

Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020

Webversie





Basisvisie
Recreatietoervaart
Nederland
2015-2020

Inhoudsopgave

VOORWOORD

SAMENVATTING

1 INLEIDING

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020
- 1.3 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020

2 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

- 2.1 Betekenis van waterrecreatie
- 2.2 Ontwikkelingen in waterrecreatie
- 2.3 Ontwikkelingen in landelijk beleid en regelgeving
- 2.4 Toekomstvisie Waterrecreatie 2025
- 2.5 Regionale ontwikkelingen

3 BRTN 2015-2020

- 3.1 Uitgangspunten BRTN 2015-2020
- 3.2 Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen
- 3.3 BRTN 2015-2020 per provincie
- 3.4 Europa

4	4 RICHTLIJNEN VOOR BEHOUD, BEHEER EN ONTWIKKELING	79
	4.1 Vaarwegen en kunstwerken	80
5	4.2 Ontwikkeling toervaartnetwerk sloepen	86
	4.3 Veiligheid	87
6	4.4 Duurzaamheid	89
7	4.5 Meekoppelen met landelijke en regionale ontwikkelingen	90
10	4.6 Informatievoorziening en communicatie	90
11		
	5 BORGING	92
12	5.1 Huidige borging	93
13	5.2 Gewenste borging	93
15		
16	6 ACTIEAGENDA	95
17	6.1 Actiepunten	96
18	6.2 Middelen	98
19	7 BIJLAGEN	99
20	Bijlage 1 Evaluaties	100
26	Bijlage 2 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020	105
29	Bijlage 3 Ontwikkelingen in landelijk beleid en regelgeving	106
78	Bijlage 4 Projecten BRTN 2015 -2020	115
	Bijlage 5 Deelnemers BRTN overleg	118
	Bijlage 6 Bronnen	119
	COLOFON	120

Voorwoord

In het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart is de afgelopen 20 jaar ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en knelpuntenvrij maken van het landelijke basistoervaartnet. Het convenant samen met de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland heeft bewezen een effectief kader te zijn voor de ontwikkeling van en investeringen in het landelijke basistoervaartnet. Het 20-jarige convenant en de gecoördineerde programmering, inzet en financiering hebben geleid tot het oplossen van een groot aantal knelpunten en het vergroten van de doorvoerbaarheid van het basistoervaartnet.

In 2013 is het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart afgelopen. Zowel betrokken publieke partijen als partijen in de waterrecreatiesector hebben in een verkenningsronde van toen nog Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) aangegeven dat nieuwe afspraken voor behoud, ontwikkeling en borging van het landelijke basistoervaartnet gewenst zijn. Deze afspraken dienen rekening te houden met veranderingen in beleid en wetgeving en de daarmee samenhangende veranderingen in rollen, verantwoordelijkheden en financiële middelen. Decentralisatie en nieuwe wetgeving, bijvoorbeeld de Waterwet en de nieuwe Omgevingswet, vragen om een nieuw kader en afspraken over verantwoordelijkheden en rollen van overheden betrokken bij beleid en beheer van vaarwegen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

van het Rijk wordt de Basisvisie en de classificatie van de BRTN vaarwegen als uitgangspunt genoemd om afspraken te maken tussen Rijk en medeoverheden. Voor de gebruiker van het toervaartnet is het eveneens van belang dat het landelijke toervaartnet op samenhangende wijze wordt beheerd en ontwikkeld.

In opdracht van provincies en het ministerie van I&M heeft Stichting Waterrecreatie Nederland (voorheen SRN) bestuurlijke afspraken en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 met de bijbehorende BRTN kaart van het basistoervaartnet opgesteld. De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie bieden voor de periode 2015-2020 een kader voor landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen die bijdragen aan het behoud en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoervaartnet. Ze bieden tevens een kader voor samenwerking met andere overheden en de waterrecreatiesector. De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen vormen daarmee een basis voor een duurzame en betekenisvolle (regionale) ontwikkeling van waterrecreatie en economie.

Samenvatting

Bestuurlijke Afspraken 2015-2020

In de bestuurlijke afspraken geven provincies en het ministerie van I&M en RWS aan hoe zij samen werken aan het landelijke basistoeveraartnet. Ook geven zij aan op welke wijze de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen doorwerkt in hun eigen beheergebied.

Basisvisie Recreatietoeveraart Nederland 2015-2020

In hoofdstuk 1 zijn aanleiding, historie en doel van de Basisvisie en het landelijke basistoeveraartnet nader beschreven. Ook de totstandkoming van de Basisvisie wordt samengevat. Het basisrecreatietoeveraartnet omvat de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswateren voor de recreatietoeveraart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat circa 4400 kilometer vaarten, kanalen, vaargeulen en rivieren. Doel van de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen is het net van Nederlandse bevaarbare wateren behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoeveraartnet.

De analyse in hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke betekenis van waterrecreatie. Het landelijke basistoeveraartnet geeft niet alleen plezier voor de gebruiker, het draagt ook bij aan de (regionale) economie, de ruimtelijke kwaliteit, beleving van de omgeving,

waterbewustzijn en een gezond en sportend Nederland. Hoofdstuk 2 geeft tevens een overzicht van een aantal ontwikkelingen in de recreatietoeveraart en de waterrecreatiesector en een overzicht van ontwikkelingen in landelijk beleid en wetgeving die van invloed zijn op de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen.

Hoofdstuk 3 vormt de kern van de Basisvisie. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van de BRTN 2015-2020 omschreven: de stand van zaken van het basistoeveraartnet anno 2014, de BRTN classificatie van doorvaartmaten en het principe 'houden wat je hebt'. Voor het vaststellen en prioriteren van knelpunten en projecten worden criteria gegeven. Een selectie van nog ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen wordt nader beschreven. Per provincie wordt het basistoeveraartnet met de BRTN vaarwegcategorieën aangegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vaarwegen die feitelijk voldoen aan de doorvaartmaten van de BRTN categorie, lopende projecten in voorbereiding of uitvoering en (korte en lange termijn) ambities. Ook zijn per provincie, voor zover van toepassing, BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen opgenomen.

Hoofdstuk 4 omvat nadere richtlijnen voor vaarwegen en kunstwerken. Om de groeiende belangstelling voor sloepvaren en de ontwikkeling van sloepenroutes en

-netwerken te faciliteren is voor deze netwerken een richtlijn doorvaartmaten aangegeven. Daarnaast geeft dit hoofdstuk informatie over belangrijke aspecten van de toeveraart zoals veiligheid, duurzaamheid, informatievoorziening en communicatie.

In hoofdstuk 5 staat borging van de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen centraal. De eerdere en huidige borging wordt kort toegelicht. Daarnaast wordt de borging van de Basisvisie en het routenetwerk zoals afgesproken in de bestuurlijke afspraken en gewenst in beleid en regelgeving op provinciaal en landelijk niveau toegelicht.

De Basisvisie sluit af met de actieagenda in hoofdstuk 6. De actieagenda omvat een aantal landelijke taken, onder andere coördinatie, monitoring en evaluatie. Ook wordt een aantal actiepunten benoemd die per regio kunnen verschillen zoals bijvoorbeeld het meer benutten van het basistoeveraartnet en internationale routes.

1 | INLEIDING



1.1 Aanleiding

Het landelijke basistoervaartnet

In het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart is de afgelopen 20 jaar ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en knelpuntenvrij maken van het landelijke basistoervaartnet. Dit basistoervaartnet omvat de belangrijkste verbinding- en ontsluitingswateren voor de recreatioervaart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat circa 4400 kilometer vaarten, kanalen, vaargeulen en rivieren. Dit is exclusief de vaargeulen buitengaats en de vaarroutes door plassen, meren en grote wateren. Het basistoervaartnet is in ieder geval bevaarbaar met boten van 2.40 meter hoog en 1.10 meter diepgang. Dit houdt in dat het basistoervaartnet bevaren kan worden door het merendeel van de in Nederland aanwezige motorboten. Voor zeilboten met een vaste mast van maximaal 30 meter hoog is circa 1500 kilometer beschikbaar. Het basistoervaartnet wordt voor een deel ook door de beroepsvaart gebruikt. Het basistoervaartnet omvat circa 1850 kilometer hoofdvaarwegen die beheerd worden door Rijkswaterstaat. In Box 1 wordt het landelijke basistoervaartnet nader omschreven.

Naast het basistoervaartnet is er nog veel vaarwater dat met kleinere boten kan worden bevaren. Soms is dit water door dammen of lage bruggen van het basistoervaartnet gescheiden. Er zijn nog veel mogelijkheden

om het basistoervaartnet te verbinden met deze andere vaarwegen om zo de aantrekkelijkheid van het toervaartnet te vergroten.

Meerwaarde en landelijke samenwerking

De eerdere Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland heeft bewezen een effectief kader te zijn voor de ontwikkeling van en investeringen in het landelijke basistoervaartnet. Box 2 geeft een overzicht van de werkwijze en de samenwerking door de jaren heen.

Ook de evaluatie van de BRTN 2008-2013 en de evaluatie van de convenantsperiode 1992-2013 door het Rijk in bijlage 1 tonen de meerwaarde aan van het landelijk samenwerken aan het basisrecreatioervaartnet. Het convenant met de bestuurlijke afspraken en een gecoördineerde programmering, inzet en financiering hebben geleid tot het oplossen van een groot aantal knelpunten en het vergroten van de doorvaarbaarheid van het basistoervaartnet.

Blijvende aandacht voor infrastructuur en meer aandacht voor beleving, benutting en borging nodig

Blijvende aandacht voor het knelpuntenvrij maken en het behouden van het landelijke basistoervaartnet dat is opgebouwd, is noodzakelijk. De investeringen van de afgelopen 20 jaar in het basistoervaartnet gaan dan niet verloren en de meerwaarde kan verder worden

verzilverd. Meer aandacht voor beleving en benutting is nodig om de (economische) betekenis van het basistoervaartnet te vergroten. Het water in Nederland is een sterke troef voor toerisme en recreatie. De beleving van rust, ruimte en ontspanning is groot op en rond het water. Waterrecreatie staat nog steeds in de belangstelling en het is wenselijk om de unieke mogelijkheden van Nederland als waterland verder te ontwikkelen en te benutten. In een land met volop plannen en nieuwe regels vraagt dat niet alleen om een gedeelde visie, maar ook om een sector en overheid die gemotiveerd en geïnspireerd samenwerken.



Box 1:

Hoofdassen en ontsluiting vaargebieden landelijke basistoervaartnet

Het basistoervaartnet ontsluit de toeristische, landschapelijke en culturele verscheidenheid van Nederland en verbindt alle belangrijke vaargebieden met elkaar.

Nederland is hiertoe opgedeeld in een aantal recreatief-toeristische vaargebieden. De volgende zeven grote vaargebieden zijn te onderscheiden:

- Noordzeekust;
- Waddenzee inclusief Eems en Dollard;
- Fryslân, Groningen, Drenthe en noordwest Overijssel;
- IJsselmeer, Kop van Noord-Holland, Markermeer, IJmeer en Randmeren;
- Groene Hart/Hollandse-Utrechtse Plassen;
- Rivierengebied;
- Deltagebied, inclusief Biesbosch, Zuid-Hollandse eilanden en West-Brabant;
- Maasplassen.

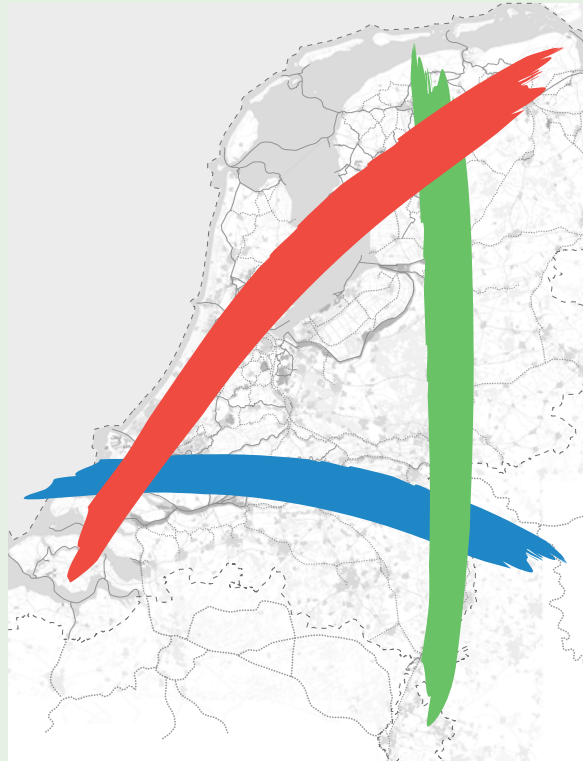
Al deze vaargebieden zijn met elkaar verbonden door drie hoofdassen, zie kaart 1:

- Vlissingen-Delfzijl (staandemastroute);
- Maastricht-Fryslân (Maas, IJssel, enz.);
- Grote Rivieren (Waal, Rijn, Lek, enz.).

Deze hoofdassen hebben primair als doel om vlot en veilig de vaargebieden te kunnen bereiken, maar moeten op zichzelf ook toeristisch/recreatief interessant zijn. De aangegeven hoofdassen worden ook gebruikt door de

binnenvaart. In verband met veiligheid is het wenselijk op deze hoofdassen zo veel mogelijk gescheiden vaarwegen te hebben voor recreatievaart en beroepsvaart.

Dit kan door inrichting op de vaarweg, maar ook door het creëren van alternatieve parallelroutes met vergelijkbare doorvaartmaten en bediening.



KAART 1: HOOFDASSEN



Box 2: Historie BRTN

In 1985 is een samenwerkingsproject gestart met als doel beleid voor het gehele Nederlandse toervaartnet te ontwikkelen en de identiteit van Nederland als waterland te versterken. De partners in dit samenwerkingsproject waren de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Economische Zaken, de provinciale besturen, de ANWB, KNWV en HISWA-Vereniging. In 1985 is voor de eerste keer het gezamenlijk beleid geformuleerd in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 1985 (BRTN 1985). Aan dit beleid bleek een grote behoefte te bestaan. De opgestelde normering voor doorvaartmaten en brug- en sluisbediening werd alom gewaardeerd. Tevens bleek, mede onder invloed van de BRTN 1985, de afbrokkeling van het toervaartnet te stoppen.

In 1990 is het beleid aangevuld en aangescherpt (BRTN 1990). Op dat moment werd ook duidelijk dat het formuleren van beleid niet voldoende was, maar dat er een gezamenlijke financiële inspanning nodig was om dit beleid daadwerkelijk vorm te geven. De samenwerkende partners deelden dit inzicht. In 1992 tekenden het rijk en het Inter Provinciaal Overleg (IPO) het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart 1992-2012. Doel was het verbeteren van het basistoervaartnet en het opheffen van knelpunten. Voor de uitvoering van het Convenant werd een projectbureau opgezet: Stichting Recreatietoervaart

Nederland (SRN). In twintig jaar tijd heeft SRN honderden projecten begeleid die het basistoervaartnet in Nederland aanzienlijk hebben verbeterd. Dat gebeurde in nauwe samenwerking met gebruikersorganisaties (recreanten en ondernemers) en vaarweg beherende overheden.

De omvang van de projectenstroom ter verbetering van het toervaartnet, de ontwikkelingen in de toervaart zelf (ook internationaal gezien) en de veranderingen in de wisselwerking tussen toervaart en andere beleidsterreinen (natuur, cultuurhistorie, milieu, weg- en spoorwegverkeer e.d.), maakten het nodig het beleid te heroverwegen. Dit heeft eerst oriënterend plaatsgevonden door een actualisering van de BRTN 1990. De BRTN 1997 richtte zich niet alleen op het beter bevaarbaar maken en houden van het basistoervaartnet, maar bracht ook de aantrekkelijkheid van het toervaartnet in beeld. Naast het kwantitatieve aspect (de lengte van het toervaartnet) gaat de kwaliteit (de aankleding van het toervaartnet) een steeds belangrijker rol spelen. In de BRTN 2000 is het gehele BRTN-beleid kritisch bekeken en geherformuleerd in een meer integrale aanpak.

Van 1995 tot en met 2006 is SRN als co-financier betrokken bij 231 projecten ter verbetering van het basistoervaartnet. Vanaf 2007 zijn de regie en het budget voor de uitvoering van de BRTN in handen gelegd van de provincies. Dat was

een belangrijke reden om de BRTN 2000 te actualiseren en de BRTN 2008 op te stellen. De ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Verkeer en Waterstaat hebben aan de twaalf provincies 30 miljoen euro beschikbaar gesteld in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). De rijksbijdrage moest ertoe leiden dat de fysieke knelpunten in het basistoervaartnet in de periode 2007-2013 werden opgelost. Er is van uitgegaan dat ook provincies een eigen bijdrage leveren. Dat hield in dat een belangrijk deel van de investering voor de toervaart op een andere manier gefinancierd zou moeten worden. De BRTN 2008 is een basis geweest voor de taak van de provincies om een 'knelpuntvrij toervaartnet' te maken. Naast de provincies, die zijn belast met de uitvoering van deze kerntaak, is ook de medewerking van andere overheden en de watersportsector nodig om het ambitieuze programma te realiseren.

Om kwalitatief hoogwaardige waterrecreatie mogelijk te maken is het essentieel om toegankelijkheid van water, bestaande voorzieningen en veiligheid van vaarwegen te borgen en noodzakelijke nieuwe voorzieningen te creëren. Dit gebeurt steeds vaker gecombineerd met andere functies. Kansen voor waterrecreatie en een mooier Nederland zijn bijvoorbeeld waterberging in combinatie met waterrecreatie, historisch erfgoed als cultuurpark, recreatieve woonmilieus in groene-blauwe omgevingen, aantrekkelijke leisure landschappen op knooppunten van infrastructuur, gespecialiseerde landbouw verbonden met toerisme. Een goed vormgegeven waterrecreatie vormt bovendien een belangrijke drager van de regionale economie. Zo snijdt het mes aan meerdere kanten. Ook de aansluiting met het internationale vaarwegennetwerk biedt kansen. Nederland is een gewilde toervaart- en waterrecreatiebestemming voor de buitenlandse bezoeker.

Gezien de veranderingen in beleid en wetgeving en de daarmee samenhangende veranderingen in rollen, verantwoordelijkheden en financiële middelen is aandacht voor afspraken over borging van het landelijke basistoervaartnet gewenst. In 2013 is het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart afgelopen. Decentralisatie en nieuwe wetgeving, bijvoorbeeld de Waterwet en de nieuwe Omgevingswet, vragen om een nieuw kader en afspraken over verantwoordelijkheden en rollen van overheden betrokken bij beleid en beheer

van vaarwegen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk wordt de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen als uitgangspunt genoemd om afspraken te maken tussen Rijk en mede-overheden. Voor de gebruiker van het toervaartnet is het eveneens van belang dat het landelijke toervaartnet op samenhangende wijze wordt beheerd en ontwikkeld.

Een nieuwe Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland en de BRTN kaart waarborgen dat landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen leiden tot behoud en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar basistoervaartnet. Om deze reden hebben provincies en het ministerie van I&M samen met Stichting Waterrecreatie Nederland de Basisvisie Recreatietoervaart 2015-2020 opgesteld. Daarnaast zijn bestuurlijke afspraken opgesteld over de borging en de uitvoering van deze Basisvisie.

1.2 Doel Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020

Het hoofddoel van de Basisvisie is:

“Het net van Nederlandse bevaarbare wateren te behouden en verder te ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet”.

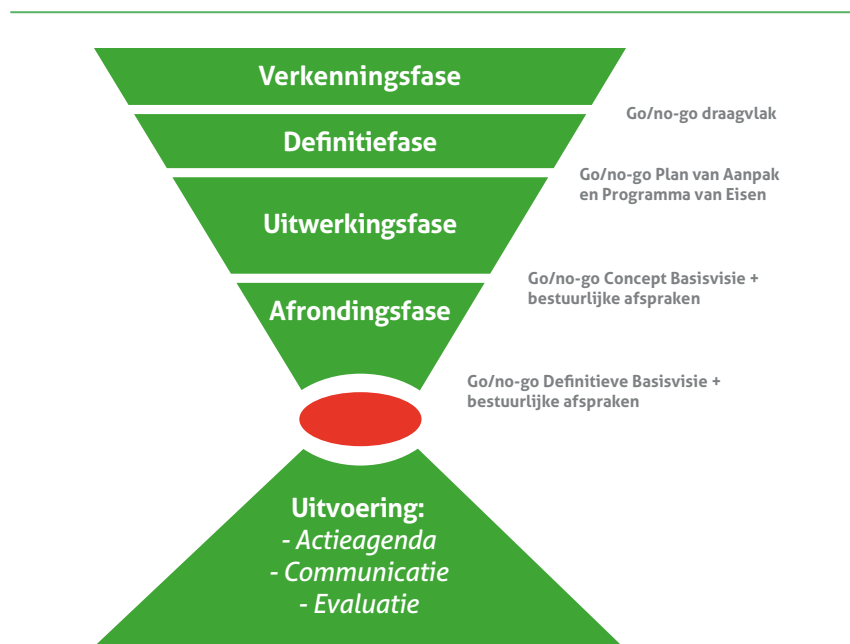
Voor de Basisvisie met de BRTN classificatie zijn de volgende specifiekere doelen geformuleerd:

- Behouden van het bestaande landelijke vaarrouwennetwerk en borgen dat de gedane investeringen in het basistoervaartnet hun waarde blijven houden ('Houden wat je hebt').
- Kwalitatief verbeteren van het basistoervaartnet.
- Opheffen en voorkomen van knelpunten die toegankelijkheid en doorvaart beperken.
- Bevorderen van bereikbaarheid en veiligheid op het water.
- Vergroten van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke betekenis van het basistoervaartnet.
- Bijdragen aan de internationale positionering van het Nederlandse toervaartaanbod.
- Gedeeld en gedragen afsprakenkader voor landelijke beleidsmatige, juridische en procesmatige borging en invullen rollen en verantwoordelijkheden.

Met deze doelstellingen draagt de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen bij aan een duurzame en betekenisvolle waterrecreatie en (regionale) economische ontwikkeling.

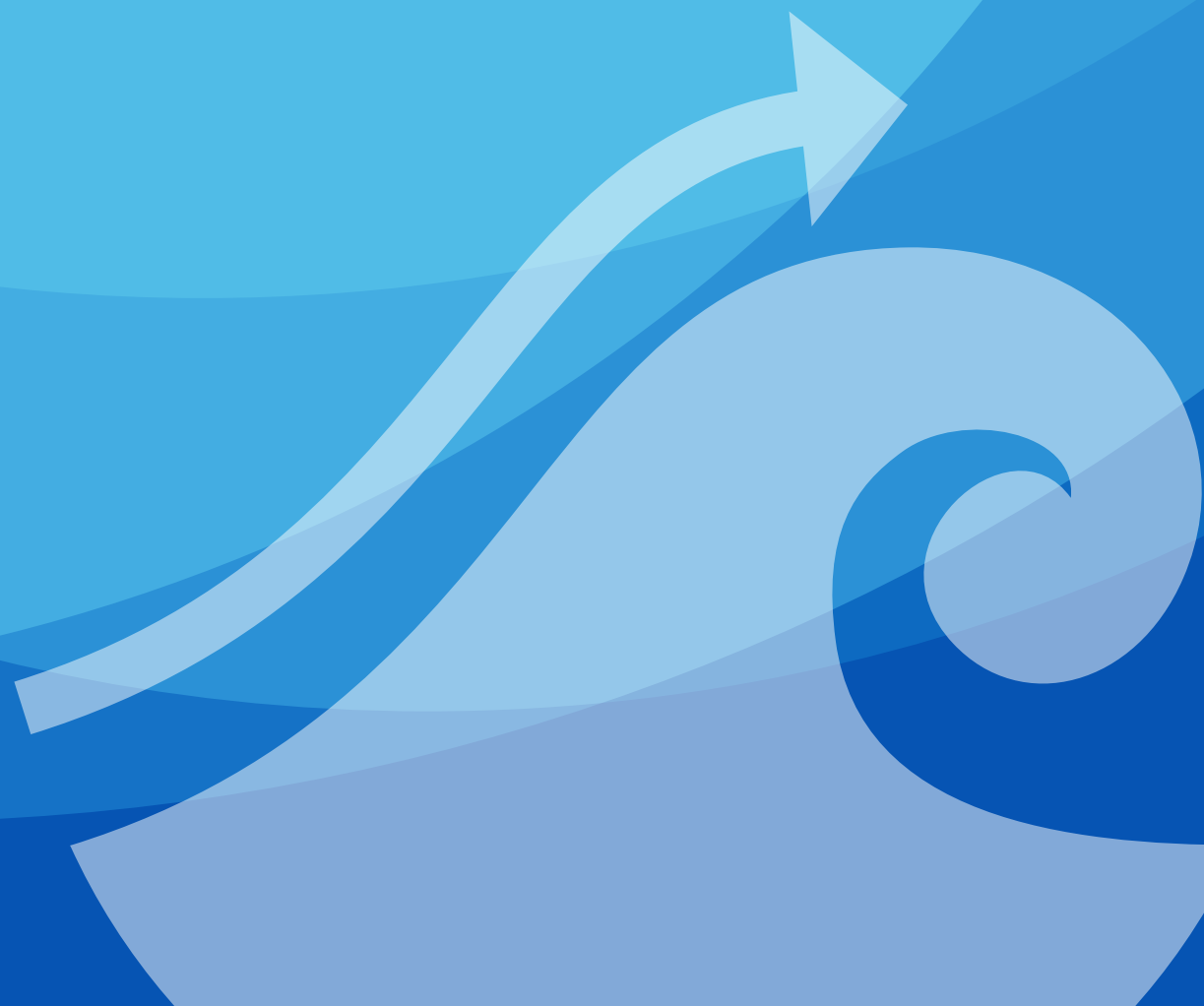
1.3 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020

De werkwijze om tot een nieuwe Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen te komen is gefaseerd opgebouwd met een aantal go/no go momenten. Figuur 1 geeft een overzicht van de fasen en stappen. De aanpak en beslismomenten worden kort toegelicht in bijlage 2.



FIGUUR 1: TOTSTANDKOMING BASISVISIE RECREATIETOERVAART NEDERLAND 2015-2020

2 | TRENDS EN ONTWIKKELINGEN



2.1 Betekenis van waterrecreatie

2.1.1 Economische betekenis van waterrecreatie

Het basistoervaartnet levert niet alleen plezier op voor de gebruiker. Het toervaartnet draagt ook bij aan de economische betekenis van waterrecreatie. In figuur 2 wordt de economische betekenis van de waterrecreatie sector weergegeven. Deze gegevens hebben betrekking op heel Nederland. De economische betekenis kan per regio verschillend zijn. Bijvoorbeeld, de dichtheid van waterrecreatie gebonden bedrijven verschilt per regio.

