



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER
DG SCHEEPVAART

RESULTATEN ENQUÊTE CIRCULAIRE PLEZIERVAART 2023



www.mobiliteit.belgium.be

.be

In 2022 heeft het DGS, met ondersteuning van een consultant, een voorstudie uitgevoerd waarbij de verschillende mogelijke pistes in kaart werden gebracht om tot een circulaire economie in de Belgische pleziervaartsector te komen zowel op zee als op de binnenwateren. Zo werd reeds een literatuur- en benchmarkstudie uitgevoerd alsook werden er verschillende bilaterale gesprekken gehouden. Ten slotte vonden er ook twee rondetafelgesprekken plaats met de verschillende stakeholders om de verschillende pistes te identificeren. Op 14 juni '23 lanceerde het DGS een enquête met als doelpubliek de pleziervaarders. Het doel van de enquête was om de mening van de pleziervaarders te achterhalen, alsook om hen aan het denken te zetten over het probleem van end-of-life (EOL) en/of achtergelaten pleziervaartuigen.

INLEIDING

DOEL

Het doel van de enquête was om de mening van de pleziervaarders te achterhalen, alsook om hen aan het denken te zetten over het probleem van end-of-life en/of achtergelaten pleziervaartuigen. Zo probeerden we bijvoorbeeld te achterhalen wat de remfactoren zijn om te recyclen en waar de achtergelaten vaartuigen zich voornamelijk situeren. Uit de resultaten moet blijken in hoeverre de pleziervaarder vertrouwd is of geconfronteerd wordt met de problematiek, welke acties hij bereid is te nemen en welke rol hij ziet voor de overheid. De resultaten en verworven inzichten zullen, samen met de voorstudie en uitkomst van de rondetafelgesprekken, meegenomen worden in de verdere stappen van het project.

DOELPUBLIEK

De enquête is gericht op de groep Belgische pleziervaarders. Dit zowel op pleziervaarders die een eigen vaartuig bezitten alsook pleziervaarders die geen eigen vaartuig bezitten. De vragen werden zodanig opgesteld dat niet-eigenaars de vragen dienden te beantwoorden op basis van het vaartuig waar men het meest mee vaart.

VRAGEN

Met ondersteuning van consultant Igneos werden de vragen voor de enquête opgesteld. De vragen kunnen in 4 categorieën onderverdeeld worden, namelijk:

- Profiel van de respondenten
- Het vaartuig van de respondenten
- Visie op EOL/achtergelaten vaartuigen
- Visie op circulaire pleziervaart

De resultaten zullen dan ook volgens deze 4 categorieën weergegeven worden in dit rapport.

VERSPREIDING

De enquête werd via verschillende mogelijke kanalen van de FOD verspreid (website, Facebook, ...). Met behulp van de federaties (WWSV en FFYB) werd deze ook verspreid aan hun leden via verschillende kanalen zoals ledenlijsten, nieuwsbrieven en websites. Daarbij plaatste de Belgische watersportmagazines Varen en Yachting Sud de oproep om de enquête in te vullen in hun nieuwsbrief.

