c. gemeente (alleen in Nederland).....…….

5d. provincie:	O 1 Noord-Holland	O 7 OverIJssel
	O 2 Zuid-Holland	O 8 Gelderland
	O 3 Utrecht	O 9 Noord-Brabant
	O 4 Friesland	O 10 Limburg
	O 5 Groningen	O 11 Zeeland
	O 6 Drente	O 12 Flevoland

B Ligplaats in buitenland, namelijk:

5e. land
O 1 Duitsland
O 2 België
O 3 Engeland
O 4 Frankrijk
O 5 Scandinavië
O 6 overig, nl: ……...……

6. ALS U IN NEDERLAND WOONT, WAT IS DE POSTCODE VAN UW EIGEN WONING? (<<ENQ: volledige postcode invullen: cijfers en letters.>>)

O 1 woont in het buitenland (<<door naar vraag 7>>)
O 2 postcode…… (<<door naar vraag 8>>)
O 9 weet niet / wil niet zeggen (<<door naar vraag 8>>)

7. ALS U BUITEN NEDERLAND WOONT, IN WELK LAND IS DAT DAN?

O 1 Duitsland
O 2 België
O 3 Engeland
O 4 Frankrijk
O 5 Scandinavisch land
O 6 Overig, namelijk:……

8. IS DEZE BOOT BIJ U OF EEN VAN DE ANDERE OPVARENDEN IN EIGENDOM OF IS HET EEN HUUR- OF LEEN-BOOT ?

O 1 eigendom
O 2 huur- / leenboot
O 9 weet niet / wil niet zeggen

9. WAT VOOR SOORT BOOT IS HET ? (<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk,>>)

O 1 kajuit zeilboot
O 2 kajuit motorboot (<<door naar vraag 12>>)

10. KAN DE MAST TIJDENS TOCHTEN GESTREKEN WORDEN? ZO JA, GAAT DIT GEMAKKELIJK? (<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk>>)

O 1 ja, gaat redelijk makkelijk
O 2 ja, maar gaat niet gemakkelijk
O 3 nee, mast kan niet gestreken worden (<<door naar vraag 12>>)
O 9 weet niet / wil niet zeggen

11. HOE VAAK STRIJKT U GEMIDDELD DE MAST TIJDENS HET VAARSEIZOEN? (<<ENQ: deze vraag heeft betrekking op het algemeen vaargedrag. Gaat dus niet alleen over deze toertocht.>>)

aantal keren: .....(999 is weet niet)

12. WAT ZIJN DE AFMETINGEN VAN DE BOOT? (<<ENQ: alle categorieën invullen>>)

12a. lengte:	.....m.....cm	(999 m 999cm=weet niet)
12b. breedte:	.....m.....cm	(999 m 999cm=weet niet)
12c. diepgang:	.....m.....cm	(999 m 999cm=weet niet)
12d. (staande) masthoogte:	....….m.....cm	(999 m 999cm=weet niet)

13. WAT IS DE MINIMUM DOORVAARTHOOGTE VAN DE BOOT (eventueel bij GESTREKEN MAST E.D.)

minimum doorvaarthoogte: .....m.....cm (999 m 999cm=weet niet)

14. WAT VOOR VAAR-ONDERSTEUNENDE APPARATUUR HEEFT U AAN BOORD?
(<< ENQ meer antwoorden mogelijk>>)

O 1 geen	O 5 radar
O 2 computer	O 6 marifoon
O 3 GPS	O 7 anders, namelijk……
O 4 GSM	O 9 weet niet / wil niet zeggen

15. WAT IS UW LEEFTIJD?

leeftijd respondent: ..... (999=weet niet/wil niet zeggen)

16. MET HOEVEEL PERSONEN BENT U AAN BOORD TIJDENS DEZE TOERTOCHT? (<<ENQ: Totale groepsgrootte inclusief respondent>>)

aantal personen:……(999=weet niet/wil niet zeggen)

17. KUNT U OP DEZE KAART (ZWART-WIT KAART) MET RODE PEN AANGEVEN WAT DE ROUTE IS DIE U TIJDENS DEZE MEERDAAGSE TOERTOCHT REEDS HEEFT GEVAREN, EN DE ROUTE MET EEN BLAUWE PEN DIE U TIJDENS DEZE TOERTOCHT NOG VAN PLAN BENT OM TE GAAN VAREN, INCLUSIEF:

S	STARTPUNT VAN DE TOTALE TOERTOCHT (MEESTAL UW THUISHAVEN),
B	GEPLANDE BESTEMMINGSPUNT(EN) (DOEL(EN)
SD	STARTPUNT VAN VANDAAG (OF BIJ RUSTDAG: DIE VAN GISTEREN)
ED	EINDPUNT VAN DE VANDAAG NOG TE VAREN ROUTE (OF BIJ RUSTDAG: DIE VAN GISTEREN)

(<<ENQ: Punten en doelen liggen in principe op één vaarlijn>>)

<<ENQ: Als het water niet op de kaart staat, dan het dichtst bijzijnde water nemen en dat in een stippellijn aangegeven. Bij grote wateren aangeven via welke sluis is gevaren. Als er 2 of meer dagen kriskras in grote open wateren (gebieden 1 t/m 4 op toonkaart) wordt gevaren, een 'KK…..(met aantal dagen)' in dat gebied zetten>>.

