

Plaats van de pleziervaart in industriële havens

Seppe Steenhuyse

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
Master in de Nautische Wetenschappen
aan de Hogere Zeevaartschool

Promotor: Klaas De Hert

Academiejaar 2024-2025

Woord vooraf

Met grote dankbaarheid stel ik dit werk voor, het is geschreven voor het behalen van mijn masterdiploma in de Nautische Wetenschappen aan de Antwerp Maritime Academy. Dit is het resultaat van een traject dat begon met een eenvoudige vraag naar de plaats van de pleziervaart in industriële havens en uitmondde in een onderzoek dat mijn blik op de nautische wereld blijvend heeft verruimd.

Allereerst wil ik mijn promotor, prof. Klaas De Hert, bedanken voor zijn scherpe feedback, zijn vertrouwen op de momenten dat ik verdwaalde in data-analyses en zijn aanmoedigingen om steeds een stap verder te denken.

Dit onderzoek kon slechts tot stand komen dankzij de bereidwilligheid van 179 pleziervaarders die hun ervaringen deelden via de enquête, evenals de jachthavenmeester, Raymond Aertssen, en de Incident Management Officer, Quinten Perneel, die mij in openhartige interviews een kijkje gunden achter de schermen van een drukke haven. Hun praktijkverhalen gaven de cijfers een menselijk gezicht. Verder wil ik ook de Vlaamse Pleziervaart Federatie (VPF) bedanken en de jachthavens die de enquête hebben verspreid.

Bij het redigeren van deze scriptie heb ik sporadisch gebruikgemaakt van ChatGPT als taalhulpmiddel om passages te herschrijven en mijn eigen tekst op helderheid na te lezen. Alle inhoudelijke analyse, interpretatie en eindredactie bleven echter volledig mijn verantwoordelijkheid.

Een woord van dank ook aan de medestudent, Nathan Bekaert, van de opleiding Nautische Wetenschappen, mijn vader en grootvader voor het testen van de vragenlijst.

Vervolgens wil ik mijn ouders en broer danken voor hun geduld, hun realiteitszin en het aanhoren van eindeloze verhalen over de thesis.

Ik hoop dat deze thesis, hoe bescheiden ook, bijdraagt aan een veiligere en gastvrijere havenomgeving waar recreatie en industrie elkaar versterken.

Samenvatting

Deze masterproef onderzoekt hoe recreatieve pleziervaart veilig kan integreren in industriële havens, met als doel meer inzicht en begrip te creëren rond deze interactie.. Centraal staat de vraag: wat is de plaats van pleziervaart in en rond een industriële haven en meer specifiek in de haven van Antwerpen? Het onderzoek combineerde een literatuurstudie, een enquête onder 179 Belgische pleziervaarders en twee diepte-interviews met een jachthavenmeester en een havenautoriteit van de haven van Antwerpen.

De bevindingen tonen dat een uniform regelkader (AIS-plicht, VHF-melding, vast traject) het objectieve risico verlaagt, maar door recreanten als streng wordt ervaren. Twee derde van de respondenten heeft AIS-klasse B; zij melden meer veiligheid en voorspelbaar gedrag van beroepsvaart. Belangrijkste knelpunten zijn beperkte infrastructuur (beperkte sluisvensters), gefragmenteerde communicatie en onvoldoende informatieverbreiding.

Conclusie: pleziervaart kan een verantwoorde plaats krijgen wanneer drie voorwaarden samengaan: duidelijke spelregels, wederzijds respect en slimme inzet van technologie, waarbij AIS verbindend kan werken.

Abstract

The position of recreational boating in industrial ports.

This master's thesis explores how recreational boating can be safely integrated into industrial ports, aiming to foster greater insight and understanding of this interaction. The central question is: what is the role of recreational boating in and around an industrial port, and more specifically, in the Port of Antwerp? The research combined a literature review, a survey of 179 Belgian recreational boaters, and two in-depth interviews—one with a marina manager and one with a port authority representative from the Port of Antwerp.

The findings show that a uniform regulatory framework (AIS requirement, VHF reporting, designated routes) reduces objective risks but is perceived by recreational users as strict. Two-thirds of respondents use AIS Class B; they report feeling safer and note more predictable behavior from commercial vessels. Key challenges include limited infrastructure (e.g., restricted lock access), fragmented communication and insufficient information dissemination.

Conclusion: Recreational boating can take a responsible place in industrial ports when three conditions are met—clear rules, mutual respect, and smart use of technology—with AIS serving as a connecting element.

Inhoudstafel

Lijst van figuren	xi
Lijst van Tabellen	xii
1 Inleiding	1
1.1 Pleziervaart in België	1
1.2 Vaargebieden infrastructuur in Vlaanderen.....	2
2 Literatuurstudie	4
2.1 Registratie en wettelijke vereisten.....	4
2.1.1 Registratie van pleziervaart in België	4
2.1.2 Wat is nodig om te mogen varen in België?	5
2.1.3 Vaarbrevetten.....	5
2.1.3.1 Beperkt en algemeen stuurbrevet	7
2.1.3.2 Brevet Yachtman en Yachtnavigator	8
2.1.3.3 Internationale erkenning	8
2.2 Havens in België.....	9
2.2.1 Antwerpen	9
2.2.1.1 Reglementair en toegang	9
2.2.1.2 Samenvatting.....	11
2.2.2 Zeebrugge	11
2.2.2.1 Reglementering en toegang	11
2.2.2.2 Samenvatting.....	12
2.3 Internationale havens.....	13
2.3.1 Nederland	13
2.3.1.1 Campagne 'Varen doe je Samen!	13
2.3.1.2 Reglementering en vaarbewijzen	14
2.3.1.3 Rotterdam.....	15

2.3.1.4	Amsterdam	17
2.3.2	Duitsland.....	20
2.3.2.1	Hamburg	21
2.3.3	Verenigd Koninkrijk	24
2.3.3.1	Southampton	24
2.3.4	Overzicht alle havens.....	29
2.4	AIS in de pleziervaart	30
2.4.1	Regelgeving omtrent AIS in België en Nederland	30
2.4.2	Voordelen van AIS-gebruik in de pleziervaart.....	31
2.4.3	Soorten AIS-systemen	31
3	Enquête.....	32
3.1	Methodologie	32
3.1.1	Onderzoeksopzet.....	32
3.1.2	Populatie en steekproef	32
3.1.3	Ontwikkeling van de vragenlijst	33
3.1.4	Test-enquête en aanpassingen	35
3.1.5	Uitvoering van de dataverzameling.....	35
3.2	Resultaten en Discussie	36
3.2.1	Het profiel van de respondenten	36
3.2.1.1	Typevaartuigen	36
3.2.1.2	Vaarervaring en vaarbewijzen	39
3.2.1.3	Meest bevaren zones	41
3.2.1.4	Thuishaven.....	42
3.2.1.5	Hoogste vaarzone	42
3.2.2	Gebruik van AIS in de pleziervaart	43
3.2.3	Gebruik van papieren en digitale kaarten	45

3.2.4	Informatie en informatiebronnen voor reisplanning	49
3.2.5	Contact tussen pleziervaart en industriële havens	53
3.2.6	Beperkingen van de enquête	59
4	Interviews	61
4.1	Methodologie	61
4.1.1	Onderzoeksopzet en doel.....	61
4.1.2	Interviewtype.....	61
4.1.3	Respondenten	61
4.1.4	Dataverzameling.....	62
4.1.5	Data-analyse	62
4.1.6	Ethische overwegingen.....	62
4.2	Resultaten en discussie	62
4.2.1	Beleid en regulering.....	62
4.2.2	Toegankelijkheid en infrastructuur	63
4.2.3	Communicatie en veiligheid	63
4.2.4	Standpunten over AIS.....	64
4.2.5	Visie en strategie	64
4.2.6	Discussie	65
4.2.7	Conclusie.....	65
5	Besluit en aanbevelingen.....	66
5.1	Kernbevindingen samengebracht.....	66
5.2	Integrerend antwoord op de onderzoeksvraag	67
5.3	Persoonlijke reflectie	67
5.4	Aanbevelingen	67
5.5	Slot	68
	Bibliografie.....	69

Lijst van bijlagen	77
Bijlagen	78

Lijst van figuren

Figuur 1	SPECIFIEKE REGLEMENTERING België	2
Figuur 2	Jachthavens en snelvaartzones in Vlaanderen.....	3
Figuur 3	Wat er nodig is om te mogen varen in België?	5
Figuur 4	Kaart haven van Zeebrugge met route voor invaren pleziervaart	12
Figuur 5	kaart samenwerkingsgebied havenwater 2020 Amsterdam	17
Figuur 6	Kaart haven van Southampton	25
Figuur 7	AIS overzicht	30
Figuur 8	Type vaartuig respondenten	37
Figuur 9	Bouwjaar en lengte van de schepen.....	37
Figuur 10	Snelheid schepen respondenten	38
Figuur 11	Vaarervaring van de respondenten.....	39
Figuur 12	Vaardagen van de respondenten in het vaarseizoen.....	40
Figuur 13	Stuurbrevetten respondenten.....	41
Figuur 14	Ligplaats, meest bevaren zone en hoogst bevaren zone	42
Figuur 15	Bekendheid AIS en AIS aan boord	43
Figuur 16	AIS gebruik per vaarzone.....	44
Figuur 17	Verhouding papieren en digitale kaarten.....	46
Figuur 18	Welke soort kaarten worden gebruikt in ieder vaargebied	48
Figuur 19	AIS en digitale kaarten aan boord indien bekend met AIS.....	49
Figuur 20	Hoe frequent komt men in contact met industriële havens	54
Figuur 21	Hoe veilig voelt men zich in industriële havens (1 volledig onveilig, 5 volledig veilig)	55
Figuur 22	Is er voldoende ruimte voor pleziervaart volgens de respondenten?	56

Lijst van Tabellen

Tabel 1	Overzicht brevetten.....	6
Tabel 2	Overzicht van alle havens	29

1 Inleiding

Pleziervaart speelt een belangrijke rol in de maritieme sector en biedt zowel ontspanning als economische opportuniteiten. Binnen België is de pleziervaart sterk vertegenwoordigd, met duizenden geregistreerde vaartuigen die binnenwateren en kustgebieden bevaren. Hoewel deze sector voornamelijk recreatief van aard is, komt pleziervaart steeds vaker in aanraking met industriële havens, waar commerciële scheepvaart en logistieke operaties domineren. Deze scriptie onderzoekt de plaats van pleziervaart in industriële havens, met specifieke aandacht voor de regelgeving en veiligheid van de pleziervaart. Het doel is om te begrijpen hoe pleziervaart en industriële activiteiten elkaar beïnvloeden en welke maatregelen nodig zijn om een evenwicht te vinden tussen recreatie en economische belangen. Door middel van een analyse van de huidige wetgeving, internationale vergelijkingen en een enquête onder betrokkenen, tracht deze studie de plaats van pleziervaart binnen industriële havens te onderzoeken.

1.1 Pleziervaart in België

Wie met een vaartuig op binnenwateren of op zee vaart voor recreatieve doeleinden en niet in een professionele context, valt onder de categorie pleziervaart. Ook binnen de pleziervaart gelden wettelijke voorschriften. (*Pleziervaart / Belgium.be*, z.d.)

Volgens schattingen zijn er in heel België ongeveer 93.452 pleziervaartuigen geregistreerd in 2022. Hoewel dit cijfer een indicatie geeft van de omvang van de sector, moet worden opgemerkt dat niet alle schepen daadwerkelijk in België worden gebruikt. Vlaamse waterwegen en jachthavens ontvangen daarnaast ook boten die in andere landen zijn geregistreerd (DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, 2022).

Binnen de totale vloot is een groot aandeel (58%) kleiner dan 7 meter, terwijl ongeveer 40% tussen de 7 en 15 meter lang is. Slechts een klein percentage van de vloot bestaat uit grotere schepen van meer dan 15 meter. De verdeling van vaartuigen toont aan dat pleziervaart in Vlaanderen vooral toegankelijk is voor eigenaars van kleinere boten (DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, 2022). Op basis van de inschattingen van de respondenten van de enquête over de circulaire pleziervaart van DG Scheepvaart heeft naar schatting 6 tot 10% van de Belgische pleziervaartuigen het einde van hun levensduur

bereikt en is deze niet langer varenswaardig (*Resultaten enquête circulaire pleziervaart*, 2023).

1.2 Vaargebieden infrastructuur in Vlaanderen

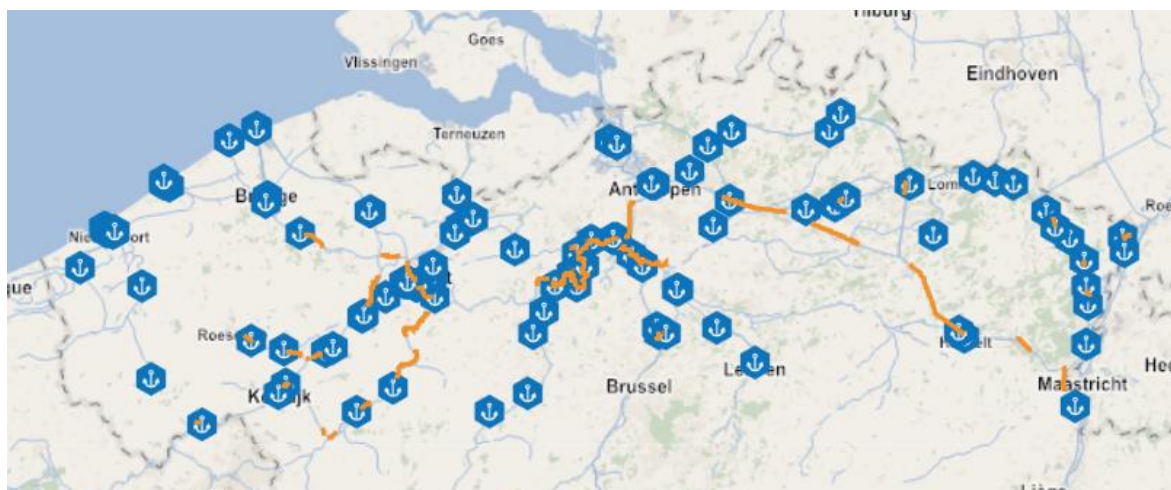
Figuur 1 geeft het vaargebied in Vlaanderen weer met de specifieke reglementering voor iedere waterweg. Het Belgische scheepvaartwegennet is in totaal 1532 km lang (Govaert, 2024)



Figuur 1 SPECIFIEKE REGLEMENTERING België

Bron: (*Waterrecreatie op de Vlaamse Waterwegen*, 2018)

Figuur 1 geeft een overzicht van de jachthavens en snelvaartzones in Vlaanderen. In deze zones is het toegestaan om sneller te varen dan de vastgestelde maximumsnelheid. Dit mag echter alleen onder specifieke voorwaarden: hoge snelheden zijn uitsluitend overdag toegestaan en enkel wanneer de zichtbaarheid minimaal 500 meter bedraagt. Daarnaast moet de snelheid zo worden aangepast dat de golfslag geen schade veroorzaakt (*Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen*, 2020).



Figuur 2 Jachthavens en snelvaartzones in Vlaanderen

Bron: (VisuRIS -, z.d.)

2 Literatuurstudie

2.1 Registratie en wettelijke vereisten

Om de pleziervaart in België op een gestructureerde manier te organiseren, zijn diverse regels opgesteld met betrekking tot de registratie en het gebruik van pleziervaartuigen. Bij het onderzoeken van de rol van pleziervaart in industriële havens is het daarom essentieel om inzicht te krijgen in de verschillende registratiemogelijkheden en de bijbehorende rechten en verplichtingen van eigenaars.

2.1.1 Registratie van pleziervaart in België

Elk pleziervaartuig dat de Belgische binnenwateren of de Belgische kustwateren wil bevaren, moet geregistreerd zijn. Als bewijs van deze registratie ontvangt het schip een registratiebrief, die een geldigheidsduur van vijf jaar heeft. Na afloop van deze periode kan de registratiebrief kosteloos worden verlengd, mits er geen wijzigingen in de registratiegegevens zijn. Bij wijzigingen in de gegevens moet echter een nieuwe registratiebrief worden aangevraagd, waarvoor opnieuw kosten in rekening worden gebracht. (*Registratie*, 2024).

Voorbeelden van wijzigingen zijn (*Verlenging registratie*, 2023):

- het pleziervaartuig voldoet niet meer aan de voorwaarden;
- het pleziervaartuig verandert van eigenaar (geheel of gedeeltelijk, los van de betaling);
- de naam of thuishaven van het pleziervaartuig wijzigt;
- het pleziervaartuig ondergaat een ingrijpende verbouwing;
- een nieuwe motor wordt geïnstalleerd;
- de te bevaren zones wijzigen (binnenwateren/zee en binnenwateren);
- het gebruik wijzigt (privaat gebruik/bedrijfs- of beroepsmatig gebruik).

Wanneer een vaartuig wordt verkocht aan het buitenland, wordt geregistreerd in een ander land, uit de vaart wordt genomen, of wordt gesloopt, moet de registratie in België worden geannuleerd. Daarnaast is het op Belgische wateren toegestaan om een

buitenlandse registratiebrief te gebruiken, op voorwaarde dat deze registratie wettelijk het recht verleent om onder een buitenlandse vlag te varen (*Registratie*, 2024).

2.1.2 Wat is nodig om te mogen varen in België?

WAT	INDIEN	VERANTWOORDELIJKE OVERHEID
BESTUURDER		
Stuurbrevet of ICC	Lengte ≥ 15 m OF snelheid > 20 km/h	FOD Mobiliteit en Vervoer, Secretariaat stuurbrevet-ten pleziervaart, Natiënkaai 5, 8400 Oostende, 0032 (0)59 56 14 80, yachting@mobilit.fgov.be
Certificaat radiotelefonist	Marifoon	Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, Ellipse Building – Gebouw C, Dienst BMR, Koning Albert-II laan 35, 1030 Brussel, 0032 (0)2 226 88 53 en 57 (tussen 09 uur en 12 uur), BMR@bipt.be
VAARTUIG		
Immatriculatie	Klein vaartuig (romplengte < 20 m), uitgezonderd: wedstrijdvaartuig, kano en kajak, gondel en waterfiets, zeilplank, surfplank, opblaasbare boot niet geschikt voor motor, vlot, romplengte < 2,5 m tenzij waterscooter	FOD Mobiliteit en Vervoer , registration.yachting@mobilit.fgov.be , 0032 (0)2 277 35 31 Loket pleziervaart Brussel , Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel Loketuren: dinsdag en vrijdag van 9u00 tot 11u45 Loket pleziervaart Oostende , Natiënkaai 5, 8400 Oostende Loketuren: dinsdag en donderdag van 9u00 tot 11u45 Loket pleziervaart Gent , Port Arthurlaan 12, 9000 Gent Loketuren: dinsdag en donderdag van 9u00 tot 11u45 Pleziervaart Antwerpen , Posthoflei 5, 2600 Antwerpen (Berchem) geen loket
Snelheidsnummer	Snelheid > 20 km/u	
Vlaggenbrief*	2,5 m ≤ lengte ≤ 24 m, uitgezonderd: kajaks, waterfietsen en hengelen op zee met betalende passagiers ***	
Meetbrief binnenvaart	Lengte ≥ 20 m	FOD Mobiliteit en Vervoer, Pleziervaartcommissie, 0032 (0)59 33 95 00 (afspraken), pleziervaartcommissie@mobilit.fgov.be (afspraken)
Communautair certificaat	Lengte ≥ 20 m	
Certificaat van deugdelijkheid*	Commerciële vlaggenbrief	
Verklaring van overeenstemming	Pleziervaartuigen: 2,5 m ≤ lengte ≤ 24 m *** EN in de handel na 16.06.1998 Waterscooters: lengte < 4 m EN in de handel na 01.01.2006	FOD Mobiliteit en Vervoer, Scheepvaartcontrole Pleziervaart, Natiënkaai 5, 8400 Oostende, 0032(0)59 33 95 09 of 0032(0)59 33 95 02, yachting@mobilit.fgov.be
Belasting inverterstelling*	Lengte > 7,5 m	Vlaamse Belastingdienst, Afdeling Taxatie, Vaartstraat 16, 9300 Aalst, datastewards@fbv.vlaanderen.be , http://belastingen.vlaanderen.be/boten
Vergunning radio-elektrische apparatuur	Marifoon	Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT), Ellipse Building – Gebouw C, Koning Albert II-laan 35, 1030 Brussel, 0032(0)2 226 88 88, info@bipt.be
Waterwegenvignet**	Lengte > 6 m OF snelheid > 20 km/h	De Vlaamse Waterweg nv

Figuur 3 Wat er nodig is om te mogen varen in België?

Bron: (*Waterrecreatie op de Vlaamse Waterwegen*, 2018)

2.1.3 Vaarbrevetten

Voor het besturen van een pleziervaartuig in Vlaanderen kan een vaarbrevet verplicht zijn, afhankelijk van specifieke criteria. Een vaarbrevet is vereist indien het vaartuig wordt gebruikt voor beroeps- of commerciële doeleinden, indien het een door een motor aangedreven snelheid van meer dan 20 km/u kan behalen, of indien de romplengte meer dan 15 meter bedraagt (*Verplichting vaarbrevet*, 2024).

De verplichting tot het behalen van een bepaald vaarbrevet hangt nauw samen met de vaarzone. Binnen de regelgeving worden verschillende zones onderscheiden, gaande van

afgesloten binnenwateren tot volle zee. De binnenwateren worden onderverdeeld in vier zones (*Verplichting vaarbrevet*, 2024):

- Zone 0 betreft afgesloten wateren zonder directe verbinding met de zee;
- Zone 1 omvat met de zee verbonden binnenwateren, met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde;
- Zone 2 dekt de Beneden-Zeeschelde zelf;
- Zone 3 betreft de havens langs de kust.

De zeezones worden als volgt gedefinieerd:

- Zone 4 strekt zich uit vanaf het strand tot 6 zeemijl;
- Zone 5 van 6 tot 60 zeemijl;
- Zone 6 van 60 tot 200 zeemijl;
- Zone 7 omvat de gebieden voorbij 200 zeemijl.

Afhankelijk van het beoogde vaargebied moet de schipper beschikken over een passend brevet. Tabel 1 geeft een overzicht van de verschillende brevetten en de zones waarvoor deze geldig zijn.

Tabel 1 Overzicht brevetten

Bron: eigen werk

	Zones	Uitzonderingen
Beperkt stuurbrevet	0,1	
Algemeen stuurbrevet	0,1,2,3,4	Geldig in de Belgische territoriale zee en de EEZ wanneer er sprake is van particulier gebruik
Brevet Yachtman	0,1,2,3,4,5,6	
Brevet Yachtnavigator	Alles zones	

2.1.3.1 Beperkt en algemeen stuurbrevet

Het beperkt stuurbrevet is bedoeld voor het varen op alle Belgische binnenwateren, met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde en de kusthavens. Het algemeen stuurbrevet biedt ruimere vaarmogelijkheden en geldt voor alle binnenwateren, de kusthavens, en het zeegedeelte tot 6 zeemijl uit de kust. Om in aanmerking te komen voor het algemeen stuurbrevet, moet men ook beschikken over het beperkt stuurbrevet; wie dit nog niet heeft, dient zich voor beide examens gelijktijdig in te schrijven (*Beperkt en algemeen stuurbrevet*, 2025).

Beide brevetten vereisen het afleggen van een theoretisch en een praktisch examen. Kandidaten moeten minstens 16 jaar oud zijn, hoewel men zich vanaf 15 jaar mag inschrijven voor het examen. Daarnaast is een medisch attest vereist, waarin wordt bevestigd dat de kandidaat fysiek geschikt is om een pleziervaartuig veilig te besturen. Dit attest beoordeelt het gezichtsvermogen (inclusief kleurwaarneming), gehoor, en de algemene lichamelijke gezondheid, met bijzondere aandacht voor hart, longen en bloeddruk. Het attest hoeft slechts éénmalig bij de aanvraag te worden voorgelegd (*Verplichting vaarbrevet*, 2024).

Het theoretisch examen voor het beperkt stuurbrevet bestaat uit dertig meerkeuzevragen, verdeeld over drie domeinen: reglementen (12 vragen), navigatie (10 vragen) en veiligheid en manoeuvres (8 vragen). Voor elk onderdeel moet minimaal 50% worden behaald, en in totaal minstens 60%. Voor het algemeen stuurbrevet gelden gelijkaardige voorwaarden, met een andere verdeling van de vragen: tien per domein (*Examenleerstof aanvulling algemeen stuurbrevet*, 2022; *Examenleerstof beperkt stuurbrevet*, 2022).

De praktijktest voor beide stuurbrevetten bestaat uit zes onderdelen, waaronder het veilig starten, vertrekken van een steiger, het keren binnen een beperkte ruimte, het afmeren, en het uitvoeren van een man-over-boord manoeuvre. Bij het zeilbrevet komt daar nog een zeilproef bij (*Score systeem praktijkexamens / Système de notation des examens pratiques*, 2021). Bepaalde fouten leiden automatisch tot het beëindigen van de test, zoals het niet volgen van voorrangsregels, het niet gebruiken van een dodemanskoord (indien aanwezig), of het verliezen van controle over het vaartuig. Voor zeilbrevetten komen daar het correct reven en het efficiënt afleggen van een driehoekig parcours bij.

2.1.3.2 Brevet Yachtman en Yachtnavigator

Voor wie zijn vaargebied wil uitbreiden naar zee en internationale wateren, zijn het Yachtman- en Yachtnavigator-brevet van toepassing. Het Yachtman-brevet autoriseert de houder om een pleziervaartuig te besturen op binnenwateren, kustwateren en tot 200 zeemijl uit de kust. Het Yachtnavigator-brevet vormt een uitbreiding hierop en laat toe wereldwijd op zee te varen, wat het tot het hoogste niveau van vaarbekwaamheid binnen de Belgische pleziervaart maakt.

Om in aanmerking te komen voor het Yachtman-brevet, moet men minimaal 16 jaar oud zijn; voor het Yachtnavigator-brevet geldt een minimumleeftijd van 18 jaar. Verder is een geldig medisch attest vereist en moet de kandidaat respectievelijk houder zijn van het Algemeen Stuurbrevet (voor Yachtman) of het Yachtman-brevet (voor Yachtnavigator) (*Yachtman en Yachtnavigator*, 2025).

De theoretische examens zijn uitgebreider dan die van het stuurbrevet. Yachtman-kandidaten worden geëvalueerd op reglementen, navigatie en getijdenleer, meteorologie, veiligheid op zee, communicatie en noodprocedures (*Examenleerstof aanvulling yachtman*, 2023). Voor het Yachtnavigator-examen komen daar nog astronavigatie, geavanceerde meteorologie, offshore technieken en internationale regelgeving bij. De slaagcriteria blijven gelijk: minimaal 50% per onderdeel en een totaalscore van minstens 60% (*Examenleerstof aanvulling yachtnavigator*, 2022).

De praktijktest voor Yachtman beoordeelt onder meer het gebruik van elektronische navigatiemiddelen, het manoeuvreren in havens, communicatieprocedures en noodsituaties (*Examenleerstof aanvulling yachtman*, 2023). Bij het Yachtnavigator-examen worden bijkomende competenties getoetst, zoals navigatie met sextant, crisisbeheer op open zee en omgaan met zware weersomstandigheden (*Examenleerstof aanvulling yachtnavigator*, 2022).

2.1.3.3 Internationale erkenning

Voor pleziervaarders die in het buitenland willen varen, is het mogelijk een Internationaal Certificaat van Competentie (ICC) aan te vragen. Dit certificaat wordt in de meeste Europese landen erkend als bewijs van vaarbekwaamheid, al vervangt het niet het Belgische vaarbrevet. Belgische brevetten worden namelijk niet overal automatisch

erkend, waardoor het ICC een gestandaardiseerde oplossing biedt voor internationale vaart (*ICC-brevet*, 2024).

2.2 Havens in België

2.2.1 Antwerpen

De haven van Antwerpen maakt deel uit van het gebied van de Beneden-Zeeschelde en valt onder specifieke reglementering. Binnen het havengebied zelf (achter de sluizen) zijn het Politiereglement en het Scheepvaartreglement van toepassing, aangevuld met de Havenpolitievorderingen en Havenonderrichtingen van de Havenkapiteinsdienst (Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen, 2024).

2.2.1.1 Reglementair en toegang

Pleziervaart binnen de haven van Antwerpen is slechts toegestaan onder strikte voorwaarden. Volgens artikel 6.4 van de Havenpolitievorderingen is het voor pleziervaartuigen verboden gebruik te maken van sluizen (met uitzondering van de Kattendijksluis), aan te meren aan kaaien binnen het havengebied, of vrij te navigeren buiten de kortste route tussen de Noordlandbrug en het Albertkanaal of de stadshaven. Daarnaast gelden volgende verplichtingen: het schip moet uitgerust zijn met een marifoon en AIS-transponder(minstens type B), en de schipper moet beschikken over een erkend vaarbewijs (ICC of nationaal brevet) (Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen, 2024). De Havenkapiteinsdienst kan uitzonderingen toestaan op individuele basis (havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst, 2024).

De Kattendijksluis biedt beperkte toegang tot de stadshaven en is enkel operationeel bij waterstanden tussen +2,2 m en 4,6 m TAW. Bij hogere getijden (vanaf 5,0 m TAW) wordt de sluis gesloten uit veiligheidsoverwegingen (*Bediening Kattendijksluis*, z.d.). Een alternatieve toegang via de Van Cauwelaertsluis is slechts toegestaan indien de Kattendijksluis buiten dienst is en onder een reeks strikte voorwaarden: schutten is enkel toegestaan bij daglicht, via een vastgelegd traject, met verplichte aanmelding via VHF of telefoon minstens twee uur op voorhand (havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst, 2024). Pleziervaart heeft bovendien geen voorrang op beroepsvaart bij het gebruik van sluizen.

Binnen de haven van Antwerpen bewaakt VTS (Vessel Traffic Services) de veiligheid door het gebied op te delen in sectoren – Polder, Weel, Donk – met elk een eigen VHF-kanaal. Plezierschepen moeten zich via marifoon melden bij het in- en uitvaren van een sector, na een sluispassage en bij bijzondere manoeuvres. Voor passages onder de Noordland- of Straatsburgbrug geldt dezelfde meldplicht (positie, bestemming, scheepsgegevens). Ter hoogte van de Oosterweelwerken is bovendien een verplichte ETA-melding en, bij drukte, een beurtlijst in konvooi- of bestemmingsblokken. De folder “Pleziervaart” van Port of Antwerp-Bruges vat deze regels samen en onderstreept hoe nauw de recreatievaart in het drukke havenverkeer wordt geïntegreerd (Port of Antwerp-Bruges, 2024).

Voor vaartuigen zonder AIS-transponder is onder strikte voorwaarden een doorvaart in konvooi toegestaan. In dat geval moeten het eerste en laatste schip wel over een AIS type B beschikken, en moet de doorvaart minstens één week op voorhand worden aangevraagd bij de Havenkapiteinsdienst. De communicatie verloopt via VHF, waarbij één gezagvoerder verantwoordelijk is voor de meldingen van het volledige konvooi (havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst, 2024).

