



Monitoring Watersport op de Waddenzee

Resultaten 1998-2000

December 2001

Stuurgroep Waddenprovincies

Colofon

Tekst : Meile Tamminga (Provincie Fryslân)
Fokke Wagenaar (Stuurgroep
Waddenprovincies)

Kaarten : Rintje Hellingwerf (Provincie Fryslân)

Grafieken : Antonia Veldhuis (Provincie Fryslân)

Foto omslag : Winfried Walta

Druk : Huisdrukkerij Provincie Fryslân



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Sluispassages	6
Inleiding	6
Ontwikkeling 1982-2000	6
Ontwikkeling per sluis	7
Omvang recreatievloot op de Waddenzee	9
Samenstelling van de vloot	11
Seizoenspreiding	12
Nationaliteit	13
3. Jachthavens	14
Inleiding	14
Ontwikkeling ligplaatsen 1997-2001	14
Uitbreidingsplannen	16
Jachthavenbezoek recreatievaart	17
Jachthavenbezoek chartervaart	18
4. Waarnemingen vanuit de lucht	19
Inleiding	19
Opzet van het onderzoek	19
Resultaten	20
Verspreiding	21
Verspreiding naar boottype	22
Ankerende en droogvallende recreatievaartuigen	23
5. Zeesportvisserij	25
6. Wadlopen	26

Bijlagen

1. Sluispassages per sluis 1982-2000
2. Sluispassages per sluis en per boottype, 1998-2000
3. Sluispassages naar vaarrichting, 1998-2000
4. Sluispassages per week en per sluis, 1998-2000
5. Sluispassages naar nationaliteit, 1995-2000
6. Jachthavens: aantal passanten recreatievaart, 1990-2000
7. Jachthavens: aantal bezoeken chartervaart 1990-2000
8. Aantal ligplaatsen per jachthaven, 2001



1. Inleiding

In samenwerking met de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland hebben de ministeries van LNV en EZ een onderzoeksprogramma opgesteld voor het Recreatieonderzoek Kustwateren. Men had behoefte aan kennis over de ontwikkelingen in de recreatieve sector en de effecten daarvan op de natuurwaarden vooral in kustwateren met de hoofdfunctie natuur. Het onderzoeksprogramma bestaat uit diverse deelprojecten. De Stuurgroep Waddenprovincies heeft de uitvoering van een van deze deelprojecten op zich genomen en wel het monitoren van de watersport op de Waddenzee. Deze taak is uitbesteed aan de afdeling Ondersteuning van de provincie Fryslân. De vorige rapportage verscheen in 1998 en had betrekking op 1996 en 1997. Onderliggende rapportage doet verslag over de ontwikkelingen in de jaren 1998-2000. Een deel van deze resultaten is tussentijds reeds gepubliceerd in het Jaarboek Waddenzee dat jaarlijks door Rijkswaterstaat wordt uitgebracht.

De twee belangrijkste indicatoren om de ontwikkeling van de watersport op de Waddenzee te volgen zijn de sluisstellingen en de registratie van het jachthavenbezoek.

Hoofdstuk 2 gaat over de sluisstellingen. Bij de meeste sluisen die toegang geven tot de Waddenzee wordt gebruik gemaakt van een geautomatiseerd registratiesysteem. De gegevens van deze registratie vormen de bron voor deze rapportage.

In hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen bij de jachthavens in en rondom de Waddenzee beschreven: het bezoek aan de jachthavens in de Waddenzee is in beeld gebracht en er wordt een overzicht gegeven van de verspreiding van de recreatievloot over de Waddenzee aan de hand van tellingen vanuit de lucht, die eens per vijf jaar plaatsvinden.

In 2000 zijn de nieuwe luchttellingen gehouden. De resultaten hiervan staan in hoofdstuk 4. Ter aanvulling op de pleziervaart in de Waddenzee bevatten hoofdstuk 5 en 6 tenslotte de ontwikkelingen bij de zeesportvisserij en het wadlopen.



2. Sluispassages

Inleiding

Om vanaf de Nederlandse binnenwateren toegang te krijgen tot de Waddenzee moeten vaartuigen altijd een sluis passeren. De enige andere toegang is buitenom via de Noordzee of de Duitse Waddenzee. Er zijn acht plaatsen langs de kust van de Waddenzee waar via een sluis het bevaarbare binnenwater met de Waddenzee verbonden is. Deze sluisen bevinden zich in Den Helder, Den Oever, Kornwerderzand, Harlingen, Lauwersoog, Delfzijl, Termunterzijl en Nieuw Statenzijl. Bij de eerste zes genoemde sluisen registreren de sluiswachters met behulp van een geautomatiseerd systeem van alle geschutte vaartuigen aantal, vaarrichting (Wad op of Wad af) en type vaartuig. De sluisstellingen van deze zes sluisen vormen de basis voor dit hoofdstuk. De gegevens van Termunterzijl en Nieuw Statenzijl zijn niet in deze cijfers verwerkt. Het aantal vaartuigen dat deze sluisen passeert is echter zeer gering, waardoor dit nauwelijks invloed op de uitkomsten heeft.

Alle vaartuigen die de worden geschut worden geregistreerd. Voor deze analyse zijn echter uitsluitend de cijfers die betrekking hebben op de recreatievaart in beschouwing genomen. De beroepsvaart, met uitzondering van de chartervaart en de sportvisserij, is dus niet in de hier gepresenteerde cijfers verwerkt.

De sluispassages geven geen compleet beeld van de aantallen en de samenstelling van de recreatievloot op de Waddenzee. Behalve de boten die de Waddenzee buitenom via de Noordzee of de Duitse Waddenzee bereiken heeft een deel van de vloot die de Waddenzee bevaart namelijk een vaste lig-

plaats in de Waddenzee buiten de hier genoemde sluisen. Behalve op de Waddeneilanden zijn er (zoutwater-)jachthavens in Den Helder, Harlingen, Delfzijl en Termunterzijl. In totaal zijn er in deze jachthavens circa 780 vaste ligplaatsen. De berekening over de omvang van de recreatievloot (zie bladzijde 8) geeft aan dat er in het hoogseizoen maximaal ruim 3500 recreatievaartuigen op de Waddenzee of in n van de Waddenzee-jachthavens aanwezig zijn. Het grootste deel van de vloot dat de Waddenzee bevaart heeft dus een thuishaven buiten de Waddenzee.

Ontwikkeling 1982-2000

Het totaal aantal sluispassages bij de zes genoemde sluisen is toegenomen van 70 duizend in 1982 tot ruim 100 duizend in 2000. De grootste toename heeft plaatsgevonden in de tweede helft van de jaren 80, toen het aantal sluispassages steeg van 70 naar 90 duizend. Daarna is de groei afgezwakt: tussen 1990 en 2000 is het aantal passages geleidelijk gestegen van 90 naar 100 duizend passages. Aanvankelijk konden we weer een groei constateren: er werd in 1997 een record aantal van 110 duizend passages geregistreerd. Vooralsnog lijkt dit echter een uitschieter te zijn geweest onder invloed van het mooie weer in dat jaar. Het slechte weer van 1998 leidde dan ook onmiddellijk tot een scherpe daling naar 92 duizend passages. De zomers van 1999 en 2000 kunnen qua weer gekenschetst worden als vrij normale zomers. In beide jaren kwam het aantal passages net boven de 100 duizend uit.



Ontwikkeling sluispassages, 1982-2000



Ontwikkeling per sluis

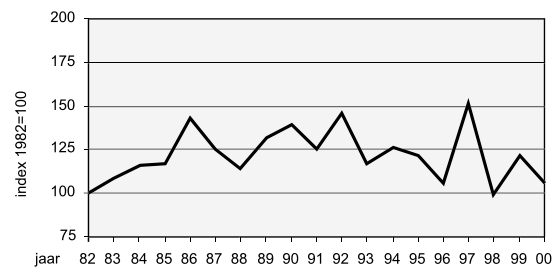
Bovenstaande grafiek geeft de ontwikkeling weer van alle sluisen tezamen. Per sluis is dit beeld echter nogal uiteenlopend, zoals hieronder wordt toegelicht.

Den Helder

Het Noordhollands kanaal mondt via de Koopvaardersluis uit in het Marsdiep. Den Helder heeft een aantal jachthavens die voor het grootste deel binnen de sluisen in Den Helder zijn gesitueerd. Alleen de jachthaven van de Koninklijke Marine Jachtclub ligt aan de buitenkant van de sluisen. De meeste recreatievaartuigen met een vaste ligplaats in Den Helder moeten dus de sluis passeren om op de Waddenzee te komen.

In 2000 zijn er ongeveer 9500 sluispassages geregistreerd. Dit aantal is lager dan in de meeste voorgaande jaren. Sinds 1982 varieert het aantal passages tussen de 9000 en 13000, met een uitschieter in 1997, toen er bijna 14000 werden geregistreerd. Er is geen duidelijke stijgende lijn in het aantal passages waarneembaar.

Sluispassages Den Helder

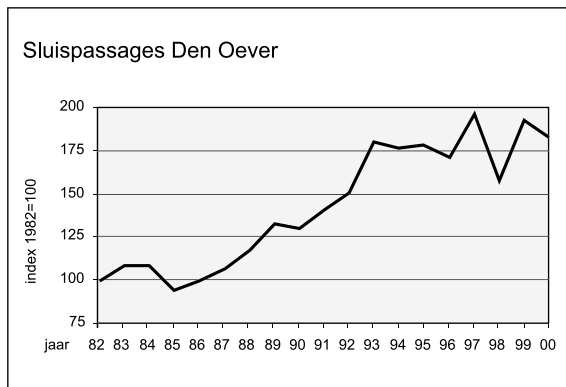


Den Oever en Kornwerderzand

De Stevinsluis bij Den Oever en de Lorentzsluis bij Kornwerderzand vormen samen de verbinding tussen het IJsselmeer en de Waddenzee. Deze twee sluisen zijn tevens de twee belangrijkste toegangspoorten naar de Waddenzee. Kornwerderzand is met 38.000 passages veruit het grootst, gevolgd door Den Oever met ruim 20.000 passages; Den Oever vertoont wel de grootste groei: sinds 1982 is deze 86% en bij Kornwerderzand slechts 62%. Het aandeel van deze twee sluisen in het totaal aantal



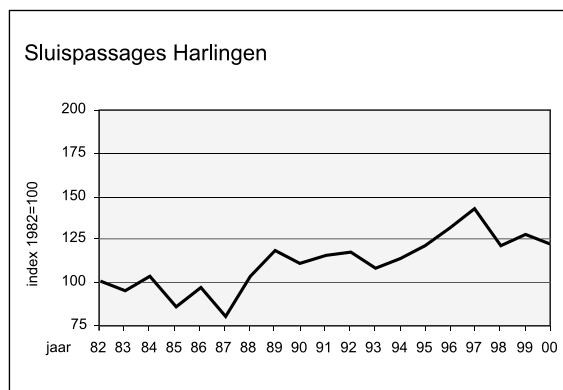
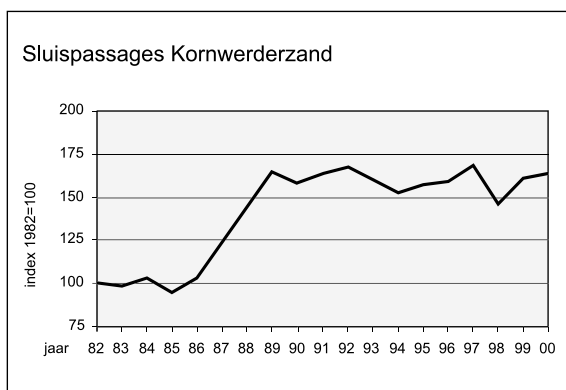
passages is sinds 1982 toegenomen van 49% naar 57%, hetgeen nauw samenhangt met de toename van het aantal ligplaatsen in het IJsselmeer: in dezelfde periode is het aantal ligplaatsen in het IJsselmeer (incl. de Randmeren) met 55 % toegenomen van 22 naar 34 duizend.



