

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/18697> holds various files of this Leiden University dissertation.

**Author:** Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

**Title:** Onderscheid moet er zijn : pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis

**Date:** 2012-04-04



**Figuur 1 Prins Hendrik de Zeevaarder als luitenant-admiraal met een kijker onder de arm, reproductie van een foto uit 1860, fotocollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek**

### **Prins Hendrik, de watersportprins (1820-1879)**

'Wie hij was, weten wij allen. Zijn vroeger zeemansleven, de getuigen er van staan hier in het rond. Kloek en kalm, altoos zorgzaam en werkzaam, voor allen goed en vroom, was hij een voorbeeld, hoe de rijkdom van het leven niet in de lengte, maar in de breedte, en vooral in de diepte ligt. Maar in de eerste plaats was hij 's Konings trouwe broeder, en tevens zijn beste onderdaan. Het heugt mij nog, hoe in een moeilijk tijdsgewricht, het jaar 1853, ik hem

geluk wenschte met zijn eerste huwelijk, en hij antwoordde: “Nu vooral gevoel ik mijne roeping om trouw naast den troon te staan. Ach, waarom, waarom toch, onverbiddelijke dood! Hem nog zoo vroeg, zoo plotseling ons ontruk?”<sup>1</sup>

Bovenstaande is een fragment uit de lijkrede van hofprediker dominee C.E. van Koetsveld bij de begrafenis van prins Hendrik, eind januari 1879.<sup>2</sup> Kort na deze woorden verkondigde een heraut met trompet dat de plechtige teraardebestelling van het stoffelijk overschot ‘volbracht is’. Een anonieme litho uit hetzelfde jaar toont een lange stoet paarden met koetsen en een rij voortschrijdende mannen en vrouwen getooid in lange zwarte jassen en met hoeden op. In het midden van de stoet staat de baar van de overleden prins op een wagen onder een zwartfluwelen baldakijn, voortgetrokken door zes paarden. Aan het hoofd van de stoet loopt het stafmuziekcorps van de Koninklijke Marine.

Met prins Willem Frederik Hendrik, in 1820 op paleis Soestdijk geboren, en de tweede zoon van koning Willem II en Anna Paulowna van Rusland, begint deze studie. De reden hiervoor is dat prins Hendrik de eer toekomt aan de wieg van de moderne watersport in Nederland te hebben gestaan, want hij was de man die in 1841 met de suggestie kwam een watersportvereniging naar Engels voorbeeld op te richten. Toen dit idee geen gehoor vond, oefende prins Hendrik voldoende druk uit op de bootjesminnende Rotterdamse elite om de handen ineen te slaan en een jachtclub op te richten waarvan hijzelf vol overgave voorzitter werd. Een weinig benijdenswaardige functie overigens. De prins hoopte dat in het hele land anderen zijn voorbeeld zouden volgen, opdat er een netwerk van jachtclubs zou ontstaan. Immers, wilde Nederland in Europa maritiem weer meetellen, dan moest – aldus de prins – bij jongeren de oude kloeke zeemansgeest opnieuw worden aangewakkerd. Maar de tragedie van deze koningszoon was dat er wel watersportverenigingen werden opgericht, maar dat die bewust los van ‘Rotterdam’ een eigen koers kozen, en dat de groots opgezette Yacht Club zelf meermalen op een faillissement afstevende en de prinselijke voorzitter uit eigen zak de tekorten moest aanvullen.

Vanaf halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw moderniseerde Nederland in forse stappen. In plaats van terug naar die ‘kloeke zeemansgeest van de Gouden Eeuw’, kreeg de watersport twee decennia later de naam ‘sport’ opgeplakt in de betekenis van competitie en gezonde ontspanning van lichaam en geest in de buitenlucht.

Dat bij de wieg staan van de eerste Nederlandse watersportvereniging begon toen prins Hendrik op zijn tiende verjaardag bij Koninklijk Besluit tot adelborst der eerste klasse werd benoemd, waarmee formeel zijn marineloopbaan begon. Een benoeming die feitelijk een lotsbestemming was en de piepjonge prins op twee gewichtige taken moest voorbereiden: zijn vaderland van dienst zijn en daarnaast de eer en onafhankelijkheid van het Huis van Oranje helpen handhaven.<sup>2</sup> Tijdens zijn leven zou blijken dat deze vroege adelborstbenoeming de prins niet enkel tot zeeman, maar ook tot gedreven watersporter zou doen uitgroeien.

---

<sup>1</sup> Bosscher, et.al., *Prins Hendrik de zeevaarder*, 193-194.

<sup>2</sup> *Ibid.*, 49.

Toen voorzitter De Vries Feyens in zijn feestrede ter gelegenheid van het vijfenzeventigjarige bestaan van de Koninklijke Nederlandse Roei- en Zeilvereniging in 1922 een historische schets gaf van de groei van de watersport in Nederland, noemde hij prins Hendrik 'de watersportprins'. Een vrij ongelukkige typering; ten eerste omdat 'watersport' niet echt een 19<sup>e</sup>- eeuwse typering is,<sup>3</sup> ten tweede omdat zij voorbij gaat aan de opgelegde maatschappelijke rol die de prins vervulde en de daarbij passende arbeid die hij verrichtte. Wat in de laatste twee decennia van de 19<sup>e</sup> eeuw watersport ging heten, stond ten tijde van prins Hendrik bekend als waterfeest: vaak onderdeel van een volksfeest met veel activiteiten en samenvallend met de jaarlijkse kermis, of georganiseerd ter ere van de viering van een koninklijke verjaardag of het bezoek van een bevriend vorst aan Nederland. Zeker, er werd naast admiraalzeilen ook door 'Heeren liefhebbers' fanatiek geroeid en gezeild, maar sport en sportbeoefening zoals wij dat kennen, arriveerde pas later vanuit Engeland in ons land. Prins Hendrik moest de natie dienen door marineofficier te worden en werd opgeleid tot de dienst ter zee om de bijzondere sympathie van de Oranjes voor de marine en de liefde voor het vaderland te onderstrepen.

Zoals gezegd, amper tien jaar oud werd prins Hendrik tot adelborst benoemd. Hij kreeg het Grootkruis van de Orde van de Nederlandse Leeuw opgespeld, en hem werd als persoonlijke mentor kapitein-luitenant ter zee P. Arriëns toegewezen. Het jaar daarop bezocht hij met zijn vader, koning Willem II, de citadel van Antwerpen en het jaar daarop het fort Bath. Ook was hij bij de opening van de Oosterdoksluis in Amsterdam. Aldus kon de natie zien dat de jonge Hendrik opgroeide in dienst van het vaderland, militair én maritiem. De volgende logische stap in de opvoeding van de jongeman volgde een jaar later. De koningszoon, inmiddels dertien jaar, werd oud genoeg bevonden voor zijn eerste zeereis. Hij voer anderhalve maand mee aan boord van het korvet *Nehalennia*, van Den Helder naar Noord-Spanje en terug. Tussen 1833 en 1848, de leeftijdsperiode van 13 tot 28 jaar, maakte prins Hendrik dertien zeereizen en besteeg hij vlot de marineladder. Op z'n 28<sup>e</sup> bereikte hij de rang van schout-bij-nacht, waarmee tevens zijn actieve marineloopbaan eindigde.

