



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

UNIVERSITEIT TWENTE.

## De Willemsroute

### Fase 2

Beïnvloeden van de routekeuze van recreatievaarders op de Limburgse waterwegen.

Matthijs van Bloem, Thijs Faber, Bart van Manen,  
Jos van Hillegersberg, Peter de Vries  
Universiteit Twente

Opdrachtgevers Rijkswaterstaat: Lea Kuiters, Jean Buschgens

20-12-2010

## Samenvatting

Door geplande werkzaamheden aan de sluisen Born en Maasbracht in het Julianakanaal wordt voor langere tijd een reductie in de capaciteit van de sluisen van ongeveer een derde voorzien. Hierop vooruitlopend hebben Rijkswaterstaat en de Universiteit van Twente in 2009 een verkennend onderzoek uitgevoerd (Fase 1), die als doel had te voorspellen wat de consequenties van deze capaciteitsreductie zouden zijn, en aanknopingspunten te vinden waarmee recreatievaarders zijn te verleiden tot het kiezen van een alternatieve noord-zuidroute, te weten de Willemsroute (bestaande uit het Kanaal Wessems-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart). Op basis van deze studie werd een aantal belangrijke knelpunten benoemd: de alternatieve route is grotendeels onbekend bij Nederlandse recreatievaarders, en omdat deze route langer en over Belgisch grondgebied leidt, zijn er extra kosten aan verbonden, zoals brandstofkosten en de aanschaf van het in België verplichte Waterwegenvignet.

Hierop voortbouwend, heeft het huidige onderzoek (Fase 2) tot doel implementatie van enkele beïnvloedingsmaatregelen te evalueren. Op basis van de resultaten van het Fase 1 onderzoek is besloten te onderzoeken in hoeverre recreatievaarders kunnen worden verleid de Willemsroute te kiezen, met inzet van financiële prikkels en informatievoorziening via een website en inzet van sociale media.

Middels een communicatiecampagne in diverse media werd aandacht gevestigd op de website [www.DeWillemsroute.eu](http://www.DeWillemsroute.eu). Geïnteresseerden konden deze bezoeken en zich vervolgens inschrijven om in aanmerking te komen voor korting op het Waterwegenvignet en kortingsbonnen, te besteden langs de Willemsroute. Na het aanmelden werden deelnemers op willekeurige basis ingedeeld in één van de drie experimentele condities. Ongeveer een derde van de deelnemers kreeg alleen toegang tot de website met informatie over de Willemsroute (controleconditie), eenderde kreeg daarnaast de beschikking over een routeplanner met point of interest informatie via RouteYou module (socialemediaconditie 1), en eenderde kreeg daarnaast de gelegenheid zich te mengen in de discussies op het forum (socialemediaconditie2).

Voordat de financiële prikkels werden verstrekt en deelnemers werden ingedeeld in deze drie groepen, werd ze gevraagd een vragenlijst in te vullen (voorafvragenlijst). Hiermee werd onderzocht welke redenen recreatieschippers zoal hebben om voor het Julianakanaal en/of de Willemsroute te kiezen, hoe deze schippers informatie verkrijgen op basis waarvan de uiteindelijke route gekozen wordt, en welke bronnen en communicatiemiddelen daarbij van belang zijn.

Tijdens het vaarseizoen 2010 werden de verkeerstromen langs het Julianakanaal en de Willemsroute gemeten, om een antwoord te kunnen krijgen op de vraag in hoeverre de beïnvloedingsstrategie middels beloning en website effect heeft gehad; dit laatste is gedaan door de gegevens van 2010 te vergelijken met die van 2009.

Tot slot werd een afsluitende vragenlijst afgenomen in september 2010. Deze vragenlijst werd eveneens ingezet om de effectiviteit van de totale interventiestrategie, maar ook de unieke effecten van de financiële prikkels, de website en de socialemediavarianten afzonderlijk te kunnen vaststellen. De resultaten van de vragenlijst van april 2010 en die van september 2010 laten overtuigend zien dat De Willemsroute vele voordelen kent boven het Julianakanaal. Het is een mooiere route, met aantrekkelijke dorpjes en overnachtingshavens, en landschappelijk schoon en rust.

Verder blijkt het informeren van recreatievaarders via de drie websitevarianten in combinatie met de vergoeding op het watervaarwegenvignet effect te hebben gehad: op het Julianakanaal was er in

2010 een afname in het aantal recreatievaarders t.o.v. 2009 (-28%), en op De Willemsroute een toename (+29%). Verder geeft ruim 30% aan de Willemsroute te hebben ontdekt door dit project, zoals door de website [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) maar ook via advertentie campagnes op websites of magazines.

Hoewel moeilijk vast te stellen is of de verschuiving in het aantal recreatievaarders toegeschreven moet worden aan de tegemoetkoming in de kosten voor het Vaarwegenvignet, en/of de informatievoorziening via de verschillende versies van de website, en mensen aangeven de tegemoetkoming niet van doorslaggevende betekenis te vinden bij het bepalen van een vaarroute, geeft men aan significant minder voornemens te zijn De Willemsroute in de toekomst nogmaals te varen wanneer de tegemoetkoming niet in het vooruitzicht is gesteld. De belangrijkste aanbeveling voor de toekomst is dan ook om deze financiële prikkel te handhaven.

Tussen de verschillende versies van de website werden echter geen overtuigende verschillen gevonden. De meest waarschijnlijke verklaring hiervoor is dat de aanlooptijd voor sociale media (d.w.z. de tijd die gerekend moet worden voordat sites succesvol kunnen worden genoemd) veel langer is dan de looptijd van dit project. Ook zou de doelgroep wel eens te klein kunnen zijn geweest. Het is realistisch te veronderstellen dat het continueren van sociale-mediatoeepassingen op een webpagina in de toekomst vruchten gaat afwerpen, zeker als deze website meer vaarwegen gaat omvatten dan alleen de Willemsroute.

Het onderzoek is uitgevoerd van februari 2010 tot en met november 2010. Het onderzoeksteam bestond uit Lea Kuiters en Jean Buschgens van Rijkswaterstaat, Jos van Hillegersberg, Peter de Vries, Matthijs van Bloem, Bart van Manen en Thijs Faber van de Universiteit Twente, Pascal Brackman van RouteYou, en George Valkema van Wijan Internet Services.

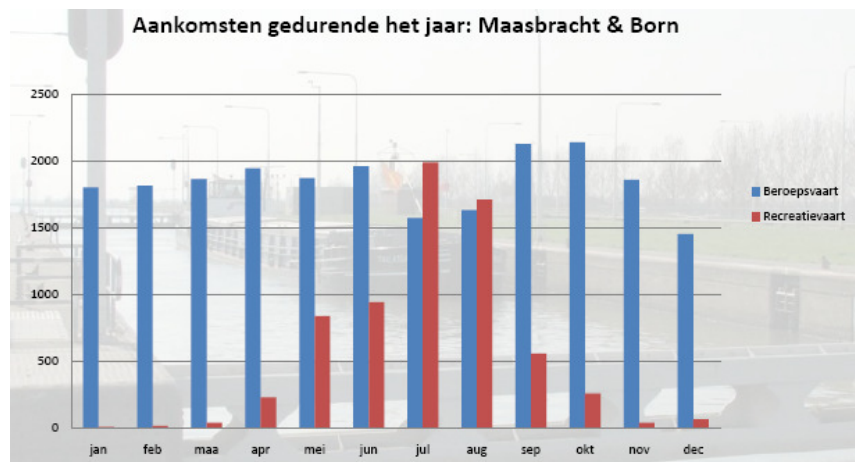


## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave .....	4
1. Introductie.....	5
2. Gerelateerd Onderzoek.....	8
3. Het onderzoek.....	17
4. Resultaten.....	23
5. Conclusies.....	40
Referentielijst .....	44
Bijlage 1: Aantallen recreatievaarders in 2009 en 2010 en correctie op waarden 2010.....	47
Bijlage 2: Open antwoorden vooafvragenlijst.....	48
Bijlage 3: Open antwoorden achterafvragenlijst .....	57

## 1. Introductie

Door Rijkswaterstaat zijn werkzaamheden aan de sluisen bij Maasbracht, Born en Heel in het Julianakanaal gepland voor de periode 2009-2012. Uit een wachttijdanalyse van het verkeer op het Julianakanaal is gebleken dat de wachttijd bij de sluisen tijdens de werkzaamheden sterk (+ 8.5 min, + 63%) toe zal nemen (De Willemsroute, Kuiters et al. 2010). Vooral in de zomer worden door de extra recreatievaarders hoge wachttijden bij de sluis verwacht zoals te zien is in Figuur 1.



**Figuur 1: Aankomsten recreatievaart (rood) en beroepsvaart (blauw) gedurende het jaar in Maasbracht en Born.**

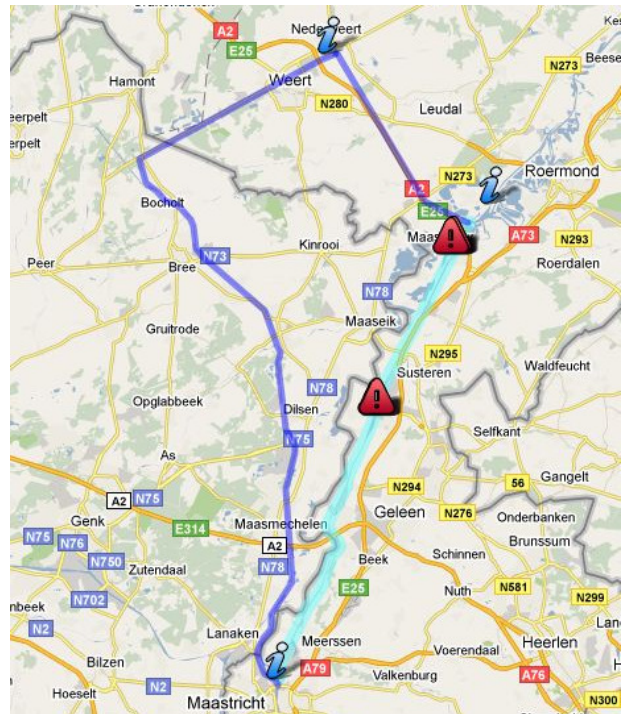
Uit het onderzoek Gebruikerstevredenheid Recreatievaart 2007 (Rijkswaterstaat, 2007) is naar voren gekomen dat de tevredenheid over de wachttijden bij sluisen is teruggelopen (78% → 52%) tussen 2005 en 2007. Om de wachttijd tijdens de werkzaamheden aan de sluisen te beperken is Rijkswaterstaat gestart met het project De Willemsroute. Hierbij wordt getracht recreatievaarders die normaal het Julianakanaal zouden nemen om te leiden. In dit onderzoek ligt het accent op betrouwbare reistijden. Maar door het zoveel mogelijk scheiden van de beroeps- en recreatievaart zal ook een positieve bijdrage geleverd worden aan de veiligheid van het verkeer. Het veiligheidsaspect is in dit onderzoek echter niet nader onderzocht.

Een conclusie van de wachttijdanalyse is dat per 500 recreatievaarders die omvaren de wachttijd bij de sluisen gemiddeld 2 minuten afneemt (De Willemsroute, Kuiters et al. 2010). Door de verminderde drukte gaat ook de veiligheid op het water omhoog. Het doel van het project is om een significant deel van de recreatievaarders om te laten varen. Hierdoor zullen de wachttijden bij de sluisen minder toenemen en zal de overlast voor de beroepsvaart lager zijn.

De Willemsroute kent vele belanghebbenden. Rijkswaterstaat wil haar klanten tevreden houden door onderhoud aan de sluisen uit te voeren met minimale overlast voor de gebruikers. Ook wil Rijkswaterstaat informatie verzamelen over hoe bij toekomstige projecten (vaar-)gedrag beïnvloedt kan worden. De beroepsvaarders willen graag een betrouwbare reistijd om de lading op tijd te kunnen lossen. Bij deze groep is dus behoefte aan betrouwbare of voorspelbare wachttijden bij de sluisen, ook in de zomerperiode. Recreatievaarders op het Julianakanaal hebben aangegeven deze route vooral te varen omdat deze snel en bekend is (De Willemsroute, Kuiters et al. 2010). Het project De Willemsroute zou een andere route bekender kunnen maken en zo een deel van de recreatievaarders mogelijk kunnen verleiden om te varen. Voor recreatievaarders heeft deze alternatieve route het voordeel dat deze veiliger is omdat er minder beroepsvaart in de sluisen van De Willemsroute is. Toerisme Limburg wil de provincie Limburg promoten en heeft graag dat recreatievaarders zo lang mogelijk in Limburg doorbrengen. Vanuit deze verschillende perspectieven wordt een algemeen belang geformuleerd: Het terugdringen van de wachttijd bij de sluisen op het

Julianakanaal tijdens de werkzaamheden van Rijkswaterstaat door recreatievaarders op weg naar het zuiden een mooie alternatieve route te laten varen door een ander deel van Limburg.

In fase 1 van De Willemsroute is besloten de omleiding te laten lopen via kanaal Wessem – Nederweert en de Zuid-Willemsvaart (zie Figuur 2). Als voorbereiding op fase 2 is de website dewillemsroute.eu opgezet waarbij recreatievaarders gevraagd is zich te registreren. Om hen hierbij te motiveren is een korting van 50% op het Vlaamse waterwegenvignet in het vooruitzicht gesteld. Voor onderzoek naar het beïnvloeden van vaargedrag worden de geregistreerde recreatievaarders in drie groepen ingedeeld die elk andere informatie krijgen. Door deze groepen na het project te vergelijken kan gekeken worden of het geven van informatie van invloed is op de routekeuze.



**Figuur 2: De Willemsroute (donkerblauw) en het Julianakanaal (lichtblauw)**

## Opzet Fase 2

Voor fase 2 is een generieke onderzoeksvraag gekozen zodat de resultaten bruikbaar zijn in meer vergelijkbare situaties. De onderzoeksvraag luidt: Welke invloed hebben financiële beloning, informatie en interactie via een website op het vaargedrag van watersporters?

Om tot specifieke uitspraken te kunnen komen maken we deelvragen:

- 1- Welke invloed heeft financiële beloning via een korting op het vaarvignet en kortingsbonnen op de routekeuze?
- 2- Welke invloed heeft de publieke informatie bestaande uit: folder, artikelen, publieke deel website, billboards langs vaarweg op routekeuze?
- 3- Welke invloed heeft interactieve routeplanning en point-of-interest informatie op vaargedrag?
- 4- Welke invloed heeft interactie via een forum of community op het vaargedrag?

Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden is voor een onderzoeksopzet gekozen met drie onderzoeksgroepen. Watersporters die deelnemen aan het project De Willemsroute worden willekeurig toegewezen aan een van de drie onderzoeksgroepen. De onderzoeksgroepen dienen om de effecten van verschillende vormen van informatieverstrekking en interactie te achterhalen. Het was niet wenselijk om onderscheid te maken in financiële beloning. Om het effect hiervan te bestuderen wordt een vergelijking gemaakt met het vaargedrag van het voorgaande jaar 2009. In Tabel 1 staat een overzicht van de groepen en de informatie en interactie waar deze toegang toe hebben.

<b>Groep</b>	<b>Toegang tot publieke informatie (posters, folders, etc.) en de website</b>	<b>Toegang tot de routeplanning en point of interest informatie via RouteYou module</b>	<b>Toegang tot het forum</b>
<b>1</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>	<b>Nee</b>
<b>2</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b>3</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>

*Tabel 1: Onderzoeksgroepen 'De Willemsroute'*

Voor alle vragen zal worden onderzocht en samengevat wat in de literatuur bekend is. Dit zal worden vergeleken met de bevindingen uit de analyse van het vaargedrag van de verschillende groepen.

Bij de sluisen langs het Julianakanaal en De Willemsroute wordt geregistreerd hoeveel beroeps- en recreatievaarders passeren. Deze gegevens worden vergeleken met de gegevens van vorige jaren om te zien of het project succes heeft. Daarnaast worden langs De Willemsroute marifooncodes van passerende boten geregistreerd. Geregistreerde gebruikers van de website hebben hun marifooncode op moeten geven. Hierdoor kan per groep vergeleken worden hoe veel gebruikers De Willemsroute nemen. De verwachting is dat gebruikers die meer informatie over De Willemsroute hebben gekregen ook vaker De Willemsroute nemen, ongeacht de financiële compensatie.

Voor de statistische analyse van de verschillen tussen geregistreerde gebruikers en de groep van alle andere recreatievaarders, vertegenwoordigd door de vragenlijst (zomer 2009) en passagegegevens van de sluisen (2009 en 2010), wordt eerst bepaald of de jaren 2009 en 2010 onderling significant verschillen van samenstelling. Hierbij wordt gekeken naar verschillen in antwoorden op de vragenlijst en verschillen in vaargedrag. Vervolgens wordt gekeken of er significant vaker De Willemsroute gevaren wordt door geregistreerde gebruikers uit de verschillende groepen ten opzichte van overige gebruikers van dit jaar.

Tevens wordt op de website bijgehouden hoe actief de gebruikers uit de verschillende groepen gebruik maken van de beschikbare informatie door het bijhouden van het aantal keer dat pagina's bekeken worden en het meten van activiteit op het forum.

## 2. Gerelateerd Onderzoek

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van relevante theorie. Als eerste gaan we op zoek naar criteria voor routekeuze van consumenten. Vervolgens kijken we naar de waarde van online routeplanners en communities voor het project De Willemsroute.

### Routekeuze

Routekeuzegedrag is een complex onderwerp (Papinski, Scott, Doherty, 2009). Er kunnen veel factoren van invloed zijn op het kiezen van een bepaalde route (Abdel-Aty, Kitamura, Jovanis, 1996), waarbij de belangrijkste motieven voor het kiezen van een bepaalde route volgens Goldenbeld et al. (2007) de afstand en tijd zijn. Golledge en Stimulson (1997) geven echter aan dat het minimaliseren van tijd en afstand niet alleen van invloed is op de individuele routekeuze. Een bepaalde route wordt namelijk volgens Golledge en Gärling (2002) onder andere gekozen om de tijd en afstand, de kosten die een reis met zich meebrengen, het aantal obstakels en de verwachte drukte op de route, in hoeverre bestuurder bekend is met de route, het comfortgemak van de route, de hoeveelheid aan intermodaal verkeer en de veiligheid van de route.

Andere factoren die niet in het onderzoek van Golledge en Gärling (2002) naar voren kwamen maar die de routekeuze wel beïnvloeden zijn onder andere de plek waar iemand woont of werkt, de economische status en in welke fase van het leven iemand is (Papinski et al., 2009). Daarnaast zijn directheid van de route (Papinski et al., 2009), de betrouwbaarheid van de route (Abdel-Aty, Kitamura, Jovanis, 1997), en het afstemmen van de agenda aan andere huisgenoten en kennissen (Doherty & Miller, 2000) van belang. Ten slotte worden routekeuzes volgens Cassas en Kwan (2007) gebaseerd op ondermeer de conditie van het transportsysteem.

De meeste individuen geven zoals eerder vermeld echter aan dat reistijd het meest van belang is voor het kiezen van een bepaalde route. Achtereenvolgens komen het minimaliseren van reisafstand, mijden van drukte (Wachs, 1967), stopborden en stoplichten en het maximaliseren van route directheid (Huchingson et al., 1977), (Papinski et al., 2009). Ook uit onderzoek van Duffel en Kalmbaris (1998), en Huchingson, McNeese, Dudek, (1977), Wachs (1967), en Goldenbeld et al., (2007) blijkt dat het minimaliseren van reistijd het belangrijkste motief is om te kiezen voor een bepaalde route. Bij dit gegeven dient te worden aangemerkt dat het in deze onderzoeken voornamelijk gaat over automobilisten die van en naar het werk gaan. Reizen is hierbij niet een doel maar het middel een bepaald doel te bereiken. Aannemelijk hierbij is dat mensen dit doel zo snel mogelijk willen bereiken en kiezen daardoor eerder voor de snelste route.

Aangezien er geen literatuur beschikbaar is over routekeuze bij recreatieve schippers richten we ons op studies naar routekeuze van andere groepen. In een onderzoek naar de routekeuze van professionele schippers heeft Kluytenaar Nautical Consult (1996) geconcludeerd dat hun routekeuze afhankelijk was van de reistijd, de afluiddiepte, brandstofverbruik, veiligheid, vaarcomfort, wachtvoorzieningen en overnachtingplaatsen. Hoewel dit onderzoek gericht was op de beroepsvaart kunnen we constateren dat men aspecten als veiligheid, vaarcomfort, wachtvoorziening en overnachtingplaatsen wel in ogenschouw neemt.

Goldenbeld, Drolenga & Smits (2006) hebben een onderzoek uitgevoerd naar de routekeuze van automobilisten. Twee vragen staan hierin centraal:



- (1) welke routes gekozen worden onder normale omstandigheden
- (2) in welke mate en waardoor laat men zich beïnvloeden om een alternatieve route te nemen.

Voor het onderzoek De Willemsroute is voornamelijk de tweede vraag interessant.

Het blijkt dat flexibiliteit in routekeuze afhankelijk is van twee factoren. De eerste factor is de frequentie waarop men gebruik maakt van de route. Des te vaker men een bepaalde route neemt, des te vaker is men geneigd om een afwisselende route te kiezen. De tweede factor die flexibiliteit in routekeuze bewerkstelligt zijn ervaringen op de route met vertraging. Indien men vaak vertraging tegen komt op een route spreekt het voor zich dat men tracht uit te wijken naar routes zonder vertraging. Op basis van Goldenbeld et al. (2006) kan verwacht worden dat mensen in het geval van stremmingen zoals die aan het Julianakanaal zijn, eerder bereid zijn om om te varen. Daarnaast kunnen we uit het artikel afleiden dat de passanten die vaak van Roermond naar Maastricht en/of visa versa varen geneigd zullen zijn om eens een alternatieve route te varen. Het is dan wel van belang dat deze mensen bekend zijn met de alternatieve route.

Daarnaast zou er ook sprake kunnen zijn dat een financiële beloning een positief effect kan hebben op het kiezen van een route. Uit het onderzoek van Spitsmijden (Knockaert, Verhoef en Rouwendaal, 2009) is gebleken dat financiële beloningen voor automobilisten een grote invloed heeft gehad op het reisgedrag van automobilisten. Er bleek dat onder de testpersonen 21% minder spitsritten gereden werden. Ondanks dat dit onderzoek over het tijdstip van reizen van automobilisten ging, is aangetoond dat het gedrag is aangepast middels een financiële beloning. We verwachten dat onze financiële compensatie ook in staat is om het gedrag van de recreatievaarders van het Julianakanaal aan te passen.

### **De waarde van een online community**

In een onderzoek naar het verband tussen het activisme in online community en de loyaliteit naar een merk vonden Casaló, Flavián & Guinalú (2010) een significante positieve relatie tussen deze twee variabelen, een actieve deelname leidde tot een verhoogde loyaliteit naar een merk. Ook Smith, Menon & Sivakumar (2005) kwamen tot de conclusie dat het gedrag van leden van een online community beïnvloed wordt door de community zelf. Dat het gedrag van de consument te beïnvloeden valt door middel van online communities wordt bevestigd door vele studies, bijvoorbeeld die van Algesheimer, Dholakia & Herrman (2005), Bagozzi & Dholakia (2006) en Muñiz & O'Guinn (2001).

Casaló et al. geven in hun artikel een aantal aanbevelingen om het gedrag van consumenten te veranderen door middel van online communities. De online community moet de samenhang en communicatie tussen de leden bevorderen. De behoefte van de community moet vervuld worden. Ten slotte moeten volgens Casaló et al. de behoeften van de leden van de community constant in de gaten gehouden worden om de leden actief te houden.

De literatuur impliceert dat passanten van De Willemsroute die actief op het forum zouden zijn eerder geneigd zijn om de omleiding te volgen omdat zij een meer positieve houding ten opzichte van de route zouden hebben. De leden op het forum kunnen naast de extra informatie, elkaar dus ook beïnvloeden door middel van 'peer pressure' (het uitoefenen van sociale druk om bijvoorbeeld bij te dragen aan een betere doorstroming) (Smith et al, 2005). Online communities kunnen van waarde zijn voor De Willemsroute voor het beïnvloeden van het gedrag van passanten.

Volgens Casaló et al. is het van belang dat er goed toezicht is op de online community. Dit houdt in dat er actief gepromoot en beheerd moet worden voor een actieve, en dus beïnvloedbare, community. Het is dus van belang dat het forum wordt gevoed door content van recreatievaarders.

## **Succesvolle online communities**

In samenwerking met verschillende bedrijven, waaronder Shell, bestudeerden Cothrel & Williams (1999) 15 online communities. Het doel van hun onderzoek was een antwoord te krijgen op de vraag waarin succesvolle online communities zich onderscheiden van de rest. Zij kwamen tot een zestal aanbevelingen voor succesvolle online communities die relevant zijn voor De Willemsroute.

### **1. Focus niet op alleen op de resultaten maar op het doel van de community**

Veel organisaties hebben belang bij frequente bezoekers op hun website. Cothrel & Williams (1999) stellen dat het verkrijgen van bezoekers geen goede motivatie is om een online community te starten. Daarentegen zien we bij De Willemsroute dat het nooit de intentie is geweest om veel bezoekers te krijgen, de intentie van De Willemsroute is, naast het onderzoek, om zo veel mogelijk passanten gebruik te laten maken van De Willemsroute in plaats van het Julianakanaal.

### **2. Richt uzelf steeds op de behoefte van de gebruiker**

Het is zeer belangrijk dat de beheerders van de community zich richten op de wensen van de leden van de community in plaats van dat zij zich richten op sponsors, werkgevers of technische staff van een organisatie. Voor onze community betekent dit dat de beheerder van het forum handelt namens de belangen van de passanten op De Willemsroute in plaats van de belangen van Rijkswaterstaat en de Universiteit Twente.

### **3. Wees niet bang om de gebruikers vrijheid te geven**

Het is, volgens Cothrel & Williams, levensbedreigend als de beheerder van een forum tracht te veel controle uit te oefenen. Dit kan voorkomen worden door mensen de vrijheid te geven om te schrijven en reageren ook als dit berichten zijn die in mindere mate gerelateerd zijn aan het onderwerp waarvoor de community is bedoeld. Vanwege de beperkte reacties kunnen we dit aspect niet evalueren, maar we kunnen er wel van leren voor toekomstige beheerders.

### **4. Ga er niet van uit dat de community self-sustaining wordt**

Men kan er niet van uit gaan dat er een moment komt dat de community geheel zelfstandig wordt. Het enige voorbeeld bekend uit de literatuur is er één van een forum binnen een bedrijf waar iedereen veel van het onderwerp af weet. In het geval van De Willemsroute is dat niet het geval. Cothrel & Williams (1999) vonden zelf dat een grote meerderheid van alle beheerders meer moeite ondervond in het onderhouden van de community dan het inrichten ervan.

## 5. Zorg ervoor dat uw forum niet alleen een plek is om online te discussiëren

Ondanks dat het forum de plek is waar discussies plaats zouden moeten vinden, is het noodzakelijk om de community in een bredere zin te zien. Het is de taak van een beheerder om in alle aspecten van een community te voorzien, en niet slechts in het gedeelte waar de online discussies plaatsvinden. Op de website van De Willemsroute vinden we een agenda-applicatie en kunnen mensen, die in groep 3 zitten, gebruik maken van de RouteYou module. Cothrel & Williams (1999) deden eveneens de aanbeveling om evenementen buiten het web om te organiseren.

## 6. Zoek- en ondersteun actieve deelnemers aan de community

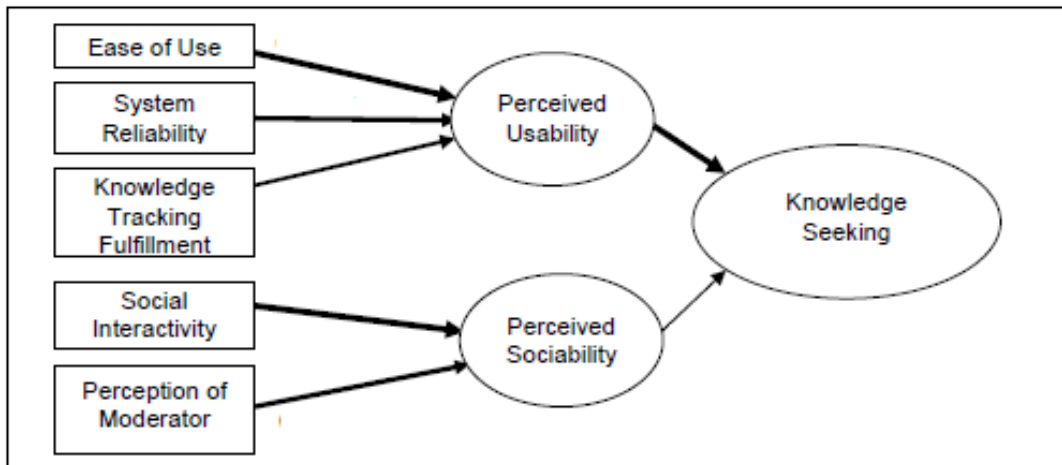
Volgens Cothrel & William zijn het aantal actieve leden die betrokken zijn bij de community een goede graadmeter voor de 'gezondheid' van de community. Op het moment dat er mensen bereid zijn om hun kennis te delen, anderen te begeleiden of zelfs kritisch zijn betekent dit dat mensen deel willen uitmaken van de online community. We zien bij De Willemsroute dat er niet spontaan wordt gereageerd op het forum. Na enige aansturing is er een enkeling die moeite in het forum wil steken.

De aspecten voor een actieve community die door Phang et al. (2009) zijn gedefinieerd zijn het resultaat van een literatuurstudie. Door de brede opzet van het artikel is het aannemelijk dat de conclusies die zij getrokken hebben ook voor de community van De Willemsroute gelden. Volgens Phang et al. (2009) zijn er twee aspecten noodzakelijk voor een actieve community, te weten *knowledge seeking* en *knowledge contribution*. Respectievelijk gaat het om de behoefte van informatievoorziening en een bijdrage aan een online community met eigen kennis. Beide factoren worden beïnvloed door wat Phang et al. (2009) *perceived usability* en *perceived sociability* noemen. De *perceived usability* is met name bepalend voor *knowledge seeking*, en de *perceived sociability* is op zijn beurt de grootste factor voor *knowledge contribution*.

### Perceived usability

Met *perceived usability* bedoelen Phang et al. (2009) de ervaren bruikbaarheid van het systeem voor de gebruiker zelf, in ons geval het forum op de website. Er zijn drie aspecten die van invloed zijn op de ervaren bruikbaarheid:

- 1) de eenvoud van het gebruik;
- 2) de betrouwbaarheid van het systeem;
- 3) het gevoel dat de juiste informatie gevonden is.