Een FD-nummer is vereist voor identificatie bij sluizen en brugpassages. Dit nummer wordt toegekend aan het schip en is noodzakelijk voor administratieve opvolging, met uitzondering van passages via de Kattendijksluis, aangezien deze buiten het beheer van de Havenkapiteinsdienst valt (‘FD-nummer aanvragen’, z.d.).

De stad Antwerpen faciliteert de pleziervaart door middel van een digitale routeplanner ontwikkeld in samenwerking met het Havenbedrijf en lokale jachthavens. Deze tool biedt informatie over toegangsroutes, bedieningstijden van bruggen en sluizen, actuele scheepvaartberichten, en voorziet in een checklist met vereiste documenten en uitrusting (*Home - Pleziervaart*, z.d.).

Toegangswegen verschillen afhankelijk van de herkomst. Vanuit het oosten bereikt men de stad via het Albertkanaal; vanuit het zuiden via de Zeeschelde; vanuit het noorden via het Schelde-Rijnkanaal; en vanuit het westen via de Noordzee, waar getijdennavigatie vereist is. Deze routes worden ondersteund door actuele informatie in VisuRIS, waarmee de tool rechtstreeks is gekoppeld (*Home - Pleziervaart*, z.d.).

2.2.1.2 Samenvatting

De haven van Antwerpen stelt strenge eisen aan pleziervaart:

- Sluizen mogen enkel onder strikte voorwaarden worden gebruikt (Kattendijksluis, of Van Cauwelaertsluis bij uitzondering);
- Doorvaart is beperkt tot een vast traject en aanmeren is verboden;
- Marifoon en AIS zijn verplicht, evenals een geldig vaarbewijs;
- Vaartuigen zonder AIS kunnen slechts in konvooi varen na voorafgaande toestemming;
- Aanmelding met FD-nummer is vereist.

Deze maatregelen zijn bedoeld om de veiligheid te waarborgen en conflicten met beroepsvaart te vermijden (havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst, 2024; Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen, 2024).

2.2.2 Zeebrugge

De haven van Zeebrugge is een moderne zeehaven met een belangrijke rol in onder meer voertuigbehandeling, LNG-overslag en containerverkeer. Voor pleziervaart gelden er specifieke regels opgesteld door de Havenkapiteinsdienst, in samenwerking met lokale jachtclubs (havenkapiteinsdienst Port of Zeebrugge et al., 2021; *Vlaamse havens*, z.d.).

2.2.2.1 Reglementering en toegang

Pleziervaartuigen mogen de haven van Zeebrugge enkel betreden of verlaten via het traject tussen de zeewaartse strekdammen en het jachthavendok. Tijdens de volledige passage dient men uit te luisteren op VHF-kanaal 71. Instructies van Port Control hebben steeds voorrang op visuele seinen (havenkapiteinsdienst Port of Zeebrugge et al., 2021)

Pleziervaart moet stuurboordwal houden, dokken loodrecht oversteken indien veilig, en een ruime afstand bewaren van commerciële schepen. Laveren, vissen of ankeren is verboden, evenals het betreden van commerciële of militaire dokken. In het jachthavendok geldt een snelheidsbeperking van 3 knopen. Bij vertrek uit het jachthavendok is contact met Port Control via VHF 71 verplicht. Hoewel voorafgaand contact niet altijd vereist is, wordt het ten sterkste aanbevolen bij twijfel of bij uitvaren (havenkapiteinsdienst Port of Zeebrugge et al., 2021).



Figuur 4 Kaart haven van Zeebrugge met route voor invaren pleziervaart

Bron: (RBSC - Zeebrugge binnenvaren en havenplan, 2021)

2.2.2.2 Samenvatting

De regels voor pleziervaart in Zeebrugge zijn strikt maar helder:

- Enkel toegang via het vastgelegde traject;
- Marifoonverplichting (VHF 71);
- Verbod op hinderlijke activiteiten zoals laveren of ankeren;
- Maximale snelheid van 3 knopen in jachthavendok;
- Stuurboordwal houden en dokken loodrecht oversteken;
- Toestemming vereist bij gevaarlijke situaties (bv. LNG-tankerbewegingen).

Deze maatregelen waarborgen een veilige interactie tussen recreatieve en commerciële vaart in een drukke zeehaven.

2.3 Internationale havens

2.3.1 Nederland

Nederland beschikt over een van de grootste recreatieve waternetwerken van Europa, met naar schatting 504.000 geregistreerde pleziervaartuigen. De vloot is geografisch verspreid over het hele land, met een duidelijke concentratie in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Friesland. In deze regio's, waar zich ook de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam bevinden, beïnvloedt de omvang en aard van de pleziervaart in aanzienlijke mate de lokale ruimtelijke ordening en verkeersdynamiek (FEITEN EN CIJFERS WATERSPORT NEDERLAND 2023, 2024)

Ongeveer 197.000 van deze boten liggen permanent afgemeerd in jachthavens of bij watersportbedrijven. Daarnaast zijn circa 88.000 vaartuigen ondergebracht op waterwegen zoals sloten en kanalen, vaak in de nabijheid van vakantiewoningen. Een groot deel van de vloot bevindt zich ook op het land, waarvan circa 170.000 nog regelmatig in gebruik zijn en 49.000 vermoedelijk in onbruik zijn geraakt. Deze verdeling illustreert de deels seizoensgebonden, maar ook statische aard van de Nederlandse pleziervaart en heeft duidelijke implicaties voor de ruimtelijke en logistieke benutting van watergebonden infrastructuur (FEITEN EN CIJFERS WATERSPORT NEDERLAND 2023, 2024).

2.3.1.1 Campagne 'Varen doe je Samen!

Omwillen van de toenemende drukte op de vaarwegen heeft Nederland in 2007 de campagne Varen doe je Samen! gelanceerd. Dit initiatief, waarin Rijkswaterstaat, havenbedrijven zoals Amsterdam en Rotterdam, het Watersportverbond en HISWA-RECRON samenwerken, heeft als doel het bevorderen van veiligheid en wederzijds begrip tussen recreatieve en professionele waterweggebruikers. De campagne richt zich expliciet op alle gebruikers, van onervaren recreanten tot beroepsschippers, en verspreidt informatie via brochures, knooppuntenboekjes, digitale vaarkaarten, sociale media en de eigen website (*Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020*, 2020).

De kernboodschap luidt dat veiligheid op het water een gedeelde verantwoordelijkheid is. Opvallend is de inclusieve benadering van de campagne, al roept dit de vraag op of alle doelgroepen zich daadwerkelijk aangesproken voelen en of de communicatiekanalen

voldoende aansluiten bij hun uiteenlopende behoeften (*Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020*, 2020).

Een specifiek aandachtspunt binnen de campagne is het zogenaamde vaarwegknooppuntenbeleid. Deze knooppunten, locaties waar verschillende drukbevaren routes samenkomen, vormen risicovolle zones voor misverstanden of ongevallen. Ze zijn in kaart gebracht en voorzien van uitgebreide toelichting en visuele ondersteuning, zowel via digitale platformen als in gedrukt materiaal. De informatie wordt jaarlijks geactualiseerd en geïntegreerd in verschillende navigatie-apps. Door deze aanpak biedt de campagne praktische ondersteuning bij de reisvoorbereiding en draagt ze bij aan een verhoogd veiligheidsbewustzijn onder alle vaarweggebruikers (*Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020*, 2020).

2.3.1.2 Reglementering en vaarbewijzen

Voor het besturen van bepaalde pleziervaartuigen is in Nederland een vaarbewijs wettelijk verplicht. Het Klein Vaarbewijs I is vereist voor vaartuigen langer dan 15 meter of die sneller kunnen varen dan 20 km/u op rivieren, kanalen en meren. Voor het navigeren op open wateren zoals het IJsselmeer, de Waddenzee of de Westerschelde, is het Klein Vaarbewijs II noodzakelijk (Ministerie van Algemene Zaken, 2025).

Het verschil tussen beide vaarbewijzen ligt in de complexiteit van het beoogde vaargebied. Klein Vaarbewijs I richt zich op de basisvaardigheden voor binnenwateren, zoals bediening van het vaartuig, verkeersregels en eenvoudige navigatie. Klein Vaarbewijs II bouwt daarop voort en omvat ook geavanceerde navigatiekennis, inclusief werken met kaart en kompas, stromingen, getijden en noodprocedures (Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma's voor de binnenvaart 2020, 2020).

In de praktijk is Klein Vaarbewijs I voldoende voor de toegang tot de havens van Rotterdam en Amsterdam. Dit bewijs komt overeen met het Belgische beperkt stuurbrevet, terwijl Klein Vaarbewijs II vergelijkbaar is met het Belgische algemeen stuurbrevet (*Beperkt en algemeen stuurbrevet*, 2025)

In het kader van de regelgeving rond het gebruik van AIS door pleziervaart is het belangrijk te benadrukken dat niet elk vaartuig onder deze verplichting valt. Daarnaast bepaalt het

Binnenvaartpolitiereglement dat AIS enkel verplicht is voor pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 20 meter (Waterstaat, z.d.).

2.3.1.3 Rotterdam

De haven van Rotterdam is de grootste zeehaven van Europa en vormt een cruciaal knooppunt voor internationale handel, logistiek en energievoorziening. Het havengebied beslaat meer dan 12.500 hectare en strekt zich over circa 40 kilometer uit van het stadscentrum van Rotterdam tot aan de Noordzee. De haven verwerkt jaarlijks honderden miljoenen tonnen aan goederen en ontvangt duizenden zee- en binnenvaartschepen. Ondanks de nadruk op commerciële activiteiten groeit het aandeel van recreatieve vaart. Deze ontwikkeling vereist echter een strikte regulering om de veiligheid binnen dit intensief gebruikte maritieme gebied te waarborgen (*Feiten en cijfers / Port of Rotterdam, 2024*).

Reglementering en toegang

Recreatieve vaart binnen het Rotterdamse havengebied is aan specifieke voorwaarden onderworpen. De nadruk ligt op het vermijden van conflicten met beroepsvaart en het bevorderen van voorspelbaar en defensief vaargedrag. Het is voor pleziervaartuigen verboden om havenbekkens binnen te varen, tenzij deze daadwerkelijk als bestemming dienen, zoals een jachthaven of scheepswerf. Bij verplaatsing binnen de haven dienen recreatieve schepen zoveel mogelijk de stuurboordwal aan te houden en vaarwegen loodrecht te kruisen. In bochten is het verboden om buitenbochten af te snijden, om het risico op plotselinge confrontaties met beroepsvaart te minimaliseren (Port of Rotterdam, 2021).

Het gebruik van een marifoon is verplicht in een aantal situaties: bij het kruisen van vaarwateren, bij het in- en uitvaren van havengebieden, en wanneer wordt verzocht door havenautoriteiten. Hoewel de aanwezigheid van een marifoon niet wettelijk vereist is voor alle pleziervaartuigen, wordt het sterk aanbevolen omwille van de veiligheid. Daarnaast wordt geadviseerd om actuele vaarkaarten aan boord te hebben en om tijdens schemering of bij slecht zicht de vereiste navigatieverlichting te voeren (Port of Rotterdam, 2021).

Informatieverstrekking en gedragssturing

Om de naleving van de regelgeving te ondersteunen, zet de Haven van Rotterdam actief in op informatievoorziening. Via visuele middelen zoals informatieve video's, flyers en de

ationale campagne *Varen doe je Samen!* worden recreatieve schippers geïnformeerd over de risico's en gedragsregels in het havengebied. De campagne informatievoorzieningen benadrukken onder andere volgende aandachtspunten (Port of Rotterdam, 2021):

- Respecteer de ruimte van beroepsvaart;
- Blijf voortdurend uitkijken;
- Vaar een duidelijke koers en hou zoveel mogelijk stuurboordwal aan;
- Kruis het vaarwater haaks en snijd geen bochten af;
- Volg de do's & don'ts: geen toegang tot havenbekkens zonder bestemming, geen alcohol, correcte verlichting, actuele vaarkaarten en verplicht gebruik van de marifoon indien aanwezig.

Daarnaast worden op drukke dagen waterstewards ingezet, die recreatieve schippers aanspreken en informeren. Zij verstrekken onder andere de *Vaarbewaarkaart*, een samenvattend document met essentiële vaarregels, aandachtspunten en tips voor veilige navigatie (*Download gratis de Vaarbewaarkaart met handige informatie*, 2024; *Waterstewards helpen ook in 2024 recreatievaart in Rotterdam*, 2024).

Samenvatting

Binnen de haven van Rotterdam is pleziervaart toegestaan mits strikte naleving van de geldende regelgeving. De volgende vereisten zijn van toepassing:

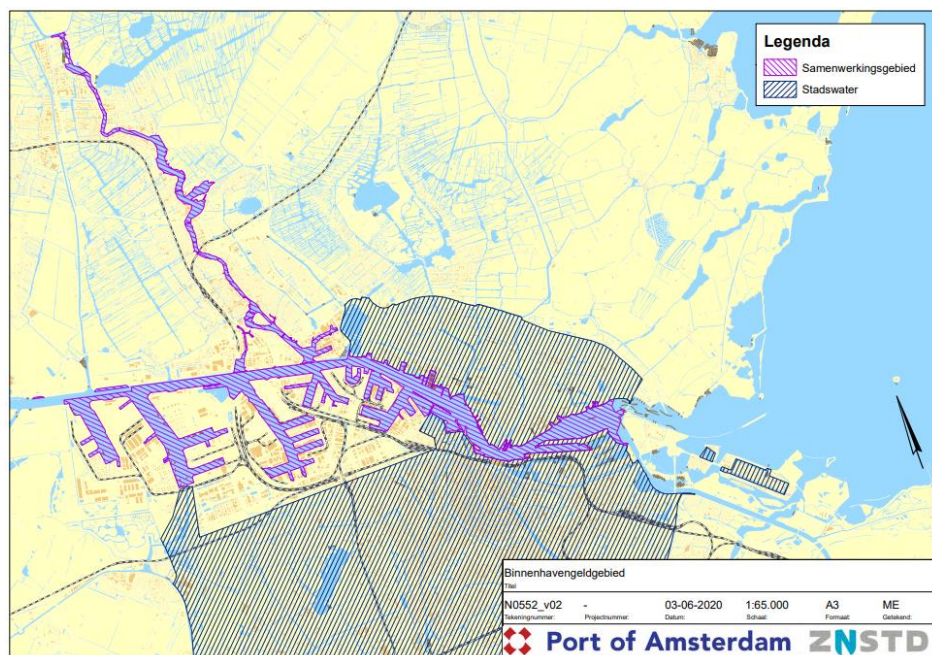
- Toegang tot havenbekkens enkel indien er een bestemming is;
- Verplichtingen inzake vaarlijn: stuurboordwal houden en vaarwater haaks kruisen;
- Verbod op buitenbochten afsnijden;
- Gebruik van marifoon verplicht in specifieke situaties;
- Aangeraden: actuele vaarkaarten en correcte verlichting;
- Actieve informatiecampagnes en aanwezigheid van waterstewards.

Deze maatregelen beogen het veilig integreren van pleziervaart in een omgeving waar intensief en grootschalig beroepsverkeer domineert. Defensief vaargedrag, zichtbaarheid

en communicatie vormen de kernvoorwaarden voor een veilige en ordentelijke vaart binnen de haven van Rotterdam.

2.3.1.4 Amsterdam

De haven van Amsterdam is een belangrijke logistieke draaischijf in Nederland en combineert intensieve commerciële scheepvaart met toegang tot recreatief vaarverkeer. Het gebied bestaat uit verschillende vaarzones, waaronder het stadswater (grachten, Amstel, vaarten) dat onder gemeentelijk beheer valt, en het havenwater (zoals het IJ, Noordzeekanaal en Zijkanaal G) dat onder de bevoegdheid van Port of Amsterdam valt (*Contact met Divisie Havenmeester | Port of Amsterdam, 2020*). De focus in dit hoofdstuk ligt op het gereguleerde havenwater, waar de interactie tussen beroeps- en pleziervaart bijzondere aandacht vereist.



Figuur 5 kaart samenwerkingsgebied havenwater 2020 Amsterdam

Bron: (*Contact met Divisie Havenmeester | Port of Amsterdam, 2020*)

Reglementering en toegang

Binnen het havenwater van Amsterdam gelden specifieke beperkingen en richtlijnen voor pleziervaart. De toegang tot havenbekkens is in principe verboden, tenzij deze dienen als

bestemming voor laden of lossen. Deze gebieden zijn aangeduid met verbodsborden. Kleine vaartuigen mogen zich enkel op reguliere vaarwegen begeven en moeten bij kruising van vaarwater een haakse oversteek maken. Er geldt een alcoholverbod voor de bestuurder, conform het Binnenvaartpolitiereglement (*Regel je bezoek aan de haven als pleziervaarder* | Port of Amsterdam, 2020; *Veilig varen door de haven van Amsterdam*, 2020)

Er zijn snelheidslimieten van kracht op diverse trajecten. Op het IJ en het Noordzeekanaal bedraagt de maximumsnelheid 18 km/u, met een verlaagde limiet van 12 km/u tussen Stenen Hoofd en Kop Java-eiland. Snelheidsborden langs de vaarwegen geven de toegestane snelheid aan. In zones met intensieve beroepsvaart is defensief varen noodzakelijk, mede vanwege de aanwezigheid van grote binnenvaartschepen, cruiseschepen en ponten met beperkte manoeuvreerruimte en uitgebreide dode hoeken.

Pleziervaartuigen zijn verplicht stuurboordwal te houden en dienen af te zien van abrupte manoeuvres. Het gebruik van de marifoon is verplicht bij het passeren van sluizen of op verzoek van de havenautoriteit. Tijdens mist of slecht zicht is het gebruik van radar en marifoon eveneens verplicht. Zonder deze apparatuur mag er dan niet gevaren worden. In de sluizen is het noodzakelijk dat vaartuigen zich vooraf aanmelden via het juiste VHF-kanaal, zich correct positioneren in de sluis en tijdens het schutten aan boord blijven.

Informatieverstrekking en gedragssturing

De haven van Amsterdam werkt nauw samen met de landelijke campagne Varen doe je Samen!, die tot doel heeft om recreatieve en beroepsmatige vaarweggebruikers te sensibiliseren over gedeelde verantwoordelijkheden en risico's. Onderdeel van deze campagne zijn knooppuntkaarten waarop kritieke locaties worden aangeduid, voorzien van aanbevelingen voor veilige navigatie. Deze knooppunten – zoals het IJ – worden bovendien toegelicht via informatieve filmpjes, folders en online navigatiehulpmiddelen (*Veiligheids campagne 'Varen doe je samen!' met 5 jaar verlengd* | Port of Amsterdam, 2020).

Een bijzonder aandachtspunt is het vaarwater van het IJ. Dit traject is drukbevaren, onderhevig aan sterke stromingen en intensief gebruikt door grote en beperkt manoeuvreerbare schepen. Omwille van de veiligheid is dit vaarwater verboden voor niet-

zeewaardige recreatievaartuigen zoals waterfietsen en SUP-planken (*Plezier- en recreatievaart / Port of Amsterdam*, 2022). Het gebruik van navigatieverlichting is verplicht bij duisternis of slecht zicht, conform het Binnenvaartpolitiereglement.

Samenvatting

De haven van Amsterdam stelt duidelijke randvoorwaarden voor de toegang en het gedrag van recreatieve vaartuigen:

- Toegang tot havenbekkens is verboden, tenzij bij laden of lossen;
- Snelheidsbeperkingen: 18 km/u op het IJ, 12 km/u nabij Kop Java-eiland;
- Marifoongebruik verplicht bij sluispassages en op verzoek van havenautoriteiten;
- Radar en marifoon verplicht bij mist of slecht zicht;
- Verbod op varen onder invloed van alcohol;
- Kleine vaartuigen zijn verboden in drukke zones zoals het IJ indien niet zeewaardig;
- Defensief varen, stuurboordwal houden en haaks oversteken zijn verplichte gedragsregels.

Via gerichte informatievoorziening, visuele hulpmiddelen en campagnes streeft Port of Amsterdam naar een veilig samenspel tussen commerciële en recreatieve vaart. De nadruk ligt op risicobewustzijn, zichtbaarheid, communicatie en voorspelbaar gedrag van alle gebruikers.

2.3.2 Duitsland

Met circa 7.300 kilometer aan bevaarbare binnenwateren en 23.000 km² aan maritieme wateren beschikt Duitsland over een van de meest uitgebreide netwerken voor recreatievaart in Europa. Meer dan zes miljoen mensen nemen actief deel aan watersporten zoals zeilen, motorvaren, kanoën, waterskiën, surfen en duiken. Watergebonden toerisme neemt in populariteit toe en de Duitse overheid streeft ernaar de pleziervaart te bevorderen via vereenvoudigde regelgeving en toegankelijkheidsmaatregelen (*Sailing and Motor Boats*, 2016).

Reglementering en vaarbewijzen

De basis van de Duitse vaarregels is vastgelegd in nationale reglementen die grotendeels overeenkomen met de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (COLREGs). Op maritieme waterwegen – waaronder zeehavens en getijdenrivieren – geldt de *Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung*. Volgens dit reglement mogen kleine vaartuigen de hoofdvaargeulen niet belemmeren. Indien zij zich buiten deze vaargeulen begeven, moet dit duidelijk zichtbaar zijn voor andere gebruikers. Op smalle en drukbevaren vaarwegen mogen pleziervaartuigen tot 20 meter geen hinder vormen voor beroepsvaart die door diepgang aan de geul gebonden is. Ook ankeren of meren mag enkel wanneer dit geen risico vormt voor andere schepen (*BSH - Publikationen - German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways*, 2024).

Snelheidsbeperkingen verschillen per locatie. Hoewel geen uniforme limiet geldt, schrijft de regelgeving voor dat te allen tijde een veilige snelheid moet worden aangehouden, zodat andere watergebruikers niet worden gehinderd of in gevaar gebracht.

Voor het besturen van pleziervaartuigen zijn meerdere stuurbrevetten beschikbaar, de volgende zijn nodig voor de Elbe in Hamburg: het *Sportbootführerschein Binnen* (voor rivieren, kanalen en meren) dit komt overeen met het algemeen stuurbrevet in België (*Beperkt en algemeen stuurbrevet*, 2025), of het *Sportbootführerschein See* (voor kust- en getijdenwateren) en dit komt ook overeen met het algemeen stuurbrevet in België (*Beperkt en algemeen stuurbrevet*, 2025). Sinds 2012 geldt een soepele vrijstellingsregeling: motorboten met een vermogen tot 15 pk mogen op binnenwateren zonder vaarbewijs worden bestuurd door personen van minimaal 16 jaar, mits de boot korter is dan 15 meter.

Voor de Rijn geldt een uitzondering: daar is een vaarbewijs verplicht vanaf 5 pk, vanwege internationale afspraken. Op maritieme wateren mogen boten tot 5 pk zonder vaarbewijs worden gevaren door iedereen, en boten van 5 tot 15 pk door personen vanaf 16 jaar. Voor vaartuigen die deze drempels overschrijden, is steeds een geldig vaarbewijs vereist (*Sailing and Motor Boats*, 2016).

AIS-verplichting

Het gebruik van AIS (Automatic Identification System) in de Duitse pleziervaart is afhankelijk van het gebruiksdoel van het vaartuig. Voor recreatieve vaartuigen in privégebruik is AIS niet verplicht, tenzij er sprake is van certificeringsverplichtingen of commerciële verhuur. Voor commerciële toepassingen binnen de sport- en vrijetijdsvaart – zoals rondvaarten of bemande charters – geldt een verplichte installatie van een AIS klasse A-transponder. Daarnaast moeten deze vaartuigen voldoen aan bijkomende eisen zoals het voeren van passagierslijsten en het naleven van vaarverboden bij ongunstige weersomstandigheden (*Gewerbsmäßige Nutzung kleiner Wasserfahrzeuge im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt*, 2024).

2.3.2.1 Hamburg

De haven van Hamburg is de grootste van Duitsland en een van de drukste van Europa. Het havengebied beslaat 7.145 hectare, waarvan 2.919 hectare wateroppervlak. De haven is gelegen aan de getijderivier de Elbe en vormt het industriële hart van de stad. In 2024 deden 6.785 zeeschepen de haven aan, naast een groot aantal binnenvaartschepen en veerponten (*Portofhamburg.Com / Vessel Calls*, 2024). De combinatie van getijdenstromingen tot 5 knopen, beperkte ruimte en intense beroepsvaartactiviteit maakt dit tot een bijzonder complexe omgeving voor recreatievaart (*Die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven*, 2021).

Reglementering en gedragscodes

Binnen de haven geldt een snelheidslimiet van 22 km/u voor motorische pleziervaartuigen. Deze snelheid geldt als bovengrens; schippers moeten hun vaarsnelheid te allen tijde aanpassen aan omstandigheden zoals zicht, golfslag en verkeersdrukte. Deze bepaling is bedoeld om hinder voor andere gebruikers te minimaliseren (Hamburg Port Authority, z.d.).

Pleziervaartuigen dienen buiten de hoofdvaargeul te blijven waar mogelijk. Indien de hoofdvaargeul toch moet worden gekruist, mag dit uitsluitend zonder de beroepsvaart te hinderen.

Pleziervaartuigen met roerbesturing dienen op de noordelijke Elbe tussen Niederhafen en de Fischereihafen aan de noordzijde, achter de aanmeervoorzieningen, te varen. In dit traject mogen zij zich in beide richtingen buiten de hoofdvaargeul verplaatsen. Daarnaast is recreatievaart toegestaan op de zuidelijke Elbe tussen de Rethe-brug en de 17. Juni-brug, nabij de oostelijke of noordelijke oever, evenals op de zuidelijke en bovenloop van de Elbe tussen de 17. Juni-brug en de havenlimiet bij Oortkaten, nabij de zuidelijke oever.

Voor uitvarende pleziervaartuigen geldt dat zij gebruik mogen maken van het vaarwater ten zuiden van de zuidelijke boeienlijn van de hoofdvaargeul in de Beneden-Elbe, tussen het Rüschkanaal en de landsgrens. Recreatievaart die de vaargeul dient te kruisen, mag op geen enkel moment de doorgaande beroepsvaart hinderen.

Voor alle overige vaarwegen binnen het havengebied van Hamburg zijn de voorrangsregels volgens de COLREGs, met als uitgangspunt dat zeilschepen voorrang hebben op motorvaartuigen. Dit geldt ook binnen de haven, tenzij expliciet anders bepaald in de Havenverordening. Kleine koerswijzigingen moeten anticiperend en duidelijk worden uitgevoerd. Zichtbaarheid is essentieel: navigatieverlichting is verplicht bij schemering en duisternis (Hamburg Port Authority, z.d.).

Vaarbewijs en communicatie

De Elbe in Hamburg valt onder de *Seeschiffahrtsstraßen* en vereist voor alle motorboten met meer dan 5 pk een geldig vaarbewijs. De eerder vermelde vrijstelling tot 15 pk voor kleine boten is hier dus niet van toepassing. Controle op vaarbewijsverplichtingen wordt uitgevoerd door de Wasserschutzpolizei (*Sailing and Motor Boats*, 2016).

Het gebruik van een marifoon is niet verplicht, maar wordt sterk aanbevolen. Schippers die een marifoon aan boord hebben, dienen te beschikken over een geldig bedieningscertificaat. De marifoon maakt communicatie met verkeersposten mogelijk en verhoogt de veiligheid, met name in zones met complexe verkeerssituaties.

Beperkingen en risicobeheer

Vrijwel alle wateren in de haven zijn toegankelijk voor pleziervaart, maar industriële zones zoals containerterminals, overslagkades en veerpontroutes worden afgeraden. Deze gebieden zijn onderhevig aan intensief verkeer en vaak voorzien van veiligheidsrestricties. Recreanten dienen deze zones enkel te betreden indien noodzakelijk (bijvoorbeeld om een jachthaven te bereiken) en moeten steeds voorrang verlenen aan beroepsvaart (Hamburg Port Authority, z.d.).

De havenautoriteit publiceert regelmatig verkeersinformatie, stremmingen en veiligheidswaarschuwingen die van belang zijn voor pleziervaart. Recreatieve gebruikers wordt aangeraden deze informatie voorafgaand aan de vaart te raadplegen (Hamburg Port Authority, z.d.).

Samenvatting

De haven van Hamburg laat pleziervaart toe onder de volgende voorwaarden:

- Maximaal 22 km/u binnen het havengebied; snelheid moet worden aangepast aan omstandigheden;
- Verplichting om buiten de hoofdvaargeul te blijven, behalve wanneer noodzakelijk;
- Kruising van de vaargeul alleen toegestaan zonder hinder voor beroepsvaart;
- Vaarbewijs verplicht voor alle motorboten >5 pk;
- Marifoongebruik niet verplicht, maar aanbevolen; enkel toegestaan met geldig bedieningscertificaat;
- Risicogebieden zoals terminals en veerpontzones vermijden tenzij functioneel noodzakelijk;
- Verplichte navigatieverlichting bij beperkt zicht en nachtelijke vaart.

De combinatie van intensieve beroepsvaart, beperkte ruimte en getijdewerking vereist dat pleziervaarders in Hamburg uiterst defensief, zichtbaar en voorspelbaar opereren.

2.3.3 Verenigd Koninkrijk

2.3.3.1 Southampton

De haven van Southampton, strategisch gelegen aan de zuidkust van Engeland, vormt een belangrijke schakel in de Britse maritieme infrastructuur. Als voornaamste deepsea-haven voor het Verenigd Koninkrijk verwerkt Southampton jaarlijks exportgoederen ter waarde van circa £40 miljard. De haven is de grootste overslaglocatie voor voertuigen in het VK, met een jaarlijkse verwerking van ongeveer 900.000 eenheden. Tevens fungeert Southampton als Europa's drukste cruisehaven, met meer dan twee miljoen passagiers per jaar en vijf terminals, waaronder de moderne Horizon Cruise Terminal. De haven huisvest bovendien de op een na grootste containerterminal van het land en ondersteunt naar schatting 45.600 banen, wat resulteert in een jaarlijkse economische bijdrage van £2,5 miljard aan het Britse BBP (*Port Information - Southampton VTS - ABP Southampton, z.d.*).

Wat Southampton uniek maakt, is de directe aansluiting op de Solent – een van Europa's drukst bevaren gebieden voor recreatievaart. Deze overlap van intensief beroepsverkeer met een levendige pleziervaart vraagt om een hoge mate van coördinatie, gedeeld verkeersinzicht en duidelijke scheiding tussen scheepvaartstromen (ABP, 2022).



Figuur 6 Kaart haven van Southampton
Bron: (ABP, 2022)

Reglementering en toezicht

Voor de recreatievaart is door Associated British Ports (ABP) de *Marine Leisure Guide* opgesteld. Deze gids biedt een uitgebreide set aan richtlijnen, waaronder: controlelijsten voor vertrek, veiligheidsinstructies, marifoongebruik, lokale gedragsregels, snelheidsbeperkingen, milieubewustzijn en een overzichtskaart van de haven (ABP, 2022). De gids is beschikbaar in digitale en gedrukte vorm en wordt ook verspreid door de patrouillediensten van de havenmeester.