Harlingen

Het van Harinxmakanaal mondt via de Tjerk Hiddessluizen uit in de Waddenzee. In Harlingen zijn twee grote jachthavens, waarvan de Noorderhaven buiten de sluis ligt en de jachthaven van de Harlinger Watersportvereniging binnen de sluisen. Daarnaast zijn er nog een aantal kleinere particuliere jachthaventjes binnen de sluisen gesitueerd. De chartervloot heeft voornamelijk buiten de sluisen een ligplaats. Dat betekent dus dat vanuit Harlingen een groot aantal scheepsbewegingen plaatsvinden die niet door de sluismeesters worden geregistreerd.

Het aantal sluispassages in Harlingen was in het jaar 2000 ruim 13 duizend. Ten opzichte van 1990 is dit een groei van 12% en ten opzichte van 1982 een groei van 22%.



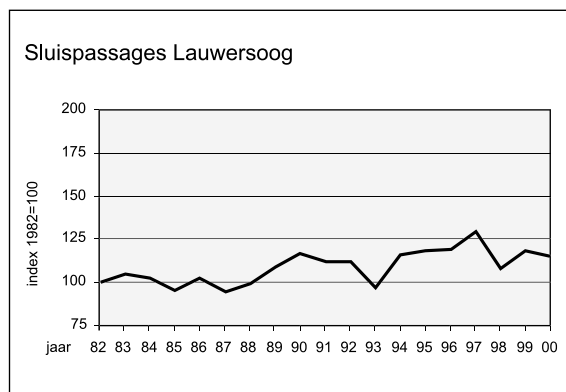
Ontwikkeling sluispassages recreatievaart 1982-2000

	1982	1990	2000	Groei 1990-2000	Groei 1982-2000
Den Helder	9.050	12.636	9.552	- 24%	6%
Den Oever	10.775	14.212	20.037	+ 41%	86%
Kornwerderzand	23.332	26.381	37.714	+ 4%	62%
Harlingen	10.791	11.819	13.215	+ 12%	22%
Lauwersoog	10.611	12.285	12.198	- 1%	15%
Delfzijl	5.249	4.298	7.956	+ 85%	52%
Totaal	69.808	91.631	100.672	+ 10%	44%



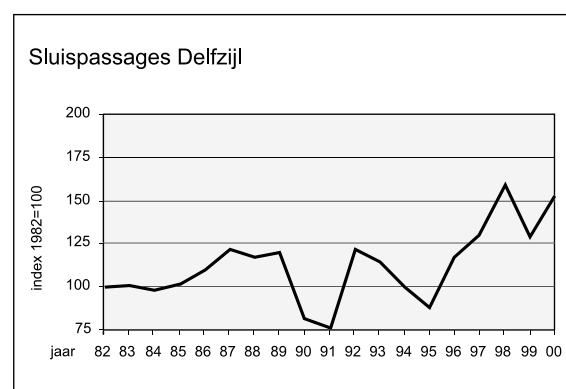
Lauwersoog

De Robbengatsluis bij Lauwersoog vormt de verbinding tussen het Lauwersmeer en de Waddenzee. Alle jachthavens in het Lauwersmeer zijn zoetwaterjachthavens. In Lauwersoog is n grote jachthaven die aan de binnenkant van de sluisen. Daarnaast zijn er jachthavens bij Oostmahorn, Zoutkamp en Dokkumer Nieuwe Zijlen. Het aantal sluispassages in Lauwersoog bedroeg 12 duizend. Sinds 1982 is dit een groei van 15 procent. Deze groei is volledig tot stand gekomen in de jaren tachtig. Sinds 1990 is het aantal sluispassages tamelijk stabiel.



Delfzijl

De sluis Farmsum bij Delfzijl vormt de verbinding tussen het Eemskanaal en de Eems. Delfzijl heeft twee jachthavens waarvan n aan de buitenkant van de sluis (Neptunus) en n aan de binnenkant (Het Dok). In 2000 werden bij deze sluis 8000 passages geregistreerd. Vergeleken bij de andere sluisen is dit aantal het kleinst, maar er is wel een behoorlijke groei van 50 procent sinds 1982. Opvallend is dat deze groei zich voornamelijk heeft geconcentreerd in de laatste vijf jaar.

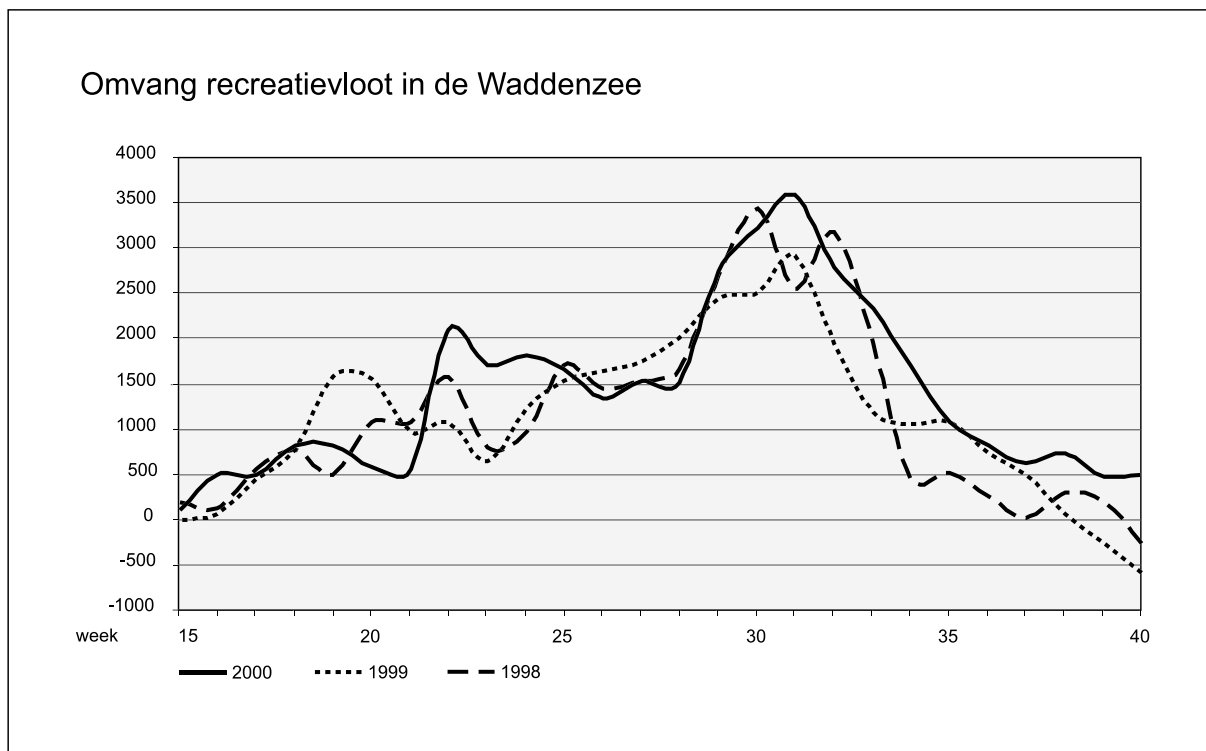


Omvang recreatievloot op de Waddenzee

Uit de gegevens van de sluispassages kan bij benadering worden afgeleid hoe groot het aantal vaartuigen is dat op een bepaald moment in de Waddenzee aanwezig is. Aan het einde van deze paragraaf wordt uitgelegd hoe deze berekening tot stand is gekomen.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van de omvang van de recreatievloot in de Waddenzee weergegeven. In het jaar 2000 groeide het aantal recreatievaartuigen op de Waddenzee in de loop van het seizoen geleidelijk tot een maximum van bijna 3600. Dit maximum aantal is vergelijkbaar met eerdere jaren. In de periode 1996-2000 schommelde het aantal recreatievaartuigen tussen de 2900 en de 3700. In de grafiek is zichtbaar dat in 1998 in het hoogseizoen het aantal vaartuigen op de Waddenzee plotseling daalt van 3500 naar 2500 (waarschijnlijk door een periode van slecht weer) om vervolgens weer toe te nemen tot boven de 3000. Aantallen van meer dan 3000 worden slechts gedurende een korte periode in het hoogseizoen bereikt. Aantallen van meer dan 2000 schepen worden gehaald gedurende een periode van ongeveer zes weken.

Deze cijfers geven de aantallen weer die overdag worden bereikt, uitgaande van de veronderstelling (die natuurlijk niet altijd juist is) dat alle sluispassages naar de Waddenzee ochtends plaatsvinden en alle sluispassages van de Waddenzee s middags. De maximumomvang van de vloot s nachts op de Waddenzee bedraagt ongeveer 2900 schepen. Op dezelfde dag dat het maximum van 3600 wordt bereikt verlaten namelijk ook 700 schepen de Waddenzee. s Nachts zal het grootste deel van de recreatievloot zich in n van de jachthavens in de Waddenzee bevinden. Het totaal aantal ligplaatsen in deze jachthavens bedraagt ruim 2100 (zie hoofdstuk 3). Dit wijst er op dat op de drukste dagen het aantal vaartuigen in de Waddenzee groter is dan het beschikbare aantal ligplaatsen in de jachthavens.



Berekeningswijze:

Bij de sluisen wordt iedere dag, het hele jaar door, het aantal sluispassages geregistreerd, inclusief de vaarrichting (Wad op of Wad af).
 Bijvoorbeeld: op dag 1 passeren 3 vaartuigen de sluisen naar de Waddenzee. Het dagmaximum op dag 1 is dan 3. In de loop van dezelfde dag komt 1 vaartuig de sluis weer binnen vanuit de Waddenzee. Aan het einde van die dag is het aantal vaartuigen op de Waddenzee dus met $3 - 1 = 2$ toegenomen. Op dag 2 gaan er 5 Wad op en vertrekken er 2 Wad af. Het dagmaximum van dag 2 is dan 7; 5 van dag twee plus 2, het op de Waddenzee aanwezige aantal schepen van de vorige dag. Het nachtmaximum van dag 2 wordt vervolgens bepaald door van het dagtotaal het vertrek op dag 2 af te trekken: $7 - 2 = 5$. Et cetera.

Dag	Aantal vaartuigen		Maximum	
	Wad op	Wad af	Overdag	s Nachts
1	3	1	3	2
2	5	2	7	5
3	9	11	14	3
etc.				

De hier berekende cijfers bevatten echter niet de vaartuigen die op 1 januari (het moment waarop de berekening start) al in de Waddenzee aanwezig zijn. Om hoeveel schepen dit gaat is niet bekend. Het aantal vaste ligplaatsen in de Waddenzee is ongeveer 780 (zie hoofdstuk 3), maar deze zullen in de winter lang niet alle bezet zijn. Ook is geen rekening gehouden met schepen die via de Waddenzee naar de Noordzee of de Duitse Waddenzee varen (of andersom). Ervan uitgaande dat het aantal schepen dat deze route vaart in beide richtingen ongeveer even groot is — wat zeer waarschijnlijk lijkt —, dan hebben deze scheepsbewegingen slechts een geringe invloed op bovenstaande cijfers.