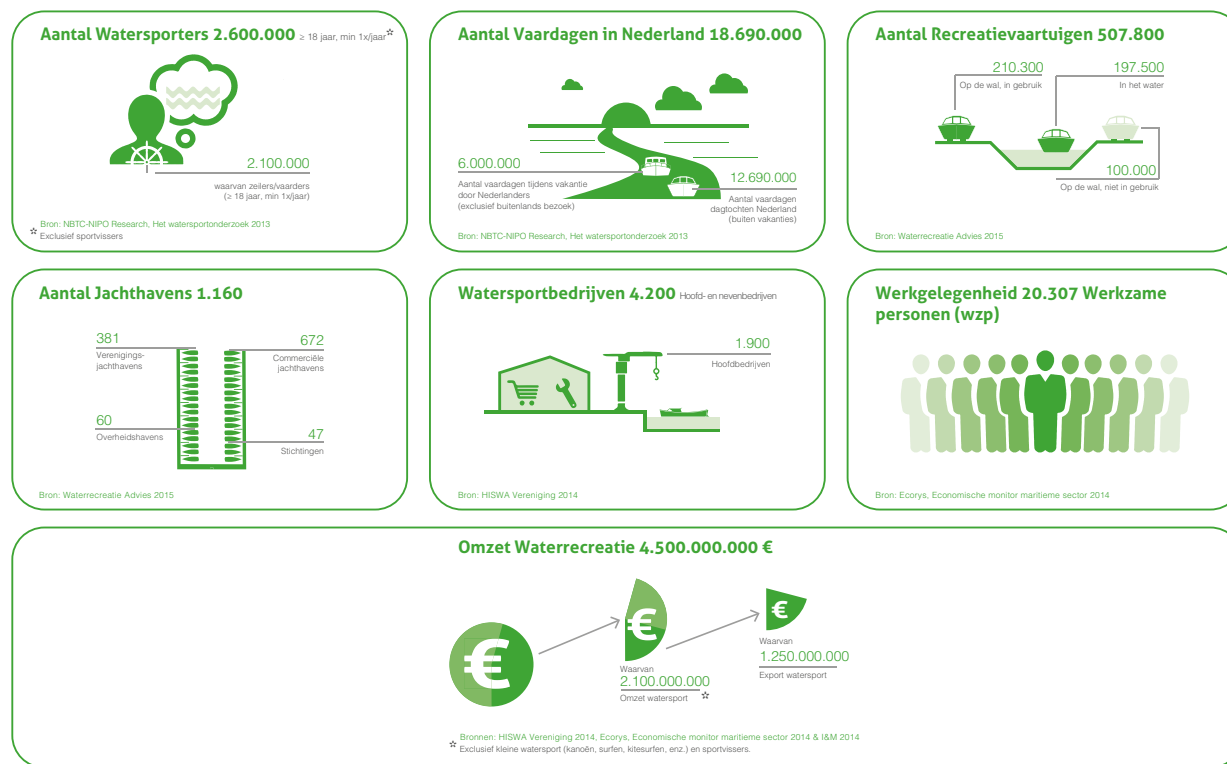
De export van de Nederlandse jachtbouw bedraagt € 1,25 miljard. Bijna alle jachten langer dan 24 meter worden geëxporteerd. Bij deze jachtbouw gaat het om een gespecialiseerde bedrijfstak met zeer geavanceerde technische toepassingen. Deze hightech toepassingen zijn vaak afgeleid uit de zeescheepvaart.

Wanneer de economische betekenis van de recreatievaart wordt gezien in relatie met bijvoorbeeld de beroepsvaart, dan mag worden gesteld, dat de bedrijfstakken een vergelijkbare omvang hebben, wat betreft arbeidsvolume, productiewaarde en toegevoegde waarde. Het aantal recreatieve vaartuigen is echter circa 45 x groter dan het aantal beroeps-

vaartuigen. Er zijn 5.000 Nederlandse binnenvaartschepen en 5.000 buitenlandse op de Nederlandse wateren ten opzichte van zo'n 400.000 recreatieve vaartuigen in gebruik op het water.

Bestedingen per boot

De uitgaven van recreatietoervaarders dragen bij aan de lokale economie. Figuur 3 geeft een beeld van de gemiddelde besteding per boot per vaardag in het IJsselmeergebied. Bestedingen kunnen per regio verschillen in de totale hoogte en de hoogte van de type besteding.



FIGUUR 2: OVERZICHT ECONOMISCHE BETEKENIS WATERRECREATIE

Andere economische effecten

Over het algemeen zijn woningen in het groen 15% tot 20% meer waard dan vergelijkbare woningen zonder openbare groenvoorzieningen. Voor huizen gelegen aan bevaarbaar water is de meerwaarde zelfs 30%. Mogelijkheden voor uitwisseling tussen land- en watergebonden recreatievormen verhogen de diversiteit van het aanbod. Aanlegplaatsen in cultuurhistorische

havens en in het landelijke gebied dragen bij aan de stedelijke en regionale economie. De aanwezigheid van watersporters helpt in sommige gebieden zelfs het bestaande winkelbestand in de winter op peil te houden. De waterrecreatiesector is bron van innovatieve ontwikkelingen. En evenementen op en aan het water hebben een bewezen stuwend toeristisch karakter.



2.1.2 Ruimtelijke betekenis van waterrecreatie

Water en het gebruik van vaarwegen zijn bepalend in het cultuurlandschap van Nederland. De vaarweg in het landschap, de rivieren, kanalen en kleinere wateren maken allemaal deel uit van het cultuurhistorisch erfgoed. Zij zijn de natte verbindingswegen waarlangs pleisterplaatsen, handelscentra en steden ontstonden. Vanaf de vaarweg ervaart men het door mensenhanden gevormde landschap. De identiteit van Nederland wordt bepaald door het rivierenlandschap, door de voortdurende landaanwinst met dijkjes en tussenliggende vaarverbindingen, door de veenkoloniën met hun kanalen, het tuinbouwgebied met zijn vaarten, de trekvaarten en de polders met hun boezems. Kanalen en trekvaarten zijn onderdeel van de historisch-industriële ontwikkeling.

Vaarwegen zijn verbindingen. Het blauwe netwerk van vaarwegen speelt een belangrijke rol als natuurlijke robuuste buffer tussen stedelijk, landelijk en natuurgebied. Het water verbindt deze gebieden ook. Via het water wordt de verscheidenheid aan landschappen, dorpen en steden opgelegd en kunnen mensen de unieke ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten beleven. Een multifunctionele, waterrobuuste inrichting zorgt voor veiligheid, is bestand tegen klimaatverandering en voldoet aan zoetwateropgaven.

Als dat wordt gecombineerd met de mogelijkheden voor waterrecreatie, dan draagt dat bij aan ruimtelijke kwaliteit, beleving van de omgeving en waterbewustzijn.

Steden herontdekken hun oude vaarten en binnenhavens. Vaak zijn die steden als handelsplaats aan het water ontstaan, maar is de oriëntatie later van het water afgekeerd. Het water is gereduceerd tot kijkwater of 'makelaarswater' en de aansluiting op het vaarwegnet is geblokkeerd. Zowel in de oude stad als in nieuwbouwwijken is veel winst te halen door het water te herstellen als vaarwater en aan te laten sluiten op bestaande vaarverbindingen. De meerwaarde voor de stad is groot: singels en grachten krijgen hun oorspronkelijke functie weer terug en de toervaarder en de chartervaart kunnen de stad weer in. Stad en dorp krijgen extra inkomsten. Het water in de stad krijgt weer een vaarfunctie. En het historische karakter wordt veilig gesteld. De oorspronkelijke relatie tussen stad en regio wordt hersteld en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd.

2.1.3 Sociaal maatschappelijke betekenis van waterrecreatie

Waterrecreatie draagt bij aan een gezond en sportend Nederland. Watersport en hengelsport samen hebben na voetbal en tennis meeste leden. Deze watergebonden sporten kennen een actief verenigingsleven en

wedstrijdcircuit, veelal draaiend op vrijwilligers. Zoals aangegeven in 2.1.1 heeft de aanwezigheid van waterrecreatie positieve effecten op de lokale middenstand. In kleine gemeenschappen en krimpregio's kan dit behoud van voorzieningen betekenen.

2.2 Ontwikkelingen in waterrecreatie

Type schepen

Er vindt een verschuiving naar meer motorboten plaats. Motorjachten worden groter en comfortabeler. Dit betekent bredere scheepsrompen, stahoogte en meer ruimte in de kajuit en meer voorzieningen aan boord. Ook zijn schepen steeds meer uitgerust met hightech apparatuur die navigatie gemakkelijker maakt. Meer zeiljachten zijn geschikt voor groot open water. Aandachtspunt is het verouderen van de schepen.

Het aantal sloepen voor gebruik in de eigen woonomgeving groeit. Een trend is 'bootdelen'. Families, vriendenclubs of collega's kopen samen een boot en gaan met z'n allen hiermee varen. Na een aantal jaren waarin de crisis ook merkbaar is geweest in de watersportsector lijkt de markt voor (tweedehands) boten weer iets aan te trekken. Een deel van de schepen gaat naar het buitenland.

Type varen

De watersporter vraagt een gedifferentieerd aanbod. Enerzijds is er de behoefte aan rust en stilte in de natuur. Tegelijkertijd wordt het varen steeds meer gecombineerd met andere activiteiten, zoals wandelen, fietsen, cultuurhistorie, stedelijk bezoek, cultuur en winkelen. In het hoogseizoen is er meer spreiding over Nederland. De watersport kent nog steeds een watersportseizoen, er wordt wel meer het hele jaar door gevaren. Dit is mogelijk ook toe te schrijven aan de vergrijzing. Ook in de watersport groeit het aandeel ouderen. De aanwas van nieuwe en/of jongere watersporters is een punt van aandacht.

Sloepvaren is sterk in ontwikkeling. In diverse regio's zijn sloepnetwerken ontwikkeld of in ontwikkeling. Dit blijkt een interessante vorm van varen te zijn om het stedelijke en landelijk gebied te verbinden. Er is ook een groeiende belangstelling voor elektrisch varen. Op verschillende plekken in het land zijn 'electric only' routes ontwikkeld. Deze vorm van varen is vaak mogelijk op plekken waar varen anders niet mogelijk is vanwege natuurdoelstellingen.

De realisatie van ontbrekende schakels heeft geleid tot meer grensoverschrijdend vaarverkeer. De beschikbaarheid van meer geavanceerde apparatuur maakt het de toevaarder makkelijker steeds uitgebreidere tochten in binnen- en buitenland te gaan maken. De recreatievaarder stelt hogere eisen aan voorzieningen, onder andere het gebruik van wifi. Opvallend ook is de groei van riviercruises en reizen met fietsboten.

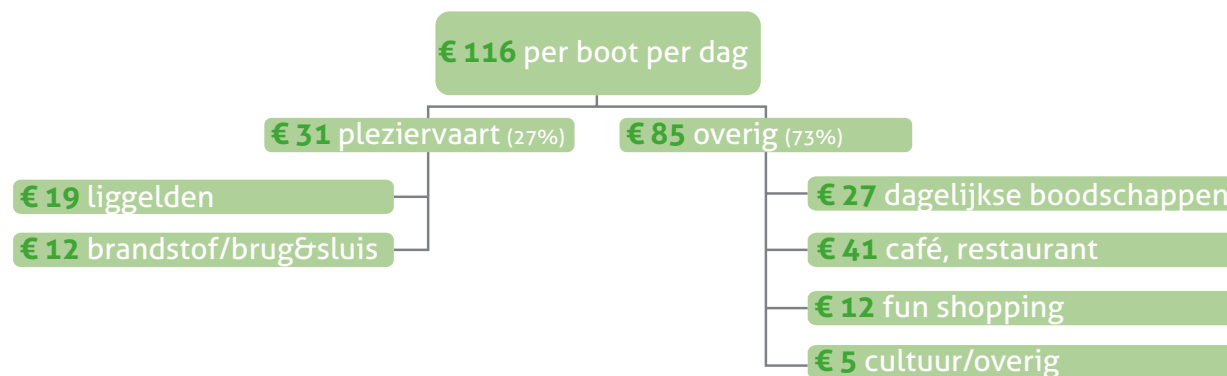
2.3 Ontwikkelingen in landelijk beleid en regelgeving

Bij het opstellen van de Basisvisie en de uitvoering daarvan is een aantal ontwikkelingen in landelijk beleid van belang. Box 3 geeft een overzicht van deze ontwikkelingen in beleid en wetgeving. Deze ontwikkelingen worden nader toegelicht in bijlage 3.



Box 3: Overzicht van ontwikkelingen in landelijk beleid en wetgeving van invloed op de Basisvisie

- Deltabeslissingen
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Nationaal Waterplan en Beheerplan Rijkswateren (BPRW)
- Kaderrichtlijn Water (KRW)
- Gastvrijheidseconomie
- Sport en gezondheid
- Natuurvisie
- Natura 2000
- Ontwikkeling en corridorbenadering beroepsvaart
- Maritieme Strategie
- Decentralisatie
- Omgevingswet
- Waterwet
- Europese regelgeving



FIGUUR 3: GEMIDDELDE BESTEDING IJSSELMEERGEBIED (EXCLUSIEF HUUR/AANSCHAF BOOT)
(WATERRECREATIE ADVIES, RECREATIETOERVAART IN IJSSELMEERGEBIED, 2014)

2.4 Toekomstvisie Waterrecreatie 2025

In de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 heeft de waterrecreatiesector in 2011 ambities voor de sector gepresenteerd. De Toekomstvisie is ontwikkeld door de ANWB, HISWA Vereniging, Platform voor Waterrecreatie, Sportvisserij Nederland en Watersportverbond in een brede dialoog met de waterrecreatiesector. SRN faciliteerde de ontwikkeling van de visie. Bij de totstandkoming zijn ook de publieke partners van SRN in die periode betrokken: de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen, het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zij ondersteunen de richtingen die in de visie zijn benoemd en spreken de intentie uit om samen te werken aan de implementatie van de Toekomstvisie.

Acht ambities

In de visie zijn acht ambities voor de waterrecreatie uitgewerkt. Zie figuur 4 voor een overzicht van de acht ambities. Sector en publieke partijen werken samen in de Stichting Waterrecreatie Nederland om deze ambities te realiseren.



① Waterrecreatie is er voor iedereen



⑤ Waterrecreatie als opstap naar watersporten op Olympisch niveau



② Waterrecreatie is laagdrempelig, gevarieerd en betaalbaar



⑥ Nieuw water beschikbaar voor waterrecreatie



③ Waterrecreatie is er in en om de stad



⑦ Waterrecreatie is grenzeloos



④ Waterrecreatiegebieden zijn bereikbaar en staan in goede verbinding met elkaar



⑧ Waterrecreatie is veilig en duurzaam

FIGUUR 4: ACHT AMBITIES TOEKOMSTVISIE WATERRECREATIE 2025

Toekomstbestendige en duurzame financiering waterrecreatie

In de Toekomstvisie is ook de ambitie uitgesproken voor een toekomstbestendige en duurzame aanpak voor de financiering van waterrecreatie. Hiervoor zijn nieuwe financieringsinstrumenten noodzakelijk, omdat:

- de sector werkt aan de realisatie van de gezamenlijke ambities van de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025;
- de rijksoverheid zich terugtrekt en zich toelegt op haar kerntaken (waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid) en de ontwikkeling van de recreatie neerlegt bij provincies, lokale overheden, waterbeheerders, sectororganisaties, maatschappelijke organisaties, bedrijven en recreanten;
- op de overheidsuitgaven de komende jaren flink wordt bezuinigd. Dit werpt zijn schaduw vooruit op wat gemeenten, provincies en waterschappen kunnen en willen doen aan waterrecreatie;
- de gedachte 'de gebruiker betaalt' bij de overheid en in de maatschappij steeds meer een leidend principe wordt bij financieringsvraagstukken.

De sector voelt zich mede verantwoordelijk voor de financiering van de waterrecreatie. Vanuit Stichting Waterrecreatie Nederland worden mogelijkheden voor nieuwe financieringsinstrumenten verkend.

Stichting Waterrecreatie Nederland

Het bestuur van SRN heeft in 2012, met het aflopen van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart in het vooruitzicht, besloten om de samenwerking van betrokken sector en publieke partijen voor te zetten in een vorm passend bij de nieuwe context. In 2014 is de naam van SRN veranderd in stichting Waterrecreatie Nederland. De stichting Waterrecreatie Nederland heeft als doel het verbeteren van de waterrecreatie in Nederland. Leidend hierbij is de realisatie van de ambities benoemd in de Toekomstvisie Waterrecreatie. De stichting focust daarbij op drie pijlers waarvan het belang publiek en privaat wordt gedeeld:

- De ontwikkeling en het beheer van het landelijke routenetwerk, oftewel het basistoervaartnet.
- Het vergroten van de veiligheid op het water.
- Duurzaamheid en innovatie.

2.5 Regionale ontwikkelingen

Specifieke regionale ontwikkelingen komen aan de orde per provincie in hoofdstuk 3. Er is op regionaal niveau wel een aantal trends te onderscheiden die van invloed zijn op waterrecreatie en het behoud, beheer en de ontwikkeling van het basisrecreatietoervaartnet, namelijk:

- Verschillende wensen voor ontwikkeling worden veelal gebundeld in regionale ontwikkeling en gebiedsgerichte programma's.
- Decentralisatie op rijksniveau werkt door op het regionale niveau. Zo worden in het kader van de Waterwet expliciete afspraken vastgelegd tussen provincies en waterschappen en gemeenten over vaarwegbeheer. Ook het principe van de energieke maatschappij geldt op het regionale niveau. Regionale overheden verwachten initiatieven en (financiële) bijdragen uit het veld.
- Een aantal van de in 2.3 genoemde landelijke beleidsopgaven komt samen in de uitvoering in de regio. Aan de uitvoering van deze beleidsopgaven zal in de periode 2015-2020 en verder nadere samenwerking worden gegeven.

3 | BRTN 2015-2020



3.1 Uitgangspunten BRTN 2015-2020

3.1.1 Stand van zaken anno 2014

In de periode 2008-2013 zijn in het kader van de BRTN verschillende projecten uitgevoerd om knelpunten in het basistoevervaartnet op te lossen. Tabel 1 geeft een overzicht van de stand van zaken van deze projecten. In bijlage 1 wordt per provincie een compleet overzicht gegeven van de infrastructurele projecten BRTN 2008-2013 en het MVP 2007-2013.

Op basis van de evaluatie BRTN 2008-2013 en de huidige situatie is in kaart gebracht welke vaarwegen van het basistoevervaartnet voldoen aan de vereiste doorvaartmaten van de aangegeven BRTN categorie. Kaart 2 geeft de feitelijke situatie van het basistoevervaartnet anno 2014 weer.

Voor de BRTN vaarwegen die nog niet voldoen aan de vereiste doorvaartmaten zijn projecten in uitvoering (opgestart tijdens de BRTN 2008-2013) en ambities op de korte termijn en lange termijn opgenomen op de BRTN-kaart 2015-2020 (zie kaart 3). Deze projecten en ambities komen aan de orde in 3.3.




TABEL 1: STAND VAN ZAKEN INFRASTRUCTURELE PROJECTEN BRTN 2008-2013

Provincie	Aantal projecten BRTN 2008-2013	Uitgevoerd	Nog in uitvoering	Anders
Groningen	8	2	2 in uitvoering	2 in BRTN 2015, 2 in afweging
Fryslân	20	11	4 in voorbereiding 1 in uitvoering	4 vervallen
Drenthe	2	1	1 in uitvoering	
Overijssel	10	5	3 in voorbereiding, 1 korte termijn	1 vervallen
Gelderland	5	1	3 in voorbereiding	1 pilot in BRTN 2015-2020
Utrecht	7	4	2 in voorbereiding	1 vervallen
Noord-Holland	21	8	3 in voorbereiding 1 in uitvoering	8 vervallen, 1 BRTN 2015-2020
Zuid-Holland	25	8	3 studie 5 in voorbereiding	9 vervallen
Zeeland	10	5	1 studie	4 vervallen
Noord-Brabant	5	1	3 studie 1 in voorbereiding	
Limburg	2	1	1 in uitvoering	
Flevoland	5	3	1 studie	1 vervallen
Totaal	120	50	36	34







KAART 2: FEITELIJKE SITUATIE BRTN ANNO 2014

Zeil- en motorbootroutes

Categorie	Masthoogte	Diepgang
 30 m 2,10 m	AZM 30 meter	2,10 meter
 30 m 1,90 m	BZM 30 meter	1,90 meter
 30 m 1,70 m	CZM 30 meter	1,70 meter

Motorbootroutes

Categorie	Opbouwhoogte	Diepgang
 3,40 m 1,50 m	AM HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	1,50 meter
 2,75 m 1,50 m	BM HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,50 meter
 2,75 m 1,40 m	CM HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,40 meter
 2,40 m 1,10 m	DM HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter	1,10 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

xxxxxxx Voldoet niet aan BRTN dimensionering (hoogte / breedte / diepte)

3.1.2 Doorvaartmaten (bootmaten) basistoervaartnet

De verschillende vaarwegen van het basistoervaartnet worden op basis van doorvaartmaten voor hoogte, diepte en breedte geclassificeerd. Voor de BRTN classificatie van het basistoervaartnet gelden de minimale doorvaartmaten zoals aangegeven in tabel 2. De BRTN doorvaartmaten zijn opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen (RVW 2011). In box 4 zijn deze doorvaartmaten vertaald naar de benodigde brughoogten en vaarwegdiepten. Beheerders van BRTN vaarwegen handhaven de doorvaartmaten volgens de aangegeven BRTN classificatie. De BRTN doorvaartmaten gelden als criterium voor het vaststellen van de fysiek nautische knelpunten op het landelijke basistoervaartnet. De minimaal te hanteren doorvaartbreedte bij vernieuwing van bruggen zijn weergegeven in tabel 3.

Bij de normering van de doorvaartbreedte (bij vernieuwing van bruggen en sluzen) mag er nadrukkelijk op worden gewezen, dat het bij de doorvaartbreedte om de brugmaat gaat, terwijl bij de doorvaarthoogte en doorvaartdiepte de bootmaat als uitgangspunt is genomen.

TABEL 2: DOORVAARTMATEN BASISTOERVAARTNET

	Zeil- en Motorbootroute (ZM)			Motorbootroute (M)		
	Categorie	Masthoogte	Diepgang	Categorie	Opbouwhoogte	Diepgang
Verbindingswater	AZM	30	2,10 (2)	AM	Hwjh (1) (3)-per route beoordelen met een minimum 3,40 m.	1,5
Ontsluitingswater	BZM	30	1,9	BM	Hwjh (1)-per route beoordelen met een minimum 2,75 m.	1,5
Ontsluitingswater met doorvaartbeperkingen	CZM (4)	30 (5)	1,7	CM	Hwjh (1)-per route beoordelen met een minimum 2,75 m.	1,4
	DZM	Wordt niet gehanteerd		DM	Hwjh (1)-per route beoordelen met een minimum 2,4 m.	1,1

- (1) hwjh = 'houden wat je hebt'
- (2) Voor de route AZM Sluis Den Oever / Sluis Kornwerderzand, Enkhuizen, Amsterdam, Braassemermeer, Gouda, Dordrecht, Vlissingen en de route Amsterdam-IJmuiden geldt een minimale doorvaartdiepte bootmaat van 2,30 m.
- (3) Voor de route AM Utrecht centrum vanaf Vondelbrug over Vaartse Rijn en Oude Gracht tot Weerdsuis in de Vecht geldt de vigerende doorvaarthoogte bootmaat van 3,20 m.
- (4) De CZM classificatie wordt alleen gehanteerd in de provincie Fryslân.
- (5) Als er op korte afstand een alternatieve route > 30,00 m beschikbaar is, kan volstaan worden met 12,50 m.

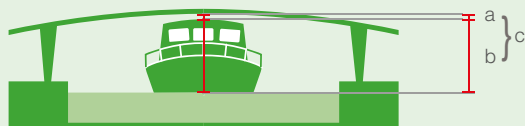
TABEL 3: DOORVAARTBREEDTE BIJ VERNIEUWING BRUG

Doorvaartbreedte bij vernieuwing brug (1):		
Categorie A en B	Beweegbare brug of vaste brug	Min. 8,50 brugmaat
Categorie C en D	Beweegbare brug of vaste brug	Min. 7,00 brugmaat

- (1) Bij de aanleg en reconstructie van spoorbruggen dient de doorvaart hoogte zo maximaal te worden uitgevoerd zodat de brug minder geopend hoeft te worden (m.n. van belang bij op afroep).



Box 4: Brughogten en vaarwegdiepten op basis van doorvaartmaten



Schrikhoogte (a) + Doorvaarthoogte (b) = Brughoogte (c)

Brughogten

AM = 3,75 m

BM = 3,00 m

CM = 3,00 m

DM = 2,60 m



Doorvaartdiepte (a) + Schrikdiepte (b) = Vaarwegdiepte (c)

Vaarwegdiepten

	Intensteitsprofiel	Normaal profiel	Krap profiel
AZM	2,80 m	2,50 m	2,30 m
BZM	2,60 m	2,30 m	2,10 m
AM	2,20 m	1,90 m	1,80 m
BM	2,10 m	1,80 m	1,70 m
CM	2,00 m	1,70 m	1,60 m
DM	1,70 m	1,40 m	1,30 m

Voor meer informatie raadpleeg de *Richtlijnen*

Vaarwegen (RVV 2011)

3.1.3 'Houden wat je hebt'

Er zijn in Nederland veel BRTN wateren die nu reeds voldoende basisprofiel hebben om ze (deels) met grotere (hogere) boten te kunnen bevaren dan de aangegeven BRTN classificatie. Voor deze wateren geldt niet alleen de minimum BRTN-doorvaarthoogte en doorvaartdiepte, maar ook het principe 'houden wat je hebt'. Daarmee kunnen vaarroutes worden behouden voor de grotere boten zonder dat er sprake is van ingrepen in de doorvaarthoogte. Hierbij dienen overigens wel duidelijke minimum-doorvaartmaten te worden gehandhaafd. Bruggen mogen niet lager worden dan

de BRTN doorvaartmaten, wil de vaarweg zijn functie in de toekomst niet verliezen.

De beheerders van de vaarwegen hebben zo steeds de vrijheid én de verantwoordelijkheid om 'naar boven' van de minimumnorm af te wijken. Van de beheerders wordt daarbij gevraagd steeds een vaarweg of vaarroute als één geheel te beschouwen en voor een vaarroute in een vaargebied één normering te hanteren. In dit verband mag ook verwezen worden naar de internationalisering (harmonisering op Europees niveau) van de toervaart. Hierbij wordt onder meer gesproken over een minimum strijkhogte van 3,75 meter voor AM-routes.