Gedurende het hele jaar is een patrouilledienst actief. Deze dienst bewaakt de hoofdvaargeulen en begeleidt grote commerciële schepen bij in- en uitvaarten. Pleziervaartuigen kunnen bij twijfel of onduidelijkheid communiceren via marifoonkanaal 12 (*Southampton Patrol*), en worden zo nodig doorverwezen naar een werkingskanaal voor gerichte communicatie (*Harbour Patrol - Southampton VTS - ABP Southampton, z.d.*).

Kleine vaartuigen moeten de hoofdvaargeulen mijden, met name bij het ankeren, om het risico op obstructie of ankerdrift te beperken. De hoofdgeulen zijn duidelijk gemarkeerd op zeekaarten en in het veld. Schade aan betonning moet onmiddellijk worden gemeld.

Het gebruik van Personal Watercrafts (PWC), zoals jetski's, is toegestaan onder voorwaarde van verantwoordelijk vaargedrag en naleving van de geldende regelgeving (ABP, 2022).

Navigatiegedrag en snelheidsregels

Grote schepen, gebonden aan diepgang en beperkte manoeuvreerruimte, hebben altijd voorrang. In het *Thorn Channel* geldt een verplichte minimumafstand voor kleine vaartuigen (<20 meter): minimaal 1000 meter vóór en 100 meter naast schepen van meer dan 150 meter lengte. Deze schepen zijn herkenbaar aan een zwarte cilinder (overdag) of drie rode lichten in verticale lijn ('s nachts) (*Navigational Safety - Southampton VTS - ABP Southampton, z.d.*).

Kruising van de hoofdvaargeul moet haaks en vlot gebeuren, met constante uitkijk. Binnen de geulen moeten pleziervaartuigen stuurboordwal aanhouden. Plotselinge koers- of snelheidswijzigingen zijn ongewenst; anticiperend en voorspelbaar vaargedrag is vereist.

De *Marine Leisure Guide* verduidelijkt daarnaast de betekenis van navigatieverlichting, geluidssignalen en dagmerken. Regel 6 van de *International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea* (IRPCS) bepaalt dat elke schipper te allen tijde een veilige snelheid moet aanhouden, afhankelijk van zicht, verkeer en manoeuvreerruimte (ABP, 2022).

Lokale snelheidsbeperkingen en waarschuwingen

Binnen de haven gelden aanvullende snelheidslimieten. In het noordelijk havengebied (ten noorden van Hythe Pier – Weston Shelf – Weston Shore) geldt een maximumsnelheid van 6 knopen over de grond, tenzij hiervoor ontheffing is verleend. In de overige delen van

Southampton Water geldt een limiet van 40 knopen. Bovendien moet de snelheid worden aangepast bij (ABP, 2022):

- Nadering van olieterminals (minimale afstand 130 meter);
- Duik- of baggerwerkzaamheden;
- Passages langs jachthavens of steigers;
- Onvoldoende zicht op zwemmers of suppers nabij de kust.

Pleziervaarders worden aangeraden vóór vertrek steeds de *Local Notices to Mariners* te raadplegen. Deze updates bevatten informatie over werkzaamheden, evenementen, snelheidsbeperkingen of wijzigingen in vaarroutes. Aanmelding voor automatische e-mailnotificatie is mogelijk via de website van ABP (*Notices to Mariners*, z.d.).

Gedragbeïnvloeding

De havenautoriteit organiseert regelmatig voorlichtingscampagnes om risico's te verduidelijken en incidenten te voorkomen. Deze campagnes richten zich op bewustwording en gedragsverandering bij recreatieve gebruikers (*Safety Campaign - Southampton VTS - ABP Southampton*, z.d.).

Samenvatting

Recreatievaart is in de haven van Southampton toegestaan, mits onder naleving van strikte veiligheids- en gedragsregels:

- Grote commerciële schepen hebben absolute voorrang;
- Vermijden van hoofdvaargeulen waar mogelijk;
- Kruisingen haaks en zonder hinder;
- Minimumafstand tot grote schepen in Thorn Channel;
- Snelheidslimieten: 6 knopen in het stadsgebied, 40 knopen daarbuiten;
- Stuurboordwal houden en voorspelbaar manoeuvreren;
- VHF-kanaal 12 gebruiken voor communicatie met patrouille;
- Regelmatige raadpleging van *Local Notices to Mariners*;

- Deelname aan veiligheidsbewustzijnscampagnes aanbevolen.

De haven van Southampton is een voorbeeld van hoe commerciële en recreatieve vaart in dezelfde wateren veilig naast elkaar kunnen opereren, dankzij duidelijke reglementering, actieve verkeersbegeleiding en uitgebreide informatievoorziening.

2.3.4 Overzicht alle havens

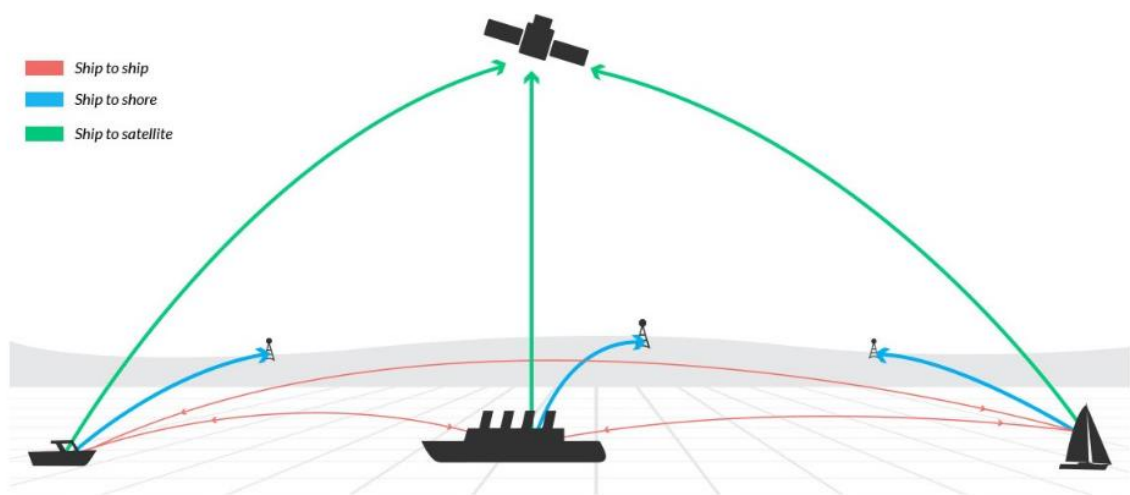
Tabel 2 Overzicht van alle havens

Bron: eigen werk

Categorie	Antwerpen	Zeebrugge	Rotterdam	Amsterdam	Hamburg	Southampton
Toegankelijkheid	Enkel via vaste route (Noordlandbrug ↔ Stadshaven/Albertkanaal). Sluisgebruik zeer beperkt toegestaan.	Enkel via vast traject tussen strekdammen en jachthavendok. In-/uitvaren soms verboden (bv. LNG).	Enkel via hoofdvaarwegen en toegang tot jachthavens. Havenbekkens verboden tenzij bestemming vereist.	Alleen vaarwegen en toegang tot jachthavens. Havenbekkens enkel bij laden/lossen toegestaan.	Vrij toegankelijk, maar aanbevolen buiten hoofdvaargeul te varen.	Volledige toegang, maar hoofdvaargeulen moeten zo veel mogelijk vermeden worden.
Snelheidsbeperking	Volgens voorschrift; geen specifieke limiet vermeld.	Max. 3 knopen in jachthavendok; elders veilige snelheid.	Niet gespecificeerd, maar veilige snelheid vereist.	IJ max. 18 km/u; bij Java-eiland max. 12 km/u.	Max. 22 km/u; moet worden aangepast aan omstandigheden.	Geen vaste limiet, maar veilige snelheid vereist.
Vaarbewijsplicht	ICC of Belgisch/Nederlands vaarbewijs verplicht.	Algemeen stuurbrevet of ICC verplicht in kusthavens.	Klein Vaarbewijs I vereist (>15 m of >20 km/u).	Vaarbewijs afhankelijk van type schip/gebied. Klein Vaarbewijs vereist in veel gevallen.	Vaarbewijs verplicht voor alle motorboten >5 pk (ook <15 m).	RYA of ICC aanbevolen, afhankelijk van vaargebied en type schip.
Marifoon & communicatie	Marifoon verplicht aan boord en uitluisteren op sector-/sluiskanaal. AIS verplicht. Eventueel via konvooi zonder AIS.	Uitsluisteren op VHF 71 verplicht; contact sterk aanbevolen bij twijfel of vertrek jachthavendok.	Marifoon aanbevolen, verplicht bij kruisen vaarwater, in-/uitvaren haven of op verzoek havenautoriteit.	VHF verplicht bij sluisgebruik en op verzoek havenmeester. Radar en marifoon verplicht bij mist.	Marifoon niet verplicht, maar sterk aanbevolen. Marifoocertificaat vereist indien gebruikt (SRC/LRC).	VHF-kanaal 12 gebruiken voor contact met patrol. Aanmelding aanbevolen bij onduidelijkheid over verkeer.
Veiligheid & gedrag	Strikte naleving havenregels. Enkel passage. Verboden aanmeren. Aanmelding verplicht met FD-nummer.	Stuurboordwal houden, niet laveren, vissen of ankeren. Visuele seinen strikt opvolgen.	Defensief varen, stuurboordwal houden, vaarwater loodrecht kruisen, geen buitenbochten afsnijden.	Alcoholverbod, stuurboordwal houden, zichtbaarheid verzekeren. IJ verboden voor niet-zeewaardige vaartuigen (bv. supplanken).	COLREGs van toepassing. Zeil voor motor. Defensief varen en goed zichtbaar blijven.	Min. 1000 m afstand vóór grote schepen (>150 m), 100 m opzij. Haaks kruisen, stuurboordwal houden.
Informatieverspreiding	Pleziervaarttool stad Antwerpen / Folder VTS-sectoren Pleziervaart / website haven en jachthaven	Vlot en Veilig door de haven van Zeebrugge document(RBSC & BZYC)	Port of Rotterdam – <i>Varen doe je Samen!</i> Campagne / filmpjes / vaarbewaarkaarten	Port of Amsterdam – <i>Varen doe je Samen!</i> Campagne/ filmpjes / vaarbewaarkaarten	PORT INFORMATION GUIDE Hamburg / website haven	ABP Southampton – Local Notices to Mariners / ABP Marine Leisure Guide

2.4 AIS in de pleziervaart

Het Automatic Identification System (AIS) is een elektronisch identificatiesysteem dat schepen in staat stelt automatisch gegevens zoals positie, snelheid, koers en scheepsgegevens uit te wisselen met andere vaartuigen en walstations (AIS (Automatic Identification System) Overview, 2021), dit wordt ook weergegeven in Figuur 7. AIS draagt hierdoor substantieel bij aan de veiligheid op het water, vooral in drukke vaargebieden, in bochtige vaarwegen of bij slecht zicht. De technologie verhoogt het situatiebewustzijn van schippers en vermindert het risico op aanvaringen aanzienlijk.



Figuur 7 AIS overzicht

Bron: (AIS (Automatic Identification System) Overview, 2021)

2.4.1 Regelgeving omtrent AIS in België en Nederland

De toepassing en verplichtingen rond AIS voor pleziervaartuigen verschillen tussen België en Nederland. In België is het gebruik van AIS voor recreatievaart niet algemeen verplicht. Op Vlaamse binnenwateren is AIS verplicht gesteld voor beroepsvaart en passagiersschepen, maar voor pleziervaartuigen geldt slechts een aanbeveling tot gebruik, vooral vanuit veiligheidsoverwegingen. Een uitzondering vormt de Haven van Antwerpen, waar voor elk vaartuig, inclusief pleziervaartuigen, een AIS-transponder (klasse B of hoger) verplicht is (Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen, 2024), zoals eerder vermeld. Voor pleziervaart bestaat echter de mogelijkheid om in konvooi te varen, waarbij slechts het eerste en laatste schip verplicht zijn om AIS te gebruiken. Hiervoor dient vooraf

toestemming verkregen te worden en dienen strikte communicatieprotocollen gevolgd te worden (havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst, 2024).

2.4.2 Voordelen van AIS-gebruik in de pleziervaart

Het gebruik van AIS biedt pleziervaarders diverse voordelen. Het belangrijkste voordeel is een verhoogde veiligheid, omdat AIS ervoor zorgt dat schepen zichtbaar zijn voor andere vaarweggebruikers en walstations. Hierdoor neemt het risico op aanvaringen aanzienlijk af, vooral in dichtbevaren gebieden en bij beperkt zicht. Daarnaast draagt AIS bij aan een beter situatiebewustzijn van schippers, die dankzij real-time informatie over andere schepen adequaat kunnen reageren op potentieel gevaarlijke situaties. Bovendien maakt AIS snellere en nauwkeurigere interventie door hulpdiensten mogelijk bij calamiteiten op het water, doordat AIS de exacte positie van vaartuigen automatisch doorgeeft.

2.4.3 Soorten AIS-systemen

AIS-systemen zijn er in verschillende klassen, afgestemd op het type schip en vaargebied. Voor grote commerciële schepen is AIS klasse A verplicht, wat een continu en frequent signaal uitzendt. Voor pleziervaartuigen is klasse B meestal afdoende en aanbevolen. Klasse B-transponders zenden met minder vermogen en frequentie uit dan klasse A, maar bieden voldoende zichtbaarheid en zijn geschikt voor gebruik aan boord van kleinere schepen (Javor et al., 2013). Daarnaast bestaan er AIS-ontvangers die zelf geen informatie uitzenden, maar alleen signalen van andere schepen ontvangen. Hoewel voordeliger, bieden deze ontvangers minder veiligheid omdat zij het eigen vaartuig niet zichtbaar maken voor anderen.

3 Enquête

3.1 Methodologie

3.1.1 Onderzoeksopzet

Voor dit onderzoek is gekozen voor een kwantitatieve aanpak via een gestructureerde enquête (Scharwächter & Benders, 2023). Het doel is om beter inzicht te krijgen in het gedrag en de opvattingen van Belgische pleziervaarders met betrekking tot veiligheid en hun interactie met industriële havengebieden. De studie richt zich op vijf centrale thema's: het gebruik van AIS (Automatic Identification System) aan boord, de vaarzones waarin pleziervaarders actief zijn, het bezit van en de motivatie achter het behalen van een vaarbewijs, de manieren waarop pleziervaarders nautische informatie verkrijgen en hun tevredenheid daarover, en het contact met industriële havens.

Deze thema's zijn gekozen omdat ze rechtstreeks van invloed zijn op de veilige co-existentie van recreatievaart en commerciële scheepvaart in drukbevaren havens. Het onderzoek is hoofdzakelijk beschrijvend van aard: het brengt bestaande praktijken en percepties in kaart met ruimte om verbanden tussen de onderzochte aspecten te verkennen (bijvoorbeeld of het gebruik van AIS samenhangt met vaarervaring of het type vaargebied).

3.1.2 Populatie en steekproef

De populatie van dit onderzoek bestaat uit Belgische pleziervaarders, zijnde personen die met een vaartuig op binnenwateren of op zee varen voor recreatieve doeleinden. Dit omvat eigenaars van pleziervaartuigen. Gezien het ontbreken van een centraal register om alle pleziervaarders direct te benaderen, is gewerkt met een niet-gerandomiseerde steekproef op basis van vrijwillige deelname (Scharwächter & Benders, 2023). Respondenten zijn geworven via gerichte online verspreiding van de vragenlijst binnen de gemeenschap van watersporters. Concreet werd de oproep tot deelname gedeeld via watersportverenigingen, clubs en federaties in België en via sociale media-kanalen die populair zijn bij pleziervaarders. Zo zijn bijvoorbeeld watersportfederaties en jachtclubs benaderd met het verzoek de enquêtelink te verspreiden onder hun leden (per e-mail), en zijn berichten geplaatst op Facebook voor zeilers en motorbootliefhebbers. Er zijn verder ook enquêtes op papier verspreid om het toegankelijker te maken voor iedereen. Door deze brede verspreiding is gepoogd een diverse groep respondenten te bereiken, inclusief

verschillende leeftijdscategorieën, ervaringsniveaus en regio's. Desalniettemin betreft het alleen pleziervaarders die de oproep hebben opgemerkt en wilden meewerken hebben de vragenlijst ingevuld.

3.1.3 Ontwikkeling van de vragenlijst

De vragenlijst is op maat ontwikkeld om de onderzoeksvragen te beantwoorden, met vragen die de kernaspecten AIS-gebruik, vaarzones, vaarbewijs, informatievoorziening en contact met industriële havens afdekken. Bij het opstellen van de enquête is gebruikgemaakt van inzichten uit de literatuur en bestaande onderzoeken om de inhoudsvaliditeit te waarborgen. Enkele vraagstellingen zijn expliciet geïnspireerd door het rapport *“Resultaten enquête circulaire pleziervaart 2023”* van DG Scheepvaart (*Resultaten enquête circulaire pleziervaart, 2023*). Dit eerdere onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer bood nuttige aanknopingspunten voor relevante vraagformuleringen en thema's binnen de pleziervaart. Zo zijn bepaalde formuleringen omtrent het profiel van de respondenten en vaargewoonten overgenomen of aangepast uit deze bron, om vergelijking van resultaten te faciliteren en om er zeker van te zijn dat geen belangrijke onderwerpen over het hoofd werden gezien.

Daarnaast zijn de vragen in de enquête zorgvuldig opgesteld op basis van inzichten die voortkwamen uit de voorafgaande literatuurstudie. Deze studie bood een analytisch kader rond de regelgeving, veiligheidsaspecten en technologische vereisten voor pleziervaart binnen industriële havengebieden. Zo werd onder meer rekening gehouden met de bepalingen van de *Havenpolitieverordening van de Haven van Antwerpen (2024)* en de *Havenonderrichtingen van de Havenkapiteinsdienst (2024)*, waarin duidelijke voorschriften opgenomen zijn over AIS-verplichtingen, marifoongebruik en toegestane routes voor pleziervaartuigen. Ook werd geput uit nationale bronnen rond vaarbevoegdheden zoals het *Beperkt en Algemeen Stuurbrevet (Beperkt en algemeen stuurbrevet, 2025)* en de eisen die gelden voor het varen in verschillende zones (*Verplichting vaarbrevet, 2024*).

Bovendien werden ook internationale referentiepunten meegenomen, zoals de aanbevelingen uit het Nederlandse initiatief *Varen doe je Samen!* (Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020, 2020), waarin wordt benadrukt hoe belangrijk wederzijds begrip en informatie-uitwisseling is tussen recreatieve en beroepsmatige scheepvaart. Deze bronnen vormden samen de theoretische onderbouw voor het formuleren van vraagstellingen die

zowel praktisch relevant als academisch verantwoord zijn. Op die manier werd gewaarborgd dat de enquête nauw aansluit bij de centrale onderzoeksvragen van deze scriptie, en dat alle relevante themavelden — zoals AIS-gebruik, vaarzones, vaarbewijsvereisten en informatievoorziening — systematisch aan bod kwamen.

De uiteindelijke vragenlijst bestaat hoofdzakelijk uit gesloten vragen om kwantitatieve analyse mogelijk te maken, aangevuld met enkele halfopen vragen voor nuance (Scharwächter & Benders, 2023). De vragen zijn thematisch gerangschikt in secties. Eerst worden achtergrondgegevens en vaarprofiel uitgevraagd (o.a. type pleziervaartuig, lengte, bouwjaar, gemiddelde vaardagen per seizoen en voornaamste vaarregio). Vervolgens komt het onderdeel vaarbevoegdheid aan bod: of de respondent in bezit is van een vaarbewijs, welk type stuurbrevet dit betreft (Beperkt Stuurbrevet, Algemeen Stuurbrevet, Yachtman of Yachtnavigator), en de motivaties om al dan niet een vaarbewijs te behalen. Daarna richt de vragenlijst zich op het AIS-gebruik in de pleziervaart: bekendheid met het concept AIS, aanwezigheid van een AIS-transponder of -ontvanger aan boord, redenen om wel of niet voor AIS te kiezen, het type AIS-systeem (klasse A/B transponder versus alleen ontvanger) en ervaren voordelen van AIS. Ook wordt aan respondenten met AIS gevraagd hun tevredenheid over het systeem aan te geven op een Likert-schaal (Bhandari, 2021). Respondenten zonder AIS krijgen opvolgend vragen over de redenen daarvoor (bijv. kosten, geen verplichting, onbekendheid). In een volgende sectie worden vragen gesteld over informatievoorziening en voorbereiding: welke bronnen men raadpleegt bij het plannen van een vaartocht (bv. nautische publicaties zoals Vademecum VPF, waterkaarten, de Wateralmanak, informatie van de jachthaven, mobiele applicaties voor pleziervaart, internetbronnen, etc.), en hoe men de beschikbaarheid en toegankelijkheid van relevante informatie ervaart. De tevredenheid met en het vertrouwen in deze informatiebronnen wordt gemeten op een Likert-schaal (bijvoorbeeld van "zeer ontevreden" tot "zeer tevreden"), net als de mate waarin men vindt voldoende geïnformeerd te zijn. Ten slotte omvat de vragenlijst enkele vragen die specifiek peilen naar ervaringen in of nabij industriële havens – zoals de frequentie waarmee men industriële havens aandoet, hoe veilig zich men voelt in industriële havens, en suggesties voor verbeteringen – om de link te leggen met het centrale thema van de scriptie. Alle vragen zijn in het Nederlands opgesteld; gezien de doelgroep hoofdzakelijk Nederlandstalig is en omwille van

haalbaarheid is geopteerd voor één taalversie. Waar nodig werden termen toegelicht (bijv. een korte uitleg bij “AIS” voor wie er niet mee vertrouwd is), om interpretatieverschillen te minimaliseren.

3.1.4 Test-enquête en aanpassingen

Voorafgaand aan de eigenlijke dataverzameling is de vragenlijst onderworpen aan een test. Deze test had tot doel de helderheid, begrijpelijkheid en tijdsduur van de enquête te toetsen, zodat eventuele problemen in de vraagformulering of vragenlogica tijdig opgespoord konden worden. De concept-vragenlijst werd ter feedback voorgelegd aan een klein panel van 5 personen, bestaande uit drie ervaren pleziervaarders, een medestudenten en de promotor van dit onderzoek. De respondenten van de test gaven nadien gerichte feedback over onduidelijke termen, ontbrekende antwoordopties en de algehele gebruiksvriendelijkheid van de vragenlijst (bijvoorbeeld of de skip-logica bij bepaalde ja/nee-vragen correct functioneerde). Op basis van deze feedback zijn enkele aanpassingen doorgevoerd. Zo zijn bepaalde vragen herformuleerd om dubbelzinnigheid te voorkomen en zijn extra antwoordcategorieën toegevoegd bij vragen waar de testrespondenten aangaven dat hun situatie er niet goed in paste (bijvoorbeeld een extra optie "niet van toepassing" of mogelijkheid om “Anders, namelijk...” in te vullen bij open veld). Daarnaast is de volgorde van enkele vragen licht gewijzigd om een logischere flow voor de respondent te bewerkstelligen. Door deze test-enquête is de begrijpelijkheid van de enquête vergroot en is de inhoud afgestemd op de beoogde doelgroep, wat bijdraagt aan de validiteit van de meting.

3.1.5 Uitvoering van de dataverzameling

Na finalisatie van de vragenlijst is de enquête digitaal, en een aantal ook op papier, verspreid en gedurende een afgebakende periode opengezet voor deelname. De online vragenlijst werd gehost via een webgebaseerd enquêteplatform (google forms) en was toegankelijk via een hyperlink. De papieren versies werden gedeeld met jachthavens waar niet alle leden gebruik maken van internet. De dataverzameling liep over een periode van circa drie weken in het voorjaar van 2025. In die periode konden respondenten op een door henzelf gekozen moment de vragenlijst invullen, wat gemiddeld ongeveer 5 à 10 minuten in beslag nam. De enquête startte met een introductietekst waarin het doel van het onderzoek werd uitgelegd. Vervolgens doorliepen ze de vragen per thema, waarbij

bepaalde routing werd toegepast op basis van eerdere antwoorden (bijvoorbeeld het overslaan van AIS-detailvragen voor iemand die aangaf niet bekend te zijn met AIS).

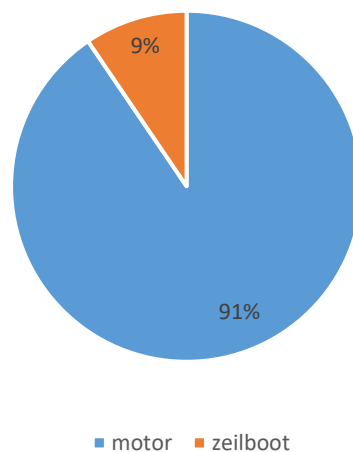
Om de respons te maximaliseren, werd de oproep tot deelname meermaals onder de aandacht gebracht. In de eerste week werd via de kanalen genoemd onder Populatie en steekproef (watersportverenigingen en sociale media) een initiële uitnodiging verspreid. Halverwege de veldwerkperiode is een herinneringsbericht geplaatst, waarin nogmaals werd benadrukt hoe waardevol de input van pleziervaarders is voor het onderzoek, met het verzoek de enquête in te vullen indien men dat nog niet had gedaan. Deze reminder werd via jachtclubs en watersportverenigingen verspreid en zij hebben in hun communicatie een tweede maal de link gedeeld. De anonimiteit van de online opzet maakte het niet mogelijk om non-respondenten individueel te identificeren of gericht opnieuw te benaderen; daarom werden algemene herinneringen gebruikt. Uiteindelijk hebben 181 de vragenlijst (gedeeltelijk of volledig) ingevuld. Hiervan waren 179 volledig voltooid en bruikbaar voor analyse (de overige gedeeltelijke responsen zijn buiten beschouwing gelaten om de data-integriteit te waarborgen).

3.2 Resultaten en Discussie

3.2.1 Het profiel van de respondenten

3.2.1.1 Typevaartuigen

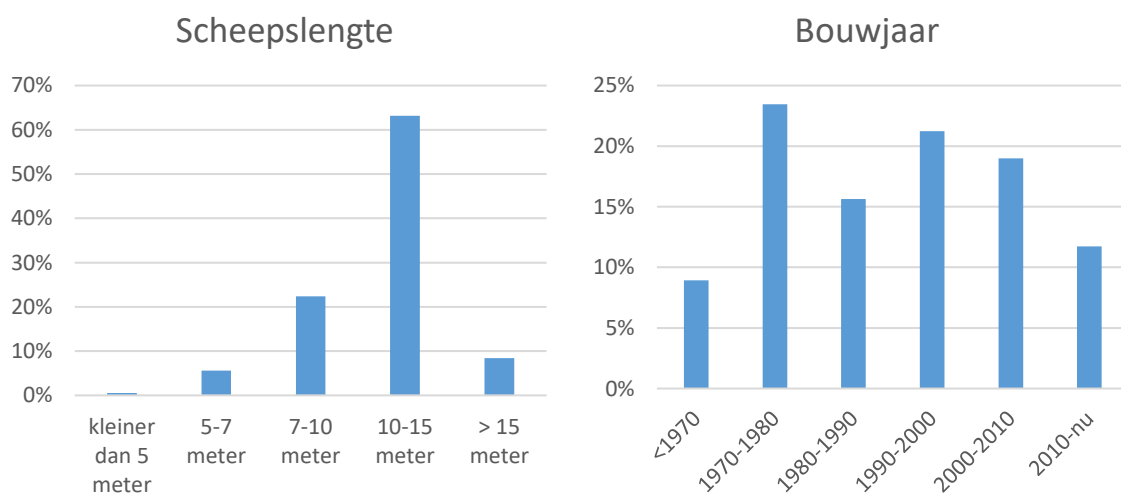
Uit de enquête blijkt dat het overgrote deel van de respondenten eigenaar is van een gemotoriseerd pleziervaartuig (circa 91%), terwijl slechts een klein deel een zeilvaartuig (ongeveer 9%) bezit. Voor alle respondenten geldt dat zij een eigen pleziervaartuig tot hun beschikking hebben; niemand nam deel aan de enquête zonder zelf een boot te bezitten. Verder nam ook maar 1 persoon per schip deel.



Figuur 8 Type vaartuig respondenten

Bron: eigen werk op basis van de enquête

De vaartuigen van de respondenten variëren in grootte, maar bevinden zich merendeels in de middencategorie qua lengte. Ruim 63% van de boten is 10–15 meter lang, terwijl ongeveer 22% in de categorie 7–10 meter valt. Ongeveer 8% beschikt over een vaartuig groter dan 15 meter, en kleinere boten (onder de 7 meter) zijn zeldzaam. Dit wijst erop dat de typische respondent over een middelgroot schip beschikt – groot genoeg om comfortabel te varen, met slechts een klein aantal uitschieters naar zeer grote of juist kleine vaartuigen.

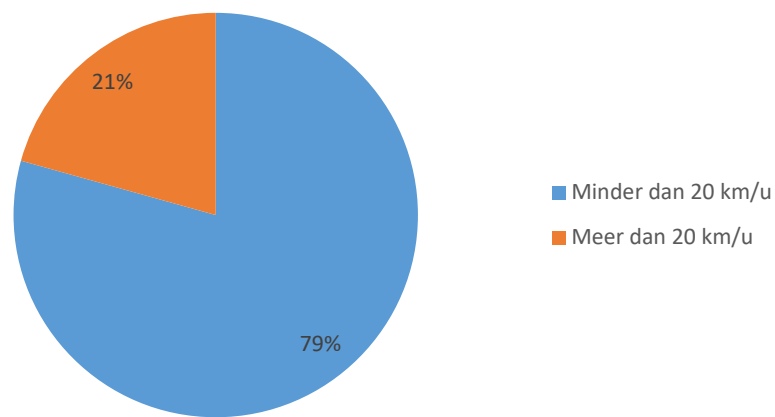


Figuur 9 Bouwjaar en lengte van de schepen

Bron: eigen werk op basis van de enquête

De vloot van de respondenten bestaat bovendien hoofdzakelijk uit oudere pleziervaartuigen, met een duidelijke piek in de bouwjaren 1970–2000. Slechts 12% van de

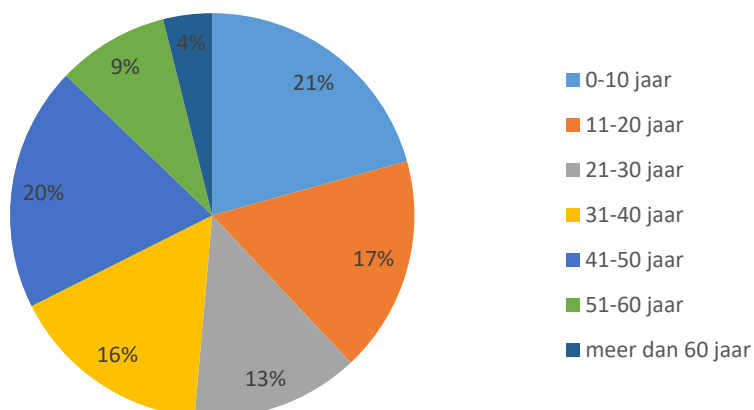
vaartuigen is na 2010 gebouwd; de rest dateert van eerdere bouwjaren, wat het beeld bevestigt van een relatief oude, maar goed onderhouden vloot (*Resultaten enquête circulaire pleziervaart*, 2023) . Verder heeft het merendeel van deze boten een beperkte topsnelheid: ongeveer 79% van de respondenten vaart met een boot die trager is dan 20 km/u, terwijl ongeveer 21% over een sneller vaartuig beschikt dat boven de 20 km/u kan varen. Dit laatste is relevant aangezien in België voor boten sneller dan 20 km/u een vaarbewijs vereist is – het gros van de respondenten valt qua bootkenmerken echter onder de categorie waarvoor zo’n verplichting niet automatisch geldt.



