

# Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050

rekening houdend met WLO scenario's



**WATERRECREATIE**  
ADVIES BV

Lelystad, augustus 2016

## Voorwoord

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) is bezig met een nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) van een aantal hoofdvaarroutes door Nederland die van belang zijn voor de beroepsvaart. De ontwikkeling van het goederenvervoer heeft invloed op het gebruik van vaarwegen en de afmetingen van bruggen en sluisen. Omdat deze vaarwegen ook gebruikt worden door de recreatievaart, is de toekomst van de watersport dus ook van belang voor de NMCA.

Waterrecreatie Advies is gevraagd een prognose op te stellen voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Daarbij moet rekening worden gehouden met de WLO scenario's. In de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) hebben het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) scenario's opgesteld die van belang zijn voor toekomstig beleid. Verstandig beleid vraagt inzicht in hoe de wereld zich mogelijk zou kunnen ontwikkelen. Afhankelijk van de ontwikkeling van de economie, de woningmarkt, de ontwikkeling van de bevolking en de bevolkingsopbouw, de groei van het wagenpark, de luchtvaart en het milieu zijn twee scenario's opgesteld, een Hoog scenario en een Laag scenario. De scenario's geven ook richting aan- of zijn van invloed op allerlei andere ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van de watersport.

Navolgende rapportage geeft inzicht in ontwikkelingen en trends in de watersport en beschrijft scenario's voor de toekomst. Nu wordt door de overheid uitgegaan van een trendmatige groei van 1% per jaar, dus ook van de watersport. Is dat realistisch?

*Foto voorpagina: de Houtribsluisen in Lelystad, van belang voor de beroepsvaart en de recreatievaart.*

### Opdrachtgever:

RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving  
Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk  
E: ernst.bolt@rws.nl  
T: 088 7982508  
www.rws.nl

### **WATERRECREATIE ADVIES BV**

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

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>De watersport in Nederland</b>	<b>1</b>
2.1.	Jachthavens, ligplaatsen en passanten	2
2.2.	Sluispassages en recreatietoervaart	5
2.3.	Sluispassages en dagtochten	6
2.4.	Veranderingen in het vakantie- en vaargedrag	9
2.5.	Vergrijzing en jongeren	10
2.6.	Watersport en cultuur	12
2.8.	Samenvatting	12
<b>3.</b>	<b>Scenario's WLO</b>	<b>14</b>
3.1.	Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, WLO	14
3.2.	Demografische ontwikkelingen	14
3.3.	Economische groei tot 2050	16
3.4.	Regionale ontwikkelingen en verstedelijking	16
3.5.	Mobiliteit	17
3.6.	Klimaat en energie	18
3.7.	Samenvatting	19
<b>4.</b>	<b>Scenario's voor de watersport 2030, 2040 en 2050</b>	<b>20</b>
4.1.	De verkoop van nieuwe boten	21
4.2.	De verkoop van gebruikte boten	21
4.3.	'End of life' boten	21
4.4.	Scenario's watersport	22
4.5.	Resultaat ten behoeve van NMCA	25
<b>5.</b>	<b>Conclusie</b>	<b>29</b>

## Bijlage

Hoofdvaarroutes NMCA

Alles uit deze uitgave mag worden gekopieerd, maar dan wel met bronvermelding 'Waterrecreatie Advies 2016'. Het is niet toegestaan cijfers uit dit onderzoek te bewerken, aan te passen en/of onder eigen naam (bron) te publiceren.

# 1. Inleiding

Waterrecreatie Advies is gevraagd door Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) om een prognose op te stellen voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Daarbij moet rekening worden gehouden met de WLO scenario's. De WLO scenario's zijn opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) en vormen een basis voor de ontwikkeling van beleid door overheden. Verstandig beleid vraagt inzicht in hoe de wereld zich mogelijk zou kunnen ontwikkelen. De scenario's geven ook richting aan- of zijn van invloed zijn op de ontwikkeling van de watersport.

In 1991 is een vergelijkbare vraag gesteld door de heer Post van het toenmalig Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV). Gevraagd werd naar het verwachte aantal boten in het IJsselmeergebied in 2020. Die vraag kon niet worden beantwoord. Er waren überhaupt geen gegevens over het aantal boten in Nederland of het IJsselmeergebied. Er was een grote vraag naar ligplaatsen en jachthavens waren druk bezig de capaciteit uit te breiden om vraag en aanbod in balans te houden. Het waren hoogtijdagen voor jachtwerven en importeurs.

Om inzicht te krijgen in wat er werkelijk gebeurde, is in 1994 met een bijdrage van omliggende provincies en Rijkswaterstaat onderzoek gestart naar de omvang en ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied. Na oprichting van Waterrecreatie Advies in 1998 is het onderzoek conform dezelfde methodiek uitgebreid naar andere provincies en vaargebieden in Nederland. Daardoor zijn nu veel betere gegevens over de omvang en ontwikkeling van de watersport beschikbaar. Er is ook onderzoek gedaan onder gebruikers, onder passanten en ligplaatshouders. En meer dan vroeger praat de sector met elkaar en met brancheorganisaties over trends en ontwikkelingen. De watersporter vergriest en jongeren kopen om verschillende redenen minder snel een boot. Dat betekent ook dat de watersport verandert. De in de afgelopen decennia vergaarde kennis en gesignaleerde veranderingen zullen worden gebruikt bij het opstellen van de nu gevraagde toekomstscenario's.

## 2. De watersport in Nederland

In 1976 heeft de Directie Natuurbehoud en Openluchtrecreatie van het toenmalig Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (CRM) onderzoek gedaan naar het aantal boten in Nederland. Het is de eerste keer dat de watersport serieus aandacht kreeg van het rijk. Na een periode van wederopbouw na de oorlog, ontstond weer ruimte voor vrije tijd en recreatie. Ook de watersport kwam tot ontwikkeling. Eind jaren 50, begin jaren 60 verdween het elitaire karakter, de watersport werd toegankelijk voor een breed publiek. In Muiden werden botters en tjalken te huur aangeboden. Het is een belangrijke omschakeling geweest. Oude schepen die voor de visserij (afsluiting Zuiderzee) of het vervoer van goederen (tjalken en klippers) niet meer rendabel waren, kwamen in handen van particulieren die de schepen restaureerden of verbouwden voor recreatief gebruik.

Het (laten) bouwen van nieuwe houten of stalen jachten was vrij kostbaar, maar de introductie van polyester in de jachtbouw maakte seriebouw mogelijk. De bouwkosten daalden en qua onderhoud was polyester ook aantrekkelijker dan hout of staal. Het gevolg was dat het aantal recreatievaartuigen in Nederland in de 60-er jaren sterk begon toe te nemen. Eerst in de plassenengebieden, in Friesland, de Hollandse Plassen en Overijssel en daarna in het IJsselmeergebied en in Zeeland.

Ook de Duitsers bleken of ontwikkelden zich tot enthousiaste watersporters. Zij kwamen vooral uit het Ruhrgebied en Noord Duitsland naar het IJsselmeergebied, Friesland en Zeeland omdat de lucht hier zuiver was en omdat Nederland veel meren en plassen had waar je mooie tochten kon maken. Die mogelijkheden had Duitsland zelf niet. Na de val van de muur is dat anders, het voormalige Oost Duitsland is zeer waterrijk en de watersport is daar in opkomst. Door betere wegen neemt de bereikbaarheid toe, maar vanuit het Ruhrgebied is Nederland nog steeds veel dichterbij. Noord Duitsers kunnen kiezen, “de grens” die nu qua aanrijtijd ongeveer bij Hamburg ligt schuift op.

In 2005 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van het (toenmalig) Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij onderzoek gedaan naar het aantal recreatievaartuigen in Nederland<sup>1</sup>. Het totale aantal boten, in het water en op de wal werd geschat op ruim 500.000 waarvan 162.000 in de Nederlandse jachthavens. Tussen 2005 en 2015 zijn in verschillende provincies en watersportgebieden nulmetingen en monitoropdrachten uitgevoerd. Daardoor werden de cijfers uit 2005 nauwkeuriger en werd de schatting van het aantal boten in jachthavens bijgesteld naar 154.000. 1.365 jachthavens, hoofd- en nevenactiviteit, verhuren met elkaar 167.000 ligplaatsen. 1.160 daarvan hebben meer dan 20 ligplaatsen<sup>2</sup>.

## 2.1. Jachthavens, ligplaatsen en passanten

In 1994 is voor het eerst onderzoek gedaan naar het aantal boten in het IJsselmeergebied, inclusief de Randmeren. Alle havens hebben een vragenformulier ingevuld. Daarin is ook gevraagd naar het jaar van oprichting en wanneer de eerste ligplaatsen beschikbaar kwamen. Door het stellen van die vraag ontstond een historisch beeld van de ontwikkeling van het aantal ligplaatsen. Het onderzoek in het IJsselmeergebied is uniek omdat het onderzoek t/m 2012 jaarlijks heeft plaatsgevonden.

In 2012 bedroeg het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied ruim 36.000 bij een gemiddelde bezettingsgraad van 89,6%<sup>3</sup>. In de havens lagen ruim 32.000 boten, meer dan 20% van het totale aantal boten in de Nederlandse jachthavens. Het IJsselmeergebied is dus redelijk representatief voor de ontwikkeling van de watersport in Nederland.

Jachthavens worden gedefinieerd als havens (commerciële bedrijven, verenigingen, stichtingen en gemeentehavens) die lig- en of passantenplaatsen verhuren en/of winterstallingmogelijkheden bieden. Veel jachthavens bieden behalve ligplaatsen ook plaats aan passanten. Soms zijn dat ‘specifieke passantenplaatsen’, plaatsen die niet op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd. Meestal worden in eerste instantie niet verhuurde of vrijkomende plaatsen van vaste ligplaatshouders gebruikt voor passanten. Passanten leveren extra inkomsten en zorgen voor bestedingen in de omgeving. Uit onderzoek in het IJsselmeergebied in 2013 bleek dat passanten gemiddeld € 115 per boot per dag uitgeven<sup>4</sup>. Passanten zijn dus belangrijk voor de lokale middenstand, ruim de helft van de bestedingen wordt uitgegeven in de horeca en aan boodschappen.

Er zijn veel bedrijven die ligplaatsen verhuren als nevenactiviteit. De hoofdactiviteit is dan bijvoorbeeld jachtwerf, jachtservice, importeur, jachtmakelaar of winterstallingbedrijf. 183 van de 242 deelnemers aan de monitor in het IJsselmeergebied verhuren meer dan 20 ligplaatsen, 26 hebben minder dan 20 ligplaatsen, 11 verhuren alleen passantenplaatsen (passantenhavens) en 19 bieden alleen winterstalling. Op of in de buurt van jachthavens zijn vaak ook nog allerlei bedrijven gevestigd die

---

<sup>1</sup> Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland, Waterrecreatie Advies 2005

<sup>2</sup> Update aantal recreatievaartuigen in Nederland en per provincie (2005 - 2015), Waterrecreatie Advies, 2015

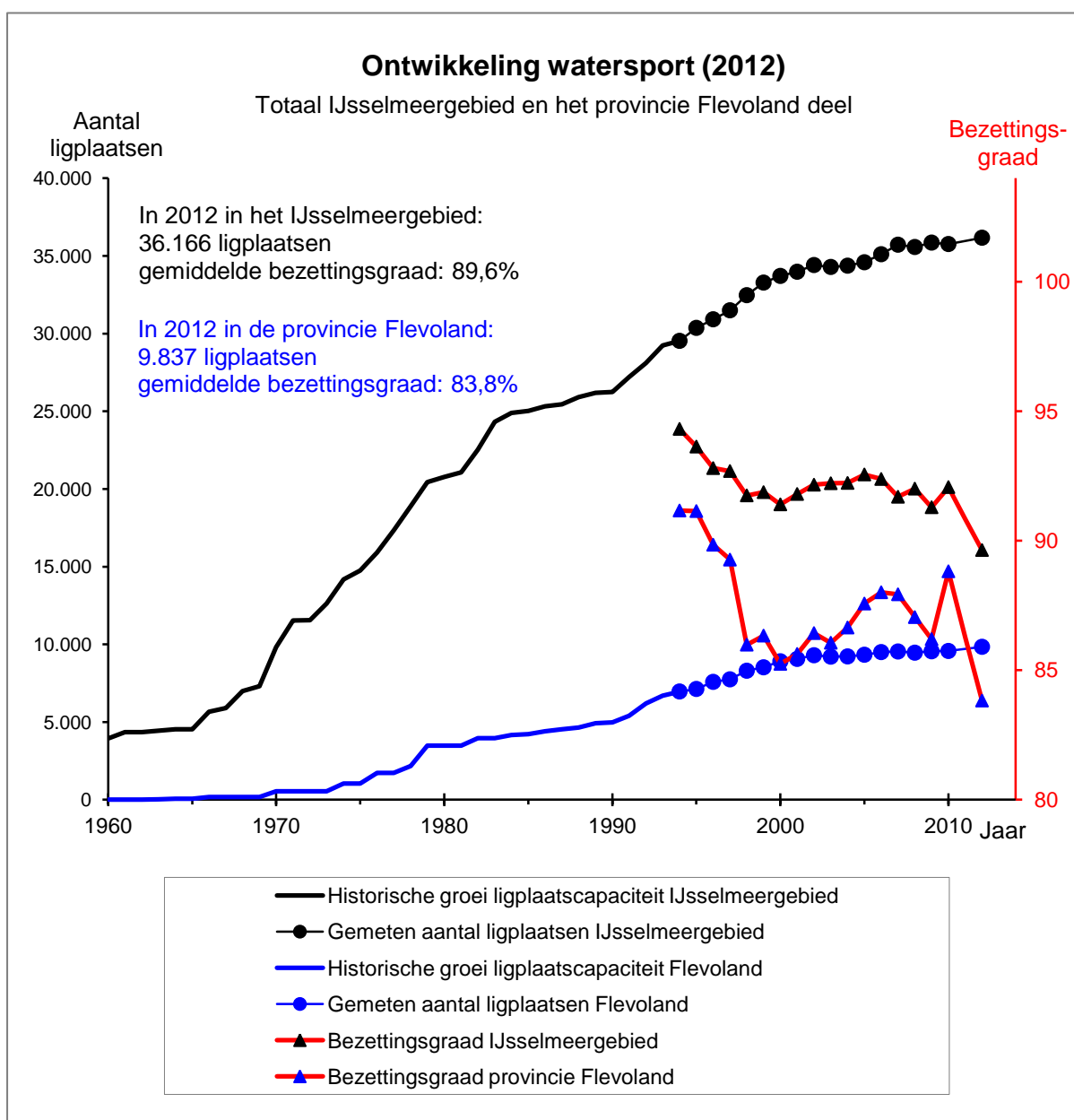
<sup>3</sup> Onderzoek ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2012, Waterrecreatie Advies 2012

<sup>4</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

service bieden aan ligplaatshouders en passanten (watersportwinkels, jachtelektronica, verzekeringen, etc.). De watersportindustrie is veelzijdig.