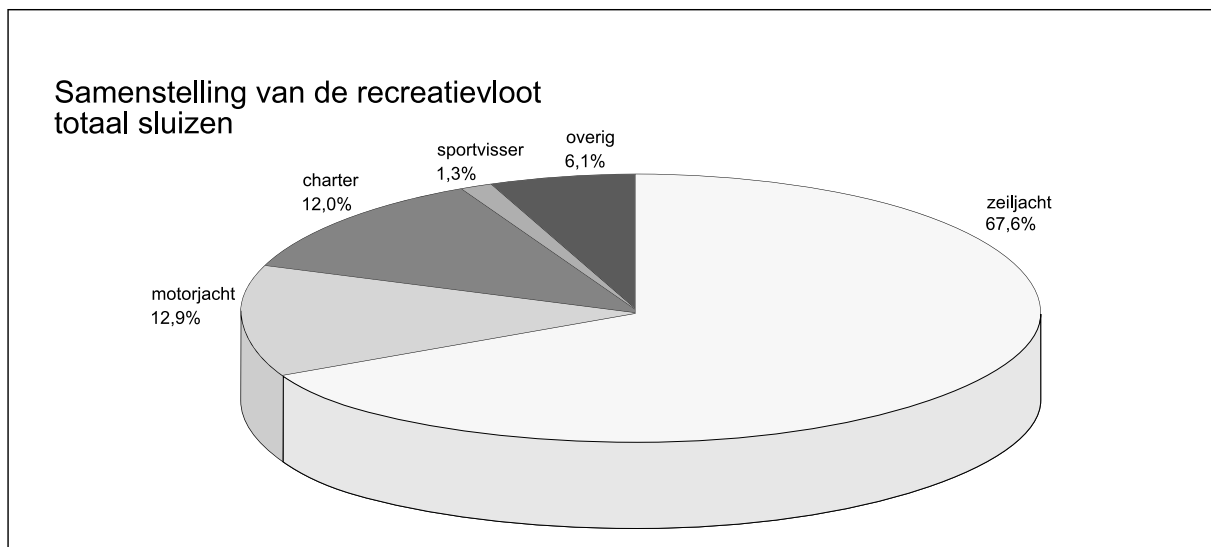
Samenstelling van de vloot

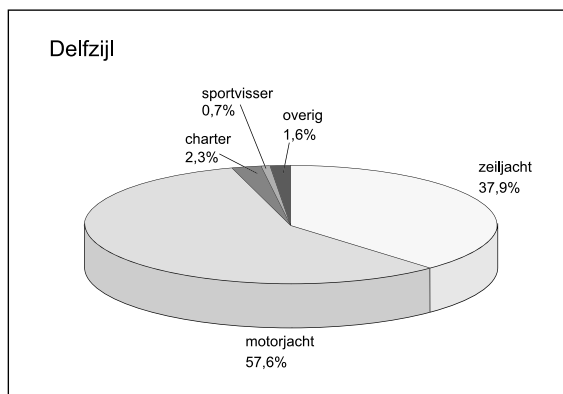
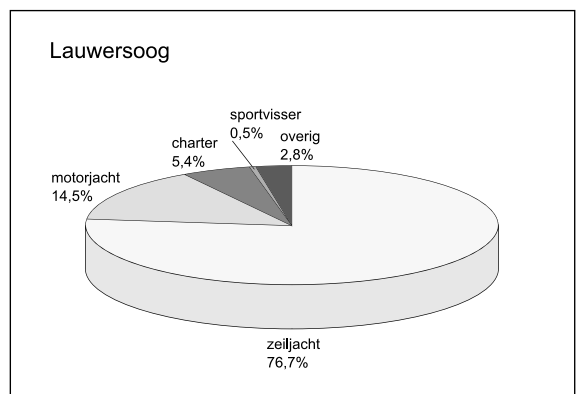
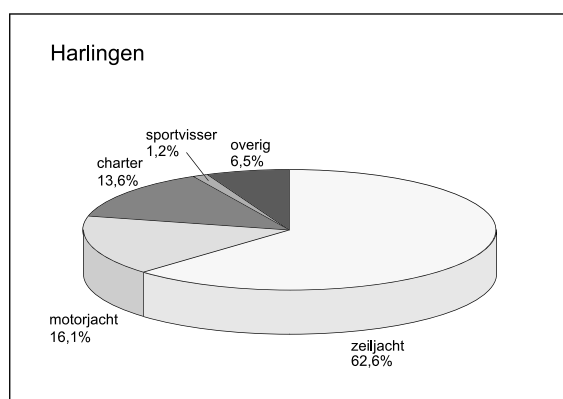
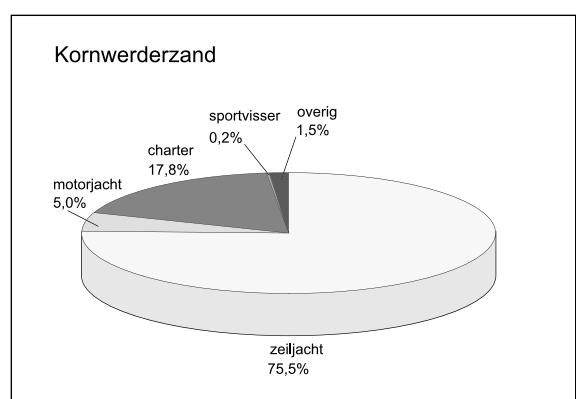
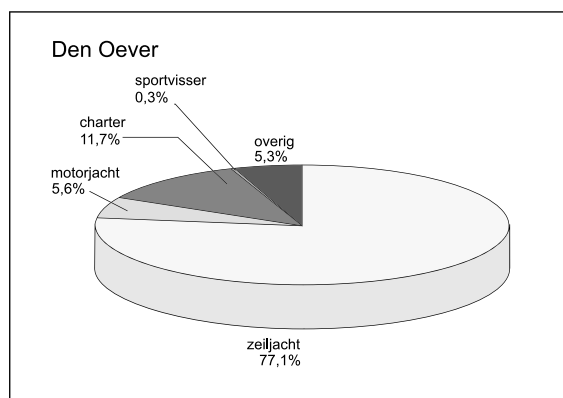
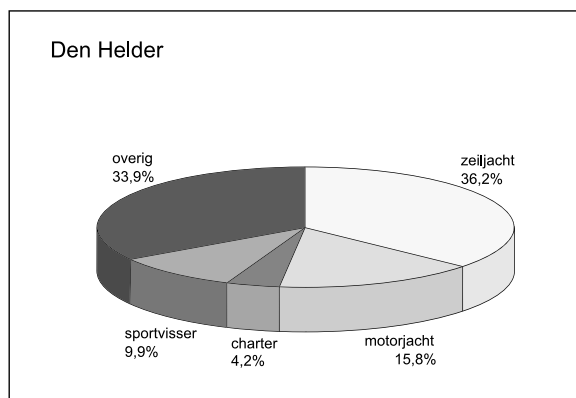
Bij de registratie van de sluispassages wordt ook het type vaartuig genoteerd. Zo wordt een beeld verkregen van de samenstelling van de vloot op de Waddenzee. Gemiddeld tweederde van het aantal sluispassages van en naar de Waddenzee bestaat uit zeiljachten. Motorjachten volgen op de tweede plaats met 13 procent, op de voet gevolgd door de bruine vloot met 12 procent. Het aandeel van de sportvissers in de sluispassages is ruim 6 procent en dan is er nog een categorie overige recreatievaart (roeiboot, kano etc.) met 6 procent.

Deze cijfers geven waarschijnlijk niet helemaal een juist beeld van de werkelijke samenstelling van de vloot omdat de chartervaart en de sportvissers in een aantal gevallen slechts in geringe mate gebruik

maken van de sluisen. Zo is Den Oever een belangrijke thuishaven voor de sportvissers. De vissershaven ligt ten noorden van de Afsluitdijk buiten de sluisen, zodat de sportvissers daar doorgaans weinig gebruik van maken. In Harlingen geldt hetzelfde voor de chartervaart en eveneens voor een aantal sportvissers.

Per sluis is de samenstelling van de vloot passerende schepen nogal verschillend. Op bijgaande grafiekjes is de situatie per sluis weergegeven. In Den Helder en Delfzijl is het aandeel zeilboten veel lager dan elders. In Delfzijl zijn de motorjachten de grootste categorie (58%), terwijl in Den Helder de categorie overige boten (roeiboten, kano's) met 34% erg hoog scoort. In Den Oever en Kornwerderzand passeren relatief veel zeiljachten en charterschepen van de bruine vloot en weinig motorjachten.



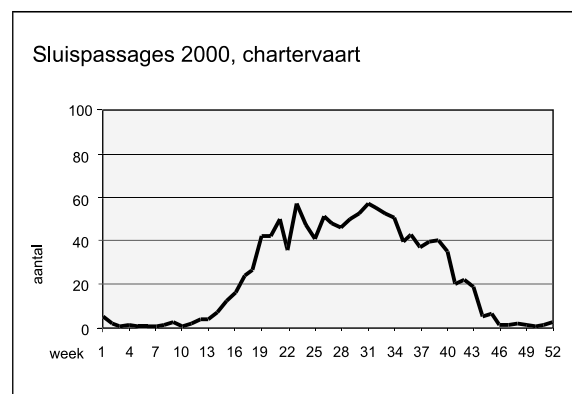
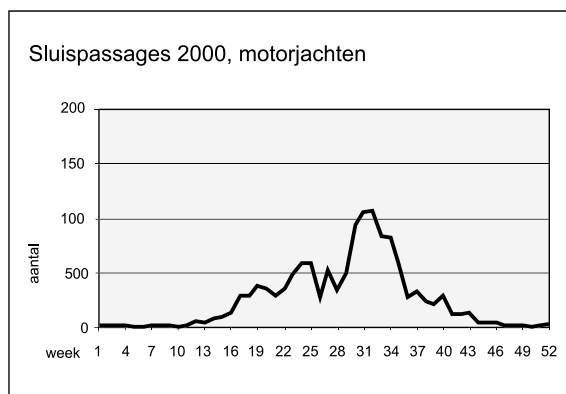
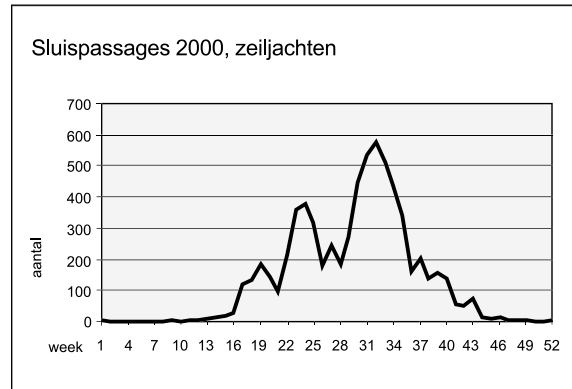
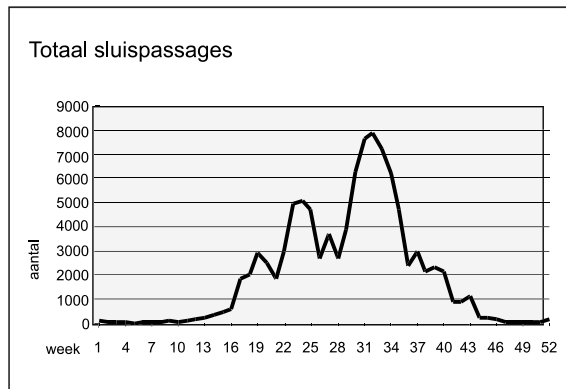


Seizoenspreiding

In onderstaande grafieken is het totaal aantal sluis-passages per week weergegeven voor het jaar 2000. Bij het berekenen van de weektotalen is gekozen voor weken die lopen van woensdag tot dinsdag, zodat alle passages in n weekend tot dezelfde week worden gerekend. Door weersinvloeden en doordat de schoolvakanties ieder jaar verschuiven verschilt het beeld van het jaar 2000 enigszins met dat van andere jaren, maar de karakteristieken zijn ieder jaar hetzelfde. In het voorjaar zijn er n of meerdere kleine pieken die

samenvallen met meivakantie en de pinksterdagen. Bij het begin van de zomervakantie begint de echte piek, waarbij weekaantallen van meer dan 5000 worden gehaald. Deze piek duurt ongeveer 6-8 weken. Na de zomervakantie neemt het aantal passages heel snel af tot minder dan 2000 passages per week.