Figuur 10 Snelheid schepen respondenten

Bron: eigen werk op basis van de enquête

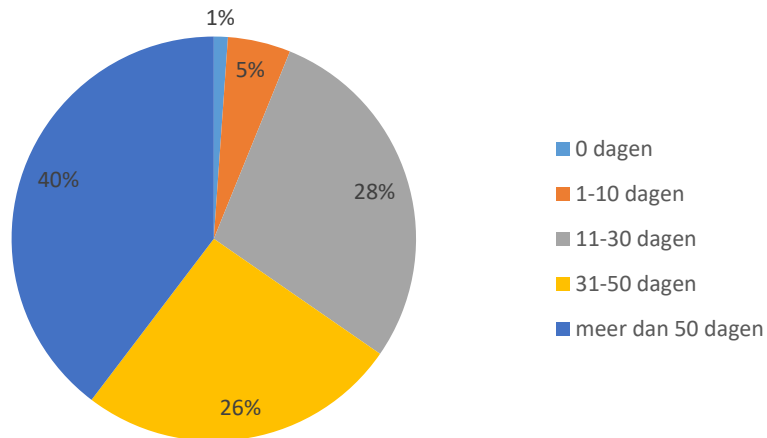
3.2.1.2 Vaarervaring en vaarbewijzen



Figuur 11 Vaarervaring van de respondenten

Bron: eigen werk op basis van de enquête

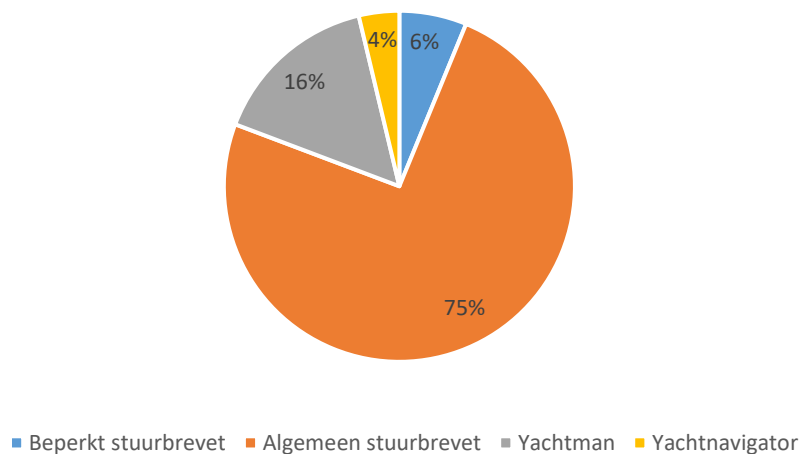
De deelnemers aan de enquête vormen een gevarieerde groep recreatievaarders. Zo heeft meer dan 30% van de respondenten meer dan 40 jaar vaarervaring (waarvan een deel zelfs meer dan 60 jaar, 4%). Tegelijkertijd heeft ongeveer 21% relatief beperkte ervaring (0–10 jaar), dit is de grootste groep. De rest van de groep valt in de categorieën 11–40 jaar vaarervaring, met 17% in 11–20 jaar en 16% 31–40 jaar. Deze cijfers wijzen op een stevige gemiddelde ervaring: de meerderheid van de respondenten is al decennialang actief op het water zoals ook te zien in Figuur 11. Dit vertaalt zich ook in hun vaaractiviteiten – een aanzienlijk deel besteedt veel tijd aan hun hobby, want 40% vaart meer dan 50 dagen per jaar tijdens het seizoen, en nog eens 26% vaart 31–50 dagen. Slechts 2 personen gaven aan helemaal niet gevaren te hebben in het afgelopen vaarseizoen. Figuur 12 toont deze verhoudingen aan.



Figuur 12 Vaardagen van de respondenten in het vaarseizoen

Bron: eigen werk op basis van de enquête

Niet verwonderlijk bezit dan ook het overgrote deel van de respondenten een vaarbrevet. Zo'n 90% heeft een geldig vaarbrevet, tegenover circa 10% die er geen heeft. De verdeling van welke type brevet de personen hebben wordt weergegeven in Figuur 13. De verdeling naar type vaarbewijs laat zien dat de Algemene Stuurbrevetten veruit domineren: van de brevetbezitters heeft ongeveer 75% het Algemeen Stuurbrevet behaald. Een kleiner segment beschikt slechts over het Beperkt Stuurbrevet. Daarnaast heeft een aanzienlijk aantal respondenten extra certificaten voor de navigatie op zee: ongeveer 15% is in het bezit van het Yachtman-brevet en enkelen dragen zelfs de titel Yachtnavigator. Deze verdeling suggereert dat de meesten minimaal het hogere (algemene) brevet hebben, en dat een aanzienlijk deel zich verder bekwaamd heeft in zeevaart.



Figuur 13 Stuurbrevetten respondenten

Bron: eigen werk op basis van de enquête

De motivatie om een vaarbewijs te halen is uiteenlopend, maar twee drijfveren springen eruit. De meest genoemde reden is persoonlijke interesse – het merendeel van de respondenten met brevet gaf aan het brevet uit interesse te hebben behaald. Daarnaast noemt een aanzienlijk deel de wettelijke verplichting als voornaamste reden (bv. omdat hun schip of vaargebied een vaarbewijs vereist). Slechts een zeer klein aantal verwees naar beroepsmatige redenen of andere specifieke motivaties. Van de beperkte groep respondenten zonder vaarbewijs gaf vrijwel iedereen aan dat een brevet voor hen niet verplicht is, gezien de eigenschappen van hun schip (bijvoorbeeld korter dan 15 m of trager dan 20 km/u). Enkelen in deze groep planden wel nog om het examen te doen. Samengevat is het profiel van de respondenten er een van ervaren recreatievaarders die in de overgrote meerderheid voldoen aan de brevetplicht, vaak zelfs ruimschoots, en voornamelijk uit eigen interesse hun theoretische kennis hebben gecertificeerd.

3.2.1.3 Meest bevaren zones

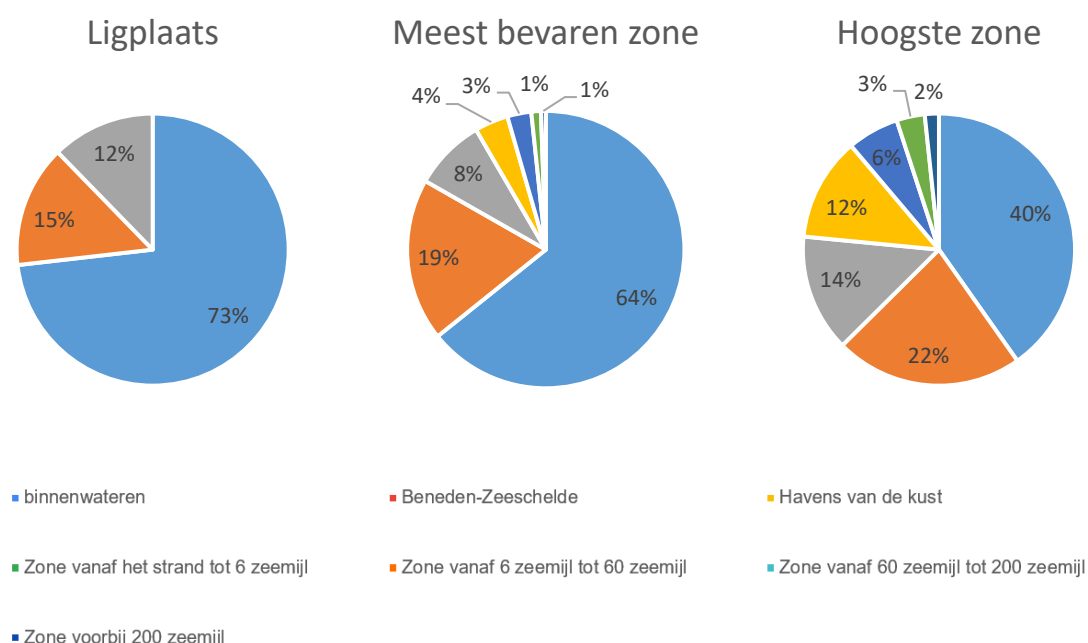
Uit de resultaten van de enquête blijkt dat het merendeel van de respondenten het grootste deel van hun vaartijd doorbrengt op de binnenwateren van Vlaanderen, bijna 64%.

Zone 2, oftewel de Beneden-Zeeschelde, wordt door ongeveer 19% als primair vaargebied aangeduid. Het aandeel pleziervaarders dat vooral in kusthavens (zone 3) of op open zee (zones 4 t/m 7) vaart, blijft beperkt: samen vormen deze groepen 17% van de respondenten.

Deze verdeling illustreert duidelijk dat de pleziervaart in België en omstreken zich hoofdzakelijk op de beschutte binnenwateren afspeelt. Het beperkte aandeel dat voor de open zee kiest, kan deels verklaard worden door strengere regelgeving, hogere eisen qua schip en bemanning, en het feit dat deze zones minder toegankelijk of aantrekkelijk zijn voor de doorsnee pleziervaarder.

3.2.1.4 Thuishaven

Ook de thuishaven van de respondenten weerspiegelt deze concentratie op de binnenwateren. Zo is de thuishaven van 73% po de binnenwateren. De Beneden-Zeeschelde (zone 2) is goed voor 15% van de thuishavens, terwijl kusthavens 12% voorkomen.



Figuur 14 Ligplaats, meest bevaren zone en hoogst bevaren zone

Bron: eigen werk op basis van de enquête

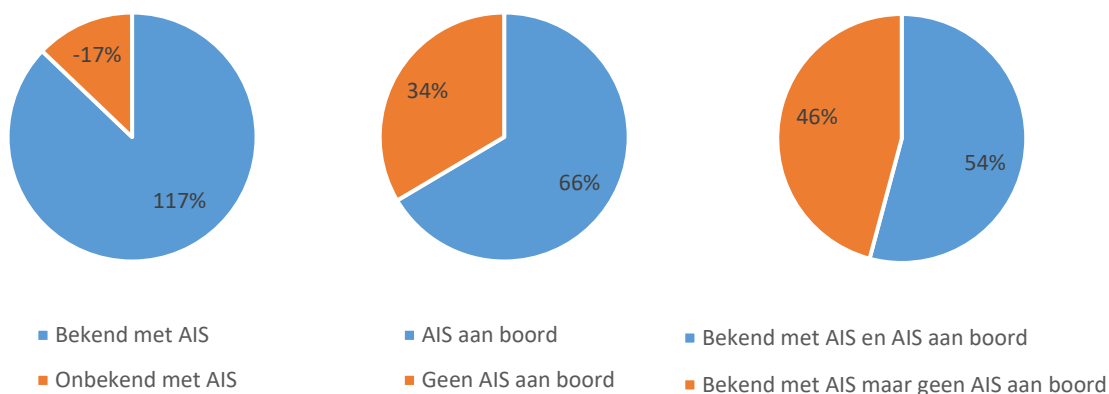
3.2.1.5 Hoogste vaarzone

Wanneer respondenten werd gevraagd naar de hoogste zone waarin zij ooit hebben gevaren, bleek dat het merendeel zich ook hier hoofdzakelijk binnen de binnenwateren en zone 2 bevindt. Slechts een beperkte groep heeft ervaring met varen op zee (zones 4–7). Dit is in lijn met de spreiding van zowel de thuishavens als de primaire vaargebieden, en onderstreept het lokale karakter van de Vlaamse pleziervaart.

Samengevat tonen de resultaten aan dat de respondent van de enquête zich sterk concentreert op de binnenwateren. De Beneden-Zeeschelde vormt een interessante derde regio, met een kleiner maar niet onbelangrijk aandeel. De open zee en kusthavens zijn duidelijk minder populair bij de respondenten.

3.2.2 Gebruik van AIS in de pleziervaart

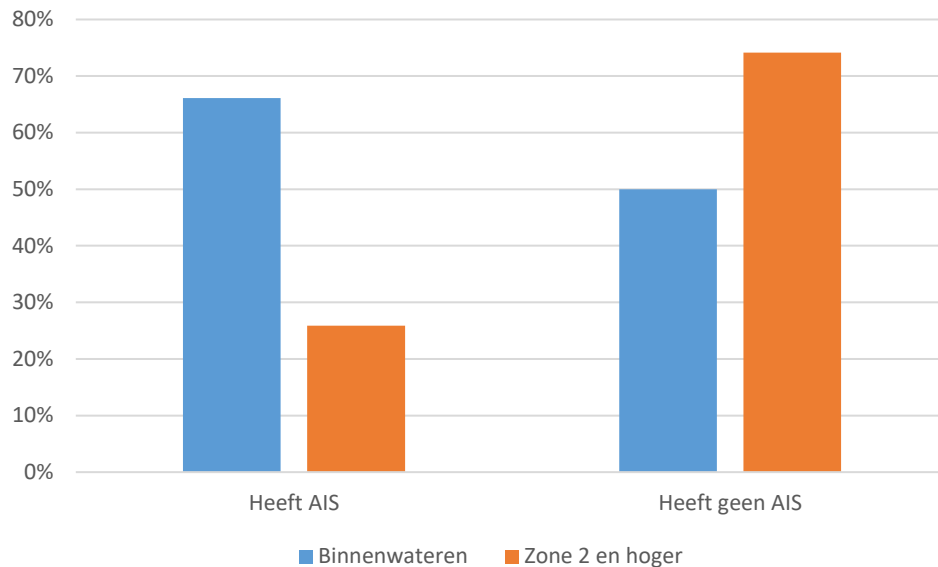
AIS (Automatic Identification System) is intussen bij vrijwel alle respondenten bekend en wordt door een groot deel van de pleziervaarders daadwerkelijk aan boord gebruikt. Uit de enquête blijkt dat circa 94% van de ondervraagden bekend is met AIS, en ongeveer tweederde van de respondenten heeft een AIS-systeem (transponder of ontvanger) aan boord van zijn vaartuig. Dit betekent dat AIS een brede ingang heeft gevonden in de pleziervaart. Het gebruik is echter niet universeel: 29% vaart (vooralsnog) zonder AIS ondanks dat ze wel bekend zijn met AIS.



Figuur 15 Bekendheid AIS en AIS aan boord

Bron: eigen werk op basis van de enquête

Er zijn kleine verschillen naargelang het vaarprofiel. Pleziervaarders die op grotere vaarwateren of drukbevaren routes actief zijn, maken net iets vaker gebruik van AIS dan zij die beperkt blijven tot kleinschalige binnenwateren. Zo heeft in de categorie van respondenten die meestal op de binnenwateren varen en bekend zijn met AIS, 69% AIS aan boord, terwijl bij schippers die meestal Zone 2 (de Beneden-Zeeschelde) of de kust- en zeezones bevaren, 74%, AIS gebruikt.



Figuur 16 AIS gebruik per vaarzone

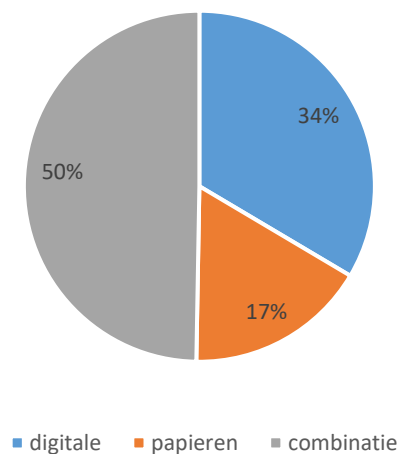
Bron: eigen werk op basis van de enquête

De beweegredenen om AIS aan te schaffen liggen in de lijn der verwachtingen en hebben vooral met veiligheid en situational awareness te maken. Een overgrote meerderheid van de AIS-gebruikers geeft aan dat veiligheid de primaire motivatie is. Men wil “zien en gezien worden” op het water: AIS maakt het mogelijk andere schepen – met name beroepsvaart – tijdig op het scherm te zien verschijnen, zelfs bij beperkt zicht of achter bochten, en omgekeerd zorgt het ervoor dat men zelf zichtbaar is op de navigatiesystemen van grotere schepen. Dit vergroot het veiligheidsgevoel aanzienlijk. Vele respondenten noemen expliciet dat AIS de communicatie met andere schepen verbetert; doordat de scheepsnaam en positie bekend zijn, kan men gemakkelijk via marifoon contact leggen of verkeerscentrales kunnen recreanten identificeren en begeleiden. Naast veiligheid speelt ook regelgeving een rol: ongeveer een derde van de AIS-gebruikers vermeldt dat zij het systeem (mede) hebben geïnstalleerd om te voldoen aan wettelijke voorschriften of aanbevelingen. Voor een deel van de boten is AIS zelfs verplicht, bijvoorbeeld voor wie de Antwerpse haven aandoet of bepaalde klasse van schepen, en circa een vijfde van de AIS-bezitters gaf aan dat deze verplichting voor hen van toepassing was. De overgrote meerderheid is in elk geval zeer tevreden over de keuze voor AIS: meer dan 90% van de gebruikers waardeert hun AIS-systeem met een score van 4 of 5 op 5. Zij ervaren concrete voordelen tijdens het varen. Naast het reeds genoemde “zien en gezien worden” noemen sommigen bijvoorbeeld dat sluiswachters en verkeersposten hen dankzij AIS beter kunnen

volgen en vlotter schuttingen of brugopeningen kunnen plannen. Ook biedt AIS extra gemoedsrust als aanvulling op radar of op conventioneel uitkijken; het systeem “kijkt als het ware om de hoek”. Samengevat kan gesteld worden dat AIS onder de respondenten wordt gewaardeerd als een belangrijke technologische hulp die de veiligheid en het vertrouwen tijdens het varen in drukke gebieden verhoogt. Tegenover de groep AIS-gebruikers staat een minderheid die (voorlopig) geen AIS aan boord heeft. Uit hun antwoorden blijkt dat dit meestal een bewuste afweging is op basis van praktische overwegingen, het vaargebied en kosten. De meest genoemde reden om geen AIS te installeren zijn de kosten: een groot deel van de niet-gebruikers acht de investering te duur voor de voordelen die zij in hun situatie zouden behalen. Daarnaast geeft een belangrijk segment aan dat zij AIS niet nodig achten in hun vaargebied – bijvoorbeeld omdat ze enkel op rustige binnenwateren varen waar weinig beroepsvaart is. In het verlengde daarvan wijzen sommigen erop dat er geen wettelijke verplichting is voor hun boot of tochten, zodat zij het aanhouden van AIS uitstellen of onnodig vinden zolang het niet verplicht is. Enkele respondenten noemen ook technische drempels of complexiteit: zij voelen zich onvoldoende vertrouwd met de technologie, of vinden installatie en gebruik omslachtig. Ten slotte zijn er individuen die aangeven voorlopig zonder AIS te varen omdat ze vertrouwen op hun eigen alertheid en uitkijk, of omdat ze op termijn wel van plan zijn AIS te kopen maar daar nog mee wachten. Opvallend is dat onder de kleine groep respondenten die vóór de enquête niet bekend waren met AIS, velen na het vernemen van de mogelijkheden positiever staan tegenover een eventuele aanschaf – een deel gaf aan nu misschien of zeker AIS te zullen overwegen. In algemene zin blijkt echter dat vooral schippers op kleine binnenwateren het nut van AIS minder inzien, terwijl zij die zich regelmatig tussen beroepsvaart begeven AIS als bijna onmisbaar ervaren. Deze variatie onderstreept dat de adoptie van AIS samenhangt met de blootstelling aan druk scheepvaartverkeer: waar recreanten de interactie met grote schepen en havens opzoeken, wordt AIS al snel een essentieel hulpmiddel geacht.

3.2.3 Gebruik van papieren en digitale kaarten

Navigatiekaarten vormen de basis van veilige vaartochten, en de resultaten van de enquête tonen dat pleziervaarders tegenwoordig meestal een mix van digitaal en papier gebruiken.

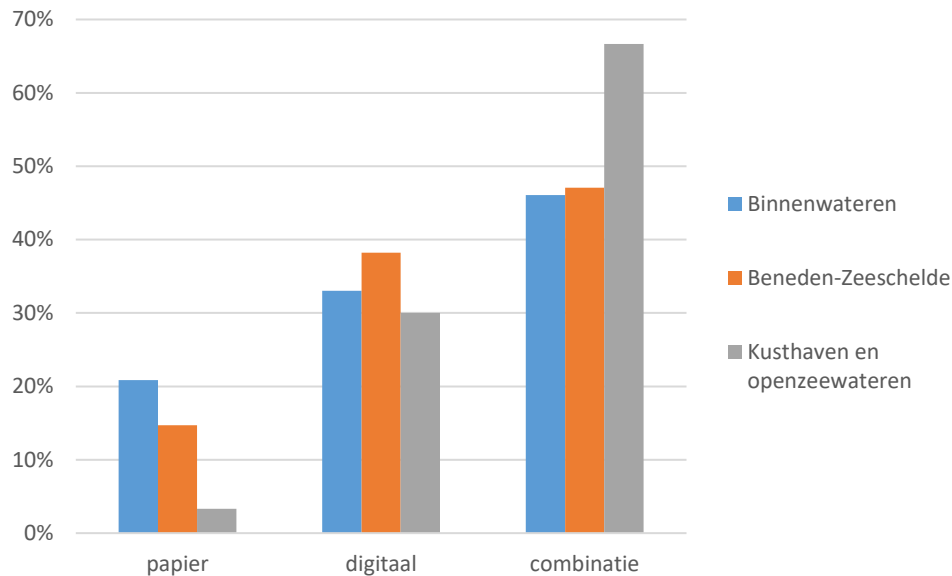


Figuur 17 Verhouding papieren en digitale kaarten

Bron: eigen werk op basis van de enquête

Zoals in Figuur 17 weergegeven, geeft ongeveer de helft van alle respondenten aan beide te gebruiken: zij combineren elektronische navigatiekaarten met traditionele papieren kaarten. Daarnaast vaart circa 34% uitsluitend met digitale kaarten, via bijvoorbeeld een kaartplotter, navigatie-app op tablet of computer. Een minderheid van 17% houdt vast aan alleen papieren kaarten en gebruikt geen digitale kaarten tijdens de navigatie. Met andere woorden, een overweldigende meerderheid (ongeveer 84%) van de respondenten heeft digitale navigatie aan boord, maar tegelijk heeft bijna tweederde ook nog papieren kaarten beschikbaar. Hieruit blijkt dat digitale kaartnavigatie inmiddels gemeengoed is geworden in de pleziervaart, zonder dat de papieren kaart al volledig verdwenen is. Integendeel, veel schippers kiezen er waarschijnlijk bewust voor om papieren kaartmateriaal achter de hand te houden als aanvulling of back-up. De voorkeuren en combinaties in kaartgebruik variëren met de achtergrond van de schipper. Zo is er een duidelijk verschil zichtbaar naargelang de ervaringsgraad. Minder ervaren vaarders (bijvoorbeeld met minder dan 10 jaar vaarervaring) blijken relatief vaker uitsluitend digitaal te navigeren. In die groep gebruikt ruim 40% enkel elektronische kaarten, waarschijnlijk omdat zij van meet af aan met GPS en apps zijn opgegroeid en deze als volwaardig en betrouwbaar ervaren. Naarmate de vaarervaring toeneemt, verschuift de voorkeur meer naar een hybride gebruik: bij de middengroep (rond 20–40 jaar ervaring) gebruikt meer dan de helft zowel papier als digitaal, en neemt het aandeel uitsluitend digitaal juist af. Vooral de meest ervaren schippers (decennialange ervaring) houden vaker papieren kaarten in gebruik. In

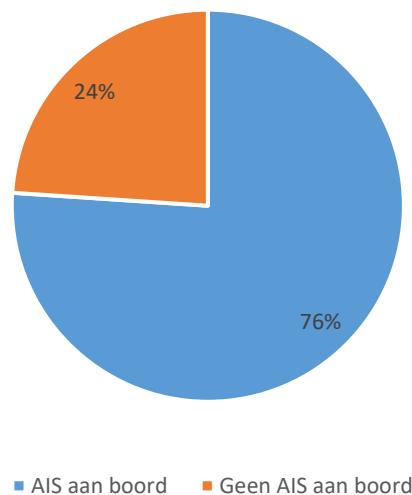
de categorie met >50 jaar ervaring heeft bijna niemand louter digitale kaarten; de meesten combineren, en een aanzienlijk deel (bijna 30% binnen die kleine groep) blijft zelfs exclusief op papier vertrouwen. Deze trend suggereert dat veteranen in de pleziervaart waarde blijven hechten aan papieren kaarten, wellicht vanuit gewoonte en het besef dat papieren navigatie een belangrijk vangnet is. Ze hebben het merendeel van hun vaarcarrière zonder digitale hulpmiddelen gevaren en weten dat elektronica kan uitvallen; die ervaring vertaalt zich in een voorkeur om altijd een papieren set kaarten beschikbaar te hebben, ook al maken ze tegenwoordig eveneens gebruik van de gemakken van elektronische navigatie. Naast ervaring is ook het vaargebied van invloed op kaartgebruik. Pleziervaarders die voornamelijk op binnenwateren varen, laten een gemengd beeld zien: hier zijn zowel mensen die uitsluitend op papier als op digitale kaarten varen. Op de Beneden-Zeeschelde (Zone 2) zien we al een verschuiving: hier vaart bijna niemand meer exclusief op papier (slechts ~10–15%), en het merendeel gebruikt digitaal, waarvan een groot deel gecombineerd met papieren kaarten. De kusthavens (Zone 3) en vooral de open kustwateren (Zone 4-5-6) laten een nog duidelijker patroon zien. In deze omgevingen zegt niemand uitsluitend papieren kaarten te gebruiken; praktisch alle schippers die regelmatig op zee of in de directe kustzones varen, hebben ten minste een elektronische kaartplotter of navigatie-app. Tegelijk navigeren de meesten op zee vrijwel nooit zonder papieren kaart als back-up. Dit duidt erop dat op open water redundantie cruciaal wordt geacht: elektronische systemen voor precisie en actuele positie, plus papieren kaarten voor het geval die systemen falen en om te voldoen aan conventies of voorschriften voor navigatie op zee.



Figuur 18 Welke soort kaarten worden gebruikt in ieder vaargebied

Bron: eigen werk op basis van de enquête

In de drukke industriële havens zelf (bvb. Antwerpen of Zeebrugge) is het beeld vergelijkbaar: de recreanten die zich in deze complexere vaargebieden wagen, zijn doorgaans uitgerust met moderne digitale middelen, maar zullen eveneens papieren kaarten bij zich hebben als extra zekerheid. Hoewel de enquête niet expliciet vroeg naar de reden achter een bepaalde kaartkeuze, kunnen we uit de genoemde patronen en algemene praktijk afleiden wat de motivaties zijn. Digitale kaarten bieden duidelijke voordelen in gebruiksgemak: real-time positiebepaling, automatische routeplotting, snelle updates en integratie met GPS en AIS. Dit verklaart waarom het gros van de respondenten aangeeft een GPS of kaartplotter te hebben (meer dan 85% noemde GPS als extra navigatie-apparatuur buiten de standaarduitrusting). Een elektronische kaart op een scherm neemt ook fysiek minder ruimte in en vergt geen handmatige positiebepalingen, wat zeker voor de jongere generatie aantrekkelijk is. Er is ook een lichte stijging van het AIS gebruik bij pleziervaarders die gebruik maken van digitale kaarten en die bekend zijn met AIS, hier heeft 76% AIS aan boord.



Figuur 19 AIS en digitale kaarten aan boord indien bekend met AIS

Bron: eigen werk op basis van de enquête

Papieren kaarten daarentegen staan bekend om hun betrouwbaarheid en overzicht. Ervaren schippers weten dat elektronica defect kan raken of stroom kan uitvallen; een papieren kaart levert dan nog steeds alle essentiële informatie. Bovendien bieden papieren zeekaarten vaak een breed geografisch overzicht in één oogopslag, wat bij digitale schermen minder vanzelfsprekend is door beperkingen van schermformaat. Sommige vaargebieden vereisen bovendien dat men een actuele kaart aan boord heeft (zij het papier of elektronisch met back-up) – zo is het in professionele context vaak verplicht, en veel recreanten volgen die best practice wanneer ze op zee of internationale tochten gaan. De combinatie van beide systemen wordt dus gezien als het beste van twee werelden: elektronisch voor precisie, efficiëntie en gemak, en papier voor zekerheid, traditie en als onafhankelijke informatiebron. De resultaten bevestigen dat de meerderheid van de pleziervaarders zich inderdaad van deze dubbele strategie bedient, zeker zodra ze buiten de kleinste wateren treden.