<<ENQ: Bij de volgende vraag wordt met 'de regio' het gebied bedoeld dat bij vraag 1 is ingevuld en laat dit met de toonkaart aan de geïnterviewde zien.>>

18. IS DIT DE REGIO WAARIN U MEESTAL VAART (UW VASTE VAARREGIO), BENT U OP DOOR-TOCHT NAAR EEN ANDERE REGIO, OF BENT U VANUIT EEN ANDERE REGIO JUIST NAAR DEZE REGIO GEKOMEN OM HIER ENIGE TIJD TE VAREN? (<<ENQ: slechts 1 antwoord mogelijk. Als de regio zowel doel- als doortochtregio is, voor het antwoord doelregio kiezen.>>)

O 1 vaste vaarregio
O 2 op doortocht
O 3 specifieke doelregio
O 9 weet niet / geen antwoord

19. ER KUNNEN VERSCHILLENDE REDENEN ZIJN WAAROM U MOMENTEEL (TIJDENS DEZE TOERTOCHT) IN DEZE REGIO VAART. IK LAAT U EEN KAART ZIEN MET EEN AANTAL MOGELIJKE REDENEN. WILT U PER REDEN AANGEVEN OF DEZE REDEN VOOR U EEN ROL HEEFT GESPEELD BIJ HET KIEZEN VAN DEZE REGIO. HET GAAT DUS OM DE KEUZE OM TIJDENS DEZE TOERTOCHT IN DEZE REGIO TE VAREN.

<<ENQ: geef respondent kaart met de antwoordcategorieën. Kruis per antwoordcategorie 'ja' of 'nee' aan>>

	ja	nee
19a geringe afstand (vaartijd) naar thuishaven	O	O
19b volgen kortste route naar bestemmingsregio	O	O
19c goed bekend/vertrouwd met deze regio	O	O
19d vaarwater is gevarieerd	O	O
19e een avontuurlijke ongetemde regio	O	O
19f wil deze regio beter leren kennen	O	O
19g het volgen van een uitgezette (ANWB)-route	O	O
19h mogelijkheid om verschillende tochten te kunnen maken	O	O
19i mogelijkheden om te wandelen en fietsen	O	O
19j aanwezigheid van aanlegplaatsen in de natuur	O	O
19k aanwezigheid van passantenhavens	O	O
19l aantrekkelijke natuur en landschap	O	O
19m (groot)stedelijke voorzieningen	O	O
19n aanwezigheid oude stadjes en dorpjes	O	O
19o er is vertier voor kinderen	O	O

19p mogelijkheid om droog te vallen	O	O
19q aanwezigheid van getijdenwerking	O	O
19r rust en de ruimte	O	O
19s geringe aantal bruggen en sluizen	O	O
19t aanwezigheid schoon en helder water	O	O
19u ik heb in deze regio veel vrienden en kennissen	O	O
19v vanwege andere wateractiviteiten	O	O

20. KUNT U EEN TOP 3 AANGEVEN VAN DE MEEST BELANGRIJKE REDENEN WAAROM U IN DEZE REGIO VAART?
(<<ENQ: in volgorde van belangrijkheid invullen (nummer van de reden (v19) volstaat)>>

O 1: .....
O 2: ....….....
O 3: ……..

21 KUNT U AANGEVEN IN WELKE MATE ELKE VAN DE VOLGENDE ASPECTEN VAN INVLOED ZIJN (GEWEEST) OF EEN ROL SPELEN (HEBBEN GESPEELD) BIJ DE KEUZE VAN DE ROUTE DIE U VANDAAG (GISTEREN) VAART OF HEEFT GEVAREN? (<<ENQ: geef respondent kaart met alle aspecten. Alle aspecten afgaan.>>)

	ja	nee
21a volgen kortste route naar van tevoren bep bestemming	O	O
21b opnemen van aantrekkelijke stadjes/dorpjes in route	O	O
21c opnemen van aantrekkelijke natuur/landschap in route	O	O
21d relatief weinig bruggen/sluizen	O	O
21e aanwezigheid van aanlegplaatsen langs route	O	O
21f zoveel mogelijk vermijden van drukke vaarwegen	O	O
21g mogelijkheid om onderweg boodschappen te doen	O	O
21h mogelijkheid om onderweg te kunnen tanken	O	O
21i opnemen van recreatievoorzieningen/attracties in route	O	O
21j zoveel mogelijk vermijden van grootschalig water in route	O	O
21k zoveel mogelijk opnemen van grootschalig water in route	O	O
21l zorgen voor zoveel mogelijk variatie aan wateren	O	O
21m goed bekend/vertrouwd met de route	O	O
21n het beter leren kennen van deze route	O	O
21o de breedte en diepte van het vaarwater	O	O
21p opnemen van familie/vriendenbezoek	O	O
21q weersomstandigheden	O	O