Navolgend een grafiek van de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied en in Flevoland. Uit de grafiek blijkt dat het aantal ligplaatsen in het hele IJsselmeergebied in 1960 minder bedroeg dan 5.000. Vanaf 1965 is het aantal ligplaatsen snel toegenomen. De ontwikkeling van de watersport in Flevoland is ook goed zichtbaar. Ruimtegebrek in de voormalige Zuiderzeehavens heeft daaraan bijgedragen, naast het bieden van recreatiemogelijkheden aan de eigen nieuwe inwoners. Naast de Friese IJsselmeerkust (46,7%) heeft Flevoland (15,8%) veel ligplaatshouders uit Duitsland.

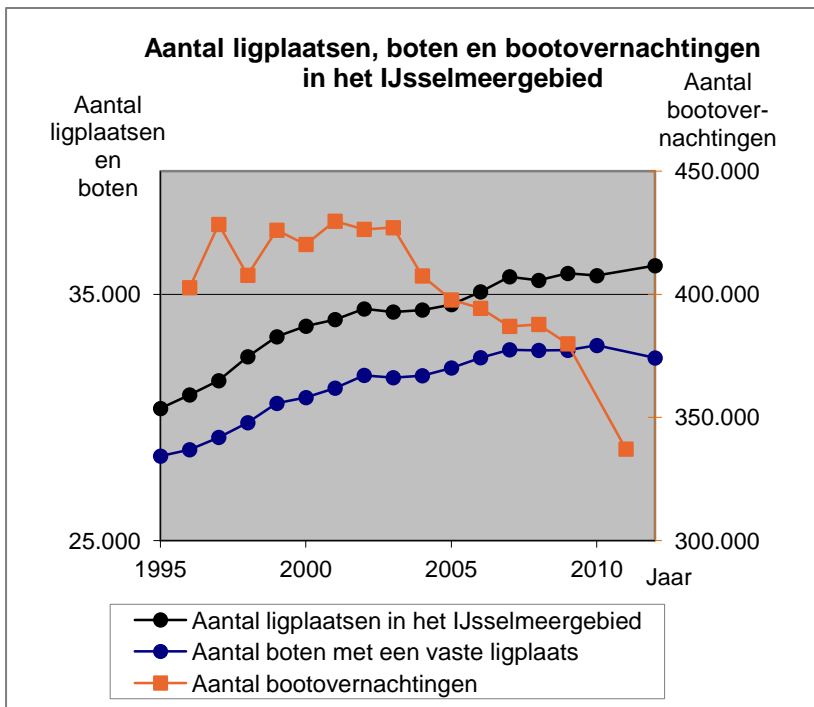
De gemiddelde bezettingsgraad in het IJsselmeergebied blijkt al een aantal jaren te dalen. Dat kwam omdat de ligplaatscapaciteit sneller toenam dan het aantal boten. In 2012 was in het IJsselmeergebied voor het eerst sprake van krimp. Het aantal boten daalde met 500 ten opzichte van 2010.



De ontwikkeling van de watersport in heel Nederland volgt ongeveer dezelfde lijn.

Onderstaande grafiek geeft aan dat in 2012 ten opzichte van 2010 het aantal ligplaatsen toenam, terwijl het aantal boten daalde. Het is een trendbreuk die zich langzaam aankondigde. De snelle groei van de 80-er en 90-er jaren vlakke af en kwam tot stilstand. Er kwamen wel schepen bij, maar het saldo was negatief. Er verdwenen schepen naar andere gebieden en naar het buitenland. Er is sprake van krimp. Onderzoek in de Zuid-Hollandse Plassen<sup>5</sup> en Zeeland<sup>6</sup> bevestigen dit beeld.

Niet alleen de groei kwam tot stilstand, die lijn tekende zich in het IJsselmeergebied al voor de economische crisis af, ook het aantal overnachtingen van passanten daalt sinds 2003. Bij passanten wordt gerekend met de term 'bootovernachtingen'. Een passant die 2 dagen blijft liggen zorgt voor 2 bootovernachtingen. In het onderzoek wordt ook gevraagd naar het gemiddelde aantal overnachtingen. Daaruit blijkt dat de gemiddelde verblijftijd in de havens toeneemt. De gemiddelde verblijftijd van passanten in de jachthavens in het IJsselmeergebied bedroeg in 2011 1,4 dagen. In Zeeland in 2009 1,5 dagen. In 2015 was dat in Zeeland opgelopen naar gemiddeld 1,7 dagen. Minder boten kunnen dus dezelfde omzet genereren als de bestemming onderscheidend is. Dat heeft niet alleen met de kwaliteit, voorzieningen en de sfeer in de haven te maken, maar ook met hetgeen het achterland aan toegevoegde waarde te bieden heeft. De gemiddelde verblijftijd op de Waddeneilanden is bijna 4 dagen.

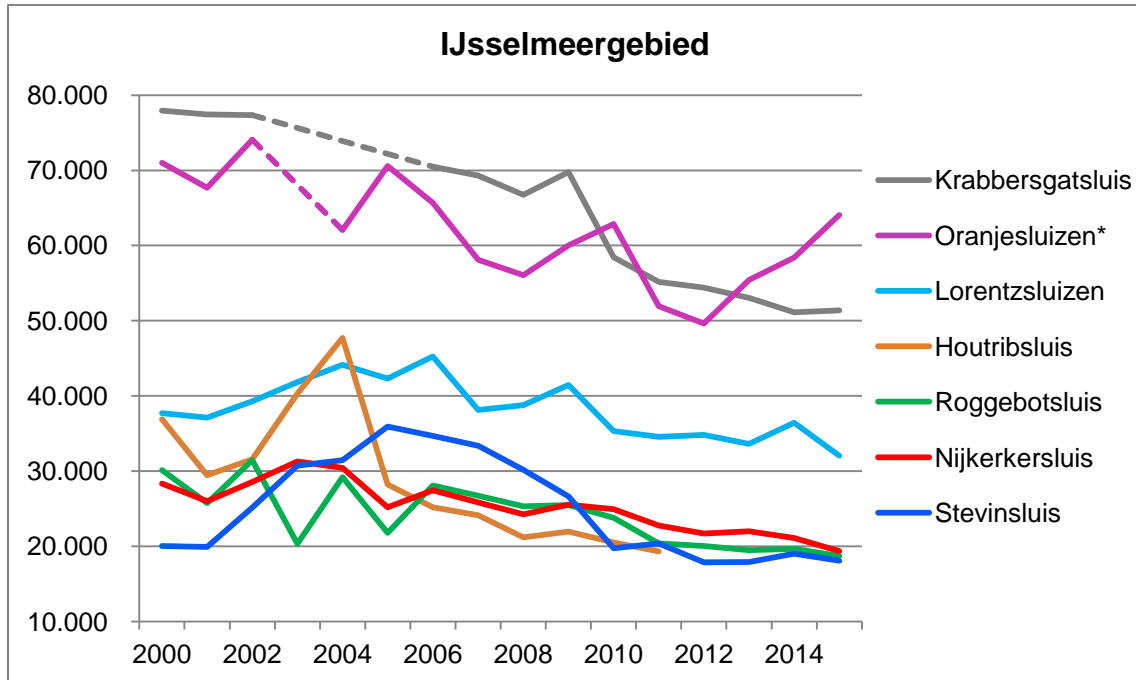


<sup>5</sup> Onderzoek ontwikkeling watersport Zuid-Hollandse Plassen 2008 - 2015, Waterrecreatie Advies, juli 2015

<sup>6</sup> Quickscan ontwikkeling watersport provincie Zeeland 2009 - 2015, Waterrecreatie Advies, december 2015

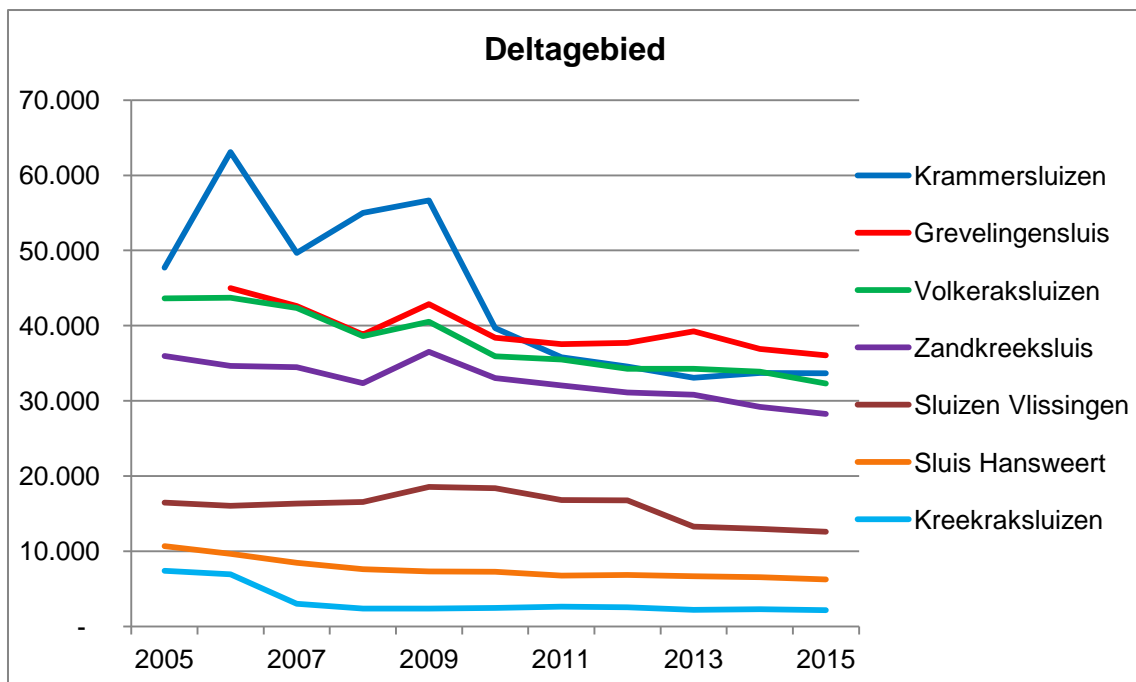
## 2.2. Sluispassages en recreatietoervaart

De afname van het aantal passanten en diensgevolge de afname van het aantal vaarbewegingen blijkt ook uit de sluispassages.



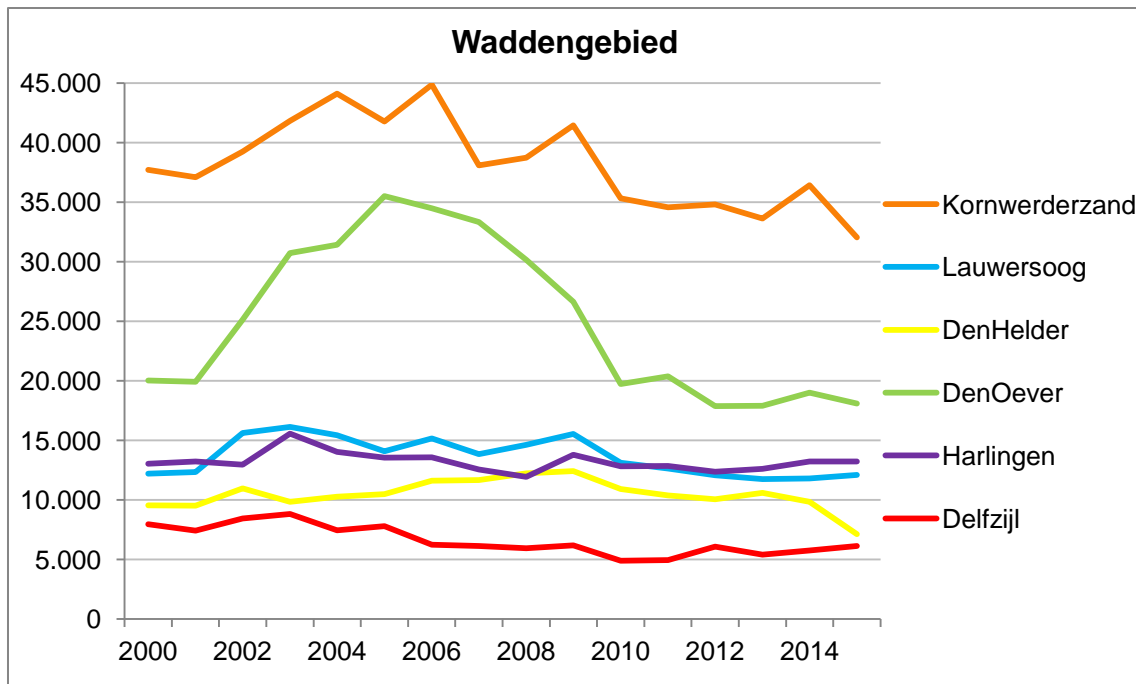
\* I.v.m. ontbrekende waarden gestippeld.