PROFIEL RESPONDENTEN



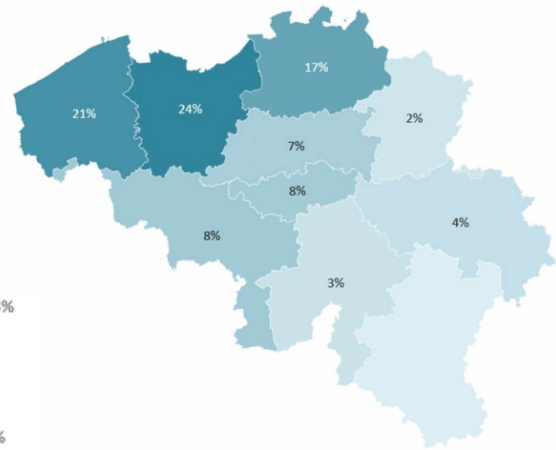
471

PLEZIERVAARDERS

GEOGRAFISCHE SPREIDING

FR
30%

NL
70%



18.5%

is bestuurder van een club of jachthaven

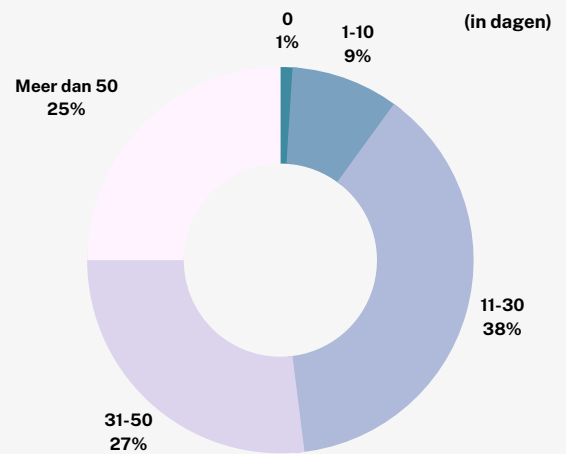
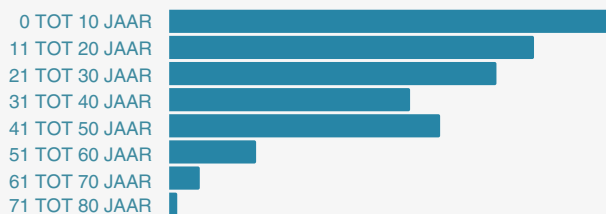
9 OP 10

is (mede-)eigenaar van een vaartuig



VAARERVARING

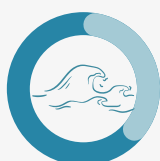
Gemiddeld vaart de respondent reeds 26 jaar



WAAR VAART MEN?



21.9%
Meren



38.5%
Zee



39.5%
Rivieren en kanalen

52%

vaart meer dan 31 dagen per seizoen

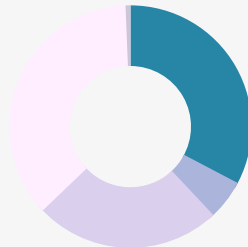
HET VAARTUIG VAN RESPONDENTEN

SOORT VAARTUIG



Een zeilvaartuig van 8-20m lang
36.5%

Andere
0.6%



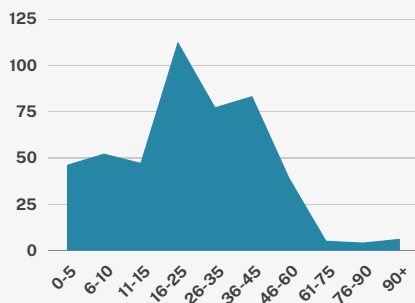
Een gemotoriseerd vaartuig van 8-20m lang
32.7%

Een klein, licht vaartuig van minder dan 4m lang
5.3%

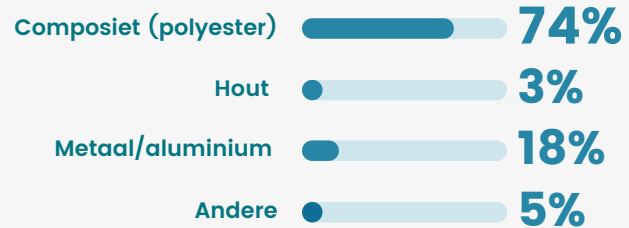
Een vaartuig van 4-7m lang
24.8%

LEEFTIJD VAARTUIGEN

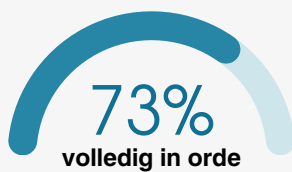
16-25 JAAR



UIT WELK MATERIAAL?



STAAT VAN DE VAARTUIGEN



De meerderheid geeft aan dat het vaartuig 100% in orde is en dus geen gebreken vertoont. Daarnaast zegt 23% dat het vaartuig enkele kleine gebreken heeft maar vaarbaar is.