TABEL 4: BEPERKINGEN BRTN VAARWEGEN

Vaarwegnaam	Soort beperking	Object	BRTN Classificatie
Termunterzijldiep	diepte 1.20m		AM
Gemeenlandsvaart	hoogte 1.50m	Roerdompbrug, Reigersbrug	DM
Oude Waver	diepte 1.00m		DM
Winkel	diepte 1.00m		DM
's-Gravelandse Vaart, Drecht en Loosdrechtse Plassen	diepte 1.90m	Mijndensluis	AZM
't Gein	hoogte 2.40m	Geinboogbrug	AM
Kerkvaart, Ringvaart van Groot Mijdrecht	diepte 1.00m		DM
Kerkvaart, Ringvaart van Groot Mijdrecht	diepte 1.00m		DM
Heinoomsvaart	diepte 1.00m		DM
Heinoomsvaart, Geer, Bijleveld, Groote Heijcop, Kerkvaart en Danne	diepte 1.00m		DM
Heinoomsvaart, Geer, Bijleveld, Groote Heijcop, Kerkvaart en Danne	diepte 1.00m		DM
Vaarweg Alkmaar-Huigendijk-Ursum-Avenhorn	hoogte 1.98m	Ursummerbrug	DM
Beemsterringvaart	hoogte 2.24m	Oosthuizerbrug	DM
Beemsterringvaart	diepte 1.20m		DM
Beemsterringvaart	hoogte 2.40m	Kwadijkerbrug	DM
Zijkanaal D en Nauernasche Vaart	hoogte 18.00m	Ter plaats van hoogspanningskabels	BZM
Muidertrekvaart	diepte 1.10m		DM
Naardertrekvaart	diepte 1.10m		DM
Afgesneden Maas en havengebied te Roermond	hoogte 8.70m	Maasbrug	BZM
Maas van Wessem naar Ohe en Laak	hoogte 9.85m	Linne, brug over benedenhoofd	BZM
's-Gravelandsevaart, Drecht en Loosdrechtse Plassen	hoogte 2.37m	Nieuwe Brug	DM
Polderhoofdkanaal	diepte 0.90m		DM
Stroomkanaal naar de Friese Sluis te Zoutkamp	diepte 1.30m		DM
Oude Maasje	diepte		CM

De BRTN vaarwegen die, wegens een beperking, niet voldoen aan de aangegeven classificatie zijn opgesomd in tabel 4.



Box 5: Beoordelingscriteria

BRTN / nautisch

- Vergroot samenhangend netwerk van vaarwegen met een vlotte doorvaarbaarheid.
- Draagt bij aan het opheffen van blokkades in belangrijke doorgaande routes (zoals bijvoorbeeld de staandemastroute).
- Te lage (vaste) bruggen.
- Voorkomt afname van brug- en sluisbediening (door bijvoorbeeld de aanleg van bediening op afstand).
- Voorkomt verminderde opening van spoorbruggen door metro- en spoordienstregeling en spitssluiting.

BRTN/bereikbaarheid

- Verbetert de interventie de bereikbaarheid en toegankelijkheid?
- Biedt de interventie voldoende invulling aan de behoefte van de bestaande en toekomstige gebruiker?
- Uitbreiding van het vaar netwerk (meer variatie).
- Alternatieve vaarwegverbindingen in het kader van splitsing beroeps- en recreatievaart.
- Verbetering doorvaart regionaal netwerk.
- Ontsluiting provinciale vaarregio's en -gebieden.

Veiligheid

- Het gaat er bij veiligheid om de verkeersstromen op het water in goede banen te leiden. Veilig varen betekent niet alleen het voorkomen van ongelukken, maar ook ontspannen varen.

- Bieden van veilige recreatieve routes (scheiding beroeps- en recreatievaart).
- Voldoende wachtsteigers bij bruggen en sluisen.
- Het installeren van noodzakelijke informatiesystemen.

Recreatieve meerwaarde

- Biedt de interventie de mogelijkheid voor het varen van nieuwe routes?
- Hierbij gaat het ook om de toegevoegde waarde aan een gebied voor de toervaarder, zoals mogelijkheden om te fietsen, wandelen, het bezoeken van interessante objecten, bijvoorbeeld cultuurhistorische bezienswaardigheden, aantrekkelijk landschap, helder water en attractiepunten.

Economie

- Is de verwachting dat de interventie een bijdrage levert aan de toename van bestedingen en bedrijvigheid? Zorgt de interventie voor extra gebruikers en bezoekers? En/of blijven gebruikers en bezoekers langer?

Organisatie & Uitvoering

- Heeft de interventie voldoende draagvlak bij overheden en andere stakeholders?
- Past de interventie in bestaand beleid van de overheden?
- Heeft de interventie relatie met andere interventies?

3.1.4 Beoordelingscriteria

Voor het vaststellen van knelpunten en het prioriteren van projecten zijn in de vorige beleidsvisies beoordelingscriteria zoals weergegeven in Box 5 gehanteerd. Deze criteria kunnen worden gebruikt bij de voorbereiding en uitvoering van de BRTN projecten 2015-2020. Ook kunnen de beoordelingscriteria gehanteerd worden bij het concreter maken van de korte en lange termijn ambities en kansen.

3.2 Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen

Met de uitvoering van de afgelopen jaren is het basis-toervaartnet op een groot aantal punten verbeterd. Een aantal ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen zou het basistoervaartnet nog sterker maken. Het gaat hierbij veelal om projecten die in samenhang met andere functies zouden moeten worden ontwikkeld. Hieronder volgt een selectie van ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen:

IJssel-Maas (AM)

Deze noord-zuid route is verbonden via de Waal van Weurt naar het Pannerdensch-Kanaal. De hoge gebruiksfrequentie van de beroepsvaart van deze hoofdtransportas maakt deze verbinding, met name bij de Waalbrug ter hoogte van Nijmegen, onveilig voor de toervaart. Een alternatief is nu aanwezig door een tijdelijk 'fietspad' (afgebakende vaargeul voor de recreatievaart). Een permanent 'fietspad' zou een definitieve oplossing kunnen bieden voor het knelpunt bij Nijmegen. Integraal gebruik van de nevengeul in het kader van 'Ruimte voor de Rivier' zou perspectief kunnen bieden voor het oplossen van knelpunten op de grote rivieren.

Verbindingen met Duitsland (CM)

De nieuwe vaarverbinding Erica-Ter Apel geeft via het Haren-Rütenbrock Kanaal een betere ontsluiting vanuit het Drents Plateau met Duitsland en via het noordelijk kanalenstelsel met de rest van het Groningse vaargebied. Indien in het noorden het vaargebied ook nog wordt verbonden met het Duitse vaargebied via de verbinding tussen Oost-Groningen en Ems (Bellingwolde-Rhede) kan worden verwacht dat dit een impuls betekent voor de regionale economie in Groningen en Drenthe.

Staademastroute (AZM)

De druk van weg- en spoorverkeer kan verdere vermindering van openingstijden van bruggen en sluizen in de staademastroute veroorzaken. Het vaartraject Ringvaart Haarlemmermeerpolder, route Amsterdam en Prinses Margriet/Van Starckenborgh Kanaal (plan voor hoge vaste bruggen) zijn belangrijke aandachtspunten.

Apeldoorns Kanaal (BM)

Het weer bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal biedt een aantrekkelijke, alternatieve veilige route voor de recreatievaart die nu over de IJssel vaart. Vooral in droogte-periodes veroorzaakt laag water in de IJssel een veiligheidsprobleem voor de toervaart. Daarnaast heeft het weer bevaarbaar maken van het kanaal ook economische en cultuurlandschappelijke meerwaarde.

Amsterdam-Rijnkanaal/Vecht (BM/AM)

Toekomstige beperkingen van de openingsmogelijkheden van de spoorbrug over de Vecht bij Weesp (Hanzelijn) kunnen nieuwe belemmeringen opleveren. Veilige vaarwegkruisingen van het Amsterdam-Rijnkanaal met de vaarwegen in de noordvleugel van de Randstad voorzien in een behoefte om van het ene vaargebied naar het andere te kunnen gaan.

Bernisse (BZM)

Een belangrijke ontsluiting van het Zuid-Hollands vaargebied met de Zeeuwse wateren voor de toervaart is een doorvaart via de Bernisse. Daardoor kan het Spui en de Oude Maas, met veel beroepsvaart, zoveel mogelijk worden vermeden.

Halskanaal (Scharrezee) (BM)

Voor het ontwikkelen van een (motor)boot verbinding tussen het Haringvliet en de Grevelingen via de Scharrezee (Stellendam) is een voorstudie gestart. De nieuw te ontwikkelen waterverbinding brengt kansen met zich mee voor recreatie, natuur en woningbouw. Ook de watersport op het Grevelingenmeer profiteert van een rechtstreekse verbinding met het Haringvliet. Er ontstaat bij aanleg een veilige en aantrekkelijke route die tevens het varen van een rondje mogelijk maakt. Nu moeten watersporters nog ruim zeventig kilometer varen en drie sluizen passeren om hemelsbreed vijf kilometer af te leggen. Door de koppeling van beide

gebieden ontstaat een groter en dus aantrekkelijker watersportgebied. Bovendien wordt de in de zomermaanden bijzonder drukke sluis bij Bruinisse ontlast.

Reevediep /Kampen (BZM)

Aanleg van het Reevediep gebeurt in het kader van het project 'Ruimte voor de Rivier'. Het Reevediep wordt een waterverbinding tussen de IJssel bij Kampen en het Drontermeer. De verbinding wordt aangelegd als hoogwaterafvoer, maar zal tevens gebruikt gaan worden voor de recreatievaart. De eerste fase zal in 2017 gereed zijn. Er is voor aanleg van deze bypass gekozen, omdat de bestaande bebouwing van de stad Kampen andere opties, zoals het ophogen van dijken en kades, in de weg stond. De IJssel heeft niet alleen te maken met mogelijk hogere waterstanden vanaf de Rijn, maar ook met opstuwning bij noordwestenwind vanaf het Ketelmeer. De aanleg van het Reevediep moet ook een impuls geven aan recreatie, woningbouw en natuurontwikkeling. Bij de aanleg van de (jachten)sluis in het Reevediep wordt rekening gehouden met doorvaartmaten en wachtsteigers voor recreatieschepen van de A categorie.

Van Rustenburg naar Verlaat (DM)




Het Recreatieschap Westfriesland heeft het initiatief genomen om de mogelijkheden van de vaarroute tussen Rustenburg en Verlaat te verbeteren. Er is een rapport opgesteld waarin de bovenregionale betekenis en (economische) potentie van het project is beschreven.









KAART 3: BRTN 2015-2020

Zeil- en motorbootroutes



Categorie	Masthoogte	Diepgang
 30 m 2,10 m	AZM 30 meter	2,10 meter
 30 m 1,90 m	BZM 30 meter	1,90 meter
 30 m 1,70 m	CZM 30 meter	1,70 meter

Motorbootroutes




Categorie	Opbouwhoogte	Diepgang
 3,40 m 1,50 m	AM	HWJH: Per route beoordelen minimum 3,40 meter
 2,75 m 1,50 m	BM	HWJH: Per route beoordelen minimum 2,75 meter
 2,75 m 1,40 m	CM	HWJH: Per route beoordelen minimum 2,75 meter
 2,40 m 1,10 m	DM	HWJH: Per route beoordelen minimum 2,40 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

-  Ambitie korte termijn (tot 2020)
-  Ambitie lange termijn (na 2020)

Doorvaartbeperkingen

-  Hoogtebeperking
-  Dieptebeperking
-  Breedtebeperking

3.3 BRTN 2015-2020 per provincie

Kaart 3 geeft het landelijke overzicht van de BRTN classificatie van vaarwegen, inclusief korte en lange ambities, voor de periode 2015-2020.

Voor iedere provincie worden de volgende aspecten omschreven:

Algemene karakteristiek

Kenmerken en kwaliteiten van de verschillende vaargebieden in de provincie.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Relevant beleid en regionale ontwikkelingen van de desbetreffende provincie.

BRTN 2015-2020

- Verbeteringen in het basistoevervaartnet ten opzichte van de BRTN 2008-2013.
- Projecten die nog in voorbereiding of uitvoering zijn in het kader van de BRTN 2008-2013 / ILG programma 2007-2013 en door lopen in de huidige Basisvisie, voor zover van toepassing. Twee typen ambities op het gebied van infrastructurele knelpunten voor zover van toepassing:
 1. Korte termijn ambities waarvan de verwachting is dat deze in de periode 2015-2020 periode worden vertaald in projecten.
 2. Lange termijn ambities die een stip op de horizon zijn na 2020.

Voor iedere provincie is een detailuitsnede gemaakt van de BRTN 2015-2020 basistoevervaartkaart.

De lopende projecten en de ambities worden nader toegelicht in de tabel en in de tekst.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen, voor zover van toepassing

- Kansen die de kwaliteit van het basistoevervaartnet verbeteren.
- Kansen op het gebied van benutting en beleving van het basistoevervaartnet, waaronder ontwikkelingen in het onderliggende vaarroutenetwerk die beleving en benutting van het basistoevervaartnet versterken.
- Meekoppelkansen met andere beleidsontwikkelingen en -programma's.



Groningen

3.3.1 Groningen

Algemene karakteristiek

In Groningen vindt men rustige vaargebieden met afwisselend vaarten en meren in een open landschap met doorvaart door dorpen en de stad Groningen. Open water in Groningen is goed bereikbaar via het Lauwersmeer (AZM), het Damsterdiep (DM) en het Eemskanaal (AZM). Het Lauwersmeer, Reitdiep en Middag-Humsterland zijn drie gebieden met verschillende, maar elkaar versterkende karakteristieken. Karakteristiek voor Groningen, met name voor Middag-Humsterland, Reitdiep, Hogeland en Fivelboezem zijn de maren, kreken, prielen en riviersystemen. In de Veenkoloniën en het Zuidelijk Westerkwartier zijn de kanalen- en wijkenstructuur kenmerkend. De meanderende beek de Drentse Aa is bepalend voor het karakter van het Nationaal Landschap Drentsche Aa. Het Lauwersmeer kent een dijkenlandschap met hoge natuurwaarden en heeft de status van nationaal park. Het Reitdiep is een cultuurhistorische slagader in een grootschalig open dijken- en wierdenlandschap. Het is tevens een belangrijk watersysteem tussen stad en wad. Middag-Humsterland is een wierdenlandschap. Dit nationaal landschap is een agrarisch gebied met bijzondere cultuurhistorische waarden, zoals de onregelmatige blokverkeveling. De schaalvergroting van de landbouw zorgt in Middag-Humsterland voor een toenemende druk op het waardevolle landschap.

Er ligt ondertussen ook 750 kilometer aan kanovaarwater in Groningen. Het Waddenzeegebied biedt de recreatievaart veel avontuurlijke mogelijkheden zoals het droogvallen.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

De provincie ziet water als mede sturend voor de ruimtelijke inrichting van de provincie. Men wil dat er voldoende ruimte is voor water in een zo natuurlijk mogelijk systeem. Veiligheid en verbetering van de waterkwaliteit staan daarbij centraal. De Groningse vaarwegen worden gebruikt voor goederenvervoer, maar ook steeds meer voor recreatievaart. Ze hebben een doorgaande of ontsluitende functie. Vooral de doorgaande vaarverbinding Lemmer-Delfzijl-Duitsland is voor de provincie van belang. De ontwikkeling van toerisme en recreatie heeft de afgelopen jaren geresulteerd in nieuwe arbeidsplaatsen en bestedingen. De bestedingen en de werkgelegenheid in de toeristische sector zijn fors gestegen. Er zijn nu ruim 14.500 banen, wat neerkomt op bijna 6 procent van de totale werkgelegenheid in de provincie Groningen. Om de ontwikkeling van recreatie en toerisme te stimuleren is het van belang dat de provincie is ontsloten door goede routestructuren, met name voor wandelaars, fietsers en watersporters. De provincie richt zich op het oplossen van knelpunten in het Groningse deel van landelijke routestructuren voor

wandelen, fietsen en varen. Men zoekt naar mogelijkheden om de provinciale routestructuren uit te breiden en te vernieuwen.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

Een aantal kanalen is voor de toervaart meer geschikt gemaakt. In het noordelijk deel van Groningen is een aantal sluisen en bruggen geautomatiseerd. Het Reitdiep en zijtakken zijn voor de toervaart verbeterd. Het weer bevaarbaar maken van de route Zuidlaardermeer-Oost-Groningen en de nieuwe verbinding Erica-Ter Apel zorgt voor een forse toename van het aantal bootpassages. Er zijn passantenplaat- sen en -havens aangelegd in een aantal gemeenten, zoals Groningen en Ter Apel. Daar waar het Noord- Willemskanaal de stad Groningen binnenkomt, wordt bij de kruising met de A7 de Julianabrug vernieuwd. Dit wordt een vaste brug met een doorvaarthoogte 5,40 meter. Het Woldmeer (Meerstad) is in 2014 aangesloten op het Slochterdiep, zodat bewoners en bezoekers van het gebied een aansluiting hebben op het Groninger vaarroutenetwerk. Het Oldambtmeer is inmiddels zowel aan de zuidzijde (met het Winschoterdiep) als aan de noordzijde (een nieuwe verbinding met het Termunterzijldiep bij Nieuwolda) ontsloten. Nu dit gere- aliseerd is kan in dit gebied een rondje worden gevaren tussen Delfzijl, Groningen en Winschoten.

In uitvoering/voorbereiding

Binnenkort wordt gestart met de opwaardering van het Termunterzijldiep. De doorvaarthoogte van een aantal bruggen wordt vergroot, waarmee dit traject ook voor grotere boten bevaarbaar wordt. Daarnaast wordt geïn- vesteerd in aanlegvoorzieningen.

Ambities

De lange termijn ambitie bestaat om het Mensingeweersterloopdiep, de Hoornse vaart en het Hunsingokanaal (traject Zoutkamp-Winsum) op te waarden van de categorie DM naar de categorie CM. De schakel Oost-Groningen-Ems (Dld) kan de uitwisseling van scheepvaart tussen Nederland en Duitsland stimuleren. Wanneer de zeekering op de schop gaat kan via het principe 'werk met werk' ook de Robbengatsluis worden vergroot. Hiermee wordt tevens het Lauwersmeergebied aantrekkelijker gemaakt als recreatie/toeristisch verblijfsgebied.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- In het Lauwersmeergebied wil de provincie de groei van toerisme en recreatie stimuleren om de economische potenties beter te benutten.
- Veenkoloniën: behoud van de kanalen- en wijken- structuur en de kansen voor de vaarrecreatie beter benutten.

- Inventarisatie en zo mogelijk verbetering van de afstemming van de route gebonden vaarrecreatie in Groningen, Fryslân en Drenthe.
- Verdere harmonisatie en eventuele uitbreiding van de brug- en sluisbediening.
- Uitbreiding van het aantal voorzieningen (onder andere voor de kanosport).
- Meer samenwerking in het vaarwegbeheer tussen provincie-waterschap-gemeente.
- Het verder ontwikkelen van het mareng gebied voor vaarrecreatie.
- Meekoppel kansen Deltaprogramma en Hoogwaterbeschermingsplan.
- Meekoppel kansen ontwikkeling groen-blauwe door- adering Groningen Centraal.



Fryslân

3.3.2 Fryslân

Algemene karakteristiek

Fryslân heeft een grootschalig en gevarieerd vaargebied met afwisselend vaarten en meren in open weidelandschap met aantrekkelijke dorpen en steden. Het Friese merengebied is een uniek gebied met allerlei kwaliteiten. De toervaarder kan profiteren van een grootschalig aaneengesloten vaargebied. Het merengebied kan in samenhang worden gezien met het IJsselmeer en de Wadden. Watersportvoorzieningen in beheer bij het recreatieschap 'De Marrekrite' oogsten veel lof bij gebruikers.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

De provincie heeft de ambitie om van Fryslân de plek te maken waar toeristen in Nederland het liefst naar toe gaan. Recreatie en toerisme is een van de vijf beleidsprioriteiten in de economische beleidsvisie. Het economisch belang van deze sector is in Fryslân bijna twee keer zo hoog als gemiddeld in Nederland. In het uitvoeringsprogramma voor recreatie en toerisme zijn vier kernthema's geformuleerd: internationalisering, recreatieve infrastructuur, duurzaamheid en kwaliteitsverbetering en innovatie.

Het programma Leeuwarden Culturele Hoofdstad 2018 fungeert als vliegwiel voor internationalisering.

De afgelopen jaren heeft de provincie stevig ingezet op Het Friese Merenproject voor het behoud en de verdere ontwikkeling van het Friese merengebied als de watersportregio van Nederland met Europese allure. Dit programma loopt af in 2015 en wordt getransformeerd naar een meer generiek basisprogramma voor de recreatieve infrastructuur. Er wordt ook in andere gebieden breder ingezet op recreatie en toerisme, waarbij de sterke kanten van elke streek benadrukt worden. Fryslân Topattractie richt zich op het versterken van de aantrekkelijkheid van de 11-steden, het Waddengebied, de Friese wouden en Grenzeloos Varen. Ondernemers, overheden en onderwijs spelen hierin de hoofdrol. Recreatie en toerisme vormt een extra drager voor voorzieningen en daarmee de leefbaarheid van het Friese platteland.

Als het gaat om waterrecreatie heeft Fryslân de ambitie om de vaarschool van Europa te worden met een breed aanbod aan vaarmogelijkheden en een veilige plek om op verschillende niveaus te leren omgaan met schepen. De provincie zet daarbij in op kwaliteitsbeleving door het bieden van een vrijheidsgevoel vanwege de bestaande rust, aaneengeslotenheid van gebieden, nabijheid van cultuurhistorisch interessante plaatsen met een eigen identiteit in de kernen.

De provincie kent ook een aantal vaarwegen die van belang zijn voor de beroepsvaart. Daar waar deze vaarwegen ook worden gebruikt voor recreatievaart moeten extra veiligheidsmaatregelen worden genomen. Het Van Harinxma Kanaal nabij Leeuwarden en het Prinses Margriet Kanaal vragen extra aandacht op dit punt. Daarnaast zet Fryslân in op het verbeteren van de kwaliteit van oppervlaktewater, ook bij de recreatievaart, onder andere door de inzet van een afzuigboot voor vuilwater en subsidieregelingen voor Elektrisch Varen en Vuilwaterinnamepunten.

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) is voor de vaarwegen een streefbeeldkaart opgenomen waarin de gewenste classificatie per vaarweg is weergegeven. Deze classificatie kijkt op een aantal punten af van de BRTN classificatie.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- H Hoogtebeperking
- D Dieptebeperking
- B Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Een drietal vaarwegen is vervallen ten opzichte van de BRTN 2008-2013. Dit zijn de vaarwegen de Dyksfeart, de Witmarsumer Feart en de Tersoalster Sylroede.

De vaarweg Stavoren - Hindeloopen krijgt de classificatie BM in plaats van BZM. Een aantal AZM-BZM vaarwegen hebben een CZM-classificatie gekregen. Deze classificatie gaat uit van een doorvaartdiepte van 1,70m en wordt alleen in de provincie Fryslân gehanteerd.

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

In Fryslân zijn 10 van de 22 BRTN 2008-2013 projecten gerealiseerd. Zie bijlage 2 voor een overzicht van deze projecten. De Hunder/Hearnefeart ten noordoosten van Leeuwarden heeft een hogere classificatie gekregen (van CM naar BM). Tevens zijn diverse vaarwegen aan het basistoervaartnet toegevoegd.

In uitvoering/voorbereiding

De brug Irnsummerzyl wordt voor het vaarseizoen van 2016 opgehoogd. Er wordt gewerkt aan het verbeteren van de capaciteit van de sluis Workum.

Ambities

De ambitie is om op korte termijn de Dokkumer Ee op AZM-niveau te krijgen en de vaarweg Grou-Warten-Drachten van BZM naar AZM op te waarderen. Er is de wens om het knelpunt bij de sluis in Lemmer op te lossen. Hiervoor zijn de plannen klaar, alleen de financiering ontbreekt. Voor de drempel bij de sluis Makkum liggen eveneens plannen klaar, er is alleen ook (nog) geen financiering. Er zijn wensen voor de opwaardering van de vaarroute van Bolsward naar het Van Harinxmakanaal. Er is de wens om de Lemster Rien te verhogen. Hiervoor is echter nog geen financiering gevonden. In het kader van Leeuwarden Culturele Hoofdstad 2018 wordt er gestreefd om de Prins Hendrikbrug in Leeuwarden beweegbaar te maken.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Verder ontwikkelen van een routenetwerk voor de klasse E+F recreatievaart. Ca. 150 km is ondergebracht bij It Wetterskip.
- Ontwikkelen van elektrisch varen en 'electric only' routes.
- De kwaliteit van voorzieningen aanpassen, op basis van inzicht in de wensen van doelgroepen.
- Veel bruggen dienen te worden omgebouwd voor bediening op afstand. Er is nu een te grote variatie aan bedieningssystemen die storingsgevoeligheid oproepen. Een toetsingskader en harmonisatie voor techniek is wenselijk.
- Brugbedieningstijden van gemeenten meer uniform maken en op elkaar afstemmen.
- Minder verbodsborden en meer blauwe borden.
- Er is de wens om meer 'Grip op grond' te krijgen: hoe kan bagger een rol spelen in de de grondbalans?
- Inventarisatie en zo mogelijk verbetering van de afstemming van de route gebonden vaarrecreatie in Groningen, Fryslân en Drenthe.