De Oranjesluizen bevinden zich in Amsterdam. Het is de enige sluis die in de afgelopen jaren een opvallend stijgende lijn vertoont. De Randmeren vormen via de Roggebotsluis en de Nijkerkersluis o.a. een belangrijke verbinding voor motorboten tussen de Hollandse Plassen, Overijssel en Fryslân.



Ook in het Deltagebied dalen de sluispassages.





De sluispassages in de Afsluitdijk en de andere toegangssluisen naar de Waddenzee hebben lange tijd een stijgende lijn laten zien, maar stabiliseren of dalen nu ook.

De afname van het gebruik is een nationale trend. Het aantal passages op de doorgaande routes die met name worden gebruikt door schepen die meerdaagse tochten maken (recreatietoervaart), daalt.

### 2.3. Sluispassages en dagtochten

Het totale aantal vaardagen in Nederland daalt, met name omdat het aantal lange vakanties met de boot afneemt. De weersomstandigheden in Nederland en de voorspelbaarheid daarvan spelen ook een rol. Door de klimaatverandering is het weer grilliger geworden, de acceptatie van die grilligheid neemt af. Als er slecht weer wordt voorspeld, wordt er niet gevaren. Als het mooi weer is, dan vaart iedereen. Hoewel het weer in de praktijk in Nederland vaak meevalt, draagt de uitgebreidere informatie over te verwachten weersomstandigheden ("windkracht 3 - 6 Beaufort en kans op regen en/of een onweersbui") vaak niet bij aan het vertrouwen in een perfecte meerdaagse bootvakantie in eigen land. Voor dagtochten is dat minder belangrijk omdat op het laatste moment een keuze kan worden gemaakt. Voor een dagtocht is er geen behoefte aan bedden, een keuken of een toilet aan boord, hoogstens aan een koelkastje of een koelbox. Het aantal boten waarmee dagtochten kunnen worden gemaakt is de afgelopen decennia dan ook sterk toegenomen.

In de grachten in Amsterdam liggen ca. 9.000 boten en bootjes die met een vignet een ligplaats langs de kade hebben en vooral dagtochten in de stad maken. De waarde van de meeste bootjes in de gracht is niet groot, het aantal vaaruren per jaar beperkt<sup>7</sup>. De huur van sloepen en bijvoorbeeld gedeeld eigenaarschap nemen toe om de kosten te drukken. Als het varen met 2-takt motoren i.v.m. CO<sub>2</sub> beperkende maatregelen in de Amsterdamse grachten in 2017 wordt verboden, zullen naar schatting 1.500 boten een andere motor of een elektromotor aan moeten schaffen. De waarde van de boot is vaak lager dan de kostprijs van een nieuwe motor, dus Amsterdam staat nu of in 2020 als in de binnenstad alleen nog door elektromotoren aangedreven pleziervaartuigen worden toegestaan, voor een transitie.

<sup>7</sup> Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam, Waterrecreatie Advies, november 2012

Uit eerdergenoemd onderzoek in 2013<sup>8</sup> bleek ook dat 1/3 van het aantal vaardagen van passanten en ligplaatshouders in het IJsselmeergebied bestaat uit dagtochten en 2/3 uit meerdaagse tochten (incl. vakanties). Het gemiddelde aantal vaardagen was 54,7 (17 dagtochten). Uit een vergelijking met een eerder onderzoek in 2002 bleek dat zeiljachten 15% minder zijn gaan varen en motorboten 1% meer. Met 20% van de boten die aan het onderzoek meededen wordt ook door anderen gevaren zoals vrienden en (klein)kinderen. Zij varen gemiddeld nog 16 dagen met de boot. Niet iedereen vaart zo veel als de deelnemers aan het onderzoek. Er liggen veel schepen in jachthavens die niet (meer) of nauwelijks worden gebruikt, dus het gemiddelde aantal vaardagen per boot in Nederland ligt een stuk lager. Goede cijfers daarover ontbreken.

Het is lastig om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het aantal dagtochten. Er zijn weinig dagtochten waarbij sluisen moeten worden gepasseerd. Tijdens een dagtocht overnacht men ook niet in de haven of aan boord, dus het aantal passanten geeft ook geen informatie. Het aantal bezoekers dat even aanlegt om te winkelen wordt niet systematisch bijgehouden terwijl dit een groeiende groep is. In overleg met de ANWB<sup>9</sup> zijn in Nederland een aantal sluisen uitgezocht die ook of vooral bij het maken van een dagtocht of "rondje" worden gepasseerd.

Er is informatie opgevraagd over navolgende sluisen:

- de Mijndense sluis en de Weerdsluis bij de Loosdrechtse Plassen
- de Tolhuissluisen in de Amstel bij de kruising met de Drecht en het Aarkanaal
- de Weerdsluis naar de Vecht bij Utrecht
- de Reeuwijkse Schutsluis bij Gouda in de Hollandse IJssel
- het Woerdense Verlaat in de route van de Grecht naar de Nieuwkoopse Plassen en de Amstel
- de sluis Leidschendam in de Vliet bij Leidschendam.

Verder is informatie opgevraagd bij Waternet over vaarbewegingen in Amsterdam.

- de Nieuwe Meersluis bij de Nieuwe Meer
- tellingen met sensoren in de binnenstad

In de grafiek van het IJsselmeergebied (pagina 5) is te zien dat de sluispassages door de Oranjesluisen bij Amsterdam naar het IJmeer sinds 2012 toenemen. In die grafiek is dat een uitzondering.

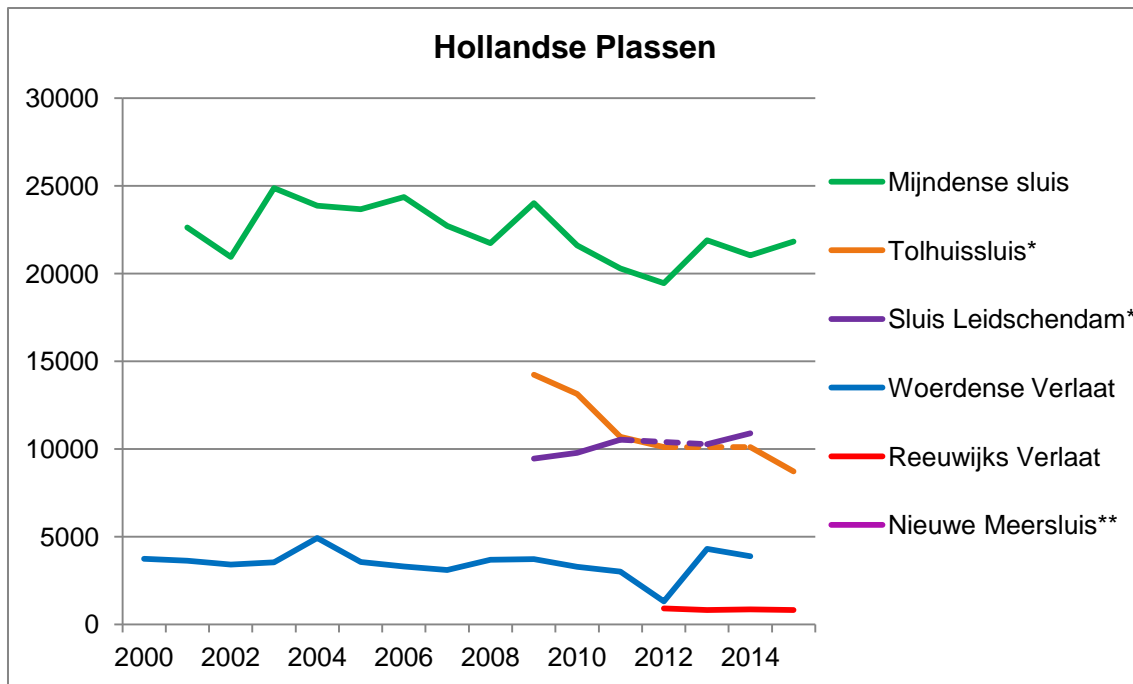
De voor dagtochten relevante sluisen zijn meestal kleinere sluisen waar passages minder goed worden bijgehouden en/of historische gegevens moeilijker of niet meer te achterhalen zijn. Dat blijkt ook uit de grafiek op de volgende bladzijde. De Weerdsluis heeft ca. 8.000 passages, maar reeksen met historische gegevens ontbreken. Gegevens over Amsterdam zijn niet op tijd ontvangen. Toch kan uit de ontvangen gegevens worden geconcludeerd dat in deze sluisen niet of minder sprake is van een neergaande trend. Het aantal passages is in verhouding tot de resultaten in het voorgaande hoofdstuk redelijk stabiel. Teruglopende toervaart lijkt in de Hollandse Plassen te worden gecompenseerd door een toenemend aantal dagtochten.

Voor het meten van trends in de watersport zijn sluispassages en/of tellingen met sensoren (o.a. bruggen) van belang.

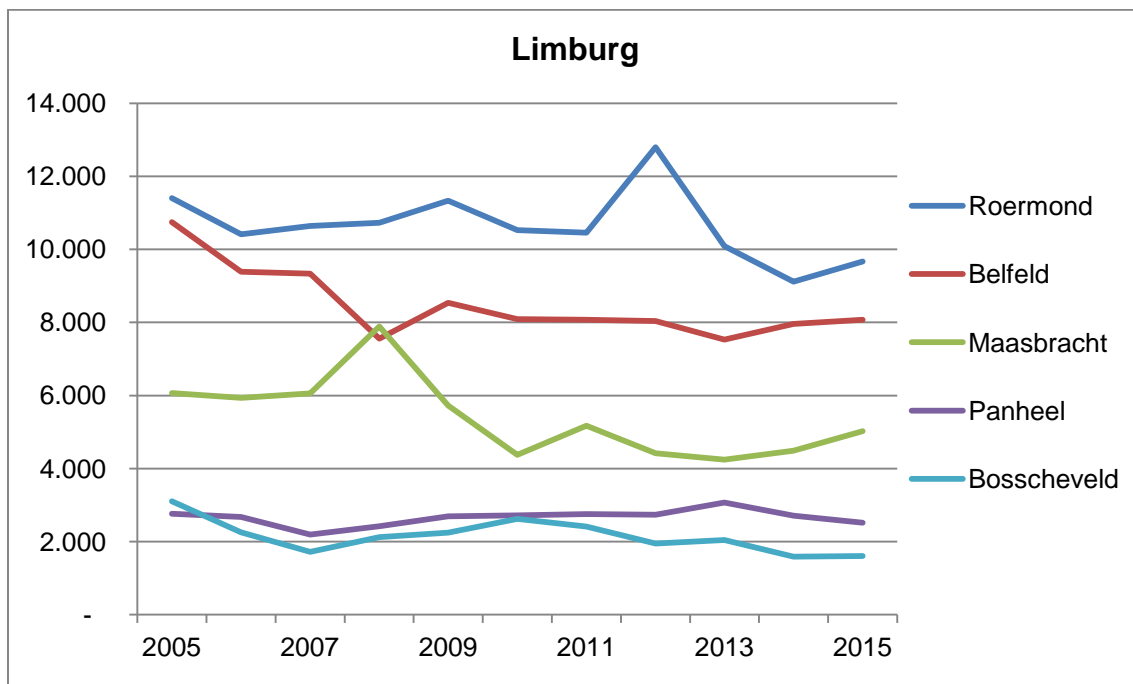
---

<sup>8</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

<sup>9</sup> Ko Droogers, ANWB



- \* Tolhuissluis 2013 renovatie, Leidschendam geen gegevens 2012
- \*\* Telgegevens Nieuwe Meersluis in Amsterdam zijn niet op tijd ontvangen.



De Limburgse Plassen zijn meer op zichzelf aangewezen; minder toevaart vanuit andere gebieden met Limburg als bestemming. De boten zijn gemiddeld kleiner dan in andere watersportgebieden en varen meer dagtochten. Het aantal sluispassages is in vergelijking met de grootwatergebieden stabiel, zelfs licht stijgend. Er zijn veel Duitse ligplaatshouders uit het Ruhrgebied (Maasplassen 56,2%)<sup>10</sup> die makkelijk even naar Limburg gaan. De watersport in Limburg is later tot ontwikkeling gekomen dan in de rest van Nederland en er vindt een inhaalslag plaats. Uitbreiding van ligplaatsen door problemen met het verkrijgen van vergunningen is lange tijd moeilijk / onmogelijk geweest.

