

Onderzoek Watersport Zeeland(brug)

Aanpak, analyse, resultaten, conclusies, aanbevelingen

Vrolijks Blue Progress | Breda | concept, 15 december 2025

Inhoudsopgave

Inleiding en data

2 →

Toekomst en trends

7 →

Brugpassages

13 →

Onderzoek
beleving

17 →

Waardering
Zeeland(brug)

27 →

Impact passanten
en beleving

34 →

Conclusies en
aanbevelingen

37 →

bijlagen

40 →

Opgave en aanpak

De Provincie Zeeland is beheerder en bevoegd gezag van het beweegbare deel van de Zeelandbrug. In maart 2024 werd een besluit genomen om de bedieningstijden hiervan voor de pleziervaart aan te passen naar eens per uur, om zo een betere doorstroming van het wegverkeer te bevorderen en de veiligheid voor de weggebruikers te verbeteren in de zomerperiode.

In februari 2025 werd een evaluatie van deze proef gepresenteerd. Hieruit bleek de positieve werking op het wegverkeer. In dit onderzoek is ook vanuit de invalshoek van de waterrecreant gekeken naar de ontwikkeling. De benadering was gericht op aantallen passages, wachttijden, openingsduur en ervaring onder gebruikers. Er is vooralsnog maar beperkt gekeken naar de eventuele gevolgen van de aangepaste openingstijden voor de waterrecreatiesector in Zeeland als geheel, waaronder de economische gevolgen, en de perceptie van watersporters.

De Provincie heeft daarom opdracht gegeven dit aanvullend onderzoek uit te voeren, vanuit het perspectief van de waterrecreatiesector en de beleving van Zeeland als vaarprovincie. Dit rapport doet daarvan verslag.

Het onderzoek geeft inzicht in de watersportsector in Zeeland, de havens, ligging, omvang en de verhouding tussen motorboten en zeilboten. Het brengt globale vaarpatronen in beeld waardoor zichtbaar wordt of en in welke mate de Zeelandbrug onderdeel is van een vaarroute. Waar mogelijk wordt inzicht gegeven in het aandeel zeilboten dat afhankelijk is van bediening van de Zeelandbrug. De eerder uitgevoerde onderzoeken worden aangevuld met actuele data en met inzichten die de brugbediening in perspectief plaatsen. Inzicht in trends naar de toekomst geeft aanvullende informatie.

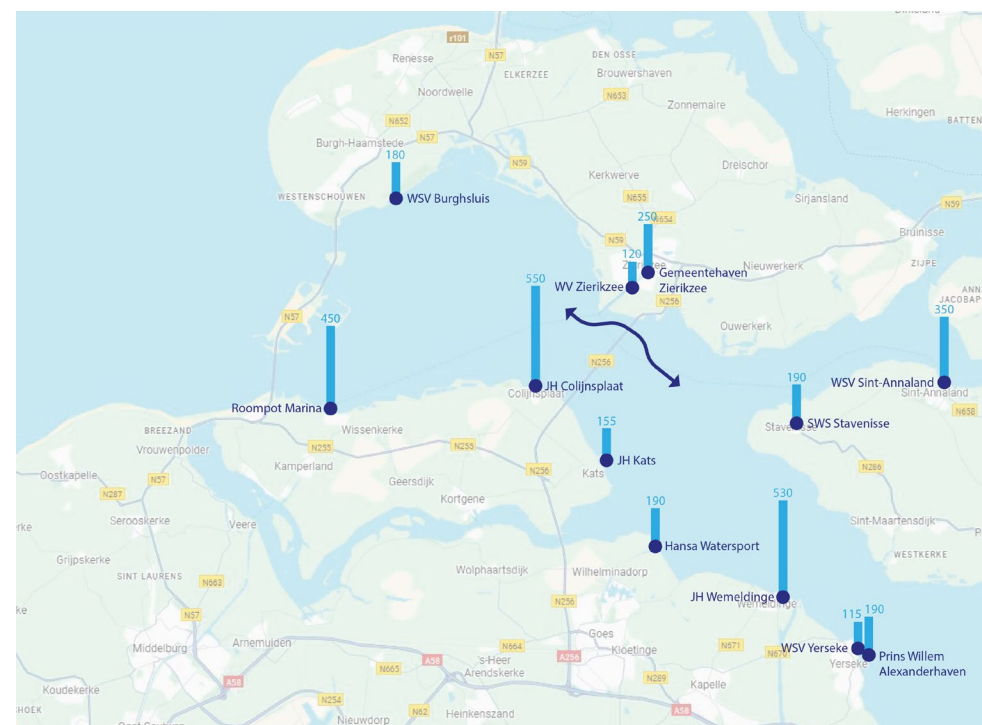
Belangrijk onderdeel van het onderzoek is een online enquête onder watersporters. Met een campagne via havens en watersportmedia is een QR code en link gedeeld naar de vragenlijst. De enquête werd gesloten na de eerste week van november 2025. Met de resultaten van het onderzoek werden interviews afgenomen met verschillende stakeholders en gebruikers. Op basis daarvan werd inzicht verkregen in de beleving van Zeeland en de bedieningstijden. De afweging of dit leidt tot aanpassing is geen onderdeel van dit onderzoek, de resultaten vormen een bouwsteen.



Havens in de Delta en rond de Oosterschelde

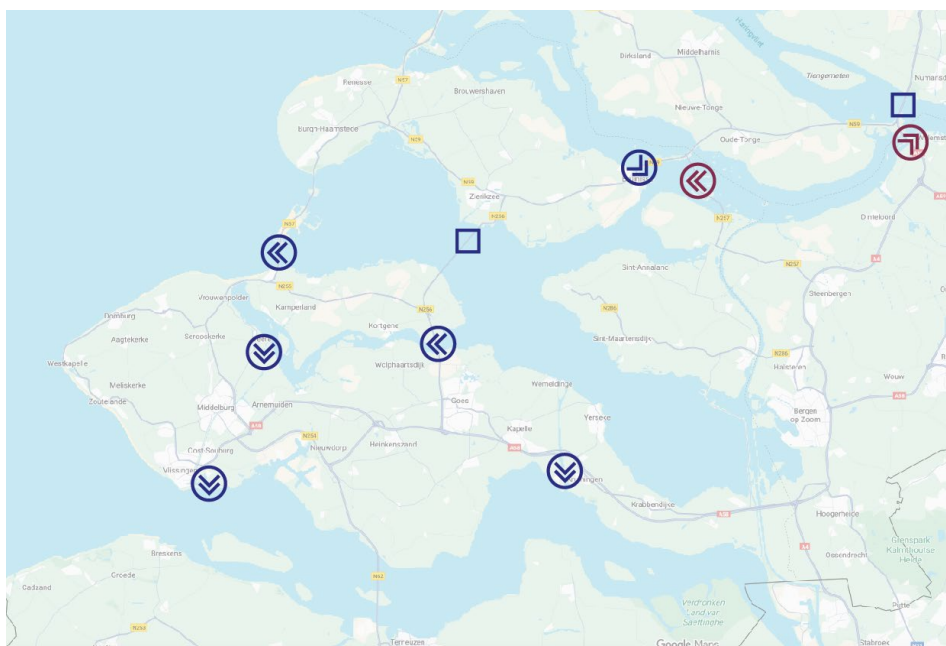
Aantallen passantenplaatsen en vaste ligplaatsen jachthavens Zeeland (2024)

	passanten plaatsen	vaste ligplaatsen	totaal
Zeeuwse jachthaven of gebied			
Gemeentehaven Zierikzee	130	120	250
Jachthaven Burghsluis (Watersportvereniging Burghsluis)	62	125	187
Jachthaven Colijnsplaat		550	550
Goesse Watersportvereniging De Werf		50	50
Hansa Watersport		190	190
Stadshaven Goes		70	70
Roompot Marina	60	385	445
Jachthaven Wemeldinge		530	530
Prins Willem Alexanderhaven- Martitiem Service Yerseke		190	190
Oesterdam Marina		150	150
WSV Sint-Annaland	30	320	350
SWS Stavenisse	12	180	192
Jachthaven Kats	15	140	155
Watersportvereniging Yerseke- Prinses Beatrixhaven	15	100	115
Watersportvereniging Zierikzee- Jachthaven Zierikzee	5	105	110
Veerse Meer	80	3924	3280
Omgeving Westerschelde	261	1844	2105
Grevelingen	65	2709	2774
Schelde Rijnkanaal	15	260	275
totaal in Zeeland	750	11218	11968



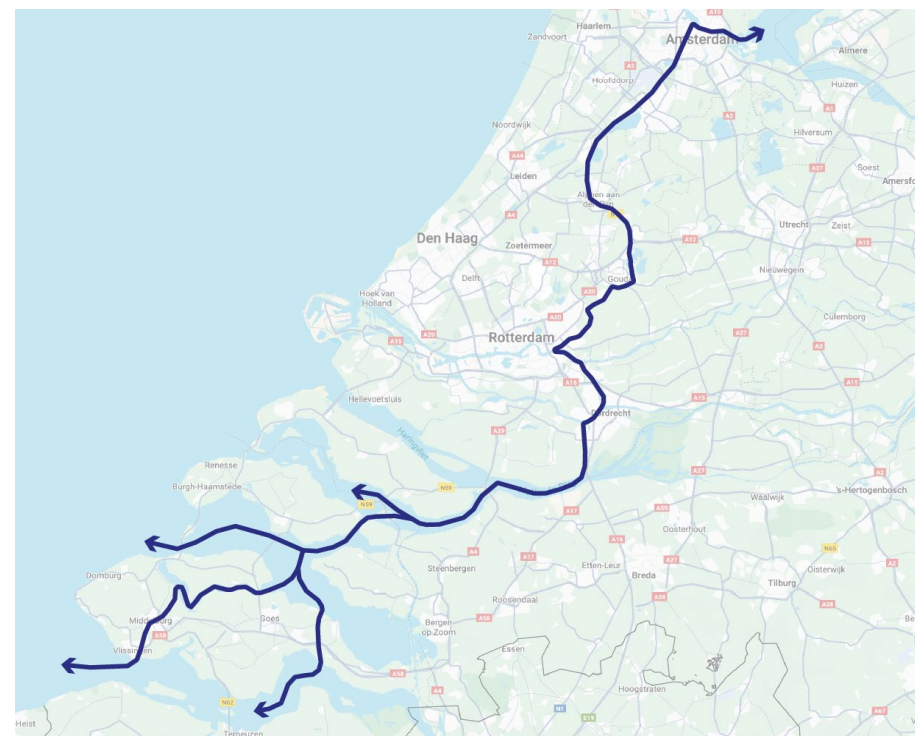
In totaal telt Zeeland ca 12.000 ligplaatsen en passantenplaatsen, waarvan ca 3500 direct rond de Oosterschelde en Zeelandbrug. Bovenstaand kaartje geeft een indruk van de omvang ten westen en ten oosten van de Zeelandbrug.

Vaarroutes, bruggen en sluizen



□ = brug zeilvaart Ⓢ = sluis pleziervaart

Bruggen en sluizen kunnen redelijk bepalend zijn in de segmentering van vaargebieden. Bij de sluizen worden bruggen vaak in combinatie met de sluis bediend, indien nodig voor een passerend schip. De Zeelandbrug ligt centraal in de Delta, de Oosterschelde kent sluisverbindingen naar meerdere omliggende wateren



De Staande Mastroute is een route dwars door Nederland waar zeilboten met staande mast in Konvooi kunnen passeren. Voor verbinding van de Oosterschelde-west en de Noordzee via de Roompotsluis maakt de Zeelandbrug onderdeel uit van deze doorgaande route.

Passantenhavens in Zeeland

Via het Kenniscentrum Kusttoerisme is inzicht verkregen in het aantal passanten in havens in Zeeland, gebaseerd op de (water)toeristenbelasting. Enkele gemeenten hebben geen haven of geen (water)toeristenbelasting. De cijfers gaan uit van personen-nachten. Wij gaan uit van een bootbezetting van 2,3 personen. Dit geeft nevenstaand beeld. Enkele eerste conclusies:

- Toerisme aan boord met overnachting is voor bijna 56.000 bootnachten en ruim 128.000 persoonsnachten een belangrijke sector
- Er is sprake van een wisselend beeld per jaar. Corona heeft grote invloed gehad op de bootvakanties
- 2024 is ten opzichte van 2023 een minder jaar geweest voor de meeste passantenhavens
- In Noord-Beveland en Schouwen Duiveland is een deel van de havens sterk gekoppeld aan de Zeelandbrug. Niet alle havens in die gemeenten liggen aan de Oosterschelde. Er is respectievelijk sprake van daling en stijging. Nader onderzoek naar de ontwikkeling per haven is gewenst om meer grip te krijgen op eventuele effecten van aangepaste bedieningstijden van de Zeelandbrug.

Gemeente	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Borsele	---	---	---	---	---	---
Goes	4.000	3.217	4.478	6.478	7.174	6.804
Hulst	---	---	---	---	---	---
Kapelle	3.522	3.087	3.043	3.130	2.500	2.348
Middelburg	4.609	4.239	3.739	5.826	5.609	3.370
Noord-Beveland	7.826	9.348	9.935	9.022	9.848	7.587
Reimerswaal	---	---	---	---	---	---
Schouwen-Duiveland	16.891	18.196	17.043	15.174	12.717	13.870
Sluis	5.478	5.783	4.739	6.000	4.304	4.565
Terneuzen	---	---	---	---	---	---
Tholen	5.761	7.739	6.783	7.065	6.065	8.457
Veere	3.957	4.500	5.283	6.913	7.717	5.457
Vlissingen	2.696	3.000	3.087	1.391	3.978	3.391
Totaal	54.739	59.109	58.130	61.000	59.913	55.848

Overzicht 'bootnachten' Zeeuwse havens op basis van aangifte toeristenbelasting, bron HZ Kenniscentrum Kusttoerisme, bewerkt



Toekomst van de waterrecreatie

Internationaal, nationaal, samenvatting bootbezit en gebruik

Watersport en bootbezit is voor wat betreft de verkoop van nieuwe pleziervaartuigen afhankelijk van economische ontwikkelingen, en momenteel ook van (dreigende) handelstarieven. Dat maakt de markt soms lastig te voorspellen voor de lange termijn. Op dit moment is er sprake van krimp in de verkopen van plezierjachten.

Het bezit is echter voor veel langere periode, waardoor verkoopcijfers niet direct gevolgen hebben voor bezit en gebruik. Als mensen een plezierjacht bezitten zullen ze dit gebruiken, onderhouden, verzekeren en verbeteren. Dat maakt dat de jachthavens en de watersportservice relatief stabiele sectoren zijn.

Door een steeds verder versnipperende vrije tijd is het bootgebruik wel afgenomen. Het aantal vaardagen per jaar en het aantal vaaruren per dag neemt af. Watersporters gebruiken hun schip naast andere vrijetijdsactiviteiten waardoor het totaal aan vaarbewegingen vaarmijlen daalt.