Kort hierna werd het Matrozeninstituut van de Nederlandsche Zeil- en Roei-Vereeniging te Amsterdam opgericht, al lang een vurige wens van de prins. Een zesde bevordering vond plaats in 1851, ditmaal tot viceadmiraal. In diezelfde zomer werd het nieuwe clubgebouw van de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club (KNYC) te Rotterdam geopend, een ander wapenfeit van Hendrik.

De zevende bevordering, tot luitenant-admiraal, en tevens opperbevelhebber van de vloot, onderging de prins op zijn 32<sup>e</sup>.<sup>4</sup> Maken we een sprong door de tijd naar 1879, de prins was inmiddels 59 jaar, dan zien we dat hij op zijn ziekbed in kasteel Wolferdingen in Luxemburg nog snel tot admiraal van de vloot werd bevorderd. Een week later stierf hij aan een infectie. 'Vaarwel dan, Hendrik de Goede, trouwe zoon van Oranje, sieraad en vreugde van uw Huis, zegenende engel voor de armen en voor gansch Nederland!'<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Ibid., 91.

<sup>4</sup> Ibid., 166-171.

<sup>5</sup> Ibid., 194. Nogmaals een citaat uit de lijkrede bij de begrafenis van prins Hendrik.

Voor het verkrijgen van historisch betrouwbare informatie zijn lijk- en lofredes niet erg geschikt. Veel bronnen<sup>6</sup> maken het echter aannemelijk dat de hier besproken Oranjetelg, opgevoed en opgeleid om eventueel als tweede troonopvolger<sup>7</sup> zowel de familiedynastie als de vaderlandse belangen te dienen, een vroom, conservatief en tolerant patriot was.<sup>8</sup> En, van belang voor mijn studie, naast beroepszeeman een gedreven watersporter, in de ban van roeien en zeilen. Hendrik accepteerde watersport als aangenaam tijdverdrijf, bevorderlijk voor lichaam en geest. Maar bovenal dienden roeien en zeilen om liefde en vaardigheden voor het varen met en bouwen van boten aan te kweken. Niet enkel voor jonge heren uit de betere stand, juist ook voor jongens uit de lagere, werkende, maatschappelijke klassen. Watersport was in de ogen van prins Hendrik zowel voor de persoonsvorming als voor de natie van groot nut. Nederland moest, zoals gezegd, weer een belangrijke maritieme natie in Europa worden. Het land diende de koers naar die eertijds roemruchte maritieme glorie van de 17<sup>e</sup> eeuw terug te vinden. De door hem geïnitieerde oprichting van de KNYC in Rotterdam en alle geworstel om deze club niet kopje onder te laten gaan, belichaamden deze opvattingen.

Maar de chique Yacht Club ging ten onder, failliet door chronisch geldgebrek, omdat ze een paradox was. Immers, Nederland moderniseerde vooral na 1870 in hoog tempo en in plaats van het revitaliseren van 'de zeemansgeest en glorie' uit de Gouden Eeuw, droeg de oprichting van de eerste watersportvereniging juist bij aan iets heel anders: formele competitie, fysieke vorming, spel en plezier. Anders gezegd: sport, een nieuw fenomeen uit Engeland dat in veelvoud werd geïmporteerd in de vorm van watersport, rugby, voetbal, wielersport, golf en cricket. Niet slechts als incidenteel vermaak van individuen, maar georganiseerd in verenigingsverband. De terugblik van prins Hendrik richting de Gouden Eeuw en zijn hoop de oude zeemansgeest nieuw leven in te blazen, blijken achteraf een stap voorwaarts te zijn geweest. Zijn Yacht Club te Rotterdam was het startsein voor de oprichting van verscheidene watersportverenigingen in zowel 'Holland' als Friesland. Daarmee evolueerden de eeuwenoude waterfeesten en de door kasteleins incidenteel uitgeschreven zeilwedstrijden in korte tijd tot moderne verenigingssporten.

### **Achtergrond en vraagstellingen**

Om bij de twee vraagstellingen waarop mijn studie steunt te komen, is het allereerst nodig een schets te geven van de spectaculaire groei van de Nederlandse pleziervaart na de Tweede Wereldoorlog. Een groei die samenhangt met een welvaartsexplosie en technische vernieuwingen. De keerzijde was de angst voor overbevolking op het water.

In de Waterkampioen (het watersportblad van de ANWB) van september 2009, staat dat het Watersportverbond aandringt op het maken van betere afspraken over een efficiënte

---

<sup>6</sup> Ibid., Bibliografie, 223-227.

<sup>7</sup> Zijn twee jaar oudere broer Alexander had een zwakke gezondheid en stierf, dertig jaar oud, in 1848.

<sup>8</sup> Ibid., 24. Over de politieke denkbeelden van de prins is weinig bekend, maar hij was stellig geen bewonderaar van de liberaal Thorbecke. 'Men weet wel waar men met hem begint, maar niet waar men met hem eindigt', merkte hij eens op.

doorstroming bij bruggen en sluisen. Volgens het Verbond raken naast de spoorwegen en autowegen ook de vaarwegen verstopt. De oplossing zit, aldus het Verbond, in 'het gebruik van dynamische route-informatie-panelen, het aanpassen van lichtsignalen bij bruggen en sluisen, aangevuld met automatische hoogtemetingen'.

Drie decennia eerder, in 1980, bracht de watersportbrancheorganisatie HISWA een maand voor haar jaarlijkse voorjaarswatersporttentoonstelling in Amsterdam het rapport *Visie op Varen* uit.<sup>9</sup> De HISWA had de Delftse hoogleraar F. Maas verzocht 'de werkelijkheidswaarde van de berichten over dat de Nederlandse wateren vol zijn, te toetsen'.<sup>10</sup> De studie moest de ruimtelijke mogelijkheden voor de watersport in Nederland verkennen en de drukte op diverse wateren in kaart brengen, en daarbij de uitbreidingsmogelijkheden onderzoeken.<sup>11</sup>

In de eindrapportage benadrukte Maas dat de watersport bijdraagt aan de economie en dat de toeristische balans gunstig wordt beïnvloed, omdat de watersporter veel in eigen land recreëert, terwijl hij buiten het seizoen aan zijn boot knutselt.

In de inleiding van het rapport valt het volgende te lezen: 'Nu hoort men nogal eens dat ons water langzamerhand vol is. Dat verdere uitbreiding van de watersport niet meer mogelijk is, omdat anders te veel conflicten ontstaan met de beroepsvaart, de bestaande natuurwaarden en met de rust van de waterlandschappen. We willen deze conflicten niet onderschatten, maar onze verkenning van de watersportgebieden van Nederland leidt niet tot de conclusie dat deze wateren 'vol' zouden zijn.' Integendeel, als leidraad voor hun onderzoek hanteren de auteurs de stelling dat 'de watersport mag, zelfs moet kunnen groeien tot een grens waar de argumenten tegen zwaarder gaan wegen dan de argumenten voor'.<sup>12</sup> Het rapport noemt als belangrijkste conclusie dat het aantal vaste ligplaatsen voor pleziervaartuigen nog met tachtig tot honderdduizend kan worden uitgebreid, en dat 40 procent daarvan in de periode tot 1990 gerealiseerd dient te worden.<sup>13</sup>

Het rapport verscheen begin 1980. De economie stagneerde en er dreigde een recessie. De verwachte krimp van de watersportindustrie, waarvoor de brancheorganisatie vreesde, kwam inderdaad de jaren erna en duurde tot het eind van het decennium. De belangrijkste spelers in de discussie toentertijd over of het water wel of niet vol was en hoe de expansie eruit diende te zien, waren het ministerie van CRM (Cultuur Recreatie en Maatschappelijk Werk), het Watersportverbond, de ANWB en de HISWA. Afgezien van kritiekpunten op

---

<sup>9</sup>Maas en Petri, *Visie op varen*.