Drenthe

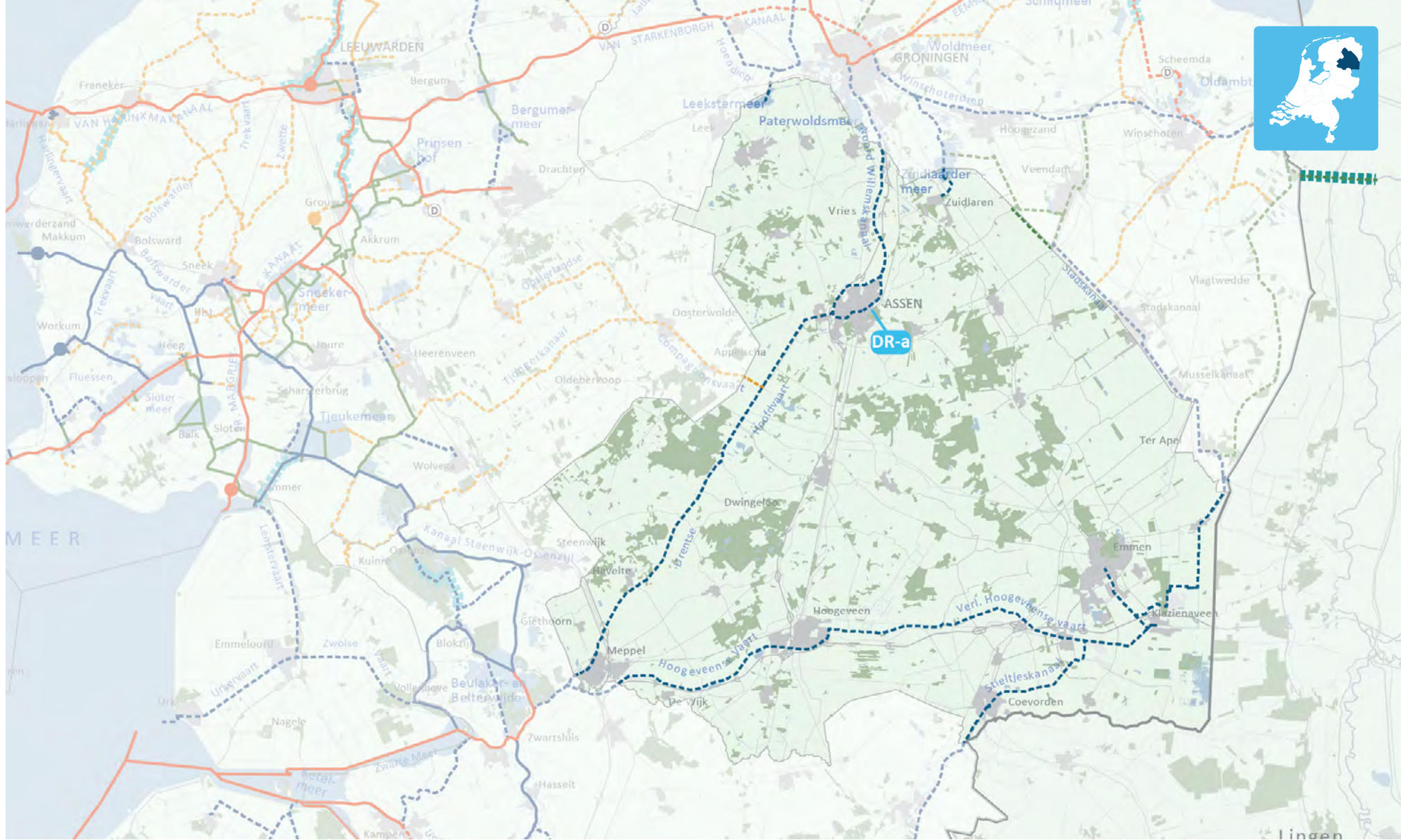
3.3.3 Drenthe

Algemene karakteristiek

Drenthe wordt gekenmerkt door rustige kanalen, afgewisseld door een landschap met cultuurhistorie. De historie van de turfvaart kan in Drenthe goed naar voren worden gebracht in combinatie met de toervaart en nieuwe kansen voor het goederenvervoer. Alle vaarwegen in Drenthe worden door de provincie beheerd. Aanpalende voorzieningen worden beheerd door gemeenten en derden (dikwijls ingehuurd door de provincie). Combinatiebediening komt op een aantal kanalen voor en voldoet in de praktijk goed. Met zijn meren, plassen en beken biedt Drenthe ook mogelijkheden voor waterrecreatie. Zwemmers kunnen terecht in een van de vele recreatieplassen. Op de grote meren, zoals het Zuidlaardermeer, het Leekerstermeer en het Paterswoldsemeer kan men zeilen, surfen en suppen. Op de Hunze kan men kanotochten maken.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

De vrijetijdssector in Drenthe is van groot economisch belang. Nu al komt ongeveer 1 op de 10 banen in Drenthe voort uit de toeristisch-recreatieve bestedingen. Deze bestedingen brengen allerlei economische activiteiten met zich mee. Gezien het aantrekkelijke vrijetijdsaanbod en de potenties van het totaalproduct Drenthe, bieden ontwikkelingen in de vrijetijdssector kansen voor de economie en de werkgelegenheid van Drenthe. De provincie verwacht van derden dat ze participeren in de spin-off rond de waterrecreatie. Dit heeft een positief effect op het aantal ondernemers én de leefbaarheid van het platteland. De opening van het Koning Willem-Alexanderkanaal heeft zeer positieve impuls gegeven aan de recreatietoervaart in Drenthe. Met de provincie Groningen en de gemeente Assen wordt gewerkt aan bediening op afstand voor het grensoverschrijdende vaarwater (Meerwegbrug).



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

In juni 2013 is de Veenvaart opengesteld. De laatste schakel in dit vaartraject tussen Erica en Ter Apel, het Koning Willem-Alexanderkanaal, is een stuk nieuw gegraven kanaal door de Hondsrug. Men kan nu een rondje Drenthe varen inclusief een bijzondere cultuurhistorische beleving van het Veenpark Barger-Compascuum. Het is hiermee tevens ook mogelijk geworden om vanuit Fryslân en Overijssel, genietend van een prachtig stuk Drenthe, door te varen naar Duitsland, en vice versa.

In uitvoering/voorbereiding

In de periode 2014-2017 wordt het Havenkanaal door de gemeente Assen doorgetrokken en door de stad verbonden met de Drentse Hoofdvaart.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- In de Drentse Hoofdvaart is een nieuwe passantenhaven geopend bij Dieverbrug. Dit kan een belangrijke pleisterplaats worden voor recreanten die Drenthe doorkruisen om naar Groningen te gaan, de Turfroute varen of richting Fryslân gaan.
- Er liggen kansen in de ontwikkeling van een nieuwe haven in Hoogeveen en de ontwikkeling van 'wonen en leisure in waterrijk Nijstad' (zandwinning bij Hoogeveen) en waterwoonwijk Klein Venetië.
- Inventarisatie en zo mogelijk verbetering van de afstemming van de route gebonden vaarrecreatie in Groningen, Fryslân en Drenthe.



Overijssel

3.3.4 Overijssel

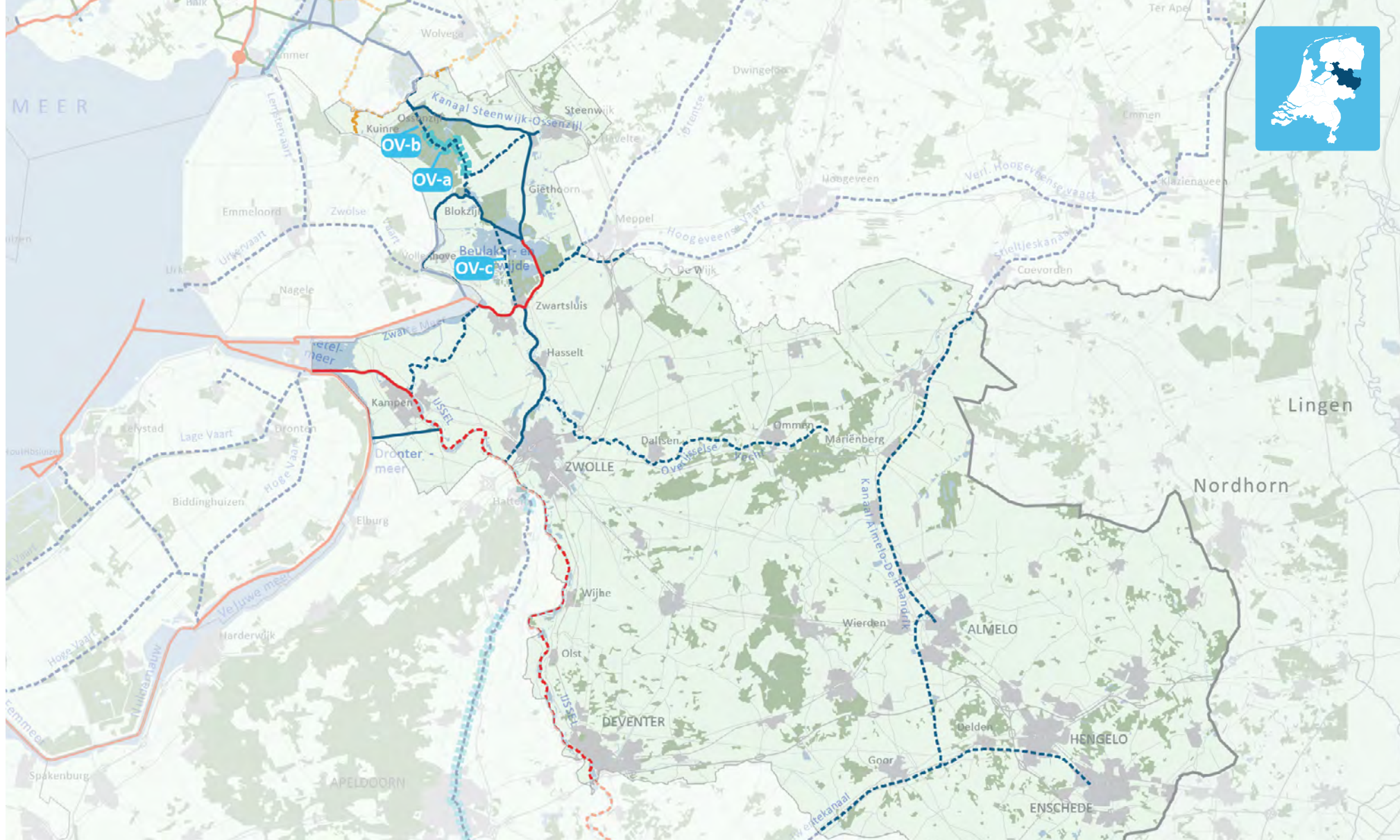
Algemene karakteristiek

De aantrekkelijkheid van Overijssel wordt gevormd door de aanwezige natuur, het rivierlandschap, het Overijssels merengebied, het agrarisch buitengebied, het cultuurlandschap, erfgoed en de Hanzesteden met hun historische centra. Overijssel heeft een afwisselend vaargebied. Er zijn de druk bevaren IJssel met uiterwaarden, aantrekkelijke Hanzesteden en een aantal kanalen met beroepsvaart. In het noordwesten van Overijssel vindt men een verbinding voor de alternatieve staandemastroute vanaf het Ketelmeer naar de Beulaker- en Belterwijde (tot 1.90 m doorvaartdiepte). Deze gaat verder als BM route Zuid-Friesland (Tjeukemeer). Een fijnmazig vaargebied is zeer aantrekkelijk voor de toervaart door de aanwezige natuur, cultuurhistorie en landschappelijke waarde. Het Vechtdal biedt voor een deel vaarmogelijkheden voor motorboten en voor een deel alleen voor kano's. Een nieuwe vaarweg genaamd het Reevediep, onder Kampen tussen IJssel en Randmeren, wordt aangelegd in het kader van 'Ruimte voor de Rivier'. De sluis in het traject en de nodige voorzieningen voor de vaarrecreatie maken een nieuw rondje Kampen mogelijk.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In de actualisatie Omgevingsvisie, vastgesteld in 2013, zijn ambities opgenomen over ontwikkelingsmogelijkheden voor en kwaliteitsverbetering van toerisme en vrijetijdsbesteding. De provincie Overijssel biedt veel mogelijkheden voor toerisme en invulling van vrije tijd. De toerisme- en recreatiesector vormt met 33.500 arbeidsplaatsen een belangrijke economische factor in Overijssel. Een rijk aanbod van (dag-)recreatieve voorzieningen vormt een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en bewoners. De provincie wil een sterk aanbod voor vrijetijdsbesteding en wil toeristen blijvend aan Overijssel binden.

Door gebiedsgericht (nieuwe) koppelingen te leggen tussen verschillende sectoren (recreatie, landschap, water, cultuur, zorg en sport) kunnen ontwikkelingen bijdragen aan de route-infrastructuur. De toeristisch-recreatieve infrastructuur voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden is zeer belangrijk voor de toeristische aantrekkingskracht van Overijssel. De routes verbinden voorzieningen en kernen en maken het mogelijk het Overijsselse landschap te beleven. De aanleg van toeristische overstappunten (TOP's) en knooppunten, waar verschillende routes en voorzieningen samenkomen is wenselijk.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

In de Kop van Overijssel is flink geïnvesteerd in het bevorderen van de doorvaart in dit waterrijke deel van de provincie. Hier zijn bruggen weer beweegbaar gemaakt en beweegbare bruggen geautomatiseerd. Verscheidene vaarwegen zijn op diepte gebracht. De aanleg van wachtsteigers heeft bij de verbetering van vaarmogelijkheden in Overijssel prioriteit gekregen.

In uitvoering/voorbereiding

Het toekomstig Reevediep, een nieuwe verbinding op BZM niveau, is een mooi voorbeeld van het combineren van ontwikkelingen met kansen voor waterrecreatie. Het verbreden van de aansluiting tussen de vaarwegen Wetering, Heuvengracht en Kalenberggracht wordt voorbereid, evenals het uitdiepen van deze vaarwegen. Ook het verdiepen van Zwartsluis, Walengracht en Arembergergracht is in voorbereiding.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Het project 'Ruimte voor de Rivier' wordt momenteel uitgevoerd en creëert tevens meer mogelijkheden voor het toervaartnet en het bezoeken van de steden Kampen, Zwolle en Deventer.
- De verbetering van de Twentekanalen voor de beroepsvaart biedt kansen om de Overijsselse Vecht en het Overijsselskanaal een kwaliteitsimpuls te geven voor de toervaart.
- Meekoppel kansen met projecten die worden uitgevoerd in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2. In dit kader wordt 100 kilometer aan dijken aangepast.
- Kampen is in 2017 gastheer van de internationale Hanzedagen, vanuit het Europese Hanzenstedennetwerk.



Gelderland

3.3.5 Gelderland

Algemene karakteristiek

Gelderland speelt een cruciale rol bij het realiseren van een veilige noord-zuidverbinding: de Maas - IJssel voor de toervaart. Het zo genoemde 'fietspad' op de Waal bij Nijmegen is een tijdelijke voorziening die de noord-zuidverbinding veiliger moet maken. Het rivierengebied is voor de toervaart het meest karakteriserend in Gelderland. De Waal is de grootste, langste en tevens drukt bevaaren rivier als het om de beroepsvaart gaat. Maar de Linge /Korne, de Oude IJssel en het Apeldoorns Kanaal zijn aantrekkelijke vaarwegen voor de recreatievaart, waar tevens weinig tot geen beroepsvaart op te vinden is. De IJssel is sterk verweven met zijn omgeving. Op veel plaatsen loopt het grondgebruik aan weerszijden van de dijk. Langs de IJssel liggen Hanzesteden zoals Zutphen, Deventer, Zwolle en Kampen. Deze steden vertegenwoordigen een grote economische waarde. Door de gunstige ligging met recreatie langs het water is de IJssel met zijn zeven Hanzesteden voor velen de mooiste rivier van Nederland. Mede hiervoor is er een vaarcircuit tussen de Hanzesteden in Gelderland en Overijssel ontwikkeld. Aandachtspunt is wel dat IJssel ook een veel gebruikte vaarweg is voor de binnenvaart.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In Gelderland is de vrijetijdssector de afgelopen jaren steeds belangrijker geworden. Deze sector heeft zich de afgelopen jaren structureel beter ontwikkeld dan gemiddeld. De groei lag 0,8% hoger en in Gelderland zijn 56.900 banen verbonden aan de vrijetijdseconomie. Gelderland is bij binnenlandse toeristen een populaire vakantieprovincie. De sector is in economisch en sociaal opzicht van belang: een gevarieerd vrijetijdsaanbod maakt een provincie, regio of stad aantrekkelijk om te wonen en te werken. Bovendien zorgt de vrijetijdssector voor draagvlak voor natuur en cultuur(historisch) behoud. Omgekeerd hebben investeringen in bijvoorbeeld cultuur(historie), sport, natuur of landschap een positieve invloed op de vrijetijdseconomie. De provincie wil Gelderland nog aantrekkelijker maken voor toeristen en dagjesmensen. Dit is goed voor de provinciale vrijetijdseconomie en leidt tot een verhoging van de inkomsten uit toerisme en recreatie. In het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor Gelderland" wordt onder recreatie en toerisme benoemd dat watergebonden recreatie belangrijk is.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van BRTN 2008-2013

In de BRTN 2008-2013 heeft de provincie zich gecommitteerd om een aantal knelpunten in het Gelderse deel van het basisrecreatietoernet weg te nemen. Dit geldt met name voor: het realiseren van een veilige noord-zuidverbinding voor de landelijke recreatietoervaart; het bevaarbaar maken van de Linge en de Korne; het (gedeeltelijk) bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal; aanlegvoorzieningen van de Oude-IJssel. In de Omgevingsvisie geeft de provincie aan zich in het kader van meer integrale gebiedsontwikkelingsprojecten in te zetten voor het wegnemen van deze knelpunten, maar pakt deze niet als zelfstandige projecten op.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Veluwe Kroon wordt gewerkt aan het bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal vanaf de noordkant. De doorvaart van de Oude IJssel is door bediening op afstand tot en met Ulft geen probleem meer.

In uitvoering/voorbereiding

Pand 5 van het Apeldoorns Kanaal is in 2014 gesaneerd en de oevers zijn opnieuw ingericht. Pand 6 wordt in 2016 in uitvoering genomen.

Ambities

Vanuit de Stichting Apeldoorns Kanaal, kanaalgemeenten en het waterschap is de ambitie het volledig bevaarbaar maken van het kanaal naar de IJssel bij Dieren. Deze initiatiefnemers zijn aan de slag om de ambities om panden 1 t/m 4 op korte termijn te concretiseren en een start te maken met het verder bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal. Voor een veilige toerwaart route van Maastricht naar Delfzijl (Maas en IJssel) is het wenselijk het vaarknelpunt van het vaartraject Beuningen-Pannerden op de Waal bij Nijmegen definitief op te lossen. De pilot met het zogenaamde 'fietspad' (vaargeul voor recreatiervaart) zou gehandhaafd moeten worden als definitieve oplossing van dit 'top tien' knelpunt in Nederland. In het kader van 'Ruimte voor de Rivier' op de Waal kan het gebruik van een nevengeul oplossing bieden voor een veilige toervaart. Er is de wens voor aansluiting van de Bocholter AA en de Linge/Korne te verbeteren voor recreatiervaart. Dit zou een veilig alternatief zijn voor recreatiervaart op de Waal.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Meekoppel mogelijkheden planvorming en uitvoering integraal gebiedsgericht beleid, bijvoorbeeld, kwaliteitsverbeteringen en voorzieningen zoals aanlegplaatsen, stadshavens en toegankelijkheid oevers.

- Het programma WaalWeelde beslaat een groot gebied: het buitendijkse gebied van de Waal en de Bovenrijn, vanaf de Duitse grens tot de grens met Zuid-Holland. Aanleiding is de noodzaak van rivier-verruimende maatregelen om de waterveiligheid te borgen, zoals beschreven in het programma 'Ruimte voor de Rivier'. Het gaat onder andere om kribverlaging (om opstuwings bij hoogwater te verminderen) en plaatselijke dijkverleggingen. Naast de waterveiligheid spelen er belangen op het gebied van natuur (rivierveiligheid, EHS, Natura2000), economie (de Waal is een zeer belangrijke transport), wonen, recreatie en toerisme, cultuurhistorie en energie en klimaat. Door herinrichting van uiterwaarden wordt een uitgestrekt natuurlijk rivierlandschap gecreëerd, met daarin ruimte voor de verschillende functies die de rivier moet vervullen: waterafvoer, natuur, scheepvaart, wonen. De provincie Gelderland wil naast de fysieke herinrichting ook een stimulans geven aan de ontwikkeling van recreatie en toerisme, en zo de beleving en het gebruik van de uiterwaarden verbeteren. Daarom is het project Beleef de Waal opgestart.
- Meekoppel mogelijkheden Deltaprogramma Rivieren.



Utrecht

3.3.6 Utrecht

Algemene karakteristiek

De provincie Utrecht heeft een aantrekkelijke basis voor recreatie en toerisme: een gevarieerd landschap met plassen, veengebieden, uiterwaarden en grote bos- en natuurgebieden. De provincie Utrecht heeft een kleinschalig vaargebied in het veenweidegebied met oude rivieren en tevens een aantal meren met elk hun eigen karakteristiek. Het Amsterdam-Rijnkanaal doorsnijdt de provincie en vormt een barrière tussen het westelijke en oostelijke deel van de provincie. Het westelijke veenweidegebied (in het Groene Hart) en Eemland stralen rust en ruimte uit. Ze lenen zich daarom vooral voor rustige vormen van recreatie, zoals wandelen, fietsen, kanoën en toervaren. De buitenplaats zones langs de Vecht zijn cultuurhistorisch van bijzondere waarde. De cultuurhistorische waarden van de veenweidegebieden met de veenplassen en oude steden maken Utrecht aantrekkelijk om te worden bezocht door de toerist.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

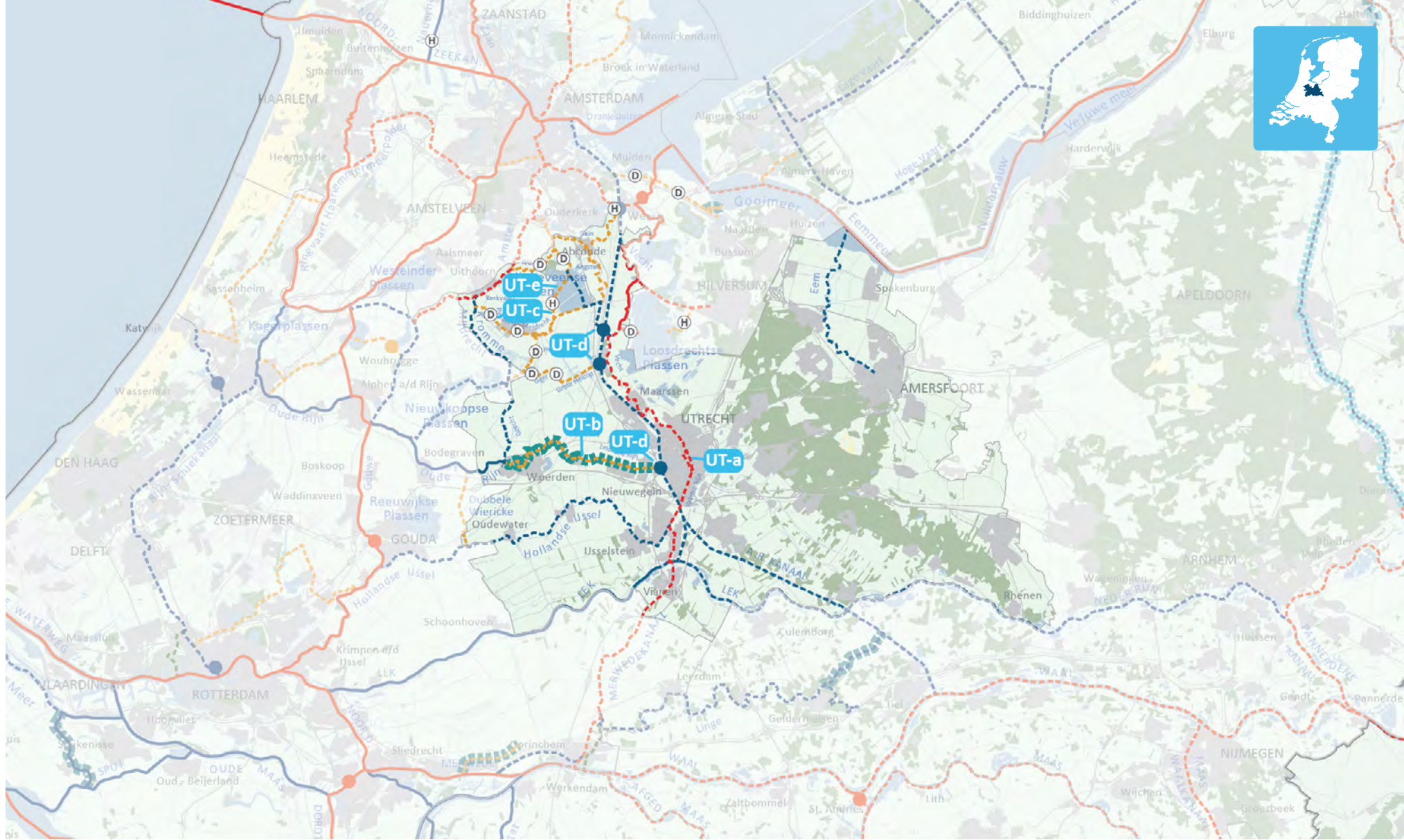
Jaarlijks worden in Utrecht zo'n 700 miljoen dagtochten gemaakt waarbij recreanten wandelen, fietsen of varen. Dit levert € 675 miljoen op. Bovendien zijn wandelen, fietsen en varen goed voor de fysieke en mentale gezondheid. Een uitgebreide, hoogwaardige en herkenbare routestructuur is daarom van groot belang. Dit geldt zeker voor de provincie Utrecht, waar vooral binnen

bestaande steden en dorpen nieuwe huizen worden gebouwd. Goede verbindingen tussen stad en landelijk gebied zijn hierdoor nog belangrijker.




In 2020 heeft de provincie Utrecht een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor wandelen, fietsen en varen, met duidelijk herkenbare toegangspunten met informatie, parkeergelegenheid en horeca (poorten en toeristische overstappunten (TOP's)). Dat is de ambitie van de provincie Utrecht, zoals beschreven in de Visie Recreatie en Toerisme 2020. De structuur loopt door de afwisselende landschappen en sluit aan bij erfgoed, bezienswaardigheden, attracties, recreatiegebieden en horeca. Dit is het Recreatieve Hoofdnetwerk (RHN) waaraan men werkt. Dankzij dit hoofdnetwerk kunnen meer recreanten gebruik maken van de voorzieningen, terwijl tegelijkertijd kwetsbare gebieden worden ontzien en drukte kan worden verspreid. De afgelopen jaren heeft de provincie een flink aantal knelpunten voor wandelen en fietsen opgelost, en de BRTN-vaarwegen opgenomen in het ruimtelijk beleid. De BRTN-vaarwegen sluiten onder meer goed aan op de Hollandse Plassen in Noord- en Zuid-Holland, en een regionaal kanonetwerk, zodat een aaneengesloten watersportgebied ontstaat. In juli 2014 is het sloepenknoppuntensysteem geopend. Dit netwerk wordt de komende jaren uitgebreid. De provincie Utrecht richt zich op een breed publiek voor waterrecreatie en niet op watersport alleen. Het gaat dan om recreëren aan

het water, zwemmen in de openlucht, varen en om recreatieve fietsers en wandelaars die het waterrijke gebied kunnen beleven. Voor het gehele netwerk, inclusief de vaarwegen geldt, dat de provincie inspeelt op kansen die zich voordoen als er binnen of nabij het netwerk andere werkzaamheden zijn. Tegelijkertijd bewaakt men het netwerk, en probeert men ervoor te zorgen dat het niet verstoord wordt door nieuwe plannen. De provincie legt de focus niet op meer fysieke vaarverbindingen, maar zet wel in op behoud van het bestaande vaarroutenetwerk.