Indien men stopt met varen zegt

55%

rechtstreeks te zullen verkopen aan een derde via een website of mond-aan-mond.

22%

Zou verkopen aan een derde via een dealer of een jachtmakelaar.

Het is belangrijk om hierbij te benadrukken dat de vraagstelling gefocust was op het stoppen met varen, wat niet indiceert dat de vaartuigen EOL zijn.

VISIE OP EOL/ACHTERGELATEN VAARTUIGEN

WAAR ZIET U HET VAAKST SCHEEPSWRAKKEN OF VAARTUIGEN IN SLECHTE STAAT DIE HET EINDE VAN HUN LEVENSDUUR BEREIKT HEBBEN?

- Op het land langs rivieren en kanalen
- In het water langs rivieren en kanalen
- In het water in jachthavens aan de kust
- In het water in jachthavens in het binnenland
- Op privéterreinen van particulieren of bedrijven
- Op openbaar terrein

| JA | NEE |
|-----|-----|
| 23% | 77% |
| 38% | 62% |
| 20% | 80% |
| 28% | 72% |
| 34% | 66% |
| 5% | 95% |

End Of Life vaartuigen of vaartuigen in slechte staat worden het vaakst gezien **in het water langs rivieren en kanalen**. Daarnaast worden ze ook vaker gezien **op privéterreinen van particulieren of bedrijven**.

“Op alle bovenvermelde plekken, er zijn in elke jachthaven wel enkele jachten die einde levensduur zijn of klaar voor de sloop”

“Op bootparken”

“Op de terreinen van jachtclubs of 'winterberging' plaatsen”

“geen idee eigenlijk, overal maar erg beperkt, ik vind dat het nog meevalt”

“ik zie geen wrakken”

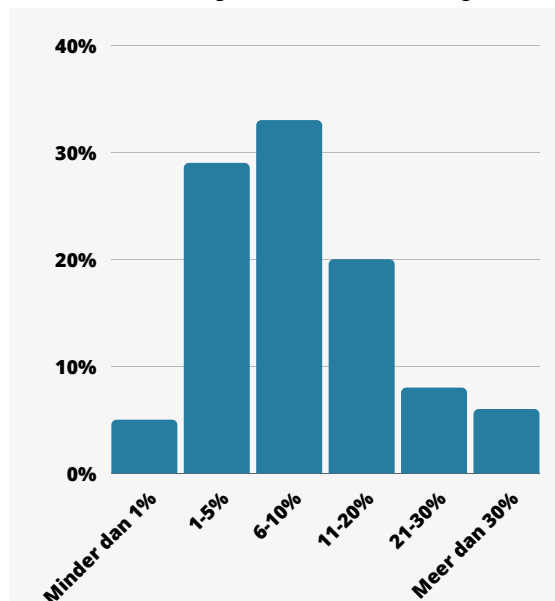
“Enkele oude boten op binnenwateren”

HOE GROOT IS VOLGENS U HET AANTAL VAARTUIGEN DIE HET EINDE VAN HUN LEVENSDUUR BEREIKT HEBBEN EN NIET MEER KUNNEN VAREN?

Volgens de inschatting van de respondenten zouden er **6-10%** van de Belgische pleziervaartuigen het einde van hun levensduur bereikt hebben en niet meer kunnen varen. Over het algemeen **schat 67% het aantal onder de 10%** (zie figuur op volgende pagina).