<sup>10</sup> Het plan van de HISWA voor het onderzoek kreeg meer urgentie toen ambtenaar Hans Zomerdijk in het tijdschrift *De Nederlandse Gemeente* alarmerend had geschreven dat de waterrecreatie zijn topcapaciteit naderde.

<sup>11</sup> Een maand na *Visie op Varen* publiceerde de Landbouwhogeschool Wageningen het rapport *Vaar wel*. Het Ministerie van CRM had in 1978 door 'Wageningen' een onderzoek laten instellen naar 'de capaciteitsbepalende factoren van de watersportgebieden'. In deze studie wordt gepleit voor een selectief beleid met betrekking tot de groeimogelijkheden voor de watersport.

<sup>12</sup> *Ibid.*, 17.

<sup>13</sup> *Ibid.*, 44.

onderdelen van *Visie op Varen*, stemden alle vier partijen in met de opvatting dat de watersport tot het jaar 2000 duidelijk verdere groeimogelijkheden had.<sup>14</sup> Het jaar 1980 kan gezien worden als een omslagpunt in de pleziervaart. Een groeiend ongenoegen en sombere voorspellingen over de drukte tijdens de weekeinden en zomervakanties op het water, deden velen destijds ernstig twijfelen aan de schoonheid van hun liefhebberij. Al geruime tijd verschenen na 1965 in de pers berichten over de spectaculaire toename van zeil- en motorboten.<sup>15</sup> Berichten die steevast een ambivalente ondertoon bevatten: enerzijds een zekere vreugde, zelfs trots, dat de watersport flink groeide, wat zowel voor de economie als voor het welzijn van de Nederlander winst opleverde; anderzijds een zorg in de trant van: ‘waar gaat dit in godsnaam heen?’ Met andere woorden: waar waren de ruimte en rust op het water gebleven, waar de ongerepte natuur en de leegte?

In 1956 was de Rijksdienstnota *Recreatie te water* al verschenen.<sup>16</sup> In het voorwoord hiervan werd nadrukkelijk gesteld dat water niet enkel vijand, maar ook vriend is en dat water een sociale functie heeft. Immers, ‘ontspannen in de vrije natuur wordt in ons steeds voller wordende land een meer en meer dringende behoefte omdat er op het land daarvoor steeds minder ruimte overblijft. Water is daarom een uitkomst’. In het bijzonder ook, aldus het voorwoord, ‘omdat het nog zulke grote mogelijkheden kan helpen bieden binnen het bereik van de miljoenenbevolking in het Westen des Lands’. Want, zo vervolgde mr. J. Vink, directeur van het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, ‘Minder algemeen leeft nog het besef dat zij tezamen aan ons land een aaneensluitend net van recreatieve wateren kunnen schenken van een rijkdom en een afwisseling, als nergens in West-Europa worden geboden.’

De auteur eindigde met: ‘Oud en jong, arm en rijk kunnen ervan genieten. Zij hebben daar ook recht op. Recreatie is meer dan een tijdverdrijf; zij behoort tot de volle ontplooiing van het mens-zijn’.

Nederland was in 1953 naar schatting ruim 18.000 zeilboten en meer dan 8000 motorboten rijk, samen goed voor een pleziervloot van ruim 26.000 schepen.<sup>17</sup> Dertig jaar daarvoor was

---

<sup>14</sup> Op verzoek van de Waterkampioen stelden de vier genoemde partijen hun reacties op schrift. Zie *Waterkampioen*, augustus/september 1980.

<sup>15</sup> Bijvoorbeeld het artikel in *Dit is Friesland*, Toeristisch maandblad van Friesland, oktober 1968: ‘2000<sup>ste</sup> schip passeerde sluis Workum’. Trots wordt verteld dat nooit eerder zoveel jachten in één seizoen door Workum voeren. Die gelukkige 2000<sup>ste</sup> passant was het Belgische kajuitzeiljacht *Weerman*. De burgemeester van Workum, vergezeld van de directeur van gemeentewerken, verwelkomde de gast en bood hem drabbelkoeken en een tegeltje met het wapen van Workum aan. In zes jaar tijd was het aantal schuttingen van jachten verelvoudigd.

<sup>16</sup> Rijksdienst voor het Nationale Plan, *Recreatie te water*. Het rapport maakte volgens het voorwoord, drie jaar na de watersnoodramp, deel uit van het nationale debat over ‘de grootse operatie in het zuidwesten, die de kaart van Nederland even ingrijpend gaat veranderen als een kwart eeuw tevoren de afsluiting van de Zuiderzee deed’. Bedoeld wordt het Deltaplan.

<sup>17</sup> De schatting is gebaseerd op een enquête bij gemeenten, VVV’s en watersportverenigingen en werd uitgevoerd door het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam. Drie jaar later werden deze aantallen

de vloot op 2400 jachten geschat,<sup>18</sup> waarbij toentertijd zeil- en motorboten gelijk opgingen. Het betekende een vertienvoudiging van het totale aantal pleziervaartuigen. Hierbij moet vermeld worden dat de getallen matig betrouwbaar zijn. Tellingen waren onvolledig en men hanteerde uiteenlopende criteria. Denk hierbij aan het wel of niet meetellen van open boten, wedstrijdboten, boten kleiner dan bijvoorbeeld 4 meter, kano's, roeiboten, vissersboten et cetera. Wel staat vast dat de vloot met wisselende sterkte uitdijde. Dankzij een uitgebreider scala aan registratiemogelijkheden beschikken we vandaag de dag over redelijk betrouwbare cijfers. Veel later in dit proefschrift keert dit onderwerp terug. 'Welke plaats de watersport in de toekomst zal innemen, zal afhangen van de mogelijkheden die ervoor geboden zullen worden en daarnaast de ontwikkeling van de nationale welvaart', vervolgt het rapport *Recreatie te water*.<sup>19</sup> De samenstellers van deze studie namen de watersportsituatie in de Verenigde Staten en Canada als voorbeeld, in de verwachting dat Nederland een vergelijkbaar spoor zou volgen. Zo heeft aan de andere kant van de oceaan vooral het motorbootvaren een grote vlucht genomen. Een vlucht die nog zal toenemen, zo was de voorspelling, indien de bouwers sneller aan de vraag kunnen voldoen en er tevens meer ligplaatsen komen, want de Nederlandse jachthavens langs de kust raken overvol. 'Uiteraard is een rechtstreekse vergelijking van Nederland met deze Amerikaanse ontwikkeling niet mogelijk. Toch kan men er wel een aanwijzing aan ontleen voor de betekenis die het watersportbedrijf bij stijgende welvaart kan krijgen'.<sup>20</sup> In 2005 deed Waterrecreatie Advies onderzoek naar de Nederlandse pleziervloot. Er zijn ongeveer 500.000 vaartuigen, waarvan zo'n 100.000 boten, of wat daar op lijkt, niet meer gebruikt worden en op de wal, in de schuur of op zolder liggen.<sup>21</sup> Om iets over de intensiteit van het pleziervaren te kunnen zeggen, moeten we dus uitgaan van 400.000 actieve boten. Toen in Rotterdam, Amsterdam, Leeuwarden, Sneek, Grou, de Zaanstreek, Dordrecht en elders, rond 1850 dankzij organisatie de moderne watersport het licht zag, voeren er in Nederland vermoedelijk niet meer dan pakweg enkele honderden roei- en zeilboten rond die uitsluitend voor het plezier werden gebruikt; 'plezierbooten' waarmee wedstrijd werd gevaren of soms getoerd. Zo bezat de Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging, opgericht in 1851, in het begin slechts twee vierriemsgieken en geen zeilboten. Deze gieken konden besproken worden door de leden, vanzelfsprekend 'jonge lieden van beschaafde stand'. De Amsterdamsche Roei- en Zeilvereniging De Hoop, opgericht in 1948, beschikte bij haar oprichting eveneens over twee gieken. De derde en vierde giek waarover deze vereniging