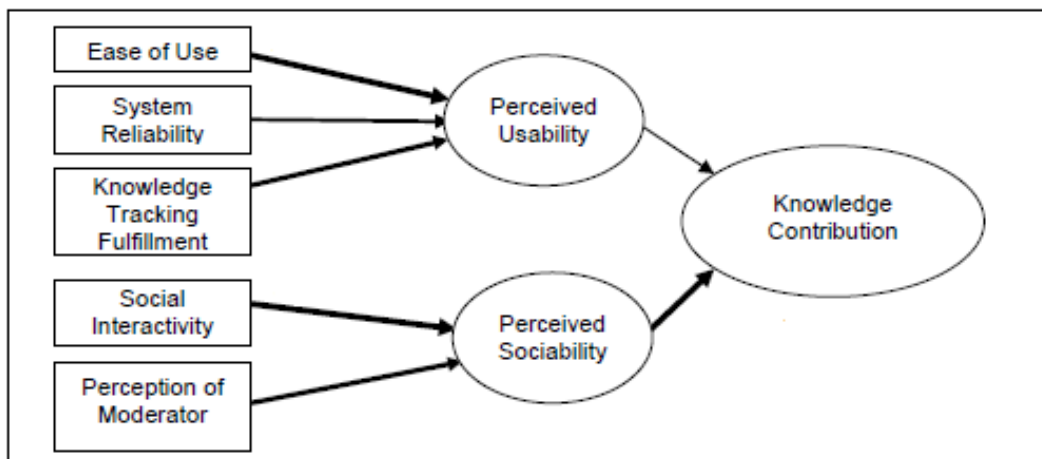
*Figuur 3: Criteria knowledge seeking, dikkere pijlen staan voor sterkere relaties*

De betrouwbaarheid van een online community wordt gekenmerkt door een stabiel, robuust systeem waarbij support verleend wordt op ieder moment dat het nodig is (Shneiderman, 1998). Het derde punt van de perceived usability is de ervaring dat de juiste informatie gevonden is.

### Perceived sociability

Perceived sociability duidt op de waarde die de gebruiker ziet op sociaal vlak. Daarmee wordt bedoeld in hoeverre men ervaart interactie te hebben met anderen. De twee aspecten die hierop van invloed zijn de volgende:

- 1) de sociale interactiviteit;
- 2) de activiteiten van een beheerder van het forum die er voor zorgt dat de informatie relevant blijft.



*Figuur 4: Criteria knowledge contribution, dikkere pijlen staan voor sterkere relaties*

## Hypothesen

Om gegronde uitspraken te doen hebben we hypothesen nodig die we kunnen toetsen. We hebben gekeken naar wat we kunnen verwachten gezien de gebruikte literatuur. Dit hebben we verdeeld in zeven hypothesen die we later zullen toetsen. De hypothesen zijn afgeleid van de onderzoeksvragen.

**Hypothese 1: In 2010 hebben meer mensen de alternatieve route 'De Willemsroute' verkozen boven het Julianakanaal dan in 2009.**

We verwachten dat bovenstaande hypothese juist is omdat er in 2010 een financiële vergoeding is gekoppeld (aan alle onderzoeksgroepen) die er in 2009 niet was. Naast de financiële vergoeding worden de passanten van informatie voorzien, in verschillende mate, waarvan wij verwachten dat dit ertoe leidt dat meer mensen De Willemsroute zullen verkiezen boven het Julianakanaal. Uit het onderzoek van Spitsmijden (Knockaert, Verhoef en Rouwendaal, 2009) is gebleken dat financiële beloningen voor automobilisten een grote invloed heeft gehad op het reisgedrag van automobilisten. Er bleek dat onder de testpersonen 21% minder spitsritten gereden werden. Ondanks dat dit onderzoek over het tijdstip van reizen van automobilisten ging, is aangetoond dat het gedrag is aangepast middels een financiële beloning. We verwachten dat onze financiële compensatie ook in staat is om het gedrag van de recreatievaarders van het Julianakanaal aan te passen.

In aanvulling op deze hypothese wordt in dit onderzoek gekeken naar routekeuze met daarbij een prominente rol voor de invloed van sociale media op de routekeuzes van mensen. De sociale media die in dit onderzoek worden gebruikt zijn een forum en een RouteYou applicatie.

In het forum kunnen mensen discussieonderwerpen aanmaken, reageren op berichten van anderen, een profiel aanmaken of berichten van anderen een waardering geven. Al deze berichten worden onderverdeeld in verschillende categorieën zo kunnen mensen hun ervaringen op de Willemsroute delen met andere vaarders, elkaar tips geven over interessante bezienswaardigheden en evenementen en kunnen mensen bovendien vragen stellen met betrekking tot de vaartechnische aspecten van de Willemsroute.

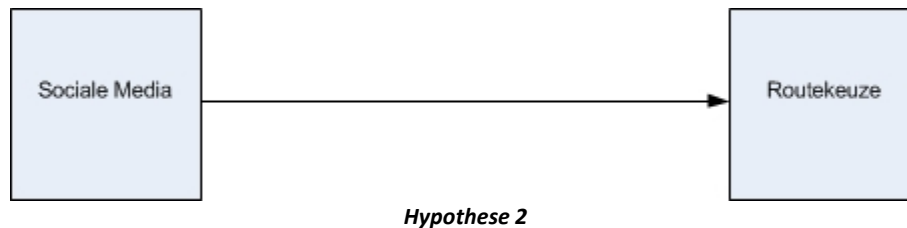
Naast het forum wordt er ook gebruik gemaakt van de RouteYou applicatie welke bereikbaar is via de Willemsroute website. Participanten krijgen een kaart te zien wanneer ze gebruik maken van de RouteYou applicatie waar de gehele Willemsroute op is te zien. Deze route wordt vergezeld van informatie over de route zoals vaarwegkenmerken als brughogten, bedieningstijden en ligplaatsen, en daarnaast is er informatie beschikbaar over fietsroutes aansluitend aan de vaarweg met informatie over bezienswaardigheden onderweg. Gebruikers kunnen zelf fietsroutes plannen en delen met de andere gebruikers en downloaden voor hun fietsrouteplanner. Ook kunnen ze reageren op de route en andere gebruikers tips geven om bijvoorbeeld een bepaalde bezienswaardigheid in het bijzonder te bezoeken om dat het erg de moeite waard is.

Deze sociale media applicaties (RouteYou en het forum) worden naast de controleconditie gebruikt. De controle conditie is de website van de Willemsroute waar enkel informatie opstaat verspreid door Rijkswaterstaat zelf, en waar de gebruikers niet de mogelijkheid hebben om te participeren.

De verschillende condities (dus zowel de sociale media condities, als de website conditie) worden geanalyseerd met behulp van de theorieën behandeld in het theoretisch kader, waarin enkele suggesties naar voren gekomen zijn die van invloed kunnen zijn op de routekeuze.

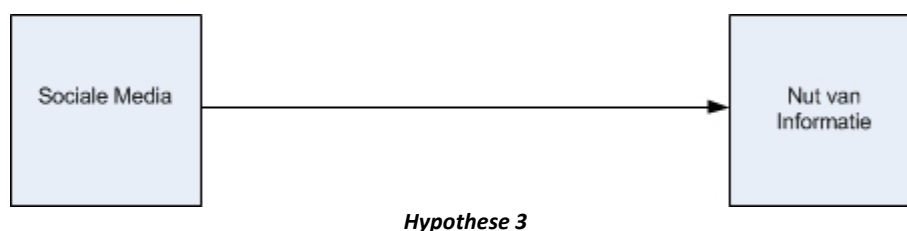
Uit onderzoek is gebleken dat kennisuitwisseling tussen mensen via technische hulpmiddelen als een forum er voor kan zorgen dat mensen andere percepties ontwikkelen ten aanzien van een product en dit product ook zelf gaan aanbevelen (Gruena, Osmonbekovb en Czapplewskia, 2005). Hierbij is het voordeel aanwezig dat het door andere consumenten wordt verteld in plaats van marketeers die wellicht het product niet hebben gebruikt (Bickhart & Schindler, 2001). Hieruit is hypothese 2 ontstaan die het volgende effect onderzoekt:

**Hypothese 2: Gebruikers van sociale media zijn eerder geneigd om voor de alternatieve route te kiezen dan mensen die zijn blootgesteld aan informatieverstrekking via een website.**



Om het effect zoals verwoordt in hypothese 2 goed te onderzoeken zijn er vervolgens hypothesen geformuleerd die kijken naar het mogelijk aanwezige moderator effect. Doordat sociale media geschreven kan zijn door gelijkgestemden (het zijn bijvoorbeeld beiden consumenten) kunnen de ervaringen met elkaar overeen komen en wordt het aansprekende informatie voor de lezer (Park & Kim, 2008). De consumenten beoordelen vervolgens deze informatie verkregen van anderen via het internet als een vertrouwde informatiebron en kunnen de informatie hierdoor nuttiger vinden. Dit komt doordat de auteurs gezien worden als één van hen met geen belang in het product en geen intenties hebben om de lezer te manipuleren (Bickhart & Schindler, 2001). Om dit te onderzoeken in hoeverre gebruik van sociale media van invloed is op het nut van de op de website aangetroffen informatie is de volgende hypothese geformuleerd:

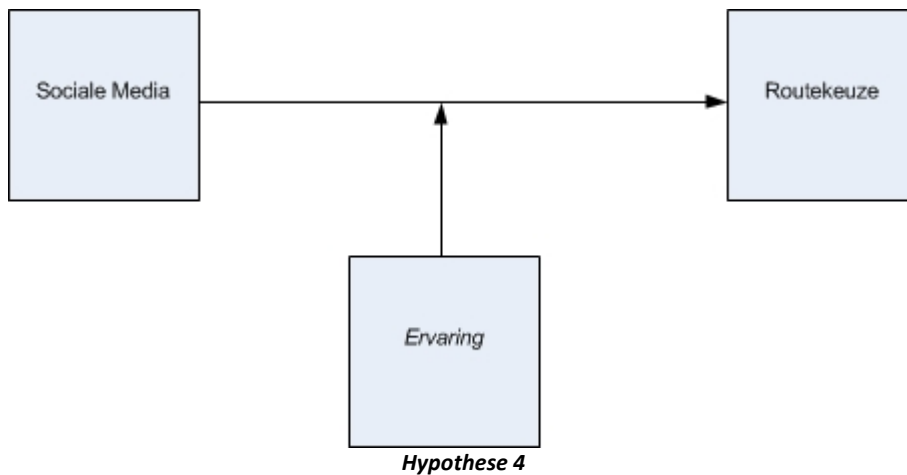
**Hypothese 3: Mensen vinden de route informatie verkregen van sociale media nuttiger dan de route informatie verkregen van een reguliere website waardoor ze eerder een andere route gaan volgen.**



Doordat sociale media van een dergelijke opzet zijn dat er meerdere soorten berichten mogelijk zijn, kunnen verschillende doelgroepen worden aangesproken. Park & Kim (2008) onderscheiden voor verschillende doelgroepen twee verschillende type reviews (bijdragen), namelijk de benefit centric en attribute centric reviews. Attribute centric reviews zijn gebaseerd op technische attributen zoals cijfers. Deze cijfers kunnen zijn vergezeld van objectieve data en beschrijvingen. Benefit centric reviews bevatten daarentegen subjectieve interpretaties van deze technische cijfers en ventileren zo de mening van de schrijver over het product en zijn hierdoor wat oppervlakkiger dan attribute centric

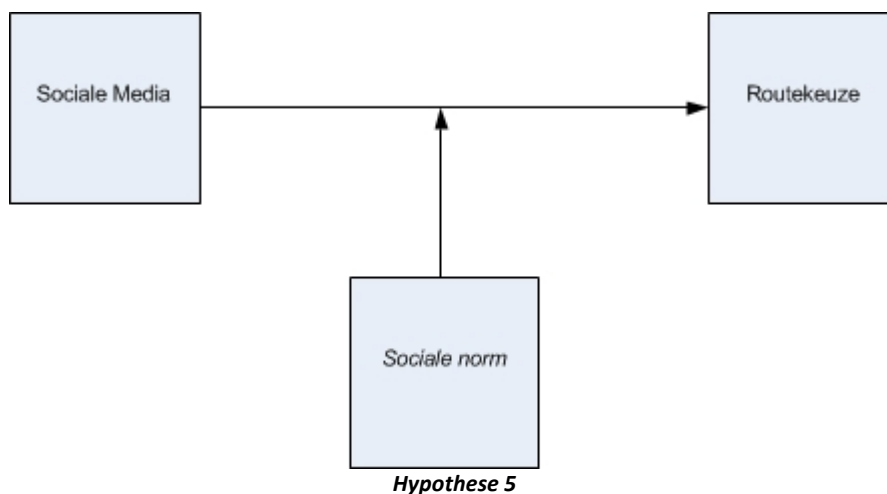
reviews. Daarnaast blijkt dat attribuut-centric reviews het best passen bij experts en benefit centric reviews het best passen bij beginners/nieuwelingen. Doordat de website van de controle conditie vooral is samengesteld met eenduidige informatie zou het wellicht minder één van beide groepen kunnen aanspreken. Naar aanleiding hiervan is hypothese 4 geformuleerd.

**Hypothese 4: Sociale media kan in tegenstelling tot informatieverstrekking via een website eerder zowel beginners als experts aanspreken om een andere route te kiezen.**



De omgeving en hun sociale norm en validatie kunnen van invloed zijn op de beslissingen van een bepaalde persoon. Zo kan deze bepaalde persoon zich op een bepaalde manier gaan gedragen wat komt doordat anderen dat gedrag ook vertonen (Brock, Green, 2005). Hierdoor zou het kunnen zijn dat als veel mensen zeggen een andere route te nemen dat ook andere mensen eerder overstag gaan in vergelijking tot informatie dat via een enkele officiële bron komt (bijvoorbeeld de officiële website). Om dit te onderzoeken is de volgende hypothese geformuleerd:

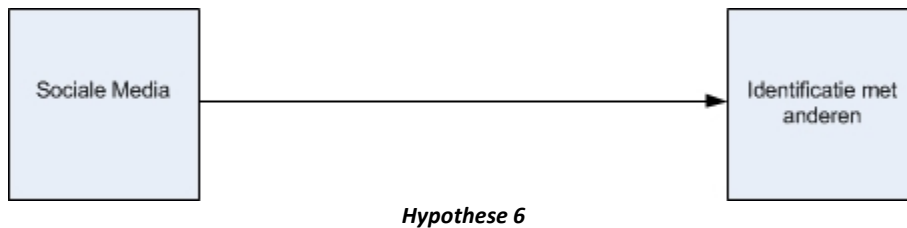
**Hypothese 5: Sociale media beïnvloedt meer dan informatieversteking via een website de routekeuze van mensen door de aanwezigheid van de sociale norm.**



Doordat informatie van soortgelijken relevanter kan zijn en meer empathie kan opwekken dan informatie van anderen (Bickhart & Schindler, 2001) is het aannemelijk dat mensen hun routekeuze

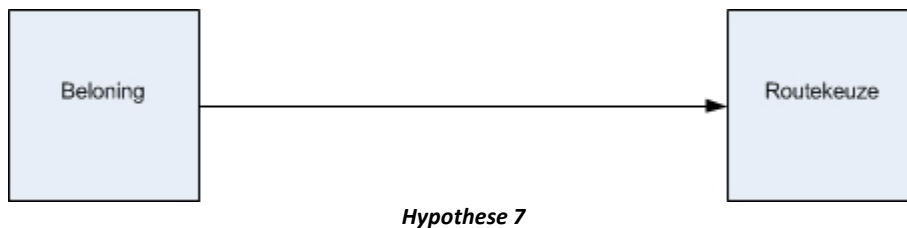
eerder laten beïnvloeden door dergelijke informatie dan via informatie verkregen via de officiële kanalen. Om dit te onderzoeken is de volgende hypothese geformuleerd:

**Hypothese 6: De recreatievaarders kunnen zich eerder identificeren met andere gelijkgezinden – zoals andere recreatievaarders- dan met buitenstaanders.**



Uit onderzoek Bigorra en Banos (1989) is gebleken dat een financiële vergoeding ervoor kan zorgen dat mensen een bepaald gedrag gaan vertonen. Maar geldt dit ook in het routekeuzegedrag van recreatievaarders?

**Hypothese 7: Een financiële vergoeding zorgt ervoor dat meer mensen voor de alternatieve route kiezen dan als er geen financiële vergoeding zou worden vergeven.**





### 3. Het onderzoek

In dit gedeelte van het verslag valt te lezen welke methode wordt gebruikt om een antwoord of sociale media van invloed is op de routekeuze en in hoeverre de hypothesen bevestigd of verworpen worden.

Om dit te illustreren wordt er allereerst ingegaan op de onderzochte sociale media, waarna vervolgens het onderzoeksonderwerp de onderzoeksmethode en de verschillende onderzoeksmomenten in dit onderzoek aan bod komen.

#### Forum

Een forum is van origine een plein zoals deze te vinden was in steden in de Romeinse tijd. Op dergelijke pleinen kwamen marktkeuzers, politici, juristen en anderen samen om te onderhandelen, te discussiëren of andersoortige bijeenkomsten te houden. In dit verslag wordt gebruik gemaakt van de elektronische variant hiervan welke in de basis gelijk is als het forum van weleer. Een elektronisch forum, bulletin board, of een nieuwsgroep geeft consumenten namelijk de mogelijkheid om over specifieke onderwerpen hun ervaringen, meningen en kennis te delen (Bickhart, Schindler, 2001). Bovendien geven Bickhart en Schindler (2001) aan dat het discussiëren binnen dergelijke communities er voor kan zorgen dat mensen daadwerkelijk informatie tot zich nemen en relaties ontwikkelen met diegenen die hun interesses delen.

Welkom, **Matthijs**  
[Toon laatste berichten](#) | [Mijn profiel](#) | [Afmelden](#) | [Aankondigingen](#) | [Geavanceerd zoeken](#)

De Willemsroute  
(1 bezoeker) Matthijs

Markeer alle forums als gelezen Board categorieën Ga

#### Ervaringen op/langs de Willemsroute

Hier kunt u uw algemene ervaringen delen die u heeft met De Willemsroute.

Forum	Onderwerpen	Reacties	Laatste bericht
<b>Ervaringen op De Willemsroute</b> Hier kunt u uw algemene ervaringen delen die u heeft met De Willemsroute mbt het varen van De Willemsroute.	1	3	Re:De Willemsroute - Het verleidelijke alternatief door Je@n   Gisteren 13:18

#### Bezienswaardigheden & evenementen

Deel hier leuke bezienswaardigheden en evenementen langs de route met anderen.

Forum	Onderwerpen	Reacties	Laatste bericht
<b>Bezienswaardigheden</b> (1 NIEUW!)	1	0	Proef zelf gebrande koffie! door Thijs   13/06/2010 23:14
<b>Evenementen</b>	2	0	ANDRE RIEU in MAASTRICHT door Je@n   Gisteren 13:54

*Figuur 5: Een gedeelte van het forum*

Figuur 5 toont een deel van het forum zoals deze gebruikt werd in dit onderzoek. Mensen konden topics aanmaken binnen verschillende voorgedefinieerde kaders zoals ervaringen,

bezienswaardigheden en evenementen, waar anderen vervolgens op konden reageren. Ook konden de mensen zelf een profielafbeelding kiezen en zelf een profiel aanmaken met bijvoorbeeld gegevens van hun boot erop. Van Dijk (2005) geeft aan dat met het reageren op dergelijke fora ook risico's gepaard gaan. Het zijn voornamelijk hoog opgeleide mannen van middelbare leeftijd die reageren (Ter Hedde & Svensson, 2009). Het komt vaak voor dat online fora gedomineerd worden door een klein groepje mensen en dat de berichten vrij klein van formaat zijn waardoor de interactiviteit klein is en discussies vaak vroegtijdig stoppen. Maar ook het zogenaamde *flaming*, oftewel ongecontroleerde expressies zoals scheldkanonnades, kunnen naar voren komen op dergelijke fora. Daarom is het volgens Sunstein (2008) ook van belang dat er moderatoren en forumregels aanwezig zijn op het forum. Ook bij het forum dat gebruikt is bij het project De Willemsroute is gebruik gemaakt van moderatoren en waren er forumregels aanwezig.

### RouteYou

Met de kaarten van RouteYou kunnen mensen de routes vooraf verkennen. Ze kunnen deze routes aanklikken voor meer informatie, waarna ze op de website van RouteYou komen waar ze meer details en bezienswaardigheden langs de route vinden. Nadat ze een keuze hebben gemaakt om een bepaalde route te volgen, kunnen gebruikers deze route afdrucken of downloaden naar een GPS apparaat.

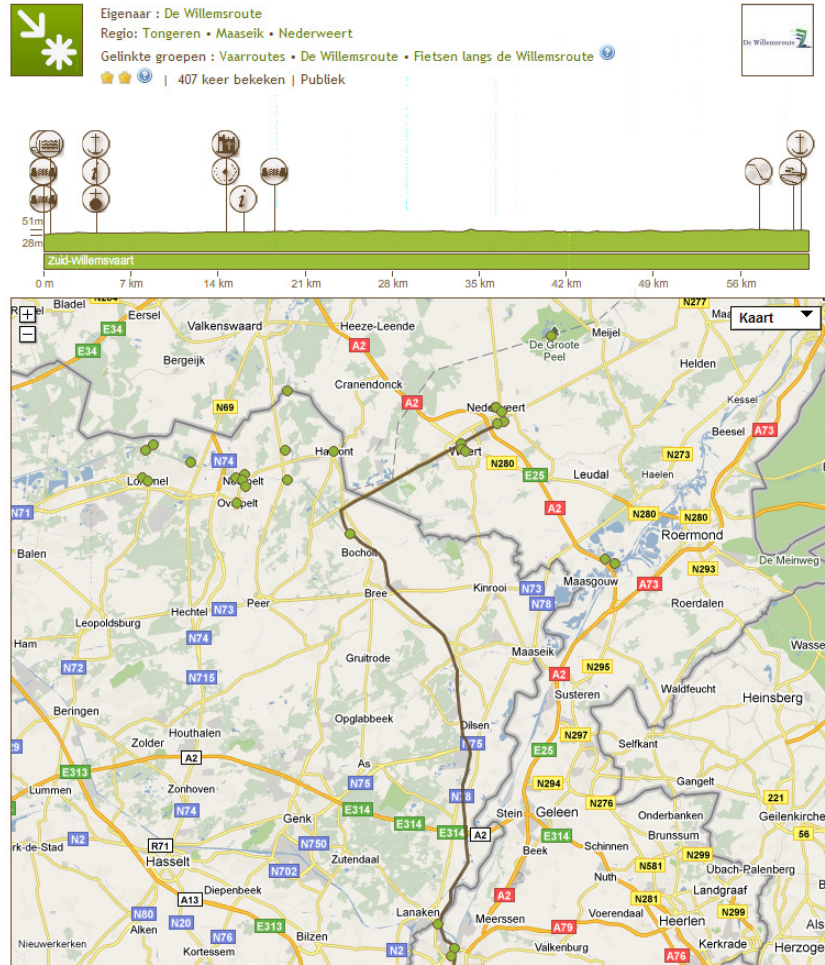
Naast het kunnen zoeken van routes kunnen mensen ook naar hun eigen wensen een route samenstellen. Ze kunnen hiervoor gebruik maken van de kaarten van RouteYou en verschillende punten aangeven waarvan ze willen dat hun route hen langs voert. Vervolgens kunnen ze deze route delen met anderen, waarna deze de route ook kunnen ervaren.

Naast het kunnen volgen van deze route is het ook mogelijk om te reageren op de route, bijvoorbeeld door tips te geven over mooie uitzichten of leuke overnachtingsplaatsen, of om anderen bewust te maken van zijweggetjes die de route net iets mooier maken.

Ook kunnen gebruikers allerhande informatie vinden over de vaarweg, fietsroutes aansluitend op de Willemsroute, en bezienswaardigheden en evenementen in de buurt. Wanneer er vervolgens op bijvoorbeeld een bezienswaardigheid wordt geklikt, ziet men extra informatie en foto's over deze bezienswaardigheid. Door bijvoorbeeld op een van de sluizen te klikken wordt allerlei relevante informatie hierover beschikbaar gemaakt, zoals de sluisbedieningstijden, en fotografisch materiaal.

In figuur 6 is te zien hoe de RouteYou applicatie er uitziet. Hier is bijvoorbeeld bovenin te zien hoeveel sterren een bepaalde route heeft. Daaronder vallen onder meer de bruggen en sluizen te zien, met daaronder de route weergegeven in kaartvorm en de reacties. De groene punten op de route zijn de sluizen en bezienswaardigheden. Deze bezienswaardigheden zijn ook in tabelvorm naast de kaart te zien. Op deze bezienswaardigheden kan worden geklikt voor meer informatie. Onder deze bezienswaardigheden worden bijvoorbeeld ook restaurants in de buurt weergegeven zodat de recreatievaarders hun reis van tevoren kunnen uitstippelen.

## Zuid-Willemsvaart



Figuur 6: De RouteYou applicatie

Route
Statistiek
Afdr

Nu routes plannen en printen op de **Topografische kaart van België**

Dit is het hoofdtraject van de vaarroute De Willemsroute.

De Willemsroute is het verleidelijke alternatief om van Roermond of Den Bosch naar Maastricht en vice versa te varen. Deze prachtige route is voornamelijk bedoeld voor de recreatieve vaarweggebruiker die meer wil dan alleen van A naar B varen. Een goed begaanbare en mooie vaarweg die leidt langs vele aantrekkelijke plaatsen in Nederlands en Belgisch Limburg.

**Bezienswaardigheden in de buurt**

Dominicanenkerk	★
Maasland	★
Vucht	★
Opgrimbie	★
kanaal Bocht-Herentals	★
Markt van Maastricht	★
Dinghuis	★
kasteel van Leut	★
Aardewerfabrieken van Petrus Regout	★
Zuid-Willemsvaart	★

Meer bezienswaardigheden in de buurt

**Gesponsorde links**

**Heerlijkheid Mariënwaardt**  
Beleef het ware buitenleven op dit prachtige landgoed in de Betuwe  
[www.marienwaardt.nl](http://www.marienwaardt.nl)

**Hotels in Maastricht**  
Speciale aanbiedingen voor hotels in Maastricht!  
[www.HotelSpecials.nl/Maastricht](http://www.HotelSpecials.nl/Maastricht)

**Studie na het Luzac?**  
Particulier HBO Bedrijfskunde Bezoek Open Avond 8 juli 2010  
[www.intercollege.nl](http://www.intercollege.nl)

**Fiets Routebeschrijving**

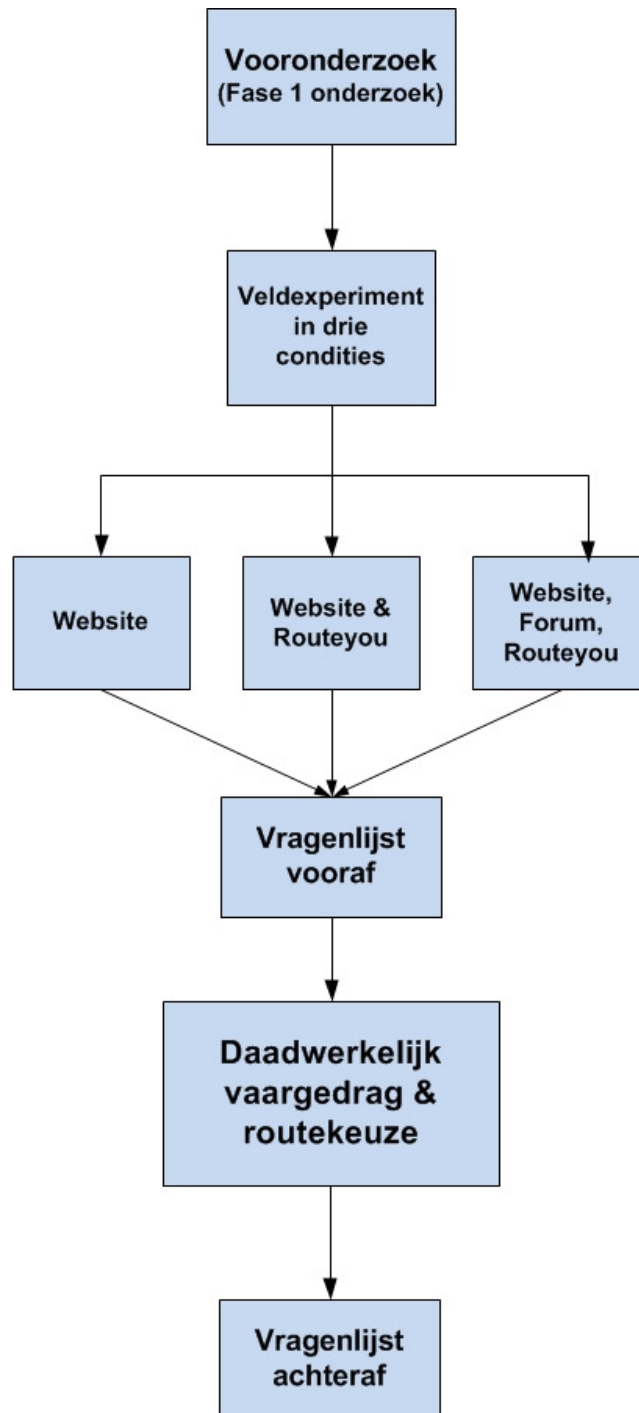
## Respondenten

Om te onderzoeken of routekeuze wordt beïnvloed door inzet van sociale media wordt er in dit onderzoek gebruik gemaakt van de onderzoekspopulatie recreatievaarders die de keuze hebben om rechtstreeks met vertraging (Julianakanaal) te varen of door om te varen over de Willemsroute. Een bijkomstigheid hierbij is dat de recreatievaarders een mooiere route ervaren wanneer ze de Willemsroute volgen, maar ook dat ze een waterwegenvignet moeten aanschaffen.

De respondenten worden door het team De Willemsroute middels reclame via folders, beurzen en vakbladen (als de Waterkampioen en Motorboot), via nieuwsberichten op allerhande websites, zoals van het Watersportverbond, Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de Waterkampioen, en de wat meer algemene nieuwssites als regionieuws.nl geworven. De mensen die deelnemen aan het onderzoek krijgen 50% korting op het vaarwegenvignet dat verplicht is op de Vlaamse binnenwateren (t.w.v. max. €50,- per kwartaal). Daarnaast ontvangen de deelnemers vele kortingen op onder andere attracties, overnachtingen, aanlegplaatsen en horecageleggen langs de Willemsroute.

## Onderzoeksmethode

In dit gedeelte van het verslag wordt er ingegaan hoe in dit onderzoek de resultaten zijn verkregen en welke fasen er worden doorlopen gedurende het onderzoek. De verschillende fasen zijn afgebeeld in het onderstaande stroomdiagram (Figuur 7).