Opvallend is dat het seizoenpatroon van de chartervaart sterk afwijkt van dit patroon. Bij de chartervaart is geen sprake van een piekbelasting in het hoogseizoen maar het aantal passages is van eind mei tot begin oktober tamelijk stabiel.



Nationaliteit

Ook de nationaliteit van de schepen die de sluisen passeren wordt geregistreerd. In 2000 droeg 12,7% van alle recreatievaartuigen die de sluisen passeerden de Duitse vlag. De overige nationaliteiten, voornamelijk Engelsen en Belgen, droegen slechts 1 procent bij aan het totaal.

Per sluis verschilt het aandeel Duitsers aanzienlijk. In Delfzijl is dit ruim de helft; bij de sluisen in het IJsselmeer 11-12 procent. Bij de overige sluisen is het aandeel Duitsers lager: Lauwersoog 9%, Harlingen 5% en Den Helder slechts 2%. De afstand van de sluis tot het buurland speelt een belangrijke rol bij het ontstaan van deze verschillen.



3. Jachthavens

Inleiding

Bij het bepalen van het aantal ligplaatsen in jachthavens in het Waddengebied dient in de eerste plaats het onderzoeksgebied te worden afgebakend. Dit is minder eenvoudig dan zo op het eerste gezicht lijkt. Alle jachthavens in de Waddenzee behoren vanzelfsprekend tot het onderzoeksgebied, maar er zijn ook diverse jachthavens die net buiten de Waddenzee liggen maar die wel sterk op de Waddenzee zijn georiënteerd.

Het onderscheid tussen jachthavens in en buiten de Waddenzee wordt hier aangeduid met zoutwater-jachthavens en zoetwater-jachthavens. Jachthavens in de Waddenzee zijn zoutwater-havens. Zoetwater-jachthavens zijn jachthavens die buiten de Waddenzee aan de zoetwaterkant van de sluis gelegen zijn. Zo beschikken Den Helder, Harlingen en Delfzijl zowel over zoutwater- als zoetwater-jachthavens.

De mate waarin deze zoetwater-jachthavens op de Waddenzee zijn georiënteerd zal voornamelijk afhankelijk zijn van de afstand waarop ze van de sluisen af liggen, maar ook van alternatieve mogelijkheden om ter plekke op binnenwateren te kunnen varen. Sommige jachthavens vlakbij een sluis zullen bijna volledig richting Waddenzee georiënteerd zijn, zoals bijvoorbeeld de jachthaven in Lauwersoog.

Bij andere jachthavens die wat verder weg zijn gelegen en waar voldoende mogelijkheden zijn om op het binnenwater te varen zal die oriëntatie veel kleiner zijn (bijvoorbeeld Dokkumer Nieuwe Zijlen en Zoutkamp in het Lauwersmeer). Wat ook een rol speelt is dat een deel van de vloot in de zoetwater-jachthavens niet geschikt is om de Waddenzee op te varen omdat deze niet zeewaardig is. Dat laatste geldt niet voor de jachthavens in het IJsselmeer: de meeste boten die geschikt zijn voor het IJsselmeer zullen ook op de Waddenzee kunnen varen.

We rekenen nu tot het onderzoeksgebied alle jachthavens in de Waddenzee en die buiten de Waddenzee in Den Helder, Den Oever, Makkum, Harlingen, Lauwersmeer en Delfzijl. Dit wijkt iets af van de begrenzing in de vorige rapportage, waar Makkum en een gedeelte van het Lauwersmeer niet werden meegerekend.

Ontwikkeling ligplaatsen 1997-2001

In de volgende tabel is per plaats het aantal ligplaatsen vermeld. Bij de (zoutwater-) jachthavens in de Waddenzee is het aantal ligplaatsen met 125 toegenomen tot 2046. Dit is een toename met 6,5 procent. Deze toename is tot stand gekomen door uitbreidingen op Texel en in Termunterzijl.

In 1999 is namelijk door een kleine herinrichting van beide jachthavens op Texel het aantal ligplaatsen met 55 toegenomen. Later heeft er een nog veel omvangrijkere herinrichting van de Rijkshaven plaatsgevonden die begin 2001 is afgerond. Hierdoor is de capaciteit van de jachthavens opnieuw met 20 ligplaatsen toegenomen en komt de totale uitbreiding op 75 ligplaatsen.

In Termunterzijl is het aantal ligplaatsen met 50 uitgebreid naar 110. Deze uitbreiding was onderdeel van een groter project waarbij ook de sluis is opgeknapt en een nieuwe binnendijkse vaarroute naar Delfzijl tot stand is gekomen. De sluis van Termunterzijl kan nu onafhankelijk van het getij worden gepasseerd. Naar verwachting zal de waterrecreatie in dit gebied door deze maatregelen toenemen.

Bij de zoetwater-jachthavens rondom de Waddenzee is het aantal ligplaatsen met ruim 2% (80 plaatsen) toegenomen. Alleen bij de jachthavens van Den Oever en Oostmahorn (Lauwersmeer) zijn uitbreidingen geweest.



	1997	2001	w.v. vaste ligplaatsen	Passanten- plaatsen	Ligplaatsen voor charters
Zoutwater-jachthavens					
Texel	375	450	210	240	Pm
Den Helder	70	70	35	35	0
Den Oever	Pm	Pm	0	Pm	Pm
Harlingen	220	220	65	85	70
Vlieland	303	303	60	225	18
Terschelling	540	540	150	350	40
Ameland	148	148	50	80	18
Schiermonnikoog	135	135	40	80	15
Noordpolderzijl	Pm	Pm	0	Pm	0
Delfzijl	140	140	110	30	0
Termunterzijl	60	110	60	50	0
Nieuw-Statenzijl	0	0	0	0	0
Totaal zoutwater	1991	2116	780	1175	161
Zoetwater-jachthavens					
Den Helder	618	604	564	40	0
Den Oever	200	270	270	0	0
Makkum	1162	1159	964	155	40
Harlingen	285	240	240	0	0
Lauwersmeer	1245	1305	1205	85	15
Delfzijl	135	135	135	0	0
Totaal zoetwater	3645	3713	3378	280	55

Toelichting bij de verschillende jachthavens

¥ Den Helder

In de Marinehaven ligt de Koninklijke Marine Jacht Club. Dit is de enige zoutwater-jachthaven in Den Helder.

Binnen de sluisen zijn 5 jachthavens en een passantensteiger met in totaal ruim 600 ligplaatsen. Deze zoetwater-jachthavens zullen niet volledig op de Waddenzee georiënteerd zijn. Er zijn in dit gebied ook mogelijkheden om op binnenwateren te varen.

¥ Texel

In Oudeschild zijn twee jachthavens: de Verenigingshaven van de watersportvereniging en de Passantenhaven. Charterschepen kunnen terecht in de Rijkshaven. Bij afwezigheid van de

vissersvloot kunnen hier maximaal circa 50 charterschepen terecht.

¥ Den Oever

In de Visserijhavens ten noorden van de Afsluitdijk zijn passanten welkom, maar er zijn geen specifieke ligplaatsen voor ingericht. Wel zijn er aan de wal voorzieningen aangelegd voor met name de chartervloot.

De jachthaven Marina Den Oever ligt ten zuiden van de Afsluitdijk in het IJsselmeer vlakbij de Stevinsluisen.

¥ Makkum

Makkum ligt aan het IJsselmeer op circa 5 kilometer van de sluisen bij Kornwerderzand. In Makkum zijn diverse jachthavens, waarvan de Marina Makkum veruit de grootste is. In totaal zijn er in Makkum ruim 1100 ligplaatsen.



- ¥ Harlingen
De Noorderhaven is de enige zoutwater-jachthaven in Harlingen. Daarnaast zijn er op diverse locaties 70 ligplaatsen voor de chartervloot. Achter de sluisen ligt de (zoetwater-) jachthaven van de Harlinger Watersportvereniging en een aantal kleine jachthavens bij jachtwerven. In totaal zijn hier 280 ligplaatsen. E n van deze particuliere jachthavens is momenteel niet in gebruik waardoor er nu 40 ligplaatsen minder zijn.
- ¥ Vlieland
Op Vlieland is n jachthaven voor zowel de pleziervaart als de chartervloot
- ¥ Terschelling
In West-Terschelling is n jachthaven voor de pleziervaart. Voor de chartervloot zijn in de Rijkshaven 40 ligplaatsen gereserveerd.
- ¥ Ameland
Bij Nes is n jachthaven voor zowel de plezier- vaartuigen als de chartervloot.
- ¥ Schiermonnikoog
E n jachthaven bij de Oude Veerdam. Deze is zowel voor de pleziervaart als voor de charters.
- ¥ Lauwersmeer
In het Lauwersmeer zijn vier jachthavens. Deze bevinden zich in Lauwersoog, Oostmahorn, Dokkumer Nieuwe Zijlen en Zoutkamp. De ori- ntatie op de Waddenzee is sterk afhankelijk van de afstand tot de sluis. De jachthaven van Lauwersoog ligt naast de sluis en is zeer sterk richting Waddenzee geori nteerd. Bij de andere jachthavens is dit minder naarmate de afstand tot de sluis groter is. Jachthaven Oostmahorn ligt 4 kilometer van de sluis en jachthaven Lunegat bij Dokkumer Nieuwe Zijlen ligt op circa 10 kilometer. Zoutkamp ligt het verst van de sluisen op een afstand van ruim 12 kilometer. De buitenhaven van Zoutkamp ligt aan de buiten- kant van de oude sluisen in het Lauwersmeer en de binnenhaven ligt binnen deze sluisen in het Reitdiep. Zoutkamp is tevens de thuishaven van een kleine chartervloot. Hiervoor is een aparte steiger (het Lange Hoofd) beschikbaar.
- ¥ Noordpolderzijl
Noordpolderzijl heeft een haventje dat alleen bij hoogwater bereikbaar is. Het is de thuishaven van een aantal garnalenvissers. Ook wordt deze haven wel gebruikt als vertrekpunt voor vervoer van wadloopgroepen.

- ¥ Delfzijl
In de havens van Delfzijl ligt de jachthaven Neptunus. Jachthaven het Dok van de Motorbootvereniging Abel Tasman ligt aan de zoetwaterkant van de sluisen.
- ¥ Termunterzijl
Jachthaven Termunterzijl is onlangs uitgebreid. Tevens zijn de sluisen aangepast en er is een nieuwe binnendijkse vaarroute naar Delfzijl tot stand gekomen, waardoor de recreatievaart in dit gebied naar verwachting een stimulans zal krijgen.
- ¥ Nieuw-Statenzijl
Hier is geen jachthaven. Er is alleen een steiger van een watersportvereniging met een aantal vaste ligplaatsen.

Uitbreidingsplannen

Bij de gesprekken die zijn gevoerd voor het ver- zamelen van de informatie over de actuele stand van zaken is gebleken dat er diverse plannen voor uitbreidingen en nieuwe jachthavens bestaan. Een korte opsomming volgt hieronder.

Den Helder

- ¥ Uitbreiding van de Marine Jacht Club (70 lig- plaatsen).
- ¥ Nieuwe jachthaven op de locatie van de Oude Rijkswerf (70 ligplaatsen). Deze jachthaven wordt specifiek bestemd voor zeegaande jachten (Noordzee-gericht).

Den Oever

- ¥ Uitbreiding jachthaven Marina Den Oever (180 ligplaatsen).
- ¥ Nieuwe jachthaven bij Oude Zeug, 10 kilometer ten zuiden van Den Oever (450 ligplaatsen; aan- leg in fases).

Harlingen

- ¥ Herinrichting van de Zuiderhaven (70 ligplaat- sen).