---

al als te laag beschouwd. Het Bureau voor Watertoerisme (ANWB) schatte de pleziervloot 20 procent groter.

<sup>18</sup> In 1925 verscheen het *Nederlandsch Jachtregister 1924/1925*, samengesteld door de ANWB en de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersportverenigingen (het huidige Watersportverbond). De bedoeling was jaarlijks alle open en kajuitzeil- en motorboten te registreren, maar het bleef bij een eenmalig register.

<sup>19</sup> p. 99.

<sup>20</sup> *Ibid.*, 99.

<sup>21</sup> Gijssberse, *Preverkenning waterrecreatie, inventarisatie van beschikbare kennis*. Totalen: 231.000 zeilboten, 177.000 motorboten, 100.000 kano's, kajaks en roeiboten.

later kon beschikken, werden in bruikleen uit particulier bezit afgestaan. De vijfde boot, weer een giek, was een geschenk. Het jaar erop konden enkele wherries worden gekocht en sprak iedereen trots over 'onze vloot'.<sup>22</sup>

Aan de eerste wedstrijd die de Friese Zeilvereniging Oostergoo (opgericht begin 1848) organiseerde, namen negen jachten deel. En zelfs bij de viering van het vijftienvigjarige bestaan van Oostergoo in 1873, namen niet meer dan twintig schepen deel aan de zeilwedstrijden,<sup>23</sup> allemaal jachten van particulieren. De oudste Friese watersportvereniging streefde er niet naar boten in eigendom te hebben. De Friezen hadden een lange hardzeiltraditie, maar waren in tegenstelling tot 'Holland', niet vertrouwd met wedstrijdroeien. Ook bij andere Friese watersportverenigingen, te Sneek, Workum, Langweer, Lemmer, en Burgum, waren gieken of wherries amper bekend.<sup>24</sup> Van ruwweg 1850 tot 2010 groeide de Nederlandse pleziervloot van enkele honderden naar vierhonderdduizend boten. En van vijfhonderd naar anderhalf miljoen watersporters.<sup>25</sup> Alleen al daarom is het juist te beweren dat watersport breedtesport is geworden, waarmee ik bij de eerste vraagstelling van dit proefschrift ben aangeland.

De Nederlandse pleziervaart, in de 17<sup>e</sup> eeuw begonnen met speeljachten te Amsterdam, veranderde met het verschijnen van de eerste watersportverenigingen halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw van koers, en ontwikkelde zich binnen anderhalve eeuw van sport en vermaak van kleine elites tot massarecreatie.

De faciliterende krachten bij dit proces waren industriële en technische vernieuwingen, vooruitgangsoptimisme, de verdamping van de standenmaatschappij, het beschavingsoffensief van de liberale burgerij, democratisering, het groeien van de middenklasse, de opkomst van de arbeidersbeweging en toegenomen mobiliteit en vrije tijd. Vanaf 1960 bevorderden een ongekende welvaartsgroei, de massaproductie van (buitenboord)motoren en kunststofboten, vergezeld van toenemende individualisering en hedonisme, het watertoerisme zoals we dat nu kennen. Daarbij moet worden vermeld dat satellietnavigatie en digitale communicatie de positiebepaling en het gevoel van veiligheid sterk deden toenemen en het varen vergemakkelijkten.

Zo ben ik aangekomen bij de eerste vragen waarop mijn proefschrift steunt:

Hoe verliep dit lange ontwikkelingsproces van de pleziervaart? Anders gezegd: hoe kon de watersport populariseren en van elitesport massarecreatie worden?

Welke perioden zijn binnen die ontwikkeling te onderscheiden?

Hoe bepalend waren de respectievelijke maatschappelijke krachten?

---

<sup>22</sup> Crone, *Gedenkboek*, 1848-1948, 20.

<sup>23</sup> Van Slooten, *De geschiedenis van de Koninklijke Zeilvereniging 'Oostergoo'*, 1848-1973, 40.

<sup>24</sup> Ibid. In 1888 organiseerde 'Oostergoo' te Grou ter ere van Engels bezoek een onderlinge wedstrijd voor 'sailing-canoe's'. De lage ranke bootjes oogstten verbaasde blikken bij een publiek dat slechts zware brede boten met zwaarden kende.

<sup>25</sup> HISWA Vereniging, *Kerncijfers, de watersportindustrie*, ALV december 2009, Naarden.

Welke invloed hebben bepaalde mensen op het verloop van de geschetste watersportontwikkelingsgeschiedenis gehad?

Voor mijn studie vormt de vraag welke rol het drietal: distinctie, status en goede smaak, binnen de pleziervaart speelt, een tweede rode draad. Ik zoek hiermee antwoorden op vragen als: op welke wijze hebben vandaag de dag de economische en culturele verschillen tussen de maatschappelijke lagen op het water vorm gekregen? En hoe werken de verschillen in nautisch kapitaal (veel vaarervaring) tussen watersporters door als het gaat om status en onderscheid? Speelt het jacht dat men bezit een hoofdrol bij het maken van sociale distinctie? Hanteren de 'watersportelites' het hebben van een 'goede smaak' nog steeds als middel om zich te onderscheiden van 'de varende massa'?

Hierbij moeten we ons realiseren dat de behoefte van mensen om zich te onderscheiden zich zowel 'horizontaal' als 'verticaal' uit. Twee voorbeelden ter verduidelijking. De financiële kloof tussen de bezitters van superjachten<sup>26</sup> en de bezitters van goedkope seriejachtjes is zo extreem groot, dat de eigenaren van beide categorieën niet de neiging hebben zich met elkaar te vergelijken. Sterker, ze komen elkaar op het water nooit of zelden tegen. Superjachteigenaren vergelijken hun schip en status met die van andere varende rijkaards. 'Gewone' watersporters vergelijken zichzelf en hun boten met medewatersporters die ze in hun watersportwereld regelmatig treffen. De hiernavolgende schets van de expansie van de pleziervaart licht de distinctievraag toe.