De afstemming van het Hollands (Utrechts) Plassengebied vindt plaats in de Stuurgroep Groene Hart (bestuurlijk) en de coördinatiegroep Waterrecreatie Groene Hart, (ambtelijk) waarin de betrokken provincies en waterschappen samenwerken. Veel van de genoemde (waterrecreatie)opgaven worden via het Programmabureau Groene Hart opgepakt. Daarnaast is er meer samenhang door het bundelen van krachten op waterrecreatiegebied. Sloepenroutes nemen tegenwoordig ook in de provincie Utrecht een belangrijke plaats in. Vanuit haar rol in het Recreatieschap Vinkeveense Plassen en Plassenschap Loosdrecht zet de provincie zich (mede) in voor de verbetering van de plassen als regionale trekpleister en dus op behoud en modernisering van de voorzieningen, ruimte voor ondernemerschap, de verbetering van de beleving land-water, het vergroten van laagdrempelige vaarmogelijkheden en de veiligheid op het vaarroutenetwerk.







Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
			
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt



Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
				
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

-  Ambitie korte termijn (tot 2020)
-  Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Er is discussie over de geschiktheid van aantal van de vaarwegen met een DM-status voor bepaalde boottypen. Het gaat om kleine, kwetsbare wateren, zoals de Winkel. Deze vaarwegen zijn opgenomen in de BRTN 2015 - 2020 met een beperking. De provincie onderzoekt dit nader, de uitkomsten van dit onderzoek leiden mogelijk tot beperkingen aan toegestane afmetingen.

Verbeterd ten opzichte van BRTN 2008-2013

In het Hollands Plassengebied, dat deels in de provincie Utrecht ligt, zijn de aansluitingen tussen de plassen de laatste jaren verbeterd. Het brugbedieningsbesluit is in juni 2014 verbeterd voor route 9 (de Vecht en de stadswateren van Utrecht). Hiermee is het knelpunt wat betreft de middagsluiting in het brugbedieningsregime van de Vecht opgelost. De Kerkvaart en delen van de Ringvaart Groot Mijdrecht zijn toegevoegd met een DM classificatie. De Gemeenlandsvaart over de Vinkeveense Plassen is toegevoegd met een BM-classificatie.

In uitvoering/voorbereiding

Drie locaties van het Amsterdam-Rijnkanaal in de provincie Utrecht zijn onveilige oversteken voor recreatievaart. Dit probleem wordt via het programmabureau Groene Hart opgepakt. Voor de oversteek bij Nieuwersluis zijn maatregelen in voorbereiding, een mogelijke oplossing van de andere twee knelpunten ligt verder in de toekomst. Het inunderen van 1000 meter Catharijnesingel is in uitvoering en geeft een nieuw perspectief aan de toervaart in Utrecht. De historische vaarverbinding met de Vaartse Rijn kan hierdoor worden hersteld.

Ambitie

Er is ambitie om de Leidsche Rijn ten oosten van Woerden op lange termijn (na 2020) bevaarbaar te maken voor DM niveau.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Verdere ontwikkeling sloepenroutes.
- Ontwikkeling Hollandse Oude Rijn en omstreken, van Katwijk naar Utrecht. Integrale ontwikkeling door gemeenten de Hollandse Oude Rijn.
- Mogelijk bevaarbaar maken grachten Amersfoort.
- Meekoppel mogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater: capaciteitsvergroting kleinschalige wateraanvoer voorzieningen (KWA).
- Meekoppel mogelijkheden overdracht beheer Hollandse IJssel naar Stichtse Rijnlanden.
- Meekoppel mogelijkheden varen, fietsen, wandelen.



Noord-Holland

3.3.7 Noord-Holland

Algemene karakteristiek

Noord-Holland staat bekend om haar band met het water: de Noordzeekust, Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Gooi- en Eemmeer, waterrijke cultuurlandschappen, het polderlandschap en karakteristieke binnenwateren. De Noordzeekust met de duinenrij en het strand, het binnenwater, de natuurgebieden en nog vele andere attracties zijn belangrijke publiekstrekkingen. In Noord-Holland vindt men rustige oude kanalen die door weidegebieden en langs droogmakerijen voeren, drukke kanalen in de stedelijke gebieden en een fijnmazig waternetwerk in cultuurhistorische waterlandschappen.

Amsterdam neemt met het IJ en de staandemastroute door de Amsterdamse binnenstad een bijzondere plaats in voor de toervaart. De Metropoolregio Amsterdam is de watermetropool bij uitstek. Het omvat twee grote kustlijnen die met elkaar verbonden zijn door het Noordzeekanaal. Eens in de vijf jaar is dit brede verbindingswater decor van Sail Amsterdam, waarbij honderden historische en moderne schepen de haven van Amsterdam binnenvaren. Dit nautische evenement trekt een miljoenenpubliek, ook uit het buitenland. Daarnaast bestaat er nog een uitgebreid watersysteem van kanalen, veenrivieren, grachten en andere waterlopen. Vanaf het water kan het karakteristieke MRA-landschap beleefd worden en kunnen unieke

bestemmingen bezocht worden, zoals de Hollandse veenweidegebieden. Ook zijn er verschillende ruime plassen, zoals de Westeinderplassen, het Alkmaarder- en Uitgeestermeer, het Amstelmeer en de Loosdrechtse Plassen. Door al haar kustlijnen, meren, plassen, kanalen en havens is Noord-Holland een toeristische trekpleister op het gebied van waterrecreatie.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Waterrecreatie is belangrijk voor de provincie Noord-Holland. Noord-Holland is een waterrijke provincie met tal van mogelijkheden voor de watersport en waterrecreatie. Waterrecreatie vertegenwoordigt ook een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, in bestedingen en werkgelegenheid. Daarnaast is waterrecreatie van grote maatschappelijke waarde voor inwoners, recreanten en toeristen. Zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang wil de provincie de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie behouden en versterken. Daartoe is met de waterrecreatiepartners intensief samengewerkt in de totstandkoming van de Visie op waterrecreatie in Noord-Holland 2030. Deze visie is daarmee een gezamenlijke ambitie van de waterrecreatiepartners: betrokken overheden, beherende partijen, belangenbehartigers, ondernemers en de waterrecreant zelf. Binnen de totstandkoming van de visie waterrecreatie heeft ook de herijking van het BRTN in Noord-Holland plaats-

gevonden. Een belangrijk uitgangspunt in de visie is het behouden en optimaliseren van een toegankelijk, samenhangend en aantrekkelijk regionaal vaarnetwerk, waar men zorgeloos en grenzeloos kan varen.

Want water verbindt. Goede verbindingen in het vaarnetwerk zijn cruciaal voor de recreatievaart. Noord-Holland biedt een uitgebreid recreatief vaarnetwerk, voor zeilboten met staande mast, grote pleziervaart, maar ook voor sloepen en de kleinere recreatievaart. Ook de verbinding tussen water- en landrecreatie is belangrijk, met cultuurhistorie als belangrijke basis voor verbindingen, overstappunten bij aantrekkelijke bestemmingen en daar waar routenetwerken bij elkaar komen, maar ook jachthavens als schakel in de verbinding van water- en landrecreatie. Via het programma Water als Economische Drager wil de provincie de economische mogelijkheden van water optimaal benutten en versterken. Een belangrijk aandachtspunt is zonering, zodat waterrecreatie veilig kan plaatsvinden, rekening houdend met kwetsbare gebruikers en natuur of andere belangen.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
	30 m	30 m	30 m
	2,10 m	1,90 m	1,70 m
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
	3,40 m	2,75 m	2,75 m	2,40 m
	1,50 m	1,50 m	1,40 m	1,10 m
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Een aantal vaarwegen heeft een lagere classificatie ten opzichte van de BRTN 2008-2013 (zie A op de uitsnede van BRTN kaart Noord-Holland). Een aantal vaarwegen is opgenomen in BRTN 2015-2020 met een beperking.

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

In de staandemastroute door Noord-Holland is de brugbediening verbeterd en is een aantal wachtplaatsen gerealiseerd. Ook de wachtgelegenheid bij de brug op de A9 over het Zijkanaal C is gerealiseerd. De provincie heeft ook ingezet op gebiedsgerichte routecoördinatie. Het Schagerkanaal heeft een BZM status gekregen (zie F BRTN kaart Noord-Holland). Een groot aantal vaarwegen heeft in de BRTN 2015-2020 een AM status gekregen (zie G BRTN Noord-Holland), dit is een hogere classificatie ten opzicht van de BRTN 2008-2013.

In uitvoering/voorbereiding

Naast het te bouwen aquaduct in de A1 onder de Vecht komt er een nieuwe brug ter ontsluiting van de kern Muiden.

Ambitie

Om nieuwe vaarroutes verder te kunnen ontwikkelen is het in Noord-Holland Noord de wens om de verbinding Opmeer-Rustenburg op te nemen als onderdeel van het basisrecreatietoervaartnet. Daarnaast bestaat de ambitie om een veilige overstreek te realiseren op het Amsterdam-Rijnkanaal bij de oversteek Weesp/Driemond. Met het herstel van de doorvaart over de Muider- en Naardertrekvaart in combinatie met de aanleg van de 'ontbrekende' schakel tussen Naarden en het Gooimeer worden nieuwe mogelijkheden voor de toervaart gecreëerd.

Aandachtspunt is het streven van Rijkswaterstaat, om samen met betrokkenen de Vecht een extra kwaliteit-simpuls te geven, zodat de toervaart minder zal uitwijken naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit wordt mogelijk in de nabije toekomst teniet gedaan. De ingebruikname van de Hanzespoorlijn in 2013 maakt het nu al onmogelijk om de spoorbrug bij Weesp overdag continu te openen voor schepen. Na een spoorverdubbeling (gepland in 2020) zal de spoorbrug bij Weesp waarschijnlijk een knelpunt vormen voor de verbinding Vecht – IJmeer, wat consequenties heeft voor de staandemastroute. Een totale afsluiting van staandemastroute verbinding moet worden voorkomen. Mogelijke toekomstige bruggen over het IJ vormen een potentieel risico voor de bevaarbaarheid van het IJ.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- In samenhang ontwikkelen van een aantrekkelijk Hollandse Plassengebied voor de toervaart.
- Ontwikkeling sloepennetwerken onder andere in de Hollandse Plassen en de Kop van Noord-Holland.
- Luwte-eilanden in IJmeer en Markerwadden benutten voor waterrecreatie.
- Zonering routes voor rondvaartboten en recreatievaartuigen in de grachtengordel van Amsterdam.
- Verbetering bediening Moormanbrug in Het Nieuwe Diep.
- Verbetering doorvaartijden tijdens de spits, bijvoorbeeld op de Zaan en in Haarlem. Alkmaar en Amsterdam.
- Metropool Amsterdam (MRA) als watermetropool: Kansen voor vaarrecreatie in het gebied van de MRA.
- De wens bestaat om door te varen naar Hilversum via de Gooise Vaart op DM niveau.



Zuid-Holland

3.3.8 Zuid-Holland

Algemene karakteristiek

De toevaarder vindt in Zuid-Holland een divers vaargebied met rivieren, kanalen, meren, veenweidegebieden, veenplassen en historische stadshavens. De staandemastroute over de Gouwe vormt met de Hollandse IJssel, de Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal een belangrijke de ontsluiting van de verschillende vaargebieden in Zuid-Holland en de verbinding met het landelijke basistoervaartnet.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In Zuid-Holland wonen 3,5 miljoen mensen. Het is een dichtbevolkte provincie. Met de steden, dorpen, het groen en de kust heeft Zuid-Holland het nodige te bieden aan inwoners en bezoekers. Vooral op het gebied van de watersport liggen er kansen. Zuid-Holland is op een aantal terreinen, waaronder waterrecreatie, achtergebleven, in vergelijking met andere regio's in Nederland en Europa. Daarom heeft een aantal overheden en organisaties uit de publieke sector uit de provincie, medio 2014, de volgende uitgangspunten voor een positieve toekomstige ontwikkeling geformuleerd: "Binnen de provincie is de Zuidelijke Randstad een mondiaal concurrerende regio".

Er wordt naar gestreefd die positie te versterken. In 2040 behoort deze regio tot één van de tien economisch krachtigste van Europa (Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040). De aantrekkelijke stedelijke centra van Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht zijn dan goed voorzien met metropolitane landschappen voorzien van parken en aantrekkelijke wateren. Een landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal wordt gewaardeerd. Er is ruimte voor groen, natuur en recreatie nabij het grootstedelijk gebied en dat vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economie. Er zijn grote inspanningen nodig om de effecten op het gebied van waterkwaliteit en waterkwantiteit en waterveiligheid te beheersen, maar er liggen ook kansen voor recreatie en maritieme economische activiteiten.

Een aantrekkelijk provinciaal vaarnetwerk maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. De provincie wil de recreatie, toerisme, cultuur(historie), landschap, water en natuur meer met elkaar verbinden en heeft hiervoor een Impulsprogramma. Vooral wanneer oplossingen op een slimme manier met elkaar worden gecombineerd, biedt dat interessante kansen voor de vitaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van de provincie. Daarnaast wordt ruimte geboden aan breed toeristisch-recreatief ondernemerschap, ook aan de kust. Gedacht kan worden

aan streekeigen producten en waterrecreatie. Tijdens spitsuren geeft de provincie prioriteit aan de doorstroming van het wegverkeer boven de recreatievaart. Hierbij wordt de beroepsvaart zoveel mogelijk ontzien. De Beleidsvisie Groen geeft aan dat de provincie de verschillende functies in de groene ruimte (water, cultuurhistorie, natuur, recreatie en landbouw) de komende jaren nog meer wil koppelen om de provinciale doelen te kunnen halen. Meervoudig ruimtegebruik en slimme koppelingen zijn daarom het uitgangspunt. De komende jaren ligt minder de nadruk op nieuwe groengebieden, maar meer op netwerken waarbij de kwaliteiten van het landschap behouden blijven. Daarnaast is de kwaliteitsverbetering van de bestaande groengebieden een belangrijk aandachtspunt.

De Visie Ruimte en Mobiliteit geeft aan dat de samenloop van de beroepsvaart met de recreatievaart adequaat moet worden geregeld. Er wordt ingezet op een samenhangende groenblauwe structuur die stad en land met elkaar verbindt. In de (ontwerp)Visie Ruimte en Mobiliteit geeft de provincie aan dat men het waternet van Zuid-Holland nadrukkelijker wil profileren als een belangrijke drager van de Zuid-Hollandse identiteit, economie en leefklimaat. De veelzijdigheid van het waternetwerk biedt evenzoveel potenties voor betere benutting, integratie en verdere ontwikkeling van de diverse kwaliteiten.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- Ⓜ Hoogtebeperking
- Ⓧ Dieptebeperking
- Ⓟ Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2008-2013

Brug- en sluisbediening zijn op provinciaal vaarwater verbeterd. Ook zijn de spoorbrug bij de Dubbele Wiericke (10 centimeter onder de BRTN categorie) en de brug bij Woerdens Verlaat verhoogd. Bij Dordrecht zijn op de Merwede passantenplaatsen gerealiseerd, evenals wachtplaatsen bij de Delftse Schie en het verbindingskanaal Merwede-Linge.

De Ziendevaart is opgewaardeerd van DM naar BM. Het Kanaal van Steenenhoek is toegevoegd als BM vaarweg.

In uitvoering/voorbereiding

Bediening van de grote spoorbrug en de Dordrechtbrug over de Oude Maas, de spoorbruggen in Gouda over de Gouwe, spoorbrug de Vink in Leiden en zondagsbediening van de Parksluizen zijn in voorbereiding.

Ambities

Er is de wens om op de Zuid-Hollandse eilanden in de toekomst kansrijke verbindingen aan te leggen en nu nog ontbrekende schakels te ontwikkelen, zoals de Bernisse en het Halskanaal (Scharreze). Volgens de Vaarwegen Nota van de Provincie wordt de vaarweg Amsterdam/Rotterdam opgewaardeerd omdat hier 24 uur containervaart zal gaan plaatsvinden. Er is de wens de Langerarse Plassen te verbinden met de Leidse Vaart. Tevens bestaat de wens om de Weide Giessen aan het BRTN toe te voegen.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Het in samenhang ontwikkelen van het Hollandse Plassengebied.
- Uitbreiding sloepennetwerken Hollands Plassengebied. Aansluiting op Westland, duin en bollenstreek en kop van Noord – Holland.
- Ontwikkeling van de Hollandse Oude Rijn en omgeving.
- Meekoppel mogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater: capaciteitsvergroting kleinschalige wateraanvoer voorzieningen (KWA).
- Verdere meekoppel mogelijkheden varen, fietsen, wandelen.
- Verdere meekoppel mogelijkheden met ontwikkeling erfgoedlijnen en cultuurhistorische vaarwegen.
- Een doorvaart vanaf de Oude Rijn naar een zeehaven in Katwijk wordt onderzocht.
- Bij diverse partijen bestaat de wens om de Drecht rechtstreeks te verbinden met Westeinderplassen.



Zeeland

3.3.9 Zeeland

Algemene karakteristiek

Zeeland heeft veel, divers en ruim vaarwater. Voor de recreatie bieden de verschillende Deltawateren en juist ook de verschillen tussen de Deltawateren, een diversiteit aan mogelijkheden op en in het water. Het wind-, golf- en kitesurfen langs de kust en in de Grevelingen heeft internationale allure. De rustige omgeving die het Veerse Meer biedt is voor zeilers van alle niveaus aantrekkelijk. Mogelijkheden voor de meer ervaren zeilers en een prachtige onderwaternatuur voor duikers vindt men in het Nationaal Park de Oosterschelde. Uitbreiding van vaarmogelijkheden tussen binnenwateren en de Noordzee is een wens van zowel de provincie als de watersportsector.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

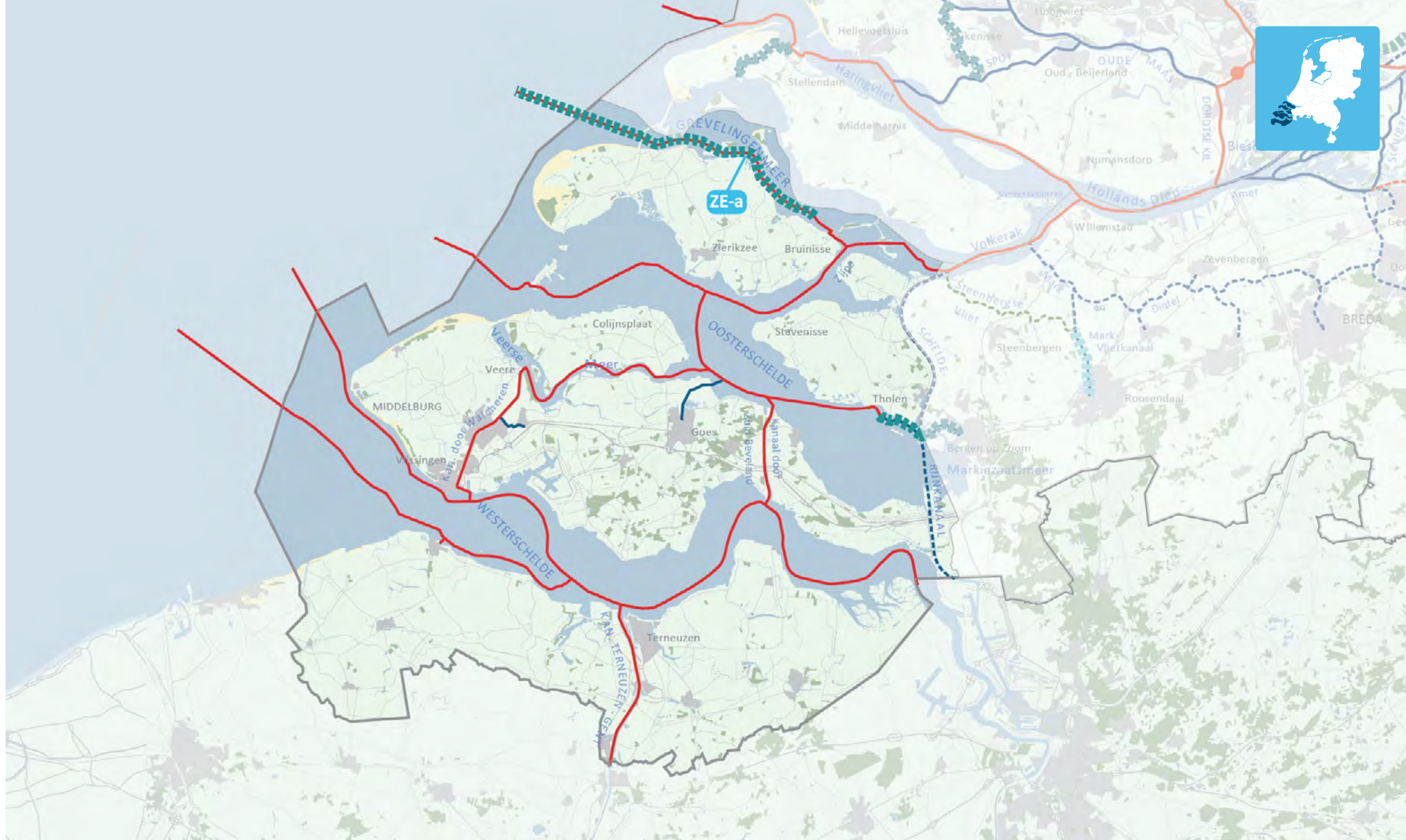
Vrijtijdseconomie is een belangrijke economisch aandachtsgebied voor de provincie Zeeland. De toeristische sector is bij uitstek geschikt om een bijdrage te leveren aan economische ontwikkelingen in Zeeland. De provincie Zeeland streeft naar het optimaal benutten van de (economische) potentie van de Zeeuwse Delta voor de watergebonden recreatie, in combinatie met behoud van natuurwaarden, nautische veiligheid, zorgvuldig ruimtegebruik en de omgevingskwaliteiten. Als onderdeel hiervan streeft de provincie naar

kwaliteitsverbetering in de waterrecreatie. De provincie legt hierbij de focus van Zeeland op LAND IN ZEE! Zeeland positioneert zich als enige provincie in zee. Niet alleen op het water ervaar je dit, maar ook op het land.

De provincie wil de toeristisch-recreatieve potenties optimaal benutten. Daarom is gekeken naar het marktperspectief voor de meest ruimte vragende verblijfsrecreatieve sectoren (kamperen, recreatiewoningen, hotellerie en watersport). Waar meerdere kansrijke ontwikkelingen samenkomen is er sprake van een hotspot. Deze hotspots zijn in het Omgevingsplan opgenomen als kansrijke ontwikkellocaties. Hier zijn zowel nieuwe vestiging als uitbreiding van bedrijven mogelijk. Groei van het aantal ligplaatsen en de bijbehorende voorzieningen is mogelijk binnen deze hotspots, maar ook er buiten. In de kustzone en langs het Veerse Meer is nieuwe vestiging gekoppeld aan de transformatie van bestaande jachthavens. Voor bestaande bedrijven buiten de locaties ligt de nadruk op kwaliteitsverbetering en productinnovatie. Hier is vestiging van nieuwe jachthavens niet mogelijk. Bij het toekennen van ligplaatsen speelt de toegevoegde waarde voor werkgelegenheid en lokale en regionale economie een belangrijke rol. Daarom wordt prioriteit gegeven aan het versterken van bestaande historische stadshavens als recreatief concentratiepunt en aan uitbreiding van bestaande jachthavens in combinatie met revitalisering van

bestaande faciliteiten. Door de ligging aan of in Natura 2000 gebieden is het uitvoeren van een passende beoordeling bij ontwikkelingen vaak noodzakelijk.

Door de ontwikkeling van de Seine-Schelde verbinding voor de binnenvaart zal er een toename ontstaan van de binnenvaartschepen op deze route. Samen met de omliggende regio's en ondernemers zet Zeeland in op de beleving en promotie van de Delta. De versterking van de land-waterrelatie en recreatieve routestructuren zijn belangrijke aandachtspunten. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe visie voor de vrijetijdseconomie. Waterrecreatie en watersport zijn hierin verwerkt als integraal onderdeel van het Zeeuws toeristisch product.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- Ⓜ Hoogtebeperking
- Ⓧ Dieptebeperking
- Ⓝ Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van BRTN 2008-2013

Grotere projecten waren een tweede brug over de Zandkreeksluis en de 'bypass' Grevelingenmeer in Bruinisse. De bestaande strekdam bij de Bergsche Diepsluis is verlengd. Sluizen en bruggen in Vlissingen, Middelburg en Veere worden op afstand bediend. Uitbreiding van ligplaatsaccommodatie langs het Veerse Meer en op Tholen heeft de laatste jaren veel aandacht gekregen. In Zeeland is het meeste vaarwater in eigendom en beheer bij de rijksoverheid. Rijkswaterstaat onderhoudt de vaargeulen en plaatst vaarwegmarkering voor de beroeps- en recreatievaart. Het Kanaal door Walcheren is een provinciale aangelegenheid. Recreatievaarders zijn blij met het instellen van een 'blauwe golf' bij de bediening van bruggen in Kanaal door Walcheren. Het levert minder wachttijden op. Dit geldt ook voor een aquaduct in de rondweg bij Middelburg. De remmingwerken bij de Keersluisbrug zijn vernieuwd.

Ambities

Er is de ambitie om met een doorvaart (jachtensluis) in de Brouwersdam het Grevelingenmeer en het toervaartnet beter te ontsluiten voor zeegaande recreatievaartuigen. Ook is er de wens voor een halfhoge brug bij Vlissingen en Goes. De verwachting is realisatie na 2020.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Mogelijkheden voor verdere ontwikkeling en diversificatie van jachthavens en passantenplaatsen.
- Ontwikkeling van doorvaartmogelijkheden voor kleinere schepen naar Noord-Brabant en België.
- Sloepennetwerk West-Zeeuwsch-Vlaanderen.
- Meekoppel mogelijkheden Deltaprogramma Zuid Westelijke Delta.
- Aandachtspunt is de beweegbare brug in de Zeelandbrug.
- Bij het uitvoeren van werkzaamheden aan de zee-wering andere belangen meekoppelen en 'werk met werk' maken (bijvoorbeeld duiklocaties).
- Vaarroutekaart verder ontwikkelen.
- Deltaroute voor varen.
- Informatieborden aan het begin en het einde van het Kanaal door Walcheren (sluis Veere en sluis Vlissingen) en aan het begin en einde van het bruggentraject (Keersluisbrug en Stationsbrug), bij voorkeur met een dynamisch informatie paneel waarop ook andere boodschappen aan de scheepvaart kunnen worden getoond. Dit kan het gebruik en succes van de blauwe golf verder vergroten.