Enkele opvallende relevante trends

- Al geruime tijd neemt het percentage zeilboten af. Exacte cijfers in Nederland ontbreken, maar in het buitenland is sprake van een forse verschuiving van zeilen naar motorboten.
- Verkochte zeiljachten worden steeds groter. 14 of 15 meter is geen uitzondering meer.
- Verkoop van zeiljachten in Europa is ook deels gericht op een groeiende verhuursector, met name in Zuid-Europa.
- De Nederlandse verhuursector groeit alleen voor sloepen en andere open boten. De verhuurde zeiljachten en motojachten groeien nauwelijks.
- De leeftijd van de vloot wordt hoger. Er is onvoldoende nieuwe levering om de grote hoeveelheid plezierjachten te vervangen in de toekomst, waardoor de vloot zal krimpen.
- De leeftijd van eigenaren stijgt. Er is een sterke vergrijzing zichtbaar op het water en in havens. Er is onvoldoende aangroei van onderaf aan nieuwe eigenaren.
- Het percentage zeilboten ten opzichte van motorboten in Nederland daalt. Dit is een langjarige trend.

Markt trends en verwachtingen

Watersporttrends



Hernieuwde belangstelling voor snelle motorboten, zowel op de trailer als op het water

Watersporttrends



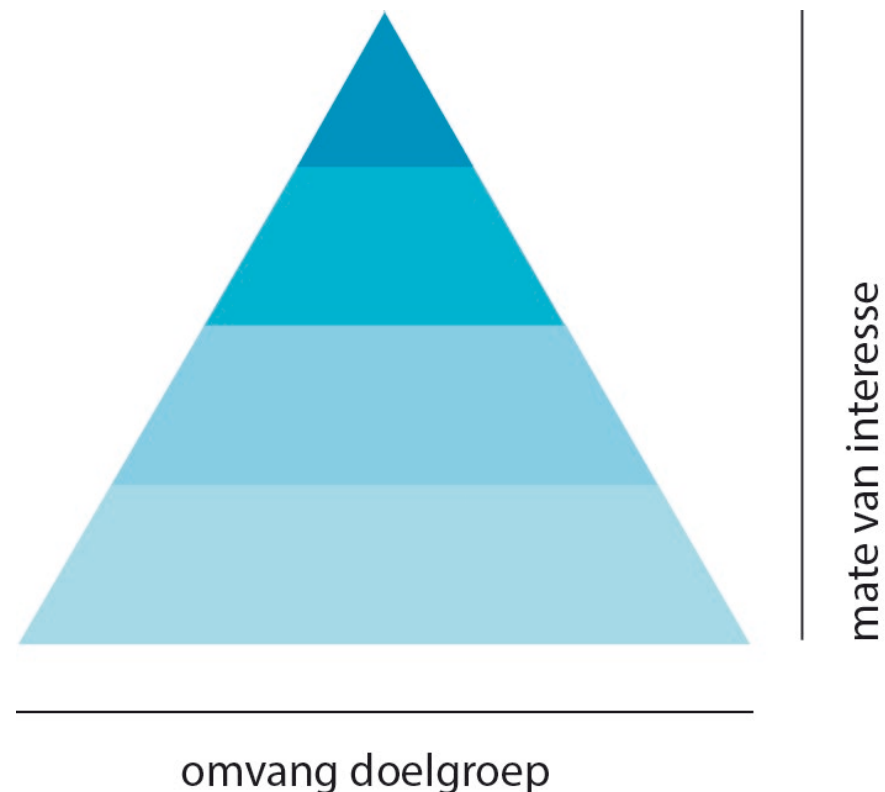
Boten varen minder dagen per jaar en minder uren per dag

Watersporttrends



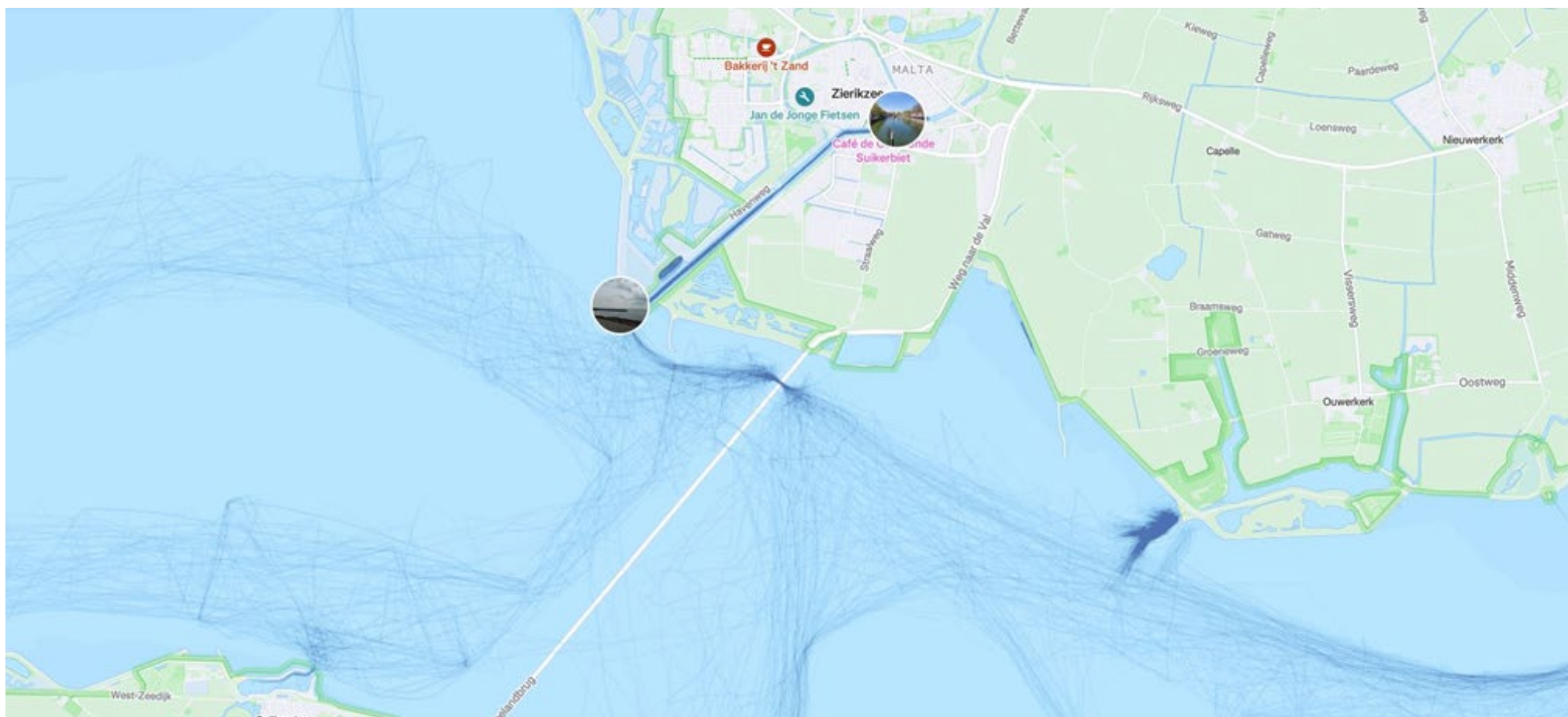
Vergrijzing en veranderende voorkeuren zorgen voor een krimpende vloot met een kwart tot een derde in de komende 30 jaar.

Vanuit onze trendbank zien we vier trends die elkaar deels versterken. Veroudering van vloot en schippers zorgt voor minder vaardagen en ander soort vaargedrag en vaartuigen, vaker gericht op open (snelle) motorboten en dagboten



Deze veranderingen in de markt zorgen voor andere doelgroepen met minder interesse in de watersport. De grotere groepen varen af en toe en zijn dus minder 'hard core fan'. Dit is een sterke trend ten opzichte van 20 jaar geleden.

Vaarpatronen op en rond de Zeelandbrug



Om inzicht te krijgen in de vaarpatronen hebben we een analyse gemaakt vanuit sportapp Strava die, hoewel niet bedoeld voor de waterrecreatie, wel veel inzicht geeft. We zien de routes over de Oosterschelde die een zeer gevarieerd patroon laten zien, waarbij soms ook de Zeelandbrug elders gepasseerd wordt. De grote concentratie passages concentreert zich wel bij het beweegbare deel van de brug. Aan de patronen zien we ook dat er voor de brug wel wat gewacht en gedobberd wordt.

Routes en invloeden

Getijde sterk bepalend

Voor varen op de Oosterschelde is het getijde wellicht de meest bepalende factor. Met name in de smallere gedeelten kan de stroomsnelheid oplopen tot 5 a 6 knopen, soms wel meer. Dat betekent een grote invloed op de snelheid en vaarrichting. Doorgaans maken zeilers gebruik van het getijde in het bepalen van hun route en vaarbestemming. Vaak wordt afhankelijk van getijde bij vertrek een richting en bestemming bepaald.

Bedieningstijden sluizen onbekend

De sluizen rond de Oosterschelde zijn mede bepalend voor routes en tijden. Het is nooit op voorhand te zeggen of een sluisbediening direct kan of niet. Er zijn geen vaste tijden en het is onbekend of een sluis aan de juiste kant openstaat of opengaat. Daarmee is het opvaren van de Oosterschelde of het verlaten ervan altijd een onbekende tijdfactor. Pas na het uitvaren van de sluis is het eventueel mogelijk een globale planning te maken.

Windrichting en windkracht

Voor zeilers is de wind sterk bepalend voor de richting, de directheid van de te varen route en de snelheid. Daarmee is het maken van een planning lastig of onmogelijk. Dat kan betekenen dat vaste bedientijden van een te passeren brug enerzijds (toch) niet het meest bepalend zijn voor de route en aankomst. Het heeft ook tot gevolg dat het lastig is op een specifieke tijd te varen, zodat meerdere brugopeningen altijd beter passen.

Beschikbaarheid passantenplaatsen en aankomsttijd

Meerdere passantenhavens hebben beperkte capaciteit of kennen alleen plaatsen waar jachten moeten 'stapelen' met meerdere jachten tegen elkaar aan, zoals in Zierikzee. Soms betekent dit dat een vroege aankomsttijd in de middag in een haven gewenst is. De vaartijd wordt dan wel globaal gepland, maar kan later worden door beperking van bedieningstijden.

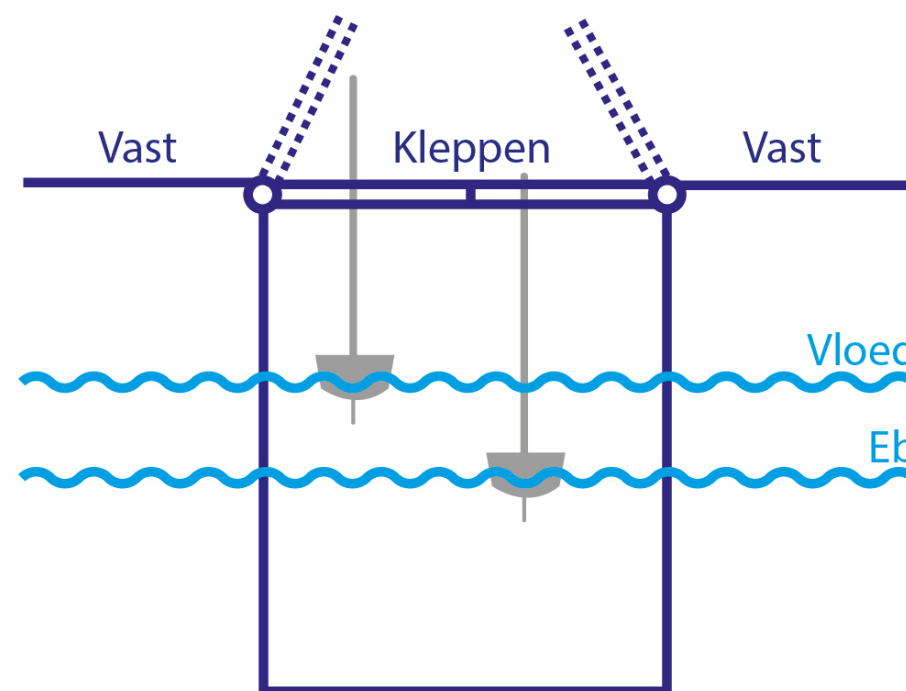


Zeelandbrug doorvaart (hoogtes)

De Zeelandbrug is een lange brug met tal van openingen. De meeste vaste openingen in de brug hebben een doorvaarthoogte van 11 meter ten opzichte van NAP. De opening die ook beweegbaar is heeft een doorvaarthoogte van 14.70 ten opzichte van NAP.

Het getijde is erg belangrijk voor de werkelijke doorvaarthoogte en varieert van 1,35 +/- NAP tot ca 2,15 + NAP, een verschil van gemiddeld 3,50 meter. Daarmee is de doorvaarthoogte bij laagwater mogelijk wel 16 meter, terwijl deze bij hoogwater ca 13 meter is.

In combinatie met wind, golfslag en onzekerheid van schippers maakt dit dat veel schippers de bediening van het beweegbare deel nodig hebben of het zekere voor het onzekere nemen. Dit blijkt ook uit de eerdere analyse van de heatmap vanuit sportapp Strava op de vorige pagina.



Zeilschepen, aantallen en hoogtes

Zeilboten in Zeeland

Wij maken een globale analyse van de omvang van de zeilende vloot in Zeeland. Deze zal in de tweede fase nog verfijnd worden na gesprekken met de havenmeesters. Enkele eerste waarnemingen:

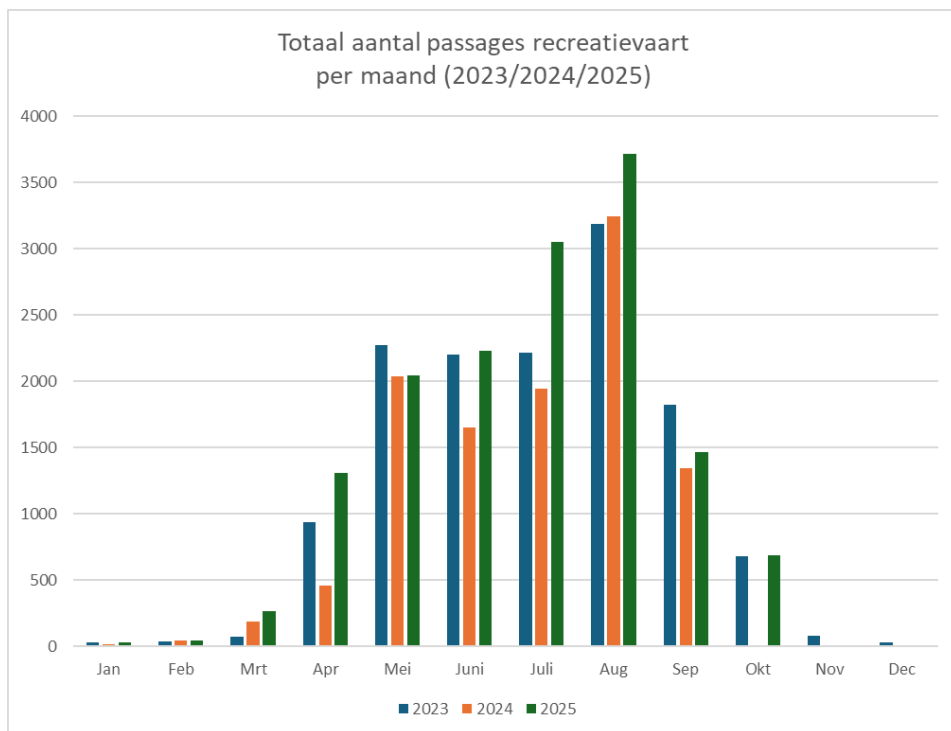
- De verhouding tussen zeilboten en motorboten is per deelgebied sterk verschillend. De Grevelingen is een typisch zeilgebied, rond het Veerse Meer zijn er naar verhouding ook meer motorboten.
- De Oosterschelde is een overwegend zeilgebied.
- Per haven kan dit ook nog sterk verschillen. Zo heeft Yerseke meer visboten, net als de haven van Stavenisse (ondiepte toegang).
- Een eerste schatting is dat rond de Oosterschelde ca. 70 % van de vaste ligplaatsen gebruikt wordt door een zeilboot, veelal zeiljachten.
- De zeiljachten zijn gemiddeld groter rond de Oosterschelde dan bijvoorbeeld rond het Veerse Meer.