Vlieland

- ¥ Herinrichting gericht op kwaliteitsverbetering; geen uitbreiding aantal ligplaatsen.



Ameland

- ¥ Herinrichting gericht op kwaliteitsverbetering en een beperkte uitbreiding van het aantal ligplaatsen ten behoeve van de eigen bevolking.

Lauwersmeer

- ¥ Uitbreiding van de jachthaven Oostmahorn. Het is de bedoeling dat deze jachthaven op termijn wordt uitgebreid van 350 naar 450 ligplaatsen. Omdat deze jachthaven oorspronkelijk 500 ligplaatsen had kan deze uitbreiding binnen de huidige vergunningen worden gerealiseerd (mededeling eigenaar).
- ¥ Uitbreiding van de jachthaven Lunegat (90 ligplaatsen)
- ¥ Uitbreiding van de jachthaven bij Zoutkamp (75 ligplaatsen). Deze uitbreiding is onderdeel van een omvangrijk plan tot herinrichting van een stuk buitendijks grond bij Zoutkamp.

Jachthavenbezoek recreatievaart

In het kader van dit monitoringsprogramma vragen we jachthavens in de Waddenzee (zoutwater-jachthavens) ieder jaar de aantallen passanten door te geven. Daarnaast maken we gebruik van aanvullende gegevens van de havendiensten van Harlingen en Texel. De trends die uit deze gegevens kunnen worden afgeleid zijn hier weergegeven. Bijlage 6 bevat de exacte aantallen per jachthaven voor een reeks van jaren.

Het totale jachthavenbezoek van recreatievaartuigen (excl. chartervaart) was in 2000 bijna 6% hoger dan in 1999. Alleen op de oostelijke eilanden lagen de bezoekersaantallen lager dan in 1999. De berekende index van 2000 overtrof zelfs die van 1995, tot dusver het drukste jaar ooit: vergeleken met 1995 werd er in 2000 3% meer jachthavenbezoek geregistreerd.

Westelijke Waddeneilanden

Op de Westelijke Waddeneilanden (Texel, Vlieland en Terschelling) is het jachthavenbezoek sinds 1981 fors gegroeid. In de periode 1981-1995 is het bezoek aan deze eilanden verdrievoudigd. De laatste vijf jaar heeft deze groei zich niet voortgezet. In 2000 was het bezoek nog iets hoger dan in 1995, maar in de tussenliggende jaren werd minder

bezoek geregistreerd. Het is waarschijnlijk dat minder gunstige weersomstandigheden daar een belangrijke rol in hebben gespeeld. Op Texel en op Vlieland werd in 2000 het hoogste aantal bezoekers ooit geregistreerd. Op Terschelling was het aantal passanten iets lager in vergelijking met 1999. De haven van Vlieland is in het hoogseizoen vaak helemaal vol. In 2000 kwam dit in totaal op 39 dagen voor. Boten moeten dan voor de haven droogvallen of uitwijken naar Terschelling. Op Terschelling is meestal wel voldoende capaciteit maar ook daar kwam het in 2000 twee keer voor dat de jachthaven vol was. Op Texel waren op vijf dagen beide jachthavens helemaal vol. Omdat het daar te gevaarlijk is om voor de jachthaven voor anker te gaan moet dan worden uitgeweken naar de Rijkshaven, die in principe alleen bestemd is voor de beroepsvaart.

Oostelijke Waddeneilanden

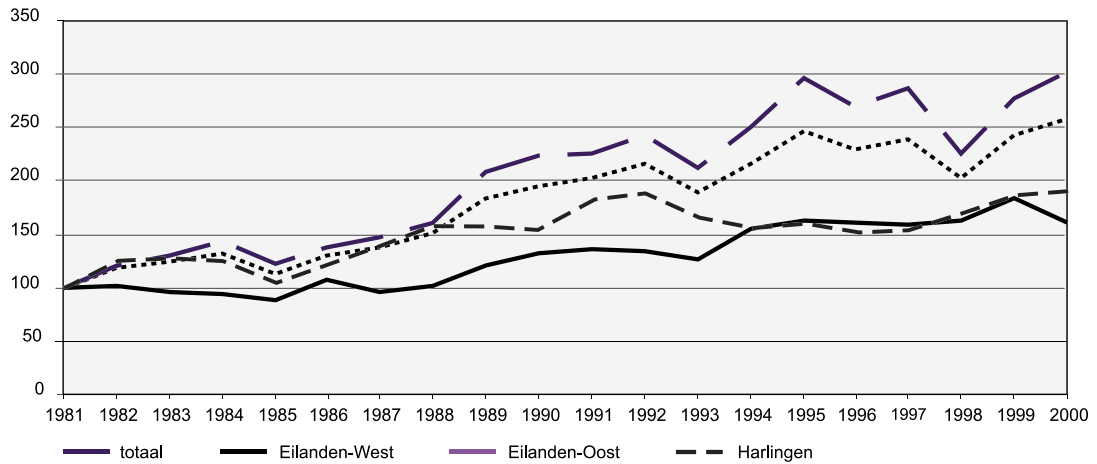
Op de oostelijke eilanden (Ameland en Schiermonnikoog) is de groei in de periode 1981-2000 veel kleiner geweest. Sinds 1981 is het aantal passanten er met ongeveer 60 procent toegenomen tegenover de verdriedubbeling op de Westelijke Waddeneilanden. In tegenstelling tot elders was het aantal passanten op deze eilanden iets lager in vergelijking met het voorgaande jaar. Dit was zowel op Ameland als Schiermonnikoog het geval. Toch is het op Ameland op 20 verschillende dagen voorgekomen dat de jachthaven helemaal vol was. Op Schiermonnikoog was de capaciteit altijd toereikend.

Vasteland

Van het vasteland zijn slechts in beperkte mate cijfers beschikbaar. De havendienst van Harlingen maakt schattingen van het aantal havenmondpassages. Volgens deze schattingen is het aantal passages de laatste drie jaar stabiel. In Den Helder bij de Marine Jachtclub is de laatste jaren wel een forse groei geregistreerd. Deze bedraagt sinds 1981 in totaal ongeveer 80 % bij de jachthavens op het vasteland.



Bezoek passanten aan Waddenzeejachthavens
index 1981-2000

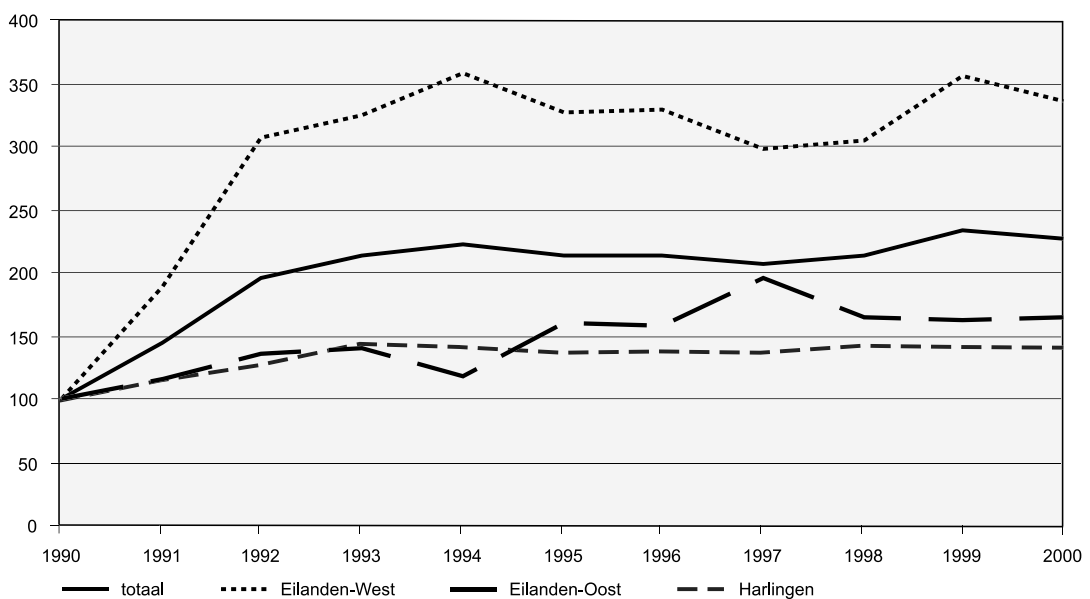


Jachthavenbezoek chartervaart

De chartervaart heeft vooral in het begin van de jaren negentig een enorme groei doorgeemaakt. Tussen 1990 en 1995 is het bezoek aan de westelijke eilanden (Texel, Vlieland en Terschelling) meer dan verdrievoudigd. Ook de oostelijke eilanden (Ameland en Schiermonnikoog) hadden in die perio-

de een forse groei van bijna 60 procent. Na 1995 volgden enkele jaren met een lichte daling waarna in 1999 weer een behoorlijke toename volgde. In 2000 was op de meeste eilanden het aantal bezoekende charterscheepen weer iets lager dan het jaar daarvoor. Alleen Ameland liet een toename zien. Per saldo kan worden gesteld dat de omvang van de chartervaart zich sinds 1995 heeft gestabiliseerd.

Bezoek charterscheepen aan Waddenzeehavens
index 1990-2000





4. Waarnemingen vanuit de lucht

Inleiding

Naast sluisstellingen en jachthavenbezoek vormen visuele waarnemingen vanuit de lucht een bron voor het in kaart brengen van de pleziervaart op de Waddenzee. In eerdere jaren zijn deze waarnemingen ook uitgevoerd, namelijk in 1980, 1982, 1988 en 1995. De Stuurgroep Waddenprovincies heeft in 1995 besloten om deze luchtellingen eens in de vijf jaar te laten plaatsvinden. In de zomer van 2000 zijn daarom opnieuw een aantal tellingen vanuit de lucht uitgevoerd. Het belangrijkste doel is inzicht te verkrijgen in de verspreiding van de recreatievaartuigen over de Waddenzee.

Opzet van het onderzoek

Waarnemingsdagen

Bij het plannen van de waarnemingsdagen werd aanvankelijk uitgegaan van een vijftal vluchten verspreid over het zomerseizoen. Het uitgangspunt was dat er een redelijke spreiding moest zijn over weekenden en doordeweekse dagen en dat er minimaal één laagwatervlucht gemaakt moest worden. In de praktijk bleek dit niet haalbaar omdat een aantal vluchten om uiteenlopende redenen geen doorgang kon vinden. Voor de doordeweekse vluchten verleende de luchtmacht geen toestemming in verband met oefeningen. Daarnaast werden vluchten geannuleerd wegens laaghangende bewolking, slecht weer en eenmaal wegens technische problemen met het vliegtuig.

Uiteindelijk zijn er drie vluchten uitgevoerd. Deze vonden plaats op zaterdag 10 juni, vrijdag 4 augustus en zaterdag 12 augustus.

Vluchtplan

De vluchten zijn uitgevoerd met een 4-persoons Cessna van een verhuurbedrijf op vliegveld Eelde. Bij het plannen van de vluchten moest rekening worden gehouden met het tij. Het tij loopt van west naar oost. Als het in Den Helder hoogwater is dan is het in Delfzijl ongeveer 4,5 uur later hoogwater. De gemiddelde vliegduur was 3-4 uur en er werd van west naar oost gevlogen, omdat dan het tij overal ongeveer gelijk was. Er is een vluchtplan gemaakt

waarbij alle vaargeulen systematisch zijn gevolgd. Vooral in de westelijk Waddenzee moesten daarom een aantal lussen worden gemaakt om alle vaargeulen mee te nemen.

Alle vluchten zijn uitgevoerd op een hoogte van 1000 voet (circa 350 meter). Normaal geldt boven de Waddenzee een minimale vlieghoogte van 1500 voet, maar voor deze luchtellingen is vergunning verkregen om maximaal vijf vluchten uit te voeren op een vlieghoogte van minimaal 1000 voet.