<sup>10</sup> Inventarisatie Maasplassen, Waterrecreatie Advies, 2012

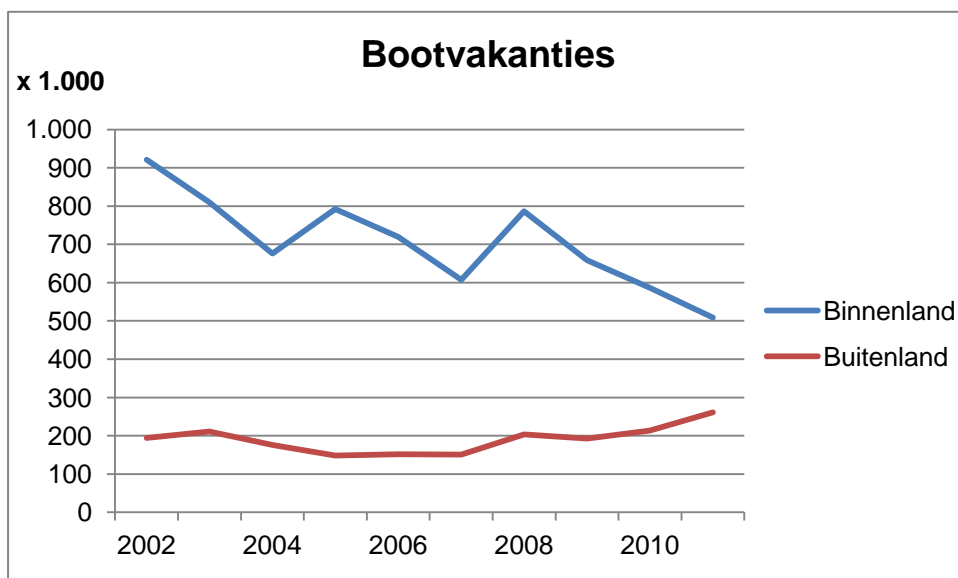
## 2.4. Veranderingen in het vakantie- en vaargedrag

Uit de sluispassages en de gegevens over het aantal passanten in Nederland blijkt dat de toervaart onder druk staat. Het aantal vaardagen daalt. Vroeger ging men een aantal weken met de boot op vakantie, maar sinds- en door de sterke groei van de luchtvaart nemen de buitenlandse vakanties toe. Een bootvakantie in Nederland concurreert met een weekje naar de zon en bijvoorbeeld een wintersportvakantie. Het aantal vakantiedagen is stabiel en je kunt je geld maar een keer uitgeven.

Door de opkomst van de chartermaatschappijen in de luchtvaart neemt het aantal korte vakanties in het buitenland toe, maar ook de lange vakanties naar verre bestemmingen. De relatief welgestelde babyboomgeneratie heeft tijd en kan zich dit soort verre reizen veroorloven. De hang naar verder gelegen bestemmingen manifesteert zich op meerdere fronten. Vliegvakanties naar verre bestemmingen, maar ook groei van de (rivier)cruisevaart en bijvoorbeeld de forse groei van het aantal campers in Nederland. Qua vrijheid en comfort is de camper redelijk vergelijkbaar met een boot, maar met een camper kom je verder, het verschil tussen een tocht met de fiets of met de auto. Het is een prima vervoermiddel om voor een redelijke prijs tochten naar nieuwe en verder weg gelegen bestemmingen te ondernemen. Eigenaren van campers overnachten graag op een jachthaven, vaak liever dan op een camping. De voorzieningen zijn prima en de sfeer is anders.

Hoewel het aantal passanten in Nederland daalt, groeit het aantal watersporters dat met een boot naar Duitsland, Frankrijk, Scandinavië, of verder gelegen bestemmingen gaat (buitenom en binnendoor). De grotere gemiddelde lengte, betere navigatiemiddelen en het toegenomen comfort aan boord en in de havens maakt dat ook prima mogelijk.

Reizen is een ideale manier om mooie memoires te creëren. Dat kan op allerlei manieren, van een volledig georganiseerde reis op een cruiseschip tot een low budget vlucht naar een bestemming waar vandaan men het programma vervolgens zelf organiseert. Ter plekke wordt vaak onderscheid gemaakt tussen een actief en passief vakantiedeel. Uitrusten en niks doen afwisselen met activiteiten. 'Cheap & chic, mix and match'<sup>11</sup>. De nieuwe reiziger is veel ondernemender dan de traditionele watersporter die in de vakantie met een boot een zeil- of een vaartocht door Nederland maakt(e). Er vindt wel een verdieping van de kennis en ervaringen in Nederland plaats. Men vaart minder, maar blijft langer liggen en kijkt wat er in het achterland te doen is, wat men tot nu toe heeft gemist. Maar de trend is: verder weg.



Bron: NBTC-NIPO  
Research (CVO),  
bewerking  
Waterrecreatie  
Advies

<sup>11</sup> Trendwatcher Tessa aan de Stegge, Cherrypicker, Vakantiebeurs Utrecht 2016

Het aantal bootvakanties in het buitenland neemt toe, vooral Kroatië, Griekenland en Turkije zijn populaire bestemmingen voor het charteren van een zeiljacht of catamaran. Montenegro is in opkomst. En verder weggelegen, het Caribische gebied en o.a. Thailand. De hele watersportmarkt schuift op naar het oosten. De jachthavens langs de Franse en Spaanse kust zijn (te) duur geworden, dat geldt ook al voor Kroatië en Italië. Het Midden Oosten investeert in toerisme als noodzakelijk alternatief voor olie inkomsten. Het Verre Oosten met o.a. Thailand, Vietnam, de Filipijnen en Zuid China volgen.

## 2.5. Vergrijzing en jongeren

In 2013 is tijdens eerdergenoemd onderzoek onder passanten en ligplaatshouders in het IJsselmeergebied<sup>12</sup> gevraagd naar de gemiddelde leeftijd van de schipper. Deze vraag was eerder gesteld in 1993 en 2002<sup>13</sup>.

	1993		2002		2002 (IJ&W)		2013	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
jonger dan 30 jaar	112	10	70	5	37	4	18	2
30 - 40 jaar	202	18	185	13	94	11	41	5
40 - 50 jaar	416	37	349	24	174	21	140	18
50 - 60 jaar	393	35	843	58	343	40	237	30
ouder dan 60 jaar					199	23	345	44
<b>Totaal</b>	<b>1.124</b>	<b>100</b>	<b>1.447</b>	<b>100</b>	<b>847</b>	<b>100</b>	<b>781</b>	<b>100</b>

In 1993 was 35% van de schippers ouder dan 50. In 2013 was dit opgelopen naar 74%. De conclusie is dat de watersport vergrijst, dat geldt voor de eigenaren en voor de boten.

Het percentage eigenaren / schippers jonger dan 30 jaar is slechts 2%. Dat was 10% in 1993, een daling van 80%. De groep 30 – 40 jaar daalde met bijna 60% en de groep 40 – 50 jaar met bijna 50%.

Deze verschuiving is van belang voor de toekomst van de watersport. Als deze trend niet wordt doorbroken, dan komen er veel schepen te koop als de watersporters die nu 50 jaar of ouder zijn stoppen met varen. Zij bezitten bijna 3/4 van de vloot. De verschuiving heeft te maken met een aantal oorzaken. Een veranderend vaar- en vakantiegedrag is daar één van.

Dat jongeren het gat dat aan het ontstaan is niet opvullen heeft meerdere redenen. Ook jongeren reizen graag. De lage vliegtarieven in combinatie met mooi weer en de mogelijkheid om 's avonds naar een discotheek te gaan en tot diep in de nacht feest te vieren, is voor de groep jonger dan 30 belangrijk. De sfeer en gezelligheid die zij zoeken wordt in Nederland in veel (watersport)plaatsen niet meer geaccepteerd. Eigenlijk jagen wij de jeugd zelf weg omwille van gewenste rust.

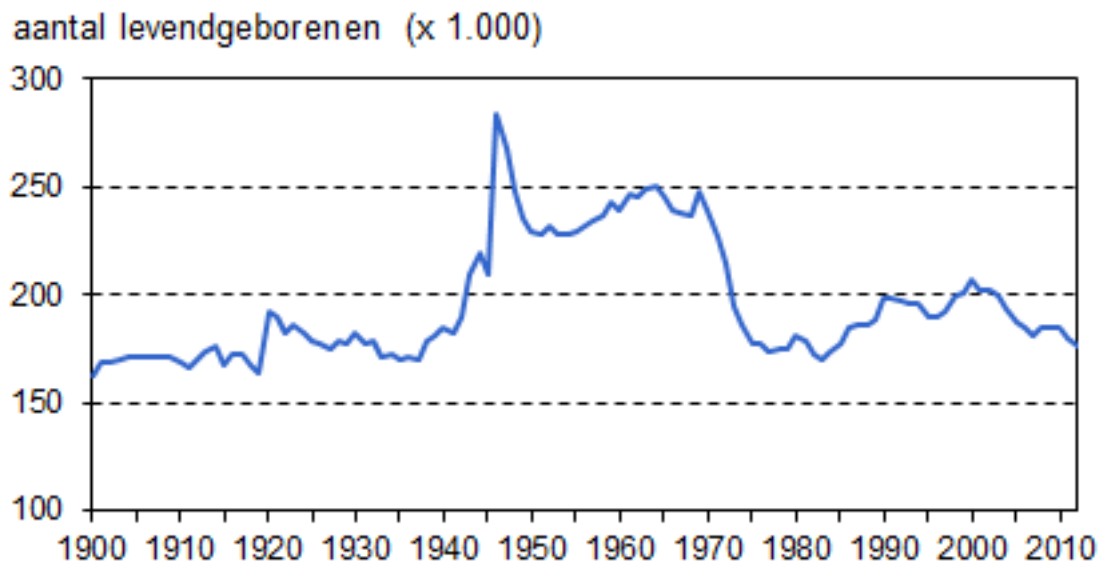
Verder heeft de economie uiteraard invloed en niet alleen de financiële crisis van 2008. Jongeren die een huis willen kopen moeten verplicht hun hypotheek aflossen. Dat tast de financiële ruimte aan. Het krijgen van een hypotheek is lastiger omdat veel jongeren een tijdelijke of flexibele arbeidsovereenkomst hebben. Het lenen van geld om een boot te financieren past überhaupt niet in zo'n plaatje. Het bezit van iets is minder belangrijk geworden, maar door de economische

<sup>12</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

<sup>13</sup> Recreatietoervaart; de moeite waard (1993) en Recreatietoervaart 9 jaar later (2002), beide Alterra en Vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee (2002), Waterrecreatie Advies

omstandigheden is het ook noodzakelijk om goedkopere of creatieve varianten te bedenken. Huur, gedeeld eigenaarschap, het varen met de boot van de ouders, lenen van vrienden en kosten delen, allemaal oplossingen die te maken hebben met- en passen bij het niet zelf bezitten, bij het kiezen van prioriteiten, bij zoveel mogelijk flexibiliteit, zoveel mogelijk doen, ontdekken en beleven.

Na de introductie van de anticonceptiepil begin jaren zeventig is het aantal geboortes snel gedaald. 1983 is het jaar met het laagste aantal levendgeborenen (170.000), ongeveer hetzelfde aantal als voor de babyboom. Behalve de introductie van de pil, speelden secularisatie, emancipatie en individualisatie hierin een belangrijke rol (Van Nimwegen & Beets, 1994). Na een kleine opleving is het aantal levendgeborenen in Nederland op dit moment weer net zo laag. Dat heeft volgens het CBS te maken met de economische crisis<sup>14</sup>.



Aantal levendgeborenen, 1900-2012 (Bron: CBS Bevolkingsstatistiek).

Uit combinatie van de onderzoeken blijkt dat de recreatievaartuigen in Nederland voor ca. 75% in het bezit zijn van de mensen die in de geboortepiek tussen 1945 en 1970 zijn geboren. Het aantal levendgeborenen bedroeg in de jaren 1900 - 1945 ca. 175.000 per jaar, in de periode na de oorlog tussen 1945 - 1970 ca. 240.000 per jaar en is na een kleine opleving nu weer terug op ca. 175.000. De doelgroep die na het vertrek van de babyboom generatie een boot zou kunnen of moeten kopen daalt dus met meer dan 25%. Het gemiddeld aantal kinderen per gezin is nu 1,75 en het CBS verwacht niet dat dit tot 2060 anders wordt. Om het aantal inwoners gelijk te houden zijn gemiddeld 2,1 kinderen nodig.

Het verschil in aantal kinderen dat in Nederland wordt geboren tussen autochtonen en allochtonen is niet groot meer. In de afgelopen 18 jaar is het gemiddeld kindertal bij de niet-westers allochtone bevolking iets gedaald en bij de autochtone bevolking iets gestegen. Een Marokkaanse vrouw kreeg in 1996 gemiddeld 3,3 kinderen, in 2012 was dit 2,4 kinderen. Ook bij Turkse vrouwen is een dalende trend zichtbaar: het gemiddeld kindertal per vrouw daalde tussen 1996 en 2012 van 2,3 naar 1,8 kinderen per vrouw. Onder autochtone vrouwen steeg het kindertal juist iets in de afgelopen achttien jaar (van 1,5 in 1996 naar 1,7 in 2012). Dat laatste heeft vooral te maken met het einde van het uitstelgedrag, dat zich bij de autochtone groep als eerste manifesteert. Bij de meeste allochtone groepen is het uitstelgedrag volgens het CBS nog gaande.

<sup>14</sup> Bron: <http://www.nationaalkompas.nl/bevolking/geboorte/toekomst/>

## 2.6. Watersport en cultuur

Tussen bevolkingsgroepen bestaan culturele verschillen. Een voorbeeld is China, waar Waterrecreatie Advies met partners sinds 2003 zijn best doet om watersport als vrije tijdactiviteit en sport te introduceren en/of te stimuleren. In heel China zijn minder boten dan in Amsterdam. Het varen met boten wordt door veel Chinezen gekoppeld aan beroepsvisserij en het transport van goederen, geen beroepsgroepen in China om je mee te profileren. En water is gevaarlijk. Kinderen moeten hard werken en studeren om zich te kunnen onderscheiden. Sport is eigenlijk zonde van de tijd. Het kost tijd en energie om uit te leggen dat iemand die leert zeilen in een Optimist ook leert om zelf keuzes te maken, besluiten te nemen, fysiek sterker wordt, op een gezonde manier in de buitenlucht bezig is, kennis maakt met de natuur, het milieu en de elementen. Dat je dus eigenlijk slimmer wordt van zeilen. Dit is een cultuurverschil dat overbrugd moet worden. Het begint eigenlijk met het geven van zwemles, het vertrouwd raken met water. Water is een kans.