*Figuur 7: Grafische weergave van het Willemsroute project*

## Vooronderzoek

Deze studie baseert zich op aanbevelingen gedaan door eerder onderzoek in fase 1 van het Willemsroute project. In fase 1 van dit project is het volgende achterhaald:

- de analyse van de huidige situatie;
- het verkennen van de mogelijkheden met betrekking tot de vraagsturing en simulatie van alternatieve mechanismen;
- effecten van manipulaties en toetsen van verklaringen;

Hierdoor kan er in fase 2 volledig worden toegespitst op het uitvoeren en op het meten van effecten van de verschillende strategieën op routekeuze. Uit het onderzoek gedaan in fase 1 komt ondermeer naar voren dat de gemiddelde wachttijd het langst zal zijn in juli. Gedurende de middag zal de gemiddelde wachttijd 22 minuten bedragen waarbij 10% van de beroepsvaart een wachttijd zal hebben van meer dan 40 minuten. De wachttijd kan worden gereduceerd door de recreatievaart te laten omvaren, dit zal echter maar een beperkt effect hebben op de gemiddelde wachttijd (per 500 recreatievoertuigen, gemiddeld twee minuten minder wachttijd). Bovendien blijkt uit het vooronderzoek in 2009 in het kader van het project De Willemsroute, dat het waarschijnlijk is dat er een gunstig effect is op de veiligheid als er minder recreatievaart gecombineerd geschut wordt met de beroepsvaart in de sluisen.

Daarnaast is er in het fase 1 onderzoek een vragenlijst opgesteld om te achterhalen wat de redenen voor recreatieschippers zijn om voor een bepaalde vaarroute te kiezen. De gegevens van dit fase 1 onderzoek fungeren als controleconditie voor de resultaten in het huidige onderzoek. In het huidige onderzoek is er getracht de informatiehoeveelheid tussen de verschillende groepen zoveel mogelijk hetzelfde te houden.

## Veldexperiment

Voor het veldexperiment is een vragenlijst samengesteld en voorgelegd aan de respondenten. De deelnemers aan het experiment hebben deze vragenlijst ingevuld voordat ze de routekeuze maakten. Vervolgens zijn de deelnemers willekeurig ingedeeld in één van de drie condities. Deze condities zijn als volgt ingedeeld:

1. één groep krijgt alleen toegang tot de informatieve website (controleconditie),
2. de andere groep krijgt daarnaast de beschikking over de RouteYou applicatie (socialemediaconditie 1),
3. en de laatste groep kan zich daarbij ook mengen in de discussies op het forum (socialemediaconditie2).

Er wordt verondersteld dat de vaarders zich eerst hebben laten informeren via de bovengenoemde beschikbare communicatiekanalen in hun conditie. Dit kan worden gemeten door te registreren wat mensen doen online, waardoor bekeken kan worden in hoeverre mensen zich hebben laten beïnvloeden door bijvoorbeeld anderen.

Als de respondenten vervolgens daadwerkelijk gaan varen kan gevolgd worden welke route ze kiezen door hun in de vooraf vragenlijst afgegeven marifoon code (ATIS). Ook wordt in de achterafvragenlijst gevraagd wat voor route ze hebben gevaren en in hoeverre ze zich hebben laten leiden door de informatie die ze tot zich hebben gekregen. Deze en andere resultaten die in de achterafvragenlijst naar voren komen worden vergeleken met de resultaten van de voorafvragenlijst en de resultaten van de vragenlijst van fase 1 van dit project. Aan de hand van deze informatie

worden vervolgens conclusies getrokken en antwoord gegeven op de onderzoeksvraag. In de volgende alinea wordt verder ingegaan op deze vragenlijsten.

### **Meetinstrumenten**

Zoals hierboven al werd aangegeven is er in dit onderzoek gebruik gemaakt van twee vragenlijsten een voorafvragenlijst en een achterafvragenlijst. Hieronder worden deze vragenlijsten één voor één behandeld.

De voorafvragenlijst is gedeeltelijk gebaseerd op de vragenlijst die al was uitgezet in het vooronderzoek (fase 1). De voorafvragenlijst concentreert zich voornamelijk op de redenen voor het wel of niet bevaren van de Willemsroute en het Julianakanaal en welke media ze gebruiken om informatie tot zich te nemen.

De achterafvragenlijst focust zich meer op de hypothesen zoals deze in dit verslag zijn vastgelegd. Dit betekent dat er specifieke vragen zijn opgenomen die te maken hebben met percepties van de gebruikers t.a.v. De Willemsroute, de website en de gebruikte sociale media. Dit is zoveel mogelijk gedaan aan de hand van gevalideerde instrumenten m.b.t. de motieven om een bijdrage te leveren aan de community (Henning-Thurau Gwinner, Walsh, Gremler, 2004), vertrouwen (Kaplan, Nieswietz 2003), het kunnen identificeren met anderen (Schubert & Otten, 2002., Rockmann, Pratt & Northcraft, 2007), de neiging Word Of Mouth te gebruiken (Park en Kim, 2008), en sociale validatie (sociale norm) (Graham, 1997). Daarnaast zijn er ook vragen toegevoegd die specifiek te maken hebben met de verstrekte beloningen (kortingsbonnen, tegemoetkoming in de kosten voor het verplichte vaarwegenvignet).

### **Onderzoeksmomenten**

In deze paragraaf wordt een schatting gegeven van de belangrijke onderzoeksmomenten in dit onderzoek.

De voorafvragenlijst werd recreanten voorgelegd bij registratie op de website, waarbij werd vermeld dat ze pas na voltooiing ervan de korting op het Vaarwegenvignet en de kortingsbonnen zouden ontvangen. Vervolgens werd ieder van hen op willekeurige basis ingedeeld in één van de drie condities, d.w.z. ofwel de controleconditie met alleen de informatieve website, ofwel socialemediaconditie 1 met website en RouteYou-applicatie, ofwel socialemediaconditie 2, met website, RouteYou en forum. Het inschrijven op de website kon gedurende het gehele recreatievaartseizoen van 1 mei 2010 tot 30 september 2010.

Gedurende het recreatievaartseizoen is vervolgens bekeken welke route er gevaren is en in hoeverre de vaarders actief zijn geweest op de verschillende socialemediakanalen of op de website. Na afloop van het recreatievaartseizoen is de achterafvragenlijst eind oktober uitgezet bij de respondenten.



## 4. Resultaten

De hier gerapporteerde resultaten bestaan uit drie delen, overeenkomend met de drie opeenvolgende fases van het onderzoek. Allereerst zullen de resultaten besproken worden van de vragenlijst die aan het begin van het vaarseizoen is uitgezet ("Resultaten vragenlijst april-juni 2010 (voorafvragenlijst)". Daarna worden de resultaten van de analyses op de geregistreeerde vaarbewegingen in het vaarseizoen 2010 gerapporteerd ("Onderzoek vaargegevens"), gevolgd door die van de afsluitende vragenlijst ("Resultaten vragenlijst september 2010"). In deze laatste paragraaf zullen naast beschrijvende resultaten ook toetsende resultaten gepresenteerd worden. Waar mogelijk zullen de resultaten van de achterafvragenlijst in verband worden gebracht met die van de voorafvragenlijst. De antwoorden op de open vragen zijn te vinden in de bijlagen.

### a. Resultaten vragenlijst april-juni 2010 (voorafvragenlijst)

Middels het hier beschreven onderzoek is getracht een beeld te krijgen van de redenen die recreatieschippers hebben om voor het Julianakanaal en/of de alternatieve route via het Kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart te kiezen. Daarnaast is onderzocht hoe deze schippers informatie verkrijgen op basis waarvan de uiteindelijke route gekozen wordt. Daarbij wordt aandacht besteed aan de verschillende bronnen van informatie, alsook de verschillende communicatiemiddelen die daarbij gebruikt worden.

De hier besproken bevindingen zijn het resultaat van vragenlijsten die gebruikers van [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) vanaf april 2010 in hebben moeten vullen alvorens ze zich konden registreren op de website en een korting konden ontvangen. De resultaten worden vergeleken met een aantal vragen die zijn toegevoegd aan een reeds bestaande vragenlijst van Rijkswaterstaat, die in de zomermaanden van 2009 zijn uitgezet onder recreatieschippers in Nederland.

#### Kenmerken schippers

De vragenlijst was op 8 juli 2010 door 397 personen ingevuld. Opvallend is dat er geen jongeren (< 26 jaar) de vragenlijst hebben ingevuld; 30 van de ondervraagden zijn tussen 26 en 46 jaar oud (7,6 %), 251 tussen 46 en 66 jaar oud (63,7 %), en 113 zijn 66 jaar of ouder (28,6 %). Nagenoeg altijd (80,9%) zijn er 2 personen aan boord inclusief de schipper. Wat opvalt ten opzichte van de vragenlijst van 2009 is, dat er nu geen boten met een groot (>6) aantal passagiers aan boord zijn. Wellicht komt dit minder voor op dit traject, hebben we deze schippers niet weten te bereiken of is het traject voor deze grote schepen niet interessant. Het gemiddeld aantal jaren dat men al vaart is 26,2 (SD=16,4, N=388). Dit is aanzienlijk hoger dan bij de vragenlijst in 2009, waar het gemiddeld aantal jaren 19,3 bedroeg.

Nagenoeg alle (92,9%) schippers op De Willemsroute hebben een motorboot. Dit is niet verwonderlijk op kanalen waar lange stukken recht gevaren wordt en weinig ruimte is om te zeilen. Een aanzienlijk deel (33,8%) van de schippers maakt lange tochten van een week of meer.

Vaartochten beginnen meestal in West (40,1%) of Zuid (35%) Nederland. 8,6% van de schepen begint de vaartocht in België en slechts 0,5% van de geënquêteerden start buiten Nederland of België. Dit is te verklaren omdat de taal van de enquête Nederlands is. Schippers uit andere landen zullen moeite hebben de enquête in te vullen.

## Julianakanaal

Van de gebruikers van de website heeft 69,3% wel eens over het Julianakanaal gevaren. Dit is nog best laag gezien de oriëntatie van de website op gebruikers van dit kanaal. Waarschijnlijk is het door de publiciteit rondom de website gelukt mensen te bereiken die nog niet eerder het Julianakanaal bevaren hebben. Gemiddeld heeft men 4,03 (SD=4,6, N=274) keer over het Julianakanaal gevaren in de afgelopen drie jaar, gemiddeld dus iets meer dan 1x per jaar.

Aan de schippers die al eens op het Julianakanaal gevaren hebben (N=274) is gevraagd om voor een aantal redenen waarom voor het Julianakanaal gekozen kan worden, aan te geven in hoeverre deze zaken de beslissing beïnvloed hebben. Hierbij is een schaal gehanteerd van 1 (helemaal geen rol) tot 5 (zeer sterke rol) om aan te geven in hoeverre een bepaald onderdeel een rol heeft gespeeld bij de routekeuze.

Of het Julianakanaal mooi is wordt maar in geringe mate meegenomen bij de keuze van de route (M=2.71, SD=1.29). De stelling 'het is de kortste route naar mijn bestemming' is voor deze schippers ook slechts een beetje (M=3.09, SD=1.49) van belang. Dit is ook te zien bij 'het is de snelste route naar mijn bestemming' (M=2.94, SD=1.49). Uit de antwoorden blijkt duidelijk dat maar weinig (M=1.75, SD=1.34) schippers hun route starten op het Julianakanaal. Dit komt overeen met de antwoorden op de vraag naar de herkomst van de schippers. Ook is het Julianakanaal niet vaak (M=2.26, SD=1.56) het eindpunt van een vaartocht, maar wel vaker dan dat het startpunt is. Overnachtingshavens langs de route zijn een beetje (M=2.59, SD=1.34) een reden om het Julianakanaal te kiezen. Over aantrekkelijke dorpjes langs de route zijn de meningen verdeeld (M=2.90, SD=1.31).

Bij weinig (M=1.89, SD=1.24) schippers speelt het een rol dat de route over het Julianakanaal hen is aangeraden door anderen. Dat de route gratis is speelt enigszins (M=2.55, SD=1.53) een rol. De route wordt een beetje (M=2.26, SD=1.31) uit gewoonte bevaren en is (dus) ook niet echt vertrouwd (M=2.54, SD=1.35). Nagenoeg alle (M=4.15, SD=.69) schippers voelen zich (zeer) veilig op het Julianakanaal. Andere redenen om voor het Julianakanaal te kiezen zijn een snelle doorvaart naar België en Frankrijk en onbekendheid met andere routes.

Vervolgens is er verder ingegaan op het gevoel van veiligheid van schippers in de sluisen van het Julianakanaal. Het verval is geen reden (M=1.71, SD=.95) voor een gevoel van onveiligheid. Ook de aanwezigheid van beroepsvaart (M=2.18, SD=1.11), de afmeermogelijkheden (M=2.16, SD=1.19) en stroming in de sluisen (M=2.02, SD=1.01) zorgen amper voor een onveilig gevoel. Over het algemeen voelen schippers zich dan ook redelijk veilig (M=3.74, SD=1.07) in de sluisen van het Julianakanaal. Redenen waarom schippers aangeven zich onveilig te voelen in sluisen zijn beroepsschippers die de schroef aan laten in de sluis en (te) laag aantal bolders.

## De Willemsroute

De Willemsroute, een alternatief voor het Julianakanaal via het kanaal Wessem - Nederweert en de Zuid-Willemsvaart, is door 150 van de respondenten eerder bevaren. Gemiddeld voer men hier de afgelopen 3 jaar 2,76 (SD=4,58) keer. Dezelfde vragen als hierboven over het Julianakanaal gesteld zijn werden ook gesteld over De Willemsroute. Allereerst is gevraagd naar de redenen om deze route te bevaren.



Dat de route een mooie route is speelt voor schippers sterk ( $M=3.82$ ,  $SD=1.13$ ) mee bij de routekeuze, terwijl de lengte van de route juist minder belangrijk wordt gevonden ( $M=1.84$ ,  $SD=1.07$ ). De Willemsroute wordt niet gezien als snelle route ( $M=1.75$ ,  $SD=1.00$ ) en weinig schippers hebben hun start ( $M=1.57$ ,  $SD=1.08$ )- of eindpunt ( $M=1.69$ ,  $SD=1.21$ ) langs de route. Het aantal overnachtingshavens ( $M=3.39$ ,  $SD=1.17$ ) en de aantrekkelijke dorpen ( $M=3.72$ ,  $SD=1.05$ ) langs de route zijn deels een reden om De Willemsroute te varen. De route wordt niet vaak ( $M=1.91$ ,  $SD=1.21$ ) gekozen omdat deze is aangeraden door andere schippers en nog minder ( $M=1.72$ ,  $SD=1.07$ ) uit gewoonte. De Willemsroute wordt ook nog niet echt ( $M=2.51$ ,  $SD=1.39$ ) als vertrouwde route gezien. Andere redenen om De Willemsroute te varen zijn de rust op het water en de wil om andere routes te verkennen.

Er is ook gekeken naar redenen om De Willemsroute niet te kiezen. Hieruit blijkt dat de onbekendheid van de route ( $M=2.51$ ,  $SD=1.49$ ) en de verplichting een waterwegenvignet voor België aan te schaffen ( $M=2.29$ ,  $SD=1.53$ ) enige invloed hebben op de keuze om De Willemsroute te mijden. De overige redenen (het is een langere route ( $M=1.84$ ,  $SD=1.11$ ), het is een onaantrekkelijke route ( $M=1.77$ ,  $SD=1.04$ ), bedientijden van de sluisen ( $M=2.02$ ,  $SD=1.08$ ), de doorvaarhoogte ( $M=1.53$ ,  $SD=1.00$ ) en de hoeveelheid sluisen ( $M=1.70$ ,  $SD=.95$ )) spelen geen (grote) rol bij de routekeuze. Ook op de vraag naar andere redenen deze route niet te kiezen kwam vooral de onbekendheid van de route en de lengte naar voren als reden een andere route te varen.

### **Informatiebronnen**

Vervolgens is gevraagd naar de informatiebronnen die door schippers gebruikt worden om hun route te bepalen. Hierbij valt vooral op dat veel informatiebronnen niet benut worden. Kaarten spelen een redelijk grote rol ( $M=3.53$ ,  $SD=1.24$ ) in het bepalen van de route. Ook de krant ( $M=2.83$ ,  $SD=1.31$ ) en het internet ( $M=3.15$ ,  $SD=1.39$ ) worden soms gebruikt, maar verder zijn de resultaten vooral negatief. Men maakt amper gebruik van aanbevelingen van bevriende schippers ( $M=2.47$ ,  $SD=1.26$ ) en geen gebruik van schippers die men in de haven tegenkomt ( $M=1.99$ ,  $SD=1.05$ ), schippers die men spreekt over de marifoon ( $M=1.28$ ,  $SD=0.64$ ), havenmeesters ( $M=2.00$ ,  $SD=1.10$ ), informatieborden ( $M=1.88$ ,  $SD=1.05$ ), routeplanners ( $M=2.30$ ,  $SD=1.39$ ), vaarberichten ( $M=2.27$ ,  $SD=1.27$ ) en watersportverenigingen ( $M=2.32$ ,  $SD=1.23$ ). Wanneer naar andere informatiebronnen gevraagd wordt geeft men aan de software van Navigo (18x) en de ANWB almanak (12x) te gebruiken.

Om af te sluiten is aan de schippers gevraagd welke factoren van belang zijn bij het plannen van een route en in hoeverre deze factoren te beïnvloeden zijn. Zowel de reisduur als de reiskosten zijn voor het bepalen van de route volgens de respondenten amper (respectievelijk ( $M=2.51$ ,  $SD=1.21$ ), ( $M=2.63$ ,  $SD=1.23$ )) van belang. Ook geven schippers aan dat ze lang ( $M=2.49$ ,  $SD=1.18$ ) nadenken over de te nemen route. Over het beïnvloeden van de routekeuze door het aanbieden van een besparing in reistijd ( $M=2.54$ ,  $SD=1.11$ ), wachttijd ( $M=3.08$ ,  $SD=1.21$ ), waterwegenvignet ( $M=2.79$ ,  $SD=1.45$ ) of kosten ( $M=2.74$ ,  $SD=1.21$ ) doet men geen duidelijke uitspraak. Wel houdt men zeer sterk rekening ( $M=4.44$ ,  $SD=.84$ ) met de omgeving bij het plannen van een route.

### **Samenvatting vragenlijst**

Samenvattend kan gesteld worden dat De Willemsroute mooier wordt gevonden dan het Julianakanaal en volgens de respondenten meer aantrekkelijke dorpjes en overnachtingshavens heeft. Het Julianakanaal is vertrouwder, korter en sneller. Schippers voelen zich niet onveilig in sluisen langs het Julianakanaal. Ze varen vaak niet via De Willemsroute omdat ze deze route niet

kennen. Schippers bepalen hun route aan de hand van kaarten, kranten en het internet en houden hierbij voornamelijk rekening met de omgeving waar ze door varen. De schippers die reageerden op dit onderzoek waren voornamelijk ouder dan 45 jaar en varen tochten van enkele dagen met een motorboot waarop ze met twee personen varen. De schippers kwamen voornamelijk uit West- en Zuid Nederland.

## **b. Onderzoek Vaargegevens**

Een deelvraag aan het begin van dit onderzoek was: ‘Welke invloed heeft de informatieverstrekking via de website op de routekeuze?’. Om deze vraag te beantwoorden moet het gedrag van mensen vergeleken worden. Hierbij is het belangrijk om, om invloeden van buitenaf te beperken ofwel de personen die vergeleken worden gelijk te houden (voor- en na ingreep meten bij dezelfde personen), ofwel de periode waarin vergeleken wordt gelijk te houden (een groep met ingreep en een controle groep tegelijk laten deelnemen). Omdat het niet mogelijk is alle recreatievaarders de route twee maal te laten varen voor dit onderzoek is gekozen voor de tweede opzet. Een deel van de recreatievaarders kreeg extra informatie via de website en een controle groep heeft zich niet geregistreerd en kreeg geen extra informatie. Deze groepen kunnen vervolgens met een statistische analyse vergeleken worden.

Om het effect van de informatieverstrekking zo duidelijk mogelijk te krijgen is het van belang dat er zo min mogelijk andere effecten meegenomen worden. Dit is in de huidige onderzoeksopzet helaas niet helemaal mogelijk. Het is niet uit te sluiten, dat een deel van de niet geregistreerde gebruikers (de controle groep) niet toch informatie heeft gekregen via andere gebruikers, of een eigen bezoek aan bijvoorbeeld de website van RouteYou, waar een deel van de extra informatie beschikbaar was. Voor de analyse moet aangenomen worden dat de beïnvloeding van de controle groep verwaarloosbaar is geweest. Dit is aannemelijk omdat het iedereen vrij stond zich te registreren voor het onderzoek en hier een beloning tegenover stond. Het was dus niet voordelig om alleen de informatie te bekijken en niet deel te nemen.

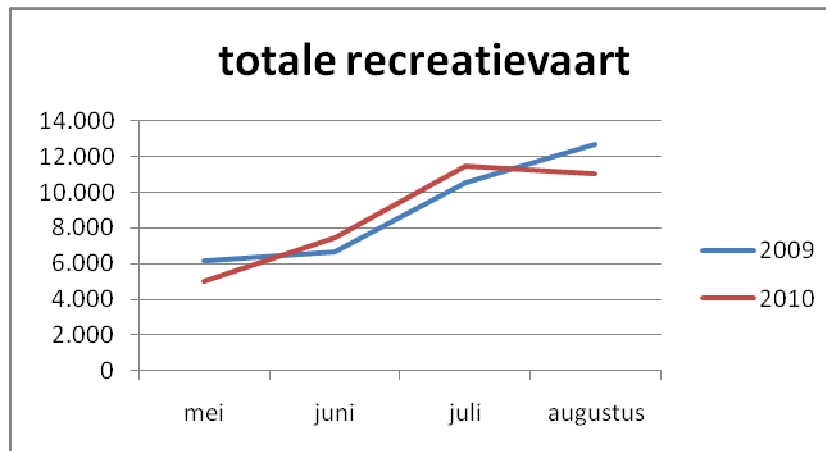
Ook is de informatievoorziening via de website niet geheel los te zien van de informatie op borden langs de route en folders uitgedeeld op sluizen en beschikbaar in jachthavens en bij VVV's. Dit is tegelijk gestart met de lancering van de website om een maximaal effect te hebben, maar zorgt wel voor overlap in de maatregelen. Deze overlap is nooit volledig uit te sluiten, maar zorgt er in dit geval voor dat een gevonden verschil nooit geheel toe te schrijven is aan de informatie op de website. Wel zou, door onderlinge vergelijking van de drie onderzoeksgroepen met informatie gekeken kunnen worden in hoeverre extra informatie op de website bijdraagt aan een verandering in gedrag. Deze analyse is beschreven bij ‘Onderzoek groepen’ verderop in dit verslag.

Vanuit Rijkswaterstaat is besloten dat alle geregistreerde recreatievaarders een financiële beloning krijgen voor het omvaren, in de vorm van een korting op het Vlaamse Waterwegenvignet. Er kan dus geen directe vergelijking gemaakt worden tussen recreatievaarders met- en zonder financiële beloning.

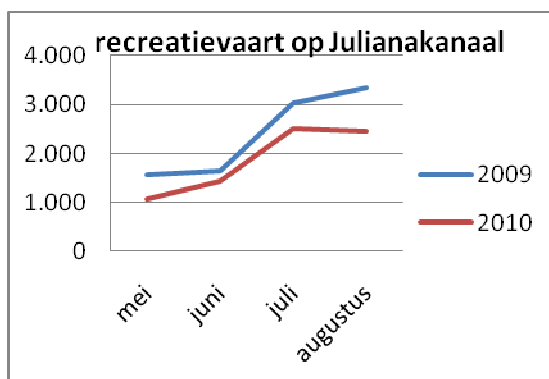
## **Resultaten Routekeuze**

Om te kijken of er een verschil is tussen het vaargedrag in 2009 en 2010 is gekeken naar de door het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart (IVS90) automatisch verzamelde gegevens over het aantal recreatievaarders bij verschillende sluizen. De sluizen van Born en Maasbracht liggen op het

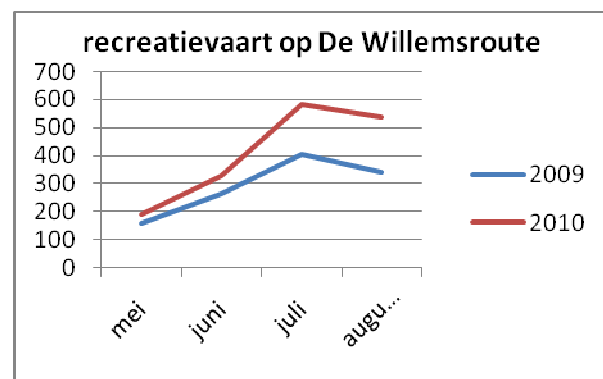
Julianakanaal. Het doel van dit onderzoek is het aantal recreatievaarders bij deze sluisen te verminderen door hen via De Willemsroute te laten varen. Om te kijken of het aantal



**Figuur 8: Totale recreatievaart in 2009 en 2010**



**Figuur 9: recreatievaart op het Julianakanaal**



**Figuur 10: recreatievaart op De Willemsroute**

recreatievaarders op De Willemsroute ook toegenomen is worden de metingen bij Sluis 16 geëvalueerd.

Een eerste beschrijvende analyse van de gegevens laat zien dat het de totale recreatievaart in de zomer van 2010 redelijk gelijk loopt met 2009 (totaal een daling van slechts 3%; zie figuur 8). Dit is positief voor het onderzoek omdat een groot verschil aan zou geven dat er een andere oorzaak is geweest voor eventueel gevonden verschillen tussen de aantallen recreatievaarders. Hierbij kan gedacht worden aan een slechte zomer die het totaal aantal recreatievaarders verlaagt. Dit lijkt dus niet het geval te zijn.

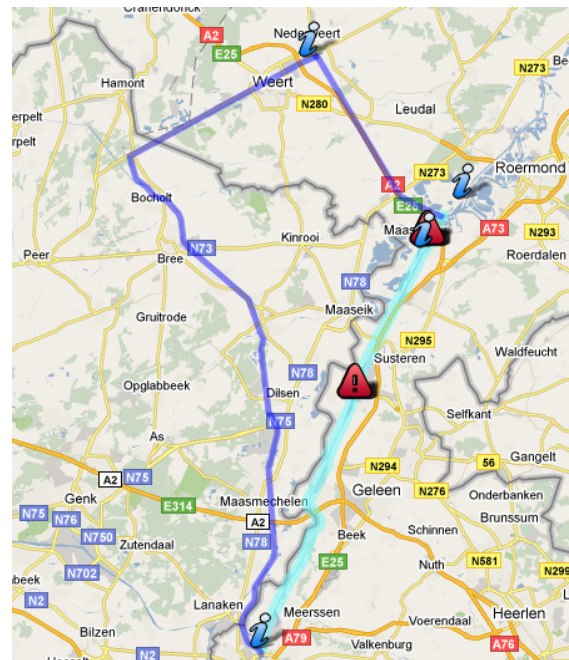
De gegevens gemeten bij de sluisen in Born en Maasbracht (langs het Julianakanaal) en Sluis 16 (De Willemsroute) laten een duidelijke verplaatsing van het recreatieverkeer zien. Op het Julianakanaal zijn in elke maand van 2010 minder recreatievaarders dan in 2009 (-28%; zie figuur 9) en op De Willemsroute is het aantal recreatievaarders juist toegenomen (+29%; figuur 10).

Vervolgens wordt door middel van een Chi-kwadraat-test, waarbij de verdeling van de recreatievaarders op het Julianakanaal en De Willemsroute in 2009 vergeleken wordt met de verdeling van recreatievaarders op deze kanalen in 2010, gekeken of dit geobserveerde verschil ook significant is. Om te corrigeren voor het verschil in totale recreatievaart tussen 2009 en 2010 is een correctie van de data uit 2010 (Bijlage 1) toegepast. Er blijkt een significant verschil te bestaan tussen

de verdeling van de recreatievaart in 2009 en die in 2010 ( $\chi^2=203,95$ ;  $p < .001$ ). De richting van dit verschil is duidelijk te zien in de grafieken ( $\chi^2 = 207,80$ ;  $p < .001$  bij de ongecorrigeerde data). Er is minder recreatievaart op het Julianakanaal en meer recreatievaart op De Willemsroute.

### Routekeuze per groep

Om te kijken of routeplanning, point-of-interest informatie en interactie via een forum invloed hebben op het vaargedrag is informatie uit meerdere bronnen bij elkaar gezocht en geanalyseerd. Van de gebruikers die de vragenlijst ingevuld hebben is de ATIS code geregistreerd. Een unieke code waarmee een schip met marifoon zich meldt bij een sluis of brug. Vervolgens is op vier plekken langs de route, in Figuur 11 met een *i* aangegeven, door Rijkswaterstaat een registratieapparaat geplaatst waarmee bijgehouden wordt welke boten zich op die plek melden. Zo kan bepaald worden welke route gebruikers gevaren hebben. Als laatste is voor al deze ATIS codes bepaald bij welke groep op de website ze horen zodat het effect van informatie en interactie bepaald kan worden.



**Figuur 11: Registratie van ATIS codes langs De Willemsroute en het Julianakanaal**

Alleen geregistreerde gebruikers met een marifooncode zijn in hun individuele vaargedrag te onderscheiden. Wanneer gebruikers zich geregistreerd hebben maar geen marifooncode hebben opgegeven, is het niet mogelijk te zien hoe deze gebruiker gevaren heeft. Deze gebruikers worden dus niet meegenomen in de analyse.

Het resultaat is een lijst met de groepen en het aantal geregistreerde schepen uit deze groep. In tabel 3 staat hiervan een overzicht. Met groep 0 worden gebruikers bedoeld die zich wel geregistreerd hebben op de website, maar waarvan de ATIS code niet- of verkeerd geregistreerd is. Deze gebruikers zijn dus wel ingedeeld in een groep (1, 2 of 3), maar zijn hier vanwege foutieve registratie van de gegevens weer uit gehaald. Helaas is deze groep erg groot, wat de hoeveelheid bruikbare data erg beperkt. De gebruikers uit groep 0 die wel geregistreerd zijn op De Willemsroute hebben na het invullen van de vragenlijst hun profiel op de website aangepast of verwijderd. Hierdoor is achteraf niet meer te bepalen tot welke informatie deze gebruikers toegang hadden.

De gebruikers in groep 1 hadden alleen toegang tot de website, gebruikers in groep 2 konden de website zien met routekaarten en point-of-interest informatie en groep 3 kon daarnaast ook het forum op de website gebruiken (zie ook Tabel 1).

De resultaten zijn in Tabel 2 samengevat:

Groep	Aantal in groep	Aantal op De Willemsroute	Percentage op De Willemsroute
0	295	35	12%
1	34	30	88%
2	31	27	87%
3	36	29	81%

*Tabel 2: Het geregistreerde gebruik van De Willemsroute*

Wanneer de resultaten bekeken worden vallen direct twee zaken op. Ten eerste lijkt het percentage gebruikers in groep 0 dat De Willemsroute vaart veel lager dan de andere groepen. Dit is echter niet waar, aangezien de registratie van het vaargedrag via ATIS code gaat en de deelnemers uit deze groep zonder ATIS code niet achterhaald konden worden uit de geregistreerde passages.