22 KUNT U EEN TOP 3 AANGEVEN VAN DE MEEST BELANGRIJKE REDENEN WAAROM U DEZE DAGROUTE VAART?
(<<ENQ: in volgorde van belangrijkheid invullen (nummer van de reden (v21) volstaat)>>).

O 1: .....
O 2: ....….....
O 3: ……..

23 HOEVEEL GELD HEBBEN U EN UW MEDE-OPVARENDEN IN DE AFGELOPEN 24 UUR BESTEED? (<<ENQ: antwoorden in euro's, 999=weet niet>>)

23 Totale bestedingen	€…….
waarvan:	
23a dagelijkse boodschappen	€…….
23b recreatief winkelen	€…….….
23c benzine/diesel en andere scheepvaartartikelen/benodigdheden	€…….
23d brug/sluisgeld	€…….
23e bezoek restaurant/café/terras	€…….
23f bezoek (oude) stadjes/dorpskernen/musea/bezienswaardighed	€…….
23g liggeld (tijdelijke) aanlegplaats overdag	€…….
23h liggeld overnachtingsplaats	€…….
23i overige	€…….

24. WAT ZIJN IN HET ALGEMEEN VOLGENS U DE GROOTSTE KNELPUNTEN TIJDENS AL UW VAARTOCHTEN DOOR NEDERLAND? (<<ENQ: geef respondent kaart met alle aspecten. Alle aspecten afgaan.>>)

	ja	nee
24a bedieningstijden bij beweegbare bruggen en sluizen	O	O
24b het aantal wachtplaatsen bij bruggen en sluizen	O	O
24c gebieden met te lage doorvaarthoogte van vaste bruggen	O	O
24d gebieden met te geringe vaardiepte	O	O
24e hinder van beroepsvaart	O	O
24f drukte op het water met andere watersporters	O	O
24g vaargedrag van (niet ervaren) watersporters	O	O
24h waterverontreiniging	O	O
24i waterplanten zoals fonteinkruid en zeesla	O	O
24j afmeermogelijkheden stedelijk gebied	O	O
24k afmeermogelijkheden landelijk gebied	O	O
24l te weinig sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen	O	O
24m te weinig voorz. voor inname afval/glas/chemisch toilet/olie	O	O
24n aansluiting op attracties/recreatievoorzieningen op het land	O	O
24o het ontbreken van actuele toeristische (vaar)informatie	O	O

25 HOE VAAK PER JAAR:

25a Gaat u wel aan boord, maar vaart u niet uit: ……..…….……	dagen
25b Maakt u een dagtocht:……..……..	dagen
25c Maakt u een weekendtocht (1 overnachting):……..	dagen

25d Maakt u een bootvakantie (2 of meer overnachtingen):……..…….. dagen

REKAPITULATIE en kritisch doorvragen: DIT IS IN TOTAAL DUS …… DAGEN PER JAAR (OPTELLEN 25a t/m 25d) (<<Aanpassen als men dit niet vindt kloppen>>)

26 Bent u de laatste 5 jaar meer, hetzelfde of juist minder gaan varen? (<<ENQ Geef respondent lijst met de antwoordcategorieën. 1 antwoord mogelijk>>)

O 1 in het algemeen meer gaan varen
O 2 hetzelfde
O 3 hetzelfde, maar wel meer in het buitenland en minder in Nederland
O 4 hetzelfde, maar minder in het buitenland en meer in Nederland
O 5 in het algemeen minder gaan varen
O 6 weet niet / vaart minder dan 5 jaar

27 Hoe vaak vaart u gemiddeld met uw boot in het buitenland?

O 1 nooit
O 2 zelden
O 3 gemiddeld 1 keer per jaar
O 4 diverse keren per jaar
O 9 weet niet/ wil niet zeggen

28 Denkt u over een paar jaar nog met deze boot te varen?

O 1 ja
O 2 nee, kleinere boot
O 3 nee, grotere boot
O 4 nee, overstap naar zeilkajuitboot
O 5 nee, overstap naar motorkajuitboot
O 6 nee, overstap naar ander type boot
O 7 nee, overstap naar huurboot
O 8 nee, ik stop met zeilen/varen
O 9 weet niet/ geen antwoord

Dit is het einde van de enquête, heeft u misschien nog vragen of opmerking naar aanleiding van deze enquête?

Dank u voor uw medewerking.
Wij wensen u nog een prettige toertocht.