Noord-Brabant

3.3.10 Noord-Brabant

Algemene karakteristiek

Noord-Brabant wordt gekenmerkt door de rivier de Maas en de Brabantse kanalen. In het noordwesten van de provincie ligt de delta van de Brabantse Biesbosch. Dit vaarwater is aantrekkelijk voor motorboten en zeilboten. Op de kleinere rivieren als de Mark, Dintel en Steenbergse Vliet groeit de aandacht voor varen en vaarroutes. Geheel westelijk van de provincie ligt groot en ruim vaarwater dat geschikt is voor zeewaardige jachten. Daarnaast zijn in Noord-Brabant diverse vestingsteden en forten, zoals Woudrichem, ontstaan door hun historisch gezien strategische ligging aan het water.

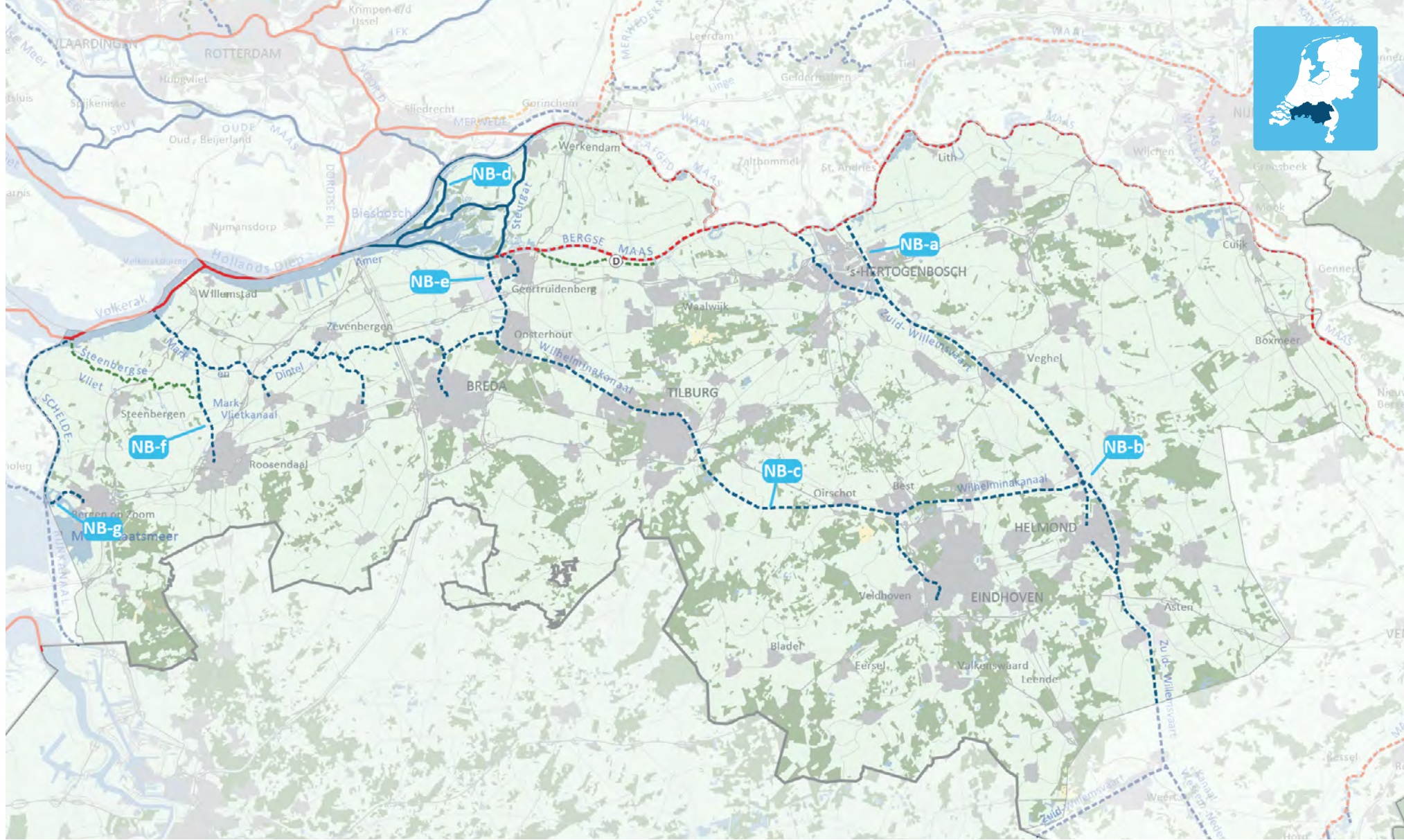
Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Noord-Brabant wil de meest gastvrije en innovatieve provincie van Europa zijn. De vrijetijdsector speelt hierin een belangrijke rol. Brabant staat niet bekend als een watersportprovincie, maar op bepaalde plekken vindt wel watersport plaats. Het water biedt de recreant een keur aan mogelijkheden op het vlak van water-toerisme, cultuur, (cultuur-)historie, culinair genieten en natuur.

Water en waterrecreatie speelt verder een belangrijke rol in regionale en gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld Waterpoort. Waterpoort ligt op de grens van de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant rondom het Volkerak-Zoommeer. In Waterpoort wordt geïnvesteerd in gebiedsontwikkeling, de grens tussen water en land, waterrecreatie en samenwerking. Ook steden benutten water om leefbaarheid voor bewoners en bezoekers te vergroten. Onder andere Breda en 's-Hertogenbosch ontdekken water en waterrecreatie als manier om de stad nog aantrekkelijker te maken en te verbinden met het omliggende landelijk gebied. Binnenlandse cruises zijn in opkomst.

VisitBrabant heeft als taak bezoekers te verleiden om naar Brabant te komen. Deze marketingorganisatie helpt ondernemers, overheden, onderwijsinstellingen en andere organisaties om kennis te delen en samen te werken aan de structuurversterking van de Brabantse vrijetijdsector. Namens de provincie voert Routebureau Brabant, onderdeel van VisitBrabant, de coördinatie en het secretariaat van route-ontwikkeling en promotie.

De ambitie van de provincie op het gebied van het goederenvervoer over water (de beroepsvaart) heeft gevolgen voor de ontwikkeling van en mogelijkheden voor recreatievaart, met name wat betreft veiligheid en voorzieningen. Daarom heeft de provincie in haar beleid (Visie Vaarwegen) opgenomen dat rekening wordt gehouden met medegebruik van kleinere schepen en recreatievaart.



Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorraartbependingen

- Ⓜ Hoogtebepending
- ⓓ Dieptebeperking
- ⓑ Breedtebeperking

Projecten

- Ambitie korte termijn (tot 2020)
- Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

Verbeterd ten opzichte van BRTN 2008-2013

Bij de reconstructie van sluiscomplexen is aandacht geschonken aan een goede doorvaart.

In uitvoering/voorbereiding

Inzet van het BRTN is dat het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart door het centrum van 's-Hertogenbosch voor de recreatievaart bevaarbaar blijft, nu de omleiding van de Zuid-Willemsvaart (Maximakanaal) ten behoeve van de beroepsvaart is gerealiseerd. Hiertoe moet een aantal voorzieningen getroffen worden om de bereikbaarheid van het centrum van 's-Hertogenbosch te verbeteren, waardoor men gemakkelijk per boot de stad kan bezoeken. Een betere bereikbaarheid van het centrum van Helmond door middel van een ruimere bediening van de brug bij Aarle-Rixtel en sluis nr. 7 is in voorbereiding.

Ambities

Het is de ambitie om de diepgang van Roosendaalse Vliet / Steenbergse Vliet gedurende de periode 2015-2020 op te waarderen van categorie CM naar BM. De vergroting van de capaciteit van de Bergse Diepsluis, mede ten behoeve van de recreatievaart gericht op Bergen op Zoom, wordt op dit moment bestudeerd. Met een verbetering van de bediening van bruggen over en sluisen in het Wilhelminakanaal worden de aanliggende kernen beter bereikbaar voor de toervaart.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Meekoppel mogelijkheden met Deltaprogramma Zoetwater, Rijn-Maas Delta, Zuidwestelijke Delta, waaronder op de lange termijn, maatregelen voor de zoetwatervoorziening combineren met gebiedsopgaven en stedelijke ontwikkeling en recreatievaart.
- Verdere ontwikkeling van recreatieve vaarroutes.
- Promotie van waterrecreatie Noord-Brabant om de bekendheid van mogelijkheden voor waterrecreatie te vergroten.



Limburg

3.3.11 Limburg

Algemene karakteristiek

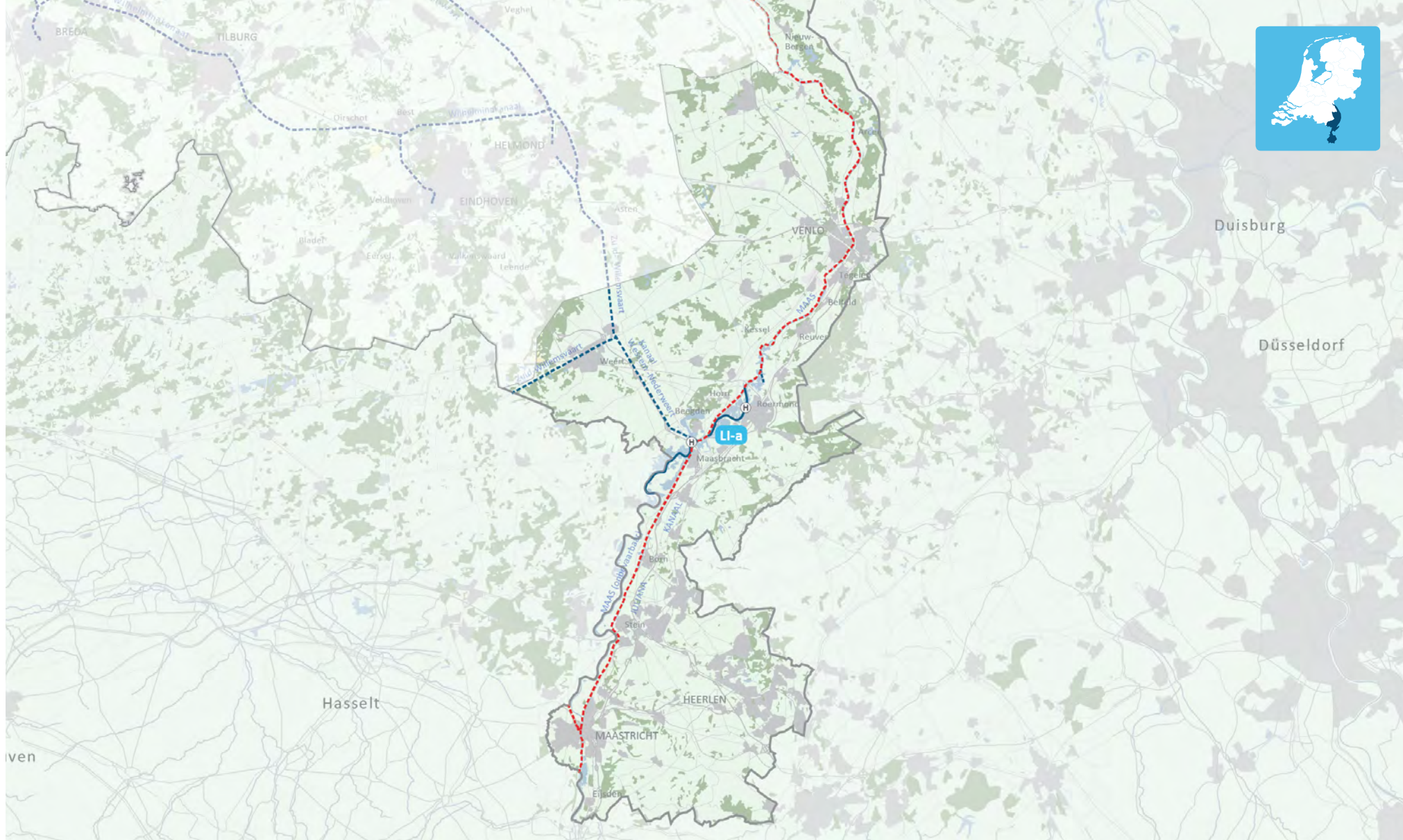
De Maas is, met het bij Roermond gelegen plassen-gebied 'Maasplassen' het centrum voor de watersport in Limburg. De doorvaart via de Maas naar België, naar de Brabantse kanalen en naar het noorden van Nederland speelt een belangrijke rol in het landelijke toervaartnet. Het Julianakanaal, het Kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart zijn de overige vaarwegen waar zowel de beroeps- als recreatievaart gebruik van maakt. Er varen 20 ponten over de Maas waarvan er drie, tussen Limburg en België, worden geëxploiteerd door de provincie. In Noord-Limburg wordt gevaren op de Mookse Plassen. Ook biedt het Leukermeer midden in het nationaal park Maasduinen vaarmogelijkheden. Bij het Grenspark Kempen-Broek bij Weert en Rivierpark Maasvallei in de omgeving van Maastricht zijn mogelijkheden voor toervaren. In een aantal kleinere rivieren en grotere beken wordt door beheerders van deze wateren de gelegenheid geboden te vissen en te kanoën. In sommige gevallen moet men hiervoor een (tijdelijke) vergunning aanvragen.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling




Meer dan 35.000 Limburgers zijn werkzaam in toerisme en recreatie en er wordt ruim 2,5 miljard euro door toeristen en recreanten in Limburg besteed. Bovendien zorgt het toerisme voor een extra impuls voor de leefbaarheid van de kleine kernen op het platteland. De vrijetijdseconomie is hiermee een belangrijke motor van de Limburgse economie. Alhoewel veel buitentoerisme in Limburg is gericht op wandelen en fietsen, groeit het besef dat water ook een belangrijke rol speelt in de aantrekkelijkheid van het landschap en de stad.

Zo vormen de Maasplassen een veelzijdig gebied, dat door zijn bijzondere karakter veel potenties heeft. Het gebied kent verschillende functies, zoals afvoer van water, transport over water, natuur en landschap, wonen, bedrijvigheid en recreatie, die stuk voor stuk een claim leggen op de beschikbare ruimte. De sleutel tot succes ligt in een integrale aanpak van het gebied, waarbij op duurzame wijze aandacht wordt geschonken aan hoogwaterbescherming, behoud en ontwikkeling van natuur en landschap en de gewenste ontwikkelingen met betrekking tot vrijetijdsbesteding en watersport, bedrijvigheid en wonen. De ontwikkeling van het gebied is vastgesteld in het Nautisch programma van eisen en het uitvoeringsprogramma Maasplassen.

De doorvaart via de Maas naar België, de Brabantse kanalen en het noorden van Nederland spelen een belangrijke rol in het landelijke toervaartnet. De Willemsroute loopt via het kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart naar de binnenhaven in het hart van Maastricht. Deze route is aangeboden als alternatieve route voor het Julianakanaal en is de afgelopen jaren zeer gegroeid in populariteit. De Willemsroute is een rustig tracé met kleine sluisen en veel afmeermogelijkheden. De aftakking naar een Vlaanderen, het Kanaal Bocholt-Herentals richting Lommel en Leopoldsburg, is een bijzondere vaarroute. Ook elders in Limburg wordt gewerkt aan een groter aanbod van routes.







Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
			
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt



Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
				
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

-  Ambitie korte termijn (tot 2020)
-  Ambitie lange termijn (na 2020)

BRTN 2015-2020

In uitvoering/voorbereiding

De behoefte aan passantenplaatsen wordt in Roermond ingevuld. Het programma Maasplassen wordt verder uitgevoerd. De komende jaren wordt gewerkt aan de verbreding van het Julianakanaal tussen Maastricht en Born. De aanleg van voldoende wachtsteigers bij sluizen en bruggen voor de recreatievaart is hierbij een punt van aandacht.

BRTN en waterrecreatie gerelateerde kansen

- Mogelijkheden om ontwikkeling fietsroute Maasroute 'Van bron tot monding' te verbreden naar ontwikkeling vaarroute
- Groei riviercruises vanuit Maastricht via België en Frankrijk.
- Meekoppel mogelijkheden met Deltaprogramma Veiligheid en Rijn-Maasdelta.
- Kansen voor routeontwikkeling via België als gevolg van de sluisaanpassing Ternaaien (Lanaye).



Flevoland

3.3.12 Flevoland

Algemene karakteristiek

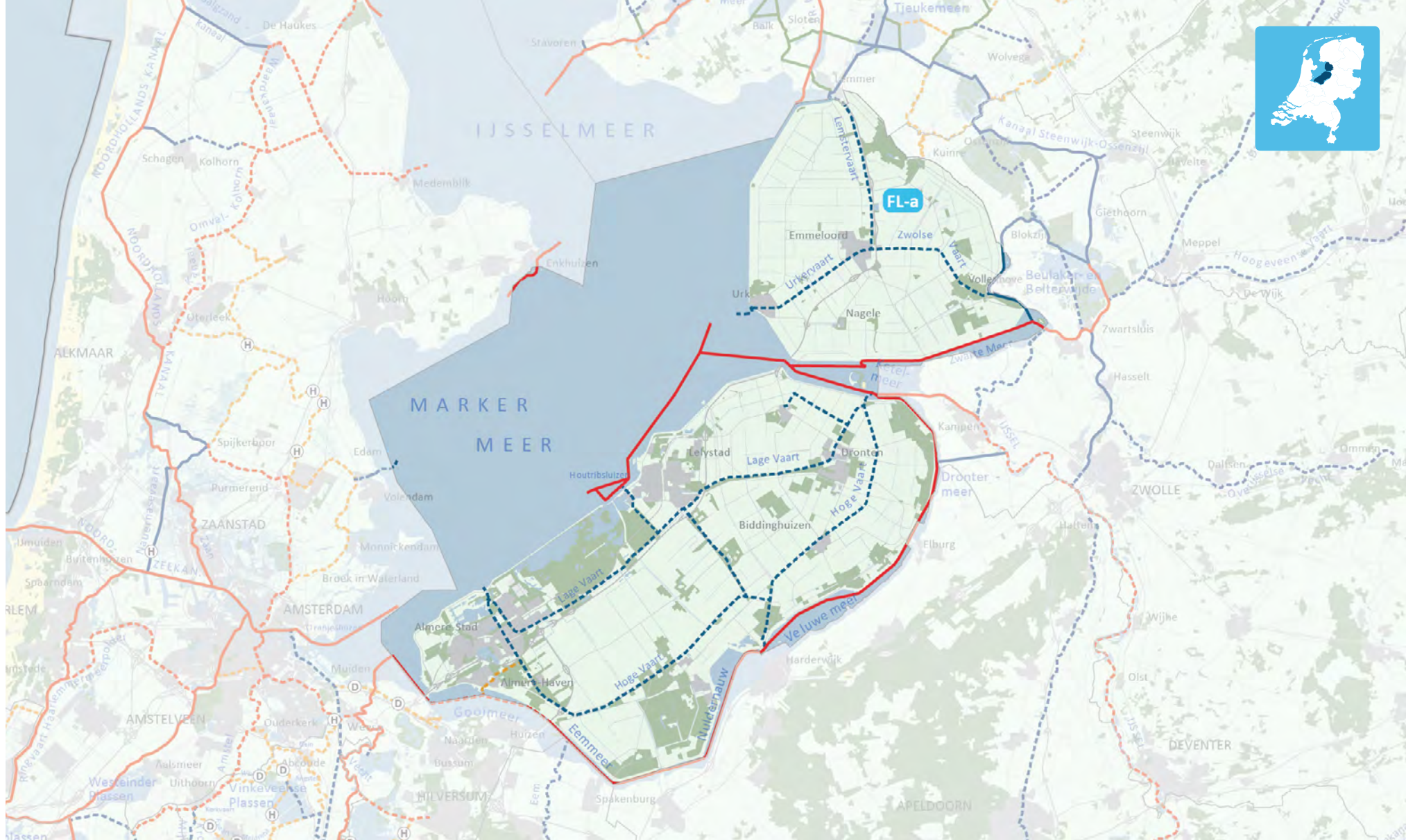
De watergangen in Flevoland vormen schakels tussen watersportgebieden in Overijssel en de Randmeren.

De Randmeren zijn een optisch ruim vaarwater met aantrekkelijke eilanden en beschutte aanlegplaatsen.




Aan de oevers liggen voormalige Zuiderzeesteden. De smalle vaargeul voor de beroepsvaart, die tevens door de recreatievaart wordt gebruikt, levert soms onveilige situaties op. De Hoge Vaart en de Lage Vaart bieden een alternatief voor de toervaart naast Markermeer en Randmeren. Almere en Lelystad zijn goed bereikbaar via provinciale vaarwegen. Almere ontwikkelt vaarmogelijkheden en waterrecreatie.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling BRTN 2015-2020

Ten tijde van het opstellen van de Basisvisie was de provincie Flevoland zich aan het beraden over het provinciale beleid met betrekking tot recreatie en toerisme en het basisrecreatietoervaartnet. Zo mogelijk wordt dit onderdeel voor de provincie in de Basisvisie later nader ingevuld.







Zeil- en motorbootroutes

Categorie	AZM	AZM	AZM
			
Masthoogte	30 meter	30 meter	30 meter
Diepgang	2,10 meter	1,90 meter	1,70 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt



Motorbootroutes

Categorie	AM	BM	CM	DM
				
Opbouwhoogte	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 3,40 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,75 meter	HWJH ¹ : Per route beoordelen minimum 2,40 meter
Diepgang	1,50 meter	1,50 meter	1,40 meter	1,10 meter

Doorvaartbeperkingen

- (H) Hoogtebeperking
- (D) Dieptebeperking
- (B) Breedtebeperking

Projecten

-  Ambitie korte termijn (tot 2020)
-  Ambitie lange termijn (na 2020)





KAART 4: KANSEN VOOR GRENSOVERSCHRIJDENDE ROUTES

3.4 Europa

Internationale grenzen zouden geen belemmering moeten vormen voor de waterrecreatie. Voor de watersportbeleving vallen landgrenzen weg: de watergebieden langs onze grenzen vormen een logisch geheel met de naastgelegen watergebieden en voorzieningen van Duitsland en België. Engelsen hebben de veilige oversteek naar de Nederlandse kust volop ontdekt. Ook andere Europese watersportliefhebbers brengen in ons waterland graag hun vrije tijd door. Nederland is ontstaan uit water en water speelt nog steeds een bepalende rol, iets dat buitenlanders fascineert. Het (potentiële) aanbod van producten en diensten is voor de buitenlandse toerist heel aantrekkelijk: een nautische beleving, waar gewenst in combinatie met andere toeristische mogelijkheden. Kaart 4 geeft een beeld van kansen voor grensoverschrijdende routes (groene pijlen).

Daarnaast wordt in Europees verband kennis uitgewisseld over specifieke thema's. Dit doen de European Boating Association (EBA), de European Boating Industry (EBI) en de International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), maar dit gebeurt ook in Europese projecten.

4 | RICHTLIJNEN VOOR BEHOUD, BEHEER EN ONTWIKKELING



4.1 Vaarwegen en kunstwerken

4.1.1 Bediening bruggen en sluisen

Over het basistoeveraartnet liggen 2100 bruggen, waarvan 1000 vast en 1100 beweegbaar. Tevens zijn er 260 sluisen. Motorboten kunnen een groot deel van de bruggen ongehinderd passeren, omdat deze hoog genoeg zijn. Een dergelijke brug met voldoende doorvaarthoogte hindert het wegverkeer niet en heeft geen bedieningskosten. Vooral zeilboten met niet-strijkbare mast zijn aangewezen op routes met beweegbare bruggen. De in voorgangers van deze basisvisie geformuleerde bedieningswensen hebben grote invloed gehad op de door de beheerders vastgestelde bedieningschema's.

De Beleidsvisie Recreatietoeveraart heeft hiermee een gewaardeerd en geaccepteerd referentieniveau (kader) voor de bediening gegeven. Uiteraard is hierop gevarieerd als plaatselijke omstandigheden maatwerk vereisen (onder andere in getijdensituaties).

Op vaarwegen met veel recreatievaart kunnen andere bedieningstijden gewenst zijn dan voor de beroepsvaart, omdat recreatievaart zich vooral in het zomerhalfjaar en op vrije dagen afspeelt. Dit betekent dat op zondagen, met Pasen, Pinksteren, Koningsdag, Hemelvaartsdag en Goede Vrijdag bediening zoals op de andere dagen gewenst is. Een overzicht van de gewenste bedieningsregimes is opgenomen in tabel 5. Waar het gewenste bedieningsniveau nog niet is

bereikt, zoeken betrokken partijen naar verbetering. Technische ontwikkelingen en andere werkmethoden zijn de afgelopen tien jaar behulpzaam geweest bij het realiseren van de bedieningswensen. Voorbeelden zijn de vereenvoudiging van de bedieningstechniek, bediening op afstand, automatische bediening, zelfbediening, de bedieningspool van beheerders en bedieningscentrales, waardoor vanuit één punt meerdere bruggen worden bediend. Grondslag voor verbetering van de bediening van bruggen en sluisen zijn de provinciale bedieningsbesluiten en het beleid van Rijkswaterstaat om één vaargebied op afstand te bedienen vanuit één bedieningscentrale.

In het kader van de 'Versobering van bedieningstijden van bruggen en sluisen' door Rijkswaterstaat is het goed om na te gaan of er sprake is van een efficiënte bediening. Door goed overleg en afstemming met gebruikers van het rijkswater kan zelfs een win-win situatie ontstaan. Andere overheden moeten niet één-op-één de openingstijden van Rijkswaterstaat overnemen, maar onderzoeken of er andere gebruikersgroepen in hun beheergebied dan die op het 'grote' water van Rijkswaterstaat varen en hierop inspelen.