VISIE OP EOL/ACHTERGELATEN VAARTUIGEN

Inschatting aantal EOL vaartuigen



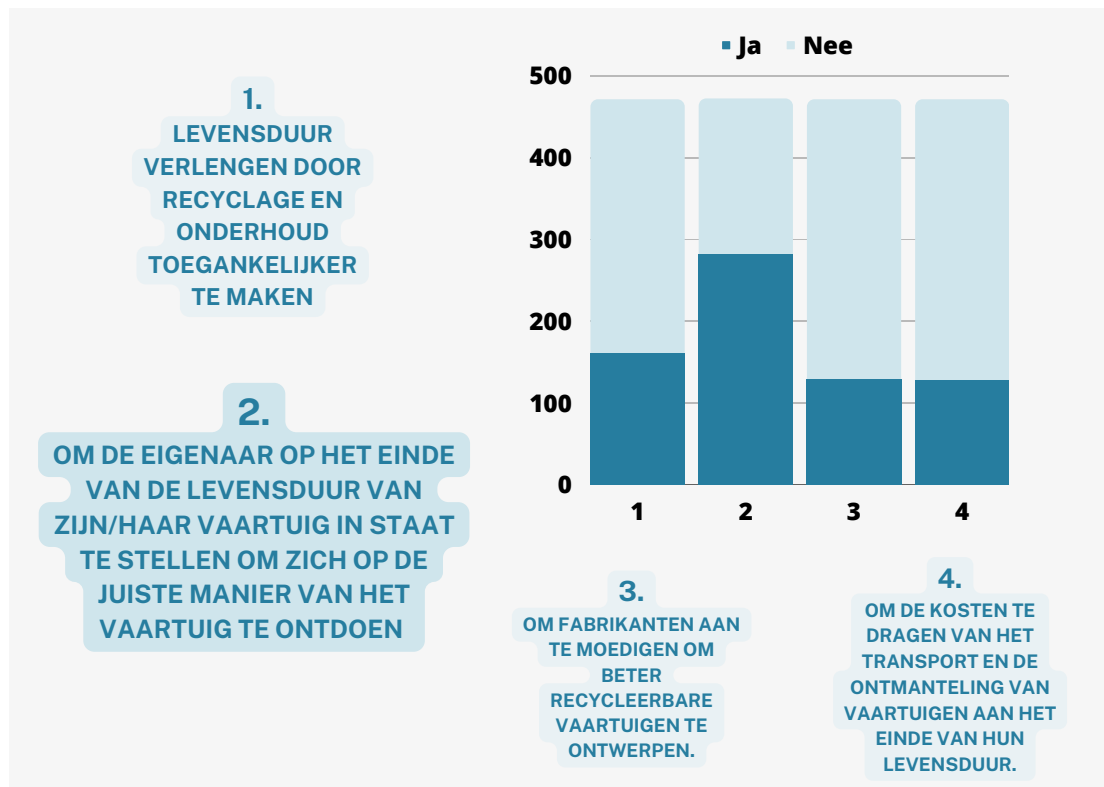
VAN WELK TYPE VAARTUIGEN DENKT U DAT ZE HET VAAKST IN SLECHTE STAAT ZIJN OF HET EINDE VAN HUN LEVENSDUUR BEREIKT HEBBEN EN NIET MEER KUNNEN VAREN?



Een vaartuig van 4-7m lang is het type vaartuig dat verwacht wordt het **vaakst in slechte staat te zijn** of het einde bereikt te hebben van het levensduur. Ook een **gemotoriseerd vaartuig van 8-20m lang** schat men in vaak in slechte staat te zijn of end-of-life. De **vaartuigen van meer dan 20m lang**, zowel een zeil- als gemotoriseerd vaartuig, zouden volgens het perspectief van de respondenten het **minst in slechte staat of end-of-life** zijn.

VISIE OP CIRCULAIRE PLEZIERVAART

WAARVOOR VINDT U DAT ER OPLOSSINGEN UITGEWERKT Zouden MOETEN WORDEN?



60% vindt dat er een oplossing moet uitgewerkt worden **om de eigenaar op het einde van de levensduur van zijn/haar vaartuig in staat te stellen om zich op de juiste manier van het vaartuig te ontdoen.**

Een oplossing om de kosten te dragen vindt het minst draagvlak alsook het idee om fabrikanten aan te moedigen om beter recycleerbare vaartuigen te ontwerpen.

ALS UW VAARTUIG OF HET VAARTUIG WAARMEE U HET VAAKSTE VAART HET EINDE VAN ZIJN LEVENSDUUR BEREIKT EN ONTMANTELT MOET WORDEN, WAT ZIJN DAN VOOR U DE BELANGRIJKSTE OBSTAKELS?