Verhouding lengte schepen en doorvaarthoogte

De doorvaarthoogte van een zeilschip is niet direct te koppelen aan de lengte van het schip. Er zijn geen vaste verhoudingen. Bovendien wordt er geen data bijgehouden van doorvaarthoogten van vaartuigen. Een vuistregel is dat de masthoogte 90% tot 120% van de romplengte van een zeiljacht is. De doorvaarthoogte is dan hoger, de mast start circa 2 meter boven de waterlijn. Bij schepen van bijvoorbeeld 10 meter is de doorvaarthoogte dan 11 tot 14 meter. Ter illustratie hebben wij een aantal gangbare zeiljachten in onderstaand schema gezet.

Model (± bouwjaren)	Lengte over alles	Doorvaarthoogte
Bavaria Cruiser 38	11,86 m	17,07
Bavaria Cruiser 41 (Farr)	12,35 m	18,68
Bénéteau Oceanis 38	11,15 m	16,55
Bénéteau Oceanis 40.1	12,87 m	18,33
Jeanneau Sun Odyssey 389	11,75 m	16,99
Jeanneau Sun Odyssey 409	11,98 m	18,3
Hanse 385	11,44 m	17,30

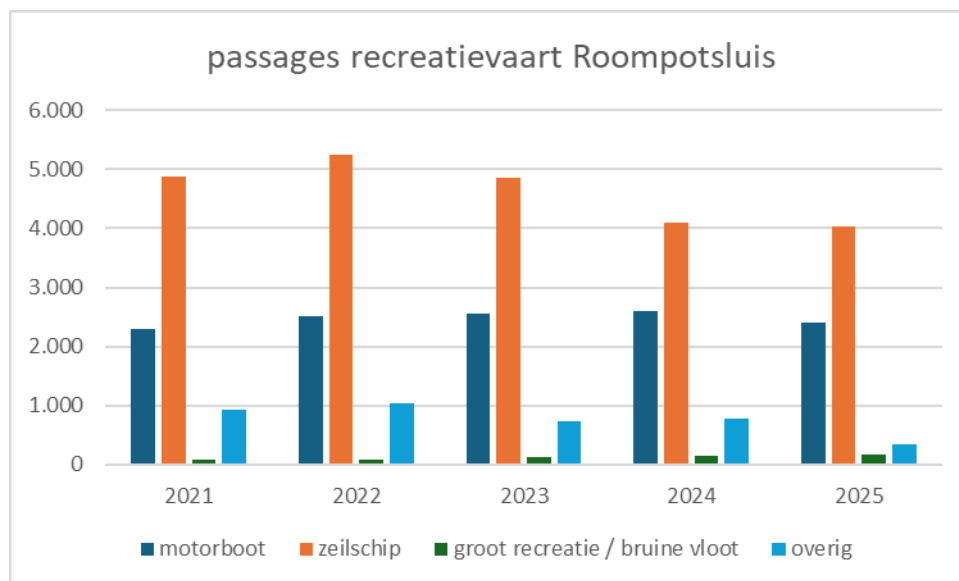
Brugpassages Zeelandbrug



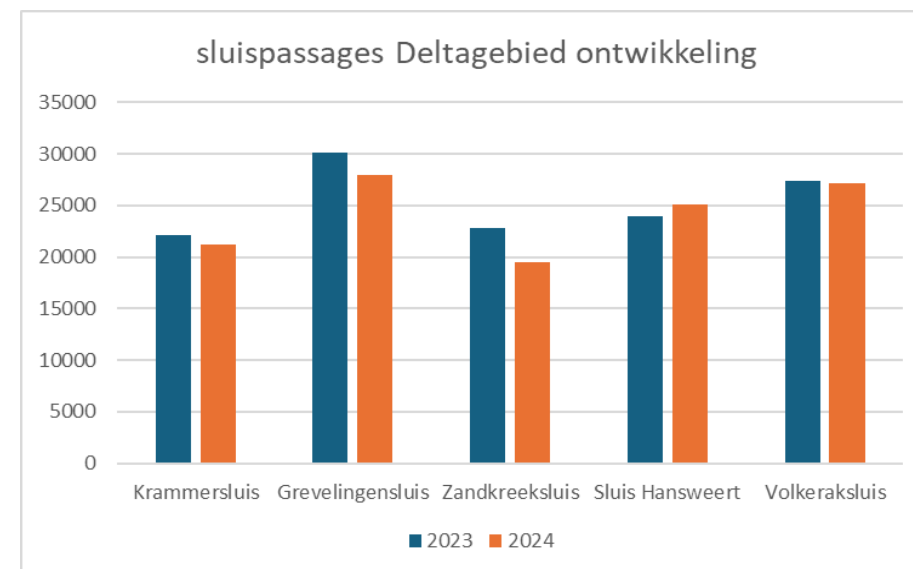
Het aantal schepen dat de Zeelandbrug passeerde is tussen 2023 en 2024 gedaald. De verwachting was dat dit deels kwam door minder dagtochten die ook de brug passeerden. In 2025 is er weer een stijging te zien, het aantal schepen in de eerste 9 maanden steeg naar 14.840.



Ontwikkeling passages in perspectief

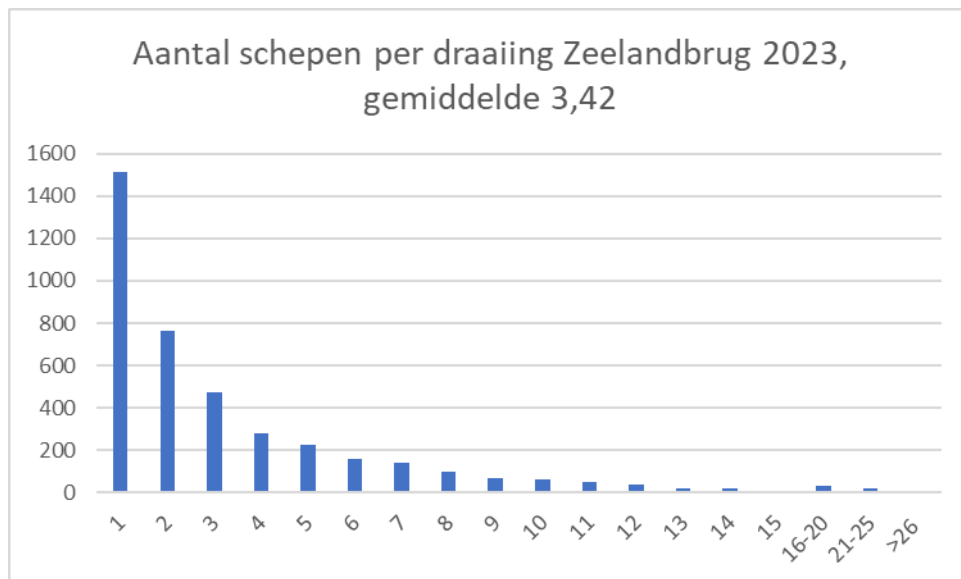


Van de Roompotsluis hebben we de gegevens van de eerste 10 maanden van 2025 kunnen verwerken. Dit laat zien dat er sprake is van een daling vanaf 2022, met een stabilisatie in 2025. Met de laatste maanden van 2025 zal mogelijk sprake zijn van een lichte stijging. Deze is minder groot dan de stijging van de Zeelandbrug in 2025



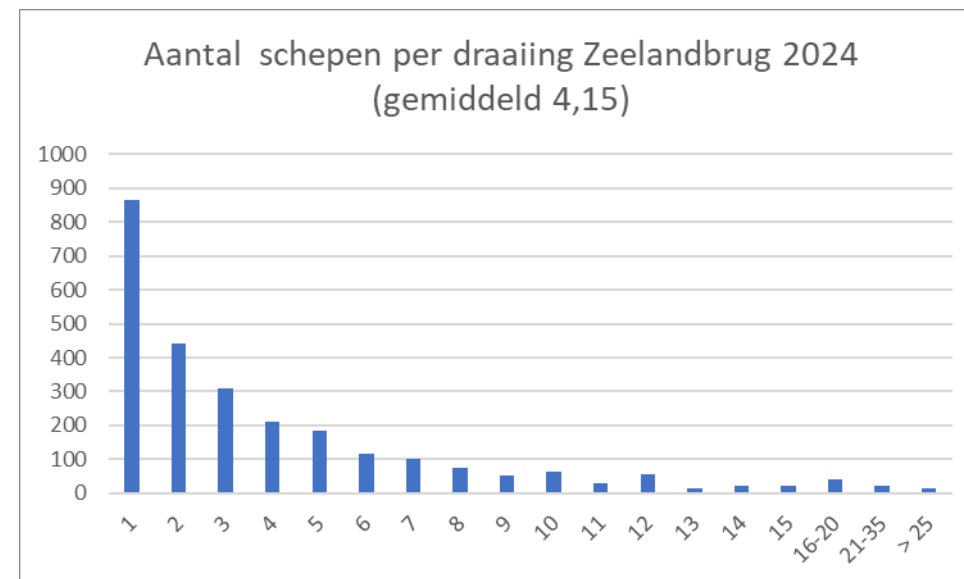
De passages van pleziervaart bij andere sluisen in de Delta maakt inzichtelijk dat er sprake is van een lichte daling tussen 2023 en 2024. Deze was ook zichtbaar voor de Zeelandbrug. Gezien het mooie vaarseizoen 2025 is de verwachting dat de sluispassages van de recreatiesluizen weer wat zullen zijn toegenomen.

Passages per draaiing



Door de lagere frequentie van bediening van de Zeelandbrug in 2024 en 2025 is het aantal schepen per draaiing dat passeert toegenomen van 3,42 (2023) via 4,15 (2024) naar 5,88 in 2025.

Van 2025 zijn de gegevens over de exacte aantallen per draaiing niet bekend, van 2023 en 2024 wel. Deze zijn met elkaar vergeleken op basis van de frequentie dat er 1,2,3 enz schepen per opening de brug passeren.



De grafieken laten zien dat de verschuiving met name is van één naar enkele schepen per passage. Kijken we naar het aantal draaiingen met meer dan 6 schepen, dan daalt dit van 727 in 2023 naar 628 in 2024. De draaibeurt met 11 schepen of meer zijn nagenoeg gelijk.

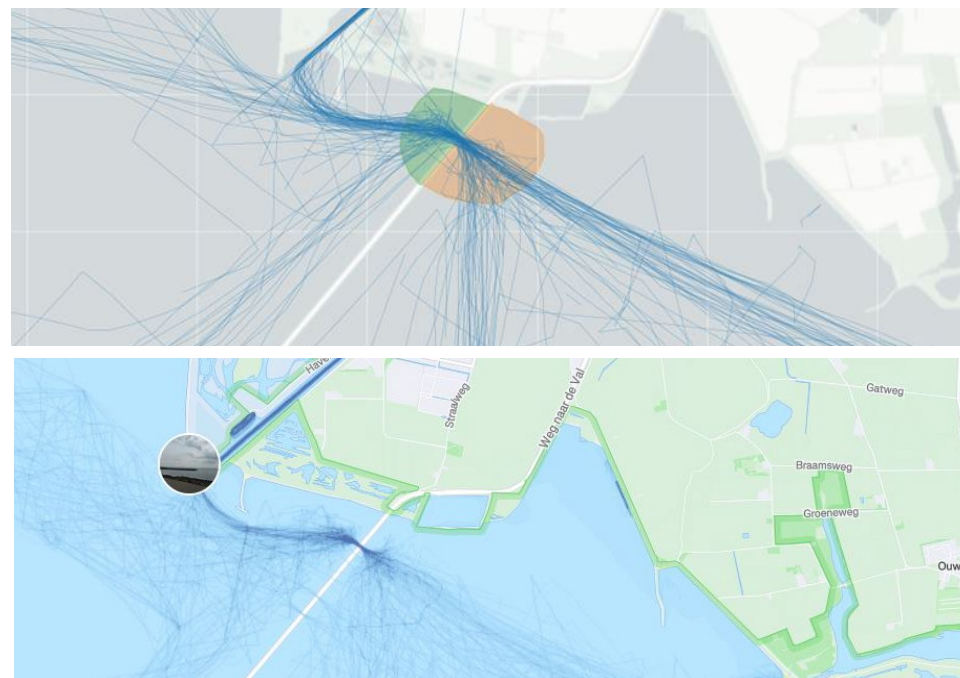
Er ontstaat dus geen extra drukte bij brugbediening, alleen meer wachttijd voor enkele schepen.

Vergelijking onderzoek Haskoning en 2025

In 2024 heeft Haskoning een evaluatie onderzoek uitgevoerd van de effecten op land én water van de Zeelandbrug. Het belevingsonderzoek onder watersporters was daarbij beperkt, de data analyse is echter goed bruikbaar.

Uit de analyse blijkt dat er in 2024 gemiddeld meer schepen per draaiing door de brug gingen. Opvallend was dat dit niet leidde tot een langere gemiddelde openingsduur. Dit sluit goed aan bij de nadere analyse van de data in dit onderzoek, waaruit blijkt dat het aantal brugdraaiingen met 6 of meer schepen niet is toegenomen. In het onderzoek werd op basis van interviews in 2024 vastgesteld dat het aantal passanten niet is afgenomen in de haven van Zierikzee. Wel wordt een gevoel van onveiligheid geconstateerd uit de (beperkte) enquêtes.

Haskoning berekende dat circa 35% van de passerende schepen bij de Zeelandbrug AIS gebruikt. Op basis daarvan werd de wachttijd geanalyseerd. Deze was voor 80% van de schepen minder dan 15 minuten. Dit wijkt (fors) af van de perceptie van wachttijd zoals watersporters die in de online enquête in 2025 aangeven (60% half uur of meer). Dit kan liggen aan perceptie of aan de aanpassing van de route die als 'wachten' wordt ervaren.