Het feit dat de pleziervaart vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw versneld populariseerde en zich als massatoerisme ontpopte, dus definitief tot breedterecreatie emancipeerde, hield in dat de pleziervloot spectaculair groeide, moderniseerde en de sociale samenstelling van het varende toerisme diversifieerde. Wat de vloot betreft, deze groeide uit tot een bonte mengeling van motorjachten, voormalige beroepsvaartuigen, kajuitkruisers, speedboten, kielzeiljachten, rond- en platbodems, catamarans, motorsloepen, open zeilboten, (kite)surfplanken, roeiboten en kano's en andere. De boten zijn groot of klein of ergens daartussenin. Ze ogen mooi of lelijk, en zijn veelal wit, marineblauw of zwart. Boten zijn klassiek en traditioneel gelijnd, of innovatief modern. Ze zijn luxe of sober, peperduur of heel betaalbaar. Er varen trage en snelle boten rond, geschikt voor plas, rivier of IJsselmeer, wad of zee. Jachten kunnen zelfgebouwde pieremachochels of ambachtelijke juweeltjes zijn. Ze zijn tweedehands bij de makelaar of op Marktplaats gekocht, of nieuw op de werf of uit een folder besteld, of eventueel in opdracht gebouwd.

De eigenaren van alles wat vaart bieden een niet minder kleurrijk beeld. Weinig kapitaalkrachtige bootbezitters meren af tegen gefortuneerde pleziervaarders. In de sluis worden ondernemers en ambtenaren opeen gepropt. Hoogopgeleiden varen op met laagopgeleide watersporters. Zeilers laveren tussen motorbootvaarders door. Families,

---

<sup>26</sup> Superjachten zijn zeil- of motorboten langer dan 40 meter. Naar schatting varen er enkele honderden van deze boten op aarde. Als algemene vuistregel voor een idee van de prijs van dergelijke jachten wordt wel het aantal meters maal 1 miljoen dollar genoemd.

vriendengroepen en solisten strijden om een plaatsje voor de brug. Oudere, door de wol geverfde generaties watersporters varen zij aan zij en oog in oog met grote groepen nieuwkomers op het water. Dit laatste is een nieuw fenomeen. Als gevolg van de hoogconjunctuur tussen 1990 en de financiële crisis van 2008 ontstond een nieuwe generatie bootbezitters die zich toegang tot de pleziervaart verschafte. Bootbezitters die onbekend waren met de maritieme traditie, met vaaretiquette, met een gevestigde smaak voor schepen, met de specifieke taal die met varen is verweven. Genoemde nieuwkomers varen vooral in industriële kunststofproducten: open motorsloepen en relatief goedkope seriezeiljachten.

Pleziervaren is per definitie buitenrecreatie en grotendeels een zomeractiviteit, gesitueerd in een ruim landschap van water, land, wolken en horizon en daardoor uitermate zichtbaar. Die zichtbaarheid versterkt de expressiewaarde van boten. Daardoor is het vaartuig waarmee iemand gezien wordt zijn of haar visitekaartje. Anders gezegd: de boot waarmee men vaart, nodigt de toeschouwer uit bepaalde eigenschappen en kenmerken aan de persoon aan het roer of aan de mensen aan boord toe te dichten. Van dat toedichten van eigenschappen aan een ander is men zich vaak niet of slechts ten dele bewust, ofschoon het een algemeen voorkomend verschijnsel is.

Zoals gezegd: een boot bezit expressiewaarde, een schip is een visitekaartje; het vertelt iets over de eigenaar, over de mensen die ermee zeilen of tuffen, bijvoorbeeld over de goede of slechte smaak van de bezitter, of over de hoeveelheid nautische ervaring en capaciteiten die iemand bezit. Meer kenmerken worden aan de hand van het jacht aan de bezitter toegeschreven: nationaliteit, vaargebied, de thuishaven, van welke watersportvereniging iemand lid is, hoe vermoedelijk de financiële situatie zal zijn, iemands leeftijd en levensfase, het (voormalige)beroep en de maatschappelijke klasse.

Naast beeldvorming en feitelijke informatie verstrekt een jacht in de regel ook status. Want al suggereert het bezit van een boot al lang niet meer automatisch 'goede stand en rijkdom', een jacht is nog wel bij uitstek in staat status aan de bezitter te verlenen. Zeker als de boot er piekfijn uitziet, prijzig oogt, groot en luxe is, of historisch waardevol, of bijzonder en beroemd is. Een zeil- of motorjacht is een distinctiemiddel bij uitstek.<sup>27</sup>

De Franse socioloog Pierre Bourdieu (1930-2002) concludeerde naar aanleiding van zijn omvangrijke onderzoek dat individuele smaak, met andere woorden: oordelen over mooi en lelijk, waardevol en nutteloos – in tegenstelling tot wat men gewoonlijk denkt – in belangrijke mate bepaald wordt door de maatschappelijke klasse waarin men is gesocialiseerd. Voorts stelde hij vast dat 'goede smaak' door alle klassen en fracties binnen een samenleving wordt beschouwd als het eigendom van de economische en culturele elite en dat het gebrek aan (goede) smaak daarentegen te vinden is bij de lagere, handwerkende

---

<sup>27</sup> Op een statuslijstje 'vrijetijdsmiddelen' zal een 'gemiddeld' jacht hoog scoren. Hoger dan de tent, de vouwwagen, de caravan en de kampeerauto, maar lager dan de privéjet. Zo valt een soortgelijk lijstje van pleziervaartuigen samen te stellen met wellicht onderaan de waterscooter en aan top het superjacht. Ik ken overigens geen serieus onderzoek naar zo'n waardenschaal.

klasse, de klasse die volgens Bourdieu vanouds een voorkeur heeft voor inhoud: praktisch en nuttig, bruikbaar en duurzaam. De hogere maatschappelijke klassen daarentegen prefereren vorm, dat wil zeggen: stijl, versiering en schoonheid, boven inhoud. Die monopolisering van goede smaak kenmerkt de elites, aldus Bourdieu. Elites die al dan niet bewust hun dominante esthetische oordeel gebruiken om onderscheid te maken en hun status te bevorderen of in stand te houden.<sup>28</sup> Nu pleziervaart massavrijtijdsbesteding is geworden, komt onvermijdelijk de vraag bovendrijven in hoeverre de samenleving met haar ordening van te onderscheiden klassen, fracties en statusverschillen, zich op het water dupliceert. Het zojuist geschetste roept de vraag op, of, hoe, en in welke mate, de sociologische analyse van de smaak die Bourdieu ontwikkelde, bruikbaar is binnen de specifieke wereld van het vaartoerisme, ofwel inzicht verschaft in de verschillen in motieven, opvattingen en wellicht het gedrag van de diverse groepen pleziervaarders. Concreter, en met gebruikmaking van Bourdieu's begrippen: op welke wijze zijn de verschillen in de hoeveelheid economisch en cultureel kapitaal van de te onderscheiden categorieën watersporters zichtbaar en herkenbaar op het water? Hoe is dit bijvoorbeeld zichtbaar in het type jacht, in de grootte van het jacht, en in de luxe die het jacht uitstraalt?