Niet alleen Chinezen, maar ook allochtonen uit Turkije, Marokko, Suriname en Indonesië vormen een belangrijk deel van onze samenleving en zijn niet opgevoed met watersport. Gegevens over aantallen allochtonen in Nederland zijn pas beschikbaar vanaf 1996. Voor de periode daarvoor zijn alleen schattingen beschikbaar. Het aandeel allochtonen steeg van 9% in 1996 naar 21% van de bevolking in 2012. Het CBS verwacht dat het aandeel allochtonen verder toe zal nemen tot 31% in 2060, oftewel van 3,5 miljoen nu naar 5,4 miljoen in 2060<sup>15</sup>.

Niet alleen de krimp van de potentiële kopersgroep door een lager aantal geboorten is dus relevant (- ca. 20%), ook de verandering van de bevolkingssamenstelling sinds 1996 (22% meer allochtonen in 2060 dan in 1996). Het is moeilijk om een cultuur te veranderen. In discussies daarover wordt gesproken over kansen voor de snelle watersport, zien en gezien worden. Behalve snelle auto's blijken ook snelle boten, jetski's en waterscooters in de belangstelling te staan. Introductie van het zeilen als recreatieactiviteit zal meer tijd kosten.

## 2.7. Samenvatting

Uit de in dit hoofdstuk benoemde ontwikkelingen kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

- Omdat het onderzoek antwoord moet geven op sluispassages in de toekomst, gaat het primair over boten die in jachthavens en in sloten en kanalen of bij (vakantie)woningen in het water liggen.
- Het aantal boten in Nederland krimpt en het aantal passanten in jachthavens daalt
- Sluispassages op de doorgaande routes dalen
- Het voorzieningenniveau in een jachthaven en de mogelijkheden in de omgeving worden belangrijk(er)
- Het aantal dagtochten neemt toe
- Het aantal korte vakanties neemt toe en men gaat vaker op vakantie naar het buitenland
- De vakantiemogelijkheden zijn door de opkomst en concurrentie in de luchtvaart veel groter en gevarieerder dan vroeger
- Het aantal bootvakanties in het buitenland neemt toe
- Vergrijzing vormt op termijn een grote bedreiging voor de watersport. 75% van de boten is eigendom van mensen die geboren zijn tussen 1945 en 1970
- Na 1970 is het aantal geboorten met ca. 20% gedaald

---

<sup>15</sup> <http://www.nationaalkompas.nl/bevolking/etniciteit/toekomst/>

- Het verplicht aflossen van een hypotheek (als ze al een lening krijgen) beperkt de mogelijkheden voor jongeren om een boot te kopen
- Jongeren hebben geen behoefte aan het bezit van een boot
- Allochtonen hebben geen watersporttraditie terwijl hun aandeel in de bevolking in de komende decennia toe zal nemen van 9% in 1996 naar 31% in 2060
- Er dreigt een onbalans tussen vraag en aanbod als de generatie die geboren is tussen 1945 en 1970 stopt met varen

Nederland is een watersportland bij uitstek, heeft allerlei soorten vaarwater en 5.500 km aan bevaarbare vaarwegen. Het is een vreemde situatie dat we een fantastisch product hebben in vergelijking met de landen om ons heen, maar een dreigend tekort aan gebruikers. In hoofdstuk 4 zullen we die dreiging scherper in beeld brengen op zoek gaan naar oplossingen.



## 3. Scenario's

Bij het opstellen van de gevraagde toekomstscenario's voor de watersport moet rekening worden gehouden met de scenario's van de WLO. Navolgend een toelichting op deze scenario's.

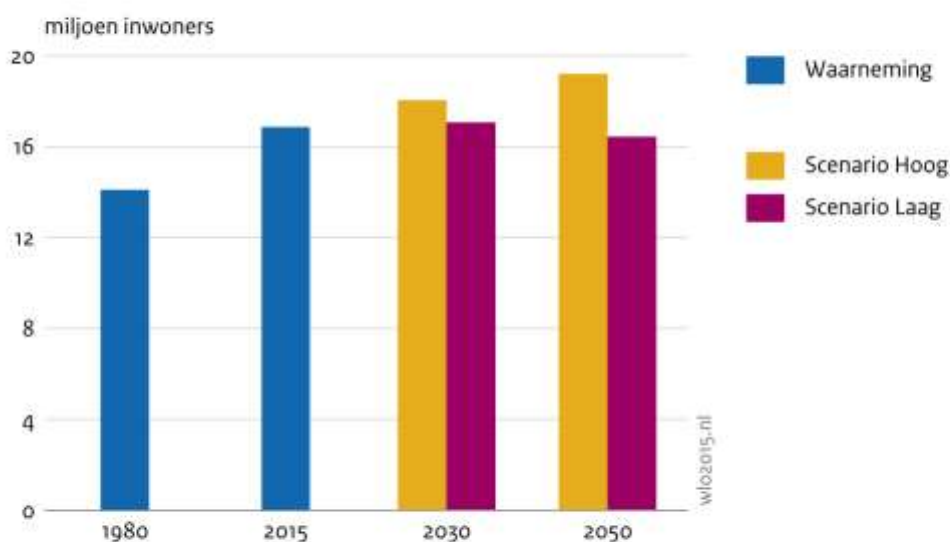
### 3.1. Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, WLO

De studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. Er zijn verschillende Cahiers uitgebracht waarin de aannames verder worden toegelicht<sup>16</sup>. Belangrijk zijn demografische ontwikkelingen, de ontwikkeling van de economie, ruimtelijke ontwikkelingen, het internationale energie- en klimaatbeleid en o.a. ontwikkelingen in gedrag van mensen en mobiliteitspatronen. Voor de watersport zijn deze ontwikkelingen ook van belang. Daarom in aanvulling op de in het vorige hoofdstuk beschreven ontwikkelingen in de watersport, navolgend een korte samenvatting en de aannames waar het CPB en PBL van uit gaan:

### 3.2. Demografische ontwikkelingen<sup>17</sup>

In Nederland wonen op dit moment zo'n 17 miljoen mensen. Tot 2030 blijft de bevolking naar verwachting doorgroeien. Na 2030 is het onzeker of de groei doorzet. Migratie maakt het verschil.

Bevolkingsomvang volgens WLO-scenario's



Bron: CBS; PBL

Bevolkingsomvang Nederland in miljoen inwoners in 1980, 2015 en - volgens WLO-scenario's - in 2030 en 2050.

<sup>16</sup> Zie <http://www.wlo2015.nl/>

<sup>17</sup> <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/demografie>

In 2050 wonen in het scenario Hoog in Nederland 19,2 miljoen mensen. In scenario Laag krimpt de bevolking na 2030. Volgens dat scenario heeft Nederland in 2050 ongeveer een half miljoen minder inwoners dan nu. Als de bevolking groeit, komt dat met name door het migratiesaldo: er komen meer migranten naar Nederland dan dat er mensen ons land verlaten. Meer migranten betekent meer jonge mensen en dus ook dat er meer kinderen worden geboren.

### Geboorte, sterfte en migratie

De bevolkingsgroei wordt enerzijds bepaald door het aantal mensen dat wordt geboren min het aantal dat er sterft (de natuurlijke aanwas). En anderzijds door het aantal immigranten min het aantal emigranten (het migratiesaldo). In het scenario Hoog stijgt het aantal geboorten terwijl het in het scenario Laag daalt. Door de vergrijzing stijgt het aantal overledenen in beide referentiescenario's. De natuurlijke aanwas is sinds het midden van de twintigste eeuw vrijwel altijd positief geweest, maar wordt in het scenario Laag in snel tempo kleiner en over enkele decennia zelfs negatief. In het scenario Hoog daalt de natuurlijke aanwas weliswaar ook, maar blijft toch positief.

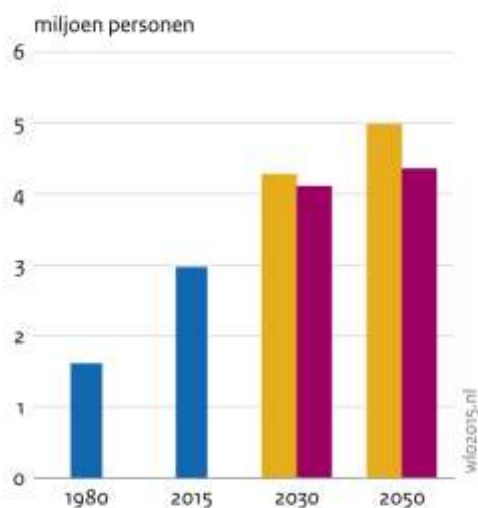
Zowel de immigratie als de emigratie ligt in de toekomst volgens het Hoge scenario hoger dan nu en in het Lage scenario lager dan nu. Het migratiesaldo is in beide scenario's voortdurend positief; vooral in het scenario Hoog komen er meer mensen naar Nederland toe dan er vertrekken. De toekomstige omvang van de Nederlandse bevolking wordt aldus meer bepaald door de buitenlandse migratie dan door het aantal geboorten en sterfte. Zonder de buitenlandse migratie zou de bevolking van Nederland nog amper groeien – zelfs bij scenario Hoog waarin relatief veel kinderen worden geboren. En bij de minder gunstige ontwikkeling volgens het Lage scenario zou de bevolking sterk krimpen.

### Vergrijzing

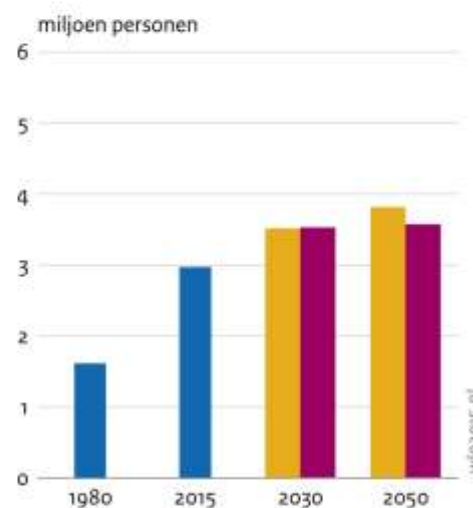
Vergrijzing is een van de belangrijkste demografische ontwikkelingen, zowel in scenario Hoog als Laag. Er komen meer ouderen en ook meer alleenstaanden. Nu nog is één op de zes Nederlanders ouder dan 65 jaar. In 2050 geldt dat voor één op de vier. Dat is een toename van ongeveer 1,5 tot 2 miljoen mensen.

#### Aantal senioren volgens WLO-scenario's

##### 65-plussers



##### AOW'ers



Bron: CBS; PBL

In Nederland was de afgelopen 35 jaar al sprake van een vergrijzing, maar die zet zich tot 2050 in versnelde mate door. Dit komt door de combinatie van het ouder worden van de naoorlogse geboortegolf en een forse stijging van de levensverwachting.

#### Scholieren

Het aantal schoolgaande kinderen nam de afgelopen 35 jaar af, als gevolg van een daling in het aantal geboorten. In het scenario Hoog gaat het aantal kinderen dat naar de basisschool gaat weer licht stijgen, vooral als gevolg van een stijging van het aantal geboorten. Maar in het scenario Laag gaat de daling in de toekomst door. De ontwikkelingen in het aantal scholieren in het voortgezet onderwijs (12-16 jaar) laten ongeveer dezelfde trends zien.

### 3.3. Economische groei tot 2050<sup>18</sup>

De Nederlandse economie lijkt nu veerkrachtig genoeg om op termijn evenwichtig te groeien. De ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit keert dan terug naar waarden van voor de crisis, afhankelijk van variaties in technologische en internationale ontwikkelingen. In scenario Laag groeit de economie met 1% van het bruto binnenlands product per jaar. In scenario Hoog met 2% per jaar. De belangrijkste onzekerheden met betrekking tot economische groei zitten in de groei van de beroepsbevolking en in de mate van technologische vooruitgang. De verhoging van de pensioenleeftijd heeft een positief effect op de potentiële beroepsbevolking. Maar dit is op termijn onvoldoende om de lage bevolkingsgroei en de vergrijzing te compenseren.

#### Internationaal perspectief

De structurele economische groei in Nederland is vrijwel gelijk aan de geraamde groei voor de landen van de Europese Unie (EU-28) en de VS. Wereldwijd ligt de groei een factor twee hoger. Dit komt door de bijdrage van de opkomende economieën.

### 3.4. Regionale ontwikkelingen en verstedelijking<sup>19</sup>

De steden blijven groeien. Het verschil tussen de Randstad en krimpgebieden neemt toe. In scenario Hoog groeit de bevolking in de Randstad anderhalf keer zo hard als de gehele Nederlandse bevolking. Scenario Laag gaat ervan uit dat de trek naar de stad in de toekomst afzwakt.

#### Steden groeien

In het recente verleden was het vooral de Randstad die groeide ten opzichte van de rest van het land. Vanaf 2008 is deze groei versneld. Dit geldt ook voor de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag. De groei van de steden komt niet alleen doordat de trek naar de stad doorzet. Ook is de bevolking er relatief jong en daarom ligt het geboortecijfer dus hoger.

In scenario Hoog zet de concentratie door. De vier grootstedelijke regio's en de Randstad kennen bevolkingsgroei. Buiten de Randstad groeien vooral de stedelijke regio's rondom Groningen en Arnhem/Nijmegen. Opvallend is dat zelfs in dit scenario er krimp plaatsvindt in enkele grensgebieden: de regio's Limburg, Zeeland en Groningen.