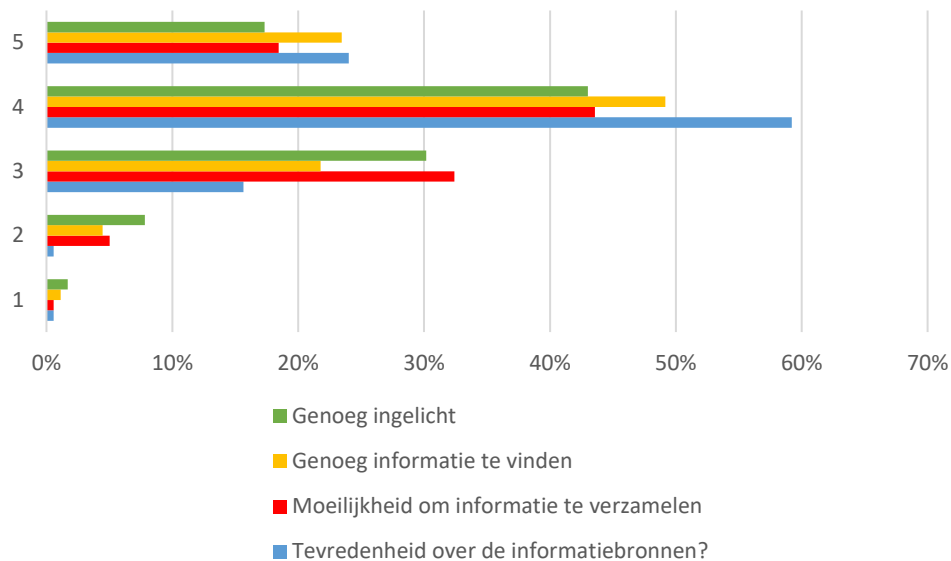
3.2.4 Informatie en informatiebronnen voor reisplanning

Bij de voorbereiding van een vaartocht vertrouwt de pleziervaarder op uiteenlopende informatiebronnen. De resultaten van de enquête tonen aan dat respondenten typisch meerdere bronnen parallel raadplegen om zich te informeren over routes, regelgeving, weers- en waterstanden, hindernissen, et cetera. Enkele veelgebruikte bronnen springen eruit. Bovenaan staan de waterkaarten zelf, zowel digitaal als analoog. Dit omvat

bijvoorbeeld het consulteren van kaartboeken of kaartsoftware voor het uitstippelen van de route en het identificeren van ondieptes of navigatietekens. Daarnaast is het Vademecum van de VPF (Vlaamse Pleziervaart Federatie) zeer populair: dit jaarlijkse naslagwerk met waterweginformatie, bedieningstijden, ligplaatsen enz. wordt door circa 62% van de pleziervaarders gebruikt. Ook internet in algemene zin is een veelgenoemde bron (ongeveer 56%); hieronder valt het opzoeken van informatie via websites van waterwegbeheerders, meteorologische sites, fora of blogs van andere vaarders, enzovoort. Specifiek voor Vlaanderen raadpleegt ruim 51% de VisuRIS-dienst (het officiële online platform en app voor scheepvaartinformatie, met onder meer berichtgeving over stremmingen, waterstanden en bedieningstijden (*VisuRIS - infografiek*, z.d.)). Naast deze digitale bronnen blijft men ook traditionele gidsen gebruiken: zo noemt 42% de Toervaartgids van de VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersport) als informatiebron – een gids die vaarroutes, havens en toeristische tips bundelt. Verder vermeldt ongeveer 30% dat zij informatie van jachthavens meenemen in de planning; dit kan slaan op mededelingen via havens (bv. aankondigingen van evenementen, stremmingen of richtlijnen die havens aan hun liggers bezorgen) of simpelweg informatie verkregen via havenmeesters. De klassieke ANWB Wateralmanak, die voor Nederland en België tal van vaartechnische gegevens bevat (zoals reglementen en brug- en sluistijden (ANWB, 2025)), wordt nog door circa 28% van de respondenten gebruikt. Ten slotte maakt een kleinere groep gebruik van de app “pleasure boating” (13%) van de overheid. De veelzijdigheid van geraadpleegde bronnen onderstreept dat er niet één allesomvattende informatiebron is; pleziervaarders combineren materiaal om een volledig beeld te krijgen. Inderdaad gaven vele deelnemers meerdere antwoorden op deze vraag, wat bevestigt dat men bijvoorbeeld zowel een gedrukte almanak als online updates én een kaartapp tegelijk kan gebruiken ter voorbereiding. Enkelen noemden zelfs aanvullende gespecialiseerde bronnen in vrije bewoordingen – voorbeelden zijn de Reeds Nautical Almanac of pilot books voor zeevarenden, specifieke buitenlandse websites (bv. van de Franse VNF voor kanaalinformatie), of simpelweg “jarenlange eigen ervaring” als raadgever, wat mogelijks wel gevaarlijk kan zijn indien er zaken zijn gewijzigd. Deze individuele aanvullingen laten zien dat ervaren recreanten ook internationale waterwegeninformatie integreren wanneer relevant en dat ze leunen op opgebouwde kennis. Toch blijven de in Vlaanderen uitgegeven hoofdbronnen (waterkaarten, Vademecum, VisuRIS, enz.) het fundament voor de meesten.

Wat betreft de tevredenheid over de beschikbare informatiebronnen is het beeld overwegend positief. De respondenten konden op een vijfpuntsschaal aangeven in hoeverre de huidige bronnen voldoen. Het gemiddelde ligt rond 4,1 op 5, wat duidt op een hoog tevredenheidsniveau. Meer dan 80% van de ondervraagden waardeert de informatiebronnen met een score 4 (“tevreden”) of 5 (“zeer tevreden”). Binnen die groep gaf ongeveer een kwart zelfs de hoogste waardering (5). Slechts twee respondenten gaven een laag cijfer (1 of 2), wat aangeeft dat echte ontevredenheid zeldzaam is. Deze algemene tevredenheid wordt gereflecteerd in hoe men de toegankelijkheid van informatie ervaart. Gevraagd naar de moeilijkheid om de benodigde informatie te verzamelen voor het plannen van een trip, gaf de meerderheid aan dat dit vrij gemakkelijk gaat. Op een schaal van 1 (zeer moeilijk) tot 5 (zeer gemakkelijk) was de meest voorkomende waardering een 4, en ongeveer 62% koos voor 4 of 5 – wat betekent dat zij weinig moeite ondervinden bij het vinden van alle nodige gegevens. Het gros vindt dus zonder al te veel hindernissen de weg naar de gewenste kennis, hetzij via boeken, websites of andere kanalen. Dit vertaalt zich ook in het oordeel over de volledigheid van informatie. Het grootste deel geeft aan genoeg informatie te kunnen vinden voor het plannen van een trip.

Waar iets meer verdeeldheid over bestaat, is de vraag of men voldoende “ingelicht” wordt als pleziervaarder. Dit heeft betrekking op de communicatie vanuit bevoegde instanties (waterwegbeheerders, havenautoriteiten, overheid) richting de recreanten. Iets meer dan de helft van de respondenten (60%) voelt zich goed tot zeer goed ingelicht over bijvoorbeeld reglementswijzigingen, geplande werken of andere relevante ontwikkelingen. Een aanzienlijk deel, meer dan 30% was neutraal over deze stelling, wat kan betekenen dat zij geen uitgesproken mening hebben of niet frequent genoeg informatie van bovenaf ontvangen om dit te beoordelen. Ongeveer 10% is ontevreden en vindt dat ze onvoldoende ingelicht worden door de instanties – deze groep ervaart mogelijk een informatietekort of mist proactieve communicatie. Hoewel dit een minderheid betreft, is het signaal duidelijk dat er op vlak van overheidscommunicatie naar de pleziervaart ruimte voor verbetering is.



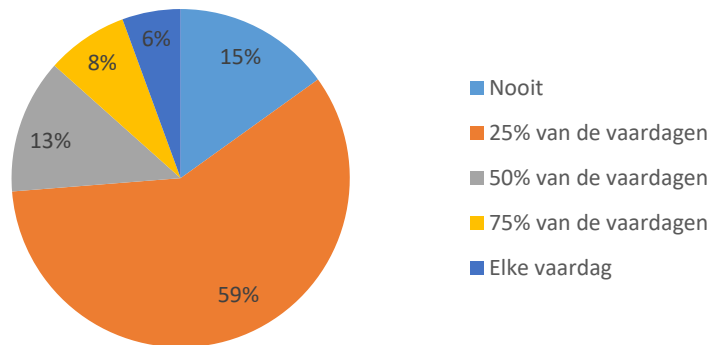
De enquête vroeg de deelnemers ook om suggesties voor verbeteringen te geven, en uit die open antwoorden komen enkele noden en aandachtspunten naar voren omtrent informatievoorziening. Een thema dat wordt genoemd, is de beschikbaarheid van actuele informatie voor alle vaargebieden. Zo klaagt een respondent dat voor bepaalde regio's – met name de kusthavens en de Waalse waterwegen – de informatievoorziening onvoldoende is. Men stelt dat er voor die gebieden geen centraal, actueel kanaal is “in het Nederlands” en dat men moet puzzelen om betrouwbare gegevens te vinden (bijvoorbeeld verspreide toeristische info of verouderde berichten in de Waterkaarten-app). Dit wijst op een behoefte aan beter geïntegreerde en meertalige informatieplatforms, zodat pleziervaarders ook buiten het vertrouwde netwerk (Vlaamse binnenwateren) makkelijk aan correcte info geraken. Een ander punt van kritiek betreft de kwaliteit van bestaande digitale platforms: de officiële “app voor pleziervaart, pleasure boating” die door sommigen gebruikt wordt, wordt als onvoldoende bestempeld. Een respondent noemt deze zelfs “de slechtste van allen” qua gebruikservaring en volledigheid, en merkt op dat ook de Wateralmanak niet steeds actuele of juiste details biedt (bijvoorbeeld dat sommige daarin vermelde gegevens niet up-to-date zijn). Hieruit blijkt een wens dat de bestaande middelen (apps, almanakken) moderner en betrouwbaarder worden gemaakt. Bijvoorbeeld, de pleasure boating app zou gebruiksvriendelijker kunnen en real-time updates moeten geven, zodat hij een waardige aanvulling op VisuRIS is in plaats van een bron van verwarring. Verder komt in de suggesties naar voren dat communicatie gericht aan pleziervaarders duidelijker en proactiever kan. Enkele respondenten vragen om

“duidelijkere communicatie naar pleziervaartuigen toe” – dit houdt in dat wanneer er bijvoorbeeld tijdelijke hinder is (stremmingen, werken) of nieuwe regelgeving, deze informatie tijdig en expliciet aan de recreatieve gemeenschap wordt gecommuniceerd via de kanalen die zij doorgaans volgen (bv. watersportverenigingen, nieuwsbrieven, websites). Dit sluit aan bij het eerdergenoemde gevoel dat men niet altijd voldoende ingelicht wordt; door verbeterde communicatie kunnen die zorgen worden weggenomen. Kortom, de informatievoorziening rond de pleziervaart wordt in grote lijnen als goed ervaren – men heeft toegang tot diverse bronnen en weet die te benutten, en de meesten vinden wat ze nodig hebben. De hoge tevredenheidscijfers bevestigen dat. Tegelijk is er bij een minderheid de wens tot verdere optimalisatie: meer centraal, actueel en gebruiksvriendelijk aanbod van informatie, en beter doelgroepenbeleid in de communicatie. Deze elementen zouden de toch al solide informatiebasis voor de pleziervaart nog kunnen versterken.

3.2.5 Contact tussen pleziervaart en industriële havens

Industriële zeehavens zoals Antwerpen, Zeebrugge en Gent vormen uitdagende omgevingen waar beroeps- en pleziervaart elkaar kunnen ontmoeten. De enquête peilde naar de mate waarin recreatieve schippers hiermee in aanraking komen en hoe zij die interactie ervaren. Hieruit komt naar voren dat een meerderheid van de pleziervaarders wel eens in dergelijk havengebied vaart, zij het met variërende frequentie. Slechts ongeveer 15% van de respondenten mijdt industriële havens volledig en komt daar “nooit”. De rest (85%) vaart op een of andere manier door of naar deze havens. Verreweg de grootste groep doet dit sporadisch: 59% geeft aan dat hoogstens één op de vier vaardagen in een havenomgeving plaatsvindt. Dit duidt erop dat voor velen het passeren van bv. de haven van Antwerpen een uitzondering is, dit wordt weergegeven in Figuur 20, waarschijnlijk alleen wanneer de reisbestemming het vereist. Een kleinere maar significante groep komt regelmatig in havens: ongeveer 13% van de respondenten spendeert rond de helft van zijn vaardagen in industriële havengebieden, en nog eens zo’n 14% vaart zeer frequent (tussen 75% en 100% van hun tijd) in havens. Tot die laatste categorie behoren bijvoorbeeld schippers met een thuishaven in een groot havengebied. Deze cijfers tonen aan dat het overgrote deel van de recreanten ten minste af en toe de route door een grote haven neemt. Vaak is dat niet voor het plezier op zich, maar uit

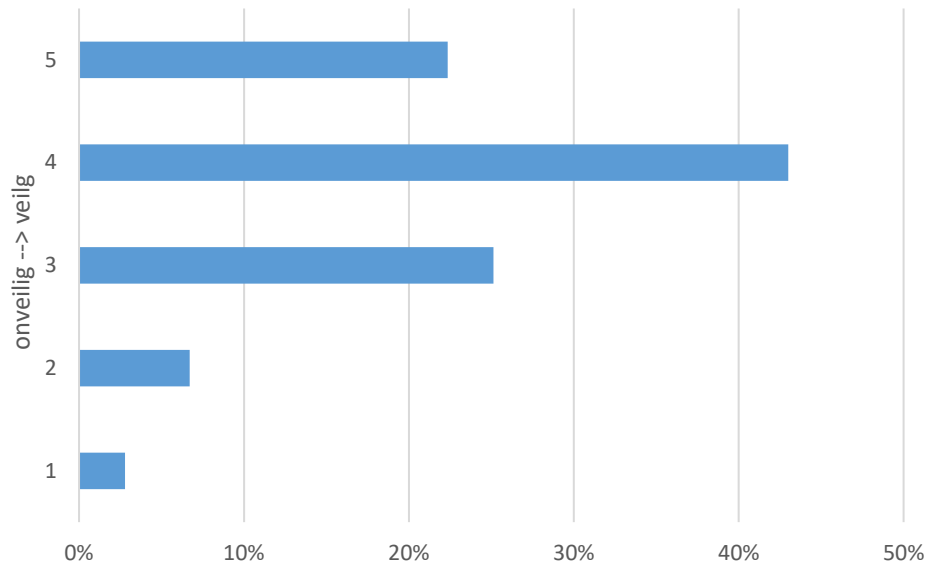
noodzaak: denk aan het bereiken van de Noordzee via de Schelde, het doorkruisen van de haven van Gent op weg naar de Schelde, of het uitwijken naar Zeebrugge bij bepaalde tochten. Voor een beperkte kern is varen in havengebieden zelfs routine.



Figuur 20 Hoe frequent komt men in contact met industriële havens

Bron: eigen werk op basis van de enquête

De respondenten werd ook gevraagd hoe veilig ze zich doorgaans voelen tijdens het bevaren van industriële havengebieden. Over het algemeen zijn de recreanten hier tamelijk zelfverzekerd in. Op een schaal van 1 (heel onveilig) tot 5 (heel veilig) lag de gemiddelde waardering rond de 4, wat betekent dat men zich veilig voelt, zij het met gezond respect voor de situatie. 65% van de bevroagden geeft een score 4 of 5 voor hun veiligheidsgevoel in havens. Velen ervaren de passages dus als veilig tot zeer veilig. Daartegenover staat dat een kleine groep (ongeveer 10%) zich onveilig voelt in deze omgevingen (score 1 of 2). De overige kwart van de respondenten is neutraal, waarschijnlijk aangevend dat het veiligheidsniveau sterk afhangt van de omstandigheden (bijvoorbeeld het weer, de drukte op dat moment, eigen ervaring) of dat men zich “veilig genoeg” voelt maar toch op zijn hoede blijft. Het overwegend positieve veiligheidsgevoel kan verklaard worden doordat pleziervaarders die havens binnenvaren meestal goed voorbereid zijn: velen hebben zoals hierboven beschreven AIS aan boord, kennen de verkeersregels en onderhouden marifooncontact waar nodig. Daarnaast gelden er strikt gereguleerde verkeersregels en begeleiding (bijvoorbeeld verkeersposten) in deze havens, wat de objectieve veiligheid ten goede komt. Niettemin is het belangrijk op te merken dat voor een minderheid de aanwezigheid van grote schepen, sleepboten, stromingen en complexe infrastructuur wel degelijk een stressfactor is die hen onveilig doet voelen.

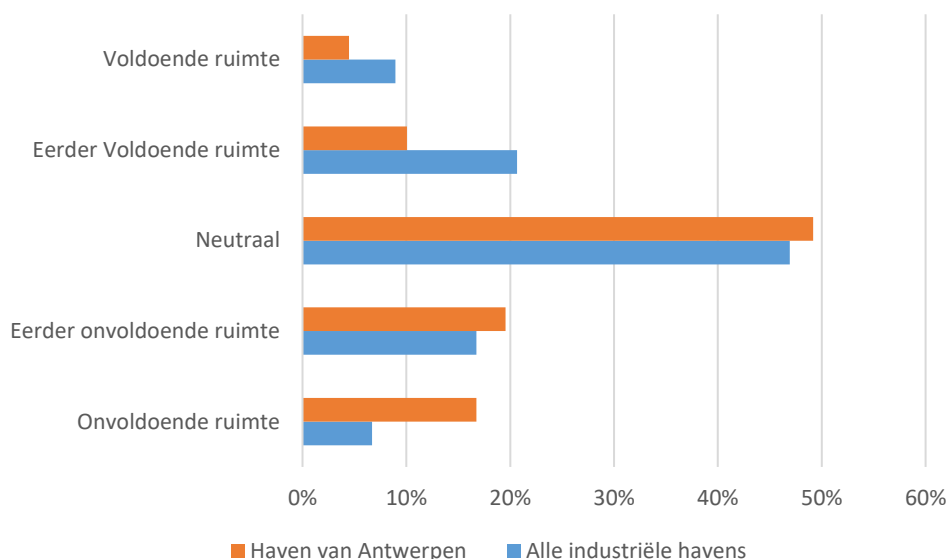


Figuur 21 Hoe veilig voelt men zich in industriële havens (1 volledig onveilig, 5 volledig veilig)

Bron: eigen werk op basis van de enquête

De vraag of de pleziervaart voldoende ruimte krijgt om haar activiteiten uit te oefenen binnen de industriële havens leverde uiteenlopende antwoorden op. Voor de Belgische havens in het algemeen (dus niet gespecificeerd per haven) was bijna de helft van de respondenten neutraal van mening (47% antwoordde “Neutraal”). Ongeveer 30% vindt dat de recreatievaart voldoende tot eerder voldoende ruimte heeft in deze havens. Hier tegenover staat circa 24% die van mening is dat er onvoldoende ruimte is voor pleziervaart, waarvan een klein deel, 7%, dit als ernstig tekort bestempelt (“Onvoldoende ruimte”) en de rest als enigszins tekort (“Eerder onvoldoende”). Dat er zo’n grote neutrale groep is, kan erop wijzen dat veel pleziervaarders de kwestie lastig in te schatten vinden – mogelijk omdat ze niet intensief genoeg gebruikmaken van de haven om dit te beoordelen, of omdat ze wel ruimte hebben maar toch hinder ervaren in bepaalde situaties. Het algemene beeld is echter dat grofweg een derde vindt dat het meevalt qua ruimte, een kwart ontevreden is, en de rest geen duidelijk standpunt inneemt. Wanneer specifiek naar de haven van Antwerpen wordt gekeken (die vaak als de drukste en meest complexe geldt voor pleziervaart), verschuift deze balans iets richting ontevredenheid. In Antwerpen meent slechts 4% van de respondenten dat de pleziervaart voldoende ruimte krijgt en 10% eerder voldoende ruimte. 36% van de personen geeft aan dat er (eerder) onvoldoende ruimte is voor recreanten. De neutrale groep blijft groot (bijna 50%), maar het aandeel negatieve

beoordelingen is in Antwerpen duidelijk hoger dan het aandeel positieve. Dit suggereert dat knelpunten die men eventueel in algemene zin al ervaart, in Antwerpen extra uitgesproken zijn. De haven van Antwerpen strekt zich uit over een lang traject van de Schelde met veel dokken, intense beroepsvaart en restricties voor pleziervaart.



Figuur 22 Is er voldoende ruimte voor pleziervaart volgens de respondenten?

Bron: eigen werk op basis van de enquête

Het is aannemelijk dat de respondenten die hier ontevredenheid tonen bijvoorbeeld doelen op lange omvaarroutes, wachttijden of verboden passages die hen hinderen in hun vlotheid van varen. Inderdaad lichten de suggesties voor verbeteringen van respondenten een tipje van de sluier op over welke knelpunten men ervaart in de interactie met industriële havens. Een veelgehoord pijnpunt betreft de toegangswegen en sluizen in Antwerpen. Meerdere respondenten klagen dat er geen vlotte verbinding is tussen het Scheldewater en de dokken die voor pleziervaart bruikbaar is. De Royerssluis – vroeger een belangrijke doorgang – is voor jarenlang afgesloten wegens werken (NWS, 2023), en de Kattendijksluis functioneert beperkt (regelmatig defect of slechts zeer beperkt bediend per tij). Dit betekent dat pleziervaart vaak moet uitwijken naar de Van Cauwelaertsluis zoals vermeld in de Havenpolitieverordeningen of helemaal niet in/uit kan op gewenste tijden (Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen, 2024). Deze infrastructuurbepkeringen worden duidelijk ervaren als een ernstige belemmering: men voelt zich letterlijk weggedrukt uit de haven doordat cruciale sluizen niet beschikbaar zijn “zoals vroeger”. Een respondent merkt op dat de Kattendijksluis, zelfs als ze werkt, in praktijk vaak maar één

schutting in/uit per hoogwater toelaat, wat recreanten zeer beperkt in tijd. Naast sluitingen komen ook infrastructuurgebreken ter sprake: in verschillende sluizen en wachtplaatsen zijn de voorzieningen niet geschikt voor kleine schepen. Eén deelnemer noemt het voorbeeld Van Cauwelaertsluis (grote zeesluis) waar pleziervaart soms mee moet schutten, maar waar geen tussensteigers, lage bolders of touwen voorzien zijn om jachtjes aan vast te maken. Hierdoor moeten kleine boten in dezelfde kolk naast enorme schepen manoeuvreren zonder adequate bevestiging, wat onveilig en stressvol kan zijn. De oproep hier is dat “niets ingewikkelds of duurs nodig is – een paar touwen/kettingen of tussenvlakken zou al een wereld van verschil maken” voor de veiligheid en gemoedsrust. Dit voorbeeld illustreert de bredere wens voor infrastructuur-aanpassingen ten gunste van pleziervaart: drijvende aanlegsteigers aan wachtplaatsen, extra bolders op kademuren op de juiste hoogte, en gescheiden schutfaciliteiten waar mogelijk. Een ander knelpunt is de communicatie en attitude tussen beroeps- en pleziervaart en vanuit de havenautoriteit. Enkele respondenten signaleren dat pleziervaarders in de grote haven soms onvoldoende worden geïnformeerd of betrokken bij het verkeersproces. Zo wordt gesuggereerd dat binnenschepen op de Schelde of in havenkanalen proactief via de marifoon kunnen melden wanneer ze van een wachtsteiger vertrekken of een manoeuvre beginnen. Momenteel gebeurt het volgens een respondent dat je als zeiljacht nietsvermoedend aan komt zeilen langs afgemeerde schepen, en dat zo’n schip plots losgooit zonder waarschuwing, waardoor de recreant in laatste instantie moet uitwijken. Betere communicatie (bijvoorbeeld een oproep “schip X gaat vertrekken van steiger Y”) zou dit soort gevaarlijke verrassingen kunnen verminderen. Ook wordt pleziervaarders aangeraden goed uit te luisteren op de marifoon en zelf initiatief te nemen om contact te zoeken met beroepsschepen bij twijfel – een best practice die in de suggesties naar voren komt (“goed inluisteren en info vragen, overleg met de beroepsvaart”). Dit geeft aan dat tweerichtingscommunicatie essentieel is: de recreant moet zich mengen in het communicatienetwerk van de haven, maar omgekeerd mag de beroepsvaart de aanwezigheid van kleine schepen niet negeren. De houding van de havenautoriteiten ten aanzien van pleziervaart wordt door sommigen kritisch bekeken. Dit duidt op een perceptie bij bepaalde recreanten dat de huidige leiding in de haven weinig sympathie of begrip heeft voor hun activiteiten. Hoewel dit een subjectieve mening is, raakt het aan een breder gevoel dat ook in andere woorden naar voren komt: men voelt zich soms ongewenst of als

lastpost behandeld in de grote haven. De beperkte schutmogelijkheden en het weren van plezierboten uit bepaalde sluizen dragen bij aan dat beeld. Hier ligt een uitdaging voor havenbesturen: door dialoog en kleine tegemoetkomingen (zoals bovengenoemde infrastructuurvoorzieningen, of duidelijke publieksinformatie over waarom bepaalde keuzes gemaakt worden) kan dat vertrouwen groeien.

Ten slotte komen in de suggesties ook regelgevingsaspecten aan bod die de interactie beïnvloeden. De verplichting van AIS in de haven van Antwerpen wordt door een enkeling expliciet genoemd met de oproep om pleziervaart niet te veel te verplichten. Hoewel AIS veel voordelen heeft, ervaart men het mogelijk als opgelegd en duur. De respondent suggereert dat als men toch dergelijke verplichtingen wil, er voor betaalbare alternatieven gezorgd moet worden. Ook meer algemeen stellen sommigen dat “de wettelijke eisen de sport minder aantrekkelijk maken”. Dit refereert wellicht aan het totaal van brevetten, uitrustingseisen en reglementen die de recreatieve vaart moet volgen in complexe gebieden. Vanuit het oogpunt van de pleziervaarder zouden eenvoudige, heldere regels en waar mogelijk soepele afspraken (zonder de veiligheid te schaden) het varen in havens aangenamer maken. Bijvoorbeeld, een idee zou kunnen zijn om tijdens rustige periodes speciale venstertijden te hebben waarop pleziervaart door bepaalde delen van de haven mag zonder al te veel oponthoud, of dat men in overleg met de verkeersleiding vlottere doorgang kan krijgen. Samenvattend is de relatie tussen pleziervaart en industriële havens er een van noodzakelijk evenwicht zoeken. Veel recreanten ontwijken de grote havens indien mogelijk, maar moeten er af en toe doorheen; dan blijkt doorgaans dat dit veilig en hanteerbaar is, zij het onder strikte condities. De meesten voelen zich relatief veilig dankzij hun eigen voorzorgen en de bestaande regels. Toch bestaan er duidelijke frustraties en knelpunten: vooral in Antwerpen voelt men zich beperkt door infrastructuur en beleid dat (nog) niet voldoende op pleziervaart is ingesteld. De wensen die de respondenten uiten, richten zich op betere faciliteiten (sluizen/aanmeermogelijkheden), meer begrip en communicatie van de zijde van havenautoriteiten en beroepsvaart, en een redelijke behandeling van pleziervaart binnen de geldende regelgeving. Door op deze punten verbetering te brengen – zonder uiteraard de voorrang en veiligheid van beroepsscheepvaart te beïnvloeden – kan het samenleven op het water tussen industriële vaart en pleziervaart in de havengebieden voor iedereen vlotter en aangenamer verlopen.

3.2.6 Beperkingen van de enquête

Hoewel dit onderzoek zorgvuldig is opgezet, kent het enkele beperkingen die bij de interpretatie van de resultaten in acht genomen moeten worden. Ten eerste is er sprake van subjectieve zelfrapportage: alle gegevens zijn gebaseerd op de antwoorden die pleziervaarders zelf hebben gegeven. Dergelijke zelfgerapporteerde data kunnen beïnvloed zijn door factoren zoals sociaalwenselijkheid (respondenten kunnen geneigd zijn antwoorden te geven die in hun ogen "juist" of algemeen aanvaard zijn, bijvoorbeeld omtrent het naleven van regels), selectief geheugen of interpretatieverschillen. Zo is het mogelijk dat sommigen hun vaardagen of ervaring overschatten of dat begrippen als "voldoende ingelicht zijn" verschillend opgevat worden per persoon. Dit kan tot enige vertekening leiden.

Ten tweede betreft de steekproef een niet-representatieve selectie van de populatie. Omdat de enquête online en via specifieke kanalen is verspreid, bestaat de kans op selectiebias: voornamelijk pleziervaarders die actief zijn in verenigingen of online groepen (en mogelijk bovengemiddeld betrokken bij het onderwerp) hebben deelgenomen. Pleziervaarders die minder georganiseerd zijn of geen lid van clubs/sociale media zijn, zijn moeilijker te bereiken geweest en kunnen ondervertegenwoordigd zijn in de respons. Bovendien is geen randomisatie toegepast; de resultaten kunnen dus niet zonder meer worden gegeneraliseerd naar alle Belgische pleziervaarders. Bijvoorbeeld, als relatief veel ervaren of goed geïnformeerde watersporters de enquête invulden, kunnen de uitkomsten (zoals het percentage met AIS of vaarbewijs) een rooskleuriger beeld geven dan de werkelijkheid. Omgekeerd kan het ook dat vooral mensen met een bepaalde zorg of interesse hebben deelgenomen, wat bepaalde resultaten kan kleuren.

Tot slot kan de responsomvang of -spreiding specifieke beperkingen opleggen aan de analyses. Indien bepaalde subgroepen klein in aantal bleken (bijvoorbeeld zeer weinig respondenten zonder vaarbewijs of met uitsluitend zone 6-7 vaarervaring), vermindert de statistische kracht om voor die groepen robuuste conclusies te trekken. Ook zijn niet alle potentiële invloedfactoren in beschouwing genomen; het onderzoek richtte zich op enkele hoofdvariabelen, waardoor andere factoren (zoals persoonlijkheidskenmerken of specifieke lokale omstandigheden) buiten beschouwing blijven.

Ondanks deze beperkingen biedt de studie waardevolle inzichten in de doelgroep. In de conclusie zullen de implicaties van de bevindingen met deze beperkingen in het achterhoofd worden besproken, en waar relevant worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek dat deze beperkingen kan adresseren. Bijvoorbeeld de enquête afnemen in andere landen om de visie tussen verschillende landen te kunnen vergelijken.

4 Interviews

4.1 Methodologie

4.1.1 Onderzoeksofzet en doel

De Literatuurstudie toonde aan dat pleziervaart in de Antwerpse haven uitzonderlijk strenge toegangseisen kent (AIS-plicht, vaste doorvaartroute, meldingsprocedures). Om te verklaren waarom deze regels gelden, hoe zij in de praktijk worden gehandhaafd, hoe ze worden ervaren en welke toekomstvisie de havenautoriteit hanteert, is een kwalitatieve benadering aangewezen en daarom werden 2 interviews afgenomen.

4.1.2 Interviewtype

Er werd gekozen voor twee semigestructureerd interviews omdat deze methode de nodige flexibiliteit biedt om in te spelen op de expertise van de respondent, terwijl de vooropgestelde themablokken (beleid, infrastructuur, toegankelijkheid, visie) voldoende structuur bieden om de resultaten systematisch te analyseren en te vergelijken met andere cases. De vragenlijst werd vooraf opgesteld en gegroepeerd in thematische rubrieken, met ruimte voor doorvragen afhankelijk van de antwoorden (Genau, 2021).

4.1.3 Respondenten

Interview A – De geïnterviewde is de havenmeester van de jachthaven van Antwerpen, die instaat voor het operationeel beheer van de stadshaven (inclusief het Willem dok) en het aanspreekpunt vormt voor pleziervaarders. De havenmeester beschikt over kennis van de infrastructuur, regelgeving, communicatiekanalen en operationele samenwerking met de Havenkapiteinsdienst. Zijn perspectief biedt cruciale inzichten in de praktische vertaling van beleid en de ervaringen van gebruikers in het industriële havengebied.

Interview B – De geïnterviewde is Quinten Perneel, Incident Management Officer bij Port of Antwerp–Bruges. Sinds ruim 2,5 jaar coördineert hij met drie collega-officieren alle opgeschaalde nautische én industriële incidenten in het havengebied. In die rol organiseert hij ondersteuning op het terrein, fungeert hij als liaison tussen hulpdiensten en havenbedrijf, verdedigt hij havenbelangen en werkt hij beleidsmatig aan preventie- en mitigatieprojecten met focus op nautische incidenten.

Door beide functies te combineren ontstaat een dubbel perspectief: één vanuit de pleziervaarder (jachthaven) en één vanuit de autoriteiten die de regelgeving bepalen.

4.1.4 Dataverzameling

Beide interviews duurden ongeveer 30 minuten. De locaties waren het havenkantoor van de jachthaven, voor het interview met de havenmeester, en het havenhuis voor het interview met de vertegenwoordiger van de haven. Voor beiden dus de werkplek van de respondent. Met toestemming van de respondent werd het interview opgenomen en nadien getranscribeerd voor analyse.