Wijze van waarnemen

De waarnemingen hebben zich gericht op recreatievaartuigen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de volgende categorieën:

- ¥ scherpe zeiljachten
- ¥ rond- en platbodemjachten (incl. catamaran en trimaran)
- ¥ motorjachten
- ¥ charterschepen
- ¥ sportvisschepen
- ¥ visbootjes

Alle tellingen zijn uitgevoerd met twee, steeds dezelfde waarnemers (Khoji Wesselius en Meile Tamminga) die onafhankelijk van elkaar hebben geteld. Per waargenomen vaartuig is aangegeven tot welke categorie deze behoort en of de boten varende waren dan wel droogvallend of ankerend.

Wijze van verwerken

Tijdens de vlucht zijn alle waarnemingen door beide waarnemers onafhankelijk van elkaar ingetekend op een kaart. Hiervoor zijn speciale kaarten gebruikt waarop alle vaargeulen in de Waddenzee zijn weergegeven, genummerd van 1 tot 140. Bij de uitwerking zijn beide kaarten naast elkaar gelegd en samengevoegd tot één totaalbeeld. Ieder vaartuig is bij de uitwerking toegedeeld aan een vaargeul: die waarin het is waargenomen of eventueel aan de dichtstbijzijnde. Binnen een geul wordt geen nader onderscheid gemaakt naar plaats. Als er meerdere vaartuigen binnen dezelfde vaargeul zijn, is dat op de kaarten weergegeven met een stip die precies op het middelpunt van de betreffende vaargeul is geplaatst, waarbij de grootte van de stip het aantal vaartuigen weergeeft.



Betrouwbaarheid van de gegevens

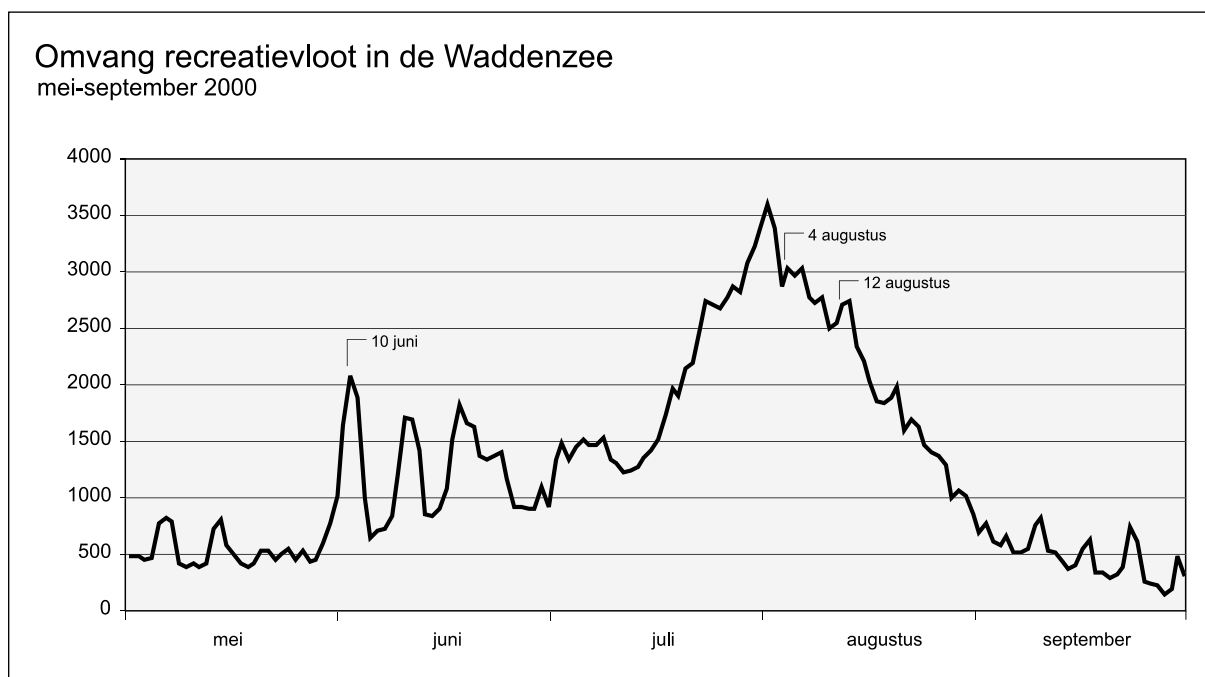
Het op kaart intekenen van de vaartuigen tijdens de waarnemingsvlucht bleek een behoorlijk lastige klus. Vanaf 350 meter hoogte moesten type vaartuig, evt. droogvallend/ankerend en locatie worden vastgesteld. Door de hoge snelheid van het vliegtuig ten opzichte van de boten moest dit alles heel snel gebeuren. Daarbij was het onvermijdelijk dat er fouten werden gemaakt. Met name het onderscheid naar type vaartuig en of dit vaartuig eventueel voor anker lag was niet altijd even gemakkelijk vast te stellen. Ook zullen er fouten zijn gemaakt bij het tellen van de vaartuigen, met name op plaatsen waar het druk was. Door steeds met twee dezelfde waarnemers te werken is geprobeerd om het aantal fouten zoveel mogelijk te beperken.

Resultaten

Er is geteld op zaterdag 10 juni, vrijdag 4 augustus en op zaterdag 12 augustus. De eerste telling vond plaats in het voorseizoen, de beide andere in het hoogseizoen. De weersomstandigheden waren op alle drie dagen goed te noemen, dat wil zeggen droog, een matige wind en goed zicht. Op de eerste teldag werden in totaal 327 vaartuigen geteld, op dag twee 586 en op dag drie 524. Het gemiddelde komt daarmee op 479 vaartuigen per telling.

Type vaartuig	Aantal getelde vaartuigen			
	10 juni	4 aug.	10 aug.	Totaal
Zeiljacht	178	360	245	783
Motorjacht	23	20	48	91
Platbodem	61	109	134	304
Sportvisser	8	8	14	30
Visbootje	6	37	31	74
Charter	51	52	52	155
Totaal	327	586	524	1437

Om te weten hoe representatief deze tellingen waren is het interessant om de drukte op deze en andere dagen met elkaar te vergelijken. Gegevens uit het hoofdstuk van de sluitstellingen kunnen daar inzicht in geven. Aan de hand van de berekeningswijze zoals die beschreven is in hoofdstuk 2 kan worden vastgesteld hoeveel vaartuigen op de getelde dagen in de Waddenzee aanwezig waren. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek. Hieruit blijkt dat 10 juni samenviel met een duidelijke piek in het voorseizoen; de tellingen op 4 en 12 augustus vonden plaats in het hoogseizoen, waarbij er gedurende meerdere weken meer dan 2500 vaartuigen in de Waddenzee verbleven.





Ook het aantal geregistreerde sluispassages geeft inzicht in de drukte op een bepaalde dag. Op 10 juni was het met 1100 passages behoorlijk druk; 4 augustus was met ruim 1400 passages een topdag (die dag werd zelfs het hoogste aantal passages van dat jaar gemeten) en ook 12 augustus was een van de drukste dagen van het jaar met iets minder dan 1400 passages.

	Aantal sluispassages		
	Wad op	Wad af	Totaal
10 juni	757	384	1141
4 augustus	710	726	1436
12 augustus	783	595	1378

	Aantal sluispassages	
	Gemiddeld per dag	Maximaal
Juni	636	1419
Juli	659	1185
Augustus	943	1436
September	352	752

Uit deze gegevens kan de conclusie worden getrokken dat het op de getelde dagen behoorlijk druk is geweest op de Waddenzee. 4 en 12 augustus behoorden tot de drukkere dagen in het hoogseizoen.

zoen en 10 juni was een van de drukste dagen in het voorseizoen.

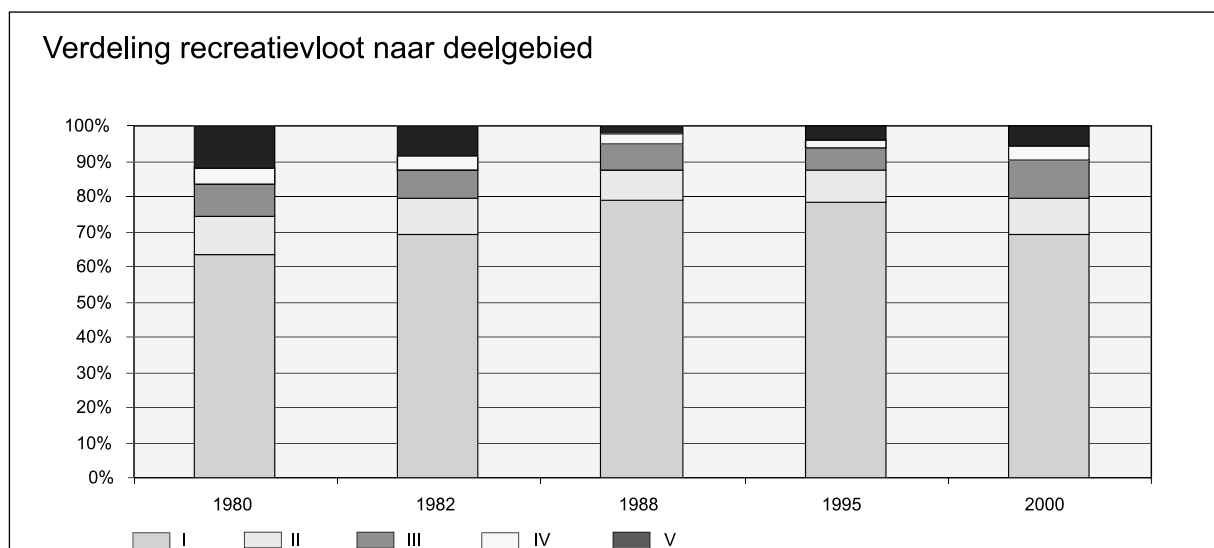
Verspreiding

Voor een duidelijke presentatie van de gegevens en voor de vergelijkbaarheid met de resultaten uit voorgaande jaren is de Waddenzee verdeeld in een aantal deelgebieden. Deze deelgebieden zijn:

- I: de Westelijke Waddenzee
- II: het Friese Wad onder Oost-Terschelling en Ameland
- III: het gebied tussen Engelsmanplaat, Lauwersoog en Schiermonnikoog
- IV: het Groninger Wad
- V: de Eems en de Dollard

In onderstaande grafiek staat de verdeling van de vaartuigen over de verschillende deelgebieden volgens alle luchtellingen sinds 1980. Daarbij is het totaal aantal schepen per teljaar op 100% gesteld en vervolgens wordt het aandeel daarin van de verschillende deelgebieden weergegeven.

De westelijke Waddenzee (I) is veruit het belangrijkste vaargebied. Daar werd bij de laatste tellingen 69% van alle vaartuigen aangetroffen. In vergelijking met de telling in 1995 is dit een kleine daling: toen bedroeg haar aandeel nog 78%. Dit is toch wel opmerkelijk omdat sinds 1980 dit percentage voortdurend is toegenomen. Opvallend is verder dat er in het gebied rond Engelsmanplaat (III) dit jaar beduidend meer vaartuigen zijn geteld dan vorig jaar.





Op de westelijke Waddenzee (I) trekt de vaarroute van Harlingen naar Terschelling/Vlieland vanuit het meeste verkeer. Bijna 30% van alle vaartuigen in dit stuk van de Waddenzee is op deze route aangetroffen. Andere vaarroutes waar veel vaartuigen zijn waargenomen zijn Kornwerderzand — Harlingen (14%), Kornwerderzand — Texel (11%), Den Oever — Texel/Den Helder (9%) en Den Helder — Texel (6%). Ook bij de noordpunt van Texel zijn veel vaartuigen waargenomen; dit waren voornamelijk kleinere bootjes (open motorbootjes en catamarans) die vanaf het strand opereerden.