Haskoning analyseerde de vaarpatronen op basis van AIS (boven). Deze komen sterk overeen met de patronen op basis van sportapp Strava (onder). Op basis daarvan is de verwachting dat de schepen met AIS redelijk representatief zijn voor alle schepen waarvoor de Zeelandbrug moet draaien. De data over wachttijden zijn betrouwbaar. Er is geen reden om aan te nemen dat deze in 2025 anders zullen zijn.

Centrale vragen beleving Zeeland, online onderzoek

Het onderzoek richt zich op de beleving van de waterrecreatie in Zeeland door met name zeilers, specifiek inzoomend op eventueel effect van de aanpassing van de bedieningstijden Zeelandbrug op deze beleving. Daarbij is het perspectief van de watersporter en zeiler leidend.

Om dit te onderzoeken is een online onderzoek uitgezet. Daarmee wordt inzicht gevraagd in de volgende onderwerpen (globaal):

- Bezit pleziervaartuig, soort, ligplaats en woonplaats
- Vaargedrag, bestemmingen, routes en frequentie
- Kenmerken van de boot, lengte en doorvaarthoogte
- Passages Zeelandbrug, opening Zeelandbrug
- Gebruik andere hoge bruggen met staande mast
- Wachttijden, anticiperen wachten, invloed op route
- Beoordeling Zeeland en bediening kunstwerken
- Beoordelen bedieningstijden Zeelandbrug
- Open vragen over vaargedrag, Zeelandbrug en onderzoek

De vragenlijst geeft als geheel een indruk van de beleving, gedrag en waardering van varen en zeilen in Zeeland.

De vragenlijst is uitgezet in een online platform (Typeform) dat goed werkt op mobiel, tablet en desktop. Er is een routing in de vragenlijst opgenomen die maakt dat mensen alleen die vragen krijgen voorgelegd die voor hen relevant zijn, soms ook verdiepende vragen (zoals bij vaargebied Oosterschelde: welke thuishaven?).

Bij het invullen van de vragenlijst wordt een code aangemaakt die gebaseerd is op het IP adres van deelnemers. Dit is niet te herleiden naar het IP adres (anonimiteit) maar geeft wel inzicht in hoeverre vragenlijsten meerdere malen vanuit hetzelfde IP adres worden ingevuld. Dat is ook mogelijk als verschillende respondenten vanuit hetzelfde punt invullen (bijvoorbeeld de haven). De antwoorden kunnen vergeleken worden om eventuele dubbele respondenten eruit te halen.

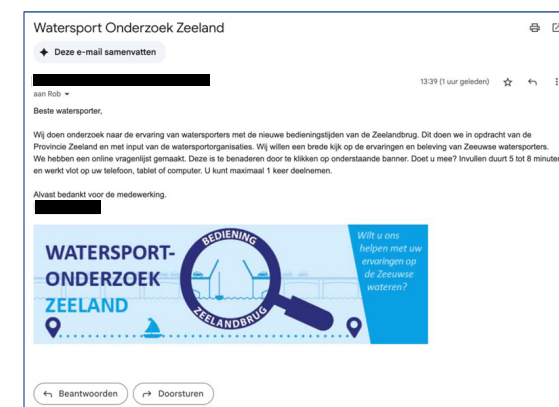
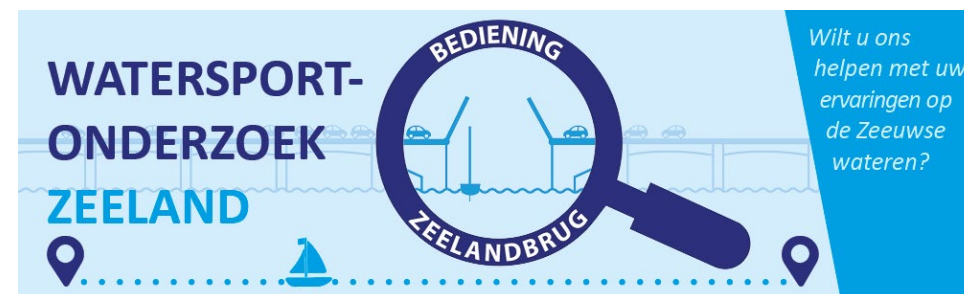
De vormgeving is toegankelijk en plezierig en sluit aan bij de watersportwereld. Daarmee worden mensen gestimuleerd deel te nemen aan een onderzoek over hun hobby. In de bijlagen van dit rapport zijn screenshots opgenomen van verschillende verschijningsvormen.



Campagne online onderzoek en tussenstand

Om respondenten te werven voor het onderzoek is een 'campagne' gestart. Er is een logo en stijl ontwikkeld die wervend werkt. Een QR code en poster vormen ondersteunend materiaal. Op de volgende manieren zijn respondenten benaderd:

- Een mail naar alle jachthavens aan de Oosterschelde en rond de Oosterschelde waarin havens wordt gevraagd hun leden of ligplaatshouders te wijzen op het onderzoek met een mail of vermelding in een nieuwsbrief
- Diverse posts op sociale media, door ons bureau, en partner organisaties
- Persberichten aan nieuwswebsites voor de watersporters, zowel professioneel als gericht op consumenten
- Actieve plaatsing onderzoek en link op watersportfora (zoals Zeilerforum)



Zeilerforum.nl: Enquete Provincie Zeeland (1/1)

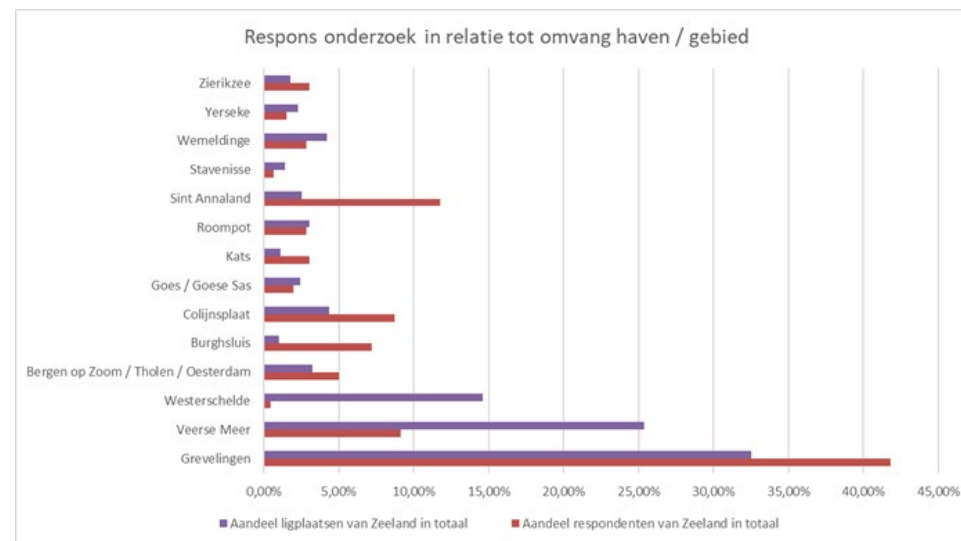


Respons en representativiteit

De online vragenlijst is beschikbaar geweest tussen 5 oktober en 9 november 2025. In die periode zijn er in totaal 603 respondenten geweest. Een unieke sleutel in het verwerkingsprogramma koppelt het (anonieme) IP adres aan een code waardoor formulieren vanuit hetzelfde IP adres zichtbaar worden. Wij hebben deze gecontroleerd en in 6 gevallen was de indruk dat een respondent meerdere keren had ingevuld. Deze zijn voor representativiteit verwijderd.

Enkele andere uitkomsten over de respondenten:

- 98% van de respondenten bezit een pleziervaartuig, 1% huurt en 1 % is 'anders'
- 38% van de respondenten heeft een ligplaats aan de Oosterschelde
- Lengtes van schepen variëren, 32% tot 10 meter, 37 % 10 tot 12 meter en 21% langer dan 14 meter
- Ca 10% heeft een kleinere doorvaarthoogte dan 10 meter. Dit zijn deels motorboten. Vanuit luchtfoto's en interviews schatten wij het percentage motorboten rond de Oosterschelde op minimaal 80%, in sommige havens zelfs meer dan 90%. Enkele havens kennen ook veel kleine visbootjes, zoals bijvoorbeeld Stavenisse.

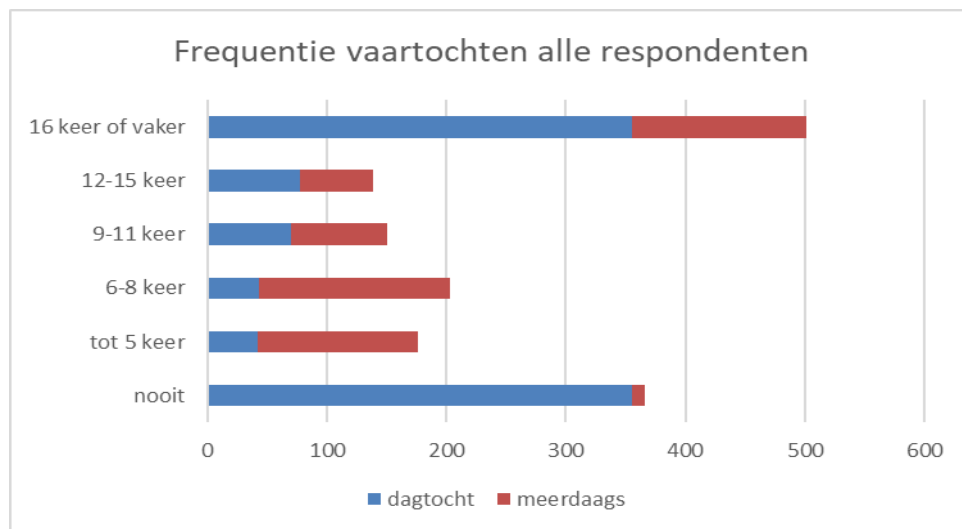


De respons op het onderzoek is in relatie gebracht tot het aantal vaste ligplaatsen van de betreffende haven:

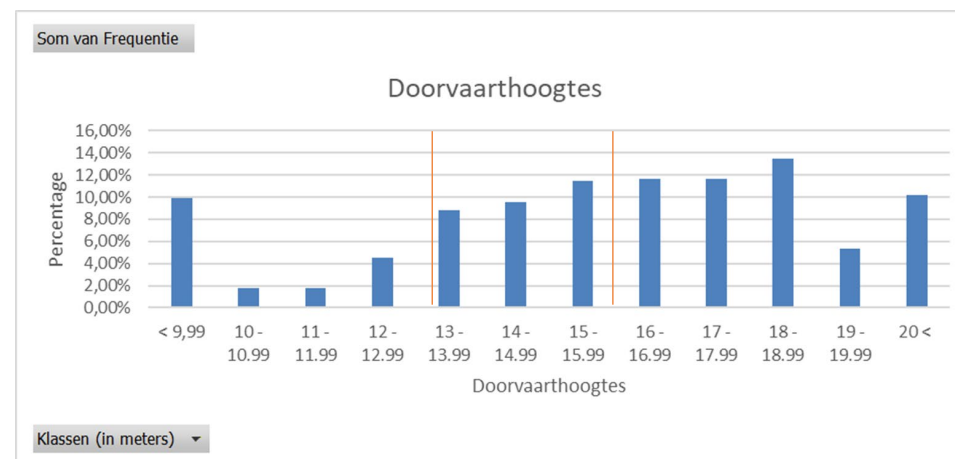
- De ligplaatshouders van de havens van Sint Annaland, Colijnsplaat en Burghsluis hebben de enquête relatief vaak ingevuld. Een actieve doorzending én een groot belang zullen hierbij meespelen
- Ook vanuit de Grevelingenhavens is er een groot aantal respondenten, redelijk representatief i.r.t. ligplaatsen
- Vanuit het Veerse Meer is er minder respons, wellicht ook minder belang bij de bedieningstijden

Met opsplitsing van enkele specifieke vragen geeft het totale aantal en de verdeling een representatief beeld.

Vaarfrequentie en doorvaarthoogtes

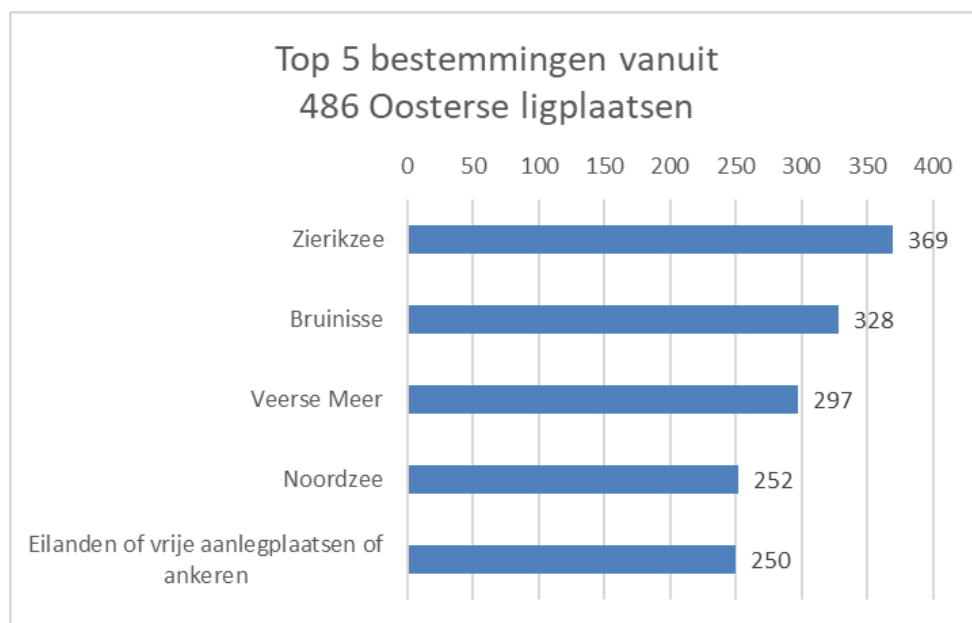


Bovenstaande grafiek maakt duidelijk dat de respondenten zeer frequente gebruikers van hun boot zijn. Dat geldt zowel voor dagtochten als voor meerdaagse tochten. De verschillen per vaargebied zijn niet heel groot, hoewel er op het Veerse Meer iets meer dagtochten worden ondernomen. De vaarfrequentie ligt fors boven wat doorgaans uit landelijke onderzoeken blijkt, waarbij het vaartuig tot 10 keer per jaar wordt gebruikt. De grotere zeilboten worden wellicht intensiever gebruikt, zeker door respondenten van dit onderzoek

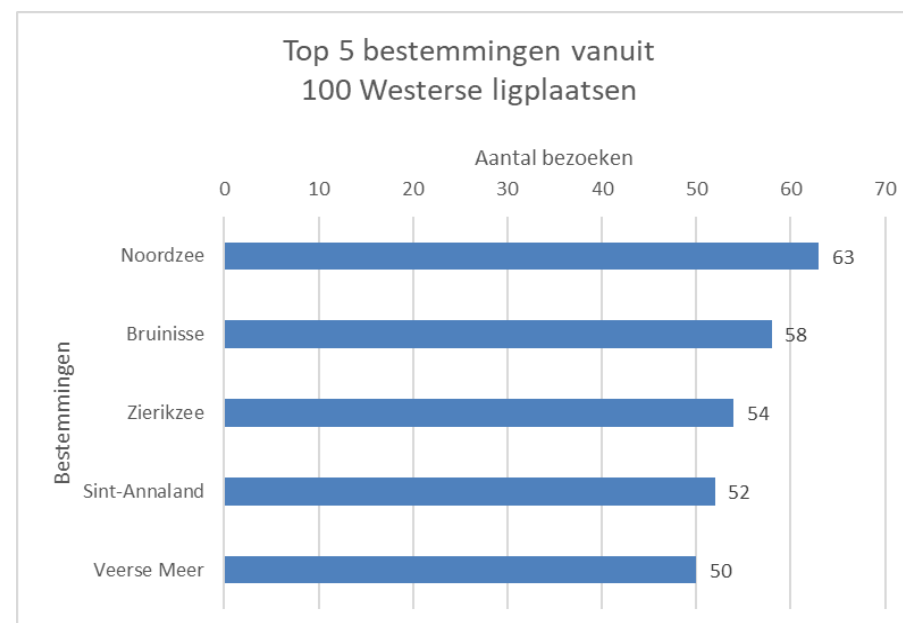


De doorvaarthoogte van de schepen is belangrijk in relatie tot de bediening van de Zeelandbrug. Bovenstaande grafiek laat zien welke hoogten de respondenten opgeven. De rode lijnen laten zien waar de doorvaarthoogte van de brug tussen beweegt. Conclusie is dat de openingstijden voor een belangrijk deel van de respondenten relevant zijn, brugopening voor hen is nodig. De respondenten geven in 56% van de gevallen aan de hoogte vanuit de scheepsdocumentatie te kennen en in 36% van de gevallen is er zelf gemeten.