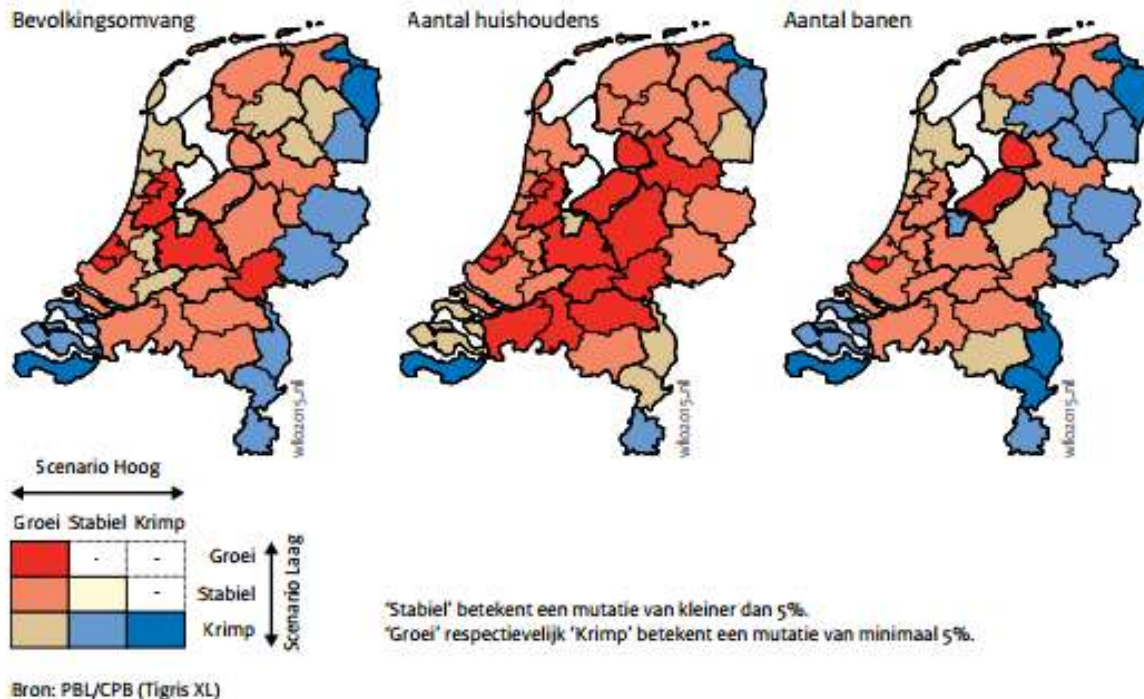
---

<sup>18</sup> <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/macro-economie>

<sup>19</sup> <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/regionale-ontwikkelingen-en-verstedelijking>

In scenario Laag is groei geen vanzelfsprekendheid meer; krimp is in veel gebieden zichtbaar. De bevolking daalt in acht van de twaalf provincies. Zeeland, Limburg en Drenthe krijgen zelfs te maken met een krimp van meer dan 10% tot 2050.

### Verandering van bevolkingsomvang, aantal huishoudens en aantal banen per COROP-gebied volgens WLO-scenario Hoog en Laag, 2012 – 2050



## 3.5. Mobiliteit<sup>20</sup>

Nederlanders leggen steeds meer kilometers af, per auto, trein en fiets. Ook het internationale goederenvervoer neemt toe. Vervoer via de lucht groeit flink, in zowel scenario Hoog als scenario Laag. Deze groei hangt samen met de wereldwijde groei van bevolking en economie.

Vervoer over de weg blijft de grootste categorie binnen het goederenvervoer, maar ook spoorvervoer groeit sterk. De binnenvaart verliest juist marktaandeel. Slimmere belading en grotere voertuigen leiden daarnaast tot minder groei van het vrachtverkeer op de weg.

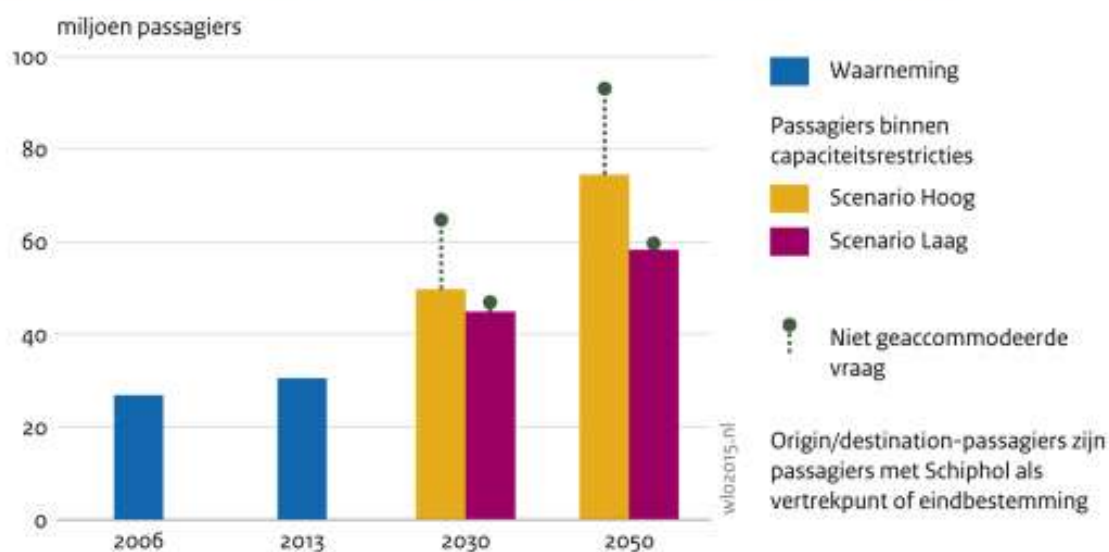
### Luchtvaart groeit flink

De passagiersvraag groeit met gemiddeld ruim 2% per jaar in het scenario Laag en met ruim 3% per jaar in het scenario Hoog.

De ontwikkeling van de luchtvaart hangt direct samen met de ontwikkeling van de bevolking: hoe meer mensen, hoe meer luchtreizigers. Niet alleen de Nederlandse bevolkingsontwikkeling is van belang, maar vooral ook de wereldwijde bevolkingsontwikkeling. Wereldwijde economische groei betekent ook dat de inkomens van mensen toenemen, waardoor zij meer gaan vliegen. Internationaal beleid moet als gegeven worden beschouwd en vormt daardoor een drijvende kracht binnen de WLO toekomstscenario's. Voor de luchtvaart zijn hierbij met name het internationale klimaat- en energiebeleid, het Europese transportbeleid en de internationale luchtvaartafspraken van belang.

<sup>20</sup> <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/mobiliteit>

## Aantal origin/destination-passagiers op Schiphol volgens WLO-scenario's



Bron: CPB/PBL; Eurostat

De grafiek toont het aantal passagiers dat vanuit Nederland vertrekt of Nederland als bestemming heeft. Daarnaast zijn er nog passagiers die een overstap maken op Schiphol. De niet op Schiphol geacommodeerde vraag zal moeten worden opgenomen door de luchthavens van Lelystad, Rotterdam en Eindhoven.

### 3.6. Klimaat en energie<sup>21</sup>

In scenario Hoog gaan de onderzoekers van het PBL en CPB uit van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 65% ten opzichte van 1990. Ze baseren zich daarbij op bestaande toezeggingen van landen om hun broeikasgassen te verminderen. In scenario Laag gaan ze uit van een vermindering van 45%. Dit vanwege een minder effectief klimaatbeleid. In scenario Hoog komt de opwarming van de aarde op de lange termijn uit op 2,5 tot 3°C. In scenario Laag is de opwarming 3,5 tot 4°C. In Kopenhagen is in 2009 afgesproken de opwarming van de aarde te beperken tot 2°C ten opzichte van 1850. De toezeggingen bij alle klimaatonderhandelingen zijn echter onvoldoende voor dat 2°C doel.

Brandstofprijzen en het terugdringen van de CO<sub>2</sub> uitstoot en de opslag van CO<sub>2</sub> beïnvloeden in belangrijke mate de klimaatscenario's.

<sup>21</sup> <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/klimaat-en-energie>

### 3.7. Samenvatting

Uit de WLO scenario's kunnen een aantal voor de watersport relevante conclusies worden getrokken:

- De bevolking groeit nog een beetje. Hogere of lagere uitkomsten ontstaan door migratie.
- De bevolking vergrijst en dat zet zich in versnelde mate door tot 2050
- Het aantal geboorten is stabiel, relevant voor scholen (en zeilscholen)
- In scenario Laag groeit de economie met 1% per jaar, in scenario Hoog met 2%.
- De bevolkingsgroei in de grote steden, met name de Randstad zet door
- De luchtvaart groeit veel sneller dan de economie
- Het kost moeite om klimaatafspraken of doelstellingen te halen.

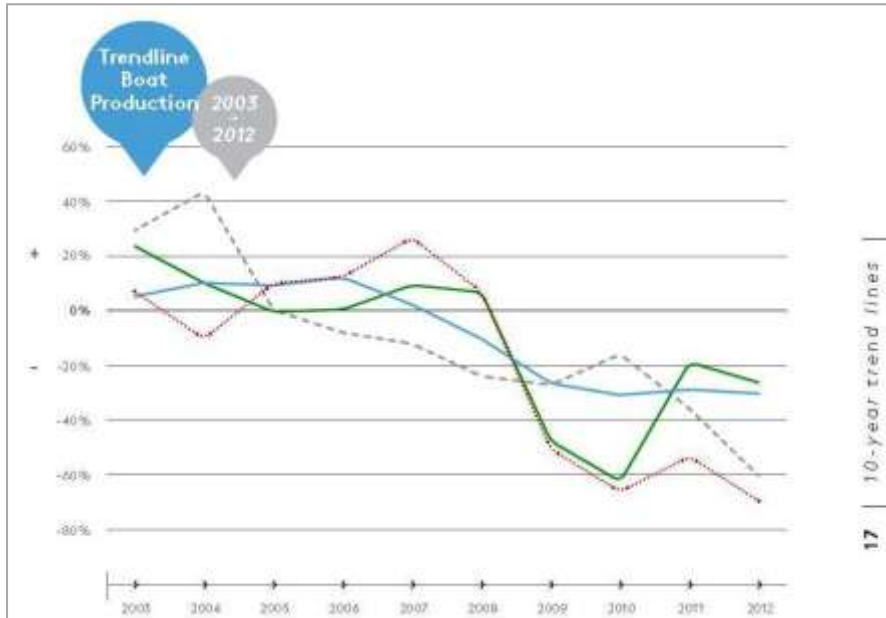
Over de gevolgen voor recreatie en toerisme wordt in de scenario's niets gezegd, daarom werd voornamelijk uitgegaan van een groei van de watersport van 1% per jaar, parallel aan de verwachte ontwikkeling van de economie. Migratie, vergrijzing, uiteraard de economie, maar ook het halen van klimaatdoelstellingen heeft invloed op de watersport. De watersport en zeker het zeilen is een milieuvriendelijke activiteit waarbij gebruik gemaakt wordt van de wind. De opkomst van het elektrisch varen heeft ook met de klimaatdoelstellingen (en fijnstof) te maken. O.a. Europese afspraken over het beperken van de CO<sub>2</sub> uitstoot dwingt de overheid om windmolenparken te plaatsen in en rondom recreatiegebieden zoals het IJsselmeergebied, langs de Zeeuwse kust en de Noordzeekust. De kwaliteit van het landschap verandert daardoor. Het heeft invloed op de ruimte en weidsheid, op het kunnen ervaren van licht en duisternis. Dat zijn voor (de huidige) watersporters in combinatie met het beleven van de natuur kernkwaliteiten. Die kernkwaliteiten staan onder druk.

## 4. Scenario's voor de watersport

Gevraagd werd naar scenario's voor de watersport in 2030, 2040 en 2050. Achtergrond van de vraag zijn de toekomst en afmetingen van bruggen en sluisen, primair op de hoofdvaarroutes, maar daar waar recreatievaart deze routes kruist, zijn andere ontwikkelingen of verwachtingen ook van belang. Zoals uit voorgaande hoofdstukken blijkt heeft de vergrijzing en de mogelijke gevolgen daarvan de grootste effecten op de scenario's. Om de effecten daarvan beter in te kunnen schatten, hebben nog een aantal interviews plaatsgevonden.

### 4.1. De verkoop van nieuwe boten

Er zijn geen gegevens over het aantal nieuw verkochte recreatievaartuigen in Nederland. Eurostat<sup>22</sup> en ICOMIA<sup>23</sup> geven cijfers over aantallen geïmporteerde en geëxporteerde boten, maar daaruit valt niet op te maken hoeveel nieuwe boten per jaar in Nederland worden afgeleverd in de categorie die nu voor dit onderzoek relevant is. Omdat Nederland, behalve voor de snelle watersport, geen verplichte bootregistratie kent, kan ook niet worden aangetoond hoeveel boten er per jaar bijkomen of afgaan. Niet alleen nieuwe boten moeten dan worden geregistreerd. Boten die worden gesloopt of worden verkocht, moeten net als in de auto-industrie worden afgemeld of na verkoop door de nieuwe eigenaar weer worden aangemeld. Het is een kostbaar proces, waar tot nu toe geen politiek draagvlak voor kon worden gevonden. Zelfs de registratie van snelle motorboten door de RDW kent problemen omdat na verkoop of sloop oude nummers niet altijd worden afgemeld. Zolang er geen verplichte registratie is, kunnen alleen tellingen worden verricht in jachthavens om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het aantal boten in Nederland.