Het volgende dat opvalt, is dat de percentages op De Willemsroute voor groepen 1, 2 en 3 nagenoeg gelijk zijn. Bijna alle gebruikers uit deze groepen hebben De Willemsroute gevaren, maar er is nauwelijks verschil tussen de drie groepen te zien, en zeker geen toename van het percentage dat De Willemsroute vaart naarmate er meer sociale media (d.w.z. applicatie en forum) ingezet zijn. Dit komt wel weer overeen met de geobserveerde lage activiteit op de website. Het is aan te bevelen deze analyse nogmaals uit te voeren wanneer het aantal (met correcte ATIS code) geregistreerde gebruikers toegenomen is.

Pagina	groep 1	groep 2	groep 3	page hits in 2010
Registreren	ja	ja	ja	7794
RouteYou	nee	ja	ja	464
Forum	nee	nee	ja	866

*Tabel 3: Pagehits van gebruikers op de website van De Willemsroute*

Ook is er gekeken naar de mate waarin de verschillende gebruikersgroepen actief waren op de website. Omdat er niet per groep bijgehouden is hoe vaak bepaalde pagina's bekeken zijn is gekeken naar het aantal page hits, het aantal keer dat een pagina bekeken is, van pagina's die niet door iedere gebruikersgroep te bekijken waren. Omdat in iedere groep vrijwel evenveel mensen zitten verwachtten we dat een pagina die door minder groepen te zien is ook minder bekeken zal worden. Dit is, zo blijkt uit Tabel 3, niet zo. De RouteYou pagina's van De Willemsroute zijn minder vaak bekeken dan het forum terwijl er meer mensen toegang toe hebben<sup>1</sup>. Het valt aan te bevelen voor volgend jaar te onderzoeken of deze pagina aantrekkelijker gemaakt kan worden voor de gebruikers. Bijvoorbeeld met een titel die duidelijker aangeeft wat gebruikers op die pagina kunnen verwachten.

### c. Resultaten vragenlijst september 2010 (Achterafvragenlijst)

Van de 293 recreatievaarders die de vragenlijst van september 2010 invulden, bleken zes mensen niet deel te hebben genomen aan de voorafvragenlijst. Doordat het hierdoor niet duidelijk is in hoeverre deze personen beschouwd kunnen worden als volwaardige deelnemers aan dit project, is

<sup>1</sup> Uit gegevens aangeleverd door Pascal Brackman van RouteYou blijkt evenwel dat het clicks dat men bij het bekijken van de RouteYou-informatie doet, en de duur van het gebruik ervan vrij hoog is, zeker als dit vergeleken worden met andere gebruikers van RouteYou. Dat zou kunnen betekenen dat er sprake is van een zeker drempel om RouteYou te gaan gebruiken, terwijl degenen die die stap zetten enthousiast zijn over de applicatie.

besloten de gegevens van deze personen niet mee te nemen in de analyses. Uiteindelijk is er dus gebruik gemaakt van een steekproef van 287 participanten; 44 daarvan hebben de achterafvragenlijst echter slechts gedeeltelijk ingevuld (de vragen die specifiek over De Willemsroute gaan zijn voornamelijk wel ingevuld). In de volgende analyses kunnen daardoor verschillen optreden wat betreft het aantal respondenten dat bij de betreffende analyses betrokken zijn.

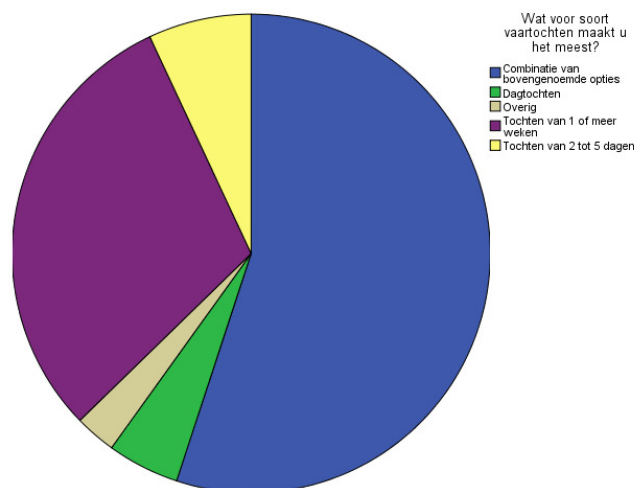
Leeftijdscategorie	Percentage (%)
Jonger dan 26 jaar	0
26-46 jaar	9.4
46-66 jaar	66.2
Ouder dan 65 jaar	24.4

*Tabel 4: Gemiddelde leeftijd recreatievaarders*

### Kenmerken schippers

Van deze 287 participanten was het merendeel ouder dan 46 jaar. Zoals te zien is in tabel 4 bevindt ongeveer tweederde van de vaarders zich in de leeftijdscategorie 46-66 jaar en is bijna een kwart ouder dan 65 jaar. Daarnaast bevindt 9.4% zich in de categorie 26 tot 46 jaar en was er geen participant jonger dan 26 jaar. Het gemiddeld aantal uren dat de respondenten per jaar op het water doorbrengen is 220.15 uur (variërend tussen 0 en 2500 vaaruren, met een standaarddeviatie van 200.96 uren).

De recreatievaarders geven aan dat ze veel variëren in de duur van hun vaartochten; 55.1% geeft namelijk aan dat dit varieert, soms een aantal weken weg met de boot, een andere keer een dagtocht. Daarnaast zijn de tochten van één of meer weken populair (30.3%). De wat kortere vaartochten van een dag of tochten van twee tot vijf dagen zijn minder populair (respectievelijk 4.9% en 7.0%; zie figuur 12).



*Figuur 12: Wat voor vaartochten maken respondenten het meest?*

De respondenten lijken een duidelijke voorkeur te hebben voor de motorboot, want 94.1% geeft aan de motorboot te gebruiken, terwijl slechts 4.2% aangeeft zowel te zeilen als de motorboot te gebruiken. Van de respondenten gaf tenslotte 1.4% aan een zeiler te zijn. De meeste vaarders geven aan dat ze meestal met z'n tweeën aan boord zijn van het schip (82.6%; zie tabel 5).

Aantal mensen gemiddeld aan boord	Percentage (%)
1	0.7
2	82.6
3	6.6
4	7.0
5	1.7
6	1.0

*Tabel 5: Aantal mensen aan boord*

## De Willemsroute

Van de participanten geeft 23.3% aan De Willemsroute niet te hebben bevaren. Als reden wordt voornamelijk de langere vaartijd (7.7%), de onbekendheid met de route (6.6%), en het aanschaffen van een waterwegenvignet (4.9%) aangegeven. In de vooraf vragenlijst gaf 59.2% van de mensen aan in de afgelopen drie jaar De Willemsroute niet te hebben gevaren. Van deze mensen is 70.0% dit jaar uiteindelijk wel De Willemsroute gaan varen. Van deze 70.0% had 4.1% al reeds besloten om deze route te gaan varen voordat hij/zij over De Willemsroute hoorde of las. Daarnaast had 8.8% besloten om de route te gaan varen nadat hij/zij over De Willemsroute hoorde of las. Tenslotte heeft 57.1% besloten nadat ze zich hadden aangemeld op de website [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) om de route te gaan varen.

Aantal keer de Willemsroute gevaren	Percentage (%)
1 keer	35.9
2 keer	30.0
3 keer	1.4
4 keer	4.9
5 keer	0.3
6 keer of meer	2.1

*Tabel 6: Aantal keer de Willemsroute gevaren*

Van de mensen die De Willemsroute wel hebben gevaren (76.7% in vergelijking tot 40.8% in de afgelopen drie jaar) heeft het overgrote deel de route eenmaal (35.9%) of twee keer (30.0%) gevaren. Meestal is de tweede keer dan de terugweg (het aantal keren is bijvoorbeeld alleen heen, of alleen terug). In de andere resultaten valt te zien dat een oneven aantal keren beduidend minder vaak voorkomen dan de even keren. Dit zou erop kunnen duiden dat de mensen die vaker De Willemsroute bevaren dit zowel op de heen- als de terugweg doen (zie ook tabel 6).

Hoe De Willemsroute ontdekt	Percentage (%)
Kende de route al	40.1
Via de website <a href="http://www.dewillemsroute.eu">www.dewillemsroute.eu</a>	31.0
Via de media (zoals websites of magazines)	20.2
Via brochures	4.5
Via de havenmeester of jachthaven	8.4
In de sluisen	1.7
Via andere vaarweggebruikers	15.0
Tijdens het varen	9.1
Anders	3.5

*Tabel 7: Hoe heeft u De Willemsroute ontdekt?*



Op de vraag hoe mensen de route hebben ontdekt geeft 40.1% van de respondenten aan de route al op voorhand te kennen. 31.0% geeft aan in aanraking te zijn gekomen met De Willemsroute via de website [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) maar daarnaast zijn ook de media (zoals websites of magazines) populair (20.2%). Bij 15.0% van de recreatievaarders is De Willemsroute hen ter ore gekomen via andere recreatievaarders (Tabel 7).

Als reden om De Willemsroute te varen wordt in de achteraf vragenlijst voornamelijk aangegeven dat het landschappelijk gezien een mooie route is (42.9%).\_Daarnaast geven de participanten als voordeel aan dat het een rustige route is (35.5%) en dat ze het Julianakanaal wilden vermijden (30.7%). Ook de aantrekkelijke dorpjes lijken een aantrekkende werking te hebben gehad (28.2%). In de vooraf vragenlijst zijn deze percepties t.a.v. De Willemsroute ook meegenomen, maar is een andere antwoordschaal gebruikt, zodat deze resultaten niet zonder meer elkaar te vergelijken zijn met die van de achterafvragenlijst. In beide vragenlijsten is echter wel dezelfde tendens te zien. Overnachtingshavens (48.9% mee eens) en de aantrekkelijke dorpjes (54.7% mee eens) worden echter als veel belangrijker gezien dan in de achterafvragenlijst (waar 20.6% van de mensen overnachtingshavens als reden zien) (Zie tabel 8 voor meer informatie).

<b>Redenen om De Willemsroute te bevaren</b>	<b>Percentage (%)</b>
Het is landschappelijk gezien een mooie route	42.9
Het is de kortste route naar mijn bestemming	4.9
Het is de snelste route naar mijn bestemming	1.7
Mijn startpunt ligt aan de route	6.3
Mijn eindbestemming ligt aan de route	11.1
Het is een route met goede overnachtingshavens	20.6
Het is een route langs aantrekkelijke dorpjes	28.2
Het is een route die me is aangeraden door anderen	13.6
Het is een route die ik uit gewoonte bevaar	1.7
Het is een vertrouwde route	9.8
Het is een rustige route	35.5
Er zijn weinig obstakels op de route	10.8
Er is weinig vrachtverkeer op de route	16.4
De aanloop op de Belgische kanalen	16.7
Het vermijden van het Julianakanaal	30.7

*Tabel 8: Redenen om De Willemsroute te bevaren*



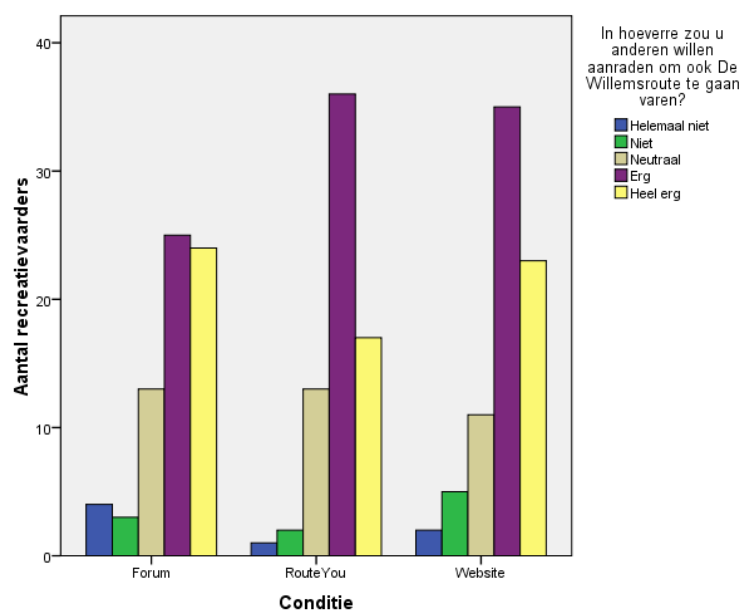
Activiteiten op en om DeWillemsroute	Percentage (%)
Fietsen	38.3
Winkelen	55.7
Een natuurwandeling maken	28.2
Een bezienswaardigheid bezoeken	18.1
Een dorp of stad bezoeken	58.2
Een restaurant bezoeken	39.4
Een museum bezoeken	4.5
Een evenement bezoeken	7.3
Geen	3.5
Anders	3.5

Tabel 9: Activiteiten op en om De Willemsroute

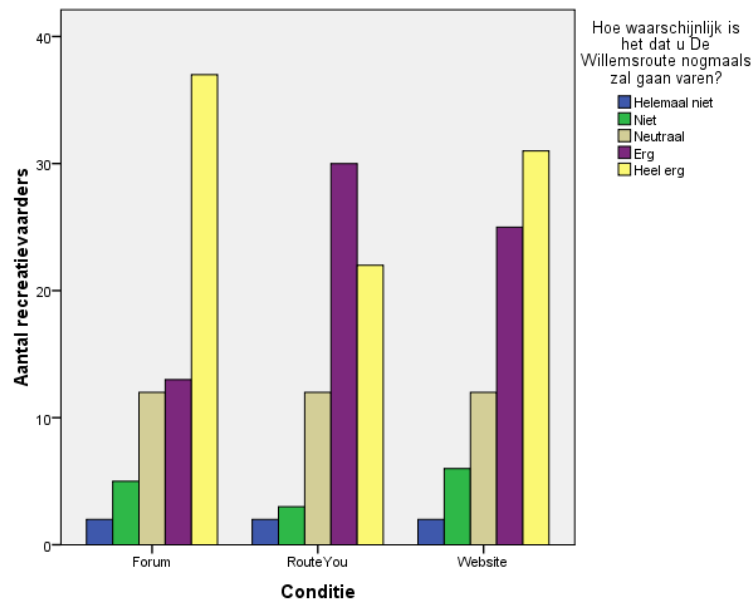
Gemiddeld bleven de respondenten in totaal van 1 mei 2010 tot 1 oktober 2010 7,72 dagen (SD= 6.43) op De Willemsroute. Ze hebben zich naast varen ook met andere bezigheden op en rond De Willemsroute vermaakt. Zoals te zien in tabel 9 is fietsen (38.3%) bijvoorbeeld populair, maar ook winkelen (55.7%), een natuurwandeling maken (28.2%), een dorp of stad bezoeken (58.2%) en een restaurant bezoeken (39.4%) en in mindere mate het bezoeken van een bezienswaardigheid (18.1%) zijn activiteiten die vaak worden ondernomen rond De Willemsroute (zie tabel 6 voor nog meer informatie).

De Willemsroute komt grotendeels (50.4%) overeen met de verwachtingen van de respondenten. 15.0% geeft zelfs aan dat De Willemsroute hun verwachtingen overtreft en 9.4% had meer verwacht van de Willemsroute. Dit komt erop neer dat de voorlichting adequaat is en een goed beeld schetst van De Willemsroute.

In figuur 13 en figuur 14 valt ook duidelijk in alle condities te zien dat de respondenten De Willemsroute ook bij anderen zouden aanraden (M= 3.93, SD= 0.98) en dat ze De Willemsroute ook nogmaals willen varen (M=4.04, SD= 1.05).



Figuur 13: Bereidheid anderen aan te raden om ook de Willemsroute te gaan varen



**Figuur 14: Kans dat mensen in de toekomst nogmaals De Willemsroute zullen gaan varen**

### Gebruik van kortingsbonnen

Op en om de Willemsroute konden de recreatievaarders gebruik maken van kortingsbonnen. Hiervan werd echter niet veel gebruik gemaakt (35.9%). Ook de korting op het waterwegenvignet wordt officieel gezien als een kortingsbon en ook als zodanig in de vraag opgenomen. Het is echter aannemelijk dat veel mensen de korting op het waterwegenvignet niet als kortingsbon zagen omdat relatief weinig mensen (34.8%) aangeeft de korting op het waterwegenvignet te hebben gebruikt. Van de andere kortingsbonnen werd niet veel gebruik gemaakt. Korting bij Outlet Shopping Village (4.9%) en de gratis fietskaart (4.2%) zijn het populairst. Wat in absolute aantallen betekent dat slechts een beperkt aantal mensen gebruik hebben gemaakt van de kortingsbonnen.

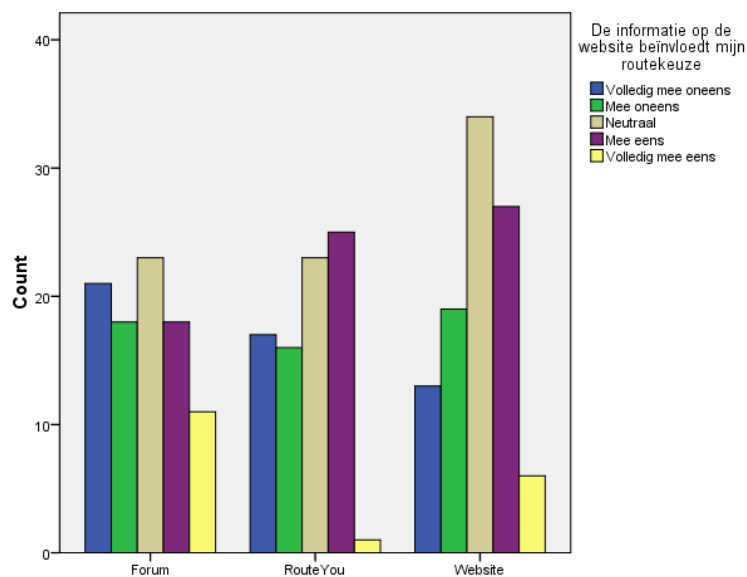
### Geschatte bestedingen op De Willemsroute

Toerisme Limburg gebruikt een formule (uit 2005) om te berekenen hoeveel een toerist oplevert. Zo levert een Fietstochtenmaker 6 euro 90 op per dag, een Fietsdaguitstapper 11 euro 90 per dag en een Fietsvakantieganger 76 euro per dag. Hoewel dergelijke cijfers voor de doelgroep recreatievaarders niet beschikbaar zijn, lijkt deze groep echter de meeste overeenkomsten te hebben met de Fietsvakantieganger (omdat de vaarders zich gemiddeld bijna acht dagen op de Willemsroute hebben begeven en meer dan 65.0% heeft aangegeven De Willemsroute een of twee keer te hebben gevaren). Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het gedrag en bestedingspatroon van een recreatievaarder wellicht niet helemaal overeenkomt met die van een fietsvakantieganger. Zo zal een recreatievaarder meestal op het eigen vaartuig slapen in plaats van in een hotel, en is het aan boord vrij gemakkelijk om een maaltijd klaar maken. Desalniettemin kan er wel een ruwe schatting worden gemaakt. Als er uitgegaan wordt van 10 euro per dag per persoon (worst case scenario) en dat schepen meestal door minimaal twee personen bemand wordt, komt dit neer op ongeveer 20 euro per dag. Als dan alleen de maand juli bekeken wordt, is te zien dat ongeveer 550 mensen (sluisgegevens) De Willemsroute hebben gevaren, komt dit neer op zo'n 11

duizend euro. Bovendien verbleven deze vaarders gemiddeld ook acht dagen op De Willemsroute, wat resulteert in een kleine 80.000 euro.

### Website, RouteYou en Forum

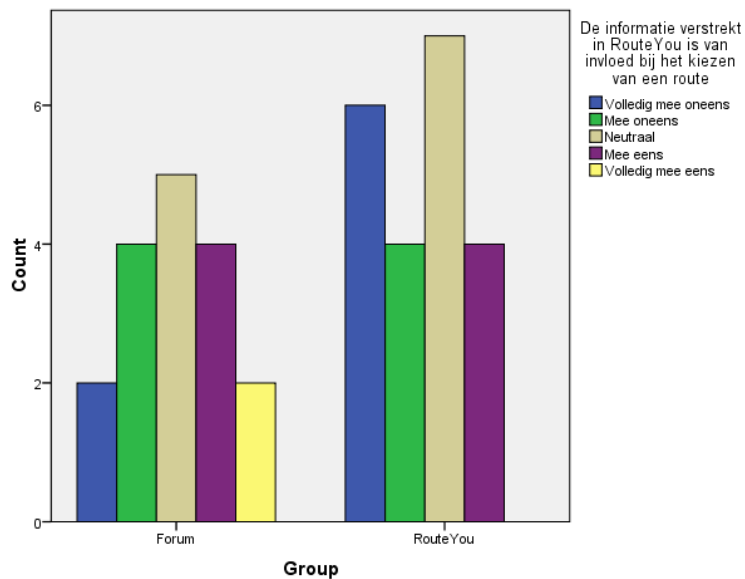
Uit de resultaten blijkt dat de website [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) niet vaak wordt bezocht door de respondenten (in dit onderzoek is er gebruik gemaakt van een vijfpuntsschaal van 1-5 waarbij het bezoeken van de website gemiddeld 2.67 scoort op die schaal, met een standaarddeviate van 1.08). Het lijkt erop dat mensen voornamelijk op de website zijn gekomen om zich te registreren om vervolgens de korting op het waterwegenvignet te krijgen. De respondenten geven vervolgens wel aan dat de informatie op de website als nuttig wordt ervaren ( $M=3.56$ ,  $SD= 1.03$ ). Deze door de respondenten aangegeven nuttige informatie leidt er uiteindelijk niet toe om mensen te bewegen hun routekeuze aan te passen ( $M=2.82$ ,  $SD= 1.19$ ) (zie figuur 15).



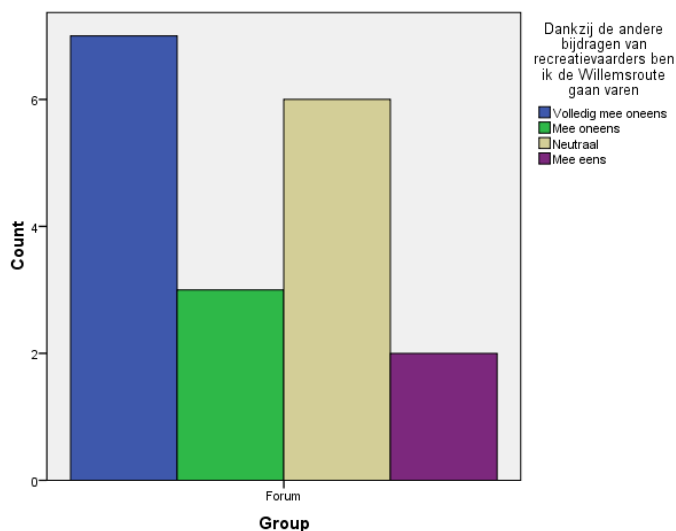
**Figuur 15: Invloed van de website op routekeuze**

Van RouteYou wordt gedurende dit onderzoek niet veel gebruik gemaakt (19.8% van de gebruikers geeft namelijk aan er gebruik van te hebben gemaakt en 74.2% geeft aan niet gebruik te hebben gemaakt van RouteYou). Voor het niet gebruik maken van RouteYou wordt voornamelijk als reden gegeven dat men niet bekend is met het bestaan van het systeem. Van de mensen die er toch gebruik van hebben gemaakt was dat niet vaak ( $M=2.39$ ,  $SD=0.95$ ), wel wordt de informatie als redelijk nuttig beschouwd ( $M=3.26$ ,  $SD= 0.98$ ) maar wordt deze informatie niet gezien als sturend in het routekeuzeproces ( $M= 2.68$ ,  $SD= 1.19$ ) (figuur 16).

Net als bij RouteYou is ook van het forum niet veel gebruik gemaakt (18.8% geeft aan het forum te hebben gebruikt, en 74.0% geeft aan het forum niet te hebben gebruikt). Van de mensen die het forum wel hebben gebruikt blijkt dat ze dit niet vaak gedaan ( $M=2.83$ ,  $SD=0.99$ ). De Informatie die op dit forum wordt verspreid wordt echter wel als tamelijk nuttig gezien ( $M=3.28$ ,  $SD=0.89$ ) maar de informatie is vervolgens niet doorslaggevend om De Willemsroute te gaan varen ( $M=2.12$ ,  $SD=1.01$ ) (figuur 17).



**Figuur 16: Invloed van RouteYou-applicatie op routekeuze**



**Figuur 17: Invloed van het forum op routekeuze**

De voornaamste redenen om gebruik te maken van De Willemsroute website is het downloaden van de korting op het waterwegenvignet ( $M=3.59$ ,  $SD= 1.37$ ), en het vergaren van informatie zoals de actuele gegevens over het vaarverkeer op De Willemsroute ( $M=3.93$ ,  $SD= 1.21$ ), maar ook informatie over afmeermogelijkheden en voorzieningen langs De Willemsroute ( $M=3.75$ ,  $SD= 1.158$ ).

De website als geheel wordt als fraai ( $M=3.53$ ,  $SD= 0.84$ ) en betrouwbaar ( $M=3.48$ ,  $SD= 1.01$ ) gekenmerkt. Ook geeft de website genoeg informatie ( $M=3.57$ ,  $SD=0.98$ ), en is deze redelijk gemakkelijk te bedienen ( $M=3.38$ ,  $SD= 1.09$ ).

### Beantwoording hypothesen

Na de hiervoor besproken wat meer algemene informatie over De Willemsroute wordt hieronder verder ingegaan op de beantwoording van de hypothesen. Per hypothese wordt aangegeven of deze verworpen danwel aangenomen wordt.

### *Informatie en financiële incentives en Routekeuze*

Er is een significant verschil aangetoond tussen het gebruik van De Willemsroute in 2009 en 2010. We kunnen dus stellen dat meer mensen van de omleiding gebruik gemaakt hebben. We hebben ook geconstateerd dat het gebruik van het Julianakanaal is afgenomen. We kunnen dus stellen dat onze eerste hypothese “In 2010 hebben meer mensen de alternatieve route ‘De Willemsroute’ verkozen boven het Julianakanaal dan in 2009” juist is

### *Sociale media en Routekeuze*

Om te onderzoeken in hoeverre sociale media van invloed is op de routekeuze, is er gekeken naar de variabelen: De website beïnvloedt mijn routekeuze (website conditie), de informatie verstrekt in RouteYou is van invloed op mijn routekeuze (Routeyou conditie), en dankzij de andere bijdragen van recreatievaarders ben ik De Willemsroute gaan varen (forum conditie).

Variabelen	Aantal	Gemiddelde (M)	Standaard-deviatie (SD)
<b>De website beïnvloedt mijn routekeuze</b>	<b>272</b>	<b>2.82</b>	<b>1.19</b>
<b>De informatie verstrekt in RouteYou is van invloed op mijn routekeuze</b>	<b>38</b>	<b>2.68</b>	<b>1.19</b>
<b>Dankzij de andere bijdragen van recreatievaarders ben ik De Willemsroute gaan varen</b>	<b>18</b>	<b>2.12</b>	<b>1.01</b>

*Tabel 10: Sociale media en Routekeuze*

In tabel 10 is te zien dat er weinig gebruik is gemaakt van de sociale media en dat geen enkele conditie (website, RouteYou en het forum) volgens de respondenten van invloed is op hun routekeuze. Het forum komt er het slechtst vanaf, en de website haalt daarentegen de beste scores. Om nader te onderzoeken in hoeverre sociale media van invloed zijn op het wel of niet varen van De Willemsroute is er gebruik gemaakt van een variantieanalyse (ANOVA). Onder ANOVA wordt een toetsingsprocedure verstaan die toetst of de gemiddelde scores van twee of meer groepen significant van elkaar verschillen. Door te toetsen of de gemiddelden van de drie experimentele condities van elkaar verschillen, en zo ja welke, kan vastgesteld worden wat de invloed van sociale media is geweest.

M.a.w. er is een variantieanalyse uitgevoerd met Sociale Media, bestaand uit de drie verschillende condities, als onafhankelijke variabele en routekeuze, d.w.z. het wel of niet bevaren van De Willemsroute als afhankelijke variabele. Het resulterende effect dat aan de manipulatie is toe te schrijven is echter niet significant te zijn,  $F(2, 284) = 1.27, p = 0.28$ . Kort gezegd betekent dit dat er geen significantie verschillen tussen de drie condities zijn gevonden, en dus dat sociale media niet meer van invloed op de routekeuze van mensen is dan reguliere informatieverstrekking via een website; hiermee is hypothese 2 verworpen.

### *Nut van de informatie en sociale media*

Om te kijken of mensen de informatie nuttig vonden op de website zijn in Tabel 11 de gemiddelden te zien en de bijbehorende standaarddeviaties.

Vergelijking van deze gemiddelden middels een ANOVA levert echter geen significant effect van de Sociale media manipulatie op,  $F(2, 269) = 0.66, p = 0.52$ . Er is dus geen significant verschil in het nut dat aan de verstrekte informatie wordt toegeschreven tussen de socialemedia- en de websitecondities. Hiermee is Hypothese 3 verworpen.

Socialemediacondities	Aantal	Gemiddelde (M)	Standaarddeviatie (SD)
Website	272	3.56	1.03
RouteYou	37	3.26	0.98
Forum	17	3.28	0.89

Tabel 11: Nut van de informatie

In het onderzoek is ook gekeken in hoeverre mensen vertrouwen hebben in het Team De Willemsroute. De verschillende constructen hebben samen een Chronbach's alpha van 0.916 wat betekent dat ze betrouwbaar genoeg zijn en dus samen kunnen worden genomen tot één construct. Vervolgens is er een ANOVA uitgevoerd waarbij gekeken wordt in hoeverre het vertrouwen (afhankelijke variabele) afhankelijk is van sociale media (onafhankelijke variabele). Uit de resultaten komt wederom naar voren dat er geen significant verschil is tussen de socialemedia- en de websitecondities wat betreft het vertrouwen dat in het team De Willemsroute gesteld wordt  $F(2, 227) = 1.84, p = 0.16$ . Anders gezegd wekt toepassing van sociale media niet zonder meer een grotere mate van vertrouwen in het Team De Willemsroute op dan bij reguliere informatieverstrekking.

### Computerexpertise en sociale media

De respondenten zien zichzelf als redelijk ervaren computer gebruikers; alle expertise-indicatoren hebben een gemiddelde score die aan de hoge kant van de schaal liggen, zoals te zien in tabel 12. De Cronbach's alpha over deze items is 0.801, waardoor deze waardes konden worden samengevoegd. Vervolgens is er een mediaan split uitgevoerd die de groep heeft opgedeeld in twee groepen namelijk computerexperts en leken. Middels een meervoudige ANOVA analyse is er bekeken in hoeverre er een relatie bestaat tussen computerexpertise (onafhankelijke variabele) en de mate van gebruik van sociale media (onafhankelijke variabele) met het aantal keer varen van De Willemsroute.

