



Eerde Beulakker, ***Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis*** (Dissertatie Leiden 2012; Hilversum: Verloren, 2012, 500 pp., ISBN 978 90 8704 328 5).

Pleziervaart is een geliefde vorm van vrijetijdsbesteding. Er is veel geschreven over pleziervaart, maar een alomvattende wetenschappelijke studie van de ontwikkeling van de pleziervaart ontbrak. Eerde Beulakker heeft de versnipperde kennis over vier eeuwen pleziervaart overzichtelijk bij elkaar gebracht met zijn proefschrift *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis*. Beulakker, helaas kort geleden overleden, was een verwoed zeezeiler, publicist en medewerker van *De Waterkampioen*.

Beulakker onderscheidt zeven kurken waarop het ontstaan van de watersport en de ontwikkeling van spelevaren tot massarecreatie drijven. Ten eerste moet men water als vriend en niet als vijand zien. Er moet voldoende water zijn om genoeglijk te kunnen varen. Een derde kurk is de watersportorganisatie en watersportverenigingen. Er moeten handzame en goedkope boten zijn, bijvoorbeeld door seriebouw en standaardisatie. De na 1900 geïntroduceerde verbrandingsmotor is ook een kurk. Welvaart is misschien de belangrijkste. Dat was al zo bij de zeventiende-eeuwse Amsterdamse regenten. De welvaartsstijging in het derde kwart van de twintigste eeuw maakte het mogelijk dat 'iedereen' een boot kon kopen. Dan komt ook ruimte voor wat Beulakker de hedonistische leefstijl noemt: pleziervaart wordt puur genieten.

Een rode draad in het boek is het cultuurhistorisch overzicht van de pleziervaart. Dit kent vier perioden. *Spelevaren, 1622 tot 1846* begint met de eerste jachthaven in Amsterdam. De speeljachten van de regenten hadden nog een dubbelfunctie: praktisch personenvervoer en vermaak. Spelevaren beperkte zich tot incidentele wedstrijdjes, tochtjes met familie of vrienden, of admiraalzeilen bij vorstelijk bezoek. Langzamerhand werd de boeier het voorbeeld voor de pleziervaart.

In *Watersport op stand, 1846-1900*, staan de watersportverenigingen centraal, met als eerste de Koninklijke Nederlandse Yacht Club uit 1848. Er volgden vele verenigingen, waar de elite kon zeilen en roeien met het volk als toeschouwer, of als bemanning in de boot. Met de verenigingen ontstond watersport met vaste wedstrijden, reglementen en indeling in bootklassen. In de pleziervaart bleef de traditionele Nederlandse ondiepe boot met volle kop en zijwaarden dominant. Een vergaande vernieuwing kwam rond 1900: de motor.

*Een boot voor iedere beurs, 1900-1945.* Steeds bredere lagen van de bevolking raakten in de ban van de pleziervaart. Door de transportvernieuwingen in de tweede helft van de negentiende eeuw ‘verkleinde’ Nederland en kwam het water ‘dichter bij huis’. Men raakte gewend aan het fenomeen sport en de vrije tijd nam toe. In het begin van de Eerste Wereldoorlog zocht men massaal het water op. Eind jaren twintig verscheen de eerste zelfbouwlatenzeilboot, de BM. De overgang van elitaire watersport naar een breder publiek werd gemarkeerd door speciale watersporttijdschriften, zoals *De Waterkampioen*. Het Interbellum was vooral de tijd van de kleine watersport. Van alles werd zelf gebouwd. Werven bouwden kleine boten van hout of staal in serie. De Tweede Wereldoorlog was een complete breuk. Veel boten werden geconfisqueerd of tot zinken gebracht. Watersportverenigingen stopten noodgedwongen hun activiteiten en uiteindelijk maakte de bezetter de pleziervaart zo goed als onmogelijk.

De naoorlogse periode heet *De babyboomers steken van wal, 1945-2011*. Nederlanders leerden naar Amerikaans voorbeeld te consumeren. Wijdverspreide welvaart en meer vrije tijd zorgden ervoor dat ‘iedereen’ zich een boot kon permitteren. Er vond een omslag plaats van jachtbouw op de werf naar seriële productie in de fabriek. Het kajuitzeiljacht Pionier uit 1959 is daar een vroeg voorbeeld van. Hout werd steeds meer vervangen door staal, gewapend polyester of aluminium. Buitenboordmotoren raakten wijdverbreid. Vanaf eind jaren tachtig digitaliseerde de pleziervaart. Ontwerpen ging per computer. Digitale hulpmiddelen, zoals de gps-navigatie, democratiseerden de pleziervaart. Het ultimatum van democratisering was de komst van de motorsloep begin jaren negentig. ‘Iedereen te water’ had ook zijn keerzijde. Filevorming bij bruggen en sluizen, watervervuiling, concurrentie tussen beroepsvaart en pleziervaart, vandalisme. De ‘oude vaarelite’ ergerde zich hogelijk aan de nieuwkomers, de ‘barbaren’, vaarvolk dat de watersporttraditie niet zou kennen.