ICOMIA en HISWA Vereniging doen wel onderzoek naar trends en ontwikkelingen bij hun leden, maar cijfers over het aantal geproduceerde boten per land zijn schaars. De grafiek die ICOMIA in haar Statistisch Jaarboek publiceert, geeft wel een indicatie van hetgeen zich in de sector afspeelt.

Met HISWA Vereniging<sup>24</sup> is een schatting gemaakt van het aantal door importeurs en jachtwerven afgeleverde nieuwe boten die een ligplaats krijgen in het water in een van de Nederlandse jachthavens of bij (vakantie)woningen met een eigen ligplaats. Het gaat dan om (kajuit)zeilboten, (kajuit)motorboten en open boten zoals sloepen. Het aantal wordt geschat op 1.200 per jaar, waarvan

<sup>22</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/>

<sup>23</sup> [www.icomia.org](http://www.icomia.org)

<sup>24</sup> Interview Jeroen van den Heuvel en Michael Steenhof, HISWA Vereniging, 21 juni 2016

naar schatting ¼ terecht komt bij woningen (m.n. sloepen en kleinere motorboten, geschikt voor dagtochten). De 1.200 boten bestaan uit ca. 500 sloepen, ca. 600 (kajuit)motorboten en ca. 100 geïmporteerde of in Nederland gebouwde (kajuit)zeiljachten.

## 4.2. De verkoop van gebruikte boten

Om inzicht te krijgen in de verkoop van gebruikte boten in Nederland is contact opgenomen met Ties van Os van de Nederlandse Bond van Makelaars in Schepen (NBMS) en Mattijs van Baalen van Jachtmakelaardij de Valk.

Per jaar worden op dit moment naar schatting door beëdigde jachtmakelaars, bemiddelaars en particulieren ruim 2.000 gebruikte boten verkocht die in Nederland blijven en na verkoop terecht komen in een jachthaven of bij een (vakantie)woning. Er worden daarnaast per jaar ca. 650 boten naar het buitenland verkocht en ca. 50 gebruikte boten geïmporteerd door particulieren rechtstreeks of via een buitenlandse makelaar.

De markt internationaliseert door het internet. De makelaars verkopen gemiddeld 40% van de boten aan buitenlanders. 25 – 30% verdwijnt daadwerkelijk naar het buitenland, de overige buitenlanders kiezen een ligplaats in Nederland of lagen hier al en blijven. 15% van de ligplaatshouders in Nederland komt uit het buitenland, met name Duitsland (11,6%). Nederlandse boten zijn geliefd bij buitenlanders omdat ze over het algemeen goed onderhouden zijn en vaak op zoet water hebben gelegen hetgeen de kwaliteit bevordert. Verder staan Nederlanders als betrouwbaar bekend en dat helpt in de internationale botenhandel. Het internet biedt de mogelijkheid een groot deel van het internationale aanbod met elkaar te vergelijken. De Nederlandse verkoopprijzen zijn concurrerend.

Bijna 75% van de naar schatting 197.500 boten met een ligplaats in het water zijn in het bezit van mensen die ouder zijn dan 50 jaar. In 2050 zijn deze mensen allemaal ouder dan 80 en hoogstwaarschijnlijk gestopt met varen. Al hun boten, dat zijn dus ca. 150.000, zullen in de komende 35 jaar worden verkocht of gesloopt. Omdat er weinig nieuwe boten worden afgeleverd, daalt ook het aanbod aan recente gebruikte boten. Theoretisch kan dat een stabiliserende werking hebben op de prijs van de boten die overblijven, mits in goede staat. Door de vergrijzing, demografische ontwikkelingen en veranderend vakantiedrag krimpt de vraag terwijl het aanbod toe zal nemen.

## 4.3. 'End of life' boten

In 2014 heeft Waterrecreatie Advies onderzoek gedaan naar 'end of life' boten, boten die gesloopt worden omdat de gebruikswaarde, de economische waarde en/of de emotionele waarde negatief is<sup>25</sup>. Uit onderzoek bleek dat van de 154.000 boten in de Nederlandse jachthavens naar verwachting 3.000 in de komende 5 jaar zouden moeten worden gesloopt. Daarbij kwamen nog ca. 2.000 boten die nu in sloten, kanalen en bij (vakantie)woningen in het water liggen. Omdat de polyester boten die sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw in grote aantallen werden geproduceerd ook hun technische levensduur op enig moment zullen bereiken, zal het aanbod aan te slopen of te demonteren boten toenemen. Daarvoor moet de infrastructuur wel op orde zijn. Op dit moment zijn de mogelijkheden om polyesterafval op een duurzame manier te recyclen en geschikt te maken voor hergebruik, beperkt. De verwerking van polyester kost geld. Daardoor ontstaat een afwachtende houding en nemen de problemen rond achtergelaten (wees)boten toe. Een echte oplossing is nog niet in zicht, hetgeen mede te maken heeft met regelgeving die aangepast zal moeten worden.

---

<sup>25</sup> Aantal 'end of life' boten in Nederland en potentiële afvalstromen, Waterrecreatie Advies, januari 2015



## 4.4. Scenario's

De watersport is aan het veranderen, er vindt een verschuiving plaats van meerdaagse tochten naar dagtochten. Dat verklaart ook de populariteit van sloepen, de verkoopcijfers van snellere open- en kajuitmotorboten (import) en de opleving van dagzeilers. De bestaande vloot die voor een belangrijk deel gebouwd is in de groeiperiode van de watersport tussen 1965 en 1990 zal op enig moment aan het eind van zijn levensduur komen. De betere en mooie exemplaren worden opgeknapt en op dit moment al voor een deel naar het buitenland verkocht. Als de vergrijzende watersporter stopt met varen ontstaan 3 mogelijkheden: de boot wordt verkocht en blijft in Nederland, de boot wordt naar het buitenland verkocht of de boot wordt gesloopt. Er is nog een vierde mogelijkheid: de boot is onverkoopbaar, er is geen belangstelling, de kinderen willen hem ook niet. Het liggeld wordt nog een aantal jaren betaald en de staat van onderhoud gaat achteruit. Uiteindelijk zullen ook deze boten door iemand overgenomen worden of worden gesloopt. Er is dus eigenlijk sprake van een mix met maar 3 variabelen. De mix wordt beïnvloed door marktomstandigheden binnen de watersportsector, het vakantiegedrag en manier waarop mensen in de toekomst hun vrije tijd besteden, nationaal en internationaal. Verder uiteraard met de omstandigheden zoals geschetst in de 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO, zie hoofdstuk 3)

Om meer grip te krijgen op de toekomst is een tabel gemaakt waarin de effecten van de vergrijzing in tijd worden uitgezet. Als nu ca. 75% van de boten in het bezit is van mensen die ouder zijn dan 50 jaar, dan moeten die boten een keer worden verkocht, simpelweg omdat men komt te overlijden of te oud wordt om te varen, omdat men het niet meer kan of niet meer wil. We zijn er in deze benadering van uitgegaan dat mensen op 80-jarige leeftijd gestopt zijn en de boot verkocht is of verkocht zou moeten zijn. Weggeven aan de kinderen als die belangstelling hebben, kan natuurlijk ook. Navolgende tabel geeft aan hoe de generatie huidige bootbezitters verder verschuift.

Leeftijd bootbezitters	Geboren tussen	Leeftijdmix bootbezitters		Aantal boten in 2015	Generaties die stoppen met varen			
		2002	2015		2015 - 2025	2025 - 2035	2035 - 2045	2045 - 2055
jonger dan 30	1985 - 1995	4%	2%	3.950				
30 - 40 jaar	1975 - 1985	11%	5%	9.875				
40 - 50 jaar	1965 - 1975	21%	18%	35.550				stopt
50 - 60 jaar	1955 - 1965	40%	30%	59.250			stopt	
60-70 jaar	1945 - 1955	16%	30%	59.250		stopt		
70 - 80 jaar	1935 - 1945	8%	15%	29.625	stopt			
ouder 80		0%	0%	0				
		100%	100%	197.500				

Uit de tabel blijkt dat in de komende decennia flinke aantallen boten van eigenaar zullen wisselen. Ze worden via een makelaar, bemiddelaar of particulier aan een andere belangstellende verkocht of overgedragen. Een deel gaat naar het buitenland en een deel wordt gesloopt (gedemonteerd en gerecycled).

Navolgend een tabel met een toekomstscenario op basis van eerder onderzoek, trends en interviews.

	2015	2015 - 2020	2020 - 2025	2025 - 2030	2030 - 2035	2035 - 2040	2040 - 2045	2045 - 2050	2050 - 2055
Aantal boten in het water	197.500	195.500	188.400	177.200	169.200	162.200	155.700	150.200	145.200

Verkoop nieuw per jaar	1.200	6.000	6.000	6.500	6.500	7.000	7.000	7.500	7.500
Export naar buitenland	600	-3.000	-3.500	-4.000	-4.500	-5.000	-5.500	-6.000	-6.500
Sloop	500	-5.000	-9.600	-13.700	-10.000	-9.000	-8.000	-7.000	-6.000
<b>Per saldo</b>		<b>-2.000</b>	<b>-7.100</b>	<b>-11.200</b>	<b>-8.000</b>	<b>-7.000</b>	<b>-6.500</b>	<b>-5.500</b>	<b>-5.000</b>

<b>Verkoop gebruikte schepen</b>	2.150	10.000	11.000	12.000	13.000	14.000	15.000	16.000	17.000
----------------------------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

#### Verkoop nieuw:

Niet iedereen wil een oude boot, dus er zullen ook nieuwe boten verkocht worden. Voor een deel omdat de oude boten niet aan de wensen van- of het gebruik door nieuwe generaties booteigenaren voldoen. De opkomst van de sloepen in Nederland is een mooi voorbeeld hoe producten kunnen innoveren en een hele nieuwe markt ontstaat. Op dit moment lijkt de 'houseboat' in opkomst, "woningen" met het comfort dat men thuis heeft waarmee men ook kan varen. Op zeilgebied is de opkomst van de catamaran vergelijkbaar, de snelheid ligt hoger dan bij veel traditionele kielzeiljachten. Er zal altijd geïnnoveerd worden, dankzij de lange watersporttraditie is Nederland daar ook goed in.

Ondanks het feit dat jongeren moeilijk een boot kopen en de verkoop van nieuwe boten al jaren stagneert, verwachten wij een voorzichtige toename van de verkoop. Deels een inhaalslag omdat de economie beter wordt, maar ook om door het veranderend gedrag vraag zal ontstaan naar boottypen die tegemoet komen aan het veranderend gebruik. De babyboom generatie is ook kapitaalkrchtig. Op welke wijze de boten worden geëxploiteerd, via verhuur, gedeeld eigenaarschap, lease, koop of anderszinds is een variabele.

#### Export naar het buitenland

De export naar het buitenland zal toenemen omdat de hele markt internationaliseert dankzij internet en in opkomende markten niet alleen behoefte bestaat aan nieuwe schepen, maar ook aan betaalbare gebruikte schepen. Bij gebrek aan kopers in Nederland zullen meer schepen geëxporteerd worden. Bij de export gaat het vooral om behoorlijk onderhouden courante schepen, uiteraard voor een scherpe prijs, maar ook kwalitatief mindere schepen verdwijnen nu al als "opknapper" naar bijvoorbeeld Tsjechië en voormalige Oostbloklanden. Aanbod, prijs en kwaliteit van bekende typen schepen zijn internationaal goed vergelijkbaar. De kopersmarkt wordt (gelukkig) veel groter.

#### Sloop

Er zijn in Nederland veel boten en ook heel veel lelijke boten die met veel enthousiasme in de jaren 70 en 80 zijn gebouwd, maar nooit meer verkocht zullen worden. Ze liggen nu ongebruikt te verpieteren in jachthavens en in sloten en kanalen. Wij zijn het in de watersport niet gewend, maar er zullen boten gesloopt en opgeruimd moeten worden. De infrastructuur daarvoor ontbreekt en dat resulteert in aantasting van de omgevingskwaliteit en weesboten als het probleem verder verergert. De wal keert het schip en in de komende decennia zullen flink wat boten opgeruimd moeten worden. Het aanbod van dergelijke boten zal in de komende jaren toenemen.

### Verkoop gebruikte schepen

Alle hiervoor genoemde effecten beïnvloeden elkaar. Het aanbod aan schepen dat op de markt komt is fors en de vraag staat onder druk, niet alleen in Nederland. Er ontstaat dus ook een kopersmarkt. De scenario's uit de 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) spelen een rol, maar zeker ook de internationale toeristische markt. Hoe veilig is het om het buitenland vakantie te vieren, prijst de watersport in het buitenland zich uit de markt, is vakantie in eigen land weer een financieel aantrekkelijk alternatief, wordt de vrijheid om een dag of een weekend een tochtje met een boot te maken weer een aantrekkelijke variant op een gehaast bestaan in de Randstad?

Aan het toervaartnet wordt nog gewerkt en de voor dagtochten geschikte routes krijgen meer aandacht. De mogelijkheden om in Nederland te varen zijn uniek, zeker onderscheidend ten opzichte van onze directe buurlanden. Maar het gaat verder. Als de watersport opschuift naar het oosten (zie hoofdstuk 2.4.), dan komt Nederland als watersportland voor veel Europeanen dichterbij. Dat Chinezen Giethoorn overspoelen is een mooi voorbeeld hoe een dorp, maar ook een land "verkocht" kan worden. Fryslân als 'Amsterdam Lake District', Nederland als 'de watersportbestemming in Europa'; goed bereikbaar, sfeervol, veilig én een aantrekkelijk aanbod aan cultuur. Een uitzonderlijke bestemming.