Computerexpertise	Gemiddelde (M)	Standaard deviatie (SD)
Zien zichzelf als ervaren computer gebruikers	3.58	1.18
Of anderen hen als ervaren computer gebruikers zien	3.40	1.24
Anderen komen naar me toe als ze computerproblemen hebben	2.72	1.27
Ik weet de problemen van anderen op te lossen	2.67	1.26
Het internet heeft geen geheimen meer voor mij	3.06	1.23

Tabel 12: Computerexpertise

Allereerst is er gekeken of er sprake is van een hoofdeffect. De sociale media manipulatie blijkt echter geen significant effect te hebben ( $F(2, 183) = 0.38, p = 0.68$ ) op het aantal keer dat men De Willemsroute bevaart. Er is daarnaast ook geen significant effect gevonden voor de computerexpertise ( $F(1, 183) = 0.07, p = 0.79$ ). Dit betekent dat mensen met een hoog computer expertise niveau niet vaker De Willemsroute zijn gaan varen dan mensen met een laag computer expertise niveau (maar hier was ook geen verwachting over geformuleerd). Er is, tenslotte, ook geen significant interactie-effect gevonden ( $F(2, 183) = 0.43, p = 0.65$ ); een mogelijk positief effect van het gebruik van sociale media (t.o.v. van de website-conditie) is dus niet afhankelijk van de mate van expertise op computergebied.

### *Sociale norm en sociale media*

Om te kunnen onderzoeken hoe een eventueel positief effect van inzet van sociale media verklaard kan worden, werd (gevoeligheid voor) sociale norm gemeten in de voorafvragenlijst. De verschillende items die hiervoor werden gebruikt bleken een Chronbach's Alpha van 0.610 te hebben; desondanks werd besloten deze items te aggregeren tot een enkel construct. Nadat het construct is omgevormd is er een mediaan split uitgevoerd waardoor twee groepen even grote respondenten ontstonden, namelijk mensen met een hoge sociale norm en mensen met een lage sociale norm.

Ook hier is middels een 3 x 2 ANOVA gekeken wat de relatie is tussen sociale norm (onafhankelijke variabele) en sociale media (onafhankelijke variabele) op het aantal keer varen van De Willemsroute (afhankelijke variabele). De socialemediamanipulatie laat echter geen significant effect zien op het varen van de Willemsroute ( $F(2, 192) = 0.41, p = 0.66$ ). Er is daarnaast ook geen significant effect gevonden voor de sociale norm ( $F(1, 192) = 1.23, p = 0.79$ ). Dit betekent dat mensen met een hoge sociale norm niet vaker De Willemsroute zijn gaan varen dan mensen met een lage sociale norm. Er is ook geen significant interactie-effect gevonden ( $F(2, 192) = 0.41, p = 0.66$ ); het effect van de sociale media manipulaties bleek dus niet afhankelijk te zijn van sociale norm. Hiermee is ook hypothese 5 verworpen.

### *Identificatie met anderen*

Qua identificatie geeft 0.7% van de respondenten aan dat ze zichzelf sterk vinden verschillen van de community, d.w.z. de andere gebruikers van de website. 20.7% geeft aan dat ze dicht bij elkaar staan maar nog steeds verschillende soorten mensen zijn, 32.1% geeft aan dat er sprake is van een kleine overlapping, 28.9% geeft aan dat er sprake is van een grote overlapping en 0.7% geeft aan dat er sprake is van een complete overlapping. Alhoewel er duidelijk verschillen zijn tussen mensen is er ook sprake van een overlapping (32.1% kleine overlapping en 28.9% grote overlapping). Dit blijkt ook uit de ANOVA toets die is uitgevoerd na omschaling van de variabelen met als afhankelijke variabele het kunnen identificeren met andere recreatievaarders en als onafhankelijke variabele sociale media. Het verschil tussen website en RouteYou en het forum is significant namelijk respectievelijk 0.040 en 0.043. Terwijl het verschil tussen RouteYou en het forum niet significant is 0.913 ( $F(2, 236) = 2.86, p = 0.059$ ). Zo blijkt dat mensen in de twee socialemediacondities zich beter kunnen identificeren met andere recreatievaarders dan de mensen in de controle conditie. Daarmee is hypothese 6 geaccepteerd.

### *Financiële vergoeding en routekeuze*

Om te kijken of de routekeuze afhankelijk is van een financiële vergoeding is er een paired sample T-test uitgevoerd op de variabelen "hoe waarschijnlijk is het dat u De Willemsroute in de toekomst nogmaals zou gaan varen" ( $M=4.04, SD= 0.07$ ) en "hoe waarschijnlijk is het dat u De Willemsroute in de toekomst zou gaan varen als u geen korting zou krijgen" ( $M=3.52, SD= 0,09$ ). De T-waarde die hier vervolgens uit komt is 7.619 met een significantie van  $p < 0.01$ . Hieruit blijkt dat significant minder mensen nogmaals De Willemsroute zouden gaan varen als ze geen korting meer krijgen op het waterwegenvignet in vergelijking wanneer dat wel het geval zou zijn. Dit biedt ondersteuning voor Hypothese 7.

## 5. Conclusies

In overeenstemming met de aannames bij dit project en met de resultaten van de vragenlijst die in het vaarseizoen 2009 is uitgezet, laten de resultaten van de vragenlijst van april 2010 overtuigend zien dat De Willemsroute vele voordelen kent boven het Julianakanaal. Het is een mooiere route, met aantrekkelijke dorpjes en overnachtingshavens. Tegelijkertijd vond men het ook een relatief onbekende route. Het Julianakanaal werd vertrouwd, korter en sneller gevonden. De vragenlijst van september 2010 ondersteunt dit; nadat het merendeel van de respondenten verleid was De Willemsroute te varen, vonden zij eveneens dat het een route is met landschappelijk schoon en rust, met aantrekkelijke dorpjes en overnachtingshavens.

Het vooraf informeren van recreatievaarders in combinatie met de vergoeding op het watervaarwegenvignet blijkt het gewenste effect te hebben gehad. Uit de registratie van vaarbewegingen blijkt duidelijk dat er op het Julianakanaal een afname was in het aantal recreatievaarders t.o.v. 2009 (-28%), en op De Willemsroute een toename (+29%), terwijl het totaal aantal vaarbewegingen nauwelijks verandering liet zien (-3%).

Er zijn, kortom, veel mensen verleid om De Willemsroute te bevaren; van de mensen die aangaven in de afgelopen drie jaar niet De Willemsroute te hebben gevaren heeft tweederde door het Willemsrouteproject en de hierbij behorende voorlichting ertoe besloten dit jaar wel De Willemsroute te gaan varen. Hoewel velen, ongeveer 40%, aangaven De Willemsroute al te kennen kan de informatievoorziening rond dit project toch de concrete trigger zijn geweest De Willemsroute uiteindelijk te gaan varen. Ruim 30% geeft aan de Willemsroute te hebben ontdekt door dit project, zoals door de website [www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu) maar ook via advertentie campagnes op websites of magazines.

Een conservatieve schatting, uitgaande van een gemiddeld verblijf op en langs De Willemsroute van 7 à 8 dagen en gemiddeld 2 personen per vaartuig, zien dat deze verschuiving in het aantal recreatievaarders de route gelegen gemeenten een kleine 80.000 Euro aan extra inkomsten heeft opgeleverd – alleen al in de maand juli. Echter, bij gebrek aan accurate gegevens is hierbij uitgegaan van gegevens die Toerisme Limburg ter beschikking heeft over fiets- en wandelrecreanten; gegevens van recreatievaarders bleken helaas niet voorhanden. Hoewel deze extra inkomsten niet ondersteund worden door gegevens over gebruik van de verstrekte kortingsbonnen, wijzen de resultaten van de tweede vragenlijst er wel degelijk op dat de recreanten gebruik hebben gemaakt van plaatselijke horeca en andere faciliteiten, zoals het outlet center langs de route.

Hoewel niet eenduidig vast te stellen is of de verschuiving in het aantal recreatievaarders toegeschreven moet worden aan de tegemoetkoming in de kosten voor het Vaarwegenvignet, en/of de informatievoorziening via de verschillende versies van de website, lijkt voor beide iets te zeggen. Hoewel mensen aangeven de tegemoetkoming niet van doorslaggevende betekenis te vinden bij het bepalen van een vaarroute, is uit de achterafvragenlijst toch gebleken dat mensen significant minder voornemens zijn De Willemsroute in de toekomst nogmaals te varen wanneer de tegemoetkoming niet in het vooruitzicht is gesteld, in vergelijking met wanneer dat wel zo is. Voorts suggereert de bevinding dat internet een belangrijke bron van informatie is dat de websites, in wat voor vorm ook, wel degelijk van belang zijn geweest.



Tussen de verschillende versies van de website werden echter geen overtuigende verschillen gevonden. Hoewel gebruikers van de twee sociale media websites (d.w.z. die met de RouteYou applicatie en het forum) de verkregen informatie nuttiger lijken te hebben gevonden, leek de overtuigendheid, in termen van het besluit De Willemsroute al of niet te varen, hierdoor niet te zijn beïnvloed. De meest waarschijnlijke verklaring voor het uitblijven van dit effect is dat de aanlooptijd voor sociale media (d.w.z. de tijd die gerekend moet worden voordat sites succesvol kunnen worden genoemd) veel langer is dan de looptijd van dit project. Ook zou de doelgroep wel eens te klein kunnen zijn geweest. Het is dus goed denkbaar dat het continueren van sociale-mediatoeepassingen op webpagina van De Willemroute, mogelijk uitgebreid naar meer waterwegen dan het Kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart, in de toekomst vruchten zou kunnen gaan afwerpen. Tenslotte is in dit project gepoogd om de toegevoegde waarde van sociale media te verklaren. Echter, de verschillende mogelijke moderatoren van het sociale-mediaëffect die in dit onderzoek zijn meegenomen, zoals computerexpertise en gevoeligheid voor sociale norm, bleken allen geen effect te hebben.

### **Aanbevelingen voor de toekomst van de DeWillemsroute.eu**

Op basis van het hier beschreven onderzoek kan een aantal aanbevelingen gedaan worden wat betreft verleiden van recreatievaarders in de toekomst. Deze hebben betrekking op de continuering van gebruikte incentives (d.w.z. de korting op het vaarwegenvignet, de kortingbonnen, en het gebruik van sociale media), de toegankelijkheid van de website, en promotie van de Willemsroute via andere kanalen.

#### **Continuering huidige incentives**

De waarde van de korting op het vaarwegenvignet als verleider voor recreatievaarders om voor de Willemsroute te kiezen is niet eenduidig. Enerzijds geven mensen aan de korting niet van belang te vinden, anderszijds laten sommige vragen het tegendeel zien. Zo is gebleken dat significant minder mensen nogmaals De Willemsroute zouden gaan varen als ze geen korting meer krijgen op het vaarwegenvignet in vergelijking wanneer dat wel het geval zou zijn (zie "Financiële vergoeding en routekeuze"); ook heeft de webmaster van [www.DeWillemsroute.eu](http://www.DeWillemsroute.eu) meerdere reacties van mensen gehad die achteraf nog graag de korting zouden willen ontvangen. Bij de expliciete vraag hoe belangrijk men de korting vindt moet echter rekening worden gehouden met sociale wenselijkheid. Als dit in de beschouwing wordt meegenomen, is het effect van de korting wellicht toch gunstiger geweest dan op grond van sommige resultaten mag worden verwacht. Het instand houden van de korting op het Vaarwegenvignet om mensen te verleiden hun routekeuze aan te passen verdient daarom de aanbeveling.

Het verstrekken van kortingsbonnen die besteed kunnen worden langs de Willemsroute lijkt echter nauwelijks effect te hebben gehad. Al hoewel recreatievaarders aangeven wel degelijk het een en ander te besteden in de dorpen langs de route, bleken de kortingsbonnen nauwelijks gebruikt te zijn. Ze lijken daarom nauwelijks van betekenis te zijn geweest bij het verleiden van de recreatievaarders; continuering ervan is daarom niet noodzakelijk.

Hoewel het gebruik van sociale media, zoals in dit onderzoek de RouteYou-applicatie en het forum, geen meetbare effecten op routekeuze heeft gesorteerd, ligt dit waarschijnlijk niet zozeer aan een eventuele ongeschiktheid daarvan, maar meer aan de korte aanlooptijd (sociale media behoeven enkele jaren aanlooptijd om succesvol te kunnen worden) en de kleine omvang van de doelgroep.

Het is dus niet ondenkbaar dat het interacteren van recreatievaarders in de toekomst zal gaan toenemen. De kans hierop kan verder worden vergroot door de sociale media toe te passen op een groter vaargebied. Door recreatievaarders op alle Nederlandse vaarwateren, in plaats van slechts De Willemsroute, wordt de doelgroep, en daarmee ook de gebruikers van de betreffende websites vele malen groter. Dit zorgt op zijn beurt weer voor meer en gevarieerdere bijdragen op deze site, en daarmee op een grotere kans op succes.

### **Website toegankelijkheid**

De toegankelijkheid van de website liet te wensen over. Om de effecten van kortingen en sociale media op routekeuze te kunnen onderzoeken was het noodzakelijk de extra voorzieningen Forum en RouteYou alleen toegankelijk te maken na een inlogprocedure, en voor slechts twee van de drie groepen recreatievaarders. In de eerste plaats wierp dit een extra barrière op voor sommige potentiële deelnemers, omdat ze zich moesten inschrijven, en vervolgens een uitgebreide vragenlijst moesten invullen. Ook maakte dit het moeilijk om veel gerichte publiciteit te geven aan deze informatie bronnen. Nu het onderzoek teneinde is, verdient het de aanbeveling deze restricties te verwijderen, en de website, met alle functionaliteiten, vrij te geven voor alle recreatievaarders.

Verder moesten respondenten naar een speciale website ([www.dewillemsroute.eu](http://www.dewillemsroute.eu)) navigeren om daar in contact te kunnen komen met anderen die De Willemsroute hadden bevaren of dat wilden gaan doen. Er zijn echter al legio fora voor de recreatievaarder, waardoor het forum op de Willemsroute-site door sommigen wellicht als mosterd na de maaltijd werd gezien. Een aanbeveling is dan ook om te onderzoeken of er een gedeelte op een bestaand forum zou kunnen worden gereserveerd dat zich specifiek richt op de Willemsroute. Op deze wijze kan gebruik worden gemaakt van de bekendheid van reeds bestaande fora, wat een positief effect op het succes van de Willemsroute kan hebben.

Vanwege de bovengenoemde restricties die noodzakelijk waren voor de gestelde onderzoeksdoeleinden, was het ook niet mogelijk voor recreatievaarders zich te registreren op de website via de mobiele telefoon. Hoewel uit het Fase 1 onderzoek bleek dat velen gebruik maken van Internet voor routebepaling, hebben veel recreatievaarders op het water geen computer met internet ter beschikking. Het inrichten van DeWillemsroute.eu zodat deze goed toegankelijk is met mobiele telefoon, die bij de meeste schippers wel aanwezig is, is daarom van belang.

### **Promotie van De Willemsroute**

Mensen nemen hoofdzakelijk door twee oorzaken alternatieve routes, omdat men frequent over een traject vaart, of dat met hinder verwacht, aldus Goldenbeld et al. De laatste groep is waar het project De Willemsroute op zou moeten richten, omdat zij in hoge mate bereid zijn om een omleiding te varen. Om de mensen hiertoe in staat te stellen is het noodzakelijk dat men op de hoogte is van de mogelijkheden om via een alternatieve route van Roermond naar Maastricht te varen. Er moet dus veel, lokaal, gepromoot worden zodat men bekend is het verleidelijke alternatief van De Willemsroute. Dat dit noodzakelijk is blijkt uit het gegeven dat veel recreatievaarders aangaven dat ze niet bekend waren met het bestaan van RouteYou of geen interesse hebben om zich op het forum te begeven. Een goede voorlichting van de voordelen van de functionaliteiten zou waarschijnlijk meer mensen over de streep trekken om de functionaliteiten te gaan gebruiken.

### Vereisten voor een succesvolle community

Volgens Cothrel en Williams (1999) is het van groot belang dat de focus op de gebruikers van het forum liggen. In de huidige situatie is er getracht te onderzoeken hoe passanten het beste verleid kunnen worden om het Julianakanaal te mijden en te kiezen voor DeWillemsroute. Deze onderzoeksfocus heeft ertoe geleid dat het ontwerp van de website sterk bepaald werd door andere factoren dan de wensen en behoeften van de gebruikers ervan. Er zal in de toekomst in veel sterkere mate gekeken moeten worden naar wat deze gebruikers verlangen van de website en de community.

Daarnaast is het volgens Cothrel en Williams noodzakelijk dat er continu moeite in de community moet worden gestoken. Het is een fabel om te denken dat een passieve houding geoorloofd is op het moment dat er genoeg actieve leden zijn. Het blijkt ook na verloop van tijd dat activiteit van de community niet beperkt blijft tot het discussiegedeelte op de website, maar dat gebruikers meer gaan verwachten van de community waarbij ze betrokken zijn. Het is dan ook aan te bevelen om DeWillemsroute te verbinden aan relevante evenementen buiten het web om. Door bijvoorbeeld aanwezig en zichtbaar te zijn op lokale feesten langs de route, of een vaartocht te organiseren voor een grote groep recreanten (al of niet met eigen vaartuig), zullen leden van de community elkaar betere leren kennen en meer binding gaan vertonen; het is de verwachting dat dit zijn weerslag heeft op activiteit op de website en op aantrekking van nieuwe deelnemers..

De laatste aanbeveling uit de criteria van Cothrel en Williams (1999) is dat het motiveren en stimuleren van actieve leden erg belangrijk is. Leden van het forum kunnen bijvoorbeeld gemotiveerd en gestimuleerd worden middels persoonlijk contact en het verloten van (kleine) prijzen. Wat hier uit geleerd kan worden is dat deze leden continu gemotiveerd moeten worden, en dat zij de waardering voor hun bijdrage krijgen.

## Referentielijst

- Abdel-Aty, M. A., Kitamura, R., Jovanis, P. P. (1997). Using stated preference data for studying the effect of advanced traffic information on drivers' route choice. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 5(1), 39-50.
- Algesheimer, R., Dholakia, U.M., & Herrmann, A. (2005). The social influence of brand communities: Evidence from European car clubs. *Journal of Marketing*. 59 (3), 19-34.
- Bagozzi, R.P. & Dholakia, U.M. (2002). Intentional social actions in virtual communities. *Journal of Interactive Media*, 16 (2), 2-21.
- Bigorra, J., Banos, J. E. (1989) Weight of financial reward in the decision by medical students and experienced healthy volunteers to participate in the clinical trials. *Eur J Clin Pharmacol*, 38, 443-446.
- Bickhart, B., Schindler, R. M. (2001). Internet Forums as Influential Sources of Consumer Information. *Communication research*, 14(3), 352-371.
- Brock T. C., Green, M. C. (2005). *Persuasion Psychological insights and perspectives*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Casaló, L.V., Flavián, C., & Guinalíu, M. (2010). Relationship quality, community promotion and brand loyalty in virtual communities: Evidence from free software communities. *International Journal of Information Management*, 30, 357-367.
- Cothrel, J., & Williams, R. (1999). On-line communities: Helping them form and grow. *Journal of Knowledge Management*, 3(1), 54-65.
- Doherty, S. T., Miller, E.J. (2000). A computerized household activity scheduling survey. *Transportation*, 27(1), 75-97.
- Goldenbeld, C., Drolenga, J., & Smits, A. (2006). Routekeuze van automobilisten. *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid*.
- Golledge, R. G., Gärling, T. (2002(4)). Cognitive Maps and Urban Travel. *Handbook of transport geography and spatial systems*.
- Graham, R. S. (1997). The need for social validation. *Thesis Wilfrid Laurier University*.
- Gruen, T. W., Osmonbekov, T., Czaplewski, A. J. (2005). How e-communities extend the concept of exchange in marketing: An application of the motivation, opportunity, ability (MOA) theory. *Marketing Theory*, 5(1), 33-49.

- Henning-Thurau, T., Gwinner, K. P., Walsh, G., Gremler, D. D. (2004). Electronic word-of-mouth via consumer-opinion platforms: What motivates consumers to articulate themselves on the Internet? *Journal of Interactive Marketing*, 18(1), 38-52.
- Kaplan, S. E., Nieschwietz, R. J. (2003). An examination of the Effects of Webtrust and Company Type on Consumers' Purchase Intentions. *International Journal of Auditing*, 7, 155-168.
- Kluytenaar Nautical Consult, *Routekeuze 'kleine ruit', keuzegedrag schippers*. Rotterdam: 1996.
- Knockaert, J., Verhoef, E., Rouwendal, J., (2009). Spitsmijden experiment reward to battle congestion. *Transportation research board 2009 annual meeting paper*.
- Kuiters, L., Buschgens, J., Douma, A., Schuur, P., De Vries, P.W., Van Hillegersberg, J., Jagerman, R. (2010). De Willemsroute, fase 1.
- Lin, H.F.(2008). Determinants of succesful virtual communities: Contributions from system characteristics and social factors. *Information & Management*, 45, 522-527.
- Muñiz, A., & O'Guinn, T.C. (2001). Brand communities. *Journal of Consumer Research*, 27, 412-432.
- Phang, C. W., Kankanhalli, A., & Sabherwal, R. (2009). Usability and Sociability in Online Communities: A Comparative Study of Knowledge Seeking and Contribution. *Journal of the Association for Information Systems*, 10(10), 721-747.
- Pallant, J. (2007). *SPSS Survival Manual*. Berkshire: McGraw-Hil Education.
- Papinski, D., Scott, D. M., Doherty, S. T. (2009). Exploring the route choice decision-making process: A comparison of planned and observed routes obtained using person-based GPS. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(4), 347-358.
- Park, D., Kim, S. (2008). The effects of consumer knowledge on message processing of electronic word-of-mouth via online consumer reviews. *Electronic Commerce Research and Applications* 7, 399-410.
- Rockmann, K. W., Pratt, M. G., Northcraft, G. B. (2007). Divided loyalties Determinants of identification in interorganizational teams. *Small group research*, 38 (6), 727-751.
- Schubert, T. W., Otten, S. (2002). Overlap of self, ingroup, and outgroup: Pictorial measures of self-categorization. *Self and identity*, 1, 353-376.
- Smith, D., Menon, S., & Sivakumar, K. (2005). Online peer and editorial recommendations, trust, and choice in virtual markets. *Journal of Interactive Marketing*, 19 (3), 15-37.
- Sunstein, Cas (2008). *Infotopia. How Many Minds Produce Knowledge*. Oxford, New York: Oxford University Press.

Ter Hedde, M. and Svensson J. (2009). Online Discussion on Government Websites: Fact and Failure? In. A. Meijer, K. Boomsma and P. Wagenaar, *ICT, Citizens and Governance: After the Hype!* pp. 21-37. Amsterdam, Berlin, Tokio: IOS Press.

Van Dijk, J. A. G. M. (2005). *The Network Society*. Newbury Park, CA: Sage.

Wachs, M. (1967). *Relationships between drivers' attitudes toward alternate routes and driver and route characteristics*. Washington: Transportation Research Board Business Office.

## Bijlage 1: Aantallen recreatievaarders in 2009 en 2010 en correctie op waarden 2010

2009			
mei	juni	juli	augustus
Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages
156	261	404	342
<b>6.186</b>	<b>6.659</b>	<b>10.559</b>	<b>12.672</b>
1.573	1.651	3.029	3.349

2010			
mei	juni	juli	augustus
Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages
188	326	584	537
<b>5.028</b>	<b>7.446</b>	<b>11.499</b>	<b>11.064</b>
1.061	1.443	2.513	2.462

2010 gecorrigeerd			
mei	juni	juli	augustus
Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages	Totaal aantal passages
231	292	536	615
<b>6186</b>	<b>6659</b>	<b>10559</b>	<b>12672</b>
1305	1290	2308	2820

gecorrigeerde waarde = totaal 2009 / totaal 2010 \* waarde 2010



## Bijlage 2: Open antwoorden voaafvragenlijst

### "Welke redenen zijn er voor u om het Julianakanaal te bevaren?"

- Minder sluizen dan alternatieve route.
- ik had geen marifoon
- Snel van A naar B
- vanuit Zd-Holland naar België/Frankrijk via de Maas het gemakkelijkst
- Deze route bied voor ons de mogelijkheid om onderweg familie te bezoeken die inde buurt van de route wonen.
- vlotte doorstroming
- Gemakkelijk, sluizen worden goed bediend.
- gewoonte
- naar mijn eind bestemming in België en/of Frankrijk
- Wij varen overal heen dus deze route ook proberen om naar België te varen
- Doorgang naar andere gebieden en stroomafwaards van de maas te varen
- Korste weg van venlo naar maastricht en belgie en frankrijk
- We hebben de boot in jachthaven Beatrix in Eindhoven liggen dus als we ergens naar toe willen is het over het Julianakanaal
- geen alleen moesten er meer aanlegplaatsen komen. En de aanlegplaats in Biesthoutakker moet hoognodig uitgediept worden. Is plaatselijk heel ondiep, je moet dan doorvaren.
- andere route, iets nieuws. rustiger, minder drukte
- Kortste route
- Het is een retourroute van Wessem naar onze tussenstop in Maastricht naar Lommel wanneer via de Zuidwillemsvaart begonnen is aan de vaartocht.
- Voor ons een onbekende route die we eens willen varen
- Het was de kortste en snelste route naar Maastricht en terug naar de grote rivieren
- aantrekkelijk varen
- voor weekend maastricht een snelle route vanuit ligplaats maasbracht. voor kortere vakantie van een week geniet voorkeur rondje maastricht, willemsroute weert naar maasbracht
- Het snel varen naar Maastricht en België.
- gemakkelijke, goedkope weg naar Maastricht
- de enige reden om uit het godverlaten zuiden te komen, en dat zo snel mogelijk. zuidwillemsvaart is in het zuiden nog saaier.
- De snelste route naar Nederland en Duitsland
- Nog onbekend met de Willemsroute
- mooie vaarroute
- snelle route
- De korste weg naar Maastricht
- kort naar bestemming (Frankrijk)
- kortste weg naar Maastricht. Ik overnacht nergens en wil zo snel mogelijk van Roermond naar Maastricht
- als ik maar een paardagen vrij heb is de snelste route
- om naar het noorden te komen
- vakantie beleving
- Weekendje Wessem/maastricht vv is niet te doen via de Willemsroute.
- We vertrekken vanuit Roermond naar Maastricht
- Meestal kiezen we een mooie route voor onze vakantie uit en we vinden de omgeving prachtig en komen er graag.
- Inderdaad de snelste route naar België
- Vlotte route op weg naar Frankrijk
- ik moet gaan bij Van Kuyck yachting in Wessem voor de kraan
- Ben er nog niet geweest en is een prettig alternatief om in Maastricht te komen
- Het is een snelle manier om op de plaats van bestemming te komen.
- De enigste reden zou zijn dat het sneller gaat, maar er is voor ons teveel grote beroepsvaart.
- de meest bekende route tot nu toe
- Snel van Maas naar Maastricht
- Kortste route richting Frankrijk
- afwisseling
- snel op bestemming
- goede sluizen met automatische bolders
- minder sluizen dan zuid willemsvaart
- ivm. oponthoud sluizen in Maasbracht en Born.
- Om vanuit België via Maastricht naar Oosterhout te varen
- de korste route
- om in maastricht te komen
- Het rond varen, heenweg via België, en terug via het Julianakanaal
- Wij hebben de boot pas sinds twee maanden dus varen we zoveel mogelijk om eens alles te bekijken en eens overal te komen en natuurlijk heel belangrijk ervaring op te doen. Zowel op het Julianakanaal als de Maas.
- geen alternatief
- anders kun je niet in Maastricht komen
- is de meest logische route

- vlotte doorvaart
- kennise in tilburg
- Geen andere reden als snelle en korte route
- Snel en weinig sluizen
- Familie in Maasbracht en Maastricht
- Om Maasbracht en Stein te bereiken.
- er zijn niet veel andere routes mogelijk
- stevensweert, en omgeving te bezoeken
- gebruikelijke vaarweg naar Maastricht
- De Zuid Willemsvaart was gestremd
- De snelste route
- Ik woon in Buchten en kan inladen vlak bij huis.
- mogelijkheid om van Friesland naar België en Frankrijk te varen
- Gewoonte
- Geen redenen
- snel
- De Maas is een aantrekkelijke route naar het zuiden. Deze keer wil ik verder België in via Maastricht over een andere route dan de Maas.
- omdat er soms geen andere mogelijkheid is
- Vaak is de eerste vakantiedag ongeveer Maasbracht Roermond de eindbestemming gezien vanuit Maastricht. Het Julianakanaal is dan de beste optie.
- gemakkelijk naar het zuiden
- Zonder mast is deze route nu voor mij te doen.
- Ik vind het heerlijk om met beroepsvaart te varen. Is uitdagend en zeker niet saai en door de combinatie met deze vaart voel ik mij Hollander in hart en nieren. Voor mij dus geen onderscheid tussen beroeps en pleziervaart.
- Rustiger / prettiger varen dan de grote rivieren. mooiere omgeving, betere ligplaatsen. Leuke dorpen / steden.
- We varen een rondje door Nederland en België. We komen vanaf Texel en moeten ook weer terug...
- snel en vertrouwde route,, goede sluizen
- geen specifieke reden
- /
- Omdat het vanuit Maastricht via dit kanaal de enige mogelijkheid is om snel in een werfhaven te komen.
- Omdat het de kortste route is.
- Het is een korte route, als ik naar Frankrijk vaar. Een klein ommetje via België is voor een of twee dagen veel te duur.
- altijd op doorvaart naar Frankrijk en België van af de tachtiger jaren. Waarbij we met onze motorvlet via Parijs naar Lion en diverse rondvaarten gemaakt hebben Pas du Nord, Virty Francois, enzo voort. Meestal 6 weken.
- Om naar Frankrijk te gaan
- kortste en snelste route naar Maastricht/België
- Sneller
- snel van roermond mijn thuishaven naar maastricht
- sneller
- om als het mooi weer is sneller dan via de Willemsroute naar de Maasplassen te gaan.
- Snel van Maasbracht naar Maastricht
- Eigenlijk is er geen reden, gewoonte, en daar moeten we maar eens vanaf.
- Geen andere reden
- Vanaf Maastricht via de willemsroute naar Weert, en terug via Wessem over het Julianakanaal is een mooie route om gedurende drie dagen te maken.
- het is de doorgaande route naar Maastricht
- had nog geen vaarbewijs
- Doortocht naar België
- tijdwinst
- dat er maar twee sluizen in zijn.
- Het snelst van maastricht naar bv weesm of grintgaten
- Wij varen meestal via Antwerpen of Maastricht naar de Belgische waterwegen. De laatste 3 jaren zij wij via Maastricht en het Julianakanaal naar onze thuishaven gevaren.
- thuishaven venlo als wij naar maastricht of frankrijk varen moeten wij ook over t julianakanaal
- Het gaat zeer vlot tegenover de zuid-Willemsvaart. Geen bruggen met stremmingen voor de pleziervaart.