4.1.5 Data-analyse

De transcriptie werd thematisch gecodeerd op basis van de rubrieken van het interview. Deze categorieën spiegelde de scriptiestructuur, wat vergelijking met de literatuurstudie, de enquêteresultaten en de beide interviews mogelijk maakte (Caulfield, 2021).

4.1.6 Ethische overwegingen

De respondent werd voorafgaand aan het interview geïnformeerd over het doel van het onderzoek en de manier waarop de gegevens verwerkt zouden worden. Deelname aan het interview was vrijwillig en op basis van geïnformeerde toestemming.

4.2 Resultaten en discussie

In dit resultaatgedeelte worden de interviewgegevens systematisch besproken langs de thema's die tijdens de codering naar voren kwamen. Per thema worden de standpunten van de havenmeester van de stedelijke jachthaven en die van de Incident Management Officer van Port of Antwerp–Bruges geschetst en overeenkomsten en verschillen kort worden geduid.

4.2.1 Beleid en regulering

Beide respondenten bevestigen dat pleziervaart in Antwerpen formeel is toegestaan, maar aan strikte voorwaarden onderhevig is. De havenmeester hekelt het "overbodige" VHF-verkeer, waarbij pleziervaarders zich per havengebied opnieuw moeten aanmelden ondanks actieve AIS-tracking. Hij pleit voor het Rotterdamse model: éénmalig aanmelden en vervolgens uitluisteren.

De Havenkapiteinsdienst verduidelijkt dat deze meldplicht noodzakelijk blijft omdat veel vaartuigen ondanks AIS-verplichting nog zonder transponder varen. De Incident Management Officer wijst op de structurele uitdaging van handhaving: "blinde boten" blijven een risico. De haven stelt dan ook dat alle gebruikers – professioneel of recreatief –

onder dezelfde regels moeten vallen, ook al is de impact van pleziervaart kleiner. Hij vermeldt uitdrukkelijk dat pleziervaart binnen het industriële havengebied eigenlijk niet gewenst is. Net om die reden maakt de havenautoriteit bewust geen onderscheid in regelgeving tussen commerciële en recreatieve vaart. Door pleziervaart niet apart te behandelen, wil men voorkomen dat er verwachtingen ontstaan over aangepaste faciliteiten of versoepelde regels. De uniforme aanpak moet duidelijk maken dat wie door het havengebied vaart – ongeacht het type schip – aan dezelfde voorwaarden moet voldoen.

4.2.2 Toegankelijkheid en infrastructuur

Beide respondenten noemen de Kattendijksluis als probleem punt voor de pleziervaart. Het is de enige standaardtoegang voor pleziervaart om van de schelde naar de haven te gaan, maar is getij-afhankelijk en geregeld buiten dienst. Alternatieven zoals de Van Cauwelaertsluis zijn onaangepast voor kleine boten. De havenmeester noemt deze sluis zelfs "pleziervaaronvriendelijk", vooral vanwege het gebrek aan veilige afmeerpunten tijdens het schutten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Dit probleem werd ook duidelijk aan de hand van de enquête.

De havenautoriteit erkent deze tekortkomingen, maar stelt geen aanpassingen in het vooruitzicht. Ze benadrukken dat de Van Cauwelaertsluis ontworpen is voor industriële schepen, niet voor recreatief verkeer. Beide partijen verwachten dat de nieuwe Royerssluis in de toekomst een verbetering zal betekenen, al zal die tegelijk de Kattendijksluis vervangen, waardoor de structurele afhankelijkheid van één toegang behouden blijft.

4.2.3 Communicatie en veiligheid

Beide interviews leggen de vinger op de gebrekkige communicatie met vooral oudere pleziervaarders. Digitale tools bereiken vooral jongeren; voor ervaren schippers zijn fysieke info-kanalen nodig. Er is geen centraal pushsysteem voor updates. De havenmeester pleit voor duidelijke brochures en infoborden; de havenautoriteit erkent dit als verbeterpunt.

De havenmeester waardeert AIS als een middel dat wederzijds vertrouwen verhoogt. De havenautoriteit bevestigt dit, maar plaatst het in de context van incidentpreventie: gebrekkige voorbereiding, oude vaartuigen en paniek zijn de grootste risico's. Verder benadrukt hij dat het de verantwoordelijkheid van de pleziervaarder is om goed voorbereid

het havengebied binnen te varen. Volgens hem is het niet de taak van de haven om hierin te begeleiden, aangezien pleziervaart geen kerntaak vormt binnen de industriële werking van Port of Antwerp–Bruges. Hoewel hij erkent dat de communicatie naar recreatieve gebruikers beter kan, maakt hij duidelijk dat een structurele verandering daarin op korte termijn niet te verwachten is. Eventuele verbeteringen aan de informatievoorziening worden pas op langere termijn overwogen.

4.2.4 Standpunten over AIS

Beide respondenten erkennen de veiligheidswaarde van AIS, maar verschillen in focus. De havenmeester beschouwt het systeem als reden om administratieve lasten (sector-meldingen VHF) te schrappen, terwijl de havenautoriteit AIS juist inbedt binnen een bredere, onveranderde reguleringslogica. Het doel hiervan is eigenlijk het voorkomen van een ‘blinde’ vloot, ieder schip moet zichtbaar en bereikbaar zijn door middel van AIS en VHF. Hun attitudes spiegelen een klassiek spanningsveld: gebruikservaring en toegankelijkheid versus risicobeheer op havenschaal.

Toch bestaat er convergentie: beide stemmen in dat universele AIS-adoptie en heldere, compacte communicatiekanalen voor tijdens het doorvaren de sleutel vormen tot veiliger én vloeiender doorvaart.

4.2.5 Visie en strategie

De havenmeester ziet pleziervaart als een strategisch element van stadsontwikkeling en toerisme, maar vreest dat administratieve barrières en verouderde regelgeving de aantrekkelijkheid ondermijnen. Hij wijst op de daling van passanten van 4.000 naar 900 per jaar.

De havenautoriteit erkent het transitbelang van pleziervaart, maar stelt veiligheid boven toegankelijkheid. Er is geen intentie om aparte procedures uit te werken specifiek voor recreatievaart; verantwoordelijkheid ligt bij de gebruiker. De veiligheidsboodschap van de geïnterviewde laat weinig ruimte voor misverstand: “Zoek het op, meld u aan, zorg voor AIS en VHF en vaar defensief – dan is er geen probleem.” Hij onderstreept dat Port of Antwerp–Bruges in noodsituaties altijd assisteert en niet uit is op sancties, zolang recreanten zich aan de basisregels houden en tijdig contact opnemen met de verkeersleiding.

4.2.6 Discussie

De interviews tonen twee complementaire perspectieven op pleziervaart in Antwerpen: de havenmeester als facilitator, en de havenautoriteit als risicobeheerder. Waar de eerste pleit voor gebruiksvriendelijkheid, klantgerichtheid en informatievoorziening, benadrukt de tweede discipline, handhaving en technologische compliance.

Beide respondenten herkennen dezelfde knelpunten: de meldprocedures, sluisproblematiek, en het communicatiegat met oudere gebruikers. De overeenstemming tussen hun standpunten en de resultaten uit de enquête versterken de validiteit van deze observaties.

Technologie vormt de spil in beide narratieven: AIS wordt gezien als sleutel tot veiligheid én efficiëntie, maar tegelijk blijven de kosten en het nalevingsprobleem een drempel.

Tot slot tonen beide gesprekken aan dat kleine praktische ingrepen in de wijze van communiceren – zoals flyers, instructievideo's of een mailbox voor de pleziervaart– de ervaring voor pleziervaarders sterk kunnen verbeteren, zonder de industriële operatie te ondermijnen. Hier ligt een duidelijke beleidskans het ontwikkelen van laagdrempelige infokanalen.

4.2.7 Conclusie

De gecombineerde interviews illustreren het spanningsveld tussen recreatief gebruik en industriële veiligheid. Ze leggen bloot dat veel frictie niet te wijten is aan fundamenteel onverenigbare belangen, maar aan gebrekkige afstemming, beperkte infrastructuur en communicatiepraktijken.

Verder wordt ook duidelijk vastgesteld door beiden dat veiligheid primeert: pleziervaarders moeten zich voorbereiden, uitrusting op orde hebben en de meldprocedures punctueel volgen. Wanneer die voorwaarden vervuld zijn, is er “ruimte genoeg” voor een vlotte transit.

De inzichten uit beide gesprekken vormen een stevige basis voor aanbevelingen die de Antwerpse situatie verbeteren en tegelijk richting geven aan vergelijkbare havens. Cruciaal hierbij zijn: een vereenvoudigde meldprocedure, een toekomstgericht AIS-beleid, en een gerichte communicatiestrategie voor uiteenlopende doelgroepen binnen de pleziervaart.

5 Besluit en aanbevelingen

Deze masterproef vertrok vanuit de centrale onderzoeksvraag uit de inleiding: “Wat is de plaats van de pleziervaart in industriële havens, en wat kan de rol zijn van AIS hierin?”

5.1 Kernbevindingen samengebracht

Regelgeving schept duidelijkheid, maar kent een perceptiekloof. Eén uniform regelkader voor beroeps- en pleziervaart (AIS-plicht, VHF-meldingen, vaste routes) garandeert veiligheid, maar wordt door recreanten als “strenger dan elders” ervaren .

Technologie, en in het bijzonder het Automatic Identification System (AIS), functioneert als een hefboom voor vertrouwen. Meer dan twee derde van de bevroegde schippers maakt inmiddels gebruik van AIS-klasse B, wat aantoont dat de adoptiegraad hoog ligt. Deze groep schippers geeft bovendien aan zich veiliger te voelen dan degenen die zonder transponder varen. De real-time weergave van de omgeving vergroot de zogenaamde *situational awareness* van pleziervaarders aanzienlijk. Ze zien beter wat er om hen heen gebeurt en kunnen sneller reageren op veranderende omstandigheden. Tegelijkertijd benutten havenautoriteiten de AIS-data actief voor handhaving en communicatie op het water. Dat maakt niet alleen het toezicht efficiënter, maar verhoogt ook de beleidswaarde van de technologie. AIS draagt zo op meerdere niveaus bij aan een veiliger en meer vertrouwd vaarverkeer.

Infrastructuur en communicatie blijven de zwakste schakels. Onvoldoende doorvaarvensters (bv. Kattendijksluis), slechte communicatie over regelgeving en gefragmenteerde meldprocedures veroorzaken de meeste frustratie; kleine ingrepen (folders, mailbox of éénmalige aanmelding) bieden hier de grootste winst .

Stakeholders onderschrijven hetzelfde einddoel. Zowel havenautoriteit als jachthavenmeester erkennen dat pleziervaart welkom is mits strikte discipline; het huidige spanningsveld vloeit vooral voort uit handhavings- en informatie-issues, niet uit fundamenteel tegengestelde belangen.

5.2 Integrerend antwoord op de onderzoeksvraag

Pleziervaart kan een verantwoorde plaats innemen in industriële havens, op voorwaarde dat veiligheid prioritair blijft en toegang transparant wordt vormgegeven. Strikte, gedeelde regels vormen hierbij de noodzakelijke “gemeenschappelijke taal”. Wanneer deze regels ondersteund worden door AIS-technologie én een vlot, eenduidig communicatiesysteem, daalt zowel het objectieve als het subjectieve risico.

Kortom, veiligheid, toegankelijkheid en wederzijds begrip vormen een onlosmakelijke drie-eenheid: zonder proportionaliteit in de regelgeving verliest men draagvlak, zonder technologie verliest men zichtbaarheid, en zonder doelgerichte communicatie verliest men vertrouwen.

5.3 Persoonlijke reflectie

Ik beschouw dit thema niet louter als een academische case, maar als een oproep tot praktijkgerichte bruggenbouw. De uitdaging ligt minder in nieuwe regels bedenken dan in het slim toepassen en uitleggen van bestaande regels. AIS beschouw ik daarbij als het ideale hulpmiddel dat recreanten en professionals toelaat elkaar vroegtijdig te zien én te begrijpen. Op deze manier zou de pleziervaart zich dus veiliger kunnen bewegen.

5.4 Aanbevelingen

Op het vlak van infrastructuur is de renovatie van de Royerssluis cruciaal, met speciaal ingerichte wacht- en afmeerplaatsen voor kleine pleziervaartuigen. Zo verloopt het schutten niet alleen veiliger, maar ook vlotter.

Wat technologie betreft, blijft de zichtbaarheid van de ‘blinde’ vloot de grootste uitdaging. Het is cruciaal het gebruik van AIS actief te promoten: laat recreanten het systeem ervaren, leg de voordelen duidelijk uit en toon aan dat een degelijke installatie niet per se veel hoeft te kosten.

Gerichte communicatie is de sleutel: ontwikkel bijvoorbeeld korte instructievideo's die stap voor stap tonen hoe men op kritieke trajecten moet varen, verspreid informatie breed en vergroot de duidelijkheid voor alle gebruikers, ook de oudere pleziervaarders. Dit kan bijvoorbeeld door jaarlijks een informatieve folder te verspreiden of een aparte mailinglijst op te zetten waarop pleziervaarders zich kunnen abonneren.

Eventueel bijkomend onderzoek: herhaal de enquête in buurlanden en koppel de uitkomsten aan incidentstatistieken. Zo ontstaat een internationale maatstaf die de wisselwerking tussen beleid, cultuur en veiligheid helder in kaart brengt.

5.5 Slot

De inleiding plaatste pleziervaart en industrie schijnbaar aan twee uitersten; dit besluit toont dat hun paden niet alleen kruisen, maar elkaar kunnen versterken – mits duidelijke spelregels, wederzijds respect en slimme inzet van technologie, waarbij AIS verbindend kan werken. Daarmee is de centrale onderzoeksvraag beantwoord én is richting gegeven voor verdere verdieping.

Bibliografie

- ABP. (2022, juni). *Marine Leisure Guide*. Associated British Ports.
https://www.southamptonvts.co.uk/Yachting_Leisure/Marine_Leisure_Guide/
- AIS (*Automatic Identification System*) Overview. (2021, oktober 22). Shipping.Nato.Int.
<https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/2021/ais-automatic-identification-system-overview.aspx>
- ANWB. (2025). *ANWB Wateralmanak deel 1—2025-2026* | ANWB Webwinkel. ANWB.nl.
<https://anwb.nl/webwinkel/p/104792/anwb-wateralmanak-deel-1-2025-2026>
- Bediening Kattendijksluis. (z.d.). Antwerpen. Geraadpleegd 5 december 2024, van
<https://www.antwerpen.be/info/bediening-kattendijksluis>
- Beperkt en algemeen stuurbrevet. (2025, april 22). mobility.
<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/overzicht-brevetten/beperkt-en-algemeen-stuurbrevet>
- Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma's voor de binnenvaart 2020, § Bijlage 1. Examenreglementen en examenprogramma's van het CBR/CCV als bedoeld in artikel 1 van het Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma's voor de binnenvaart 2020 (2020).
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0043031/2020-01-01>
- Bhandari, P. (2021, augustus 3). Likertschalen ontwerpen en analyseren voor je scriptie. *Scribbr*. <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/likertschalen/>
- BSH - Publikationen—German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways. (2024, juli 26). Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).
https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/_Anlagen/Downloads/Nautik_und_Schifffahrt/Seehandbuecher_ueberregional/SeeschStrO_engl.html

Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020. (2020). Waterrecreatie Nederland.

<https://cdn.prod.website->

[files.com/658d971f4bccb10722af8081/6597eb38d1d312eb5ec7e7d1_Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020.pdf](https://cdn.prod.website-files.com/658d971f4bccb10722af8081/6597eb38d1d312eb5ec7e7d1_Campagneflyer-Varen-doe-je-samen-2020.pdf)

Caulfield, J. (2021, september 6). Wat is een thematische analyse (thematic analysis)?

Scribbr. <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/thematische-analyse/>

Contact met Divisie Havenmeester | Port of Amsterdam. (2020, juni 17). Port of

Amsterdam. <https://www.portofamsterdam.com/nl/contact/scheepvaart>

DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer. (2022). *Eindrapport NL Circulaire*

economie in de Belgische pleziervaartsector (p. 45).

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Eindrapport%20NL%20Circulaire%20economie%20in%20de%20Belgische%20pleziervaartsector.pdf>

Die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven. (2021, maart 17). ADAC Skipper-Portal.

<https://skipper.adac.de/reviere/deutschland/die-elbe-von-hamburg-bis-cuxhaven/>

Download gratis de Vaarbewaarkaart met handige informatie. (2024, 06). Varen doe je

samen! <https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/download-gratis-de-vernieuwde-vaarbewaarkaart>

Examenleerstof aanvulling algemeen stuurbrevet. (2022, oktober 11). mobility.

<http://mobilit.belgium.be/nl/publications/examenleerstof-aanvulling-algemeen-stuurbrevet>

Examenleerstof aanvulling yachtman. (2023, januari 6). mobility.

<http://mobilit.belgium.be/nl/publications/examenleerstof-aanvulling-yachtman>

Examenleerstof aanvulling yachtnavigator. (2022, oktober 11). mobility.
<http://mobilit.belgium.be/nl/publications/examenleerstof-aanvulling-yachtnavigator>

Examenleerstof beperkt stuurbrevet. (2022, oktober 11). mobility.
<http://mobilit.belgium.be/nl/publications/examenleerstof-beperkt-stuurbrevet>

FD-nummer aanvragen. (z.d.). *Jachthaven Antwerpen*. Geraadpleegd 18 mei 2025, van
<https://www.jachthavenantwerpen.be/fd-nummer-aanvragen/>

Feiten en cijfers | Port of Rotterdam. (2024). [Port of Rotterdam].
<https://www.portofrotterdam.com/nl/online-beleven/feiten-en-cijfers>

FEITEN EN CIJFERS WATERSPORT NEDERLAND 2023 (p. 4). (2024). HISWA-RECRON.
<https://www.hiswarecron.nl/actueel/cijfers-en-feiten>

Genau, L. (2021, september 8). Semigestructureerde of half-gestructureerde interviews in je scriptie. *Scribbr*.
<https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/semigestructureerd-interview/>

Gewerbsmäßige Nutzung kleiner Wasserfahrzeuge im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt. (2024, december 19). Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Duitsland.
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/gewerbsmaessige-nutzung-kleiner-wasserfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Govaert, G. (2024). *Vademecum 2024-2025*. Vlaamse Pleziervaart Federatie.
<https://www.calameo.com/read/0013553821aed83e4b8f2>

Hamburg Port Authority. (z.d.). *Sports boats and traditional ships*. Hamburg Port Authority. Geraadpleegd 15 mei 2025, van <https://www.hamburg-port-authority.de/en/waterway/sports-boats-and-traditional-ships>

Harbour Patrol—Southampton VTS - ABP Southampton. (z.d.). Associated British Ports.

Geraadpleegd 14 mei 2025, van

https://www.southamptonvts.co.uk/Yachting_Leisure/Harbour_Patrol/

havenkapiteinsdienst Port of Zeebrugge, BZYC, & RBSC. (2021, juli 5). *VLOT EN VEILIG DOOR*

DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE TOELICHTING VOOR DE PLEZIERVAART. R B S C.

<https://www.rbsc.be/nl/clubs/jachthaven-zeebrugge>

havenonderrichtingen havenkapiteinsdienst (2024).

[https://media.portofantwerpbruges.com/m/39e3ae661508d2b3/original/PDF_Ha](https://media.portofantwerpbruges.com/m/39e3ae661508d2b3/original/PDF_Havenonderrichtingen_2024.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[venonderrichtingen_2024.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNz](https://media.portofantwerpbruges.com/m/39e3ae661508d2b3/original/PDF_Havenonderrichtingen_2024.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[I4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTcz](https://media.portofantwerpbruges.com/m/39e3ae661508d2b3/original/PDF_Havenonderrichtingen_2024.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[MzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.](https://media.portofantwerpbruges.com/m/39e3ae661508d2b3/original/PDF_Havenonderrichtingen_2024.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

Havenpolitieverordening Haven van Antwerpen (2024).

[https://media.portofantwerpbruges.com/m/2e42df79b241db53/original/PDF_Ha](https://media.portofantwerpbruges.com/m/2e42df79b241db53/original/PDF_Havenpolitieverordening_2024_NL.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[venpolitieverordening_2024_NL.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3N](https://media.portofantwerpbruges.com/m/2e42df79b241db53/original/PDF_Havenpolitieverordening_2024_NL.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[y4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*](https://media.portofantwerpbruges.com/m/2e42df79b241db53/original/PDF_Havenpolitieverordening_2024_NL.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

[MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.](https://media.portofantwerpbruges.com/m/2e42df79b241db53/original/PDF_Havenpolitieverordening_2024_NL.pdf?_gl=1*1mzzqyh*_gcl_au*MTM2ODk3OTQ3Ny4xNzI4MjE0NjE3*_ga*ODY1NDQ3NTQxMS4xNjU5NDA3Mjg2*_ga_DTC7EP43ET*MTczMzY5MzUxNC4zLjEuMTczMzY5Mzg2NC42MC4wLjA.)

Home—Pleziervaart. (z.d.). stad Antwerpen - online magazine. Geraadpleegd 9 mei 2025,

van <https://magazine.antwerpen.be/pleziervaart/home>

ICC-brevet. (2024, september 25). mobility.

[http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/overzicht-](http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/overzicht-brevetten/icc-brevet)

[brevetten/icc-brevet](http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/overzicht-brevetten/icc-brevet)

Javor, A., Bober, S., Creemers, P., van Gils, J., & van der Heijden, W. (2013). *Praktijkgids*

inland AIS. VTT Expert Group.

Ministerie van Algemene Zaken. (2025, februari 17). *Klein Vaarbewijs halen—Wetten en regelingen—Rijksoverheid.nl* [Webpagina]. Ministerie van Algemene Zaken. <https://www.rijksoverheid.nl/wetten-en-regelingen/productbeschrijvingen/klein-vaarbewijs>

Navigational Safety—Southampton VTS - ABP Southampton. (z.d.). Associated British Ports.

Geraadpleegd 14 mei 2025, van https://www.southamptonvts.co.uk/Yachting_Leisure/Navigational_Safety/

Notices to Mariners. (z.d.). Associated British Ports. Geraadpleegd 14 mei 2025, van https://www.southamptonvts.co.uk/Yachting_Leisure/Notices_to_Mariners/

NWS, V. (2023, april 17). *Werken aan Royerssluis in Antwerpse haven via livestream te bekijken: 'Mensen betrekken bij deze belangrijke werken' | VRT NWS: nieuws*. VRTNWS. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/04/17/werken-aan-de-royerssluis-in-antwerpse-haven-via-livestream-te-b/>

Plezier- en recreatievaart | Port of Amsterdam. (2022, april 25). Port of Amsterdam. <https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/plezier-en-recreatievaart>

Pleziervaart | Belgium.be. (z.d.). Belgium.be. Geraadpleegd 17 februari 2025, van https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/lucht-en_scheepvaart/pleziervaart

Port Information—Southampton VTS - ABP Southampton. (z.d.). Associated British Ports. Geraadpleegd 12 mei 2025, van https://www.southamptonvts.co.uk/Port_Information/

Port of Rotterdam (Regisseur). (2021, maart 24). *Veilig varen in de Rotterdamse haven* [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=8WxIK670gE8>

Portofhamburg.com | Vessel Calls. (2024). The Official Website of the Port of Hamburg. <https://www.hafen-hamburg.de/en/current/statistics/vessel-calls/>

RBSC - Zeebrugge binnenvaren en havenplan. (2021, juli 5). R B S C.
<https://www.rbsc.be/nl/approachzeebrugge>

Regel je bezoek aan de haven als pleziervaarder | Port of Amsterdam. (2020, juni 10). Port of Amsterdam. <https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/regel-je-bezoek>

Registratie. (2024, augustus 19). mobility.
<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/registratie>

Resultaten enquête circulaire pleziervaart. (2023, november 10). mobility.
<http://mobilit.belgium.be/nl/publications/resultaten-enquete-circulaire-pleziervaart-0>

Safety Campaign—Southampton VTS - ABP Southampton. (z.d.). Associated British Ports.
Geraadpleegd 14 mei 2025, van
https://www.southamptonvts.co.uk/Yachting_Leisure/Safety_Campaign_/

Sailing and motor boats. (2016, april 22). Federal Ministry of Transport.
<https://www.bmv.de/EN/Topics/Mobility/Water/Water-Sports/water-sports.html?editorSupport=true>

Scharwächter, V., & Benders. (2023, mei 8). *Methodologie of methoden in je scriptie | Met voorbeelden.* Scribbr. <https://www.scribbr.nl/scriptie-structuur/methodologie/>

Score systeem praktijkexamens / Système de notation des examens pratiques. (2021, februari). Dienst Pleziervaart.
https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2022/4_nl_fr_-_scoresysteem_système_de_notation.pdf

Veilig varen door de haven van Amsterdam: Zeven tips. (2020, 08). Port of Amsterdam.

<https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/veilig-varen-door-de-haven-van-amsterdam-zeven-tips>

Veiligheidscampagne 'Varen doe je samen!' met 5 jaar verlengd | Port of Amsterdam.

(2020, juni 5). Port of Amsterdam.

<https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuws/veiligheidscampagne-varen-doe-je-samen-met-5-jaar-verlengd>

Verlenging registratie. (2023, mei 25). mobility.

<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/vaartuig/registratie/verlenging>

Verplichting vaarbrevet. (2024, maart 8). mobility.

<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/verplichting-vaarbrevet>

VisuRIS -. (z.d.). visuris. Geraadpleegd 23 februari 2025, van

<https://www.visuris.be/pleziervaartopkaart>

VisuRIS - infografiek. (z.d.). visuris. Geraadpleegd 19 mei 2025, van

<https://www.visuris.be/infografiek>

Vlaamse havens. (z.d.). Vlaanderen.be. Geraadpleegd 16 mei 2025, van

<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/scheepvaart-en-havens/vlaamse-havens>

Waterrecreatie op de Vlaamse Waterwegen. (2018, januari). ir. Chris Danckaerts,

gedelegeerd bestuurder De Vlaamse Waterweg nv,.

<https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/27135>

Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen. (2020, januari 6). De Vlaamse Waterweg nv.

https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/2025-02/2019-1044_brochure_pleziervaart_2020_def_nl_lr.pdf

Waterstaat, M. van I. en. (z.d.). *AIS: Verkeersinformatie scheepvaart* [Webpagina].

Geraadpleegd 3 mei 2025, van <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/scheepvaart/scheepvaartverkeersbegeleiding/river-information-services/automatic-identification-system>

Waterstewards helpen ook in 2024 recreatievaart in Rotterdam. (2024, 06). Varen doe je

samen! <https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/waterstewards-helpen-ook-in-2024-recreatievaart-in-rotterdam>

Yachtman en Yachtnavigator. (2025, maart 25). mobility.

<http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/overzicht-brevetten/yachtman-en-yachtnavigator>

Lijst van bijlagen

Bijlage 1: Enquête plaats van de pleziervaart in industriële havens

Bevat de volledige enquête die de pleziervaarders hebben ingevuld.

Bijlage 2: interview havenmeester stadshaven

Bevat het interview dat is afgenomen met Raymond Aertssen, havenmeester van de stadshaven.

Bijlage 3: interview Incident Management Officer

Bevat het interview dat is afgenomen met Quiten Perneel, incident management officer van de haven van Antwerpen-Brugge.

Bijlage 1: Enquête plaats van de pleziervaart in industriële havens

Enquête pleziervaart

Deze enquête is bedoeld voor eigenaars van een pleziervaartuig en maakt deel uit van een masterthesis aan de Antwerp Maritime Academy over de plaats van de pleziervaart in industriële havens. In het bijzonder gaat deze enquête dieper in op het gebruik van AIS in de pleziervaart, het bezit van vaarbrevetten en de manieren waarop pleziervaarders informatie opzoeken en gebruiken. Uw deelname levert waardevolle inzichten op voor dit onderzoek en helpt om de interactie tussen recreatieve en industriële vaart beter te begrijpen.

* **Verplichte vraag**

1. Wat is de lengte van uw schip? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Kleiner dan 5 meter
- ☐ 5-7 meter
- ☐ 7-10 meter
- ☐ 10-15 meter
- ☐ > 15 meter

2. Welk soort vaartuig heeft u? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Gemotoriseerd vaartuig
- ☐ Zeilvaartuig

3. **Wat is het bouwjaar van uw schip? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ <1970
- ☐ 1970-1980
- ☐ 1980-1990
- ☐ 1990-2000
- ☐ 2000-2010
- ☐ 2010-nu

4. **Wat zijn uw aantal vaardagen tijdens het vaarseizoen? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ 0 dagen
- ☐ 1-10 dagen
- ☐ 11-30 dagen
- ☐ 31-50 dagen
- ☐ meer dan 50 dagen

5. In welke zone brengt u doorgaans de meeste vaartijd door? *



Markeer slechts één ovaal.

- ☐ • Zone 0: de niet met zee verbonden afgesloten wateren die door de minister nominatief worden aangeduid
- ☐ • Zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde
- ☐ • Zone 2: de Beneden-Zeeschelde
- ☐ • Zone 3: de havens van de kust
- ☐ • Zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl
- ☐ • Zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl
- ☐ • Zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl
- ☐ • Zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl

6. Wat is de hoogste zone waarin u vaart? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ • Zone 0: de niet met zee verbonden afgesloten wateren die door de minister nominatief worden aangeduid
- ☐ • Zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde
- ☐ • Zone 2: de Beneden-Zeeschelde
- ☐ • Zone 3: de havens van de kust
- ☐ • Zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl
- ☐ • Zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl
- ☐ • Zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl
- ☐ • Zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl

7. In welke zone ligt uw thuishaven? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ • Zone 0: de niet met zee verbonden afgesloten wateren die door de minister nominatief worden aangeduid,
- ☐ • Zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde,
- ☐ • Zone 2: de Beneden-Zeeschelde,
- ☐ • Zone 3: de havens van de kust.
- ☐ • Zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl,
- ☐ • Zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl,
- ☐ • Zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl,
- ☐ • Zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl.

8. **Hoeveel jaar vaarervaring heeft u? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ 0-10 jaar
- ☐ 11-20 jaar
- ☐ 21-30 jaar
- ☐ 31-40 jaar
- ☐ 41-50 jaar
- ☐ 51-60 jaar
- ☐ meer dan 60 jaar

9. **Heeft u een vaarbrevet? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Ja *Ga naar vraag 10*
- ☐ Nee *Ga naar vraag 14*

Indien u een vaarbrevet heeft.

10. **Welk vaarbrevet heeft u? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Beperkt stuurbrevet
- ☐ Algemeen stuurbrevet
- ☐ Yachtman
- ☐ Yachtnavigator

11. Wanneer heeft u uw vaarbrevet behaald? *

Markeer slechts één ovaal.

☐ Vóór 1 juli 2021

☐ Na 1 juli 2021

12. Waarom heeft u uw vaarbrevet gehaald? *

Vink alle toepasselijke opties aan.

☐ Wetgeving

☐ Interesse

☐ Anders: _____

13. Wat is de snelheid van uw boot?

Markeer slechts één ovaal.

☐ Meer dan 20 km/u

☐ Minder dan 20 km/u

Ga naar vraag 15

Indien u geen vaarbrevet heeft

14. Waarom heeft u geen vaarbrevet? *

Vink alle toepasselijke opties aan.