De volgende resultaten geven aan dat **45%** van de respondenten het **niet weten waar te ontmantelen** de belangrijkste obstakel vinden. De **kost** is op de tweede plaats goed voor **21%**.

Belangrijk hierbij te vermelden is dat de respondenten slechts één antwoord konden aanduiden. Een aantal geven aan dat ze meerdere obstakels ondervinden maar de belangrijkste aangeduid hebben.

VISIE OP CIRCULAIRE PLEZIERVAART

Opvallend bij de toelichting van categorie 'andere' is dat er een aantal respondenten meedelen niet wakker te liggen van dit probleem gezien de levensduur van hun vaartuig langer zal zijn dan hun eigen levensduur of dat hun vaartuig nog verkocht zal worden voor het in een niet vaarbare staat zou komen.

| | |
|--|------------|
| Ik weet niet wie mijn vaartuig kan ontmantelen. | 45% |
| Het kost te veel. | 21% |
| Ik vind het moeilijk om mijn vaartuig te laten ontmantelen omdat ik er emotioneel aan gehecht ben geraakt. | 13% |
| Het is moeilijk om het vaartuig naar het ontmantelcentrum te transporteren. | 11% |
| Andere | 10% |

“Bij goed onderhoud zal het levensduur van het schip langer zijn dan mijn levensduur.”

“Ik vind het normaal om te betalen voor een correcte ontmanteling, maar niet iedereen.”

“Ik zie geen obstakels.”

“De 4 antwoorden, met een voorkeur voor het logistieke aspect.”

“Ik kies de kosten en dan de moeilijkheid van het transport.”

“Wetende dat de boot altijd kosten met zich meebrengt, laten we het weggroten, denkend dat we het op een dag zullen herontdekken of doorverkopen.”

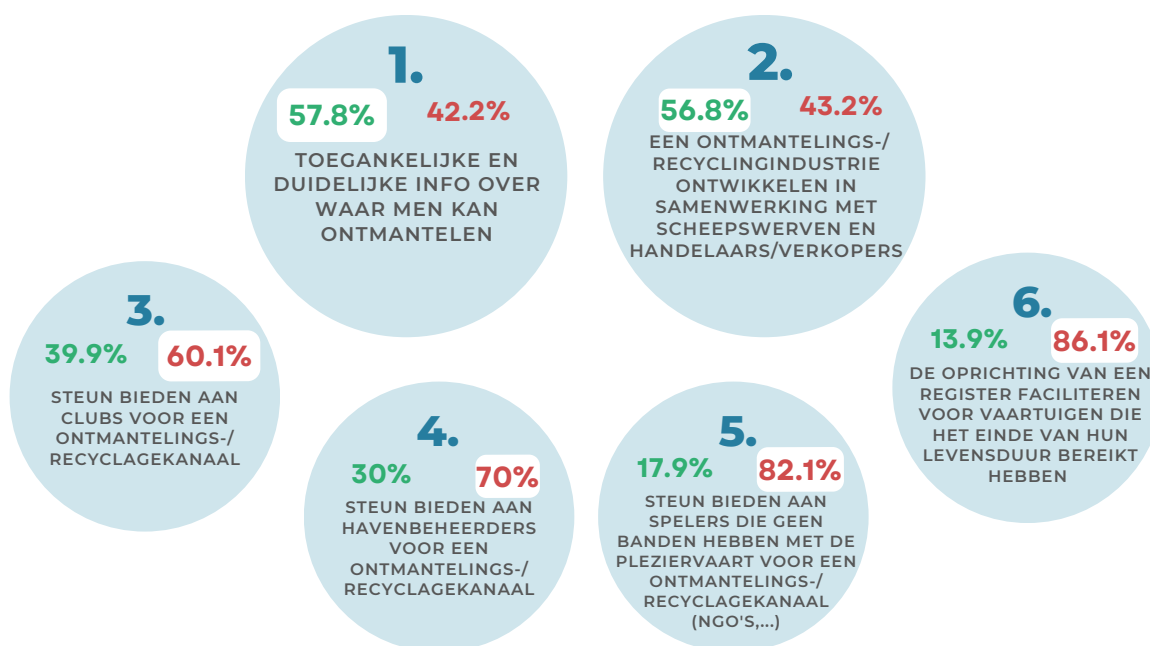
“Wie biedt dit (betaalbaar) aan?”