TABEL 5: GEWENSTE MINIMUM BEDIENINGSREGIMES

Periode	Verbindingswateren (AZM, AM) Gewenst minimum bedieningsregime	Ontsluitingswateren (BZM, BM, CM, DM) Gewenst minimum bedieningsregime
winter- en bergingsseizoen (1 november – 31 maart)	maandag t/m zaterdag bediening op aanvraag (1)	maandag t/m zaterdag bediening op aanvraag (1)
Voorseizoen en naseizoen (1 april – 31 mei en 16 september – 31 oktober)	maandag t/m zondag continue bediening (2) 08.00 – 20.00 uur	maandag t/m zondag continue bediening (2) 09.00 – 19.00 uur
zomerseizoen (1 juni – 15 september)	maandag t/m zondag continue bediening (2) 08.00 – 21.00 uur	maandag t/m zondag continue bediening (2) 09.00 – 19.00 uur

(1) Als er geen reguliere bediening voor de beroepsvaart is

(2) Continue bediening betekent tenminste 4 maal per uur

Rijkswaterstaat werkt aan een Toekomstperspectief voor bediening van bruggen en sluisen. De BRTN richtlijnen en partijen dienen hierbij betrokken te worden.

Bijzondere omstandigheden

In gevallen waarbij sprake is van een druk, kruisend spoor- of wegverkeer kunnen de voornoemde bedieningsregimes soms niet haalbaar zijn. Het is dan nodig in overleg tussen alle betrokkenen te komen tot een minimaal aantal doorvaarten per dag. Voor de toervaart is een minimale bediening als in tabel 6 gewenst.

Bij een spoorbrug met een korte openingstijd (≤ 5 minuten) en smalle doorvaartbreedte (≤ 12 meter) kunnen niet twee schepen tegelijkertijd van twee kanten passeren. Verruiming van openingstijd van de brug is een oplossing om mogelijk te maken dat één opening per kant éézijdig kan worden doorgevaren. De andere optie is verbreding van de doorvaart. Dit kan vooral gaan spelen bij het invoeren van een 'metrodienstregeling' in de Randstad.

Het passeren van brug of sluis moet in de volgorde van aankomst of aanmelden gebeuren om onderlinge irritaties te voorkomen. In het kader van verkeersmanagement wordt steeds meer scheepvaartbegeleiding en sluisplanning toegepast. Het is belangrijk om toervaarders te laten weten wanneer de eerstvolgende opening of schutting is. Dit bevordert ook een vlotte verkeersafwikkeling. Op plaatsen waar de recreatievaart lange wachttijden kan verwachten, zijn voldoende, beschutte wachtplaatsen vereist.

Plaatselijke omstandigheden kunnen verlenging van voor-, zomer- en naseizoen wenselijk maken, bijvoorbeeld in verband met een omvangrijke huurvloot waarvoor het seizoen eerder begint of later eindigt. Voor delen van het toerwaartnet waar veel huurboten zijn, is het gewenst dat betrokken partijen streven om de aanvang van het voorseizoen met een halve maand te vervroegen en het einde van het naseizoen met een halve maand te verlengen. Tevens dient op voorkomende plaatsen het bedieningsschema te

worden aangepast aan getijdenbewegingen. Om 'filevorming' van toervaartboten te voorkomen is het wenselijk de middagsluitingen zo kort mogelijk te houden of geheel te laten vervallen.

In bepaalde gevallen - drukke spoorwegen en wegen voor wegverkeer - zullen voornoemde bedieningsrichtlijnen - nu en in de toekomst - niet kunnen worden gehaald. Het is dan nodig om in overleg met alle betrokkenen te komen tot een integrale afweging van belangen en zo nodig de discussie te starten om de infrastructuur aan te passen, bijvoorbeeld bufferruimte voor het wegverkeer op te stellen, hoogte van de brug te verhogen of een aquaduct aan te leggen. Betrokken partijen kunnen tijdelijke afspraken maken om van de richtlijnen af te wijken op basis van een integrale afweging.

Het is wenselijk dat in het regionale bedieningsplan criteria voor een dergelijk integrale afweging worden gegeven, zodat ook op dat punt uniformiteit ontstaat. Eenzijdige besluitvorming over vermindering van de bediening of stoppen van de bediening moet te allen tijde worden afgewezen. Steeds zullen belangen van (spoor-)wegverkeer moeten worden afgewogen tegen die van de toervaart. Het doel is tot redelijke oplossingen te komen waarbij alle partijen 'wat water bij de wijn hebben gedaan'. Van de zijde van de toervaart kan het hierbij gaan om konvooivaren of een groene golf, waarbij de bediening minder frequent kan zijn.

TABEL 6: MINIMALE FREQUENTE DRUKKE OVERGANG

Type kruising	Minimale frequentie van bediening
Spoorweg tot 10 treinen / uur	1 x per ½ uur
Spoorweg met meer dan 10 treinen / uur	1 x per 2 uur
Autoweg met meer dan 1000 voertuigen / uur	1 x per uur



Box 6: Voorbeelden Routecoördinatie

Ook kan worden gedacht aan spitsuursluitingen met compensatie in de 'stille' uren. Langere wachttijden voor de toervaart zijn niet in alle omstandigheden te vermijden, daarbij geldt de voorwaarde dat er voldoende goede, beschutte wachtgelegenheid wordt geboden. Borden, schermen en mobiele informatiepanelen dragen bij aan veilig en vlot vaarverkeer.

BRTN vaarwegbeheerders werken het bedieningsplan concreet uit en leggen dit vast in een bedienbesluit. Waterrecreatie Nederland bevordert dat de standaarden voor het basistoervaartnet geactualiseerd worden in de RWS Richtlijnen Vaarwegen 2011.

Routecoördinatie

Routecoördinatie blijkt een beproefde manier om beleid van diverse beheerders beter op elkaar af te stemmen. Voor bepaalde trajecten zijn in de afgelopen jaren route-overleggen georganiseerd. Dit heeft in veel gevallen geleid tot een verbetering van communicatie tussen beheerders en een betere en veiligere doorvaart. Zie box 6 voor een aantal voorbeelden van route-overleggen.

Staademastroute

Waterbeheerders hebben afspraken gemaakt om de bedieningstijden van bruggen en sluisen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Voor het traject West-Nederland is een nieuw Routeakkoord tot 2020 afgesloten. De staademastroute loopt van Vlissingen naar Delfzijl. Het vaartraject bevat sluiscomplexen en beweegbare bruggen die zodanig bediend moeten worden dat van een goede doorvaart voor schepen met een staande mast sprake is. Het is vaak raadzaam om de staademastroute met zoveel mogelijk schepen in konvooi te bevaren. Bij een vaarsnelheid van 9 km/uur is de staademastroute tussen Willemstad en Amsterdam in 24 uur af te leggen. De maximale diepgang is 2,50 meter voor bepaalde delen van de route. Praktische informatie kan men vinden op de website: www.varendoejesamen.nl. De brugbediening in het traject in de Ringvaart is aangepakt en verbeterd. Bottleneck blijft de doorvaart door Amsterdam die 's nachts moet plaatsvinden tussen 04.00 en 05.00 uur.

Blaauwe Golf: Noord-Holland

Om op de afgesproken tijd op een bestemming te kunnen aankomen, is een goede doorstroming op de weg als op het water nodig. Om een betrouwbare planning te kunnen maken, is goede en actuele informatie nodig. Met deze informatie kunnen niet alleen weg- en vaarweggebruikers een betere planning maken, maar kunnen ook brugbedieners efficiënter de bruggen bedienen. Hierdoor is

het mogelijk om adequater te reageren op de situatie op de weg en het water en daardoor te zorgen voor een betere doorstroming. In de provincie Noord-Holland werken vijf beheerders samen om deze 'Blaauwe Golf' te realiseren. Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Waternet (gemeente Amsterdam), gemeente Zaanstad en ProRail hebben afgesproken om in 2014 diverse maatregelen uit te voeren die met elkaar ervoor zorgen dat de bruggen efficiënter worden bediend en weg- en vaarweggebruikers hun reis beter kunnen plannen.

Informatievoorziening

Om te zorgen voor een betrouwbare en actuele informatie wordt er een uitgebreid ict-netwerk ontwikkeld. Diverse informatiebronnen (databanken) worden op dit netwerk aangesloten. Hierdoor krijgt de brugbedienaar alle informatie die hij nodig heeft om de bruggen efficiënt te bedienen. De weg- en vaarweggebruikers ontvangen in de toekomst via hun navigatiesysteem en via informatieborden langs de weg en het water actuele informatie over openingstijden van de bruggen en eventuele stremmingen waardoor zij weten hoelang de wachttijden zijn en wat de mogelijkheden zijn om een alternatieve route te kiezen.

Konvooivaart

De brugbedieners gebruiken de informatie om de brugopeningen beter te plannen en op elkaar af te stemmen. Binnen de huidige bedientijden weet de brugbedienaar

welke schepen op zijn brug af komen en hij kan zo de vloot over een traject begeleiden. Dit kan betekenen dat de scheepvaart soms op een aantal logische plekken even moet wachten. Als je je aan de geadviseerde vaarsnelheid houdt, word je dan vlot en veilig bedient. Daarbij is het van belang dat de vloot in konvooi bij elkaar blijft, te hard varen heeft hierdoor ook geen zin.

Meer informatie over de Blauwe Golf is te vinden op:
www.vaarweginformatie.nl
www.BlauweGolfVerbindend.nl

Blauwe Golf: bedieningstijden bruggen Kanaal door Walcheren

De blauwe golf biedt de recreatievaart van 1 april tot en met 30 september drie keer per dag in twee richtingen een snelle doorvaart door het Kanaal door Walcheren. De Provincie Zeeland heeft in samenwerking met de watersportsector op het Kanaal door Walcheren een blauwe golf ingesteld. Driemaal per dag heeft de recreatievaart vrij baan op het Kanaal door Walcheren. De blauwe golf moet zorgen voor een betere doorstroming op de weg en op het water. Buiten de spijstijden van het wegverkeer gaan de bruggen drie keer per dag vrijwel direct open voor de recreatievaart. Er is in het schema uitgegaan van een vaarsnelheid van 8 km / uur. De vaartijd van Middelburg naar Vlissingen en andersom betreft hierdoor minder dan een uur. De bedoeling is dat

watersporters hun reis inplannen rondom de blauwe golf en hiermee dus meer dan anderhalf uur aan reistijd besparen. Het varen buiten de tijden van de blauwe golf blijft mogelijk. Door het invoeren van de blauwe golf is het voor de bruggen minder vaak nodig om open te gaan. Voor het wegverkeer zou het moeten betekenen dat er minder filevorming en overlast ontstaat. Het plan heeft daardoor voordelen voor zowel de weggebruiker als de vaarweggebruiker.

Route 9 overleg

Dit is een beheerdersoverleg over het gebruik van de Utrechtse Vecht door de vaarrecreatie als alternatief voor het varen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit overleg vindt tweemaal per jaar plaats. Trekker van het overleg is Rijkswaterstaat / Directie Utrecht. Overige deelnemers aan het overleg zijn vertegenwoordigers van de drie betrokken provincies, de Vecht gemeenten, twee waterschappen, Schuttevaer, ANWB, KNWV en Waterrecreatie Nederland. Het gaat er om dat de Vecht zodanig van kwaliteit is in de beleving en het gebruik dat deze rivier voor de recreatievaart dat deze qua concurrentie ver boven het Amsterdam-Rijnkanaal uitstijgt. Men probeert in gezamenlijk overleg te voorkomen dat negatieve beheersmaatregelen de recreatievaart naar het Amsterdam-Rijnkanaal verdrijft.

4.1.2 Bebakening

De toegankelijkheid van meren en plassen voor recreatievaartuigen kan worden verbeterd door het aanbrengen van uniforme ondieptemarkeringen. Hierdoor wordt het voor ter plaatse niet bekende toervaarders duidelijk waar zij wel en niet kunnen varen.

De volgende dieptelijnmarkering voor ondiepten worden voorgesteld:

- 1.30 meter op meren en plassen.
- 2.00 meter op groot vaarwater.

De Basisvisie sluit hiermee aan bij de normering voor bebakening van in de eerdere beleidsvisies. Zie ook Richtlijnen Vaarwegen, RVW 2011: 'aanvullende markering'. In de praktijk zal overigens blijken dat ondieptemarkering op een aantal plaatsen niet mogelijk is, omdat bepaalde plassen en meren in hun geheel de diepte van 1.30 meter niet halen. Desbetreffende beheerders kunnen dan de (on)diepteproblematiek beter aangeven door middel van vaargeulmarkering.

Vaargeulmarkering draagt eveneens bij aan veiligheid op vaarroutes met een beperkte capaciteit en bij aangemeerde vaartuigen van beroeps- en recreatievaart.

4.1.3 Brug- sluisgelden en vaarvergunningen

Er zijn 1.100 beweegbare bruggen en 260 sluisen in Nederland in het basistoervaartnet. Op een aantal van deze bruggen en sluisen wordt tol geheven. Ten opzichte van 2008 is er een daling van locaties waar tol wordt geheven. De tollen worden vooral geheven in Fryslân en in de Randstad (samen circa 90% van alle tollen). In Fryslân wordt gewerkt aan het afschaffen van de tollen voor sluisen en bruggen.

Vooraf gemeenten en waterschappen heffen tol, waaronder vaar- of vaartrajectvergunningen vallen. De hoogte van de tollen is echter de laatste jaren nogal gestegen en bedraagt nu voor bruggen gemiddeld € 2,50 en voor sluisen gemiddeld € 5,00. Als in hetzelfde traject meerdere keren tol wordt geheven, kan het totale tolbedrag aardig oplopen. Een vaarweg kan voor een toervaarder zo onaantrekkelijk worden, dat hij de route gaat vermijden en alternatieven zoekt. In dit licht is afstemming van bediening en opheffen tollens op de Vecht bijvoorbeeld belangrijk. Gebeurt dat niet, dan zullen toch nog te veel toervaarders gebruik blijven maken van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vaarwegbeheerders doen er goed aan de negatieve effecten van tolheffing zorgvuldig af te wegen. Het heeft immers weinig zin dat er enerzijds wordt geïnvesteerd in het toervaartnet (bijvoorbeeld meer aanlegplaatsen,

verruiming van brug- en sluisbediening), terwijl anderzijds de toervaarder wordt afgeschrikt door tolheffing. Ook moet de openbaarheid van het vaarwater, die door tolheffing wordt beperkt in de doorstromingsnelheid van de recreatievaart (vooral op verbindingswater) in de afweging worden betrokken.

Steeds meer beheerders hebben plannen om lokale of regionale vaarheffingen in te voeren. Onderzoek van SRN in het kader toekomstbestendige en duurzame financiering van waterrecreatie toont aan dat lokale en regionale heffingen vaak niet opbrengen wat ze kosten om in te voeren en op te halen. Het opheffen van brug- en sluisstollen en de plannen voor lokale en regionale vaarheffingen/vergunningen worden meegenomen in de verdere verkenning naar een toekomstbestendige en duurzame financiering van waterrecreatie.

4.1.4 Ligplaatsen

Toervaren, bezien vanuit plaats en tijd, bestaat voor een groot deel uit afmeren. De boot van een enthousiaste toervaarder ligt circa 80% van het jaar stil op een vaste ligplaats. Als een toervaarder is uitgevaren, dan ligt hij 75% tot 80% van de tijd stil op een tijdelijke plek. Ook dit tijdelijk stilliggen vraagt om voorzieningen. Deze voorzieningen zijn soms het doel van de vaartocht en kunnen het comfortabeler en aantrekkelijker maken. Wanneer ligplaatsen en aanlegplaatsen niet tot stand

komen, zal dit de groei van de toervaart in een bepaald gebied belemmeren. Het kan zelfs tot onveilige situaties leiden.

Vaste ligplaatsen

Het gaat om ligplaatsen in jachthavens en elders die dienen als thuishaven voor recreatievaartuigen. Deze voorzieningen zijn soms het doel van de vaartocht en kunnen het comfortabeler en aantrekkelijker maken. Er is op dit moment op diverse plekken sprake van over- of ondercapaciteit van vaste ligplaatsen, afstemming is dus gewenst. De planning van de vergroting en aanleg van jachthavens vindt plaats door middel van streekplannen en bestemmingsplannen. Zij vallen dus onder de verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden uiteraard in samenwerking met de beheerders. De realisatie van jachthavens is in principe een initiatief van de markt. De toervaarders betalen zelf voor hun vaste ligplaats.

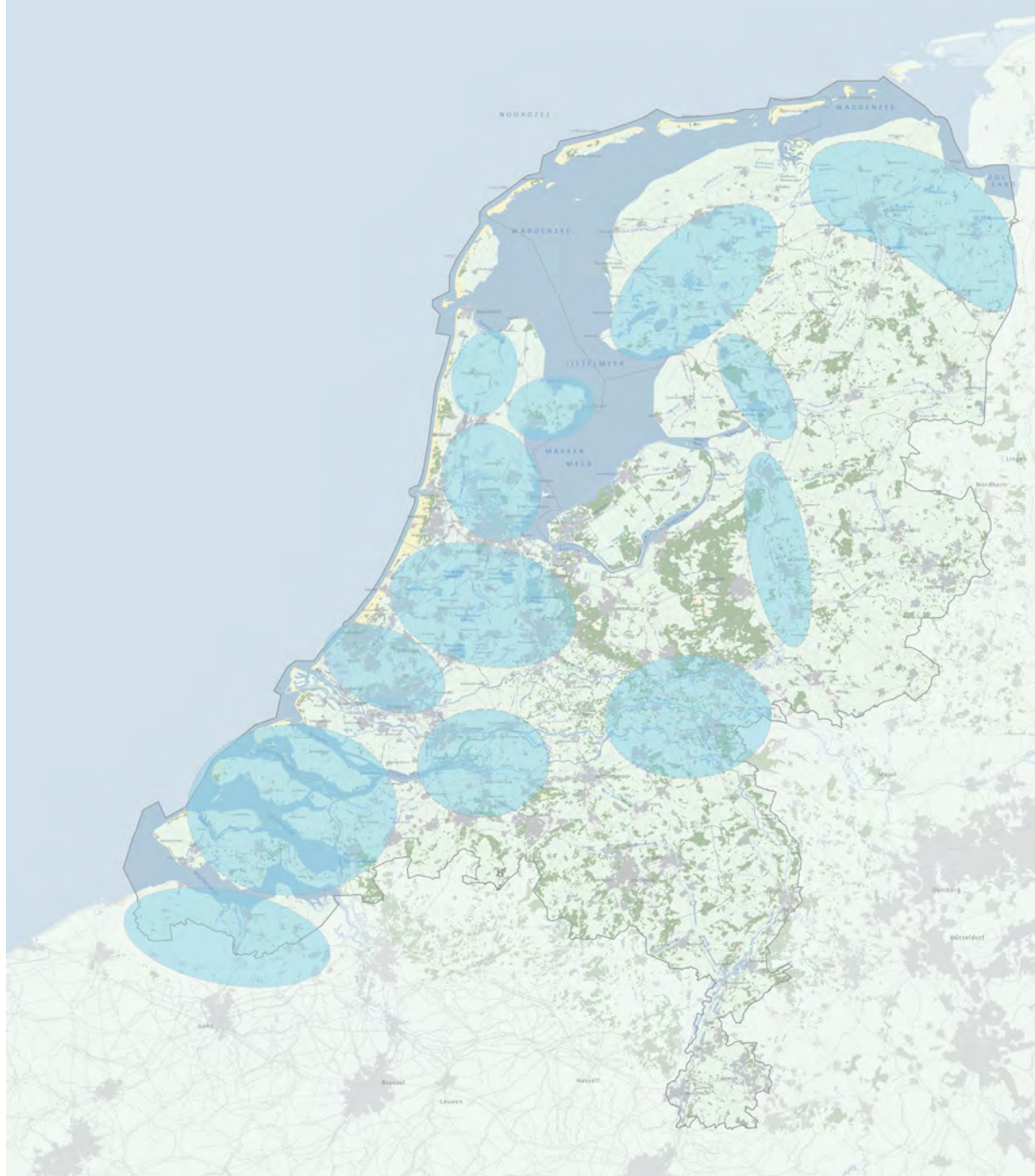
In lijn met ontwikkelingen in de vrije tijds- en belevenis-economie moeten jachthavens, voor zover ze dat nog niet zijn, service gerichtere bedrijven worden, die een breder pakket aan diensten aanbieden dan traditioneel gewend.

Tijdelijke ligplaatsen

Jachthavens houden veelal voldoende ruimte beschikbaar voor passanten, die van de faciliteiten van een jachthaven gebruik willen maken (passantenhavens, passantenplaatsen). Dit is zeker het geval in gebieden waar nu een overcapaciteit geldt van vaste ligplaatsen. Op bepaalde specifieke plaatsen is er nog ruimte voor nieuwe tijdelijke aanlegfaciliteiten met name in natuurgebieden of nabij centra van dorpen of steden zoals boodschappensteigers. Tijdelijke ligplaatsen bepalen de toegankelijkheid van cultuurhistorische steden en het landelijk gebied. Over het algemeen zijn er aanzienlijke tekorten aan tijdelijke ligplaatsen tijdens de drukste maanden in het vaarseizoen. Het heeft de voorkeur om tijdelijke aanlegplaatsen op loopafstand van stedelijke centra te situeren en de voorzieningen voor vaste ligplaatsen op grotere afstand. Voorzieningen voor tijdelijke ligplaatsen bieden vaak mogelijkheden voor verblijf van wandelaars en fietsers en zijn daarmee goede mogelijkheden voor cross-overs. Aandacht voor vaarwegen en aanlegmogelijkheden in het kader van recreatieve ontwikkelingen is gewenst.

Wachtplaatsen

Een wachtplaats is een voorziening voor het tijdelijk afmeren om te wachten op een brug- of sluisopening of op het juiste tij. Wachtsteigers zijn van groot belang voor de veiligheid, zie ook 4.3. Bij bruggen en sluisen waar regelmatig wachttijden ontstaan, is het nodig om wachtplaatsen te maken die geschikt zijn voor een korte stop. Dit komt een vlotte en veilige vaart ten goede. Soms maakt zowel de recreatievaart als de beroepsvaart gebruik van een wachtsteiger. Zeiljachten moeten door hun mast vaker voor een brug wachten dan motorschepen. Wanneer sprake is van konvoivaren of een blauwe golf kunnen de wachtplaatsen worden beperkt tot die bruggen en sluisen, waar het konvoivaren c.q. de blauwe golf begint. In sommige specifieke situaties is het vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk om wachtplaatsen van grotere omvang te maken. Het gaat hier om wachten bij de overgang van groot vaarwater naar kanalen, plassen, meren, waar hoge golfslag en getijdenbewegingen voorkomen. Beheer en onderhoud en de ontwikkeling van nieuwe bruggen en sluisen moeten voor wachtplaatsen voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen 2011.



KAART 5: OVERZICHT BESTAANDE EN ONTWIKKELGEBIEDEN SLOEPTOERVAARTNETWERKEN.

4.2 Ontwikkeling toervaartnetwerk sloepen

4.2.1 Bestaande en ontwikkelkansen voor sloeptoervaartnetwerk

Zoals aangegeven in 2.2 groeit het sloepvaren in populariteit. Daarmee is ook het aantal bestaande en ontwikkelgebieden voor sloeptoervaartnetwerken gegroeid. In het Hollandsplassen gebied is inmiddels een sloepennetwerk ontwikkeld volgens de knooppunten-systematiek die ook voor fietsroutes wordt gebruikt. Dit sloepennetwerk wordt in de komende periode uitgebreid met vaarroutes in het Westland, de Duin- en Bollenstreek en de kop van Noord-Holland. In andere provincies zijn ook sloepenroutes ontwikkeld en/of zijn ontwikkelgebieden voor potentiële sloepennetwerken. De bestaande en ontwikkelgebieden van sloepennetwerken zijn aangegeven op kaart 5. De sloepennetwerken zijn onderdeel van het fijnmazige vaarwegen-netwerk en maken deels gebruik van het landelijke basistoervaartnet. Ze dragen daarmee bij aan het verbinden van het basistoervaartnet met het fijnmazige netwerk.

De gebruiker en regionale economie is er bij gebaat als deze sloeptoervaartnetwerken zodanig ontwikkeld worden dat zij een landelijk netwerk vormen:

een basistoervaartnet sloepen. Om deze reden wordt in deze Basisvisie een richtlijn voor doorvaartmaten sloepen opgenomen. Tevens zal een werkgroep 'Toervaartnet Sloepen' worden opgericht die uniforme landelijke ontwikkeling van het basistoervaartnet sloepen faciliteert en geleerde lessen onderling uitwisselt.

4.2.2 Richtlijn doorvaartmaten basistoervaartnet sloepen

De gebruiker en de beheerder zijn er bij gebaat dat sloepennetwerken op een uniforme wijze worden ontwikkeld. De richtlijn voor de doorvaartmaten voor een sloepennetwerk zijn:

- Doorvaarthoogte van minimaal 1.50 meter.
- Doortvaartdiepte van minimaal 0.90 meter.
- Doortvaartbreedte van minimaal 3.50 meter.

Tijdens de periode 2015-2020 wordt onderzocht of het zinvol is om deze categorie op te nemen in het basistoervaartnet met een eigen classificatie.

4.3 Veiligheid

Verkeersveiligheid

Veiligheid is een belangrijk en veelzijdig thema. Het betreft onder andere diefstal, materiaal, vaardigheid en verkeer. In dit onderdeel komt vooral de verkeers-

veiligheid aan bod. De toervaart is een relatief veilige vorm van recreatie. Wanneer ongevallen plaatsvinden, worden deze vooral veroorzaakt door ondeugdelijk materiaal (onder andere gas- brandstof- en elektriciteitsinstallatie) en door onoplettendheid of inschattingfouten. Een goede inrichting, reglementen, voorlichting, reisvoorbereiding en goed zeemanschap dragen bij aan een nog grotere verkeersveiligheid op het water.

Inrichting

De Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen streeft naar vergroting van de veiligheid op het basistoervaartnet door realisering van parallelroutes bij de hoofdverbindingssassen en waar mogelijk het veiliger maken van 'knooppunten'. Dit zijn onoverzichtelijke plaatsen bij bruggen, sluizen en kruisingen waar de kans op ongelukken het grootst is. Overigens doen zich niet alleen op de hoofdverbindingssassen gevaarlijke situaties voor. Ook op andere (BRTN) routes kunnen zich onveilige situaties voordoen. Veel van de uitgevoerde BRTN projecten zijn gericht op veiligheid door alternatieve routes voor de toervaart en wachtsteigers bij kunstwerken te creëren. Deze aspecten moeten ook bij beheer en onderhoud en bij nieuwe projecten in acht genomen worden.