Het aandeel op de Friese Waddenzee (II) onder de oostpunt van Terschelling en Ameland is met 10% door de jaren heen erg stabiel.

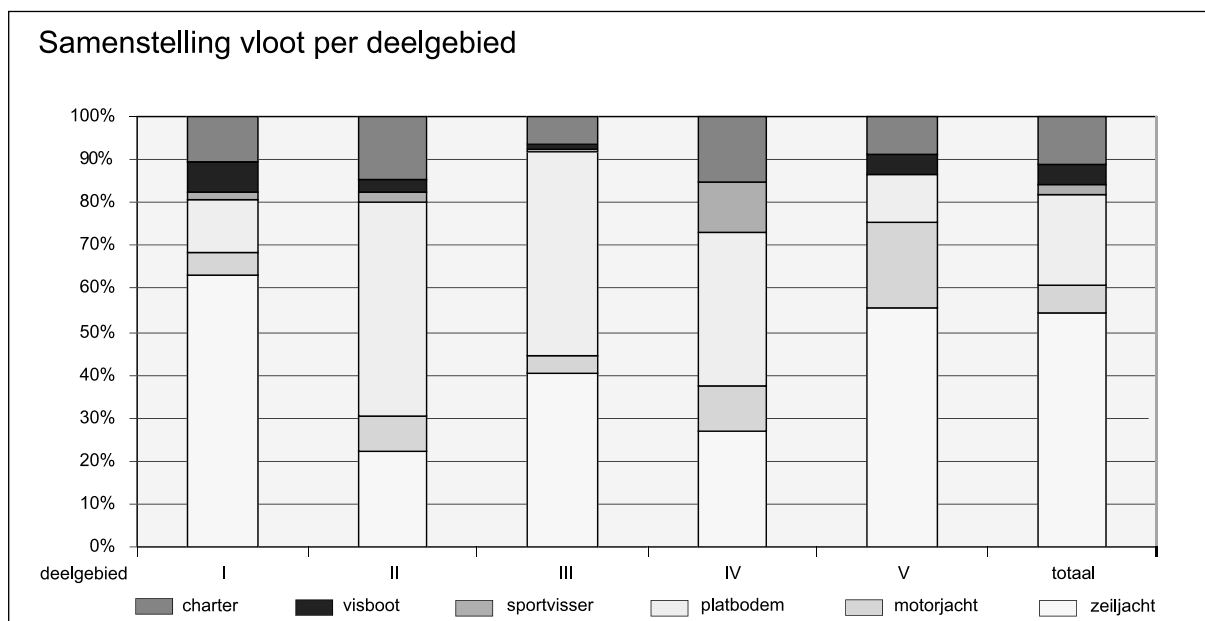
In het gebied rond Engelsmanplaat (III) werd 11% van alle vaartuigen aangetroffen. Dit is bijna een verdubbeling ten opzichte van 1995. In dit gebied wordt veel drooggevallen. Het hoogste aantal vaartuigen werd daar aangetroffen bij de laagwater-telling. Bij de eerste vlucht in het voorjaar werden slechts weinig vaartuigen in dit gebied aangetroffen. Op het Groninger Wad (IV) en in de Eems/Dollard (V) werden samen 10% van alle vaartuigen waargenomen. Dit is een weliswaar een flinke toename ten opzichte van 1995, maar lager dan de aantallen die in het begin van de jaren 80 werden waargenomen.

Verspreiding naar boottype

In de volgende grafiek is per deelgebied de samen-

stelling van de recreatievloot naar boottype weergegeven. Daarbij is het totaal aantal schepen per deelgebied op 100% gesteld en vervolgens wordt daarin het aandeel van de verschillende types weergegeven. Deze analyse laat zien dat de samenstelling van de recreatievloot per deelgebied verschilt. In de westelijke Waddenzee (I) en op de Eems/Dollard (V) bestaat het grootste deel van de vloot uit scherpe zeiljachten (63% en 56%). Het aandeel van de scherpe zeiljachten op het Friese en Groningse Wad (II, III en IV) is veel kleiner (22%, 40% en 27%). In deze gebieden bestaat bijna de helft van de aangetroffen vaartuigen uit plat- en rondbodems. Inclusief de charterschepen komt het aandeel van de platbodems in deze gebieden zelfs uit op 60%. Dit is niet verbazingwekkend omdat het Groningse en Friese Wad vergeleken met de Westelijke Waddenzee weinig diepe vaargeulen hebben waardoor er voor scherpe zeiljachten niet veel vaarmogelijkheden zijn. Voor plat- en rondbodems vormt het gebrek aan diepe geulen geen probleem. Het aandeel van de motorjachten is met 20% het hoogst in de Eems/Dollard. In alle ander gebieden ligt dit tussen de 5% en 10%.

In het Groningse deel van de Waddenzee (IV) werd een opvallend hoog percentage sportvissers aangetroffen. Omdat het totaal aantal waargenomen vaartuigen in dit gebied slechts klein was kan dit toeval zijn. Normaal gesproken opereren de meeste sportvissers namelijk in de westelijke Waddenzee, vanuit Den Oever en Harlingen.



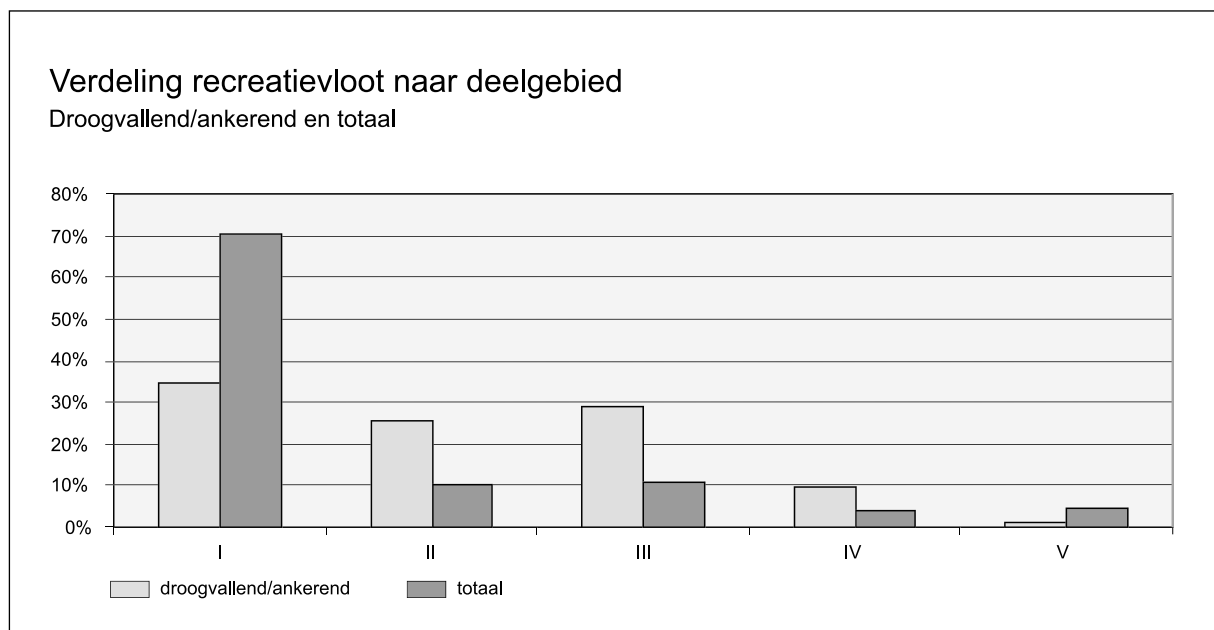


Ankerende en droogvallende recreatievaartuigen

Bij de tellingen is speciaal gelet op het feit of de waargenomen vaartuigen voor anker lagen of waren drooggevallен: dat was met 28 % van het totaal aantal schepen het geval. Per telling liep dit echter nogal uiteen. De laatste keer werd er geteld bij laagwater, speciaal met de bedoeling om een goed beeld te krijgen van de ankerende/droogvallende schepen; deze werden toen uiteraard veruit het meest waargenomen: 189 schepen oftewel 36%. Bij de eerste telling in het voorseizoen werd slechts 8% gemeten en bij de hoogwatertelling op 4 augustus 14%.

De verdeling over de vijf deelgebieden geeft bij de ankerende/droogvallende schepen een totaal ander beeld als bij de totale recreatievloot. Van de totale

vloot werd 70% in de westelijke Waddenzee aangevonden, maar van de droogvallende/ankerende vloot is dit slechts 34%. Veel droogvallers zijn er op het Friese en het Groningse Wad (II, III en IV). In totaal is 65% van de ankerende/droogvallende vloot in deze gebieden aangetroffen. Van de afzonderlijke locaties werden de meeste droogvallende/ankerende schepen aangetroffen bij de zandplaat Het Rif bij Engelsmanplaat (III). Op het Friese wad (II) waren de belangrijkste locaties de oostpunt van Terschelling en in de buurt van de havens van Ameland. Ook bij de jachthaven van Schiermonnikoog lagen behoorlijk wat droogvallers. In de westelijke Waddenzee werden de meeste droogvallende/ankerende schepen aangetroffen bij de noordpunt van Texel en bij de zandplaat Richel vlakbij Vlieland.

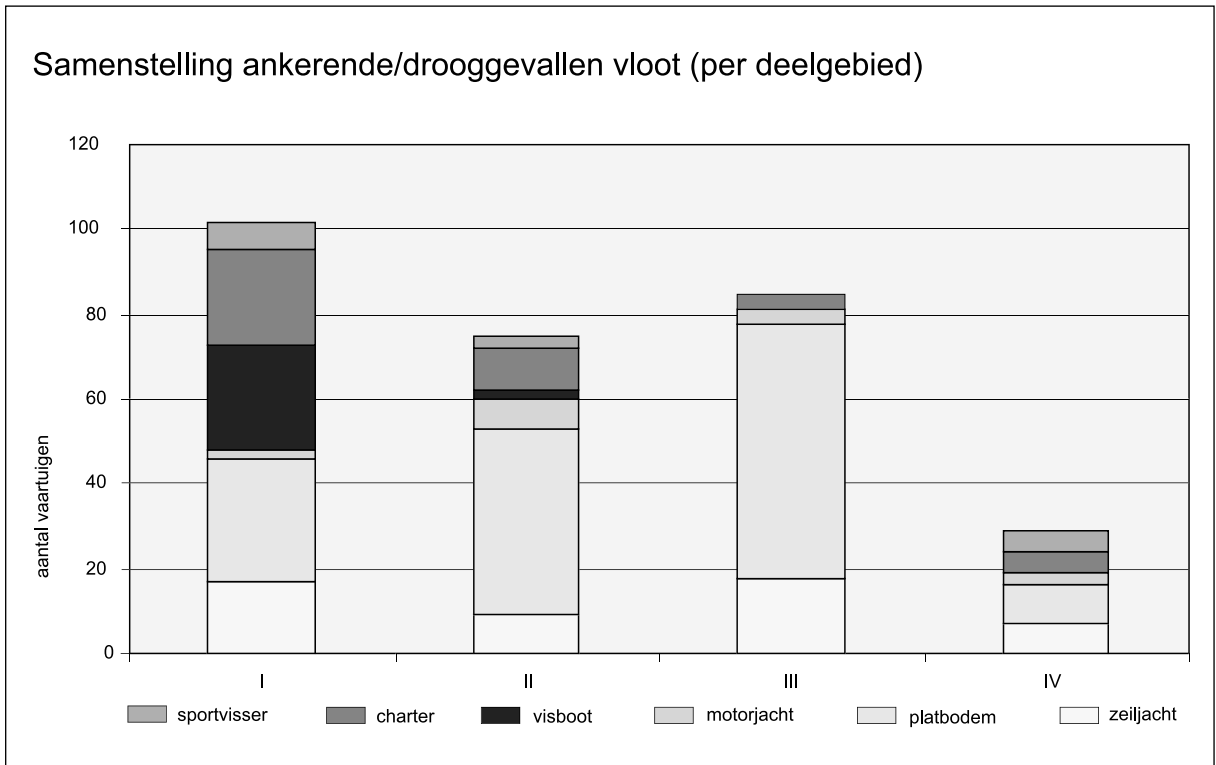


Het ligt voor de hand dat veel droogvallende schepen platbodems zijn. Platbodems kunnen veel gemakkelijker in ondiep water komen en zijn heel geschikt om zich te laten droogvallen. Dit beeld wordt bevestigd door de cijfers. In grafiek 5 zijn per deelgebied het aantal ankerende/drooggevallene schepen weergegeven naar deelgebied. Op het Friese Wad (II) en bij Engelsmanplaat (III) zijn driekwart van de droogvallers platbodems (incl. char-

ters). In de westelijke Waddenzee (I) is dit aandeel wat kleiner; daar zijn ook veel ankerende visbootjes waargenomen. Toch bestaat ook daar de helft van alle ankerende en droogvallende vaartuigen uit kleine platbodems en charterscheepen. Met name deze laatste categorie is veel in de westelijke Waddenzee aangetroffen. Scherpe zeiljachten en motorjachten maken in totaal resp. 17% en 5% uit van de ankerende/droogvallende vloot.