DE EIGENAAR IS VERANTWOORDELIJK OM ZIJN OF HAAR VAARTUIG DAT HET EINDE VAN ZIJN LEVENSDUUR BEREIKT HEEFT, TE LATEN ONTMANTELEN. WELKE ROL VINDT U DAT DE OVERHEID DAARIN MOET SPELEN?

Volgende afbeelding geeft de volgorde (van 1 t.e.m. 6) weer van welke rol er verwacht wordt van de overheid. Het voorzien van **toegankelijke en duidelijke info over de kanalen en de exploitanten die verantwoordelijk zijn voor de ontmanteling van vaartuigen die het einde van hun levensduur bereikt hebben** krijgt hierbij de meeste 'ja'-stemmen. Daarnaast vinden de respondenten dat de overheid verantwoordelijk moet zijn voor de **ontwikkeling van een ontmantelings-/ recyclingindustrie in samenwerking met scheepswerven en handelaars/verkopers van nieuwe en tweedehands vaartuigen**.

VISIE OP CIRCULAIRE PLEZIERVAART

Echter, zijn de respondenten van mening dat de overheid dit niet moet doen door middel van **steun aan te bieden aan** clubs, havenbeheerders of spelers die geen banden hebben met de pleziervaart voor het **opzetten van een ontmantelings-/recyclagekanaal**. Het **faciliteren van de oprichting van een register** (bijvoorbeeld om de kosten voor transport en ontmanteling te delen) werd het **minst** aangeduid.



WELKE ANDERE SUGGESTIES HEEFT U NOG ROND DE THEMATIEK VAN VAARTUIGEN DIE HET EINDE VAN HUN LEVENSDUUR BEREIKT HEBBEN?

Een eerste suggestie die vaak gemaakt werd, is omtrent het onderhoud van een pleziervaarttuig. Velen zijn van mening dat mits goede onderhoud een vaartuig 'levenslang' mee kan. Maar de kosten voor onderhoud zouden hoog oplopen. Zo wordt voorgesteld om **goedkope onderhoudscentra op te richten** voor de vaartuigen of om de **productiekwiteit te verbeteren** om vaartuigen **langer in goede staat te houden** met daarbij gepaard lagere onderhoudskosten.

Een tweede punt dat meerdere malen vermeld werd, is de **uitwisseling van reserveonderdelen faciliteren**. Daarbij wordt er gesproken over een inspectie invoeren van vaartuigen, die opgegeven worden voor ontmanteling, door specialisten die de noodzaak van ontmanteling bevestigen. Indien de vaartuig nog in goede staat zou zijn, zou deze of de onderdelen ervan verkocht kunnen worden.

VISIE OP CIRCULAIRE PLEZIERVAART

De 'wees'vaartuigen blijkt een andere belangrijke kwestie te zijn. Er wordt gesproken over een **nood aan regelgeving/juridisch kader om onteigening mogelijk te maken**. Het zou mogelijk moeten gemaakt worden om op basis van objectieve criteria (bvb. geen geldige registratiebrief, geen verzekering, risico voor veiligheid, ...) achtergelaten EOL vaartuigen te ontmantelen zonder risico op juridische sancties achteraf. Maar ook voor vaartuigen waarvan de eigenaar wel gekend is een systeem creëren waarbij men bij verwaarlozing een waarschuwing krijgt om actie te ondernemen (onderhoud of laten ontmantelen) en indien geen gevolg aan gegeven wordt, onteigening mogelijk te maken.

Er wordt veelal ook gesproken over een **premie** voor eigenaars die hun vaartuig indienen voor ontmanteling. Dit als **stimulans** maar ook om de **kosten deels te dekken**. Daarbij wordt over de kost ook aangegeven dat deze **niet louter door de laatste eigenaar** zou gedragen mogen worden.