Thuishavens en bestemmingen



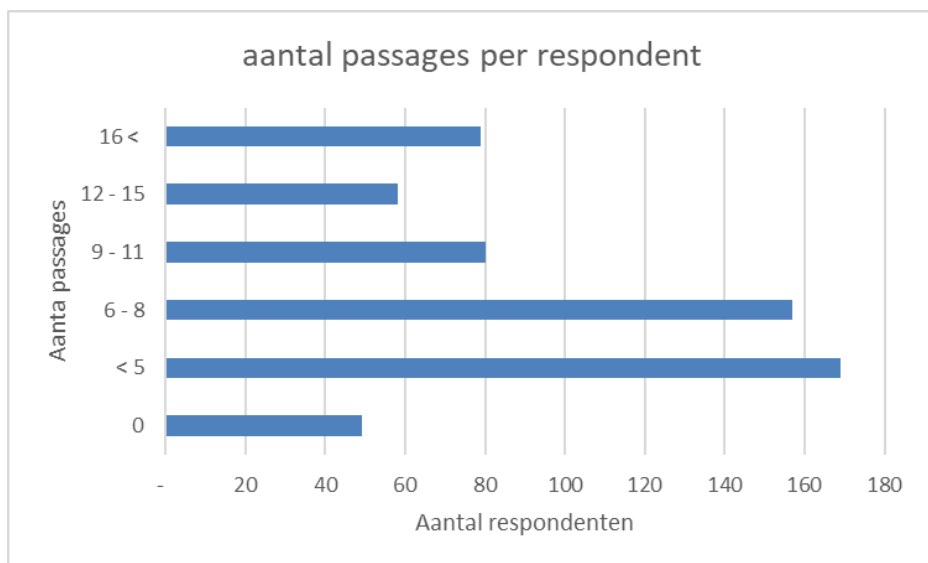
We hebben de vaste ligplaatsen ingedeeld op basis van de ligging ten opzichte van de Zeelandbrug. De meest populaire bestemmingen zijn zichtbaar gemaakt. Voor de ligplaatshouders aan de oostzijde van de brug is Zierikzee en de Noordzee via de Roompotsluis een belangrijke bestemming waarbij passage van de Zeelandbrug noodzakelijk is.



De respondenten met een vaste ligplaats in het westelijk deel van de Oosterschelde gaan vaak naar Bruinisse / Grevelingen, naar Sint Annaland en naar het Veerse Meer.

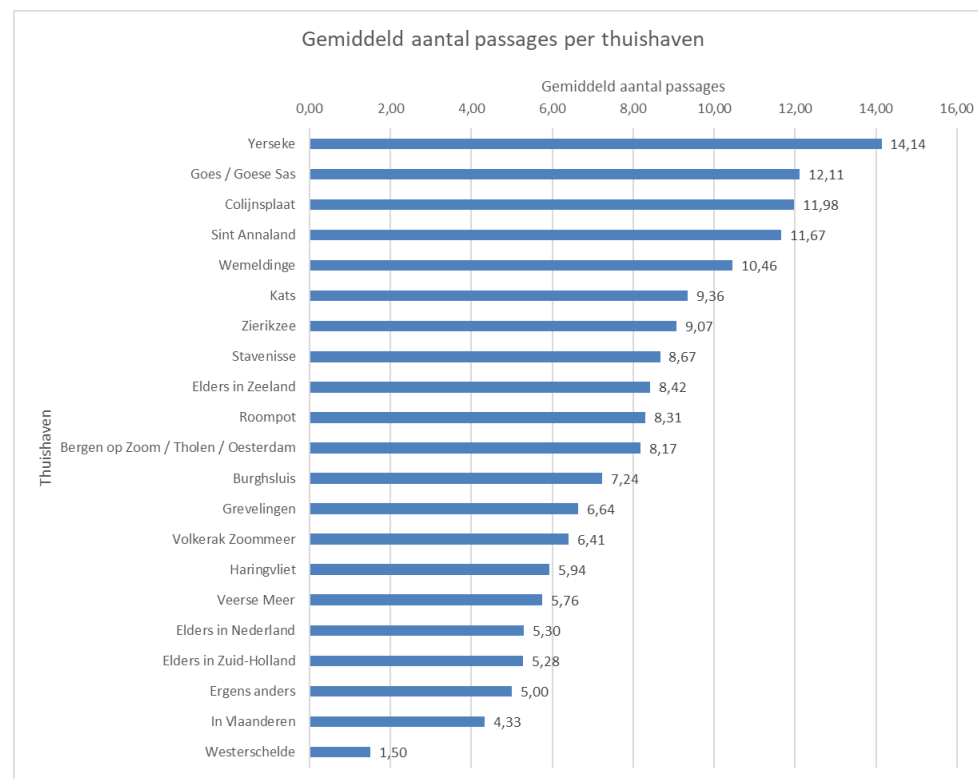
Een adequate bediening van de Zeelandbrug is relevant in de vaarpatronen en bestemmingen van ligplaatshouders.

Passages van de Zeelandbrug, respondenten



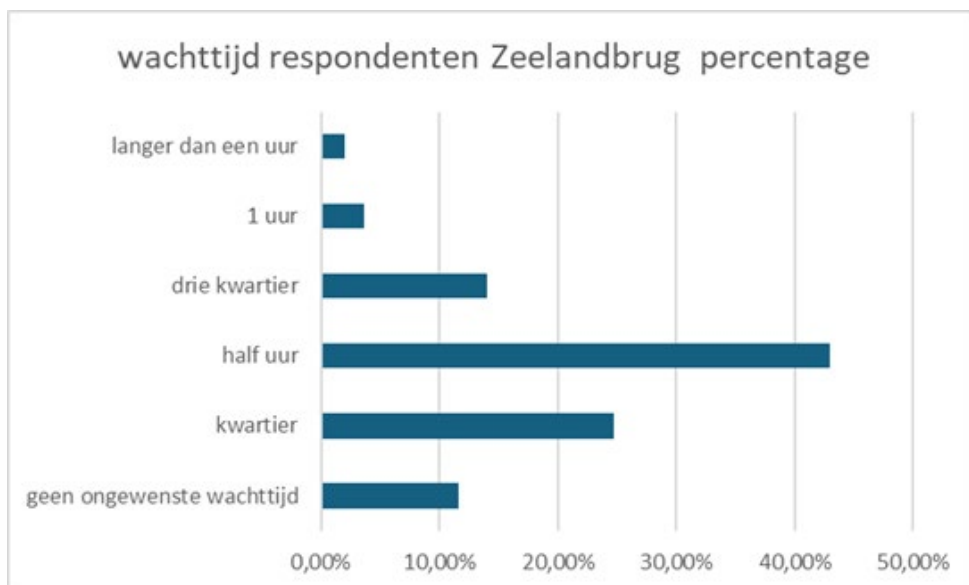
Gemiddeld wordt de Zeelandbrug 7,74 keer gepasseerd door de respondenten. Daarbij geeft 66% aan dat de Zeelandbrug voor hen geopend werd.

Samen zouden de respondenten in dit onderzoek dan goed zijn voor bijna 4600 passerende schepen, circa 1/3 van het totale aantal passages. Het zijn dus intensieve gebruikers of het aantal keren passage wordt wat overschat.



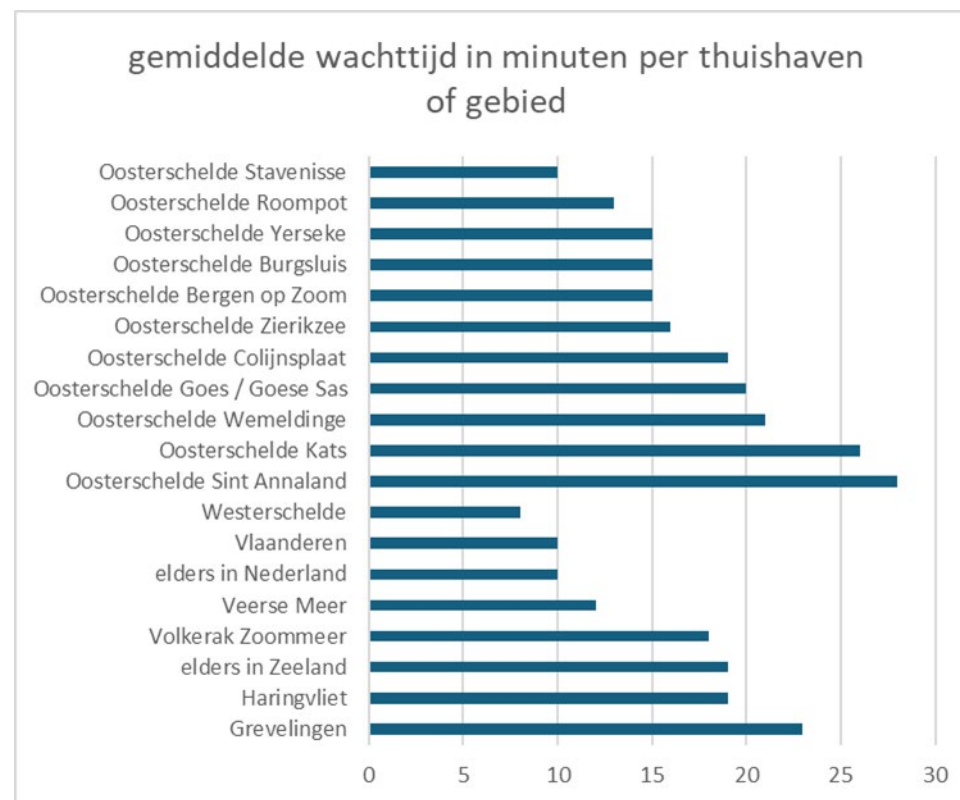
Het aantal passages gekoppeld aan het de thuishaven geeft een verwacht beeld. Vanuit havens dichtbij wordt vaker de brug gepasseerd. Yerseke en Stavenisse kennen veel passages maar relatief veel motorboten waarvoor draaien niet nodig is. De grafiek bevestigt het beeld dat brugbediening voor havens dichtbij relevant is.

Wachttijd respondenten



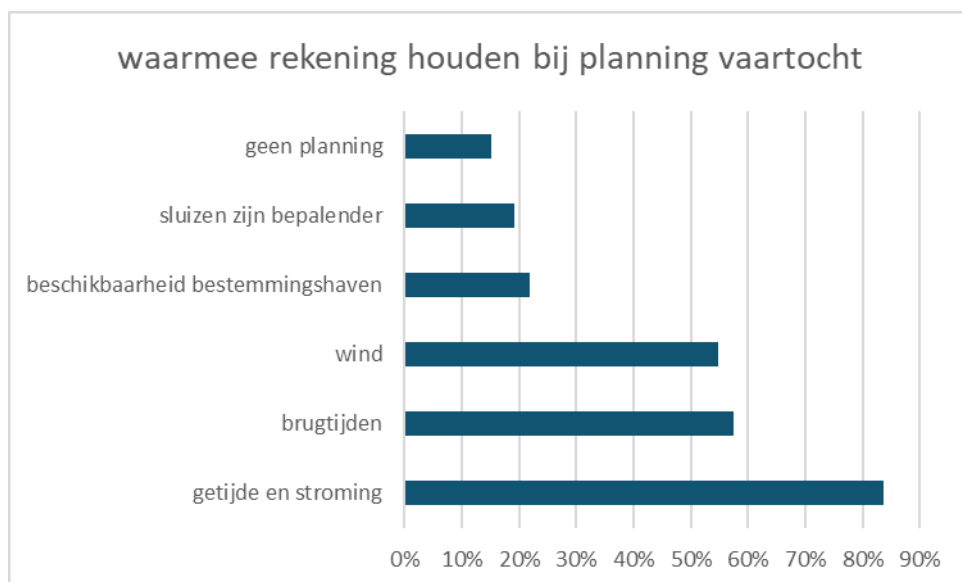
Een eerste inzicht in de wachttijd die respondenten opgeven maakt zichtbaar dat deze door ca 60% van de respondenten een half uur of langer bedraagt.

Dit is een langere gemiddelde wachttijd dan die uit de analyse van Haskoning in 2024 op basis van de AIS gegevens is voortgekomen. Daarbij werden schepen geregistreerd in een specifiek wachtgebied. Wellicht ervaren mensen een extra stuk varen of langzamer varen ook als 'wachten'.