☐ Niet verplicht

☐ Geen interesse

☐ Anders: _____

15. Bent u bekend met AIS? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Ja *Ga naar vraag 16*
- ☐ Nee *Ga naar vraag 23*

Indien bekend met AIS

16. Hoe bent u bekend geraakt met AIS ? *

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ Via regelgeving
- ☐ Via andere schippers
- ☐ Via eigen onderzoek
- ☐ Via verkooppunten
- ☐ Via tijdschriften
- ☐ Anders: _____

17. Heeft u AIS (transponder of ontvanger aan boord) aan boord ? *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Ja *Ga naar vraag 18*
- ☐ Nee *Ga naar vraag 22*

Indien u AIS aan boord heeft

18. **Waarom heeft u voor AIS gekozen? ***

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ Veiligheid
- ☐ Naleving van regelgeving
- ☐ Betere communicatie met andere schepen
- ☐ Aanbeveling door anderen
- ☐ Anderen kunnen mij beter zien
- ☐ Ik ben verplicht om AIS te hebben
- ☐ Het was al aanwezig op het schip wanneer ik het kocht
- ☐ Anders: _____

19. **Welk type AIS gebruikt u? ***

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ AIS Transponder (zenden en ontvangen)
- ☐ AIS Ontvanger (alleen ontvangen)
- ☐ Weet ik niet

20. **Hoe tevreden bent u over uw AIS systeem aan boord? ***

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Helemaal ontevreden ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Helemaal tevreden

21. Welke voordelen ervaart u van het gebruik van AIS?

Ga naar vraag 25

Indien geen AIS aan boord

22. Waarom heeft u niet voor AIS gekozen? *

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ Kosten
- ☐ Geen wettelijke verplichting
- ☐ Technische complexiteit
- ☐ Ik heb het niet nodig voor mijn vaargebied
- ☐ Onbekend met de voordelen
- ☐ Anders: _____

Ga naar vraag 25

Indien u niet bekend bent met AIS

AIS is een automatisch identificatiesysteem dat informatie over schepen uitzendt en ontvangt. Het

helpt bij het veiliger en efficiënter maken van de scheepvaart. Het voorkomt botsingen doordat schepen elkaar kunnen zien op een scherm, ook bij slecht zicht. Daarnaast helpt het bij navigatie en routeplanning, omdat je precies ziet waar andere schepen heen gaan en hoe snel ze varen. In noodgevallen kan AIS een noodsignaal uitzenden, zodat hulpdiensten snel ter plaatse zijn. Havens gebruiken het om aankomsten en vertrekken goed te plannen, en overheden kunnen er toezicht mee houden op het waterverkeer.

23. Nu u meer weet over AIS, zou u erover nadenken om dit systeem aan te *
schaffen?

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Ja
☐ Nee
☐ Misschien

24. Kunt u toelichten waarom u er wel of niet voor zou kiezen om dit systeem aan te schaffen?

Andere apparatuur

25. Van welke andere navigatieapparatuur maakt u gebruik buiten de standaard *

verplichte apparatuur?

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ radar
☐ gps
☐ ECDIS
☐ Anders: _____

26. Maakt u gebruik van digitale en/of papieren kaarten? *

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ Papier
☐ Digitaal

Waar vindt u uw informatie voor het plannen van een trip?

27. Welke bronnen gebruikt u om informatie te verzamelen alvorens u een trip *

maakt?

Vink alle toepasselijke opties aan.

- ☐ Vademecum VPF
☐ Toervaartgids VVW
☐ Internet
☐ Waterkaarten
☐ Informatie verspreid door de jachthaven
☐ App pleasure boating
☐ Wateralmanak
☐ Visuris
☐ Anders: _____

28. Hoe tevreden bent u over de informatiebronnen? *

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Volledig ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Volledig tevreden

29. Hoe moeilijk vindt u het om informatie te verzamelen voor het plannen van een *

trip?

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Zeerg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Zeer makkelijk

30. Vindt u dat u genoeg informatie kan vinden voor het plannen van een trip? *

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Onvoldoende ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Voldoende informatie

31. Vindt u dat u genoeg ingelicht wordt? *

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Onv. ☐ ☐ i ☐ ☐ ☐ Voldoende ingelicht

Contact met industriële havens

32. Hoe frequent komt u in contact met industriële havens? (Antwerpen, Brugge-
Zeebrugge en Gent) *

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Nooit
☐ 25% van de vaardagen
☐ 50% van de vaardagen
☐ 75% van de vaardagen
☐ Elke vaardag

33. Hoe veilig voelt u zich doorgaans tijdens het bevaren van industriële
havengebieden? *

Markeer slechts één ovaal.

1 2 3 4 5

Heel ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Helemaal veilig

34. **Vindt u dat de pleziervaart voldoende ruimte heeft om zijn hobby uit te voeren** *

binnen Belgische industriële havens?

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Onvoldoende ruimte
- ☐ Eerder onvoldoende ruimte
- ☐ Neutraal
- ☐ Eerder Voldoende ruimte
- ☐ Voldoende ruimte

35. **Vindt u dat de pleziervaart voldoende ruimte heeft om zijn hobby uit te voeren** *

binnen de haven van Antwerpen?

Markeer slechts één ovaal.

- ☐ Onvoldoende ruimte
- ☐ Eerder onvoldoende ruimte
- ☐ Neutraal
- ☐ Eerder Voldoende ruimte
- ☐ Voldoende ruimte

36. **Suggesties voor verbeteringen?**

Bijlage 2: interview havenmeester stadshaven

Havenkantoor om 10u op donderdag 22 mei

M= moderator (ikzelf)

R= respondent (Raymond Aertssen)

Kort gesprek eerst dat niet is opgenomen maar begint dan nuttige zaken te vertellen, waarna ik vraag om het te mogen opnemen.

R: Zo aanmelden op 500 verschillende punten in de haven van Antwerpen.

M: ja

R: Ik kan aannemen die komen aan en die melden hun eigen aan. En ze volgen die toch op radar, op AIS, op camera, op alles. En die moeten zich dan op elke sector opnieuw aanmelden, opnieuw. Dat is extra radioverkeerd, dat eigenlijk overbodig is.

M: Er wordt heel veel gevraagd van de mensen.

R: Ja.

M: En het maakt niet per se makkelijker op als het zoveel is.

R: Nee, nee. Makkelijker maakt het niet. Ik kan inbeelden dat dat voor de veiligheid is, en weet ik veel. Maar nu zeker met die AIS. Euh... Ze zien ze, ze weten waar ze varen, dus ze kunnen ze oproepen. Maar waarom dan elke keer opnieuw melden, melden, melden. Om den duur wordt da ne chaos in da radioverkeer natuurlijk ook hé.

M: Ja.

R: Maar die AIS vind ik wel heel goed.

M: Ja.

R: En ik vermoed dat dat op termijn wel in meerdere havens gaat verplicht worden.

M: Ja, want er waren de mensen ook...allemoest euh Ja, de enquête is nu al afgelopen, daar waren heel veel mensen heel blij over en zeker de mensen die dat hadden, ervaren zeker de voordeel en gingen ook aanraden aan andere mensen.

R: Absoluut.

Korte stilte

R: Vaak is het struikelblok natuurlijk bij die jachtjes de prijs.

M: Ja

R: Nu, als je zelf iets kunt, dan kun je al een type B bestellen, transponder die uitzendt en ontvangt, bijvoorbeeld bij euh bij euh...AliExpress zal ik zeggen, dat is ongeveer 300 euro.

M: Ja, daar is natuurlijk wel verschil in kwaliteit.

R: Ja, maar geet hem dan hé, dat kost dan 300 euro en als je dat op een oude laptop kunt zetten en weet ik veel, dan ben je vertrokken.

M: ja

R: Want als je het moet laten plaatsen, dan zit je direct in de kostplaatsje van 2000.

M: Ja, dan kost het heel veel.

R: dat is zo ja

M: En dan ja euh... vindt u dat er genoeg informatie eigenlijk wordt uitgedeeld vanuit de hogere instanties zelf. Bijvoorbeeld vanuit de haven zelf dat ze het genoeg duidelijk maken naar de mensen. Want daar bestond uiteindelijk wel wat verdeeldheid over.

R: Daar bestaat inderdaad verdeeldheid over

R: Natuurlijk Je moet ook zien, het staat veel online. Je kunt er veel terug vinden op websites en weet ik veel. Natuurlijk, het doelpubliek van de jachten is aan het vergrijzen, het zijn oudere mensen. Zijn vaak niet vertrouwd mee het opzoeken op iets op websites. En dat is soms het probleem. Vaak is het, ja, infoborden natuurlijk die kunnen helpen en flyers op beurzen uitdelen, en weet ik veel. We hebben nu wel van de passageplanning al even nieuwe flyers uiteindelijk gekregen. Dus die zijn er nu wel gekomen terug.

M: ah ja oké

M: Sebiet gaan we er ook nog toe komen tot dat onderwerp. Ik heb daar even de vergelijking gemaakt met andere havens, hoe dat zij de verdeling gaan doen.

R: mh

M: Maar ik zal er zo even op terugkomen, we zullen eerst verder over de enquête gaan.

M: En dan ja, contact met industriële havens, hoe veilig ze zich daar voelen. En ook of ze effectief vinden dat er genoeg plaats is voor hen. Heb ik besproken daar

R: Ik denk dat wel.

M: En dan zeker de mensen met AIS, die gaan beduidend hoger aangeven dat ze zich veiliger voelen.

R: veiliger voelen jawel.

M: En ook vinden dat er wel plaats is voor het pleziervaart, maar de mensen dat de kosten of de moeite ook voor het opzoekingswerk niet willen doen, die gaan zich vaker vinden dat ze niet genoeg plaats hebben.

R: Of niet genoeg plaats vinden, alhoewel er is plaats genoeg.

lach

R: Je moet alleen maar voorzichtig zijn.

M: Suggesties voor verbeteringen was er ook op het einde. Er was wel heel veel input.

R: ja

M: En dan veel over de haven van Antwerpen. En dan vooral de kant van de Schelde naar de haven of andersom. En dan vooral met de sluizen.:

R: Er is maar één sluis dat de jachting mag gebruiken.

M: ja

R: dat is de kattendijk. Of ze moeten buiten dienst worden gesteld, dan is er toestemming gegeven om via de van Cauweaertsluis. Als er geen andere zeesluis buiten dienst is gesteld, want dan mag je het ook niet. Geraken de jachten gewoon niet binnen. Nee

Lach

M: Nee, en daar word zo over geklaagd.

R: Ja, tuurlijk wordt er over geklaagd.

M: En ook de situatie van de Van Cauwelaert, we hebben er ook eens zelf moeten doorvaren. Dat was niet zo heel aangenaam.

R: Nee, nee, dat is niet aangenaam.

M: nee

R: Die is ook niet geschikt voor jachtjen natuurlijk. Het interessantste is dat je kunt afmeren naast een binnenschip bijvoorbeeld. Dat is het enige dat eigenlijk goed...euh... want voor de rest is dat inderdaad een beetje nefast ma ja swat.

M: Ja,ja, want je kunt er niet altijd deftig vastmaken,

R: Nee

M: zeker als je dan wat kleiner bent.

R: Ja, als je een klein schip krijgt is dat echt een ramp. Als je de kans hebt om naast een binnenschip te gaan, dan gaat dat wel. Dan kun je hem vastmeren en euh... Maar ja, dat is niet altijd.

M: nee

M:Dus ja, ik heb hier eerst toegankelijkheid en risicogebieden.

M: Ja, dat is natuurlijk... Wacht even, hoe beoordeelt u de huidige toegankelijkheid van de jachthaven van Antwerpen voor pleziertvaart vanuit verschillende richtingen? Maar ik denk dat dan... Dat hebben we net besproken.

R: Dat hebben we net besproken, ja.

R: Het is momenteel wel zo met die passageplanning enzo, maar ze leggen het wel goed uit.

M: Ja.

R: Van de passageplanning, ze zijn vriendelijk, ze leggen het goed uit. Euh... Dat is oké.

M: Ja.

M: Ja, welke risico's of... Knelpunten, dat is ook terug de sluis denk ik. Dat we vooral... ik denk dat de andere richtingen wel...

R: Relatief aanvaardbaar zijn jawel.

M: Maar de sluis is natuurlijk wel een groot ja euh...een stuk van het publiek uit dat door de haven zou kunnen varen anders, als de sluizen niet werken of als het zo traag gaat.

M: Denkt u dat het huidige systeem euh ja...voldoende is voor pleziervaarders? Zoals met de Van Cauwelaertsluis, als die moet gebruikt worden als de kattendijk defect is? Of de werking van de kattendijk...

R: (onderbreekt)Ja, als die toegankelijk is voor de pleziervaart, als de kattendijk buiten dienst is, dan is dat natuurlijk voldoende, als het langs daar mogelijk is. Maar er is altijd de stelregel nog, als er een van de andere zeesluizen in Antwerpen buiten dienst valt, dan vervalt dat, dan mogen ze niet meer schutten. Dus ja, dan zijn de mensen echt in de kou gelaten.

M: ja

R: Dat vind ik wel niet kunnen eigenlijk.

M: ja nee oké

R: Want anders, ja, het is een alternatief, de Van cauwelaert hé. Ja. Het is moeilijk hé, maar ja, het gaat.

M: ja

R: Vroeger schuttten ze vaker langs daar hé. Vroeger was er geen beperking en dan mochten de schepen...euh... Vroeger als onze ...(onverstaanbaar)... naar buiten vaarde bijvoorbeeld, hadden ze alleen de royersluis nog maar. Dan vaarde die door tot aan de Van Cauwelaert, omdat ze daar gewilliger waren, omdat dat makkelijker ging en die vonden dat geen probleem.

M: ja

R: Maar momenteel, ja.

M: Bij de regelgeving en veiligheid. Om in hoeverre vindt u dat de pleziervaarts voldoende op de hoogte van de geldende voorschriften zoals AIS plicht, vaarbewijs, marifoongebruik.

R: (pikt in) marifoongebruik ja weer... ja euh...Ja als de mensen het op websites allemaal terugvinden, dan is het oké. Maar hetzelfde is het probleem met oudere mensen natuurlijk.

M: Dat die meer moeten bereikt worden.

R: Ja, die moeten bereikt worden op een andere manier. Bijvoorbeeld via info's in de jachthaven.

R:Natuurlijk als ze hier bij ons komen, maar natuurlijk dan zijn ze het al gepasseerd meestal.

M: ja

R: dan kunnen wij volledige info geven. Als ze op voorhand met ons contact opnemen, van zeg, havenmeester dit of dat, dan vragen wij vaak geeft uw e-mailadres is. En dan hebben wij die folder ook staan op het...euh... blad bij ons, en dan sturen we die folder door.

M: ah ja oké

R: Dan kunnen ze op die manier toch al wel kijken, maar als ze ons niet informeren op voorhand dat ze komen, wat ook niet verplicht is, omdat we een passanthaven zijn.

M: ja

R: dan ...euh... ze komen ze dan hier van euh... ja dit of dat. Dan zeg ik vaak had even op voorraad, even gebeld, dan had ik u die info kunnen geven.

M: ja nee oké

R:Als ze contact op voorraad opnemen met ons, dan wordt er altijd info verstreken.

M: De infrastructuur voor de pleziervaart. Ja, ik denk dat we het net hebben besproken over de sluis daar. Dat die niet voldoet.

R: Langs de sluis, langs de buitenkant is die niet voldoende. Dus inderdaad, nu is er wel een ponton gekomen op Linkeroever, maar dat is kwikkelkwakkel. Ook door de taxis, watertaxis die voorbij vliegen.

M: ja

R: En daar me geweldige golfslag zitten.

M: En dat is niet aangenaam.

R: Nee, het is niet aangenaam.

M: en zou er dan...

R: (onderbreekt)...Er zou eigenlijk in de ingang Van de Kattendijk sluis zouden drijvende pontons moeten liggen ofzo, die daar mee op en neer gaan eigenlijk.

M: Ja, oké.

R: Dat is wel kostelijk natuurlijk

M: ja oké

R: Vermits dat de Kattendijk sluis toch wordt lamgelegd als de vernieuwde rooiersluis weer open gaat, gaan ze zeker die kosten niet door.

M: nee ja oké

Korte stilte

M: ah ja. En dan heb ik ook nog hier, in sommige jachthavens zoals in Rotterdam of in Southampton gebeurt het soms ook dat ze waterstewards gaan gebruiken. Dat zijn eigenlijk mensen en die gaan op een bootje bijvoorbeeld de pleziervaart inlichten. In Rotterdam is dat op drukke dagen alleen, maar in Southampton als er een groot schip moet passeren of er gebeurt iets anders, dat zijn bootjes gaan rondvaren om duidelijk te maken aan de mensen wat er gebeurt of wat ze niet mogen of wel mogen op die moment.

R: Ja, maar in de havens van Antwerpen zelf hebben ze die PO1 of POA wat is het daar, die boten van de haven zelf, die verbaliseren dat goed en alles. En die houden het meestal wel in het oog.

M: ja

R: jawel

M: En gaan die in principe daar ook genoeg in lichten dan?

R: Ja, die doen wel inlichting. Maar dat is natuurlijk niet constant hé.

M: nee

R: Dat is sporadisch dat dat gebeurt.

M: En zou dat bijvoorbeeld kunnen worden afgesproken dat in drukke momenten in de zomer, bijvoorbeeld op vaste dagen wel zou gebeuren, dat mensen, bijvoorbeeld zonder AIS, ook door de haven zouden kunnen varen?

M: Dat die zo begeleid worden?

R: Ja, ze kunnen altijd door de haven varen, (onverstaanbaar). Maar het probleem is, we weten nooit wanneer ze komen, hoeveel er gaat zijn. Dat is heel moeilijk in te schatten. Gisteren zijn er negen schepen binnengekomen, eergisteren één.

M: ja

R: Dus ja, om dan daarop in... terwijl wij ook niet weten wat er gaat komen. Omdat gewoon mensen moeten hier niet op voorhand boeken bij ons ofzo.

M: oké en dan...

R: (onderbreekt) Ik denk dat als ze geïnformeerd zijn over al hetgeen dat er passeert en doet, in meerdere havens in Nederland, het is vooral Nederlanders da naar hier komen, de Belgen weten het ongeveer wel, dat die wel beter geïnformeerd worden in de havens zelf.

M: ja

M: Dat daar meer verspreiding komt.

R: Ja, uiteindelijk als ze in Tolen, maar vaak komen ze er niet eens van Willemstad of van Heusden of van Rotterdam, ineens, dat ze ineens doorvaren. Als ze stoppen in Tolen bijvoorbeeld, daar, die havenmeester is, die informeert de mensen al.

M: ah ja oké

R: Die geeft al van, je moet u eigen melden op die kanalen, blokkkanalen, die sectoren, je moet kanaal 5 voor passageplanning. Dus dan weten ze al iets. Natuurlijk als ze er gewoon snel voorbij varen, wat dat vaker is. dan weten ze het niet.

M: ja dan weten ze het niet.

R: Vaak weten ze het niet. Dus informatief, ja, hier in Antwerpen, als ze kijken naar de websites, dan wel, maar anders...euh... als ze gewoon maar op de bollefooi, noemen ze dat dan zo, komen van, kom we gaan eens naar Antwerpen, dan is het vaak wel een verrassing voor de mensen.

gelach

M: Oké, en dan, ja, de samenwerking met de industriële haven, tussen de pleziervaart? Hoe verloopt de samenwerking tussen de jachthaven en de havenkapiteins met betrekking tot toegang en de veiligheid? Is daar veel communicatie?

R: Er is eigenlijk praktisch quasi geen communicatie meer, van ons uit. En van hun uit ook niet eigenlijk. Wij krijgen wel de meldingen wat er gebeurt in de haven via de berichtgeving.

M: ja

R: Maar vroeger hadden we nauwer contact, omdat dit gedeelte vroeger ook nog Port of Antwerp, Bruges... Allee, dat was alleen Port of Antwerp nog.

M: ja

R: Omdat we er een onderdeel van uitmaakten.

R: Kregen we meer informatie en hadden we meer contact met de havenkapitein. Sinds dit stadshaven allemaal is geworden, is dat eigenlijk niet meer.

M: Geen communicatie.

R: Geen communicatie eigenlijk niet meer, nee.

M: Is dat niet raar dat er geen communicatie meer vanuit hen is, dat er regelgevingen gaan opleggen om dat....

R: (onderbreekt) Ja, soms zijn er bepaalde regels die uiteindelijk ineens ingevoerd worden, en die dat wij dan nog een half jaar te weten komen omdat er iemand... Dat ineens heeft meegemaakt, zeg weet je al dat er dat of dat is gebeurd, of dat we verplicht zijn om dat te zeggen. Oh, efkes zoeken in de nieuwe reglementen, of zo. Het zou wel leuk zijn, zeker naar de pleziervaart toe, dat ze dat echt wel communiceren met ons.

M: ja

R: Dat ze daar een verandering in doen of zo. Wat is het volgende dat ze zeggen van, we moeten altijd in convooi varen of weet ik wat. Maar als wij het niet weten kunnen. We het ook niet met ons klant communiceren natuurlijk.

M: ja dat zou beter...

R: (onderbreekt)...Dat zou beter gecommuniceerd moeten worden eigenlijk. Zeker naar de pleziervaart toe.

M: Ja, daar kan ik volledig in komen. En dat lijkt mij ook vrij logisch .

M: euh ja waar zaten we hier. De visie van de havenmeester op de pleziervaart binnen de industriële haven. Ik denk wel dat er plaats is voor de pleziervaart, dat hebben we net al besproken.

R: Er is plaats voor de pleziervaart, ja inderdaad, dat is wel. En ondertussen zijn de mensen het wel gewoon dat ze AIS verplichtingen hebben en vaarbewijs verplichtingen, zoals ze weten natuurlijk. Over het algemeen weten ze het wel in heel Nederland ze.

M: Ja, het gaat ook veel rond op forums en...

R: Ja, dat is forums, en mensen praten met elkaar natuurlijk.

M: ja

R: Die staan ook aan den toeg in Nederland, of aan een bar of weet ik veel, zeg maar je weet het al in Antwerpen. Dus ja, dat is de mondelingen reclame. Maar onderling wordt er ook wel veel gezegd tegen elkaar natuurlijk. Het is ook een besloten wereld, een kleine wereld.

M: Ja, veel mensen kennen elkaar.

R: ja kennen elkaar. En er wordt wel wat verteld. Soms is het ook desinformatie, want er zijn de mensen die bellen van zeg die sluis, die ligt altijd buiten gebruik de royerssluis. Die is al een halfjaar perfect in dienst. Joh, we hebben horen zeggen dat die...

M: Ja, en nu gaat het... (onverstaanbaar door gelach). En merkt u dan ook, ja waarschijnlijk wel dat de kattendijk, niet werkt dat. Is er dan echt een bepaalde trend dat er minder mensen naar de jachthaven komen?

R: Jawel, jawel, veel minder.

M: dus dan gaat...

R: (onderbreekt) Ze is al beperkt in schudden van één keer voor, één keer na hoogwater. Maar als die er dan uit ligt, ja dan... Ze kunnen dan wel uitwijken naar linkeroever natuurlijk, naar de jachthaven eventueel. Maar dat is natuurlijk niet de betrachting. De meeste mensen komen naar Antwerpen

M: om naar Antwerpen te kome

R: om naar ons te komen.

R: Vaak om naar ons, om naar Willemdok te komen eigenlijk.

M: ja

R: Natuurlijk, dat is het alternatief. En dan komen ze meestal wel eens naar hier kijken, van ja we hadden liever hier gelegen ofzo.

M: Straf dat industriële haven dan een beperking kan zijn.

R: Ja, en dat gaat natuurlijk wel beter dan als die royersluis, dat hebben ze beloofd dat die kan schutten, continu eigenlijk. En er zou plaats voorzien zijn, toch voor de jachting hebben ze gezegd... (onverstaanbaar)

M: dus in afwachting daarvan.

R: Ja ja, want uiteindelijk gaat de kattendijksluis buiten dienst als de royerssluis terug wordt opengesteld

M: ja

R: Dus ja, da moet wel, want dan hebben we hier geen boten. Allee, dan kunnen we even goed hier ne visvijver van maken en zetten we hier eendjes. Het is gedaan met de jachthaven dan.

M: nee oké. Dit was een voorbeeld zoals het in Southampton wordt gedaan.

M: Deze kaartjes worden uitgedeeld aan mensen, bijvoorbeeld. Dat wordt in Southampton verspreid, ook aan mensen die geen internet hebben, bijvoorbeeld. Ze weten, die mensen liggen met hun boot in de haven van Southampton. Dan gaan ze daar die kaarsjes proberen verspreiden.

R: ja verspreiden

M: Of dan gaan ze bijvoorbeeld...

R: Ja, dan liggen ze er al. Dan hebben ze ook het aanvaren al moeten doen zonder die informatie.

M: Maar dan komt het dan bijvoorbeeld jaarlijks, als ze ook jaarlijks opnieuw op de hoogte gebracht worden, van de regelgeving. Of dan heb je ook een mailbox dat je op kunt inloggen en dan krijg je al het nieuws van de pleziervaart binnen van de port of Southampton zelf en niet van die jachthaven.

R: Niet van die jachthaven, van de port zelf.

M: Ja, dat zij dat gaan communiceren naar de mensen wat hier absoluut niet gebeurt.

R: Ja, nee, dat gebeurt niet. En uiteindelijk kunnen ze het wel, Van al diegenen die dat een FD hebben, want er is altijd een financieel dienstnummer, dat moeten ze nog altijd aanvragen, maar er is altijd een e-mailadres bij. Dus ze hebben eigenlijk de e-mails van al die personen ook en dat zou inderdaad wel goed zijn. Dat ze dan die informatie via e-mail doorsturen.

M: En dat ze dat jaarlijks doen aan mensen die al zijn gepasseerd.

R: ah ja

M: Want de moeite gaat niet zijn om naar meer mensen die hier ook niet meer zouden komen om die informatie te verspreiden. En dan als ze naar hier komen, dat ze wel wat op kunnen terugvallen. En het zou misschien ook meer mensen kunnen aanmoedigen om er toch te komen, omdat ze een duidelijk overzicht hebben van de regelgeving.

R: Dat zouden ze inderdaad kunnen doen, want ze krijgen van ons, van die FD-numero's aanvragen, de mensen die contacteren ons, wij sturen het dan door naar hun. Maar dan merken wij dat ze naar de mensen terug het nummer corresponderen, en naar ons. Dus ze hebben altijd hier die e-mailadressen van al die mensen. En ik weet niet of ze dat gescheiden houden bij hun, dat ze kunnen zeggen, dat is echt pleziervaart en dat is echt beroepsvaart. Dat is alleen die pleziervaart, die jaarlijks of als er een verandering is, communiceren.

M: ja

R: Via die e-mail dan natuurlijk.

M: ja

R: wat dat doen de mensen wel vaak ze openen hun e-mail natuurlijk. Alle als het niet in hun spam zit.

Gelach

M: Ja, maar als het binnenkomt en je klikt er snel eens op, dan denk je, ah ja.

R: Dat zou wel interessant zijn, op die manier te communiceren vanuit de haven, de industriële haven.

M: Ja, en dan hebben we hier nog mijn overzichts tabel, maar ik denk dat we de meeste zaken er uit hebben besproken. Ja, snelheidsbeperking, dat dat eventueel hier in de Scheldebocht aangenaam zou kunnen zijn voor de schepen dat aan het ponton liggen.

R: Ja, zeker het stuk voor de reden eigenlijk. Van de bocht daar tot het Zuid. Toch iets of wa...(onverstaanbaar), want nu vliegen die er voorbij. Ik weet niet of je dat al gezien hebt.

M: Ja, we hebben er zelf ook eens gelegen aan die steiger. Dat is nog aan de kant.

R: Dan gaat ge nogal hé. Dat is continu.

M: Dat is niet aangenaam. En dat je dan wat langer moet wachten.

R: (knikt bevestigend) mmh (had net een slok koffie genomen)

M: De marifooncommunicatie: dat er inderdaad hier in Antwerpen heel veel is. En dat er heel veel wordt gevraagd van de mensen.

R: Ja, ik vind als ze uitluisteren is dat al voldoende. En als ze hun eigen aanmelden, als ze de haven in varen. Als ze de Schilderijkanaal uitkomen, dan moeten ze zichzelf toch melden. Dan hebben ze alles. En ze zien ze op AIS. Dus waarom nog eens op elke sector melden, melden, melden?

M: Dat is in veel andere havens wel... Het is uitluisteren en vragen stellen die nodig zijn, maar niet per se als je het aanmeldt of eenmalig aanmelden.

R: Eenmalig aanmelden, hè. Dat is in Rotterdam ook zo, hè. Je meldt eenmalig aan en je ge zijt eruit hè. Het is klaar, hè.

M: ja

R: Als er iets is, dan kunnen ze je oproepen.

M: ja

R: Er is ook zo'n periode geweest dat ze hier in Antwerpen verplicht waren om twee marifoons aan boord te hebben. En dan hebben ze dan terug afgeschaft naderhand. Doet zo wat denken aan, dat je in Frankrijk met een auto reed over een paar jaar terug, was het verplicht om twee alcoholtesters in een auto te hebben.

M: ja

R: En dan hebben ze hem al naderhand terug afgeschaft. Maar dan kun je je niet beelden hoeveel miljoenen testers ze verkocht hebben. Dus ik denk dat er iemand van de staat had, een bedrijfje had in alcoholtesters of zo iets.

Gelach

R: ook zo'n klucht eigenlijk.

M: Ja, dat is wel een rare regelgeving.

R: ja rare regel.

M: Ik denk dat we de meeste dingen hebben besproken, en de belangrijkste dingen. En dat is vooral die communicatie.

R: Communicatie, communicatie. Via verschillende kanalen hè het geschrevenblad, via e-mail, via...via hunnen website. Nu is het al vaak alleen via hun website, waar ze dan de

berichtgeving op geven. Ik zal eens zien. Krijg ik al dertig berichten van de haven van Antwerpen. Ik was dan ook ingeschreven op hun "dienst" zal ik zeggen. Dan krijg je dan een hoop berichtgeving, ik weet het niet. Of ik... ik verwijder dat altijd op de duur, want op den duur zit heel uwen box vol met die berichten.

M: ja inderdaad

R: ook van een brug van een die ginder die niet macheert en dit en dat. Dus ja, specifieker werken maar ik kan mij dat inbeelden dat dat moeilijk is natuurlijk.

M:Ja

R: Een nautisch bericht, tijdelijk meerverbod bijvoorbeeld op kaai 1728, op 1740. Je klikt maar weg en dan klikt het soms wel eens iets belangrijks.

M: Ja, dat kan ik me voorstellen.

R: Ja, dat is gekend. Je wil altijd zeggen, dat was precies iets interessants.

Er komt een klant het havenkantoor binnen die eerst wordt verder geholpen, de opname wordt gepauzeerd.

Net gevraagd wat zijn functie omschrijving was en hoe hij hier terecht was gekomen aangezien dit nog niet was opgenomen.