Vanwege het specifieke terrein waarbinnen mijn onderzoek plaatsvindt, de wereld van het pleziervaren, voeg ik een derde categorie toe: het nautisch kapitaal. Want aanvullend op de tegenstellingen veel of weinig financieel bezit, en veel of weinig schoolopleiding en kennis van kunst en cultuur, is veel of weinig nautische kennis en ervaring ook van belang om de rol die smaak en status op het water spelen, in kaart te brengen. Immers, het varen als kind met de paplepel ingegoten hebben gekregen, de nodige kennis hebben van scheepstechniek, het beschikken over vaarbehendigheid, een uitmuntend zeiler zijn en verre reizen met de boot maken zijn allemaal zaken die nautisch kapitaal verschaffen. Het gemis ervan degradeert iemand tot beginneling en verschaft weinig prestige .

Als leidraad bij mijn onderzoek naar distinctie en status dienen de volgende vragen:

Hoe en in welke mate zetten de economische, culturele en nautische elite de toon binnen de wereld van het pleziervaren? In welke mate speelt bootkeuze een rol bij het zich onderscheiden van andere watersporters en het streven naar status? In hoeverre is het oordeel over een mooi of lelijk schip en het tonen van 'goede smaak', gerelateerd aan schoolopleiding en maatschappelijke positie? Of spelen, als het om distinctie en statusverwerving gaat, variabelen als vaarervaring, vaarloopbaan, vaargebied en het soort reizen dat men maakt een grote rol? Zijn er met betrekking tot bootkeuze significante smaakverschillen tussen mensen met veel of weinig economisch kapitaal, veel of weinig cultureel kapitaal, veel of weinig nautisch kapitaal?

En, niet te vergeten, doet de watersportvereniging waarvan je lid bent ertoe als het om status gaat? Maakt het verschil of je op je jacht de vlag voert van 'de Koninklijke' te Muiden (spreek uit: 'Küllukke') en deze op de spiegel hebt staan, of de wimpel en de naam van watersportvereniging Lunegat?

---

<sup>28</sup> Bourdieu, *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*.

Resumerend: mijn onderzoek naar de watersport wortelt in twee grondvragen.

De eerste vraag betreft het hoe, wat en waarom van het populariseringsproces van de watersport. De tweede vraag betreft de sociale en culturele impact van die popularisering. Hoe heeft de sociale, culturele en nautische segmentatie op het water vorm gekregen? En op welke manier hanteren de varende elites vandaag de dag het monopolie op goede smaak als distinctiemiddel?

Hierbij mogen we niet over het hoofd zien dat motorbootbezitters en zeilbootbezitters twee verschillende typen pleziervaarders lijken te zijn. Dit roept de vraag op of de zeiler zich niet de meerdere voelt van de motorbootvaarder.

Mijn nieuwsgierigheid naar status, distinctie en de functie van 'goede smaak' heb ik vertaald in twee enquêtes: een uitgebreide enquête voor de bezitters van kajuitmotorjachten en kajuitzeiljachten, en een aanvullende enquête voor professionals die in de watersportbranche werkzaam zijn. Beide vragenlijsten werden door ruim vijftienhonderd respondenten ingevuld. De resultaten van dit onderzoek vindt de lezer in de paragrafen 12d, e en f.

### **Pleziervaren drijft op zeven kurken**

Zowel het ontstaan van de watersport als de ontwikkeling naar massarecreatie drijft op zeven kurken:

1. Water moet als aangenaam worden beleefd, vertrouwen geven, niet meer bedreigend zijn en met plezier in plaats van met gevaar worden geassocieerd. Nederland ligt aan lagerwal, zijn kustwateren zijn ondiep, en kent van nature geen veilige havens om te schuilen bij slecht weer. Niet voor niets ontwikkelde het plezierzeilen op zee zich laat bij ons.

Als gevolg van de eeuwenlange strijd met het water, stormvloed en dijkdoorbraken, ontwikkelden Nederlanders ook tegenover het binnenwater ontzag en vrees, hoe groot hun economische afhankelijkheid van datzelfde water ook was. Pas toen tegen het eind van de 16<sup>e</sup> eeuw de Nederlanders het inpolderen en droogmalen onder de knie kregen, waardoor hun waterland 'maakbaar' begon te worden, kreeg water een wat vriendelijker gezicht. Maar de 'waterwolf' was pas echt gedomesticeerd in 1852. Toen was zelfs de gevaarlijke binnensee, het Haarlemmermeer, eindelijk polder geworden, na ruim drie jaar leegmalen. Niet met windmolens, maar met drie stoomgemalen. Ten slotte temde de techniek de waterwolf. Daarmee was de weg vrijgemaakt voor het al oudere en romantische idee dat de zee als machtige natuur te genieten valt.

2. Er moet geschikt water voorhanden zijn om genoeglijk te kunnen varen. Als goed voorbeeld mag Friesland dienen. Deze provincie heeft niet alleen voldoende water 'om elke hoek', maar ook gevarieerd en daardoor eenvoudig en veilig bevaarbaar water.

3. Op de derde kurk drijft de watersportorganisatie. Organiseerden kasteleins in Holland en Friesland steevast bij de voordeur van hun kroeg de zeilwedstrijden, met het ontstaan van watersportverenigingen kwamen er wedstrijdregelmaat, klasse-indelingen, eenheidsklassen en wedstrijdreglementen op het water. Niet minder belangrijk was, dat veel verenigingen

boten aanschaffen waarmee leden die geen boot bezaten, konden roeien of zeilen. Andere functies van de georganiseerde watersport waren propaganda voor de liefhebberij maken, leden werven, watersportbelangen behartigen, toertochten op touw zetten en clubfeesten houden.

4. Niet te onderschatten is de rol die de komst van de verbrandingsmotor speelde. De toepassing van 'de snelle machine' in pleziervaartuigen werd rond 1900 als een geweldige technische stap voorwaarts beleefd, en de motorboot werd dientengevolge al gauw als hypermodern beschouwd en een aantrekkelijk alternatief voor het primitieve zeilen. De huidige pleziervaart functioneert bij gratie van de dieselmotor en de buitenboordmotor. Ook zeiljachten zijn motorboten, zij het met een mast en zeilen.

5. De Republiek onderging vanaf 1590 een spectaculaire welvaart, en scheepsbouw en scheepvaart ontwikkelden zich vooral in Amsterdam en de Zaanstreek tot een voor Europa ongekend hoog niveau. Vooral het talrijke en kleinschalige vrachtvervoer op het binnenwater deed boten van de helling lopen waarmee betrekkelijk eenvoudig ook voor de lol in de vrije tijd kon worden gezeild. Zo groeide de bekende boeier al in de 18<sup>e</sup> eeuw uit tot 'plezierjacht'. Voor de groei van de watersport is de beschikbaarheid van betaalbare en handzame boten noodzakelijk geweest. Handzaam omdat iedereen ermee moet kunnen varen, betaalbaar omdat ook de man of vrouw met een krappe beurs een boot moet kunnen kopen of huren. Wil een product betaalbaar zijn, dan is standaardisatie een voorwaarde. Immers, een spijkerbroek of een meubelstuk, laat staan een auto, zouden onbetaalbaar zijn indien ze niet in serie uit de fabriek kwamen. Met boten is dit niet anders. De Duitse en Franse massaproductie van goedkope kajuitzeiljachten sinds 1990 illustreert dit.