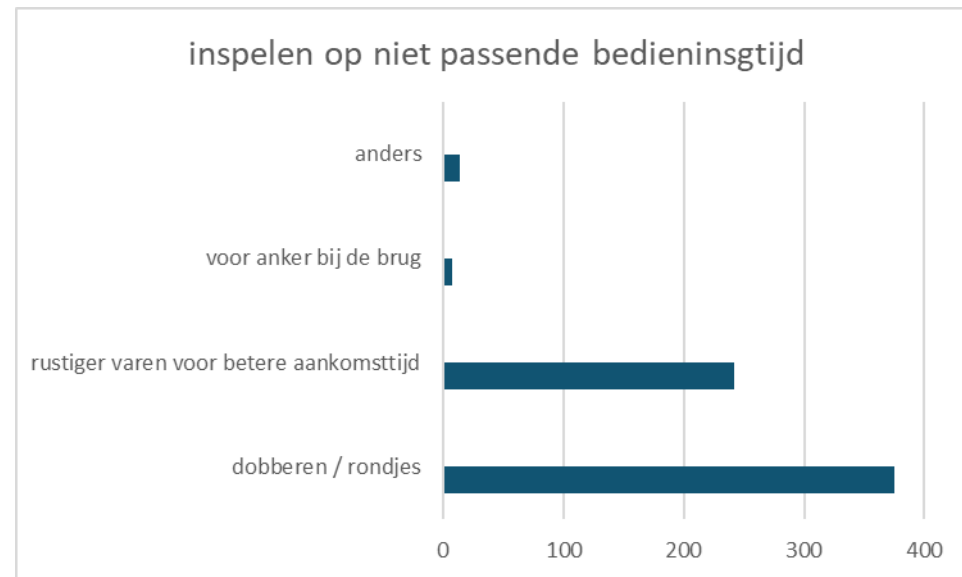


De ervaren wachttijd van respondenten blijkt wisselend per haven. De ligplaatshouders uit Sint Annaland, Kats, Wemeldinge, Goese Sas, Colijnsplaat en Zierikzee ervaren een langere wachttijd dan mensen van elders. Dit is opvallend, juist vanaf deze havens is het beter te plannen.

Invloed op de vaarplanning, aanpassing bij wachten



Bij de planning van een vaartocht is getijde en stroming, zeker op de Oosterschelde, een belangrijk gegeven. Daarna komen brugtijden en wind als bepalende factoren. De brugtijden zullen gezien het onderwerp wellicht wat hoger scoren dan gemiddeld, maar worden dus kennelijk wel in de planning als belangrijk onderdeel meegenomen.

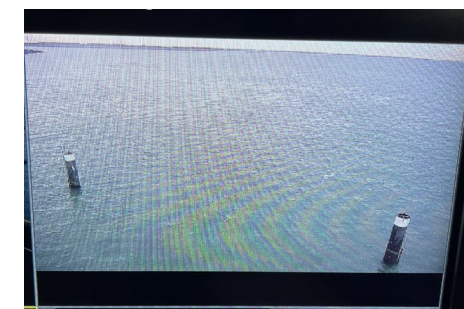
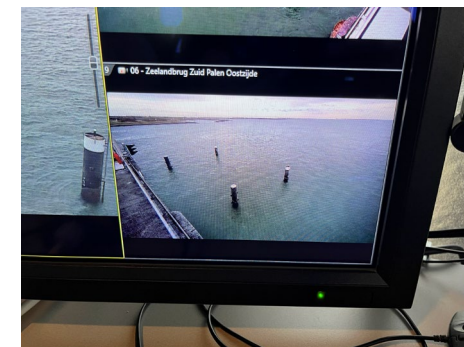
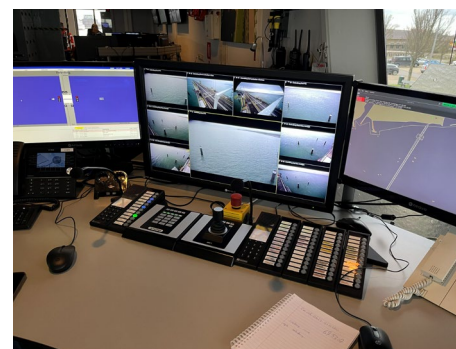


De respondenten werd gevraagd hoe zij inspelen op een draaitijd die niet exact uitkomt met de vaarplanning. Onderstaande beeld geeft aan welke antwoorden gegeven worden. Het beeldverhaal van de zomerpassage bevestigt dit beeld

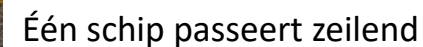
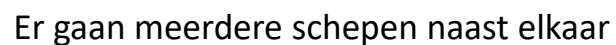
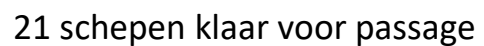
Bezoek en interview bediencentrale Vlissingen

Op 24 november 2025 is een bezoek gebracht aan de bediencentrale in Vlissingen, waar ook de Zeelandbrug op afstand wordt bediend. Een gesprek met brugbedieners heeft de volgende inzichten opgeleverd:

- De bediening verloopt eigenlijk altijd soepel en probleemloos. De wachtende en doorvarende watersporters houden afstand, weten goed wat ze doen en volgen instructies doorgaans goed op.
- De bediencentrale besluit op basis van de stroming welke zijde eerst doorvaart, communiceert dit via Marifoon enkele minuten vooraf en maakt het zichtbaar met de verlichting zodra de echte bediening begint.
- Doorgaans wachten mensen geduldig of zij al door kunnen als eerst de andere zijde kan doorvaren, dit verloopt redelijk goed, ook het wachten terwijl anderen door de brug komen in tegengestelde richting.
- Voor de Zeelandbrug geldt VHF kanaal 18. soms blijven mensen het reguliere kanaal 68 Wemeldinge uitluisteren.
- De bediencentrale speelt in op bijzondere situaties aan land (ambulance) en past dan ook de brugbediening aan.
- Er is eigenlijk nooit sprake van een te druk wachtveld waardoor niet alle schepen kunnen passeren.



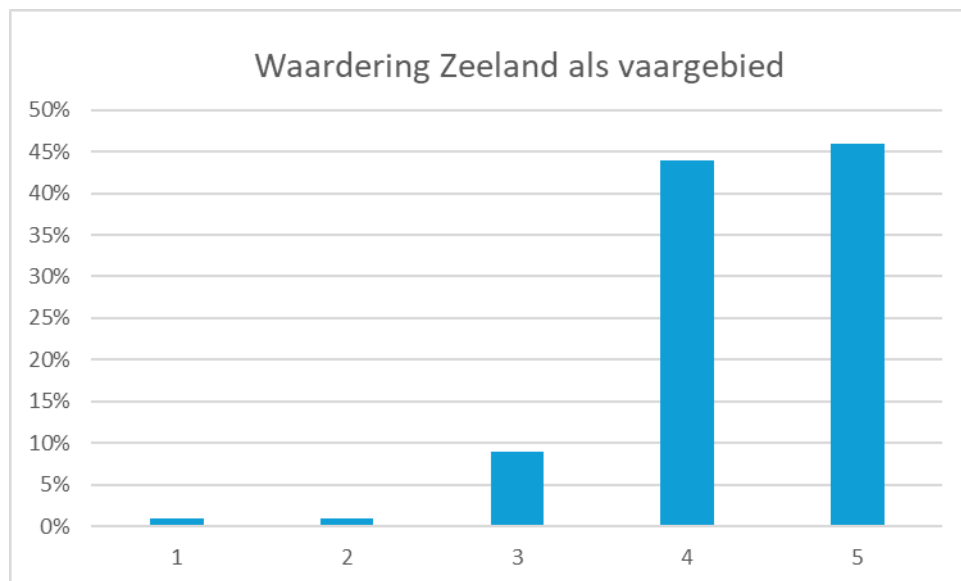
De cameraposities en kwaliteit laat zien dat brugwachters bij voldoende zicht een compleet beeld hebben van het eventuele 'wachtveld' van schepen. In beide richtingen kunnen zij tot de horizon kijken en daarmee alle mogelijk te passeren schepen in beeld krijgen. Het blauwe scherm met pijl laat stroomrichting stroomsnelheid zien. Stroom mee wordt als eerste doorgelaten



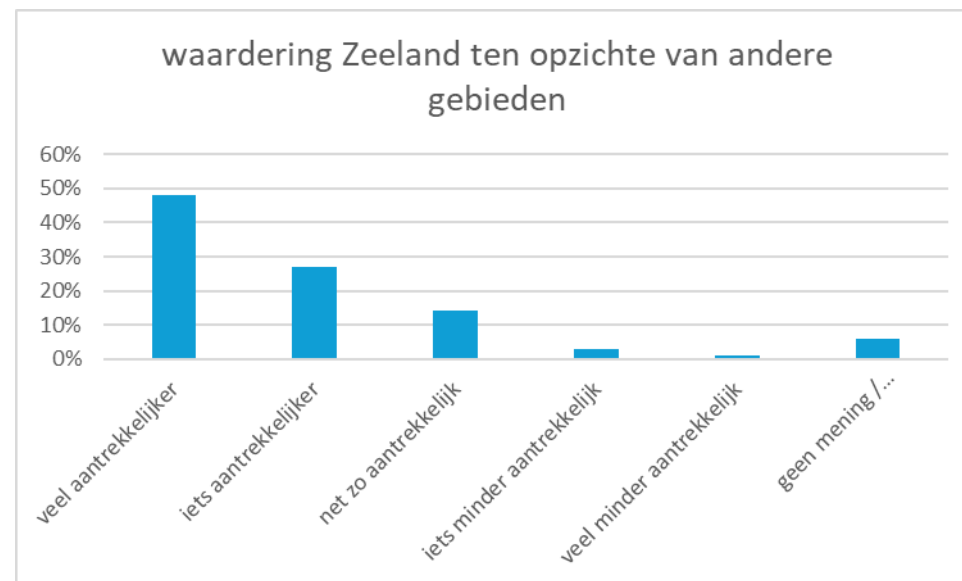
26



Waardering voor Zeeland als vaargebied

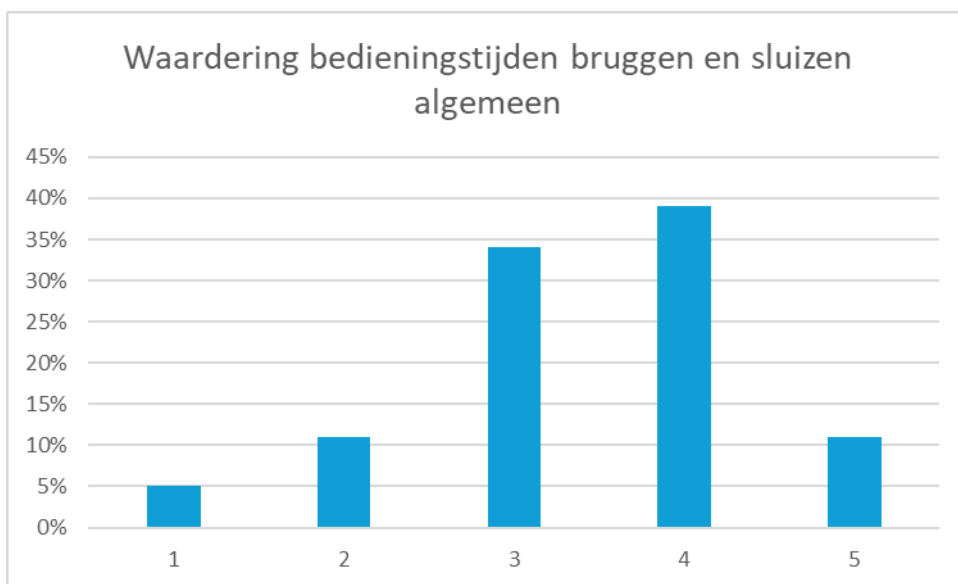


Zeeland wordt zeer gewaardeerd als vaargebied, met een gemiddelde waardering van 4,34 (op 5). Dit is ook in vergelijking met andere onderzoeken hoog. 85% van de respondenten is zeer tevreden of tevreden. De vraag werd gesteld met 'duimpjes' die respondenten aan konden klikken (1 tot en met 5).

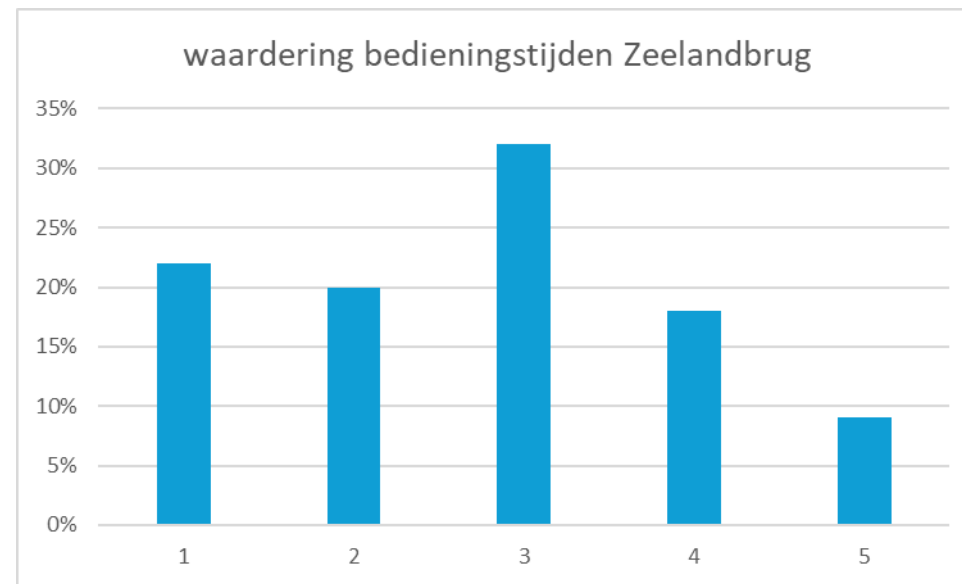


Bijna driekwart van de respondenten geven aan dat ze Zeeland (veel) aantrekkelijk vinden ten opzichte van andere gebieden. Daarmee is duidelijk dat de respondenten niet alleen in Zeeland varen, maar daarbij ook niet snel zullen overwegen een ander gebied te kiezen als vaaromgeving.

Waardering bedieningstijden (algemeen en Zeelandbrug)



Ook de bedieningstijden worden hoog gewaardeerd, met een gemiddelde waardering van 4,10 (op 5). Ook dit is hoog als we in aanmerking nemen dat bediening en sluizen / bruggen veelal leiden tot stress of onzekerheid aan boord en tot vertraging. Ondanks dat zijn de gebruikers zeer tevreden.