Daarnaast wordt ook de vraag gesteld of een EOL vaartuig geen **nieuw gebruiksdoel** kan gegeven worden, zoals bijvoorbeeld als tiny house of speeltuinmodule.

Uiteindelijk wordt er ook gewezen op het belang van het stilstaan bij erfenissen. Vele vaartuigen worden bij het overlijden overgedragen aan erfgenamen. Deze hebben vaak geen kennis of scheepservaring en bezitten niet de informatie over hoe te onderhouden en/of wat aan te vangen met een EOL vaartuig.

Samenvatting

Zoals eerder aangegeven was het de bedoeling om de mening van pleziervaarders te achterhalen alsook om hen te laten stilstaan bij dit problematiek. Door onder andere te achterhalen in hoeverre de pleziervaarder vertrouwd is met de problematiek en welke acties hij bereid is te nemen en welke rol hij ziet voor de overheid, willen we inzichten verwerven die kunnen meegenomen worden in de verdere stappen.

Om te beginnen kwam in de voorstudie de hoge kosten voor recyclage als één van de belemmeringen naar boven. Uit de enquête blijkt echter dat er wel bereidheid is om te betalen, indien men de mogelijkheid heeft om zich van het vaartuig te ontdoen. Een oplossing zoeken om de kosten te dragen, zowel van de ontmanteling als het transport, wordt als het minst belangrijk gevonden door de respondenten. Daarnaast was in de voorstudie één van de concluderende hefbomen het verbeteren van het ontwerp van vaartuigen maar het idee om fabrikanten aan te moedigen om beter recycleerbare vaartuigen te ontwerpen lijkt ook geen prioriteit voor de respondenten.

Een andere belemmering om een levensvatbaar model voor circulaire economie van pleziervaartuigen mogelijk te maken is, volgens de voorstudie, dat er geen directe verplichting of stimulans bestaat om vaartuigen te onderhouden en in goede staat te houden (zolang de uitrusting en algemene staat van veiligheid afdoende is). Ook dit wordt aangehaald door de respondenten zelf. Zo zouden de kosten voor onderhoud hoog oplopen en suggereren de respondenten om hier een oplossing voor te zoeken zoals goedkope onderhoudscentra voorzien. Ook de problematiek van de weesvaartuigen wordt in de enquête aangehaald en dat hiervoor nood is aan een juridisch kader.

De belangrijkste vaststelling is dat de respondenten het belangrijker vinden dat ze in staat zijn om zich op de juiste manier van hun vaartuig te ontdoen op het einde van de levensduur van het vaartuig. Momenteel hebben ze immers geen idee bij wie of waar ze hiervoor terecht kunnen. Daarbij vinden ze dat de overheid, in samenwerking met scheepswerven en handelaars, verantwoordelijk moet zijn voor de ontwikkeling van een ontmantelings-/recyclingindustrie en dat daarbij de overheid moet zorgen voor toegankelijke en duidelijke informatie over de ontmantelingsmogelijkheden.

Het is opvallend dat, voor het invullen van de enquête, de recyclage van achtergelaten of end-of-life pleziervaartuigen een onderwerp was waar een aantal pleziervaarders niet bij stil hebben gestaan. Velen wijzen op het feit dat mits goed onderhoud de levensduur van een vaartuig langer is dan dat van een mens waardoor het als een ver-van-mijn-bedshow lijkt te zijn voor sommige respondenten. Het is belangrijk hierbij te vermelden dat de actieve pleziervaarder bereikt werd met enquête die de nodige aandacht geeft aan de staat van zijn/haar vaartuig. Eén van de doelen van de enquête was sensibiliseren en kunnen hierbij dan ook stellen dat de opzet geslaagd is. Dit blijkt ook uit de interesse van 200 respondenten voor de resultaten van de enquête alsook de vervolgstappen. Verder willen er 100 respondenten graag geselecteerd worden voor een brainstormbijeenkomst over dit onderwerp.



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