6. De voorlaatste en meest dominante kurk waarop het pleziervaren drijft, heet welvaart. Tijd over hebben om te spelevaren, het kunnen laten bouwen van een speeljacht, het betalen van liggeld in die eerste jachthaven, het kunnen beschikken over betaalde bemanning, al deze exorbitante luxe bij aanvang van de Gouden Eeuw bestond bij de gratie van de enorme winsten die de Amsterdamse kooplieden destijds maakten. 'Laat allen welvaren', staat er nog steeds op een gevel van een voormalig koopmanshuis op Bickerseiland, even ten zuiden van het IJ. Welvaren, de dubbele betekenis van dit werkwoord zit solide in onze taal ingebakken. In de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw leken de bomen eveneens tot in de hemel te groeien. Na 1955 begon de economie in ons land spectaculair te groeien. De babyboomers werden hierdoor een ongekend welvarende generatie. Zij vormen nog steeds de ruggengraat van de pleziervaart.

7. Als zevende kurk, en historisch gezien de laatste facilitator, noem ik de hedonistische leefstijl. Watersport is een expliciete vorm van genieten, in de open lucht en in de vrije tijd. In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw begonnen als georganiseerde sport die zowel lichamelijk als geestelijk heilzaam zou zijn, koerste het varen volledig in de richting van puur en verdiend plezier. Watersport evolueerde tot pleziervaren voor iedereen. De laatste term dekt vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw dan ook veel beter de lading dan de eerste. Watersport is, afgezien van het relatief kleine segment wedstrijdsport, helemaal pleziervaren geworden. Dat de grote waarde die genieten binnen onze cultuur heeft gekregen, samenhangt met het

algemene proces van zowel secularisering als consumentisme , lijkt me evident. Het zou een aparte studie vergen deze verbanden te onderzoeken. Feit is dat de collectieve overtuiging dat er vooral leven vóór in plaats van na de dood moet zijn, de weg heeft vrijgemaakt voor genot, voor het genieten omwille van het genieten.

### **Periodisering, opzet van de studie**

In deze studie wordt de geschiedenis van het Nederlandse pleziervaren in vier ruime tijdvakken opgedeeld. Hoe arbitrair deze indeling ook zijn mag, de getrokken grenzen tussen de perioden zijn in mijn ogen verantwoord, omdat ze voor de watersport een overgang naar een nieuwe ontwikkelingsfase markeren. Dat die overgangen en nieuwe fasen in de watersportgeschiedenis mede gekozen zijn vanwege hun inbedding in de brede context van maatschappelijke vernieuwing, spreekt voor zich. Concepten als evolutie, ontwikkeling en vernieuwing suggereren vooruitgang en verbetering, en zijn daarom waardeoordelen. Ik ben inderdaad van mening dat ondanks de schaduwzijden, de groei van het watertoerisme en het resultaat ervan zoals we dat anno 2012 waarnemen, een goede zaak is. Je zou kunnen zeggen dat de popularisering van het pleziervaren achteraf beschouwd bijdroeg aan het proces van humanisering van de vrije tijd, een proces dat nog altijd niet is gestopt. Zo is anno 2012 de vaarwereld nog steeds een 'witte' wereld. Hoofddoekjes en een donkere huidskleur zijn op een plezierboot uitzonderingen. Ook is de watersport als het gaat om schipperen, klussen of verenigingen besturen een mannenwereld.<sup>29</sup>

### **Deel I. Spelevaren, 1622 tot 1846**

Pleziervaren begon in ons land rond 1600, en kwam definitief uit de kast in 1622, toen aan het IJ de eerste jachthaven voor de 'speeljachten' van Amsterdamse kooplieden werd ingericht. Het kreeg ruim twee eeuwen later een geheel nieuwe gedaante met de oprichting van de KNYC te Rotterdam. Het was de periode waarin het privéjacht zich als speeljacht voor een deel had losgemaakt van het dienstjacht, zoals het Prinsenjacht, Stadhoudersjacht, Statenjacht, VOC-jacht of Stadsjacht. Voor de toenmalige regenten, reders en kooplieden had een privéjacht naast een praktische functie, namelijk personenvervoer, ook een vermaakfunctie voor in de vrije tijd. Anders gezegd: nut en vermaak op het water kregen een lossere band met elkaar. Maar het spelevaren kende nog nauwelijks organisatie en beperkte zich tot incidentele wedstrijdjjes, tochtjes met vrienden of familie, tot admiraalzeilen of andere festiviteiten en plichten tijdens een vorstelijk bezoek of een andere gelegenheid.

Het eerste tijdvak laat ik beginnen met een hoofdstuk over de strijd met het water. Een strijd die, wel of niet als mythe, de identiteit of het karakter van de bewoners van de Lage Landen zou hebben gevormd. Het temmen van de waterwolf memoreerde ik al als eerste kurk waar de watersport op drijft. Toen rond 1600 op het IJ voor Amsterdam het plezierzeilen een

---

<sup>29</sup> Al geldt deze constatering in de grachten van Amsterdam minder dan in die van Sneek. Dat evenveel vrouwen varen, staat in schril contrast met het feit dat weinig vrouwen schipperen, schepen ontwerpen, in besturen van watersportverenigingen zitten et cetera.

aanvang nam, had Nederland al een aantal eeuwen ervaring met dijken bouwen, inpolderen, oevers en eilanden aanleggen. De expanderende stad Amsterdam zelf was een staaltje van Hollands vernuft en waterbeheersing. Begrijpelijk dat het IJ, een uitloper van de Zuiderzee, meer vriend dan vijand was geworden en een plek voor zomervertier.

Het speeljacht maakte in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw slechts heel geleidelijk een evolutie door. Was het ontwerp aanvankelijk een afgeleide van het Prinsenjacht, inclusief de bonte versieringen, meer en meer werd de boeier het voorbeeld van het plezierjacht. Het was de zeilende Fries Folkert van Loon die als jachtontwerper begin 19<sup>e</sup> eeuw zijn onvrede kenbaar maakte over het feit dat de scheepsbouw zich te weinig vernieuwde, waardoor vrachtschepen en plezierjachten te slecht zeilden.

## **Deel II. Watersport op stand, 1846-1900**

Deze fase beslaat de hoogtijdagen van het zeilen en roeien als sport in verenigingsverband door de elite, met als toeschouwer het volk op de oevers. Het was vooral ook de lange periode dat Nederland industrialiseerde en moderniseerde, de ANWB als wielerbond werd opgericht en nieuwe sporten vanuit Groot-Brittannië in ons land vaste grond onder de voeten kregen. In 1846 ontstond te Rotterdam op initiatief van prins Hendrik de eerste watersportvereniging, vrijwel direct gevolgd door soortgenoten, zowel in 'Holland' als in Friesland. Vanaf 1880 vernieuwde de plezierzeilvloot zich heel voorzichtig: de oer-Nederlandse ondiepe boot met volle kop en zijwaarden had er geduchte concurrenten bijgekregen: het midzwaard en het kieljacht. Rond 1900 verschenen er boten voorzien van een 'snelle machine' op de kanalen en plassen: de motorboot deed zijn intrede. Dit was een echte revolutie binnen de watersport.