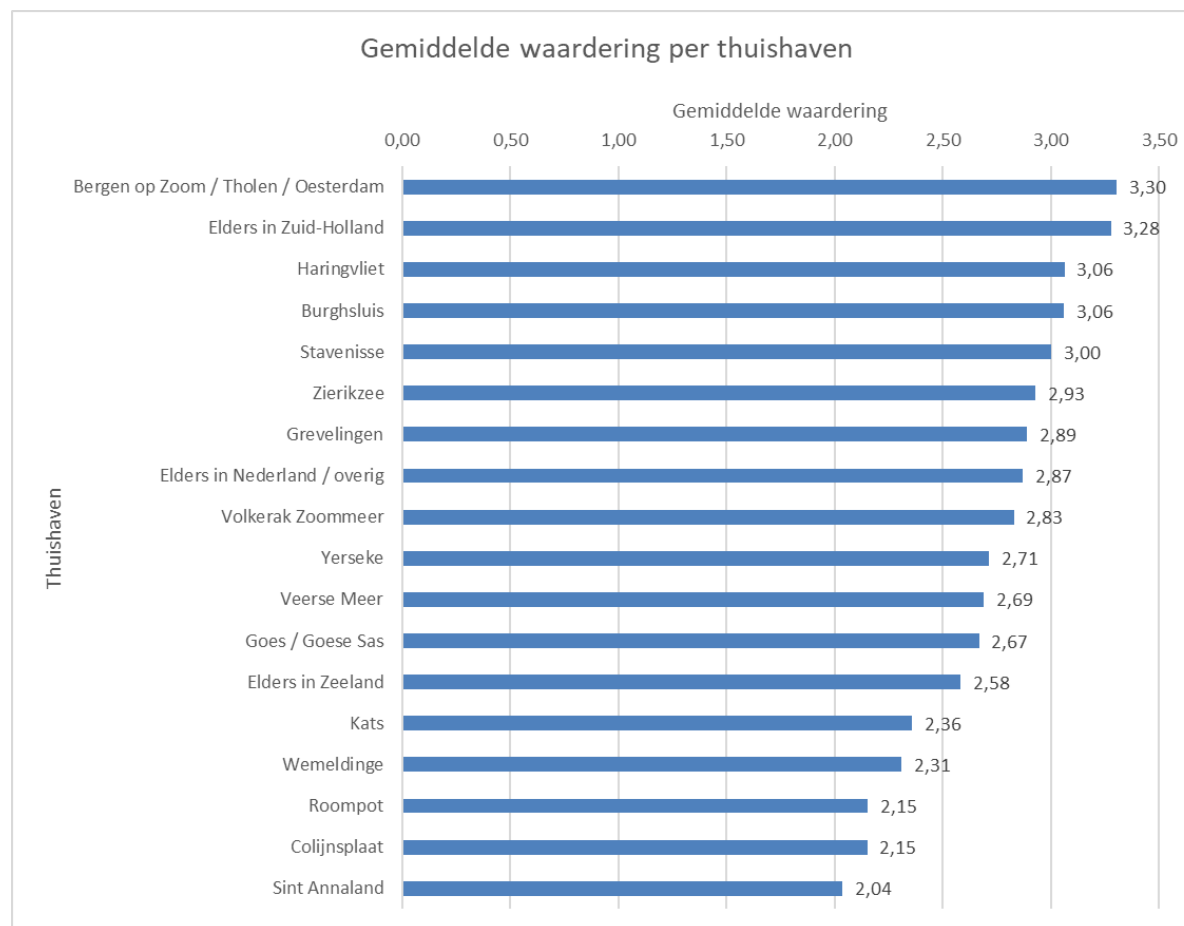
De gemiddelde waardering van de bedieningstijden is logischerwijs lager na de recente aanpassingen, met 2,43 (op 5). Dat betekent dat de (aangepaste) bedieningstijden van de Zeelandbrug mogelijk een drukkend effect hebben op de totale ervaring als Zeeland als vaargebied. Het imago van het vaargebied is zeer goed, van de bedieningstijden in het algemeen ook. Het exacte effect op de totale waardering is niet meetbaar, maar wordt gezien het algemene imago niet hoog ingeschat.

Waardering Zeelandbrug in relatie tot de thuishaven

De waardering voor de bedieningstijden van de Zeelandbrug is een stuk lager dan de waardering voor Zeeland en bedieningstijden in het algemeen.

Door de waardering te koppelen aan de thuishaven ontstaat het volgende beeld:

- De waardering is het laagste bij de havens in de directe omgeving van de brug, hoewel Zierikzee en Burghsluis gemiddeld een hogere waardering geven.
- Waardering van ligplaatshouders verder weg of in andere vaargebieden is doorgaans beter.
- De gemiddelden ontlopen elkaar niet heel veel, hoewel ligplaatshouders van de Grevelingen of het Veerse Meer minder hinder zouden kunnen hebben van aangepaste bedieningstijden.



Bediening andere bruggen en problemen

Uit het onderzoek blijkt dat er veel watersporters hebben deelgenomen die hun boot intensief gebruiken en ook andere vaargebieden bezoeken. De doorvaarthoogte van meerdere respondenten maakt soms bediening van andere bruggen ook noodzakelijk. Enkele uitkomsten zijn:

- De Haringvlietbrug wordt voor 37,5% van de respondenten bediend.
- De brug bij de Krammersluizen wordt voor 28% bediend.
- De brug bij de Volkeraksluizen wordt voor 24% van de respondenten bediend.

Overigens zijn de percentage voor de laatste twee bruggen / sluizen bijzonder hoog, in relatie tot de doorvaarthoogte van de brug. Mogelijk is deze vraag soms verkeerd geïnterpreteerd. Dat wordt bevestigd als we kijken naar de ontwikkeling van het aantal schepen waarvoor de Volkerakbrug en Krammerbrug gedraaid moet worden. Het zijn beperkte aantallen (minder dan 1000 per jaar) met beperkte veranderingen per jaar.

Respondenten werd gevraagd naar mogelijke problemen bij bediening van bruggen en sluizen. Bij de Zeelandbrug heeft 46% van de respondenten een probleem ervaren in de laatste drie jaren. Het ligt voor de hand dat dit percentage relatief hoog is, gezien de aard van dit onderzoek.

Het percentage is bijna net zo hoog als ervaren problemen bij de Haringvlietbrug, terwijl deze meerdere malen gestremd is en erg onzeker in zijn functioneren was. Ook bij de Staande Mastroute wordt door 38% van de respondenten een probleem ervaren in de laatste jaren.

Reacties op bedieningsregime & per deelgebied

In het onderzoek is een open vraag opgenomen over de Zeelandbrug. De antwoorden zijn verwerkt. We hebben deze gesorteerd naar aard van de opmerking:

Aard van de opmerking	aantal
Openingsfrequentie	188
Veiligheid	26
Informatie en communicatie	42
Planning en vaarplezier	51
Technische verbeteringen	40
Brugbeheer en service	12

De meest genoemde knelpunten rond de Zeelandbrug gaan over de openingsfrequentie. Watersporters ervaren de huidige bediening als te weinig, onvoorspelbaar en onvoldoende afgestemd op vaarverkeer, vooral bij drukte of slecht weer. Dit leidt tot lange wachttijden, onveilige situaties en frustratie. Respondenten pleiten voor vaker openen (bijvoorbeeld weer 2x per uur) of ruimere openingstijden.

Gevraagd om verbeteringen komen de volgende opmerkingen meerdere malen voor:

- Betere informatievoorzieningen over openingstijden
- Actuele updates als er iets afwijkt, via meerdere kanalen
- Transparantie bij vertragingen
- Verbeteren van doorvaartmarkering en verlichting (o.a. betere lampconfiguratie, duidelijkere signalering)
- Optimaliseren van de doorvaartbreedte en het geleiden van vaartuigen voor een vlottere passage
- Consistente, klantvriendelijke bediening met minder uitzonderingen/spitsstops

De genoemde verbeteringen worden soms meerdere malen genoemd, maar niet echt vaak. De wens voor frequentere bediening is de belangrijkste uitkomst van de open vragen.

Samenvatting open vraag Zeelandbrug per gebied

Oosterschelde (veruit meeste reacties)

- Grootste frustratie: lage openingsfrequentie → langere wachttijden, drukte en rommelige situaties bij de brug.
- Doorvaarthoogte als knelpunt: veel schepen passen nét niet, wat afhankelijkheid van brugopeningen vergroot.
- Communicatie wordt vaak als onvoldoende gezien (marifoon, voorspelbaarheid).
- Wens: terug naar 2× per uur bediening in het seizoen.

Grevelingen

- Veel opmerkingen over lange wachttijden en de wens voor frequenter openen.
- Ook koppeling met drukte onderweg (bijv. vanuit Krammer/Volkerak).

Veerse Meer

- Vooral zorgen over veiligheid bij drukte en wind tijdens wachttijden.
- Specifieke opmerkingen over ontbrekende of onduidelijke markering van doorvaarthoogte.
- Minder afhankelijkheid bij kleine boten, maar wel hinder voor grotere schepen.

Haringvliet / Volkerak-Zoommeer

- Sterke nadruk op terugkeer naar oude bedieningstijden (halfuur-opening).
- Kritiek op onbetrouwbare of inconsistente vaarinformatie.

Westerschelde

- Minder opmerkingen, maar duidelijke boodschap: brug wordt gezien als structurele hinder; omvaarroutes worden soms bewust gekozen.

Elders in Zeeland / Nederland

- Wisselende ervaringen, vaak vergelijkbaar met Oosterschelde: behoefte aan duidelijkheid, marifoonbereik, en veiligheid bij slecht weer.
- Suggesties voor aanlegboeien en betere wachtruimte.



Samenvatting open vragen algemeen

Respondenten waarderen over het algemeen dat er onderzoek wordt gedaan en dat hun mening als watersporter serieus wordt genomen. Veel opmerkingen gaan over het belang van goede bereikbaarheid en doorvaart in Zeeland. Daarbij worden vooral sluizen (zoals Krammer- en Volkeraksluizen) en bruggen genoemd als knelpunten vanwege wachttijden, beperkte bediening en onvoorspelbaarheid. Een veelgehoorde oproep is om de bedieningstijden te verruimen, beter op elkaar af te stemmen en duidelijker te communiceren over vertragingen, storingen en prioriteit voor beroepsvaart.

Respondenten benadrukken ook het belang van veiligheid, vooral bij drukte, harde wind en getij. Sommigen pleiten voor betere voorzieningen, zoals wachtplaatsen, boeien en duidelijke markeringen. Daarnaast wordt regelmatig genoemd dat de vaarinformatie van Rijkswaterstaat soms onvolledig, niet actueel of inconsistent is, wat planning lastig maakt.

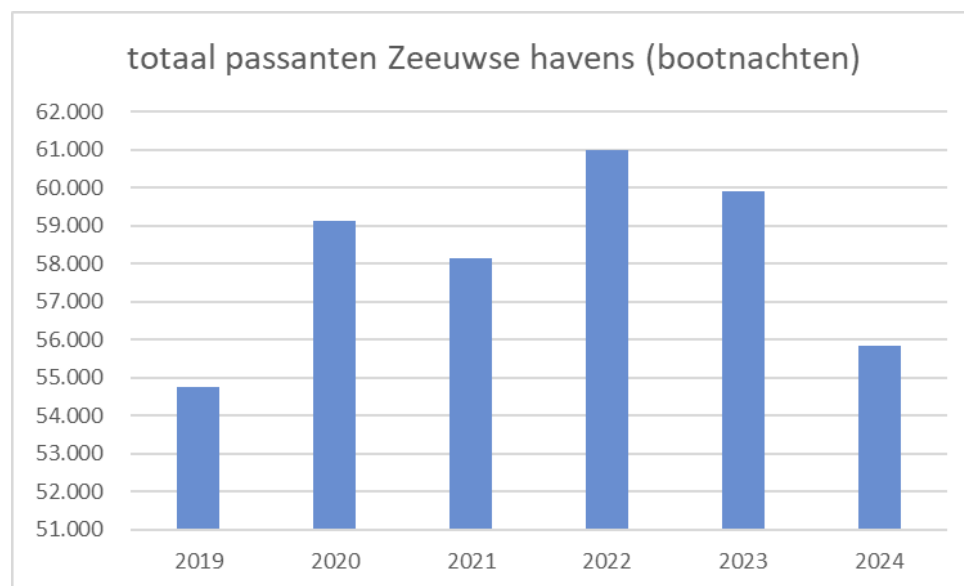
Een andere terugkerende boodschap is het belang van toegankelijkheid van watersport in Zeeland: zowel voor recreanten uit de regio als voor bezoekers van buiten. Er is waardering voor de mooie omgeving, maar zorgen over toenemende drukte, beperkte ruimte en het effect van minder bediening op lokale havens en toerisme. Tot slot geven enkelen aan dat bepaalde vragen in het onderzoek niet voor iedereen toepasbaar waren of dat men graag verder zou worden betrokken bij vervolgonderzoek.

Hoewel er wensen worden geuit om het voor de watersport nóg beter te maken, zijn er ook meerdere respondenten die het zo prima vinden, aangeven dat aanpassen aan de bedieningstijden eenvoudig is, aangeven dat wind en getijde veel meer invloed heeft op de planning of soms zelfs de koppeling leggen tussen de gratis doorvaart en de bediening. De waardering voor het prachtige Zeeuwse water is (en blijft) groot.



Passantenovernachtingen

Naast de analyse van brugcijfers en de online enquête over beleving is bekeken in hoeverre de brugbediening mogelijke invloed heeft op de passantenovernachtingen van watersporters in Zeeland. De gegevens van de (water)toeristenbelasting voor passanten nachten zijn verwerkt in onderstaande grafiek. Deze laat zien dat er, mede in relatie tot corona en het effect daarna, sprake is van een stijging tot 2022, en daarna weer een daling.



Dit patroon komt overeen met de verwachtingen en beleving vanuit de watersportsector. Gegevens van 2025 ontbreken vooralsnog. Een daling van passages van de Zeelandbrug tussen 2023 en 2024 sluit aan op de passantenachten van boten in alle Zeeuwse havens. Er zijn wellicht andere oorzaken voor de daling 2023-2024 (weer, trends etc.)

Voor 2025 ontbreken vooralsnog de cijfers vanuit de toeristenbelasting. Als indicator hebben wij contact gezocht met de eigenaar van de software I-Marina, dat boekingen en aankomsten verwerkt van 11 Zeeuwse jachthavens (waaronder enkele zeer relevante havens). Dit geeft het volgende indicatieve beeld:

- Er is in de Zeeuwse havens tussen 2023 en 2025 sprake van een lichte stijging in het aantal aankomsten (+ 3,5%) en een kleine daling van het aantal overnachtingen. Mensen komen dus wel maar blijven gemiddeld korter
- Er is eerder een verschil tussen de noordelijke en de zuidelijke oevers van de Oosterschelde, dan dat er een relatie is tussen oost en west. Dit kan niet veroorzaakt worden door aangepaste bedieningstijden
- Zeeland loopt redelijk in de pas met het landelijke passantenbeeld, voor zover op dit moment bekend

Interviews stakeholders en uitkomsten

Met de belangrijkste basisresultaten van brugbediening en online onderzoek als basis zijn interviews en telefonische gesprekken gevoerd met de volgende havens en organisaties:

- Regiomanagement Hiswa-Recron
- Regioteam Watersportverbond
- WSV Zierikzee
- Gemeentehaven Zierikzee
- Jachthaven Kats
- Jachthaven Wemeldinge
- Delta Marina Kortgene (perspectief Veerse Meer)
- Jachthaven Bruinisse (perspectief Grevelingen)
- Jachthaven Willemstad (perspectief Staande Mastroute)
- Enjoy Sailing Sint Annaland (perspectief verhuur)

In het algemeen is er een positieve houding over het initiatief van de provincie om vanuit het perspectief van de waterrecreatie de beleving van gebruikers en bedrijven te bekijken. Daarbij geven de gepresenteerde tussenresultaten enkele opvallende zaken weer, die deels ook bevestigd worden in de gesprekken. In het algemeen is er begrip voor de afweging die de provincie moet maken.