Het varen met een sloep of een motorboot is snel te leren. Wat onderricht door de verhuurder is meestal voldoende. Een Vaarbewijs voor boten tot 15 meter lengte die minder snel varen dan 20 km/uur is in Nederland (nog) niet verplicht. "De drempel" om het te proberen is dus laag, dat biedt kansen.



De campagne 'Welkom op het Water' richt zich primair op Nederlanders die de watersport nog niet hebben ontdekt. Dat zijn er nog heel veel. Een nuttig en belangrijk initiatief.

Het verkopen van zeiljachten in China is 'een uitdaging'. Als grafisch ontwerpers hun gang mogen gaan ontstaan soms hilarische prenten. Het zal weinig mensen in China opvallen dat er iets niet klopt.



Cultuurverschillen moeten worden overbrugd. Het is nodig en het biedt kansen voor de Nederlandse maritieme industrie. De makelaars, bemiddelaars en particulieren die in de komende decennia voor eerder geschetst saldo aan boten een nieuwe eigenaar moeten zoeken zullen hun blik moeten verbreden.

## 4.5. Resultaat ten behoeve van NMCA

Rijkswaterstaat heeft gevraagd naar een prognose van de recreatievaart i.v.m. een op te stellen nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) van de sluisen in de routes die relevant zijn voor het goederenvervoer. Gevraagd is naar een hoog en een laag scenario voor de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Uitgangspunt is de situatie in 2014. Er moet rekening worden gehouden met de scenario's uit de WLO die ook door de overheid worden gehanteerd bij het maken van beleid. Navolgend een samenvatting van die uitgangspunten<sup>26</sup>.

Onzekerheid	Hoog	Laag
<b>Aannames volgend uit andere thema's</b>		
<b>Demografie</b>	groei	eerst nog bescheiden groei, daarna krimp
<b>Economie</b>	relatief sterke groei wereldeconomie en internationale handel behoud concurrentiepositie Nederlandse zee-/luchthavens grote dienstensector	relatief beperkte groei wereldeconomie en internationale handel behoud concurrentiepositie Nederlandse zee-/luchthavens kleine dienstensector
<b>Ruimte</b>	voortzetting trend tot concentratie in de Randstad en enkele grote steden	afzwakking concentratietrend (beperkte concentratie)
<b>Klimaatbeleid</b>	substantieel: forse aanscherping emissie-eisen CO <sub>2</sub>	beperkt: matige aanscherping emissie-eisen CO <sub>2</sub>
<b>Aannames specifiek voor de het thema <i>mobiliteit</i></b>		
<b>Gedrag consumenten</b>	geen fundamentele attitudeverandering ten aanzien van modaliteiten trendmatige ontwikkeling thuiswerken	geen fundamentele attitudeverandering ten aanzien van modaliteiten bescheiden ontwikkeling thuiswerken
<b>Technologie</b>	snelle ontwikkeling nog geen substantiële rol voor automatische voertuigen verdere groei rol elektrische fiets	trage ontwikkeling nog geen substantiële rol voor automatische voertuigen verdere groei rol elektrische fiets
<b>Olieprijs</b>	laag	hoog
<b>Nederlands beleid</b>	minimaal gedifferentieerd trendmatig beleid MIRT-pakket tot 2030 wordt gerealiseerd behoud OV-studentenkaart	minimaal gedifferentieerd trendmatig beleid MIRT-pakket tot 2030 wordt gerealiseerd behoud OV-studentenkaart

Het achtergronddocument van het CPB / PBL over de Binnenlandse Personenmobiliteit geeft vervolgens de resultaten voor de scenario's Hoog en Laag van een aantal belangrijke maatschappelijke onderwerpen:

<sup>26</sup> Bron: Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, Achtergronddocument Binnenlandse Personenmobiliteit, CPB / PBL (2015)

## Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving (WLO)

CPB/PBL index 2010 = 100	nu	Referentie	Laag		Hoog	
		2010	2030	2050	2030	2050
<b>Algemeen</b>						
Bevolking [miljoen]	16,8	100	102	98	109	116
Werkzame beroepsbevolking	7,5	100	100	97	109	114
Aantal auto's [miljoen]	7,7	100	106	110	118	134
Aantal leaseauto's	859.000	100	103	97	112	116
Aantal vliegtuigpassagiers [miljoen]	52,6	100	175	236	197	298
Aantal huishoudens [miljoen]	7,5	100	107	104	118	126
Ontwikkeling netto besteedbaar inkomen		100	111	139	120	165
<b>Leeftijd hoofd huishouden [%]</b>						
< 35 jaar	20	100	95	90	110	105
35 - 64 jaar	55	100	87	82	84	80
65 - 79 jaar	18	100	128	122	122	111
> 79 jaar	7	100	143	214	143	229
<b>Economie [%]</b>						
Lage inkomens (max. € 20.000)	27	100	78	41	59	22
Middeninkomens (€ 20.000 - 45.000)	49	100	96	76	94	49
Hoge inkomens (€ 45.000 - 60.000)	14	100	121	179	129	179
Zeer hoge inkomens (> € 60.000)	11	100	136	255	173	409
<b>Werkgelegenheid [miljoen]</b>						
Landbouw	0,2	100	89	75	91	77
Industrie	1,5	100	90	75	97	86
Detailhandel	0,7	100	100	96	110	114
Overige dienstverlening	5,6	100	103	102	113	123
Banen totaal	8,1	100	100	96	109	114
Zelfstandigen	0,7	100	100	96	109	114

Bron: Achtergronddocument Binnenlandse Personenmobiliteit, bewerkt door Waterrecreatie Advies

Met het Platform jachthavens IJsselmeergebied en Waddenzee<sup>27</sup> is o.a. over bovenstaande tabel gediscussieerd. Het aantal 65-plussers neemt toe. Dat betekent dat men zich voorlopig geen grote zorgen maakt. Die categorie is opgegroeid met watersport en blijft varen tot het fysiek niet meer wil. Voor de toekomst is de procentuele daling van de doelgroep 35 – 65 jaar in combinatie met de verandering van de samenstelling van de bevolking en de dalende belangstelling onder jongeren om een boot te kopen, zorgelijk. Huishoudens van 35 tot 65 jaar waren traditioneel de kopers van een boot. Die groep krimpt.

Het is belangrijk dat er meer en betere cijfers komen over wat zich in de sector afspeelt (behalve cijfers van de havens ook cijfers van werven, importeurs, jachtmakelaars, toeleveranciers en bijvoorbeeld verzekeringsbedrijven). Binnen de looptijd van deze opdracht zijn een aantal van de aanvullend door het Platform gestelde vragen zo goed mogelijk beantwoord of geschat. Een behoudend scenario voor de watersport zou uit kunnen gaan van de getallen die het WLO schetst voor de doelgroep waar de waterport op drijft, de groep van 35 – 65 jaar. Uitgangspunt kan ook zijn het aantal boten in 2030, 2040 en 2050 (tabel hoofdstuk 4.2.).

<sup>27</sup> Deelnemers ruim 30 jachthavens met meer dan 40% van de ligplaatsen in het gebied

### Index op basis aantal boten

2015	2015-2025	2025 - 2035	2035 - 2045	2045 - 2055
100	97	88	80	75

### Scenario's

2015	2020		2030		2040		2050	
	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag	Hoog	Laag
100	107	87	96	79	89	72	82	67

Bovenstaande scenario's Hoog en Laag zijn gebaseerd op het verwachte aantal boten met een afwijking van 10% naar boven of beneden. Verschillen kunnen ontstaan door:

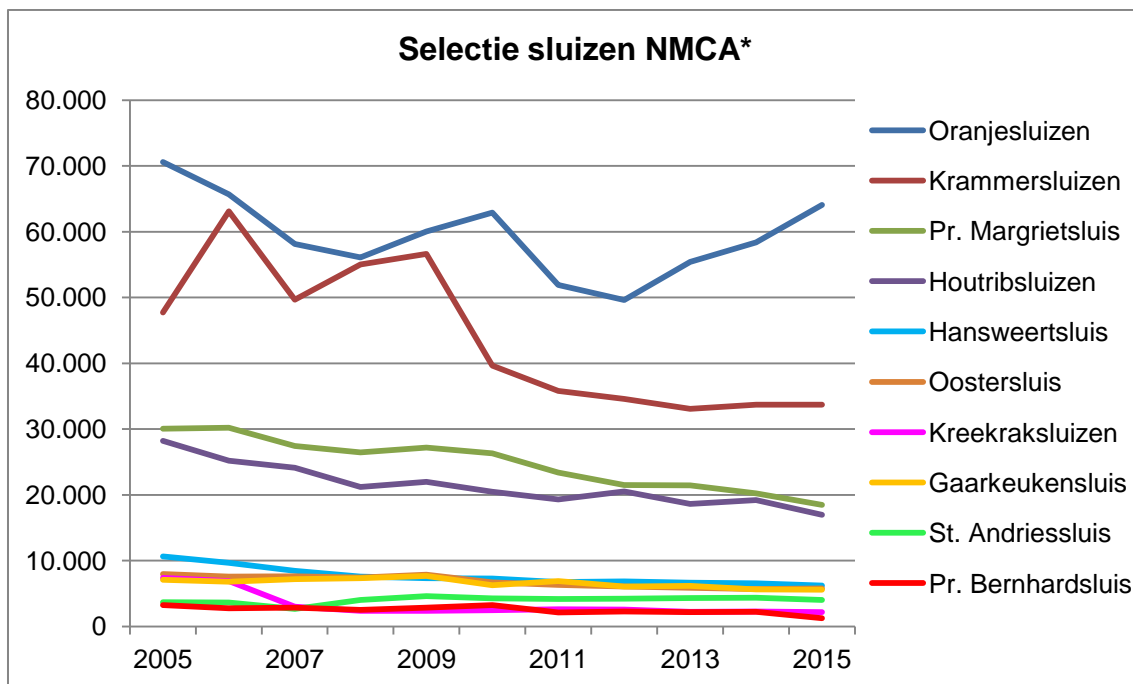
#### Scenario Hoog

- o Meer aandacht voor dagtochten (routes, "rondjes varen", passantenplekken in de stad, voorzieningen om te overnachten, betere faciliteiten jachthavens)
- o Betere verhuurmogelijkheden (gedeeld eigenaarschap, huurkoop, etc.)
- o Toename verkoop (betere financieringsmogelijkheden, vertrouwen in de economie)
- o Veiligheid voor toeristen wordt (internationaal) belangrijker
- o Traditionele gebieden rond de Middellandse zee worden te duur
- o Meer en betere nationale en internationale promotie
- o Vraag naar boten en het varen in Nederland neemt toe omdat de prijs laag / concurrerend is
- o Varen wordt eenvoudiger door technologische ontwikkelingen, drempelverlagend
- o Opleving korte vakanties met een boot, betaalbaar en meer mogelijkheden dan verwacht
- o Relaties tussen het water en de mogelijkheden in het achterland worden versterkt
- o Boot krijgt meer waardering als middel om natuur te beleven
- o Betere samenwerking tussen partijen
- o Toerisme en watersport komen hoger op de politieke agenda (een eigen staatssecretaris?)

#### Scenario Laag

- o Jeugd is niet te overtuigen, willen niet en/of kunnen het niet betalen, problemen financiering
- o Aanbod / kwaliteit zeil- en motorboten voldoet niet aan de vraag van jongere generaties
- o Investerings in toervaartnet worden geschrapt, achteruitgang kwaliteit toervaartnet (bevaarbaarheid en doorvaarbaarheid, bediening bruggen en sluizen)
- o Netwerk voor dagtochten krijgt onvoldoende aandacht / politieke belangstelling
- o Onzekerheid over het weer in Nederland. 'Mooi weer garantie' op internationale (goedkope) vliegbestemmingen wordt belangrijker
- o Prijzen in het buitenland zakken ook, vergrijzing is een internationaal probleem, Nederland onvoldoende onderscheidend
- o Onverkoopbare boten blijven in jachthavens en op de wal liggen, negatief imago watersport
- o Probleem waterplanten onoplosbaar
- o Te weinig financiële buffer om gevraagde kwaliteit te leveren, exploitatie onder druk

De NMCA gaat over de sluizen in de routes die relevant zijn voor de beroepsvaart. Dit zijn de belangrijkste doorgaande routes, waaronder de "staande mastroute". Veel recreatieroutes kruisen genoemde hoofdvaarwegen. Navolgend een grafiek van de sluizen in de hoofdvaarwegen (passages recreatievaart). Het beeld wijkt niet af. Amsterdam is een uitzondering, verder is de trend herkenbaar en levert het geen aanleiding de hiervoor geschetste scenario's bij te stellen.



\* NMCA = nationale markt- en capaciteitsanalyse

Voor een kaart met alle hoofdvaarroutes relevant voor de NMCA, zie bijlage bij deze rapportage

## 5. Conclusie

Voor het bepalen van gevraagde scenario's is gebruik gemaakt van beschikbare onderzoeken en te hanteren uitgangspunten. Kennisleemtes zijn, voor zo ver mogelijk binnen de voor deze opdracht beschikbare tijd ingevuld.

De concept eindrapportage is voor commentaar voorgelegd aan een aantal geïnterviewden en insiders. Reacties waren eensluidend: "Het is wat het is", "food for thoughts", "stof tot nadenken". De gevolgen van de vergrijzing, verandering van het vaargedrag en demografische ontwikkelingen zijn confronterend. Het openbaar worden van het rapport zal tot de nodige discussies leiden. Die discussies zijn nodig om de scenario's verder aan te scherpen of om te buigen.

### Epiloog

In de 2<sup>e</sup> druk van de Winkler Prins encyclopedie van 1885 wordt een bijzonder beeld geschetst van de pleziervaart in Amsterdam (en Friesland). Voorspellers hebben niet altijd gelijk.