## "Welke andere redenen zijn er waardoor u zich mogelijkerwijs onveilig voelt in de sluizen bij Born en Maasbracht?"

- afstand tussen bolders in verband lengte boot
- De grotere schepen zetten hun schroef niet af, vaak alleen op het schip
- (wan)gedrag van beroepsvaart
- stenen gooien van de brug door vandalen (2 x ervaren met verfschade)
- De schepen waar je mee schut worden steeds groter. Ik voel mij net als een fietser die op een autoweg rijdt.
- de afstand tussen de potten in de muren van de sluis is voor mij niet onveilig maar ongemakkelijk
- ondeskundigheid van medevaarders
- Weinig bolders
- beroepsvaart die niet geheel afmeert, maar alleen op voortros en schroef in het werk.
- Beroepsvaart moet leren schroef af te zetten. Beter aangeven waar de hoge en lage drijvende bolders zitten
- n.v.t
- drukte niet direct zichtbaar aanwezig zijn van personeel

- Iemand die kan varen is veilig
- Sluis Born en Maasbracht geven geen enkel probleem
- Ik voel mij niet onveilig, maar je moet wel je hoofd erbij houden. Maar dat geldt voor vele sluisen. Ik vind de Volkeraksluisen volgepakt met sportbootjes en vaak onervaren mensen lastiger dan een sluis met voorspelbare beroepsschippers.
- Het motorvermogen van de beroepsvaart bij het uitvaren van de sluis.
- indien beroepsvaart de schroef aan laten is het lastig invaren en afmeren. tevens het H-L bolderen staat niet altijd gemakkelijk aangegeven maar is voor motorjacht wel van belang.
- Bij het te wild uitvaren van de beroepsvaart (schroefwater)
- Mede pleziervaartuigen in de sluis, die niet weten hoe zij zicht te gedragen hebben. (dus niet aansluiten of doorvaren).
- Drijvende bolders zijn regelmatig onklaar
- geen enkele reden te bedenken
- Geen, ik vaar al meer dan 20 jaare en ben ook vaker naar Frankrijk geweest waar zeer veel sluisen zijn.
- geen reden
- Zu schnelles Schleusen in Born.
- de beroepsvaart laat de schroef vaak aan staan
- De beroepsvaart zet geen 2 touwen vast en laat de schroef vaak draaien waardoor je als jacht niet goed kunt afmeren en je boot niet tegen de kant kunt houden
- onduidelijk het aanleggen in de sluisen en het het onpersoonlijke
- hoofdzakelijk de beroepsvaart.
- te weinig bolders
- Allen als de beroepsvaart hun schroefwater aan laten terwijl dit niet mag maar de sluismeesters doen er ook niets aan als je het vraagt.
- ik voelt mich veilig in de sluisen!
- Geen.
- Beroepsvaart laat de schroef vaak draaien!
- alleen opletten ivm hoogte glijbolders
- druk en te veel kleine jachten ons schip is 25 meter lang en de kleinere jachten dringen vaak voor.
- onzin je kan varen of niet de meeste jachten teveel pk,s schippers die daar niet mee kunnen omgaan tehard de sluis in varen met alle elende vandien
- GEEN
- beroepsvaart nog al eens de schroef in zijn werk laat staan
- Het samen schutten met de beroepsvaartBeroepsvaart welke schroef laat aanstaan
- Wij zijn pas 1 keer door een sluis gegaan dus kan ik eigenlijk nog niet veel zeggen.
- geen reden
- geen redenen
- Ik voel me niet onveilig. Wel eens last van het schroefwater van de beroepsvaart
- Goed uitkijken wat de beroepsvaart doet. Zijn zelf altijd beroepsschipper geweest, dus weten hoe het werkt.
- Je voelt je nietig in zo\\n met name diepe sluis.
- geen enkele reden je moet alleen goed opletten.en de beroepsvaart moet de schroef uitzetten,zoals verplicht is
- we varen nog niet zo lang en leren nog steeds bij
- Drukte beroepsvaart. Schippers zetten de schroef niet af na het aanleggen in de sluis.
- Geen redenen
- De soms zeer snelle schutting wanneer je helemaal voor in de sluis ligt
- Gestuntel van mede sport schippers. Gelukkig zijn er in het seizoen de stewards.
- drijvende bolders
- Hele grote schepen
- Geen reden voor onveiligheid
- wij hebben dit nog nooit gevaren
- Het gedrag van de beroepsvaart. Schroef in werking e.d.
- Als de beroepsvaart de schroef laat aanstaan in de sluis. De afstand tussen de bolders is groot voor een normaal jacht tot 12 meter.
- niet
- Draaiende schroeven tijdens het schutten van de beroepsvaart.
- niets speciaals
- /
- Niet afzetten van de schroef door beroepsvaart
- Dat beroepsvaart de schroef niet uit werking zet.
- Soms laat de beroepsvaart de schroef aan staan maar bij de meesten, als ik er om vraag via de marifoon wordt hij uitgezet.
- sluisen geven geen onveilig gevoel
- afmeren
- vrachtschepen ondanks verbod schroef aan in sluis
- schroef laten draaien beroepsvaart
- Dat de stewards alerter moeten zijn bij calamiteiten
- Grote beroepsvaart
- We voelen ons daar niet echt onveilig, soms de stoming en ook welonkunde van de vaarders.
- Een enkele beroepsschipper laat de schroef van zijn schip in werking staan. Dit is voor ons met een sloep van nog geen zeven meter vervelend, en brengt onnodig risico met zich mee.
- het aanmeren aan de drijvende bolders die staan te ver van elkaar
- ik voel me niet onveilig in de sluisen van Born en Maasbracht
- Ik voel mij niet onveilig
- Ik heb geen andere redenen. Door het zeer competente sluispersoneel zij wij altijd op een prettige manier geholpen (verbaal).
- beroepsvaart heeft vaak het schroefwater aan
- Geen, of het schroefwater van sommige beroepsvaart.

## "Welke andere redenen zijn er voor u om deze alternatieve route te bevaren?"

- rustige vaart relatief weinig (hinderlijke)beroepsvaart
- geen stress
- rustige, niet zo drukke route
- Vaart gemakkelijk. Geen grote beroepsvaartschepen. \s-avonds lig je overal rustig.
- mooie omgeving en de rust
- veel goede afmeergelegenheden
- Minder opstoppingen en hopelijk een mooie route
- doorgang naar andere gebieden.
- Rustig vaarwater
- De route voert ovr de Kempen naar Antwerpen
- n.v.t
- Werkzaamheden aan de sluisen
- Mijn doel was vorig jaar in 6 maanden tijd zoveel mogelijk vaarwateren te bevaren in Nederland. Dat leverde uiteindelijk 440 vaaruren op en naar schatting 3500-4000 km afgelegde vaarafstand op.
- kan in 1 a 1,5 week een leuke tourvaart maken van maasbracht via weert, de kempen naar maastricht (of andersom) terug naar maasbracht
- wesseme\\nederweert is niks te beleven als alleen maar doorvaart. zuidwillemsvaart weinig mooie havens.
- vooral de rust en het is een veilige route en een rustige.kunnen mooi wandelen en fietsen.julianakanaal vinden we niets aan.daarom varen we altijd deze route.
- Rustig vaarwater en niet veel beroepsvaart. En een prachtige natuur.
- als ik de tijd heb dan is het wel een leuke route, maar op de doorgaande route naar maastricht cq belgie is het een behoorlijke tijdroofende omweg
- je vaart weer eens wat anders
- rustig
- We vinden het gewoon een fijne route.
- Vanuit de Kempische kanalen goed bereikbaar uit het westen/Belgie
- rustig vaarwater
- afwisseling
- rustig te bevaren
- Het alternatief, Julianakanaal, is saai en onaantrekkelijk. Ook is het in de route Amsterdam, Den Bosch, Weert, Maastricht, Namen v.v. een erg logische etappe.
- De rust en natuur
- het is nu de nieuwe sluisjes klaar zijn een rustige route
- Het is een rustige route zonder noemenswaardige last van de beroepsvaart te hebben!
- beste route naar maastricht
- mogelijkheden om gratis te overnachten zonder voorzieningen en overnachtingen in passantenhavens
- Rustige route en mooie fiets gelegenheid.
- Soms kwam dat beter uit.
- rustiger vaarwater
- we passeren langs onze woonplaats
- De route is mij aangeraden door een watersporter uit de omgeving. Onze kinderen zouden tijdens de vakantie een dag meevaren.Ze konden opstappen in Weert, vervolgens meevaren naar Roermond en per trein de auto weer ophalen.
- Vrienden varen die route ook en dan ontmoeten we elkaar.
- Het is zeker voor de pleziervaart een veel rustigere route als het julianakanaal tevens kan men hiermede het schutten in de sluis klein-Ternaaien vermijden.
- De rust tijdens het varen
- Gewoon om een alternatieve route te varen en eventuele wachttijden in Born te vermijden
- Ik heb familie in Helmond en Wesseme.
- Weer eens wat anders
- niet zo veel grote schip en een mooie natuur
- Mooie / aantrekkelijke omgeving / rustig vaarwater. Goede afmeer gelegenheid.
- ben elke zomer in belgie en heft daar veel vrienden zitten
- niet
- /
- Het is een zeer mooie route ten opzichte van het Julianakanaal
- Om dat als ik naar Antwerpen of Brussel ga als start van mijn rondvaart door België en Frankrijk,niet zo groot stuk over het Albertkanaal moet varen en via Lies naar Brussel kan.
- Rustiger
- sinds de plaatsing van de nieuwe sluisen zeer aantrekkelijk te bevaren
- nieuwe waterwegen ontdekken
- rustiger
- Gezellig
- Omdat we dan de maas niet af hoefde te varen vinden we erg lang na al die jaeren dat we deze gevaren hebben, Altijd vanuit België.
- Prachtig rustig vaargebied, met aantrekkelijke plaatsen om even aan te leggen, zoals Maasmechelen village, \t Eiland in Neeroeteren etc.
- minder beroepsvaart
- de rust,hel landschap

- Komende vanaf de Kempische kanalen is dit de meest voor de hand liggende route. Van Maastricht richting Kempische kanalen de zelfde reden.
- mooi alternatief i.p.v. Juliana kanaal
- Ben er helemaal niet mee eens. Het is zeker niet de snelste route en een route met zeer weinig overnachtingsmogelijkheden. Bruggen die draaien voor beroepsvaart en de pleziervaart kan blijven wachten ondanks we met zes jachten waren.

## "Welke andere redenen zijn er voor u om deze alternatieve route niet te bevaren?"

- De route naar Maastricht, Maas en Julianakanaal, is landschappelijk mooier dan De Willemsroute.
- ik weet niet problemen geeft ivm dat ik honden aan boord heb
- Ken de route door de Zd-Willemsvaart, erg saai
- Ik heb nog nooit de behoefte gehad om naar Maastricht te varen
- Ik wil dit jaar mijn vakantie (trip) naar Maastricht en verder maken. Heen/terug over 2 verschillende routes trekt mij aan.
- Geen keus, willen naar Maastricht
- onbekend en tijds winst
- Nog niet toe gekomen maar misschien in de toekomst
- geen specifieke reden, is voor volgend seizoen wel gepland.....
- Rust
- Geen redenen
- geen enkele andre ik wist niet dat deze route er was
- geen reden
- Wij varen pas een paar jaar in een motorboot. Door de mededeling van het Watersportverbond over deze route ben ik deze website gaan bekijken. Volgend jaar willen wij naar Maastricht en België en dan zullen we deze route zeker gaan proberen.
- Met de zeilboot werd op zee gevaren, met de motorboot alleen het gebied rondom de ligplaats, namelijk de Vinkeveense Plassen.
- Wij zijn er nog nooit aan toe gekomen deze kant op te gaan met onze motorboot. Bijna 50 jaar gezeild, meestal IJsselmeer Wadden Zeeuws stromen. A.s zomer is een rondje Toul (Maas-Moezel-Rijn) gepland en komen we dus wel hier langs
- leuk om door België te varen
- nog niet aan toegekomen
- Geen redenen
- we zijn juist van plan om hem te gaan varen
- Die heb ik niet daarom wil ik het nu een keer varen. Ik heb horen zeggen dat het een mooie alternatief route is om via Maastricht weer in panheel te komen.
- Langere route
- misschien onbekent
- Wir hatten noch keine Gelegenheit. Wir wollen jetzt diese Route erstmals nehmen.
- Nooit eerder overwogen als alternatief voor Julianakanaal. Meer algemeen, kanaalvaren vinden wij wat minder enerverend.
- route onbekend
- Nu met pensioen en dus nu pas tijd om een langere rit te maken!
- Het idiote vergunningstelsel. Als je nu voor 1 jaar betaalt dan is het op 1 januari verlopen
- Het lijkt mij een mooie route
- Heb geen reden maar gezien onze geplande vakantie 2010 is dit een bijzonder aantrekkelijk alternatief
- route was tot nu toe niet bekend
- langere vaartijd
- vaar meestak kortere routes
- zijn geen redenen voor, wij vonden dit juist een leuke route
- geen reden
- onbekendheid, wil hem nu graag bevaren
- route nog onbekend. nog niet bevaren
- Omdat we de Boot pas hebben weten we nog niet echt de weg en zijn we nog niet echt ver weggegaan. Maar we gaan zeker deze route eens bevaren.
- Om deze route te varen moet je wat langer verlof hebben en dit doe je niet in een weekend of lang weekend
- weet geen andere reden, heb er nooit over nagedacht
- Nog nooit de gelegenheid gehad, zeilden altijd op zee.
- geen, ik kende de route niet en ik ga voor het eerst richting Maastricht, aangezien ik meestal boven de grote rivieren vaar.
- te duur
- Wij kennen deze route (nog) niet
- nieuwe route
- geen enkele.wij hadden er alleen nog nooit over nagedacht dat het mogelijk was deze route te doen
- geen andere reden.
- Gewoon nog niet aan toe gekomen, wil het wel gaan doen
- Geen.
- geen, dit jaar voor het eerst naar Limburg en evt. België. Afstand was altijd wel een bezwaar.
- geen redenen
- Vele jaren geleden heb ik deze route bevaren en vond het toen saai. Nu wil ik het weer eens proberen om iets anders te bevaren.
- wij hebben deze route nog helemaal niet gevaren
- Als je op vakantie gaat naar bijvoorbeeld Friesland vanuit Maastricht wil je de eerste dagen opschieten en is het Julianakanaal de snelste vaarroute.
- Wel bevaren, maar dat is al weer wat jaren geleden. Mooie route.
- Gewoon nog niet aan toegekomen
- aanbeveling ivm met werkzaamheden Julianakanaal en het is ook leuk door België te varen

- Te weinig aantrekkelijke ligplaatsen
- Omdat afgelopen jaren Frankrijk onze bestemming was.
- Te weinig gevaren om deze route te kiezen
- Geen, maar ik ben domweg nog niet in de buurt geweest. We overwegen echter sterk deze zomer die kant op tw gaan en deze route te varen.
- niet bekend met de route
- is er niet, dit is de eerste keer
- geen andere reden
- ik ken de route niet
- we hebben daar nooit zo bij stil gestaan omdat het doel is om naar Frankrijk te varen
- wij willen de willemsroute varen omdat andere leden van de vereniging ons dat aanbevelen vandaar
- het is aantrekkelijk heen en terug naar maastricht verschillende routes te varen dus een keer julianakanaal en een keer willemsroute
- Omdat de route niet met staande mast bevaren kan worden.

## "Welke andere bronnen van informatie gebruikt u wel eens voor het bepalen van een vaarroute?"

- vaarkaarten
- tourisme
- gesprekken met leden eigen wsv
- berichten a/d scheepvaart en waterstand
- folders van sluiswachters
- ANWB wateralmanak, Blad motorboot. info folders van rijkswaterstaat
- eigen onderzoek
- reisverslagen in tijdschriften en internetsites
- Zoeken via internet en google-earth.
- Magazine Motorboot
- Ik bepaal zelf mijn route
- Vaarkaarten het meest
- Plannen van eigen voorkeur, via de ANWB kaarten.
- motorboot
- Waterkampioen Motorboot
- watersporttijdschriften
- uitsluitend waterkaarten
- pc navigo
- vaar forums
- Waterkampioen
- Boeken over bepaalde routes
- Vaarkaarten
- Wateralmanak ANWB
- via a n w b
- Reisbeschrijvingen
- n.v.t
- kranten
- watersportbeurzen
- Wij maken gebruik van het routeringsprogramma PC-Navigo van Noordersoft.
- Collega schippers
- internet
- waterkampioen en motorboot
- Vaarkaarten, Almanaks, routeboeken
- Tips via het Watersportverbond
- Raymarin A50 Plotter ANWB Kaarten Nederland (digitaal) Wateralmanak 2 Boekjes over vaarroutes in Nederland
- internet, vaarboeken
- Via derden en waterkaarten.
- eigen ervaring
- eigen initiatief en een hoop info van andere mensen
- Ik gebruik PC Navigo
- PC Navigo
- pc-navigo software
- Navigo
- Navigo
- ANWB waterkaarten
- Broschure an der Schleuse in Maasbracht.
- reisverslagen in watersportbladen
- Kennis uit het verleden
- tv programma,s zoals vlaanderen vakantieland
- internetforums
- vaarkaarten
- Waterkaarten
- informatie via Hiswa, Waterkampioen, Watersport- Vereniging, Ledenclub Crowners Yachten, Bootbeurzen.
- Toerist informatie, info via watersport vereniging, Internet info

- Hoeveel tijd we hebben om naar belgie-frankrijk te gaan
- reisverslagen van andere toervaarders
- Uit boekje VAARROUTES van ANWB!
- waterkaarten
- vaar route boekjes
- ANWB Almanak
- mond op mond
- Boekjes en beschrijvingen over routes
- Ervaring / mond op mond reclame
- Toervaren in het land van maas en schelde.Naar ik begrepen heb niet meer verkrijgbaar maar heb toch een exemplaar kunnen bemachtigen.
- Waterkampioen en Motorboot
- anwb waterkaarten, tijdschrift \"motorboot\" anwb waterkampioen
- almanak ANWB
- internet
- stremmingen en bedieningstijden
- bevriende pleziervaarders
- Voornamelijk eigen ervaring: gewoon een doel kiezen, en dan op je intuïtie, ondersteund door je vaarkaarten, telkens het aantrekkelijkste water kiezen. Over de jaren viel dat soms mee, soms tegen. De meevallers onthoud je vervolgens.
- vaarkaart
- alleen internet
- Wateralmanak
- maandblad \"De Motorboot\"
- van informatie en reisverhalen uit watersportbladen.
- meestal van de vaarkaarten die we in bezit hebben. Of havenmeesters.
- maandblad de Motorboot
- Informatie van reisverslagen uit watersportbladen, o.a. de Motorboot, en internet.
- kaarten en internet
- waterkaarten
- Gewoon kijken waar we uitkomen, omdat we geen ervaring hebben.En nog niet echt ver zijn gaan varen.
- geen andere bronnen
- Waterkampioen en PC Navigo
- van vrienden
- Boeken en kaarten
- vaarroutes uit de watersportbladen, folders onderweg, navigo programma, internet, waterkaart van bevriende schipper
- Uit eigen ervaring vaar al jaren in de belgische kempen.
- Berichten op teleteks en scheepvaartkranten over stemmingen e.d.
- tijdschriften
- Bladen zoals Waterkampioen en Motorboot
- tijdschriften oa motorboot
- Hiswa te water en boekjes van de ANWB
- Tijdschriften, boeken
- Informatie van vrienden.
- Radio, TV, Schuttevaer, De Binnenvaartkrant.
- Internet, alhoewel als je de naam Willemsroute niet kent er over deze alternatieve route niets te vinden is.Had de route al gezien op de kaart maar kon nergens vinden in hoever hij bevaarbaar was.
- PC Navigo van Noordersoft
- info van de website [www.stuurgroepdemaas.nl](http://www.stuurgroepdemaas.nl) en gesprekken met de mensen hiervan.
- Waterkampioen
- ANWB almanak
- Navigo
- ik ben zelf binnenvaart schipper geweest
- Vaar kaarten
- Toeristische info.
- artikelen uit de Waterkampioen en Motorboot.
- geen, hoofdzakelijk internet.
- Wij varen al 23 jaar over de Zuidwillemdvaart, Kanaal Herenthals etc. Hetzij heen of terug of beiden.
- praten met vrienden en eigen ervaringen
- anwb vaarwegen op labtop
- Geen, Pla meestal zelf wat we leuk vinden.
- waterkampioen. nieuwsbrief motorbotenclub
- geen andere
- /
- internet
- Almanak Vaarkaarten
- Waterkaarten en boeken
- Via mijn uepne Navigo europa met ENC de geeft mij de stremmingen up to date weer via internet.
- verslagen in het blad motorboot
- literatuur reisverslagen
- Internet
- watersportboeken met vaartochten

- Folders van de Willemsroute en reisverslagen in tijdschriften
- internet
- niets
- Kaart Boeken
- Meestal zoeken we deze van tevoren uit, omdat we via België ook wel naar Frankrijk gaan.
- Vaarkaarten
- anwb informatie
- Vaarroutekaarten
- Maandblad Motorboot
- waterkaarten en brochures
- Watersport bladen
- ANWB-vaarkaarten en RWS-berichtgeving
- de vaarkaarten
- almanak
- Brochures
- Tijdschriften.

## "Heeft u nog opmerkingen naar aanleiding van deze vragenlijst?"

- ik heb nog steeds de vraag dat ik niet in de problemen kom met de honden deze hebben elk jaar de nodige injectiedie verplicht zijn
- Mijn schip is 19 meter. Helaas zijn de overnachtingshavens hier vaak niet op berekend (ook in België) Dit heeft ook invloed op mijn vaarroutes en als zodanig niet herkenbaar in deze vragenlijst
- Ook in België zou men het fooien geven op de sluisen af moeten schaffen. Nu ligt het nogal eens aan de grote van een fooi aan de sluiswachter of je op de volgende sluis snel geschut wordt. Dit was vroeger in Nederland ook maar daar mochten de sluiswachters op een gegeven moment op straffe van ontslag een fooien meer aannemen. Overigens zijn er in België ook sluiswachters die je goed helpen als je niets geeft.
- voldoende info gevraagd
- Dit is de eerste keer voor mij dat ik richting het zuiden ga. Ik ben dus eigenlijk geen ervarings deskundige.
- Ik vaar al heel lang. Eerst beroepsmatig, daarna als watersporter. Mijn voorkeur gaat uit richting het zuiden; Limburg, België en Frankrijk van wegen de (relatieve) rust die daar nog heerst. Om voor een klein stukje door België te varen naar Maastricht, een behoorlijk bedrag voor een vignet kwijt te zijn vind ik zonde van geld dus vaar ik meestal via het Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart, kanaal Panheel en het Julianakanaal naar Maastricht om daar een paar dagen door te brengen alvorens de grens over te gaan.
- nee niet voor de vrgenkijst maar we zouden graag een routebeschrijving hebben van de willemsroute
- het vignet is te duur voor het aantal keren dat ik gebruik maak van deze route. hetgeen zonde is van de mooie omgeving.
- Wij varen graag in een mooie omgeving en beperken de vaartijd tot ong. 4 uur per dag. Het is prettig om dan weer op een volgende aantrekkelijke bestemming te zijn.
- Invullen duurde langer dan 5 minuten.
- Ik vind het systeem van vaarvignet oneerlijk en zeer ouderwets. Je moet b.v. voor een maand kopen als je alleen maar naar Maastricht wilt door een klein stukje België. Soms moet je ook veel langer kopen dan noodzakelijk vanwege en geldigheidsgrenzen.
- n.v.t
- Mijn bedoeling is zo mogelijk alle vaarwateren tenminste 1 of 2 twee keer bevaren te hebben en sommige meer omdat het echt mooie landschappen en haventjes biedt. Onze vaartochten duren meestal tenminste 3 weken aaneengesloten en maximaal ca. 6 weken.
- vindt het niet erg te moeten betalen voor het vaarvignet. België heeft mooie gratis ligplaatsen voorzien met stroom. Het is echter jammer voor een korte doorvaart (vb. korte mei vakantie) dat er 25 euro betaald dient te worden. terwijl vignet in juni alweer afloopt. moest echter ook evt. aankunnen geven voor welke periode je hem wenst te gebruiken. Iemand voor 1 week betaald nl het zelfde als iemand die 3 maanden vakantie houdt.
- Ik hoop u van dienst te zijn geweest.
- De vragen lijken niet altijd even professioneel en we zijn benieuwd wat u nu eigenlijk van ons wilt weten. Als oud beroepsschipper, nu pleziervaarder ken ik de vaarwegen als mijn broekzak. Vandaar dat ik de vraagstelling niet altijd even toepasselijk vond.
- havens Belgische zuidwillemsvaart zijn of vies of slecht geregeld. marifoongebruik door sluiswachters is matig.
- Een vaarvignet voor het stukje bocht/maarsticht is te duur
- Es sind sehr viele Fragen. Die Zahl der Yachthäfen an der Route ist wichtig.
- nee is allemaal heel duidelijk
- veel succes!
- dit waren wel heel lange 5 minuten en zeer veel de zelfde vragen.
- Hartelijk dank voor de promotie op Internet en de informatie over de route. Ook de bijdrage in de Vignetkosten is een goed idee wat watersporters aanspreekt !!!!
- Goed plan om deze informatie te vragen succes er mee.
- Het lijkt ons leuk om via deze aangeboden alternatieve route via België, naar het Bassin in Maastricht te gaan
- Er is bij de eerste vragen nogal verwarring tussen Willemsroute en Julianakanaal
- Kijk wel naar plekjes om aan te meren voor de nacht om havenkosten te besparen! Want als je 6 tot 8 weken op pad gaat, worden te kosten wel te hoog om iedere nacht in een haven te moeten liggen!!
- ne
- zeer nuttig
- Ben blij dat ik via de nieuwsbrief van het watersportverbond op de hoogte gebracht ben van de Willemsroute, welke ik dit jaar zeker zal bevaren.
- Ik vindt het een goed plan om de pleziervaart zoveel mogelijk van de grote vaarwegen te houden.
- de afmeermogelijkheden in de Belgische sluisen kunnen veel beter.
- Ken na 16 zeiljaren en 30 motorschipjaren vrijwel alle vaarwegen, onbekendheid daarmee speelt dus geen rol. Het antwoord op die vraag heb ik dus letterlijk in het midden gelaten.
- wij hebben nog maar pas onze boot. tot heden geen opmerkingen.



- We vinden de route via België altijd een verademing, ook vanwege de goede aanlegmogelijkheden in België langs deze route, wat we in Nederlandse deel van de Zuid Willemsvaart veel minder is met uitzondering van de Passantenhaven Veghel die geweldig is!
- Ik hoop dat u onze antwoorden toch kunt gebruiken. We zijn zoals eerder al gezegd beginners en hebben de boot pas 2 maanden en zijn dus nog niet echt ver weg geweest. En gaan in de toekomst echt meer wateren aandoen. We gaan dit jaar met een paar boten die de weg weten op vakantie in België ze helpen ons met alles zoals een haven bezoek brengen en natuurlijk de sluisen. hier doen we dan weer een stuk ervaring op, zodat we straks zelf goed kunnen varen en onze eigen weg kunnen gaan
- de vaarroute wordt bepaald door de eindbestemming. Ligt deze wat verder weg, dan gaan wij snel door Nederland. Ligt de bestemming dichterbij dan kiezen wij voor een rustige mooie omgeving met meerdere aanlegmogelijkheden.
- geen (website is erg traag)
- Nee geen opmerkingen.
- Nu jullie mee betalen aan het vignet, gaan wij deze route varen met de vakantie. Bedankt!
- opzet site is Waardeloos Zet alle vragen op 1 bladzijde ipv 100 keer doorklikken en veel te lang moeten wachten
- We hebben de route met veel plezier gevaren. De passantenhaven in Weert is veel te klein, zeker als er in de haven schepen liggen langer dan 10 meter. De havenmeester/brugwachter was zeer vriendelijk. Helaas geen toeristische info over Weert ontvangen.
- Het zijn wel erg veel vragen
- Ik vind het een goede zaak de Willemsroute te promoten!
- Krijgen we een keer de uitslag Geen opmerkingen
- ik vind de vragenlijst in het begin onduidelijk, wij hadden niet door dat het enkel ging om de vaarroute Julianakanaal
- Ik hoop dat sluisen Maasbracht en Born op wat kortere afstand jachtenbolders krijgen en de beroepsvaart altijd de schroef afzet zodra ze aangemeerd liggen in de sluis.
- afschaffen Belgisch vaarnet belasting.
- De vragenlijst is wel erg lang, vooral als je dit moet invullen met mobiel internet.
- wel een plezierige manier om de pleziervaarder wat meer bij het watergebeuren te betrekken en het komt niet zo ambtelijk over
- Betreft sluisen. Beter naleven van de regel : schroef af als men is aangemeerd.
- Persoonlijk vind ik dat het vignet afgeschaft moet worden. Dit is nergens in Europa en waarom wel in België geen opmerkingen
- Nu RWS sinds een paar jaar beseft dat de pleziervaart ook een grote factor is op onze vaarwegen vind ik deze vorm van communiceren zeer hoopvol, daar ik het wel eens anders mee gemaakt heb in de afgelopen 30 jaar.
- Geen opmerkingen
- er zijn vragen die in feite niet te beantwoorden zijn
- geen opmerkingen
- marifoon niet aanwezig dus geen atisnr
- De brug van Biester die de beroepsvaart doorlaat en de jachting moet blijven wachten. Geef hier eens het doel van op deze route? Dit is geen promotie om deze nogmaals te bevaren.