~~De~~ belangrijkste conclusies in het kort

- Het onderwerp bedieningstijden Zeelandbrug leeft bij de havens en ligplaatshouders maar beperkt en speelt met name wel onder de vaste ligplaatshouders rond de brug, die hun vaargebied verkleind zien.
- Voor havens aan het Veerse Meer, de Grevelingen of de Staande Mastroute is het aangepaste regime geen issue. Zij horen er ligplaatshouders en passanten niet over. Ook voor huurders geldt dat het geen issue is, zij passen eventueel hun route of planning aan ‘en varen voor het plezier’
- Er zijn geen verschillen waarneembaar in het aantal passantenovernachtingen in de havens aan de west – en oostzijde van de Zeelandbrug waarbij de bedieningstijden mede bepalend zijn geweest. Als er sprake is van lichte daling is deze sectorbreed en trendmatig.
- De bedieningstijden vragen met name om aanpassing en beperken de flexibiliteit wat. Het is eerder ‘jammer’ dan een echt struikelblok.
- De ‘toon’ vanuit de sector is een stuk genuanceerder dan de toon van ligplaatshouders in de open vragen van het online onderzoek, die soms erg veeleisend lijkt.



Beheer en stremming van kunstwerken

Dit onderzoek is gericht op de beleving van Zeeland als watersportbestemming, specifiek inzoomend op de bedieningstijden van de Zeelandbrug. Uit de enquête blijkt dat er onder watersporters een gevoel leeft dat het een achteruitgang is. Dat heeft invloed op de beleving van Zeeland als watersportbestemming.

Tegelijkertijd blijkt uit zowel de analyse van brugpassages en passanten aantallen als uit de interviews dat het feitelijk gedrag niet anders is geworden. Het is vervelend, maar geen gamechanger voor de Zeeuwse watersport.

Uit de interviews blijkt dat de aanpassing van bedieningstijden in breder perspectief geplaatst moet worden. Algemeen gevoel is dat de watersportsector en haar belangen onvoldoende meegewogen worden bij besluiten over bruggen en sluizen. Dat gaat dan niet specifiek over de Zeelandbrug, maar nog veel meer over de stremmingen bij bruggen in de afgelopen jaren, de problemen met de Haringvlietbrug, de stremming van de Staande Mastroute en de aanstaande werken bij de Algerabrug en Capelle aan den IJssel. Het gevoel van stapeling van problemen vormt de bron van ontevredenheid.

In dat kader is ook de stremming van de Zeelandbrug vanaf september 2026 een belangrijke vrees van de sector. Hierdoor worden ligplaatshouders aan de westzijde van de brug sterk beperkt in hun vaargebied, zijn routes via de Oosterschelde naar de Noordzee gestremd en wordt het vaargebied tijdelijk aanzienlijk verkleind. De combinatie van het gekozen seizoen (nog steeds vaarseizoen) en de totale stremming, ook voor watersport, maakt het lastig.

De sector vreest duidelijk voor de jaren die komen, waarbij op zeer veel plaatsen onderhoud aan kunstwerken nodig is. Zij wil daarbij als volwaardig belang meegewogen worden en heeft nu niet het gevoel dat dit volwaardig gebeurt.

Vanuit de resultaten van dit onderzoek kunnen we deze zorg slechts agenderen. De negatieve beoordeling van de bedieningstijden wordt wellicht deels veroorzaakt door een algemene ontevredenheid van de sector over weging van haar belang, gecombineerd met een invalshoek die doorvaart van de watersport als primair en noodzakelijk ziet en de belangen van bijvoorbeeld weggebruikers wellicht wat onderschatten.



Conclusies onderzoek (1)

De watersport is in Zeeland goed voor ruim 11.000 vaste ligplaatsen en tussen de 55.000 en 60.000 passantenovernachtingen, hetgeen zorgt voor bestedingen en economische impact, zowel vanuit recreatieve bestedingen als door service, stalling, onderhoud en verbeteringen aan de schepen. Bovendien is de sector mede beeldbepalend voor het karakter van Zeeland als bestemming voor dag- en verblijfsrecreatie.

De groei van de sector staat onder druk. Een veroudering van de vloot, vergrijzing van de schippers en verschuiving naar motorbootvaart zorgt in de toekomst voor een verwachte geleidelijke krimp van de sector. In deze markt voldoende aandeel houden vraagt om een aantrekkelijk vaarproduct.

Uit het onderzoek voor Zeeland blijkt dat het imago van Zeeland als watersportgebied uitstekend is, inclusief de algemene beoordeling van de bedieningstijden van kunstwerken als sluizen en bruggen.

Het online onderzoek onder watersporters heeft met circa 600 respondenten laten zien dat het onderwerp leeft. De representativiteit lijkt goed in verhouding tot de ligplaatsen.

Uit het onderzoek blijkt dat de bediening van de Zeelandbrug belangrijk is voor een groot aantal vaartuigen. De bestemmingen die schepen bezoeken en de doorvaarthoogte die zij hebben vragen om een adequate bediening. De brugtijden hebben invloed op het vaarplan, maar wind en getijde / stroming zijn nog belangrijker. De respondenten in dit onderzoek varen veel en passeren de brug ook vaak. Daarmee zijn zij duidelijk de heavy users.

In 2024 was er sprake van een lichte krimp van het aantal passages van de Zeelandbrug. In 2025 groeit het aantal weer, zelfs in vergelijking met andere kunstwerken en routes. Uit de analyse van de bedieningscijfers blijkt dat er meer schepen per bediening passeren, maar dat dit nauwelijks leidt tot echt drukkere passages. Er wordt minder vaak voor één of twee schepen gedraaid, maar net zo vaak voor groepjes vanaf 6 schepen. Veiligheid door drukte voor de brug is daarmee geen issue. Beelden vanaf de Zeelandbrug en ervaringen van de brugwachters op de bediencentrale bevestigen dat ook. Ook de bedieningstijd per draaibeurt is niet gestegen, ondanks de grotere aantallen schepen die per keer passeren.

Conclusies onderzoek (2)

Uit het onderzoek blijkt ook dat beleving soms afwijkt van wat de cijfers zeggen. Respondenten geven aan langere wachttijden te ervaren dan we kunnen meten. Daarbij valt op dat respondenten van dichtbij gelegen havens de langste wachttijd ervaren. Voor hen is de vaker voorkomende wachttijd wellicht een ergernis waar ze een punt van willen maken. Mensen geven bovendien aan meerdere mogelijkheden te hebben om het vaarplan aan te passen en te richten op de eerstvolgende opening.

De kennelijke ergernis bij respondenten vertaalt zich ook in een slechtere waardering van de bedieningstijden van de Zeelandbrug, hetgeen enigszins drukkend zou kunnen werken op het algemene imago. De negatieve reacties zijn sterker voor ligplaatshouders van dichtbij, vanuit andere vaargebieden zijn er minder negatieve ervaringen. Daarmee valt het negatieve effect op watersport in Zeeland mee.

Gevraagd naar het algemene beeld geven respondenten aan liever (of nog iets sterker dan dat) terug te gaan naar een frequentere bediening. Vanuit de interviews blijkt dat dit ook komt door stapeling van problemen en zorgen rond bruggen en sluizen, waardoor de watersport wat belemmerd wordt.

Uit de analyse van cijfers en uit de interviews blijkt dat de aanpassing van de bedieningstijden geen invloed heeft op passantennachten en vaarbestemmingen. Indien er al sprake is van ander vaargedrag is dit niet significant in het oost-west gerelateerde vaarverkeer en bovendien sectorbreed en trendmatig. Daardoor is er ook geen directe economische schade (te berekenen).

De aanpassingen hebben misschien wel wat effect op perceptie van Zeeland als watersportgebied, hoewel ligplaatshouders zeer positief zijn over het gebied en passanten hun gedrag niet aanpassen. Voor ligplaatshouders dicht bij de brug is er bij dagtochten mogelijk sprake van een kleiner vaargebied (zo wordt het ervaren), passagecijfers bevestigen.

De bedieningstijden vragen om aanpassing en gewenning. Na één jaar lijkt dit in het gedrag al zichtbaar, hoewel de enquête anders suggereert. Van extra onveilige situaties is geen sprake, het is niet vaker 'druk' per passage en ook in die situatie verloopt alles zeer overzichtelijk. Langer wachten is vooral oncomfortabel of vervelend, maar leidt in de praktijk niet tot gevaar, ander gedrag, economische schade of imagoschade. Goed overleg tussen sector en beheerders zal nodig blijven voor over en weer begrip voor elkaars positie en belangen.



Aanbevelingen

Het onderzoek brengt de gevolgen en ervaringen met nieuwe brugbedieningstijden in beeld. Het is geen onderdeel van de opdracht om advies te geven over het nut van aanpassingen aan de bedieningstijden.

Vanuit het onderzoek en de gesprekken komen wel enkele aanbevelingen:

- Communicatie over de bedieningstijden is essentieel. Dat geldt ook voor stremmingen, aanpassingen vanwege wind, ambulances etc. Hiervoor zijn de geijkte scheepvaartkanalen belangrijk, maar ook havens kunnen een goede rol spelen.
- Het VHF kanaal 18 kan ook benut worden om tijden, richting en bijzonderheden door te geven. Wijs schippers op dit kanaal (in plaats van kanaal 68 Wemeldinge).
- De Zeelandbrug hoeft niet voor iedereen geopend te worden. Communicatie over de actuele doorvaarthoogte is van grote meerwaarde. Een op grote afstand afleesbaar dynamisch bord met de hoogte is gewenst. Dit geldt voor de vaste onderdoorgang nabij het beweegbaar deel van de brug én voor de doorgang tussen Kats en Colijnsplaat. Mogelijk is aanvullend kennis over de eigen masthoogte te verbeteren, voor nog minder passages met opening.

- In het algemeen geldt dat de watersportsector vraagt om goede communicatie én goede belangenafweging bij aanpassing of stremming van kunstwerken. Daarvoor is goed overleg met de sector gewenst. De ondernemers en vertegenwoordigers zijn soms genuanceerder dan de ligplaatshouders en gebruikers. Goede communicatie van de havens en organisaties naar de gebruikers is dan ook essentieel, niet alleen over de aanpassingen maar ook over de reden en achterliggende belangen.
- Er zijn in het onderzoek van Haskoning en in de enquête meerdere mogelijke maatregelen gesuggereerd ter verbetering van de veiligheid van wachtende schepen. Wij ontraden deze maatregelen op basis van dit onderzoek:
 - Veiligheid blijkt geen issue in het onderzoek.
 - Een wachthaven bij De Val is door de ligging (vaak lagerwal) en toegang ongewenst bij zwaar weer.
 - Wachtsteigers bij de brug doorbreken het rustige en sterk verspreide patroon van wachtende schepen en dragen daarmee niet bij aan de veiligheid. Dat geldt ook voor ankerboeien.
 - 'regels' om het varende verkeer in tegengestelde richting te begeleiden lijken niet nodig en nuttig. De ruimte en de verschillende vaarrichtingen na passeren van de brug maken het bovendien ongewenst.



bijlagen

Online enquête (desktop)

WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND

Welkom bij dit onderzoek!

We zijn benieuwd naar uw ervaringen als watersporter in Zeeland, en in het bijzonder naar uw ervaringen met de Zeelandbrug. Uw antwoorden helpen ons beter te begrijpen hoe de brug en de bediening daarvan worden beleefd, en hoe dit zich verhoudt tot varen in Zeeland en daarbuiten.

Alle antwoorden worden volledig anoniem verwerkt en uitsluitend gebruikt voor dit onderzoek. Uw gegevens zijn dus niet naar u persoonlijk te herleiden.

Alvast hartelijk dank voor uw deelname!

Description (optional)

Start druk op Enter

© Duurt X minuten



WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND

4 → Waar aan de Oosterschelde hebt u uw vaste ligplaats of vertrekplaats?*

Description (optional)

- ☐ Roompot
- ☐ Colijnsplaat
- ☐ Kats
- ☐ Goes / Goese Sas
- ☐ Wemeldinge
- ☐ Yerseke
- ☐ Bergen op Zoom / Tholen / Oesterdam
- ☐ Stavenisse
- ☐ Sint-Annaland
- ☐ Zierikzee
- ☐ Burghsluis
- ☐ Overige

Add choice



WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND

14 → Welke bestemmingen in Zeeland vaart u regelmatig aan? *

Description (optional)

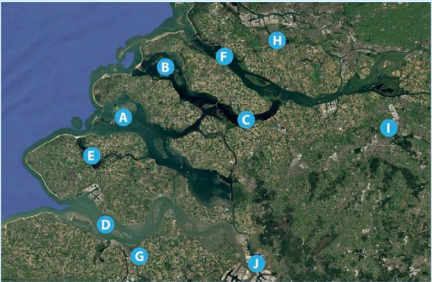
- ☐ Noordzee via Roompotsluis
- ☐ Zierikzee
- ☐ Roompot Marina
- ☐ Burghsluis
- ☐ Colijnsplaat
- ☐ Wemeldinge
- ☐ Yerseke
- ☐ Goes
- ☐ Veerse Meer
- ☐ Bergen op Zoom / Tholen stad
- ☐ Sint-Annaland
- ☐ Stavenisse
- ☐ Bruinisse / Grevelingen
- ☐ Krammersluizen richting Brabant
- ☐ Haringvliet via Volkeraksluizen
- ☐ Overige

Add choice



Online enquête (mobiel)

WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND



3* Aan welk grote water hebt u een vaste ligplaats?*

Description (optional)

- ☐ A Oosterschelde
- ☐ B Grevelingen
- ☐ C Volkerak Zoommeer
- ☐ D Westerschelde
- ☐ E Veerse Meer
- ☐ F Haringvliet
- ☐ G Elders in Zeeland
- ☐ H Elders in Zuid-Holland
- ☐ I Elders in Nederland
- ☐ J In Vlaanderen
- ☐ K Overige

WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND



14* Welke bestemmingen in Zeeland vaart u regelmatig aan? *

Description (optional)

- ☐ A Noordzee via Roompotsluis
- ☐ B Zierikzee
- ☐ C Roompot Marina
- ☐ D Burghsluis
- ☐ E Colijnsplaat
- ☐ F Wemeldinge
- ☐ G Yerseke
- ☐ H Goes
- ☐ I Veerse Meer
- ☐ J Bergen op Zoom / Tholen stad
- ☐ K Sint-Annaland
- ☐ L Overige

WATERSPORT-ONDERZOEK ZEELAND



Welkom bij dit onderzoek!

We zijn benieuwd naar uw ervaringen als watersporter in Zeeland, en in het bijzonder naar uw ervaringen met de Zeelandbrug. Uw antwoorden helpen ons beter te begrijpen hoe de brug en de bediening daarvan worden beleefd, en hoe dit zich verhoudt tot varen in Zeeland en daarbuiten.

Alle antwoorden worden volledig anoniem verwerkt en uitsluitend gebruikt voor dit onderzoek. Uw

- Werkt soepel op PC, maar ook op tablet en telefoon
- Weinig tekst om te typen, enkele open vragen
- Eenvoudig selecteren en doorklikken, op mobiel soms even scrollen