De tweede rode draad in het boek behandelt distinctie. Het is nu niet onderscheidend meer om een boot te bezitten; ‘iedereen’ kan dat. Hoe onderscheidt men zich dan? Wat wordt mooi gevonden, wie heeft de ‘goede smaak’? Beulakker heeft dit via twee enquêtes onderzocht: een voor de gemiddelde pleziervaarder en een voor mensen die werkzaam zijn in de wereld van de pleziervaart. In navolging van Bourdieu gebruikt hij klassieke parameters als opleiding, inkomen, beroepsgroep, etc. Hij munt een nieuwe categorie: nautisch kapitaal, of verworven nautische kennis en kunde. Wat blijkt? Het meest significante verschil is er tussen zeilers en motorbootvaarders, een onderscheid dat al ruim een eeuw bestaat. Zeilen heeft meer status, schoonheid speelt een belangrijker rol. Zeilen wordt meer geassocieerd met puurheid, romantiek en actief-zijn. Motorbootvaarders hebben een bezadigder imago. Beide groepen appreciëren comfort en veiligheid. Beeldvorming over de eigenaar gaat vooral via zijn jacht. Kapitaalkrachtige oudere babyboomers hebben, zoals verwacht, de duurste zeil- en motorjachten. Motorbooteigenaars komen meer uit arbeidersklasse en lagere middenstand. Zeilers zijn meestal hoger opgeleid; zeilen past bij hun hogere sociale en culturele status. Beide groepen hebben veel nautisch kapitaal, vanwege de hoge leeftijd van de pleziervaarder.

*Onderscheid moet er zijn* leest plezierig en is voorzien van mooie illustraties. Het geeft een goed toegankelijk cultuurhistorisch overzicht van vier eeuwen pleziervaart. Zoals bij elke keuze valt er af te dingen op de afbakening van de studie. Eigenlijk komen vooral het zeilen en de motorbootvaart goed aan bod. Roeien wordt alleen behandeld bij het elitaire verenigingsleven; kano en surfplank zijn vrijwel afwezig. Van de twee rode draden komt de popularisering van de pleziervaart veel prominenter aan bod dan de distinctie en goede smaak. Deze draad is vooral uitgewerkt voor de huidige tijd, door het onderzoek aan de hand van Bourdieu. De distinctiedrang en het begrip smaak hadden meer geïntegreerd kunnen worden in het cultuurhistorisch overzicht. Het is knap om vier eeuwen pleziervaart te compileren tot een overtuigend overzicht. Met name de verbreding van de elitaire watersport naar de pleziervaart ‘voor iedereen’ steekt goed in elkaar. Maar hoewel deze ontwikkeling geplaatst wordt in algemene historische concepten als moderniseringsprocessen en de opkomst van een Amerikaans getinte consumptiemaatschappij is het vreemd dat er weinig aansluiting gezocht is bij processen in de vrijetijdssector in het algemeen. Veel van wat beschreven is voor de pleziervaart geldt ook voor andere vrijetijdsbesteding. Beleidsvorming van de overheid op het gebied van recreatie is niet beperkt tot het water. Voor recentere tijden geeft toepassing van het begrip ‘belevenissamenleving’, veel gehanteerd door vrijetijdswetenschappers als Hans Mommaas, de ontwikkelingen in de pleziervaart meer reliëf. De keuze voor theoretische concepten is sowieso niet de sterkste kant van het boek. Waarom Veblen van stal gehaald? Wat eigenlijk gedaan met Elias? Er wordt heel makkelijk over modernisering gesproken zonder dit begrip te problematiseren. Waarom *De Barbaren* van Baricco een prominente plaats gegeven, terwijl sociologen als Schulze en Giddens de gesignaleerde ontwikkelingen in een veel omvattender en breder perspectief plaatsen.

*Onderscheid moet er zijn* kun je lezen om zijn wetenswaardigheden, dobberend in een luxe sloep, voorzien van een picknickmand, met een glas witte wijn in de hand. Of ’s avonds in de kajuit van je motorjachtje waarmee je door de Friese wateren tuft. Of ’s winters nadat je de derde laklaag op je Waarschip hebt aangebracht. Maar ook de professionele gebruiker vindt in het boek een hoeveelheid aan wetenswaardigheden en inzichten die uitnodigen tot verder onderzoek.

Frank Inklaar, Open Universiteit Nederland