Opname terug gestart

R: Ja, dat zal wel zijn. Ik ben heel vroeg van school gegaan, dus met dat de thuissituatie eigenlijk vroeger. Op 15 jaar ben ik gaan varen op de binnenvaart, de tankvaart, ook dag en nacht toen, want dat was helemaal geen... Geen sprake van continue shifts, zoveel uren op, zoveel uren af. Je was soms 30 uur wakker. Maar dan wou ik op de zeevaart gaan, maar dat mocht van mijn ouders niet.

Gelach

M: ah ja oké

R: ik wou op de lange omvaart, maar dat mocht niet. Dan moesten ze nog tekenen. Op dat moment 16 jaar, dat had je gekund als scheepsjongen. Maar dat mocht ik niet. En dan ben

ik blijven varen. Ik ben uiteindelijk twee jaar bij de marine geweest. Daarna terug gaan varen binnen Scheepsvaart, voor het schip te kopen van mijn oom.

M: ah ja

R: Maar allee... die is dan... maar een ex-vrouw toen, die wou absoluut niet aan boord. En dat heeft mij gestopt, dan ben ik bij Vopak gaan werken. En toen heb ik 14 jaar bij Vopak gezeten, op 499. Als ploegbaas. En dan ben ik naar hier gekomen 22 jaar al.

M: 22 jaar al. Dat is al eventjes.

R: Dat is al eventjes, ja.

Gelach

R: De scheepvaart boeit, ik vind het leuk, maar ik zou nooit zelf een schip willen. Allee havenmeester hebde gij geen boot. Mijn collega heeft er net twee.

M: meestal hoorde wel anders.

Gelach

R: Ik vind het leuk, maar het is altijd plezierig om vrienden met schepen te hebben.

Onverstaanbaar gelach door elkaar

R: Maar mijn hobby's liggen ergens anders. Laat mij met mijnen koersfiets gaan fiets op Mallorca en ik ben de gelukkigste mens van de wereld.

R: Ik ga rondcrossen met mijn cabrio. En voor de rest zowel vier of vijf keer, vier keer na elkaar, vijf keer voor de corona erbij naar Zuid-Afrika.

M: Ja, ik denk dat we er wel rond zijn.

R: Ja, als dat voor u goed is

M: Ja, ik denk het wel.

R: ik heb tijd genoeg

R: Ook door al de beperkingen die ze met de jaren hebben opgelegd. Dat begint eerst met een ditje, een datje, een sluis dat niet werkt. Dan die AIS-verplichting. Er zijn heel veel

mensen afgehakt. Een vaarbewijsverplichting. Dan merken wij dat het altijd een terugval is.

Elke regel dat ze maken is een terugval op de...(onverstaanbaar). Je kunt het niet vergelijken met vroeger. Vroeger hadden wij hier een tankstation en in België mochten ze rode diesel tanken. Als de Nederlanders een ticket hadden van overnachting in België, dan konden ze rode diesel tanken.

Dan waren ze een jaar vrijgesteld van controles. We hadden een overnachting in België, goed zeemaatschappelijk vereist, dat de tank vol zit en als je vertrekt. Dus we hebben getankt met rode diesel. Die sporen blijven er altijd in zitten natuurlijk. Dat geeft een afzetting op tanks en op carburators.

En dan kwamen hier die massatanken. Echt een massa. Dan waren er hier echt een dagen van 40-50 duizend liter dat er wegging. Dat waren dikwijls 20-25 schepen, maar echt de grotere schepen. En dat was vaak vlak na de winter, want dan is heel de winter gestookt.

En vlak voor de winter. En dan spraken wij toen van een 4-duizendtal passanten op jaarbasis dat we kregen. En nu nog 8-9-honderd.

M: Echt wel heel veel verschil

R: Eerst dat afschaffen van die rode diesel was al een stap terug. En dan al die regels en beperkingen erbij maakt dat je elke keer merkt dat het minder en minder wordt. Plus een vergrijzing natuurlijk.

M: Dat was ook duidelijk aan de vaarervaring van de mensen. Er waren mensen, die hadden meer dan 60 jaar een boot. Dan weet je dat die mensen ook niet meer zo super lang gaan varen.

Havenmeester krijgt telefoon. Opname wordt gestopt

Bijlage 3: interview Incident Management Officer

Havenhuis om 13u op woensdag 28 mei

M= moderator (ikzelf)

R= respondent (Quinten Perneel)

M: Je mag eerst je functie en verantwoordelijkheden even kort toelichten.

R: Ja, natuurlijk. (enthousiast)

Mijn functie is incident management officer. Ja, tegenwoordig moet alles Engelstalig zijn, vroeger was dat incident coördinator. Ik doe dit al 2,5 jaar en wat het betekent is dat ik voornamelijk in staat voor incidenten.

Eh euh... Dat is mijn core business. Euh... Operationeel, als er een incident is met een bepaalde opschaling, dat onze operationele diensten waar dat ze ondersteuning voor nodig hebben. Dan komen wij in de picture, ik en drie andere van mijn collega's.

We hebben een wachtdienst, dus dat lossen we elkaar eraf. Voor advies, ondersteuning te geven, euhm soms ook bijstand op het terrein enzovoort. Als er een CP-OPS is, een controlepost operaties.

Dat is iets met brandweer en alle andere disciplines hè. Brandweer, ziekenhuis, civiele bescherming. We staan allemaal op één plek om samen het incident aan te pakken.

Dan hebben ze vaak ook een expert nodig van het bedrijf. Soms is het bedrijf, het havenbedrijf, heel de haven worden wij mee uitgenodigd. Helpen wij mee het incident te coördineren.

We zien waar we kunnen bijstaan met de middelen dat we hebben vanuit het havenbedrijf zelf. En ook gewoon de belangen van het havenbedrijf zelf wat verdedigen. We zien dat ze niet bijvoorbeeld met een incident ineens alles op slot gooien.

En alles moeten stoppen en geen operaties meer. We proberen dat zo wat de middenweg in te vinden. Dus dat is mijn functie.

M: ja

R: En dan beleidsmatig...Euhm... zijn we dan bezig met ook incidenten te vermijden, mitigeren, preventeren. En daar heeft iedereen van ons zijn eigen thema. En mijn thema is, gezien de zeevaartschool, meer het nautische, nautische incidenten.

Dat zijn thema's die ik meestal wel behartig. En dan kom je wel hier en daar in een project. Om bijvoorbeeld windimpact op afgemeerde schepen mee te onderzoeken.

M: Ja, dat nautische sluit wel aan bij de thesis. Want dat gaat dus over de plaats van de pleziervaart. Of dat die überhaupt er is. En de regelgeving. Ik heb eerst een vergelijkende studie gemaakt tussen andere havens. Ja, Antwerpen, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg en Southampton.

R: Ah ja

M: En dat heb ik in literatuur gedaan. En nu heb ik een interview met u, de havenmeester van de jachthaven.

R: Ah ja, de Werner.

M: Nee, dat was met Raymond.

R: ja die ken ik niet

M: Dat is de havenmeester die in het havengebouw zit.

R: Van de stadshaven

M: Ja, van het stadshaven. Ik denk dat Werner daar nog boven zit.

R: Dat kan, dat kan.

M: En dan heb ik ook een enquête afgenomen binnen pleziervaart zelf. Hoe zij alles ervaren van de regelgeving.

R: oké interessant

M: En hoe zij zich daar binnen kunnen bewegen.

R: Oké, keigoed.

M: Dus ja, ik had hier als eerst het beleidskader. Euh...Er staat natuurlijk een sluisenverbod voor de pleziervaart.

R: Ja, ja.

M: Maar de Van Cauwelaert wordt wel gebruikt als de Kattendijk niet beschikbaar is.

R: Ja.

M: Van waar komt dat eigenlijk? Of waarom is er voor gekozen? Want vroeger zei de havenmeester dat er wel door de Van Cauwelaert kon gegaan worden.

R: Ja. Ik dacht dat het nu... In het algemeen hebben we gewoon liever geen pleziervaart in onze commerciële haven.

M: ja

R: Eigenlijk is dat het punt. Eigenlijk willen we die nu anoniem. Maar we zitten nu wel in het midden van verschillende gebieden. Je moet door onze haven

M: ja er is soms geen andere keuze

R: Een doorvaart voeren om ergens terecht te komen. Stadshaven, je moet hierdoor om tot aan de stadshaven te geraken. Om het Schelderijnkanaal op te gaan enzovoort. De Oosterschelden enzovoort. Ja, zodat we zo kunnen geraken.

M: je en de Volkerak en zo

R: Ja, voilà. Dus je moet vaak wel door ons. En we proberen daar ook wel wat een impact op te hebben. Je moet een AIS hebben, je moet een VHF hebben enzovoort.

M: ja

R: Maar dat helpt niet altijd. En Sluizen...euh... uw vraag was vroeger waarom vroeger wel en nu niet.

M: ja

R: Ik denk dat ze dat meer willen controleren. Nu, met de sluzoperaties zelf. Daar weet ik niet echt het fijne van. Dat zijn eerder collega's. Maar ik denk dat ze dat eerder hebben veranderd. Omdat het altijd wel gewoon mag. En er wordt gebruik van genomen. En je hebt geen AIS of geen VHF. Dan slippen die er maar gewoon tussen. De pleziervaartbootjes. En dat kan wel gevaarlijk zijn. Op de VHF wordt er een heel beurtrolsysteem afgesproken. Als die mens geen VHF heeft. Dan weet hij dat niet. Die denkt, ik kan de sluis open en ik kan er

tussen. Maar er komt ondertussen een zeeschip of een binnenman. Binnenschepen kunnen tegenwoordig ook al even groot zijn als een kleine kuster. En en das ook op de sluis zit er ook een verkeersleider. En die maakt dat puzzeltje. Hier kan die tussen, hier kan die tussen. Ik plan die er zo in. En aah daar kan ik nog een binnenman tussen zetten. Maar als er dan...ja

M: Het is te veel om pleziervaart erbij te krijgen. En als die dan niet voldoende...

R: Ja (en knikt bevestigend)... waarschijnlijk zal er af en toe wel plek zijn. Ik denk dat het moeilijk te communiceren is. En moeilijk om af te spreken. Dus vandaar liever niet. Nu, als dat nodig is. Dan kunnen ze altijd een uitzondering gebruiken.

M:Ja, dat is wat ik bedoel. Als de kattendijk gestremd is dan mag de van Cauwelaert gebruikt worden

R: ja ja Maar er moet wel een manier van communiceren zijn.

M: ja en dan de AIS-plicht. Euh... Bij de pleziervaartuigen. Denk wel... Daar waren ook de meeste antwoorden heel positief over. De pleziervaartuigen ziet er ook effectief het voordeel er van in.

R: Ja ja, ah dat is goed.

M: Dus ja, dan denk ik wel dat dat een goede eerste stap is geweest.

R: We zien er wel nog altijd veel die dit niet hebben ze.

M: ah ja oké

R: En soms ook geen VHF. En dan is dat moeilijk. Want dan is dat echt wel een blind vaartuig. Dan kunnen we het enkel waarnemen op de camera. Dus euh...Ik denk wel dat er een verbetering is. Maar dan moet ik iets navragen bij onze VTS. Maar ik weet wel dat ze nog altijd registreren. Bepaalde, allee ja, bepaalde... niet incidenten, maar bepaalde voorvallen kunnen registreren. Waar ze een pleziervaartuig zien dat niet oproept. En dat geen AIS heeft. En dat gewoon ja doorvaart.

M: Ja, oké. Ja, over de VHF-aanmeldprocedure. Ik denk dat er met de havenmeester zeker die stond daar heel kritisch tegenover.

Omdat die AIS al verplicht was. Maar ik denk dat dan het vorige antwoord al een stuk deze vraag beantwoord. Want ja, uiteindelijk moesten ze allemaal AIS hebben.

Zou misschien die VIHF-verplicht herevalueerd kunnen worden voor de pleziervaart?

R: euh... nee, waarschijnlijk niet. Allee ja voor ons is dat allemaal hetzelfde. Allee nee dat is niet allemaal hetzelfde.

Maar de binnenschepen en de zeeschepen moeten ook AIS hebben en VIHF hebben. En een pleziervaartuig is kleiner. Dus als die hier ergens tegenkomt.

Maar je wilt er nog altijd geen vodde mee allee ja dus. En dat aanmelden is voornamelijk voor onze VTS. Die er dan duidelijk zicht op heeft.

Ah ja oké, die is hier. En ik kan ermee communiceren enzovoort. En kan nu dingen meegeven.

Want we hebben verschillende VTS-zones. En het aanmelden is als je in een andere zone komt.

M: De vraag van de havenmeester uit. Of dat verplicht zou moeten blijven. Om van iedere zone te blijven aanmelden.

Dat één keer aanmelden genoeg zou zijn indien de AIS er is. Maar dan zou natuurlijk wel iedereen door de havenvaart die AIS moeten hebben. En die eerste oproep moeten doen.

R: ja

M: Wat het wel moeilijker maakt natuurlijk

R: We weten dat wel. Dat dat vermoeiend is. Niet alleen voor de pleziervaart.

Maar ook voor de binnenschepen enzovoort. Dat ze zoveel keer zich terug moeten aanmelden enzovoort. Dat weten we wel.

En ik denk dat ze dat wel aan het bekijken zijn. Hoe de technologie ons daarmee kan helpen. Om dat wat vlotter te laten verlopen. Maar voorlopig is het wel aanmelden per punt ja ja. Maar we weten wel dat dat een vermoeiend proces is. Sowieso sowieso

M: En dan had ik hier. Of dat er genoeg plaats is voor pleziervaart.

R: Euh...op de waterweg zelf bedoel je?

M: Ja gewoon. Is er ruimte voor pleziervaart om er door te bewegen?

R: Ja.

M: Dat is wel al een stuk beantwoord. Ik kan dat zeggen. De pleziervaart zelf.

R: mh (knikt bevestigend)

M: ging er eerder wel mee akkoord. Vooral de mensen die er mee bezig waren. Dat die AIS en die VHF procedures goed volgen.

En diegenen dat veel opzochten. En dat zei de havenmeester ook. En dat ligt misschien wel eerder bij... de... pleziervaart zelf.

R: Ja ja ja... als ze zich aan de regels houden. En en ze zijn op te volgen enzovoort. En ze beginnen niet gekke keuren te doen. En andere schepen niet van kei... van dichtbij op te lopen enzovoort. Dan is er sowieso wel ruimte genoeg voor voor die doorvaart. Allee via die kortste weg door te varen. Door het commerciële havengebied te varen. Dan is daar wel ruimte voor. Nu ze moeten niet... allee dat is ook verboden qua lichtplaatsen. Dat is in het algemeen een groot probleem bij ons in de haven. Voor euh... voor de binnenvaart. Maar dat gaat ook sowieso niet. Ze mogen eigenlijk niet aanmeren bij ons. Dus dus aan de kaairuimte. Niet, maar gewoon de waterweg.

En er is ruimte om door ons havengebied te gaan. Ja, ja

M: ja, hoe beoordeelt u de sluizen voor het pleziervaart? Ik denk dat we dat al besproken hebben. En de Van Couwelaert. Ja, er was nu wel over de Van Couwelaert. Als ze daar door moesten als de kattendijk gestemd was. Dan waren ze wel aan het klagen over dat ze zich niet veilig konden vastmaken. Daar was het gevoel dat ze dan tussen een schip moesten manoeuvreren om ernaast te komen.

R: ja

M: Wat logisch is. Maar dat er dan beperking was om hen goed en duidelijk vast te maken.

R: Omdat er te weinig haakjes zijn. Omdat ze te laag zijn.

M: ja, Omdat ze te laag zijn of te klein.

R: En...Want normaal heb je daarvan die haalkommetjes. Euhm...maar ik weet niet. Want ik weet wel dat er wat issues zijn geweest met die haalkommetjes.

En dat er een paar zijn weggehaald. Maar dan weet ik niet echt hoe dat daar aan het verlopen is. Want de binnenmannen hebben dat ook wel nodig.

M: ah ja oké

R: Inderdaad. Maar ja, het blijft wel een commerciële sluis voor iets grotere modellen. Inderdaad. En niet gemaakt voor een klein zeiljachtje. Dus dat is een aard van een beestje. Dat gaan we ook niet aanpassen voor de pleziervaart ofzo.

M: De royersluis komt er ook aan.

R: Voilà. Da zou wel...dus ik denk wel dat de royersluis wel een oplossing zal zijn voor veel van die sluisvraagstukken. Dat is toch de bedoeling, denk ik. Ja

M: ja oké Euh...wat had ik hier... Het gaat nu over de informatie dat verspreid wordt aan de pleziervaarders. Er was wat...er waren verschillende antwoorden op.

R: ja

M: Vooral de jongere mensen. Die gingen eerder ja zeggen dat er wel genoeg informatie beschikbaar was.

R: Oké.

M: Dat er genoeg bij hen kwam op de site. Die gingen zelf veel opzoeken.

R: Ja.

M: En dan via de stad Antwerpen zelf, die hebben ook zo'n tool gemaakt.

R: Ja.

M: Maar dan de oudere mensen, die gaan dan eerder neerzeggen.

R: Ja, tuurlijk. Want die zijn digitaal wel wat minder. En die weten ook niet waar ze het moeten zoeken. In talgemeen denk ik wel dat we daar iets werk van moeten maken om

alles concreet te bundelen. Ook naar de pleziervaart toe. Euhm... Ik weet dat wij via de FOD-mobiliteit ook contact hebben opgenomen. Eerder naar de rondvaarten toe. Want dat is nog een ander begrip, rondvaarten. En daar hebben we nu een vergunningssysteem voor in het leven geroepen.

M: ah ja oké

R: Maar je kunt ook rondvaarten organiseren als pleziervaart. Niet promoten, alsjeblieft.

gelach

R: Maar het kan vanaf dat je boven de twaalf personen bent, nee onder, maar je wilt nog altijd een rondvaart organiseren.

Dan ben je eigenlijk geen passagiersschip, maar een pleziervaartschip. Ik vind het een vage regelgeving.

M: Ja.

R: ja, definities. Euhm... maar daar hebben wij nu contact opgenomen met iemand van de FOD-mobiliteit. Die wel in een soort van contact heeft met een soort van belangenorganisatie van de pleziervaart.

Dus moesten we ooit wel iets kenbaar maken. Dan weet ik wel mijn weg te vinden naar die persoon en naar die organisatie. Dan hoop ik... maar of dat dat goed gaat doorstromen, dat weet ik niet. Maar in het algemeen denk ik wel dat we is eventueel een euh... pamflet kunnen opstellen. Met wat concrete informatie naar de pleziervaart toe. Maar ik denk dat dat er voorlopig nog niet is.

M: Ja. Ik had bij die andere havens dan ook is gekeken. En voor Southampton had je zo een mailbox waarop je je kon aanmeldde.

R: ah ja

M: En dan als er aanpassingen waren voor pleziervaart, of specifieke informatie nodig voor pleziervaart, ging die zo uitgestuurd worden en verdeeld.

R: ah ja

M: Maar ja, in Antwerpen voor het FD-nummer moet je daar allemaal een e-mailadres doorgeven.

R: Ja.

M: Dat wordt ook naar de haven gestuurd, dacht ik dat de avondmeester zei.

R: Ja.

M: Dat zou in principe ... da zou misschien een manier kunnen zijn om informatie te verspreiden, direct naar de pleziervaart.

R: Ja. Qua informatie per se naar de pleziervaart hebben we eigenlijk niet. We hebben geen aparte regelgeving voor de pleziervaart of zo. Geen aparte procedures. Toch niet echt buiten dat van de sluizen dat ze het eigenlijk mogen gebruiken. Maar echt per se informatie door pushen naar de pleziervaart, ik denk dat daar ook niet echt nood aan is. De regels zijn nu gelijk dat ze zijn. Daar gaan we niet teveel in aanpassen. Maar natuurlijk, nautische berichten enzovoort hebben we wel. En ik weet niet of ze zich daarop abonneren.

M: Sommigen wel, sommigen niet. Maar sommigen zeggen dat het te veel nautische berichten zijn, omdat ze niet relevant zijn.

R: Ja, klopt.

M: Zij zouden daar een onderscheid in willen. Want inderdaad, je kunt daarop aanmelden dat daar een onderscheid wordt tussengemaakt.

R: Ja, ik denk dat je wel wat onderscheid waarschijnlijk kunt maken. Maar ja, het is...het hangt van je traject af. En ik weet, een onderscheid voor de pleziervaart is er niet. En dat gaat er ook niet, denk ik, komen. Dat kan ik altijd eens voorstellen. Maar ja, again het is het probleem dat het niet echt onze core business is.

De pleziervaart gaat hier gewoon door enzovoort. Maar voor de rest faciliteren we er eigenlijk ook weinig voor. We willen gewoon dat ze hier veilig door kunnen varen. Zonder al te veel problemen ofzo. En toch zijn er af en toe wel wat incidentjes. Gelijk ik denk vorige week nog een pleziervaartuig. Dat in... met motorpech zat, aan de Scheldekant. Dus hebben ze die blind geschud. Via de, ik denk van Cauwelaertsluis. Hebben ze die blind geschud en dan heeft ons handhavingsvaartuig die opgepikt. En hebben ze die bij ons op het nok, waar

ik eigenlijk werk. Waar alle sleeboten eigenlijk gestationeerd zijn. Hebben ze die daar even gelegd. Omdat die mens helemaal in shock was. En die wist niet waar aan en waaraf.

M: ah ja

R: Die wist totaal niet wat hij moest doen. In het havengebied ook. Euhm...en die moest gewoon even slapen. Die heeft even kunnen slapen. En dan is hij de volgende morgen kunnen vertrekken enzovoort.

M: Ja, maar dat bevestigt dan ook een stuk het probleem.

R: Ja, ja. We hebben ook al dingens gehad dat half aan het zinken zijn. Of door de windvlaag ineens ergens tegen geknald gaan. En en soms zijn dat...en soms zijn dat heel mooie vaartuigen. Maar soms zijn dat echt wel krakenmikkelige houten dingen. Heel mooi. Maar vanaf dat je zo iets doet (maakt een trekbeweging), heb je er een stuk hout mee.

M: ja

R: Dus qua slepen is dat dan ook moeilijk. Want die bietjes die dan aan dat ding is, daar kun je geen touw aan bevestigen.

M: ja

R: Of minstens dat er wat kracht op komt. Dan trekt dat ding kapot.

M: En dat ligt dan eigenlijk wel aan de pleziervaarders kant zelf.

R: Jaaaa.

M: Of zij zich er beter moeten op voorbereiden?

R: euh....Liefst wel.

R: We willen echt vermijden dat er iets gebeurt. Want we willen geen menselijke slachtoffers in ons havengebied. Of dat zoiets zinkt, enzovoort. Moest dat zoiets zinken in het midden van ons kanaaldok? Dat is hier (wijst het aan op een kaart die in de ruimte hangt). Ja, dat is onze snelweg. Hier zijn de grote sluizen. En dat is eigenlijk onze snelweg doorheen het havengebied. Op rechteroever.

M: ja

R: Moesten dan zo'n pleziervaartuigje hier in het midden ergens... Of hier zelfs, aan die steiger. Zinken.

M: ja

R: Dan heb je wel een groot probleem. Want dat is een commerciële haven, dat je daarvoor een stuk laat stremmen. Ik weet niet hoe goed ze verzekerd zijn, maar dat gaat... Alle ja dat zijn pittige rechtszaken daarvoor. Dat, dat wil je gewoon vermijden, voor die mensen ook. Allee ja

M: Kan ik inkomen. En dan... ook ja de flyers liggen dan wel in het havenkantoor. Maar dan was de havenmeester aan het klagen van voor veel Nederlanders. Die vaak van Rotterdam in één keer overkomen, of van Willemstad ofzo.

R: ah ja

M: En die in één keer overvaren naar Antwerpen. Maar dat ze dan eigenlijk niet in Tolen ofzo passeren. Want in Tolen worden ze ook altijd gebriefd met die flyers. Want daar heeft de...

R: En dat zijn flyers?

M: Ja, dat zijn flyers. En dat geeft info over de haven van Antwerpen.

R: Ah ja, oké.

M: Over hoe ze moeten doorvaren enzo.

R: Ja, dat wist ik zelf niet. Dus we hebben wel pamfletten, oké. Dat wist ik zelf niet.

M: Dat komt daarom dan vaak als ze al in Antwerpen zijn. En dat zijn vaak de mensen die dat vertrekken zonder dat ze die opzoekingswerken doen.

R: Ja, en ik weet dat het veel is. Je kunt veel opzoeken. Maar dat is ook iets waar de binnenvaart tegenaan loopt. Elk gebied is anders. Met andere VHF-postjes en procedures enzovoort. Dus... Het is zo. Het is niet dat er een project loopt of... Ja, soms... Binnenvaart kijkt vaak Europees. Kan dat Europees aangepakt worden enzovoort. Dus... Maar in Europa

is er gigantische traag in. En ik kan me dus zeker... Nu, ik durf wel te stellen dat dat zeker niet het geval is voor de pleziervaart. Dat er dan ook een project rond is ofzo. Om dat allemaal wat te harmoniseren met elkaar.

M: ah ja oké

R: Dus ja, het zijn wel... Ik snap wel dat het veel is soms.

M:Ja, maar ik denk dat het probleem wordt bevestigd. Vooral van daarnet. Die mensen die niet wisten wat ze moesten doen. Dat moeten ze zelf doen. Maar het is wel mogelijk om het te vinden. Want er zijn wel mensen dat het vinden.

R:Ja, tuurlijk.

M: Dus ik denk dat dat langs...

R: Tuurlijk. Maar misschien langs onze kant kunnen we dat wel wat beter samen kunnen doen. We zullen zien.

M: Ja, volgende vraag gaat terug over dat aanmelden. Dat is overlopen. Dat is ook wel benoemd. Dat de pleziervaart past in de haven van Antwerpen. Zo liefst mogelijk niet.

R: Liefst mogelijk niet. Maar als ze doorvaren, varen ze door. En als ze netjes doorvaren... Dan... Prima. Prima. Dan is dat echt allemaal geen probleem. Maar we willen gewoon incidenten vermijden.

M: Ja.

R: En het is een... Ik heb gezegd dat er ruimte is voor de pleziervaart. Maar het blijft wel een nauwe vaarweg.

Het blijft wel soms een druk bevaren gebied. Allee eigenlijk vaak een druk bevaren gebied. Dus het is niet dat je alle plekken van de wereld hebt.

M: nee

R: En als je u dan niet mooi aan je route en aan je lijntje houdt... (korte stilte)...Dan kan er wel iets gebeuren.

M: ja ... Dat wordt in Rotterdam bijvoorbeeld wel gedaan. Die wouden; allee in Amsterdam ook, filmpjes maken over cruciale punten. Wat ze daar moeten doen. Hoe ze best aan de kant blijven. Hoe ze schepen kunnen inhalen.

R:Ja.

M: Om zo de pleziervaarders wat meer te gaan informeren. En zij te pushen van ah jullie moeten dat doen, jullie moeten dat doen.

R:Ja. Dat is wel mooi. Zoiets hebben wij voorlopig niet. Maar ik denk dat ze daar wel nog meer pleziervaart hebben. Bijvoorbeeld in Rotterdam. Waar het echt door het stadcentrum gaat.

M: ja en de watertaxies en alles.

R: Ja, inderdaad.

M: Wat je nog van de pleziervaartgemeenschap zou willen meegeven?

Aanradingen of...?

R: Oef

(gelach)

M: Ja, dit is wel een open stukje.

R: Aan de pleziervaartsector willen meegeven.

Zoek het op hè. Zoek het op. Waar je je moet aanmelden.

Heb alsjeblieft een AIS. En vooral nog belangrijker VHF. Zodat je in contact kunt komen met ons VTS systeem. En als je dan gewoon doorvaart, is er zeker geen probleem. Dus be safe eigenlijk. Zijt voorzichtig.

M: Ja, oké. Een duidelijke boodschap.

R: vooral en ook als er iets is, ook oproepen naar onze VTS. Wij helpen jullie sowieso. Als er iets is, gaan wij je niet direct bestraffen. Tenzij dat je gekke dingen doet.

We zijn er ook wel om te helpen. Als een havenbedrijf. Euhm... als je gesleept moet worden enzovoort Dan gaan wij u wel helpen. Ik kan niet zeggen dat we je niet gaan factureren

bijvoorbeeld. Maar dat hangt er vanaf aan de taak. We hebben het wel eens gehad. Van kom we pakken je even mee, we droppen je daar af. Zonder factuur op te sturen. Want je wilt ook geen factuur krijgen van een commerciële sleepboot. Dat wil je zeker ook niet in de bus krijgen. Allee wij gaan je zeker niet onmenselijk behandelen.

M: ja

R: We gaan je gewoon proberen te helpen.

M: is er nog iets dat ik heb vergeten te vragen, dat relevant zou zijn? Of incidenten dat u weet?

R: Nee. Incidenten... Hetgeen dat het vaakste gebeurt is...

Mensen die helemaal van slag zijn. Die niet in orde zijn met de dingen met AIS of VHF. Die met krakkemikkelige bootjes in ons havengebied.

Die net stilvallen. En dan afdriften door een groot zeeschip dat er langs passeert enzovoort. Dat zijn situaties waar je je hart voor vasthoudt.

En we zien ook wel dat die mensen allee die gezagvoerders van dat pleziervaartbootje zelf ... Dat ze zelf ook helemaal in shock zijn. Die zijn er ook niet goed van.

M: ja

R: Dus dat proberen te vermijden.

M: Dus meer voorbereiding bij hen. En zeker dan trouwens, je hebt het eigenlijk dat dat essentiële punten te zijn. Om hier veilig en gemakkelijk door te kunnen gaan.

R: Ja.

M: En dat bevestigt dan wel terug...

R: (onderbreekt)Dat is eigenlijk op de baan ook. En dat is ook een beetje in het havengebied. Als je met een auto aan het rijden bent. En je komt ineens in ons havengebied. En ineens gigantische camionnen. En soms andere dingen. Die... Overall passeerden enzovoort. En dat hoor je ook vaak. Van mensen die voor de eerste keer in het

havengebied rijden met een auto. Is dat van... Oeh, ik verschoot er wel van. Oeh, dat is wel een beetje eng. En oeh, ik weet eigenlijk niet hoe... Hoe de wegmarkering ook een beetje...

Marcheert. Allee, niet dat dat zo anders is. Maar ik bedoel, soms is het een beetje een doolhof enzovoort. En zit je dan vast in die doolhof. En je weet niet naar waar je moet. Want zomaar iets intikken in Waze. Dat marcheert niet altijd in het havengebied. Want dat is zo'n wespennest van bedrijven. En ja, kaainummers enzovoort. En straten. Niet alles heeft daar een duidelijke straatnaam.

M: Ja.

R: En huisnummer. Dus het marcheert anders. En daartussen zit je dan tussen de grote camions. Die je bijna soms letterlijk sandwichen.

M: Ja.

R: Dus, ja. Dus dat is wel... Dat valt wel wat te vergelijken. Sommige mensen verschieten daar dan ook van. En dat denk ik dat op onze vaarweg hetzelfde is met een pleziervaartuig. Die dan ineens wel verschieten van...Wow. Een groot schip.

M: Dat ze dat niet zo dicht verwachten

R: Ja, inderdaad.

Einde van de opname