Een ander historisch moment vond plaats toen kapper en knutselaar Hendrik Bulthuis zijn zelfbouwlattenbootje van honderd gulden in Burgum te water liet. Zijn eerste lattenzeilboot, bedoeld voor 'de kleine man met een smalle beurs', maar wel met twee rechterhanden, was een markante doorbraak van de watersport als volkssport. De eerste watersporttijdschriften, die vanaf 1912 verschenen – vooral de populaire Waterkampioen die in 1927 het licht zag – ondersteunden dit proces volop. Het credo van hoofdredacteur H.C. A. van Kampen was immers: 'Iedereen het water op'. Toen wereldwijd de beruchte financiële crisis begon, was de watersport als elitesport voorbij.

Dat de Nederlandse watersport nogal traditioneel was, lezen we in de reisboeken van Engelse zeilers die de Noordzee overstaken om in Friesland, op de Zuiderzee en in het westen te kunnen zeilen of tuffen. Naast de propere tuintjes, de keurige huisjes, de vrouwen in klederdracht en de mannen op klompen, verwonderden de Engelsen zich over de 'glimmende walnoten met zijwaarden', die 'blijkbaar meer voor de sier dienden dan voor het zeilen'.

## **Deel III. Een boot voor iedere beurs, 1900-1945**

Tijdens de Eerste Wereldoorlog waren de Nederlandse grenzen gesloten en was dus alle vakantieverkeer naar elders in Europa onmogelijk. De watersport bloeide daardoor op,

tenminste tijdens de eerste twee jaar toen er nog geen schrijnende tekorten aan grondstoffen ontstonden.

Het interbellum werd de periode van de kleine watersport. Deels omdat veel grote jachten aan het buitenland werden verkocht als gevolg van vaarbelasting en economische crisis, deels omdat het pleziervaren toenemend populariseerde en het zelf bouwen van een kano, roeiboot of zeilboot, al dan niet met een kajuitje erop, een hype werd. Zoals al vermeld, droegen de lattenboten van kapper Bulthuis en de amateurontwerpen van de hoofdredacteur van de Waterkampioen H.C.A. van Kampen, die herhaaldelijk schreef dat iedereen recht op watersport had, aan deze ontwikkeling bij. Maar niet alleen zelfbouw nam enorm toe; verscheidene werven begonnen ook voorzichtig met seriebouw. Zo werden er bijvoorbeeld houten en ijzeren motorkruisers vervaardigd, maar ook zeiljachtjes van watervastverlijmd Bruynzeel hechthout, een noviteit.

In de jaren 30 kreeg Nederland zijn eerste internationale wedstrijdzeilers op zee. Kees Bruynzeel was de pionier, hij nam ondermeer succesvol deel aan de Fastnet Race. De Tweede Wereldoorlog veroorzaakte in alle opzichten een breuk in de geschiedenis. Ook de watersport leed in deze periode schipbreuk. Veel boten werden geroofd of tot zinken gebracht, watersportverenigingen beëindigden noodgedwongen hun activiteiten en de bezetter maakte de pleziervaart ten slotte vrijwel onmogelijk.

#### **Deel IV. De babyboomers steken van wal, 1945-2011**

Stond het eerste decennium na de wereldbrand en de periode van Duitse bezetting in het teken van herstel, de jaren die volgden brachten ongekende welvaartsgroei en fundamentele technische, sociale en culturele vernieuwing. Het laatste tijdvak beslaat de periode waarbinnen de omslag van jachtbouw op een werf naar de productie van seriejachten in een fabriek plaatsvond. Aan de basis van deze revolutie stond de vernieuwer Ricus van de Stadt. Zijn 9 meter lange Pionier effende als polyester kajuitzeiljacht in 1959 de weg naar een industriële productie van plezierboten. Ook nam de motor definitief bezit van de pleziervaart. Houtbouw maakte meer en meer plaats voor staalbouw, gewapend polyester en later aluminium veroverden de harten van zeilers. Het ontwerpen van jachten werd verplaatst van de tekentafel naar de computer, die vervolgens een machine aanstuurt die de complete staalpakketten voor motorboten uitsnijdt.

Vanaf eind jaren 80 digitaliseerde de pleziervaart. Het huzarenstukje daarbij was ongetwijfeld de toepassing van gps-navigatie.

De welvaartsexplosie van de jaren 60 en 70, de zogenaamde 'Gouden kwarteeuw', bracht voor het eerst het plezierscheepje binnen het bereik van vrijwel iedere Nederlander. Het meest recente voorbeeld van massaal watertoerisme is de komst van de motorsloep vanaf begin jaren 90. Onvermijdelijk bracht de realisatie van 'iedereen het water op' de nodige problemen van 'overbevolking' met zich mee. Denk hierbij aan de knelpunten in de waterinfrastructuur, watervervuiling, verruwing en vernieling, filevorming bij sluisen en bruggen, watersport en beroepsvaart die in elkaars vaarwater zitten. En niet te vergeten alle

ergernissen bij de 'oude vaarelite' ten opzichte van de nieuwkomers, 'de barbaren: een nieuwe generatie vaarvolk dat de watersporttraditie niet kent, evenmin als de vaaretiquette.

Vier eeuwen pleziervaren in Nederland als onderwerp voor één proefschrift biedt een fascinerend panorama, maar is tevens een gewaagde onderneming. Een onderneming die alleen kan slagen als de nodige discipline wordt betracht in de vorm van weglaten, en waarbij de eerder genoemde rode draden als schrikdraden moeten dienen om de te beschrijven route aan te houden. De rode draden zijn nogmaals: het hoe van de popularisering van de watersport en de manieren waarop elites zich van het massavaren proberen te onderscheiden.

De bronnen waaruit ik de informatie en de onderzoeksresultaten voor mijn proefschrift putte, zijn de volgende:

1. Boeken, archieven, werfboeken, watersporttijdschriften, nota's, onderzoeksrapporten, beleidsstukken, jaarverslagen, notulen, jubileumboeken, kranten en websites.
2. E-mailcommunicatie met Waterkampioenlezers.
3. Gesprekken met informanten uit de watersportwereld.
4. Een enquête onder watersporters die in het bezit zijn van een kajuitmotorjacht of kajuitzeiljacht en lid zijn van een algemene watersportvereniging of een merk- of doelvereniging.

De pleziervaart is uitermate divers en omvat zowel kitesurfen, roeien en kanovaren, als borrelen met zakenpartners in een megajacht onderweg naar de Bahama's. Karakteristiek voor de Nederlandse watersport is het echtpaar of gezin dat zeilt of tuft in een kajuitboot van gemiddeld 10 meter. Mijn studie richt zich op deze brede groep watersporters.

5. Een enquête onder broodverdieners binnen de watersport via de HISWA Vereniging.