## Bijlage 3: Open antwoorden achterafvragenlijst

### "Waren er nog andere redenen van belang bij de keuze van de route?"

- het moet nog gebeuren in 11
- Geen tijd voor gehad
- Was van plan de route te bevaren. Boot is echter op weg naar Maas
- Ik kon niet tijdig in het bezit komen van een ICP, tbv het Belgisch
- onderweg weinig gelegenheid tot zwemmen voor de kids
- Route lag niet in onze vakantieplanning
- melding van lange wachttijden bij sluizen (water gebrek??) Zijn
- We zijn in 1 niet zo ver gekomen, vanuit Leeuwarden thuishaven)
- dit jaar noord Nederland gevaren, volgend jaar weer naar het zu
- Tijdgebrek, alnog op Limburgse maas gebleven maar niet verder gek
- we zijn er niet aan toe gekomen afgelopen zomer
- ik verdeel de routes op vvv-oeterdal
- door omstandigheden verliep ons vaarprogramma dit jaar anders dan
- niet in de buurt geweest
- Ik wilde van zuid naar noord varen, maar kon het vignet met kortin
- Andere boot en (nog) niet de juiste papieren voor België
- Door onverwachte gezondheidsredenen hebben wij nauwelijks met onz
- Waren het wel van plan, maar hoorden onderweg er naar toe dat wij
- Heel erg onduidelijk hoe je het vignet kunt bemachtigen wanneer j
- Het aangevinkte antwoord is niet mijn reden, maar alleen een opme
- Naar N-Nederland geweest
- helaas geen tijd voor gehad..zal volgend seizoen zeker gebeuren
- Dit jaar hebben wij ze niet bevaren maar vorige jaren wel. Volgen
- Andere bestemming gekozen i.v.m. hitte
- Ik ben dit jaar nog niet weg geweest
- Wilde deze route graag varen, maar zijn er niet aan toegekomen.
- was wel gepland, familie-calamiteit verhinderde bevaren
- Andere boot gekocht waarmee ik eerst in de buurt ervaring op wild
- We waren het van plan, maar vanwege een overlijden in familie kri
- Helaas geen tijd gehad voor een langere tocht.
- Je bent verplicht in België een marifoon aan boord te hebben en h
- Wij moesten dit jaar in de buurt blijven voor allerlei omstandigh
- We hadden niet genoeg tijd meer.
- weersomstandigheden tijdens de beschikbare dagen
- Ik dacht dat Born en Maasbracht gestremd waren. Dit was niet zo,
- Wij hebben onze thuishaven in Heukelum en dat is te ver weg van d
- Mijn Bayliner heeft dit seizoen maar 1 dagen gevaren i.v.m. diver
- Ander deel van Nederland gevaren
- Te weinig tijd hiervoor dit jaar wegens drukke werkzaamheden.
- Wij hebben toch maar het Julianakanaal gevaren. Geen enkele opont
- slecht weer in de vrije periode
- Gebrek aan tijd is de hoofdreden. Niet dat ik de route niet ken,
- Hierboven geen goed antwoord beschikbaar, de werkelijke reden: G
- Heb in Noord Nederland gevaren
- Tijd gebrek, maar ik ben nog wel van plan hem te gaan varen komen
- Wegens ziekte tijdens de vakantie.
- door ziekte geplande tocht moeten uitstellen tot volgend seizoen
- het weer zat dit jaar niet mee, als wij vrij hadden.
- Dit jaar in Noord Holland gevaren
- Ligt tamelijk ver van mijn thuishaven (Friesland) en de beschikba
- Uitgesteld tot volgend jaar; zonder mast.
- Ik ben dit jaar in het noorden van het land geweest
- Dit jaar zij we in het noorden gebleven.

### "De volgende redenen waren ook van belang voor mijn routekeuze:"

- Een keer een andere route varen
- De mooie nieuwe prettige sluizen in het Nederlandse deel en mede vanwege de gedownloade kortingsbonnen op o.a. het Vlaams vaarvignet en enkele eetgelegenheden.
- Het paste goed in het reisschema
- Eens een keer iets anders. Rondje varen, Willemsroute heen, Maas terug.
- ik heb het advies gevolgd omdat er werkzaamheden waren aan de sluizen op het Julianakanaal
- We wilden graag eens door België varen
- Omdat de sluizen bij Born etc. vertraagd werkte ivm werkzaamheden
- omdat we eens ergens anders wilde varen
- ook veel fietsmogelijkheden
- Ik had deze route meer dan 40 jaar geleden gevaren en het was een leuk alternatief om in Maastricht te komen

- voor onze korte vakantie in het voorjaar een mooie route voor dit tijdsbestek
- en had tijd genoeg aangezien we op vakantie gingen
- Al meerdere jaren achter elkaar grote tochten gemaakt in heel Nederland, België en Frankrijk. Mijn thuishaven is Venlo en het leek me ook eens fijn om het eens wat dichterbij huis te zoeken. Dit gaf ook meer tijd en rust om alles eens op je g
- aangegeven stremmingen op het Julianakanaal vermijden
- het was mijn vakantie doel , rondje maasbracht,maastricht,maasbracht retour via juliana kanaal
- Kinderen kunnen makkelijk op visite komen met de camper. Bij aanleg voor boot ook vaak plek voor camper.
- Ook doordat er belemmeringen waren op het Julianakanaal
- Ook bevaren ivm reparatie aan bestaande sluizen in het Julianakanaal en de Maas.
- om te kijken af de willems route mooi is
- aangerade door Rijkswaterstaat
- ivm.werkzaamheden aan de sluizen maasbracht en born
- We komen de laatste 1 jaar bijna wel elk jaar naar deze streek tussen Kerkhoven/Lommel en Maastricht waar je prima overnachtingshavens, fietsroute's (knooppunten route's) zijn, ik ben zelf 1 weken havenmeester in de Passantenhaven van Veghel w
- Wij maken jaarlijks een tochtje door de kempen, gaan ook nog al eens naar Turnhout.
- het was eerst rustiger,maar na jullie acties is het wel heel erg druk geworden,je vindt 's avonds nog geen plek meer!!
- Er werd i.v.m. de wachttijden bij de sluizen op het Julianakanaal in het blad "De Motorboot" geadviseerd om de Willemsroute te kiezen
- Vaarvignetkorting
- Ik wilde voor het eerst in België varen.
- Diverse interessante restaurants in de dorpen langs de route
- Wij gingen richting Viersel. Dus voor ons de beste route.
- aanbieding korting op vignet
- we konden dit keer niet te ver weg gaan
- Dit was een aanloop op onze tocht via de Maas naar de Moezel via Toul en we hadden voldoende tijd om het Julianakanaal te vermijden. De route leek ookmlandschappelijk aantrekkelijker.
- werk aan de sluizen bij Maasbracht
- De Maas had op dat moment redelijk water en met een schip van 17 meter met 32 pk is dat ook belangrijk.
- Verwachte werkzaamheden aan de sluizen Born en Maasbracht
- Juliana Kanaal en de Maas hebben we vaak gevaren. We zochten een nieuwe nog onbekende route
- Onze kinderen wilden een dagje meevaren. Daarom vanuit Maastricht naar Weert gevaren. Daar de kinderen aan boord genomen en de volgende dag naar Roermond gevaren. Vanuit Roermond konden de kinderen met de trin weer terug naar de auto in Weert,
- Rijkswaterstaat had 50% korting beloofd!
- Ook op aanraden van Rijkswaterstaat
- De stemmingen die er mogelijk op het Julianakanaal zouden zijn vanwege de vergroting van de sluizen.
- Nieuw vaargebied ontdekken.
- landelijk, rustig vaarwater
- Ik wilde ook de sluis van Klein Ternaaien vermijden. Dit is een zeer drukke sluis.en als jullie doelstelling is om zoveel mogelijk de beroepsvaart en recreatie te scheiden is het een goede optie om het kanaal Briegden-Neerharen ook op te nemen
- Omdat Brussel en sluis Auvelais op de Sambre gesloten waren kon ik vanaf Mortagne niets anders dan via de Schelde, het Albertkanaal en de Kempische kanalen naar huis terugvaren.

## "Welke activiteiten hebt u ondernomen die u onderweg werden aangeboden? Anders, namelijk:"

- Zwembad bezocht
- Rusten, als dit al een activiteit is ??
- uitzicht landschap
- er waren geen activiteiten te bekennen
- golven
- genoten van de vergezichten vanaf het water of vanuit de havens
- overnachten
- gewoon gewandeld, visite ontvangen, op visite geweest en boodschappen gedaan
- smokkelmarkt
- afgemeerd voor overnachting
- overnacht
- Ben invalide, slecht ter been, ben daarom zo blij met alle mooie aanlegplaats
- door de slechtaanduidingsborden waren we maasmechelen al voorbij, zijn toen
- Gevaren
- Er waren geen beloofde evenementen

## "Waarom voldeed de Willemsroute wel of niet aan uw verwachtingen?"

- Leuke plaatsen enkele gezellige haventjes Met name Bochholt en Neeroeteren, Neeroeteren met gelegenheid tot internet en goed restaurant
- Saai
- Wij kregen ongeveer wat we verwachtten
- Ik vond de lange rechte stukken nogal saai. Sluiswachters waren zeer pro-actief in de bediening van de sluizen, bijna géén wachttijden.
- weinig gelegenheid om aan te leggen en wij vonden heel veel rommel in het water ligt waardoor je op zettend moet opletten dat je nergens op vaart wij hebben ook diverse mensen gesproken die daardoor vastlopend roer en oa andere ander problemen daardoor hebben opgelopen,verder weinig douche gelegenheid in havens o.a in weert- bochelt ontzettend vies ,ook stroomgelegenheid ondanks eurostekker nergens te gebruiken in belgie, wij denken daarom ook dat wij deze route niet zo gemakkelijk meer varen ook o.a de

jachthaven 't eiland niet aangedaan ivm dat ze ons dit hebben afgeraden doordat mensen problemen hebben gehad met de planten begroeiing die daar veel aan

- We hadden meer aanlegplaatsen met faciliteiten verwacht. Meer informatie over openingstijdenkanalen en sluisen en bruggen. Toch meer variatie op de vaarroute zelf.
- Het is een gezellig knus kanaal met mooi natuurschoon. Er zijn niet van die moderne zeer grote binnenschepen
- De korting hebben wij -jammer genoeg - mis gelopen. Blijkbaar toch niet mezelf goed geïnformeerd. Het was geen reden de route niet te varen.
- Beperkte aanlegmogelijkheden
- De willemsroute was heel mooi alleen was het op de terugweg waardoor de korting op het vaarvignet niet gelde Foutive voorlichting!
- Voldeed niet omdat we geen korting kregen ivm met werkzaamheden bij de sluisen bij Born ect. dachten de willemsroute te doen maar op de terugweg krijg je geen korting. vindt dit vreemd!!
- Omdat er nergens overnachtingsplaatsen zijn die niet vol lagen met vrachtschepen behalve in Bree
- sanitaire voorzieningen zijn slecht
- Aanleg mogelijkheden bij sluisen voldoen nog steeds niet aan pleziervaart eisen. Weinig bolders of te ver weg, damwand kades.
- Route was bij ons bekend ,is een manier om in Maastricht te geraken .
- we hebben 1 dagen een afwisselend landschap en leuke vaarroute gehad en veel gezien.
- Het was een route om eens een keer te varen en het was niet echt om heel enthousiast over te worden. Het was wel wat ik er van verwachtte.
- vond het wel druk en jammer dat drukke weg ernaast ligt
- weinig aanleg plaatsen met stroom in belgie en slechte sanitaire voorzinigen
- Het is een mooie route en weer eens wat anders om te varen als het Juliana kanaal en leuk te combineren met een paar daagjes maastricht.
- Mooi alternatief voor Juliana kanaal
- het voldeed aan de verwachtingen ,omdat dit een route naar Antwerpen was.
- route is mooi, duur wel langer dan ik verwachtte en heeft beperktere bedieningstijden van de sluisen
- Het is een mooie en rustige route
- Willemsroute bied mooi en rustig vaarwater. Ik had altijd de indruk dat kanaalvaren altijd een beetje saai was. Dit was met de Willemsroute totaal niet. Mooie omgeving en zeker aan de belgische kant prachtige fietsroute's.
- Vuil vaarwater, slecht onderhoud, weinig goede jachthavens en aanlegsteigers
- het is een rustige vaarroute, met goede passantenhavens
- Wij houden van natuur rust en er is altijd wel iets te zien langs de route ook de vele fietsers zijn altijd vriendelijk.
- Zoals het beschreven stond: Een rustige alternatieve route een aardige aanleg mogelijkheden en leuke plaatsen
- rustige route met goede aanlegplaatsen
- Had meer aanlegplaatsen verwacht, wel landschappelijk mooi en vlotte sluisbediening
- Ik vaar de route bijna jaarlijks, al 1 jaar. De tijd lijkt er stil te staan en ik hoop dat dat zo blijft.
- voldoet prima we komen er al meer dan 1 jaren
- saai kanaal maar wel rustig met scheepvaart
- Ik heb een mail gestuurd over de onduidelijkheid van de korting.
- Wij vonden het een leuke route, mooie omgeving en in Bocholt hebben leuke fietstochten kunnen maken.
- rustig en spannende dorpen
- teweinig overnachtingsplaatsen met voorzieningen
- We zijn daar aan verslaafd en komen elk jaar zo mogelijk terug
- Zoals ik al eerder vermeldde komen wij jaarlijks een korte vakantie van 1 a 1 weken in de kempen varen, ik vind de route via Turnhout naar schoten ook heel mooi.
- we varen hem al jaren
- Ontzettend veel oponthoud bij de vele sluisen. We moesten iedere keer wachten terwijl we bijna alleen waren. Toch telkens weer sluiswachter oproepen en weer wachten dat sluis naar boven kwam.
- ik ken de route al mijn hele leven
- De link waarin korting werd beloofd op het vignet voor Vlaanderen werkte niet. De route zat barstensvol lange slierten waterplanten. Volgens vele schippers die ik in Belgie en Frankrijk gesproken heb waren er helemaal geen vertragingen op het Julianakanaal.
- Weinig overnachtingsmogelijkheden. We hebben in Weert 1x overnacht en eenmaal in Bocholt. Prima. Echter in Bree lag alleen een (te) hoge steiger midden in het lawaai van de fabrieken (ook 's nachts). Bij Dilsen Stokkem lag ook een te hoge steiger onder de vogelpoep, Bij Lanklaar lag een haven met enkele caravans die gastvrij zou zijn, doch daar was rond 1.00 uur niemand te vinden op het terrein dat omgeven was door een afgesloten hek. Bij Maasmechelen waren alleen afmeer mogelijkheden bij stalen damwanden. Wij hebben een polyesterboot met kabelaring die makkelijk beschadigd wordt. Slechte mogelijkheden voor onze boot dus langs de Willemsroute. Erg Jammer!
- bevestiging van het vakantiegevoel
- Heerlijk rustig varen!
- faciliteiten kwamen niet overeen met die op de kaart c.q. website. D.W.Z. kaart beloofde meer dan aangetroffen werd. Bovendien bleef de website in gebreke om een kortingsbon af te geven, ondanks meerdere pogingen en tussenkomst van de webmaster. Moest dus het volle pond betalen.
- Het is een rustige, goed bevaarbare route met goede aanlegplaatsen.
- veel op onthoud veel rommel in het water plastic waterplanten snoeihout stronken
- Het was mooier nog dan ik had gedacht.
- bediening sluisen in weekends te beperkt. Weinig aanlegplaatsen, niet wat ervan wordt beweerd id de folders
- ik wist niet dat hij zo mooi landelijk was
- te weinig leuke ligplaatsen.
- weinig vrachtverkeer
- Wat een RUST. Kom zeker terug.
- Vastlopen bij Neeroeteren, geen plaats bij Maasmechelen en geen leuke havens.
- Rustige fraaie route. Beperkte beroepsvaart.

- we hadden bij de sluis geen kaart ontvangen, slechte aanduidingen soms saai wel vriendelijke sluiswachters
- goede bediening kunstwerken en weinig beroepsvaart
- Het is een heerlijke, rustige route met leuke havens.
- We hebben de papieren ingevuld, maar kregen in de sluis de belofte 1 euro niet terug. Het was volgens die meneer heel slecht georganiseerd.
- Het bleek niet mogelijk de toegezegde korting te genieten.
- wilde meer aanleggen voor over nachten maar had veel vrachtliggers op de plaatsen
- Weinig aanlegplaatsen die bovendien bezet waren door vrachtschepen.
- We varen met onze sloep het liefst op rustig water zonder snelle vaart. De zuid willemsvaart biedt een erg mooi en rustig vaarwater.
- Zeer teleur gesteld door de belofte die door u zijn gemaakt met de vorige enquête. ( Geen o.a.korting)
- Rustig vaarwater en vriendelijke personen als brug en sluiswachters ( wij zij nl. verder via Mol en Antwerpen retour gevaren)
- Wij zouden 1 % korting krijgen na invulling van de enquête, maar niet gehad. Dat viel tegen.
- Mooi en rustig varen met veel fietsmogelijkheden en veel vrije aanlegplaatsen.
- gemoedelijk varen
- mooie route
- Bekend en reeds vaak bezocht, steeds weer leuk
- Ik had wel meer overnachtingsmogelijkheden verwacht met betrekking tot doucheruimte.
- Mooie, vriendelijke, rustige route
- een mooie landelijke en rustige route met aanlegplaatsen waaruit je vele mogelijkheden hebt om een activiteit te doen
- saai, qua natuur, weinig aanleg mogelijkheden, weinig jachthavens
- rustig vaaren leuke dorpen van bocholt naar leopolsburg prachtig
- De route is me al lang bekend; zowel door er met een binnenschip langs te varen en ook met ons plezierjacht hebben we deze route vaker bevaren.
- route is saai met weinig aanlegplaatsen maar laatste stukje bij maastricht erg mooi korting krijgen was ingewikkeld en mislukte
- In vraag 1 heb ik vermeld waarom ik de route heb genomen. Dat zijn min of meer ook verwachtingen. De route voldoet aan mijn verwachtingen.
- Spijtig dat wachten aan de Biesterbrug in Weert en dat Lozen maar tot 1.00 uur draait zaterdag.
- En rustige route en veel natuur

## "Wat waren uw redenen om van 1 mei tot 1 oktober het Julianakanaal te bevaren?"

- sneller
- De willemsroute terugreis van maastricht naar venlo
- Snelle route naar Frankrijk
- Alternatief vanuit de Biesbosch, daar is mijn thuishaven.
- omdat wij op de terug weg niet meer over de willems route terug wilden om de redenen die ik een vorige vraag heb aan gegeven
- Om via de Maas naar België (Franse grens) te varen
- om een mooie ronde te maken via Maastricht
- Terugweg van Maastricht naar thuishaven.
- (te) weinig tijd om de terugweg vanuit Maastricht naar Ossenzijl opnieuw via de brabantse kanalen te doen.
- Op zondag minder beroepsvaart
- kortere route naar Frankrijk gen vaarvignet nodig
- omdat het niet anders kan
- bezoek limburgse plassen
- Ligplaats van mijn schip is Maastricht. Bij vaartochten zit men dus al snel op het Julianakanaal. Daarnaast is het de snelste route naar het noorden (stroom mee).
- Route gepland via Limburg, Maastricht, België
- vaarroute naar Maastricht
- Vanuit Roermond en of Maasbracht de lus sluiten naar Maasmechelen en Lommel
- kortste route
- De snelste manier om in Maastricht en België te komen.
- vakantie
- Omdat ik vanaf Maastricht naar Roermond wilde en vandaar door Brabant naar de Dintel (via Panheel)
- rondreis via willemsroute en terug deels via julianakanaal
- kortste route naar maastricht
- snelste route van de werf in stevensweert
- Om snel in maastricht te zijn en dan via de willemsroute terugvaren naar huis.
- Terugvaart via een andere route.
- Sneller (op weekend)
- i.v.m. vakantie route met de boot
- De snelste route naar mijn bestemming
- vakantie
- bezoek aan Maastricht
- eindbestemming te bereiken
- VAKANTIE
- terugreis na mededeling RWS dat er nauwelijks stremmingen zouden zijn
- maastricht en verder, rustige route recht toe recht aan.
- vakantie route rondje maastricht via belgie
- Ik vaar niet graag twee keer de zelfde route
- snelste route Maasbracht-Maastricht

- wij wilde een ronde varen via Maastricht, dus op de terugvaart via het Julianakanaal naar de Maas.
- Korte terugweg
- Snel en goedkoop
- Reparatie en sluisen in Julianakanaal en Maas en uiteraard de mooie route voornamelijk in het nederlandse deel.
- tot wessem
- snelste route naar Maastricht vanuit Maasbracht
- Snelle verbinding naar Maastricht
- Kortste route, snelste route
- onderhoud boot
- de kortste (water)weg
- De onduidelijkheid van het hiervoor beschrevene. Wij hebben nooit kortingsbonnen gekregen!!! Ondanks dat ik alles heb ingevuld via de website.
- Om van Maastricht naar huis te komen
- snelheid
- Urlaub
- korting was mooi meegenomen, anders wel duur om even door België te varen.
- terugweg langs familie
- om tijdens het weekend even in Maastricht te gaan winkelen
- familie bezoek
- Gewoon de terugreis bevaren
- naar Maastricht
- BEZOEK MAASRICHT
- Om een andere route op de terugweg te varen en havens als Kessel, Leukermeer, Paesplas, KraaijenbergsePlas, enz. te bezoeken.
- terugreis van Maastricht naar het noorden
- mooie tocht over de maas en daardoor de mooiste route naar Maastricht
- Variatie in de route thuishaven-Maastricht v.v.
- We zijn rond gevaren, dus op de heenweg via Weert-Bocholt Lommel naar Maastricht en terug over de Julianakanaal Stevensweert naar Nederweert- Helmond- Veghel.
- vakantie
- Anders duur vignet
- dit is de snelste route
- Terugreis vanuit België
- we moesten snel naar huis
- Willemsroute voldeed niet
- de Maas volgen richting noorden
- Vanwege vakantie
- Retour naar thuishaven
- zat in de route
- bezoek Maastricht, te weinig tijd om over België te varen
- volgens mensen ook de moeite waard
- vakantie in omgeving van Maasbracht/ Roermond.
- Nieuwe vaarweg voor mij.
- nieuwe ligplaats boot in haven van Lommel
- kortste weg naar Maastricht, Willemsroute is echt geen alternatief
- weekeindje maastricht
- naar het noorden te varen
- afwisseling
- Weinig vrachtvervoer / Korting vaarvignet
- maastricht
- onderdeel van de vakantie route
- lag op de route
- Wij kwamen uit Frankrijk, en wilden niet nog een keer in Vlaanderen betalen. Op onze heenreis kon ik namelijk geen korting krijgen omdat ik de kortingsbonnen niet
- stremmingen op het julianakanaal en korting op het vignet
- terugreis naar Maasbracht.
- De snelste weg terug en familie lang de route.
- verwachte werkzaamheden bij Sluisen Born en Maasbracht.
- Het lag op de route naar Maastricht en Dinant
- willemsroute viel tegen
- Fahrten nach Maastricht und nach Belgien
- MAASTRICHT
- vakantie in frankrijk
- snelste routw
- Om naar de thuishaven te varen
- De kortingsbon was niet te verkrijgen omdat de activeringscode op de site niet meer te vinden was. Nieuw aanmelden was ook niet meer mogelijk. De extra dag varen
- ik heb pas een boot en vond het een hele ervaring en zal het in de toekomst wel meer varen
- Bezoek scheepswerf Wessem. Heen en terug. Heenreis vakantie, terugreis vakantie.
- Mij werd verteld dat er stremmingen waren wat niet waar bleek te zijn.
- Het Julianakanaal is de kortste route naar onze thuishaven. En hier worden op zondag namiddag de sluisen nog gesloten.
- De kortste en mij bekende route.

- De slechte ervaringen van het Willemskanaal
- Van Maastricht een snele verbinding naar huis te komen
- slecht weer laatst september heeft ons besloten na 1 maanden van huis te zijn geweest sneller thuis te komen in Venlo vanuit Maastricht
- Beroep schipper
- Bij navraag in de Jachthavens en van jacht eigenaren die van Maastricht afkwamen en geen enkele hinder hebben ondervonden.
- De korsteroute terug
- Nieuwe route om Maastricht vanuit België te benaderen.
- door tocht
- terug uit Frankrijk, Vlaams vignet verlopen, dus weer 1 euro betalen als ik de W-route zou hebben genomen.
- vakantie
- Vanwege de werkzaamheden aan de sluis in Born
- Na reparatie en overwintering in Stevensweert snel terug naar Maastricht.
- o.a.vacantie
- Voor ons buiten de willemsroute de enige manier
- Had al met kennissen afgesproken om zo naar Maastricht te varen. De gegevens over de willemsroute kwamen voor ons te laat. Ook haperde er wat aan uw website met h
- rustige route
- rustige route
- Vlotte terugreis Maastricht/Maasbracht
- retour naar Maastricht
- niet
- vakantie van Venlo heel nederweert weert bocht Leopoldsburch neerpelt Maastricht Venlo
- Aanvang vakantie; zo snel mogelijk de Maas op in verband met duur vakantie. Een jacht met pech opgehaald in Maastricht.
- Vlugger dan op de Zuid-Willemsvaart.
- de korste route naar Maasbracht

## "Wat zijn uw redenen om wel of niet gebruik te maken van de website?"

- interessant
- Informatie inwinnen voor de reis
- Wij komen alleen in de vakantie in de buurt van de route
- Informatie is gemakkelijk te bereiken.
- De computer is niet altijd beschikbaar
- actuele info verkrijgen
- geeft mogelijk nodige informatie
- Zien of er veranderingen/stremmingen etc optreden vernieuwingen/innovatie monitoren
- Informatief
- Belangrijk om informatie in te winnen over de route
- Ik maak weinig gebruik van de route
- voorlichting
- korting op het vignet, filmpjes over de willemsroute
- ter info en misschien zijn er nieuwtjes
- gemak
- ik weet graag van te voren wat ons te wachten staat
- Nieuwe ideeën opdoen
- informatie verkrijgen
- gemak
- Ik vind het gewoon leuk om alle informatie over de Willemsroute te lezen.
- Actuele informatie over mogelijke stremmingen.
- ambtelijke neuzelaarij
- Bij de ANWB is geen kaart beschikbaar voor het Belgische deel van de Zuid Willemsvaart. De almanak geeft overigens wel informatie. Om toch enig kaartmateriaal ter beschikking te hebben via de website e.e.a. gedownload.
- Nieuws en informatie
- ik kijk regelmatig om te zien of er nieuwe informatie beschikbaar is.
- informatie over de route en overnachtingsplaatsen
- Ik heb alleen informatief gekeken. Had al vignet bij Antwerpen gekocht
- Verwacht goede voorlichting. Dus ook waarom korting alleen voor heen route is en niet voor terug reis
- Interesse
- ik heb de route (nog) niet gebruikt, dus heb ik de informatie (nog) niet nodig.
- ivm desluisen in het Julianakanaal (werkzaamheden) Alleen dat je geen korting krijgt als je terugweg via Willemskanaal neemt vindt ik vreemd
- Omdat ik hier pas tijdens de reis bij sluis 1 op werd geattendeerd, ook op de regeling na betaling.
- had geen laptop bij
- niet gebruik omdat alles zo omslachtig moet
- eigen ervaring het belangrijkste
- informatief
- informatie inwinnen
- om de korting te krijgen en de informatie te krijgen.
- Aan boord geen internet
- ik denk er gewoon niet aan
- wel gebruik indien over de Willemsroute gevaren wordt.

- Gemakkelijk
- ik vindt de website een nuttig middel om je voor te bereiden op een te varen route
- geen mening
- de informatie
- plannen om deze route te gebruiken
- Niet bij nagedacht
- aan boord geen pc. Moeilijk alles op voorhand te zoeken en te plannen.
- Stremmingen en relevante info.
- handig en snel
- Eventuele stremmingen en andere nuttige info.
- voorpret voor een vakantie
- Wat op de website wordt aangeboden wist ik al
- Ik heb er voor aanvang van de reis gebruik van gemaakt voor de informatie voor onze reis
- zie antwoorden
- route bekijken, aanmelden en bonnen downloaden
- indien we bezig zijn met de vakantieplannen dan kijken we hier op
- voor de planning
- De website vind ik overzichtelijker.
- interessant
- Niet zo gebruiksvriendelijk
- nieuwsgierig naar alternatieve routes en advies
- informatie is de reden waarom we de site bezoeken
- als info in het algemeen
- te algemene info, meer specifieke waterdata verwacht van de havens
- Ik ben geïnteresseerd en gebruik vaak internet voor het plannen van mijn routes.
- wij maken nooit plannen
- ik heb de site slechts eenmaal geraadpleegd voor de kortingsbon dus kan ik hier niet over oordelen
- Dit jaar de route niet gevaren
- nieuwsgierigheid
- De korting was natuurlijk mooi meegenomen. Het bleek achteraf dat ik de kortingsbonnen zelf moest uitprinten. Ik was in de veronderstelling dat ik deze bonnen zou krijgen bij melden bij de sluis. Dit was een misverstand, en heb dus geen gebruik
- informatie verkrijgen
- Details inzake de route informatie, werkelijk goed
- goede website maar wel erg veel MB zodat slechte te downloaden
- informatie vergaren
- als er iets moet worden opgezocht v.w.b. vaarroute
- eventueel stremmingen
- Als ik van huis ga wil ik graag weten wat ik tegen kom op mijn reis
- om dat ik onze passanten uitleg wil geven over de willemsroute
- Dit soort site's zijn altijd nuttig, zeker als je al jaren vaart kom je hier nieuwe leuke dingen tegen om te gaan ondernemen
- Denk hier niet of te laat aan
- Van de zomer een keer op de site geweest. Nu heb ik me er wat verder in verdiept. Heb graag informatie over de streek waar ik vaar.
- nogmaals raadplegen van de kortingsmogelijkheden
- Nieuwsgierig naar onbekende dingen tijdens de vaartocht
- de reden dat ik weinig gebruik maak van de websites deze de aanvraag voor dekortingsbonnen heeft veel te lang geduurd en daardoor waren wij al op vakantie. op de vragen werd slecht of helemaal niet gereageerd. erg jammer want dat zorgt ervoor d
- Was geïnteresseerd in hetgeen er allemaal vermeld wordt.
- Lui
- interesse
- Ik raadpleeg de site omdat wij graag rustig willen varen en er veel mogelijkheden zijn om te wandelen eten overnachten kortom we hebben er ook leuke kennis aan overgehouden en zullen volgend seizoen weer van de route gebruik maken.
- Andete routr
- Zoeken van INFO m.b.t. route en omgeving
- Om op de hoogte te blijven voor evt stremmingen of andere dingen
- Het verkrijgen van informatie, die niet uit de ANWB almanak is te halen.
- goed
- weet niet altijd waar te vinden
- Moeilijk in te loggen ,wordt vaak verwezen naar een duitstalig forum.
- informatie vergaren
- makkelijk de informatie kunnun zien
- de website geeft een goed beeld en is duidelijk
- pas kort voor vakantie ontdekt
- Website is af en toe erg langzaam
- info
- Nogmaals, de route op zich bevalt me erg goed, maar het is voor mij puur een doorreis naar BE en FRA.
- handig en snelle info
- was er op geattendeerd en vond eze site erg prettig
- geen computer aan boord
- informatie verkrijgen
- De website voor het aanvragen van de kortingsbonnen is een grote ramp. Er worden vragen gesteld die je pas kan weten als je hem hebt gevaren. De site is in het geheel niet gebruiksvriendelijk



- Een rede is de aantrekkelijkheid en de korting op het vignet.
- keine
- het verkrijgen van goede informatie
- info altijd nuttig
- In één oogopslag kun je informatie/evenementen vinden
- informatie verkrijgen
- om op de hoogte te blijven
- De reden was om het Julianakanaal te vermeiden en omdat er korting gegeven zou worden, dorr naar mijn mening onduidelijke berichtgeving zijn we de korting misgelopen en met mij vele watersporters. Wij hebben hier tegen geprotesteerd maar helaas
- informatie
- Interesse
- info
- zorgen voor goede informatie en voorbereiding
- goed bruikbare informatie
- NAVIGO
- goede en snelle info
- Om geïnformeerd te zijn.
- Onbekendheid
- Informatie
- informatie route en overnachtingsmogelijkheden in jachthavens
- nuttige informatie ivm met werkzaamheden en eventuele stremmingen
- bekend met de route website geeft extra info
- infotmatier verschaffert
- Makkelijk toegankelijk
- We zijn al langer geïntereeserd in deze route
- actuele informatie
- Voor actule informatie
- Nuttige info
- er werd ons geattendeerd op de korting maar dat is helaas mislukt
- Bezigheden onderweg.
- voor het verkrijgen van de kortingsbonnen maar dat is niet gelukt
- De ervaringen met de website zijn zeer negatief. Kortingsbonnen heb ik niet ontvangen. Een email met klachten over de informatie in de website werd niet beantwoord.
- Informatie en nieuwtjes
- Goede website, maar kaarten mogen wel wat duidelijker
- Het is handig, snel en overzichtelijk
- Actuele informatie
- Website gebruikt voor de planning van de route naar het zuiden. Overigens niet geslaagd in downloaden van bonnen. Van de sluiswachter overigens gehoord dat dat niet als een incident kan worden beschouwd, maar dat er vaker een probleem is gemeld.
- duidelijke en makkelijk te verkrijgen inlichtingen
- gebruiks vriendelijke informatie
- Wilden naar Maastricht en hoorden dat er oponthoud was op het Julianakanaal. zijn helaas überhaupt niet verder gekomen dan Roermond.
- Goede informatie om de stremmingen op het Julianakanaal te vermijden + om België te verkennen.
- kijken of er nieuwe informatie op staat
- toegankelijk en overzichtelijk
- eventuele evenementen bekijken
- We kunnen de route na al die jaren dromen.
- route is bekend
- geen intresse maak toch geen gebruik meer van deze roete gezien de schade aan mijn schip
- geen mobiel internet
- Onbekendheid van de site, voordat het advies werd gegeven het julianakanaal te mijden had ik nooit van deze site gehoord.
- Kijken of er stremmingen zijn of nieuws.
- kijken of er obstakels zijn en of er korting te krijgen is.
- Denk er veelal niet aan.
- informatie bekijken
- Geen interesse meer
- alsje ze een keer hebt geraadpleegd is de behoefte om dit nogmaals te doen minder
- omdat ik de vaarroute leuk vind
- oriënteren
- informatie
- niet nodig
- Het verkrijgen van info over de route
- geen internet aan boord
- Bij toeval kwam ik op de website
- nieuwsgierigheid
- Wist er vroeger niet vanaf.
- Thuis maken we gebruik vande website. Aan boord geen internet beschikbaar.
- route bepaling
- kon geen kortingsbonnen krijgen, alleen korting op het vaarvignet
- kortings bonnen.