Samenstelling ankerende/drooggevallen vloot (per deelgebied)





5. Zeesportvisserij

Bij zeesportvisserij kan onderscheid worden gemaakt naar oevervisserij, sportvisserij vanaf particuliere bootjes en sportvisserij in groepsverband op sportvisserijschepen.

Sportvisserij vanaf particuliere (of gehuurde) bootjes vindt veelal plaats met open bootjes met buitenboordmotor die op een trailer achter de auto worden meegenomen en bij een trailerhelling te water worden gelaten. Deze vorm van sportvisserij is in de afgelopen 20 jaar behoorlijk afgenomen. Bij de luchtellingen in 1980 werden gemiddeld 119 bootjes waargenomen. In 1988 en 1995 daalden deze aantallen tot respectievelijk 40 en 14. Bij de meest recente tellingen in 2000 werden gemiddeld per vlucht 25 open motorbootjes geteld. De helft hiervan werd waargenomen bij de noordpunt van Texel. De belangrijkste vorm van zeesportvisserij is die met commercieel geëxploiteerde sportvisserijschepen. Deze schepen bieden plaats aan groepen met een omvang van 12 tot 75 personen. Ook de belangstelling voor deze vorm van sportvisserij loopt achteruit. De huidige omvang van de sportvisserijvloot wordt geschat op 60-65 schepen. In 1997

werd deze omvang nog geschat op 70 schepen en in 1991 op 80-100 schepen. Hier is dus duidelijk sprake van een dalende trend.

Het belangrijkste centrum voor de sportvisserij is Den Oever. Den Oever is de thuishaven voor een vloot van circa 33 schepen. In 1999 heeft er een herinrichting van de havens van Den Oever plaatsgevonden, waarbij ook de faciliteiten voor de sportvissers in belangrijke mate zijn verbeterd, zoals een aparte kade en betere parkeervoorzieningen.

Harlingen is de tweede haven voor de sportvisserij. Dit is de thuishaven voor 13 sportvissers. De rest van de sportvissers is verspreid over de andere havens rondom de Waddenzee.

Om de dalende belangstelling voor de sportvisserij als gevolg van teruglopende vangsten tegen te gaan is de sector de laatste jaren bezig om haar productaanbod te verbreden. Voorheen werden alleen hengeltochten georganiseerd maar nu richten de sportvissers zich in toenemende mate ook op andere activiteiten zoals zeehondentochten, eilandtochten, sleepnetvisserij en wadlopen.



6. Wadlopen

Inleiding

Het wadlopen vindt voornamelijk plaats op het Groninger Wad en op het oostelijk deel van het Friese Wad. Tijdens laag water wordt over platen en wantijen van het Wad gelopen. Daarbij is sprake van zowel oversteken naar de eilanden als zwerftochten. Het wadlopen is door de provincies Fryslân, Groningen en Noord-Holland gereguleerd in de Interprovinciale Wadloopverordening. In de verordening die met ingang van 1996 in werking is getreden worden drie soorten vergunningen onderscheiden:

- Type A: voor organisatoren (wadlooporganisaties) waarbij met grote groepen (50-70) over het wad wordt gelopen;
- Type B: voor individuele wadloopgidsen; deze mogen met een groep van maximaal 12 deelnemers begeleiden;
- Type C: voor individuele wadloopgidsen; deze mogen geen deelnemers begeleiden.

Uit een in 1991 uitgevoerd onderzoek kwam naar voren dat het aantal wadlopers was gestegen van 14.258 in 1978 naar 39.671 in 1989. Over de periode 1990-1995 zijn echter geen cijfers beschikbaar over de ontwikkeling van het aantal wadlopers. Met de invoering van het vergunningstelsel met de totstandkoming van de Wadloopverordening 1996 is hierin verandering gebracht. In de vergunningvoorwaarden is opgenomen dat elke vergunninghouder een opgave moet doen van het aantal gelopen tochten en het aantal deelnemers. De ervaringen met dit systeem zijn positief.

A-vergunningen

De meeste wadlopers betreden het wad onder begeleiding van een wadlooporganisatie met een A-vergunning. Er zijn zeven wadlooporganisaties met een A-vergunning. Met deze wadlooporganisaties zijn quoteringsafspraken gemaakt, vastgelegd in het Convenant Wadlopen. Hierin is geregeld hoeveel wadlopers jaarlijks mogen worden rondgeleid. Het totale quotum van de zeven organisaties bedraagt

daarbij 50.500. Volgens de opgaven van de organisaties ligt het totaal aantal deelnemers in de periode 1997 tot 2001 jaarlijks rond de 33.000. Dit is dus ruim onder het vastgestelde maximum.

Er is tevens afgesproken dat de twee organisaties die veel zwerftochten lopen (Dijkstra's Wadloop-tochten en de Stichting Wadloopcentrum Pieterburen) maximaal 75 zwerftochten zullen houden en dat zij onderling zullen afstemmen welke routes zij daarbij volgen met als uitgangspunt dat er per laagwaterperiode door elke organisatie maximaal één tocht wordt gelopen in de gemeente De Marne en één tocht in de gemeente Eemsmond. De gemaakte afspraken met de wadlooporganisaties blijken in de praktijk goed te werken. Een overzicht van de cijfers voor de wadlooporganisaties (zie bladzijde 27):



Organisatie	Quotum	1997	1998	1999	2000
De Fryske Waedrinners	1.000	> *190	173	331	449
Gron. Wadloopver. Arenicola	1.000	623	713	763	*105
St. Wadloopcentr. Pieterburen	17.500	11.694	11.186	10.550	9.664
Wadgidsengroep Nrd. Nld.	5.000	2.204	2.480	1.655	2.844
Wadloopcentrum Frysl n	10.000	6.951	6.097	7.559	6.380
Dijkstra s Wadlooptochten	15.000	11.135	12.470	12.394	10.657
St. Uithuizer Wad	1.000	557	513	747	880
Totaal	50.500	33.354	33.632	33.999	30.979

* M. Zwakenberg: *Notitie Wadlopen, een onderzoek naar de problematiek rond het wadlopen. Leeuwarden 1991.*

B-vergunningen

B-vergunninghouders mogen groepen rondleiden van maximaal 12 deelnemers. Voor de B-vergunninghouders lopen de cijfers in de periode 1997-2000 licht op. In de periode 1996 tot 2000 schommelt het aantal B-vergunninghouders tussen de 132 en 137, waarbij ruwweg 55% verbonden is aan een wadlooporganisatie als gemachtigde. Op grond van de afspraken met de wadlooporganisaties tellen de door deze A-gemachtigden rondgeleide wadlopers mee voor het A-quotum. De verplichte jaarlijkse deelnemers- en tochtenopgave wordt goed nageleefd; slechts een enkeling vergeet in eerste instantie een opgave te doen. Van het aantal niet-gemachtigde B-vergunninghouders loopt een kleine groep regelmatig met groepen van 10 tot 12 deelnemers. Opvallend is dat een groot deel hiervan schippers van de bruine chartervloot betreft. Een 12-tal heeft sinds 1997 een vergunning om beperkte tochten vanaf een drooggevalven schip te mogen lopen. Daarbij geldt de restrictie: droogvallende platen en kwelders; het oversteken van geulen dieper dan kniehoogte is niet toegestaan. Een overzicht van de cijfers voor de B-vergunninghouders in de afgelopen jaren:

2000: 5.465 deelnemers
 1999: 5.694 deelnemers
 1998: 4.582 deelnemers
 1997: 3.855 deelnemers
 1996: 5.300 deelnemers

Uit de opgaven van de vergunninghouders blijkt dat

de weekenden veruit favoriet zijn voor de organisatie van wadlooptochten. Logischerwijs waren er vooral in de zomer een aantal dagen waarop het weer, het getij en de vrije tijd zodanig meezaten dat veel vergunninghouders tegelijkertijd een tocht hebben gehouden. Daaruit blijkt dat het in het Convenant Wadlopen afgesproken maximaal aantal deelnemers per route (de indicatieve aantallen) slechts in enkele situaties (2 of 3x) overschreden wordt. Een dergelijke overschrijding doet zich overigens alleen voor op de twee populairste routes: naar Ameland en Engelsmanplaat.

C-vergunningen

Voor C-vergunninghouders geldt dat er geen deelnemers meegenomen mogen worden. Er wordt deze groep dan ook geen tochtenopgave gevraagd. Het aantal C-vergunninghouders laat in de periode 1997-2001 een schommeling zien. Was het aantal in 1996 nog 34, in de jaren daarna liep het aantal terug tot 16 in 1999. In 2000 was er met 18 vergunningen een kleine toename, terwijl in 2001 28 individuele vergunningen werden uitgegeven.

Ontheffingen

Naast het reguliere wadlopen is het mogelijk in bepaalde gebieden natuureducatieve tochten te organiseren. Dergelijke tochten vallen sinds 1996 ook onder de Provinciale Wadloopverordening, waarvoor een ontheffing verleend kan worden. In



1996 bestond er echter geen duidelijkheid over het aantal deelnemers dat hier jaarlijks mee gemoeid is. Ook voor deze categorie is nu een sprake van een verplichte jaarlijkse tochtenopgave. Een overzicht van de cijfers voor de ontheffinghouders in de afgelopen jaren:

2000: 42.711 deelnemers

1999: 37.713 deelnemers

1998: 36.035 deelnemers

1997: 36.035 deelnemers

Voor het houden van natuureducatieve tochten zijn op dit moment 25 gebieden aangewezen. Deze gebieden zijn allemaal van beperkte omvang (tot de eerste geul) en direct grenzend aan de kust van

eiland of vasteland. In 1996 is aan negen organisaties ontheffing verleend, inmiddels bedraagt het aantal ontheffinghouders 19. Voor sommige organisaties gaat het om een ontheffing voor slechts in gebied, anderen hebben een ontheffing om in verschillende gebieden excursies te organiseren. Jaarlijks varieert per organisatie het aantal begeleide deelnemers aanzienlijk. De totale cijfers laten een aanmerkelijke stijging zien. Dit is grotendeels te verklaren uit het feit dat pas met de invoering van de verordening duidelijkheid is gaan ontstaan over het aantal organisaties dat natuureducatieve tochten organiseert en het aantal begeleide deelnemers. Wel betekenen de cijfers dat in de komende jaren, in overleg met de ontheffinghouders, gekeken zal worden of aanvullende regelgeving noodzakelijk is.