- Alleen bij voorgenomen gebruik van de route is de informatie voor mij interessant
- info betr de route + korting
- vergeten deze te raadplegen.
- Voorberijding op de vakantie. Terug zoeken van plaatsen waar je geweest bent.
- Je vindt altijd iets nieuws
- onbekendheid
- Nog geen tijd gehad voor een langere tocht
- puur uit interesse, misschien doe ik dat rondje wel een keer.
- Deze route zal ik niet meer gaan varen dus is de informatie op deze site niet relevant meer.
- Ik had gehoord over de korting op het waterwegenvignet en heb daarom de site bezocht
- Meer informatie te verkrijgen is handig op deze website
- Beperkt gebruik, langzaam en wil niet altijd goed openen.
- de site was niet gebruiksvriendelijk om de kortingsbonnen te krijgen
- Af en toe surf ik op het internet
- kijken naar mogelijkheden
- Op dit moment niet van belang. Mijn weekend vaargebied is Friesland. Bij de voorbereiding van een tocht naar het zuiden zal ik zeker kijken op de website.
- info verzamelen
- eigen ervaring is belangrijker, daarom niet gebruik
- Auch Karten und Broschüren sind wichtig.
- NIET GENOEG TIJD OM DE ROUTE TE VAREN
- informatie
- Kijken of er nieuws is
- Kijken of er nieuwe informatie op staat
- De reden zijn dat je er altijd weer iets van opsteekt en ook weer probeert
- Na de mislukking de kortingsbon die toegezegd was te verkrijgen een beetje boos.
- wel, vanwege de extra informatie
- eventueel aanpassen vakantieroute.
- informatie
- Onduidelijk.
- goede informatie is altijd welkom en het is leuk om nieuwe voor ons onbekende vaarroutes te zoeken en achteraf te gaan varen
- Nieuwsgierigheid en interesse
- Nuttige informatie vooraf aan een vaartocht
- Geen computer aan boord.
- Een malig voor het bevaren van het Willemskanaal
- Een keer gekeken vorig seizoen. Wellicht wel voor volgend jaar als we onze tochten gaan plannen.
- veel informatie
- op de hoogte te blijven
- ik heb de website niet meer bezocht na mijn aanmelding omdat ik in belgie geen internet verbinding had
- Of er stremmingen zijn
- informatie opvragen
- Om onze vaarroute vast te stellen, met overnachtingsplaatsen.
- Nuttige (vaar)informatie verkrijgen.
- Kan de website onderweg niet altijd ontvangen (alleen waar wifi is)
- De website geeft wel goede informatie
- interesse
- Geen nieuws of informatiewaarde
- Informatie over deze route en daaropvolgende twee weekse vakantieplanning.
- Interesse
- informatie, nieuwe dingen, interesse
- Afgelopen jaar niet gevaren
- Route is bekend
- Informatie over routes in het algemeen vind ik nuttig
- denk er niet aan
- nieuwsgierigheid
- om zo goed mogelijk geïnformeerd te zijn
- hoort bij mijn routine van informatie verzamelen
- Hier is geen reden voor. Gewoon vergeten te raadplegen.
- ik ken ze geen van bijde
- wij denken er vaker niet aan om op de site te kijken.
- Ik raadpleeg wel de website, maar de route is dan al bepaald.
- info
- Goede informatie
- nuttige info
- De site haperde nog al eens. Ook nu want als ik op volgende druk reageerd de site niet.
- volgend jaar wil ik die route varen
- Je vind er alle benodigde informatie.
- de makkelijkste manier om thuis de info te raadplegen
- geen mening
- informatief
- informatie die je kan gebruiken als je de route vaart

- omdat de roue daar niet naar toe gaat
- Kortingsbon downloaden
- nuttig
- er kan mogelijk nog nuttige informatie opstaan.
- Informatie verzamelen
- veel info
- geen tyd
- OM MEER OVER DE ROUTE TE WETEN TE KOMEN
- Geen verdere vakantieplannen.
- voor iedere tocht raadpleeg ik altijd alle mijn beschikbare informatie
- Snelle informatie
- Verkenning nieuwe vaarroutes
- laatste info
- Omdat ik al vaker de route heb gevaren, denk ik dat ik het meeste wel weet.
- Bij de planning van mijn route weet ik graag zoveel mogelijk voor het vertrek.
- informatie
- Mede gebruikt als informatie voor het plannen van de zomervakantie.
- informatie
- om dat ik de route ken
- informatie
- het is zeer interessant

## "Wat zijn uw redenen voor het wel of niet gebruik maken van RouteYou?"

- geen gebruik van gemaakt
- informatie voorziening
- geen comp. aanboord
- op dat moment geen behoefte aan
- \\niet van bestaan op de hoogte
- Ik gebruikte mijn eigen kaarten en informatie
- geen idee
- wij maken gebruik van PC navigo op de boot
- kijk vaak of er info of nieuwtjes zijn
- gemak
- Ik maak mijn eigen vaarroute
- Ik moet het antwoord schuldig blijven. ??
- flauw, kinderlijk
- Ik had geen ambitie om lang in het gebied te verblijven, geen fiets aan boord en lopen doe ik maximaal slechts een uur achter elkaar.
- Geen idee
- geen speciale reden.
- geen belangstelling
- Internetten vanaf de boot in buitenland voor mij veel te duur
- onbekend
- ken ik niet
- geen belangstelling
- geen laptop, eindelijk eens zonder!
- kan per dag verschillen van koers
- nog niet aan toegekomen
- heb de site pas na onze vakantie ontdekt. Volgend jaar?
- daar is geen reden voor.
- onbekend
- niet goed mee bekend
- gemakkelijk
- geen pc aan boord
- handig
- Wist niet van het bestaan af, en weet daarom ook niet wat het is.
- tijdgebrek
- Al deze trajecten zijn mij bekend. Eigenlijk heb ik het niet nodig
- Niet de moeite genomen
- onbekend en geen labtop mee
- weet ik niet
- geen mening
- weet niet
- algemene info
- ken het niet
- Ik heb pc navigo aangeschaft
- ken ik niet
- op dat moment (nog) geen interesse.
- Dit jaar de route niet gevaren

- RouteYou is mij onbekend. Veel informatie inclusief een reisverslag gekregen van een clubgenoot. Deze had ook de folders over de Willemsroute
- Afhankelijk van de situatie.
- niet in bezit
- vaarseizoen is voor ons nu gesloten. Wellicht volgend vaarseizoen.
- kan de route al jaaaaaaaaaaaaaaaaaaaren
- Op voorhand had ik al een route gemaakt, dus helaas hier geen gebruik van gemaakt. In de toekomst ga ik deze wel gebruiken vooral voor wandel routes in de omgeving van de aanleg plaats die we aandoen.
- Wist hier niet van
- Voor mij nog relatief onbekend. Voor volgend jaar misschien nuttig.
- Door omstandigheden is mijn vaarprogramma dit jaar gewijzigd
- onbekend met route you
- Route You is onbekend en daarom hebben we er geen gebruik van gemaakt
- Lui. Ik ken de route
- wij hebben het wel gehad met drukke vaarwegen. langs deze route hebben wij alles wat wij wensen.1 tot 1 vaaruren per dag is wel voldoende. ook bkijven wij wel een paar dagen op de zelfde plaats als deze ons goed bevalt.
- Nooit gezien
- Wanneer er een "grof"vaarplan is krijg je een uitstekende aanvulling
- weet niet van het bestaan
- niet bekend
- kan het programma niet
- nog niet ontdekt
- Niet gezien
- zie mijn antwoord op vorige vraag.
- was er niet mee bekend
- onbekend
- niet bekend
- onbekend mee
- nog geen gebruik van gemaakt
- onbekend
- was mij onbekend
- NAVIGO DEKT ALLES
- onbekend
- informatie over route
- inzicht in afstanden
- de website deed het niet goed
- informatie
- over de zuidwillemsvaart naar maastricht en langs julianakanaal terug is een leuk rondje
- Geen idee wat het is
- Niet nodig gehad en niet direct opgevallen
- Onbekendheid
- Kan mij Route You niet meer herinneren. Echter, ik ga er vanuit dat ik daaruit de vaarinfo heb gehaald.
- het gemak
- weet niet
- niet bekent
- ik maak geen gebiuk er van
- Geen idee wat dit is.
- onbekend
- niet nodig
- was onbekend
- Ben er niet mee bekend
- wist ik niet
- Deze route is ons al 1 jaar bekend.
- weet niet van het bestaan af
- onbekend,ik maak nog niet zo lang gebruik van het internet
- Voorberijding Voorpret.
- het bekijken kan nooit kwaad
- Nog geen tijd gehad voor de tocht, was wel van plan, mogelijk volgend seizoen
- geen intrresse.
- Geen mening
- Is me totaal onbekend.
- niet bekend
- Toen nog niet bekend
- info verkrijgen
- route you is mij onbekend
- Kenne ich nicht
- ROUTE NIET GEVAREN
- geen speciale reden
- niet verdiept in Route You
- Weet niet wat u hiermee bedoeld.
- geen reden

- informatie
- dat ken ik niet
- Dit jaar geen vaartijd gemaakt
- Niet bekend met RouteYou
- Geen computer aan boord.
- Geen bekendheid. Zelf gebruik Ozie
- Niet bekend
- maak meestal mijn eigen vaar route
- niet opgevallen
- wat is route you?
- Nooit van gehoord
- Nuttige informatie en alternatieven
- niet bekend
- vind ik niet interessant
- geen behoefte aan.
- Onbekend
- onbekend
- Route bekend
- niet belangrijk
- onbekend
- was me niet bekend
- onderweg lang niet altijd wifi
- Niet aan gedacht
- niet bekend mee
- onwetendheid
- Willemsroute.eu geeft voldoende relevante info
- Ik beschik ook andere informatie.
- ken het niet
- makkelijk
- niet aan toe gekomen willemsroute website was genoeg eerst
- onoverzichtelijk voor mij
- tocht niet gemaakt door ziekte
- ik ken deze site nog niet
- nooit van gehoord.
- informatie
- hoe meer je weet over de route hoe makkelijker
- onbekend
- nuttig als het zo uit komt
- geen interesse
- niet bekend met routeyou
- Gezamenlijk met anderen gekozen voor een andere route.
- extra informatie
- ik zal ze binnen kort eens bekijken
- wij gingen toch niet naar het zuiden.
- ik wist het niet

## "Wat zijn uw redenen voor het wel of niet gebruiken van het Forum?"

- kijken of er nog nieuwe artikelen opstaan
- informatie
- interessant
- voorlichting
- meer nuttige informatie
- Geen belangstelling
- ervaringen van anderen is over het algemeen erg nuttig.
- onbekend
- de discussie's
- geen laptop
- mijn mening hoeft niet voor meerderen te gelden, doe het ook niet op andere fora
- is geen reden voor.
- hou niet zo van een forum
- tijdsgebrek.
- Weet niet wat het is. Het gaat ons alleen om de route info en leuke aanlegplaatsen
- Dat forum levert mij niets nieuws op. Bovendien is het niet interessant.
- geen behoefte
- niet bekend
- geen toegevoegd waarde
- De verhalen vind ik niet zo interessant.
- op dat moment (nog) geen interesse
- Dit jaar n.v.t.

- geen reden
- geen behoefte
- niet van toepassing
- Je komt er altijd informatie tegen die nuttig is
- Ik ben nog niet zo veel op de site geweest. Komt nog wel.
- Ik hou niet van forums
- zo kan kunnen wij onze planning beter maken.
- Waarom wel
- Veel dezelfde onderwerpen worden besproken, geeft geen extra informatie.
- was er niet mee bekend
- Onbekend
- niet nodig
- geen zin in
- nog geen reden gehad
- onbekend
- informatie
- NIET NODIG GEHAD
- onbekend
- geen belangstelling en er waren weinig deelnemers. alleen de eerste route ervaringen van een van de medewerkers.
- tijdrovend
- nog weinig op
- Niet echt veel informatie
- Onbekendheid
- Vond ik niet van belang
- geen interesse
- geen interesse
- Niet aan gedacht.
- geen interesse
- Nog geen behoefte aan gehad.
- geen reden
- weet niet van het bestaan af
- geen interesse.
- Ik kijk nooit op forums
- niet nodig
- Sprachkenntnisse und wenig Zeit für Internet
- NIET OP ROUTE GEVAREN
- geen reden
- niet in verdiept
- nvt
- slechte ervaringen met info op forums
- nog niet zullen we zeker een keertje doen in de lente als we weer gaan varen
- Zie hiervoor
- Interessant om andermans mening te lezen
- geen interesse
- Niet bekend
- geen internet verbinding in belgie en er niet meer aan gedacht
- voor vertrek wel gebruikt tijdens de reis geen internet verbinding
- geen behoefte aan.
- geen interesse in forums
- onbekendheid
- een keer gekeken bijna geen actie
- geen interesse
- nog geen tijd gehad
- gebruik maken van de inlichtingen en ervaring van mede watersporters
- niet gezien
- ik wil altijd eigen ervaringen opdoen
- informatie
- onbekend
- infos zijn goed bedoeld maar subjectief. Wil het liever zelf onbevooroordeeld ervaren
- Vond ik niet nodig. Ga dit misschien wel doen.
- Niet van toepassing
- Op dit moment relevant.
- ik wist het niet

## "Verbeterpunten t.a.v. de website?"

- hiervoor heb ik hem niet vaak genoeg bezocht en dat is al lang geleden
- het kwam voor dat de kortingscode niet te verkrijgen was, moest meerdere malen opnieuw proberen. onduidelijk in het begin hoe te handelen in het verkrijgen van de code
- verkrijgen van de kortingsbon

- de website was onbegrijpelijk en voldeed van geen kant zeker voor oudere mensen zonder kennis van computers
- Ja, dat je de kortingsbon en de informatie makkelijk kunt afdrukken en niet alleen blanco vellen krijgt en ook niet via pdf. dit is veel te omslachtig.
- Is goed zo.
- de kortingsbon voor het vaarvignet kon zeer moeilijk verkregen worden, later is dat verbeterd heb ik begrepen.
- Meer up-to-date info
- Er had in mogen staan dat je op de terugweg geen korting krijgt . ivm de stemmingen op het Julianakanaal. En ook dat ik mijn vignet in moest leveren bij Bochelstsluis. terwijl hij nog geldig was tot 1 september! omdat hij niet
- minder lange vragenlijsten
- toegankelijkheid
- Kortingsregeling was bij de Belgisch ambtenaar niet bekend,
- Zie boven
- problemen rond het code systeem voor het waterwegenvignet. Niet openen van de site
- Meer info betreffende de korting op het vaarvignet in België; is dit ook voor Belgen, en zijn er meerder sluisen waar de kortingsbon kan ingewisseld worden?
- informatie over de sluisen
- Ik heb geprobeerd om via de website 1 andere boten met atis op te geven voor de vergunning en dit is hopeloos mislukt.
- Geen suggestie. Ik weet weinig van websites
- Ik heb al aangegeven dat het Willemskanaal voor ons bij 's Hertogenbosch begon en dat ik het een omissie vond dat niet aangegeven was dat er 1 sluisen uit waren in de omgeving Veghel.
- Het verkrijgen van kortingsbon waterwegenvignet vond ik behoorlijk lastig
- Traag en soms onduidelijk wat de volgende stap in programma is
- Het kunnen downloaden van de verschillende informatie
- Het is misschien aan te raden om te benadrukken dat men de kortingsbonnen zelf moet uitprinten en dat deze niet aan de sluis verstrekt worden. Ook een aandachtspunt is er op te wijzen dat men over geldige papieren moet beschikken
- makkelijker leesbaar maken en te downloaden , te grote bestanden verwijderen
- kon geen kortingsbonnen uitprinten, ik was niet de enige, heb het van meerdere mensen gehoord.
- Ik heb er onvoldoende op gezeten om hier een mening over te hebben
- Voor eventuele kritiek is de web site mij nog te onbekend.
- De brochure was erg klein bij het printen en daardoor slecht te lezen
- De site is erg traag en valt nogal eens weg
- Het printen van de kortingsbon voor het vaarvignet ging afgelopen jaar moeilijk.
- De site voor het aanvragen van korting op het waterwegenvignet is slecht
- De begripelijkheid om bv de bonnen uit te draaien en daar kwam te weinig uitleg over.
- onduidelijk hoe de kortingsbonnen uit te printen
- **GEEN VERBETERPUNTEN NODIG IN 11**
- Het benodigde aanvraagformulier voor korting op het vaarvignet was niet makkelijk te downloaden.
- Er ontbreekt nog te weinig aandacht aan de aanlooproute naar deze Willemsroute, hij kan b.v. starten Den Bosch en via Veghel naar Nederweert-Weert
- Geen bijzonderheden
- Doen wat U beloofd. Dus de korting op het vignet geven.
- mijn e-mail adres had ik speciaal voor Willemsroute aangemaakt (willemsroute@jonasse.nl). Dit is op jullie website gekraakt en men heeft geprobeerd daar misbruik van te maken. We kregen per e-mail vragen over Visa pincodes et
- sluis- en brugtijden beter aangeven
- Meer overeenstemming tussen realiteit en aanbod op de website ( en op het aangeboden kaartje). Kortingsbonnen heb ik met geen mogelijkheid kunnen downloaden, zelfs niet na tussenkomst van de webmaster. Op de sluis overigens
- de kaarten zijn niet erg duidelijk en informatief.
- De website was vooral lastig om de korting te verkrijgen op het vignet. Ook iets vragen gaf problemen.
- kortingsbonnen en korting vignet is omslachtig en volledig overbodig, kan toch gewoon aan de sluis geregeld worden
- duurt lang voor er een bevestigingsmail terugkomt, jammer wanneer je het vignet wil bestellen als je al daar bent
- Prima zo !
- het abc en de aankunpunten zijn niet logisch en makkelijk voor de meeste mensen nadat ik het door had heb ik onderweg verschillende mensen geholpen.
- Ik heb de website laatstelijk niet bezocht, dus kan ik omtrent bovenstaande geen mening geven. Daarom is overal de laagste score ingevuld, aangezien invullen verplicht was. Een kader als deze of geen mening was beter geweest.
- ik vond de website niet makkelijk
- Sneller.
- Teveel informatie bij elkaar.
- Svp ook stremmingen door Belgische activiteiten zoals triatlons etc vermelden. Dit voorkomt wachttijden, en stress om nog op tijd in Boscheveld te zijn voor de laatste schut
- De werking van de webwinkel bij het verkrijgen van(kortings)bonnen is onoverzichtelijk.
- heb de website na mijnaanmelding niet meer bezocht
- In het oog springende vermelding van bedieningstijden.
- is mij onbekend
- Kijk eens op ligplaatsinfo.nl deze site is echt gebruiksvriendelijk voor de watersporter. Ik maak voor elke toertocht gebruik van deze site
- het was voor veel watersporters zeer moeilijk om aan de code te komen om van de kortingsbon maar te zwijgen( geen printer aan boort)
- handleiding hoe de rote uit te printen en hoe je bij de info komt
- Duidelijkere uitleg verkrijgen code kortingsbon
- korting eenvoudiger maken waardebonnen zijn onzin
- Best de aandacht vestigen op bruggen die niet draaien of sluisen die stoppen met draaien tijdens de dagen.
- Het verkrijgen van korting op het vignet wat niet is gelukt en met mij veele anderen.volgens de sluismeester op sluis 1

## "Wat voor informatie miste u op de website?"

- geen idee daar we nooit informatie gehad hebben
- Duidelijk over her verkrijgen van de kortingsbonnen. We konden deze niet vinden.
- Ik heb geen negatieve ervaringen en problemen gehad. Dus bovenstaande vragen niet beantwoord
- waarom korting alleen op heen route werd gegeven
- miste de infor. over de korting die je nietkrijgt als je vanuit België komt over de willemsroute. ivm met stremmingen in het Julianakanaal!!!!
- leuke haventjes
- plattegronden havens
- Hoe het probleem in vorige vraag op te lossen .
- meer foto's en plannen van de omgeving
- info over de sluisen, met name Neerharen en Lanaken. relatief groot hoogte verschil. de sluiswachters laten het water erg snel in en uit. wei
- Kan ik me niet meer herinneren
- Een link naar stremmingen in het hele kanaal of de vermelding ervan op de website zelf
- Dat sluiswachters boten groeperen (extra wachttijd en verplicht colonne varen) om wat voor reden dan ook
- Duidelijkheid over aantal en grootte van aanlegplaatsen. Nu worden er aanlegplaatsen aangegeven, die continue bezet zijn door vaste gasten
- vrije ligplaatsen
- IK VIND DE SITE VOLLEDIG
- Wat ik al aangegeven heb, dat is de aanloop route, met misschien een link naar de Site Passantenhaven Veghel? of meerdere links van mogelijke o
- Bedienings tijde van sluisen en brugen in het weekeinde ook die van België.
- Zie mijn eerdere commentaren
- Antw.op vraag 1: wat vreselijk irritant was is het waterskieën bij de aanlegsteiger Dilsen-Stokkem. Daar komen wij en anderen niet meer voorlo
- geen heldere gedetailleerde info over de route, en concrete info over korting op het vignet heb ik niet kunnen vinden. Vond de website niet e
- Details zu den Häfen
- Informatie over aanlegplaatsen.
- Het varen op/met website informatie is bij recreatievaarders (nog) geen gemeengoed.
- Ik ben niet dol of fora. Lees ze wel, maar doe er actief weinig mee
- De vragen die we hadden werden niet beantwoord.
- bedieningstijden.
- Info watersportbedrijven
- Wat meer technische zaken toevoegen van de waterweg.

## "Heeft u nog opmerkingen n.a.v. deze vragenlijst?"

- Vaar reeds ongeveer 35 jaar over deze route,zeer afwisselend en er liggen leuke plaatsen aan deze route. Tijd speelt nu rol meer. ben in de vut.
- Pas nadat ik de Willemsroute gevaren heb ben ik lid geworden en heb toen voor het eerst de WEBSITE gezien
- De korting werd niet gegeven bij sluis 18!!
- Geeft niets aan van voortraject,en mogelijkheid om kortingscode te verkrijgen.Tot op heden nog kortingscode mogen ontvangen,echte overheidsregeling.
- Wij vinden het een schande, dat als je de Willemsroute mt, en je komt bij de grens van België, dat je geconfronteerd wordt met de betaling van een vaarvnet. Je kunt dan via internet de helft terugkrijgen, maar als je internet gebruikt in het buitenland, moet je daar dik voor betalen. Misschien is het handig
- Wij hebben enorm veel gezeur gehad bij de sluis voor de vergunning van de andere 2 boten.Wellicht is het mogelijk om hier een andere oplossing voor te vinden en de vergunning alvast in de sluis bij Maastricht te verkopen.Verder was een walstroo aansluiting met een borg van 100 euro in Eysden wel erg schrikken.
- Waarom al die vragen over het Willemsrouteteam? Geloven ze niet in hun eigen werk?
- Bij het brouwerij museum wist men niks van de kortingsbon
- Ik kan atis code nog geven heb net het certificaat gehaald.
- Het aantal stellingen over het Willemsroute team en queteerde vind ik te uitgebreid.
- jullie vragen weinig over de route zelf. \*of er knelpunten zijn \*waar aandacht aan besteed zou kunnen worden volgens pleziervaarders
- De gegevens van de 10 cijferige ATIS code heb ik thuis niet bij de hand. Deze liggen op het schip.
- bescheidenheid kent tijd
- Pas afgelopen vaarseizoen voor de eerste keer gestart met varen. Hopenlijk volgen nog vele jaren
- de vragenlijst is gemaakt voor nieuw komers op de route, wij wonen bijna langs de route en varen wel eens meer langs de route, weekendje weg, maar voor die mensen is het een is de vragenlijst weinig tot niets vernieuwend.
- IK heb nooit een kortings code ontvangen maar volgens de sluiswachter op sluis 18 was dit een algemene klacht
- Ik hoop nog lang gebruik te kunnen maken van de Willemsroute
- Ik had het vignet voor 1 mei gekocht, toen er wel al een gerucht was; helaas heb ik gebruik kunnen maken. ik vind dit niet fair
- wij hebben een Sailor marifoon
- Ik vond het wel vreemd dat op sluis 18 waar ik het fignet moest kopen, er allerij vragen over mijn verblijf waar ik hen ging enz werden gesteld. Als ik met de auto in België kom wordt dat toch ook niet gevraagd, ik vond dat behoorlijk irritant. De vraag hoe lang ik blijf kan nog wel billijken in verband met het



- Ik ben ex binnenvaarschipper.
- MOET IK MIJN MARIFOONGEGEVENS ALTJD BIJ DE HAND HEBBEN OM VOOR EEN PRIJS IN AANMERKING TE KOMEN, KOM NOU TOCH!
- Ja, mijn vraag is hoe kom ik aan die kortingsbonnen?
- Vraag 27 voor mij niet duidelijk zonder nadere uitleg. M.b.t. sommige vragen kan ik in mijn geheugen moeilijk een antwoord vinden omdat ik in mei de route heb gevaren en de reis dus al geruime tijd achter mij ligt.
- zou graag een evaluatie zien van de ervaringen opgedaan tijdens het varen van de Willemsroute.
- ga zo door je zit op de goede weg door informatie te gebruiken van de watersporter in je beleid succes
- Te technische vragenlijst. Niet erg uitnodigend. Het verkrijgen van de korting op ons vignet deze zomer heeft problemen gegeven. We hadden schijnbaar niet de juiste gegevens bij ons. Nog meer mede vaarders hadden hetzelfde probleem. Werd ook niet duidelijk gecommuniceerd op uw website.
- We hebben marifoon, omdat ik mijn marifoonbewijs nog niet heb. Ik ga dat deze winter halen. Daardoor kan ik het ATIS nummer niet invullen. Toch wil ik graag meedoen voor de prijzen, omdat ik vind dat ik de vragenlijst hartstikke goed heb ingevuld.
- waar bleef mijn nummer?
- Dit jaar waren we van plan om de Willemsroute te gaan varen onderweg naar de Franse Maas. Echter vanwege een overlijden in familie kring deze zomer is het er dit jaar niet van gekomen.
- in 2011 is er dan weer een korting ?
- Wij man en vrouw van 39 met dochter van 14 hebben de Willemsroute van Bochelt naar Maastricht gevaren. Onze mening is dat deze route gezien mag worden als een 65+ route het heeft voor onze doelgroep weinig te bieden!
- Er wordt niet gevraagd naar hoe men de staat van onderhoud van de Willemsroute vindt. Wij hebben erg veel last gehad van de waterplanten en maai-afval in het water.
- Mijn 10 cijferig ATIS code ken ik niet Mijn 6cijferig 2 letterige Atis code begrijp ik niet
- Wir haben den touristischen Wasserstrassenführer "Wasserstrassenhandbuch - Freizeitschiffahrt zwischen Maas und Schelde" und finden es sehr gut.
- Ja We hebben het atis nr op de boot liggen bij alle andere documenten.
- Ik voel me een beetje bedrogen door de info op de website en de onmogelijkheid de kortingsbon simpel te verkrijgen. Deze mening wordt breed gedragen in onze watersportver. Jullie info die niet klopte werkt averechts voor de promotie van de Willemsroute. Ik ben in elk geval 25 euro ten onrechte kwijt.
- Ik heb nog marifoon, dus ook atis.
- wij hebben marifoon is dit eigenlijk verplicht en waarom vragen jullie die zo dikwijls?
- Ik hoop volgend jaar met mijn nieuwe schip alsnog de route te varen.
- Jammer dat u niet op klacht eind Augustus 2010 reageerd
- Veel vragen niet van toepassing omdat ik weinig op de site heb gekeken en niet van fora houd.
- Zeer vlledig en ik hoop dat het bij alle vaarweg gebruikers overkomt om samen plezier aan het varen te behouden. Dank hiervoor
- Het aanmelden op de site is Belgisch moeilijk.
- oproepcode in Nederland is 4 cijferig + 2 letters
- Het is lastig om in België diesel te tanken ,dit is een veelgehoorde klacht op de Willemsroute
- Op mijn registratiebewijs staat alleen bovenstaande letter/cijfrecombinatie,dus 6cijferige lettercode???????????
- jammer dat er niet over sluizen en aanleg plaatsen vragen waren of is alles goed???
- NB Korting was alleen mogelijk indien op sluis Lozen een vignet gekocht werd en men voordien de website had bezocht. Mensen die onderweg van deze mogelijkheid hoorden hadden pech; de meeste toervaarders hebben nog internet aan boord.
- beetje overdon voor zo,n stukje varen
- BEN ZELF BEZIG MET VAARLUSSEN TE BESCHRIJVEN IN BELGIË;