Reglementen en handhaving

De regels voor de uitrusting op het water staan in de Binnenvaartwet en de regels voor varen in de

scheepsvaartreglementen. De belangrijkste reglementen zijn het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR). Het gaat hierbij om landelijke voorrangs- en uitwijkregels en om regels op het gebied van bootuitrusting, radar, marifoon, reddingsmiddelen, navigatiesystemen, vaarbewijzen, en dergelijke. Veiligheid op het water is gebaat bij het kennen en handhaven van de regels. Wat betreft het kennen van de regels ligt de verantwoordelijkheid in eerste instantie bij de schipper zelf. 'Goed zeemanschap' berust op vaardigheid en kennis van de vaaromgeving. Daarbij heeft de gebruiker baat bij een goede vaarwegbewijzing en informatie over de reglementering en mogelijke wijzingen daarin. Punt van aandacht zijn de verschillende regels in de regio's, soms zelfs binnen een vaarweg, en landen in Europa. De gebruiker heeft baat bij uniforme, heldere regels. Handhaving is eveneens van belang voor goede reglementering en de naleving daar van. Zorgpunt hierbij is de verregaande bezuinigingen op handhaving van regels op het water.

Voorlichting

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de veiligheid op het water en het veiligheidsbewustzijn onder de vaarweggebruikers nog beter kan. Dit geldt onder andere met betrekking tot het medegebruik van de vaarwegen, kennis van de regels en inzicht in (on)mogelijkheden van de medevaarweggebruiker.

Onvoldoende veiligheidsbewustzijn kan leiden tot een onveilige positie op de vaarweg. Daarnaast blijkt dat reisvoorbereiding (zowel planning als het controleren en onderhouden van materiaal) en preventie belangrijk aandachtspunten zijn. Belangrijke voorlichting over verkeersveiligheid voor recreatie- en beroepsvaart, op de Nederlandse kust- en binnenwateren wordt vorm gegeven in het project 'Varen doe je samen!' (VDJS). VDJS richt zich op het vergroten van veiligheid en veiligheidsbewustzijn voor beroeps- en recreatievaart waar zij gezamenlijk gebruik maken van vaarwegen en voor recreatievaart onderling. VDJS richt zich op veilig, duurzaam en plezierig varen door met name de focus te leggen op preventie, reisvoorbereiding en veiligheid op het water. VDJS brengt onder andere knooppunten boekjes uit waarin men wordt voorgelicht over veilig samen varen op plekken die bekend staan als lastig. Dit en ander voorlichtingsmateriaal is beschikbaar op de website www.varendoejesamen.nl. Het project is een samenwerkingsverband van een groeiend aantal publieke en private partijen.



www.varendoejesamen.nl



4.4 Duurzaamheid

Watersport wordt bedreven in de natuurlijke omgeving. Landschappelijke diversiteit en voldoende kwaliteit van lucht, geluid en water bepalen de recreatieve aantrekkelijkheid. Wat water betreft is voldoende schoon water en de waterhuishoudkundige functie 'zwemkwaliteit' belangrijk bij aanlegmogelijkheden en recreatief vaarwater. Het is in het eigen belang van de watersporter om geen negatieve invloed te hebben op de omgeving waar men verblijft. Ook de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 zet in op een duurzame waterrecreatie. Inspanningen voor een duurzame waterrecreatie zijn enerzijds gericht op het vaartuig en het gedrag van de waterrecreant en anderzijds op de omgeving waarin wordt gevaren.

Omgeving gerelateerd

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is gericht op de kwaliteitsverbetering en -borging van oppervlakte- en grondwater. Instrument voor dit doel zijn de stroomgebiedbeheerplannen waarin maatregelen zijn gedefinieerd. In de lopende uitvoering 2010-2015 wordt vooral ingezet op (ecologische) inrichtingsmaatregelen. Eind 2014 wordt besloten over de tweede tranche van maatregelen voor 2016-2021. De stroomgebiedbeheerplannen worden hiervoor geactualiseerd en er vindt een prioritering van maatregelen plaats met een focus op (ecologische) inrichtingsmaatregelen, her-

stel van natuurlijke dynamiek, synergie met veiligheid (nevengeulen, sprangen), zoetwatermaatregelen, Natura 2000 plannen en verbeteren van monitoring. Voor waterrecreatie is het van belang dat verdroging en eutrofiëring (toename van voedingsstoffen in het water) prioriteit krijgt en dat vaarwater bereikbaar en bevaarbaar blijft (waterplantenproblematiek). Ook dient de vervuiling die via het water van buiten Nederland binnen komt te worden aangepakt.

De waterplantenproblematiek vraagt aandacht. Op meerdere plekken worden recreatievaarders geconfronteerd met een extreme groei van waterplanten. Hierdoor kan de schroef en/of roer van de boot vast komen te zitten, met gevolgen voor de veiligheid. Op verscheidene plaatsen onderzoeken beheerders hoe zij de waterplantenproblematiek kunnen oplossen, soms in samenwerking met waterrecreatie.

Natura 2000 richt zich op de biodiversiteit en soortenbehoud. Van de 162 Natura 2000 gebieden in Nederland is 69% water. De watersportsector werkt er hard aan om mogelijke bedreigingen voor de sector door de 'milieuregelgeving' om te zetten in kansen. Europese, nationale- en gebiedsgerichte afspraken en regels zijn gericht op terugdringen van emissies, op het bevorderen van goed watersportgedrag (bijvoorbeeld het waddenconvenant) en zonering. Stroomgebiedbeheerbeleid kan nieuwe kansen bieden voor de watersport. Uit het oogpunt van waterhuishouding kunnen nieuwe vaargeulen

mogelijkheden bieden voor de toervaart.

Baggeren: naast het voorkómen van vervuiling is de verwijdering van verontreinigde bagger uit de vaarweg noodzakelijk. Vanwege de kosten wordt dit soms uitgesteld. Vaarwegen buiten de hoofdvaarwegen krijgen ook niet altijd de hoogste prioriteit. Het baggerprobleem doet zich in verhevigde mate voor bij havens en toeleidingsgeulen. Op diverse plekken wordt gekeken hoe het baggeren en de bagger onderdeel kan zijn van een gebiedsontwikkelingsproject om win-win situaties te creëren, onder andere op het gebied van financiering.

Via de Blauwe Vlag systematiek wordt niet alleen gewerkt aan schone stranden, maar ook aan schone jachthavens. De Blauwe Vlag is een internationale milieuonderscheiding, die jaarlijks wordt toegekend aan stranden en jachthavens die aan de campagne deelnemen en aangetoond hebben schoon en veilig te zijn. Ze moeten hierbij aan diverse criteria voldoen. Het doel van het Blauwe Vlag Programma is om overheden, ondernemers en recreanten blijvend te betrekken bij de zorg voor schoon en veilig water, mooie natuur en een gezond milieu. Het mogen voeren van een Blauwe Vlag is een erkenning voor de inspanningen die de strandgemeente of jachthavenbeheerder op dit gebied heeft geleverd. Voor de toerist is de Blauwe Vlag internationaal het herkenning- en kwaliteitssymbool voor goede schone stranden met goede waterkwaliteit en

veilige en schone jachthavens. De Blauwe Vlag is een initiatief van de FEE (Foundation for Environmental Education). De FEE is een onafhankelijk internationaal netwerk van organisaties uit inmiddels 59 landen die zich inspinnen op het gebied van natuur- en milieuvorlichting. Voor Nederland heeft FEE-Nederland zitting in de FEE. De Stichting KMKV voert voor FEE-Nederland de Nederlandse Blauwe Vlag campagne.

Schip en gedrag gerelateerd

Vuilwaterinzameling: om de lozing van afvalwater terug te dringen wordt gestimuleerd dat recreatievaartuigen worden uitgerust met vuilwatertanks. Bij nieuwe schepen worden deze tanks standaard ingebouwd op grond van Europese CE-normen. In 2009 is het verboden voor recreatievaartuigen om nog toiletwater op het oppervlakte water te lozen. Op de wal zijn hiervoor uitpompstations gekomen. Een basisinfrastructuur van circa 300 stations voor huishoudelijk en oliehoudend afvalwater verspreid over het land is met hulp van SRN tot stand gebracht. Ook fungeerde SRN als helpdesk voor de site www.vuilwater.info, waarbij zowel ondernemers als recreanten terecht kunnen met hun vragen over dit onderwerp.

Verfstoffen en dergelijke: het gebruik van koperhoudende verf (zogenaamde antifouling) om aangroei op het onderwaterschip te voorkomen is in Nederland voor recreatievaartuigen inmiddels verboden (de

afstemming van Europese en nationale wetgeving is nog niet afgerond). Voor 'antifouling' bestaat onder tussen een aantal alternatieven. Ook wordt gewerkt aan vervangers die het milieu minder belasten, zoals verf op siliconenbasis. In de toekomst kunnen wellicht ook mechanische oplossingen als borstelbanen een bijdrage leveren aan vermindering van de behoefte aan milieuschadelijke onderwaterverf.

Brandstofvoorziening: een netwerk van goed uitgeruste brandstofstations langs het water is van groot milieukundig belang. Het Rijk werkt aan eenvoudige regelgeving.

Emissie van motoren: in internationaal verband is een normering afgesproken met de producenten van scheepsmotoren. De EU bevordert dat scheepsmotoren aan dezelfde eisen voldoen als de motoren voor het wagenpark.

Voorlichting: naast wet- en regelgeving is vooral ook goede voorlichting aan de watersporter belangrijk. De waterrecreant heeft kennis van de omringende natuurwaarden. De waterrecreatiesector zet in op het versterken van deze waarden. Nederland is in 2025 Europese koploper op het gebied van emissieloos varen. De kwaliteit van het water is onbetwist, bevaarbaar water is van zwemkwaliteit.

4.5 Meekoppelen met landelijke en regionale ontwikkelingen

In hoofdstuk 2 en 3 zijn landelijke en regionale ontwikkelingen genoemd die kansen bieden voor behoud, beheer en ontwikkeling van het basistoevervaartnet en waterrecreatie.

4.6 Informatievoorziening en communicatie

4.6.1 Nautische informatie

Bewegwijzering

Zoals aangegeven in 4.3 is een goede bewegwijzering gewenst. Op diverse plaatsen ontbreekt deze nog, wat tot verwarring en aarzeling leidt. Het is wenselijk dat betrokken partijen per regio bekijken of de bebording van BPR vaartekens kan worden verbeterd ten behoeve de recreatievaarder.

Informatie over het vaarwater

Informatie over het vaarwater met diepte, doorvaarthoogte, maximum snelheid, betonning, stroming etc. is vrij overzichtelijk beschikbaar op kaarten, in boeken en digitaal. Deze informatie wordt breed verspreid door de ANWB, Hydrografische Dienst en andere kaartaanbieders en uitgevers. Waterkaarten, de wateralmanak,

de vaarwijzer en de hydrografische kaarten zijn de belangrijkste informatiebronnen. Deze informatie wordt grotendeels ook elektronisch verstrekt. Interactieve navigatieprogramma's zijn verkrijgbaar voor zowel op zee als op de Nederlandse binnenwateren. De nautische informatie wordt vaak aangevuld met toeristische informatie, zodat er een compleet en aantrekkelijk overzicht ontstaat van de toeristische mogelijkheden per vaargebied.

Reglementering van het varen

Een compleet overzicht van deze regels is op dit ogenblik moeilijk te krijgen. De ANWB verspreidt de belangrijkste regels via de wateralmanak en enkele vaarwijzers. Doordat watersporters in toenemende mate het vaarbewijs halen wordt de basiskennis van deze reglementering beter. Digitale informatieoverdracht is op dit terrein is gewenst. Ook het project 'Varen doe je samen!' draagt bij aan meer kennis over een goed gebruik van de vaarweg. Punt van aandacht zijn de verschillende regels in de regio's en landen in Europa.

Verkeersinformatie

Het betreft hier verkeersbegeleidingssystemen, marifoonnet, reddingsorganisaties, navigatieberichten, weerberichten, stremminginformatie, havenbeheer, etc. Deze informatie is vooral gericht op de beroepsvaart, waarbij de toervaarder kan meeliften. De elektronische informatievoorziening is op dit terrein ver gevorderd,

zoals de BAS berichten (Berichten aan de scheepvaart) via www.vaarweginformatie.nl. Voor de toervaart is het van belang dat deze informatie het gehele basistoervaartnet zal gaan dekken.

Stroomlijnen van (aanbod) van informatie

Voor de gebruiker is het van belang om op een gemakkelijke wijze toegang te hebben tot eenduidige informatie. Binnen 'Varen doe je samen' wordt informatievoorziening afgestemd en worden communicatiemiddelen ontwikkeld en ingezet om de gebruiker doelgericht te bereiken.

4.6.2 Toeristische informatie

Bij de Nederlandse en buitenlandse toervaarder verschuift het accent van het varen zelf naar het vanaf de boot beleven en verkennen van het bezochte gebied. Het gaat dan concreet om wandelen, fietsen, bezoek aan attractiepunten, museumbezoek, winkelen en bezoek aan historisch belangrijke plaatsen. Ter ondersteuning van deze ontwikkeling is het nodig te beschikken over toeristische informatie. Globaal kan deze als volgt worden ingedeeld:

Algemene toeristische (vaar)informatie over geheel Nederland

Het gaat hierbij om een combinatie van nautische informatie (doorvaarthoogte, -diepte, bediening en tollen)

en toeristische informatie in de vorm van de belangrijkste karakteristieken van de vaargebieden met daarbij de toeristische thema's en bezienswaardigheden. Deze informatie dient vooral ter oriëntatie bij de keuze van de vaarbestemming. Daarnaast moet deze informatie zodanig worden gepresenteerd, dat buitenlandse en binnenlandse toeristen worden verleid om voor een vaarvakantie in Nederland te kiezen.

Gedetailleerde toeristische (vaar)informatie per vaargebied

Deze informatie betreft eveneens een combinatie van nautische en toeristische informatie, maar dan op detailniveau. Uit deze informatie moet onder andere duidelijk blijken vanuit welke aanlegplaatsen (jachthavens en elders) welke toeristisch belangrijke punten kunnen worden bereikt, inclusief de fiets- en wandelroutes om er te komen en wanneer waar bepaalde evenementen zijn.

Als het gaat om de beleving en bekendheid van het basistoervaartnet is er nog een wereld te winnen. Met bureaus voor toerisme en marktpartijen wordt de samenwerking gezocht om ontwikkeling en inzet van toeristische informatie gekoppeld aan vaarweggebruik te vergroten.

5 | BORGING



5.1 Huidige borging

In het convenant “Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart 1992 – 2012/2013” tussen Rijk en provincies is destijds afgesproken dat het basistoervaartnet een planologische verankering zou krijgen in structuurschema’s en een PKB-kaart en in de provinciale streekplannen met een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. In de afgelopen decennia was het basistoervaartnet juridisch verankerd via de PKB status (planologische kernbeslissing). In het BARRO (besluit algemene richtlijnen ruimtelijke ordening) en de SVIR is ervoor gekozen het basistoervaartnet niet meer op een dergelijke manier juridisch te borgen. In plaats daarvan dienen bestuurlijke afspraken te worden gemaakt tussen Rijk en de regionale overheden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de decentralisatie benoemd in 1.1. In overleg met provincies en I&M zijn parallel aan het opstellen van deze Basisvisie bestuurlijke afspraken opgesteld, aansluitend op de nieuwe rollen en verantwoordelijkheden van provincies en Rijk. Met deze bestuurlijke afspraken worden afspraken over de inzet, borging en realisatie van de Basisvisie en de BRTN-kaart vastgelegd. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de gewenste borging van de Basisvisie met de classificatie van de BRTN vaarwegen.

5.2 Gewenste borging

Met het wegvallen van de PKB status van de BRTN kaart en het eindigen van het convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland is een belangrijk kader en instrument weggefallen voor de borging van de BRTN status van vaarwegen. Op dit moment is de Basisvisie en de BRTN kaart op verschillende manieren opgenomen in de provinciale omgevingsvisie/structuurvisie of vergelijkbaar en in provinciale verordeningen (water-, vaarweg- of omgevingsverordening). De wens is om de Basisvisie en de BRTN vaarwegen meer uniform te borgen. Mede op basis van een analyse van de huidige borging is een aantal afspraken gemaakt voor de gewenste borging.

Borging van het basistoervaartnet wordt als volgt georganiseerd:

- Gedeputeerde Staten van de betrokken provincies stemmen in met de bestuurlijke afspraken om de Basisvisie en de BRTN kaart voor periode 2015 - 2020 te gebruiken om afspraken te maken over beheer, onderhoud en ontwikkeling van het landelijke basistoervaartnet. Ook I&M stemt in met deze bestuurlijke afspraken. Een HID bij Rijkswaterstaat geeft akkoord.
- De Basisvisie en de BRTN kaart wordt in een bestuurlijk overleg met de gedeputeerden ‘recreatie’

- van de provincies en de minister van I&M besproken. Dit bestuurlijk overleg vindt plaats op verzoek van het BRTN overleg.
- I&M en iedere betrokken provincie benoemt een ambtelijk aanspreekpunt voor het Basistoervaartnet. Deze persoon neemt namens de provincie/ministerie deel aan het BRTN overleg. Tenminste twee keer per jaar vindt het BRTN overleg plaats. Naast de aanspreekpunten van provincies en I&M, worden tenminste één keer per jaar de waterrecreatiesector partijen uitgenodigd voor dit overleg, waaronder ANWB, HISWA Vereniging, Platform Waterrecreatie, Sportvisserij Nederland en het Watersportverbond. Ook de Unie van Waterschappen en VNG worden uitgenodigd voor dit overleg. Het overleg wordt voorbereid en georganiseerd door Waterrecreatie Nederland.

Provincies

- Beleidsmatige borging in de provinciale omgevingsvisie/structuurvisie of vergelijkbaar.
- Opnemen BRTN 2015-2020 kaart met het principe ‘houden wat je hebt’.
- Juridische borging in de water-, vaarweg- of omgevingsverordening.
- BRTN vaarwegen worden aangewezen met in acht-neming van de BRTN doorvaartmaten behorende bij de BRTN classificatie van de vaarweg.

Rijk

- BRTN status wordt meegenomen in service level afspraken beheer en onderhoud RWS vaarwegen.
- BRTN status RWS vaarwegen wordt toegewezen in BPRW.
- In routeakkoorden wordt rekening gehouden met BRTN status vaarwegen.
- Programmering en financiering van nieuwe projecten vindt plaats via het MIRT.

Overige landelijke borging

- Borging via een signaleringssysteem, vergelijkbaar met het Klick-systeem bij kabels en leidingen, wordt ondersteund en er wordt aan bijgedragen.
- Mogelijkheden voor borging Basistoervaartnet in Omgevingswet en/of AMvB's van de Omgevingswet worden ondersteund.



6 | ACTIEAGENDA



6.1 Actiepunten

6.1.1 Landelijke taken

BRTN overleg

Zoals aangegeven in 5.2 vindt tenminste twee keer per jaar het BRTN overleg plaats. Naast de aanspreekpunten van provincies en I&M, worden hier tenminste één keer per jaar de in 5.2 genoemde de waterrecreatiesector partijen voor uitgenodigd, als ook de Unie van Waterschappen en VNG. Het overleg wordt voorbereid en georganiseerd door Waterrecreatie Nederland.

In het BRTN overleg wordt de verdere uitwerking van de actieagenda besproken, de voortgang van BRTN gerelateerde projecten, de borging van het basistoevervaartnet en kennis uitgewisseld.

Vaarwegen en kunstwerken

Beheer en onderhoud passend bij BRTN status

Tot uiterlijk 22 december 2015 hebben provincies de tijd om invulling geven aan eis van de Waterwet dat zij vaarwegbeheerders aanwijzen binnen hun provincie. In het kader van de borging van de Basisvisie met BRTN kaart 2015 -2020 is het van belang om te kijken of toewijzing en beheer en onderhoud passend is bij de BRTN status van de vaarweg. Ook is de wens om in kaart te brengen wie de beheerders zijn van de BRTN vaarwegen.

Kwaliteitsverbetering voorzieningen

De uitvoering van de Basisvisie zal veelal gericht zijn op kwaliteitsverbetering. In overleg met provincies en I&M wordt nader uitgewerkt waar en welke kwaliteitsverbetering gewenst is.

Routecoördinatie

Routecoördinatie is een beproefde manier om doorvaart te verbeteren. Er wordt geïnventariseerd wat in de praktijk het beste werkt en op basis wordt bekeken of invulling van de routecoördinatie gewenst is voor aan-

vullende gebieden/vaarwegen. Uitwerking en resultaten worden besproken in het BRTN overleg.

Veiligheid

Voorlichting met betrekking tot veiligheid wordt via VDJS ingevuld. Indien de nulmeting uitwijst, dat er meer informatie nodig is over het stroomlijnen van reglementering in specifieke vaargebieden en/of vaarwegen, wordt hierop actie ondernomen. Mogelijk kan dit via bestaand routecoördinatie overleg voor het desbetreffende vaargebied of vaarweg.



Informatie, kennis en monitoring

Beschikbaarheid van informatie over en inzicht in gebruik, beleving, beheer, kwaliteit en ontwikkeling van het basistoervaartnet is essentieel voor effectief en efficiënt behoud, beheer en ontwikkeling van het basistoervaartnet. Het is wenselijk om monitoring gecoördineerd in te zetten zodat deze zowel regionaal en lokaal kan worden benut, maar ook op landelijk basistoervaartnet niveau kan worden geanalyseerd. Voor het monitoren van de uitvoering van de Basisvisie en de bestuurlijke afspraken wordt ingezet op de volgende stappen:

- 2015: gezamenlijke definiëring en eerste basis meting/rapportage
- 2016: aanvullende monitoring (afgesproken in BRTN overleg)
- 2017: aanvullende monitoring en rapportage op in jaarlijks in werkplan vast te stellen onderwerpen (afgesproken in BRTN overleg)
- 2018: tweede basismeting
- 2019: aanvullende monitoring en rapportage ten behoeve van evaluatie van de Basisvisie en bestuurlijke afspraken.

Voor de uitwerking hiervan wordt vanuit het BRTN overleg een werkgroep ingesteld.

Evaluatie Basisvisie en bestuurlijke afspraken

De Basisvisie en bestuurlijke afspraken geven invulling aan een nieuwe werkwijze ten opzichte van de eerdere beleidsvisies die zijn opgesteld in het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart. Tijdens het opstellen van de Basisvisie en bestuurlijke afspraken hebben deelnemers aan het BRTN overleg aangegeven de Basisvisie en de ingeslagen werkwijze te willen evalueren. Op basis van deze evaluatie worden nadere afspraken gemaakt over de invulling van een volgende Basisvisie.

6.1.2 Overige actiepunten

Toervaartnet sloepen

Om kennis en ervaring uit te wisselen en te borgen dat sloepnetwerken zich landelijk op een zo'n uniform mogelijke wijze ontwikkelen, wordt een werkgroep Basistoervaartnet sloepen opgericht.

Internationale routes

Om kennis en ervaring uit te wisselen op het gebied van het ontwikkelen en benutten van internationale routes, wordt een werkgroep ' Internationaal' opgericht.

Meer benutten en beleven

De afgelopen 20 jaar is een groot deel van het landelijke basistoervaartnet ontwikkeld. Om het opgebouwde netwerk nog meer economische te benutten en beleefbaar te maken wordt samenwerking gezocht met partijen verantwoordelijk voor marketing en promotie. Hierbij wordt aangesloten bij de Visie en Actieagenda Gastvrijheidseconomie en regionale gastvrijheidseconomie visies en beleid.

Toekomstbestendige en duurzame financiering waterrecreatie

In de periode 2015 - 2020 wordt verder verkend of een vaarbijdrage vanuit de sector kan worden ingezet voor een toekomstbestendige en duurzame financiering van waterrecreatie.

Uitvoering actieagenda

Afspraken over borging van de Basisvisie en de BRTN kaart zijn nader uitgewerkt in de bestuurlijke afspraken. Nadere invulling van de landelijke taken van de actieagenda wordt uitgewerkt in een jaarlijks werkplan. Dit werkplan wordt opgesteld door Waterrecreatie Nederland. Het werkplan en de financiering van werkzaamheden wordt vooraf door partijen vastgesteld in het BRTN overleg.

6.2 Middelen

Bijdrage coördinerende en landelijke taken uitvoering Basisvisie en bestuurlijke afspraken

Voor de landelijke taken dragen provincies en I&M bij aan gezamenlijke uitvoering.

Bestaande programmering

Infrastructurele projecten worden gefinancierd uit bestaande programmering. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden voor Europese co-financiering.

Publiek-private programma's en projecten

Voor specifieke onderwerpen wordt gekeken of publiek-private samenwerking, zoals bijvoorbeeld voor VDJS, mogelijk is.

Waterrecreatiesector

Mede in het kader van de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 dragen waterrecreatie-ondernemers, verenigingen en gebruikers op diverse manieren bij aan de uitvoering van de Basisvisie.

7 | BIJLAGEN



Bijlage 1 | Evaluaties

1.1 Evaluatie BRTN 2008-2013

Uitvoering BRTN 2008-2013

De BRTN 2008-2013 gaf de contouren van het te voeren beleid voor de recreatievaart weer. De beleidsvisie gaf een overzicht van belangrijke vaarwegknelpunten op het gebied van hoogte, diepte, ontbrekende schakels, kansrijke verbindingen en voldoende capaciteit van kunstwerken, zoals sluizen en aquaducten. Er is onderscheid gemaakt tussen provinciale knelpunten en knelpunten die de provinciegrenzen overstijgen.

Voor de landelijke knelpunten is een overzicht van integrale oplossingen opgesteld. Met betrekking tot de provinciale knelpunten is in de BRTN 2008-2013 per provincie een update gegeven van de uitvoering van projecten in het kader van de BRTN en zijn aandachtspunten voor de aankomende beleidsperiode benoemd. Daarnaast zijn normen aangegeven voor vaarwegen en kunstwerken en richtlijnen voor verkeersveiligheid, milieu, informatievoorziening en communicatie. Daarnaast zijn ook veiligheidsvraagstukken behandeld, zoals gescheiden vaarwegen en alternatieve routes.

De BRTN 2008-2013 kende een andere uitvoering ten opzichte van eerdere BRTN's. Vanaf 2007 lag de coördinatie niet langer bij SRN, maar zijn de regie en het budget van de uitvoering van de BRTN in handen gelegd van de provincies, met financiering via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). De uitvoe-

ring van de BRTN 2008-2013 liep nauw samen met het ILG Meerjarenprogramma Vitaal Platteland (MVP 2007-2013). In dit programma waren onder andere de Landelijke Routenetwerken (LR), waaronder LR-Varen opgenomen. Op basis van de BRTN 2008-2013 is per provincie een uitvoeringsprogramma Landelijk Recreatie Toervaartnet opgesteld. Hierbij zijn per route de belangrijkste knelpunten benoemd, waarbij de provincies criteria vaststelden voor de definitie van een knelpunt. Op basis hiervan is voor elk routenetwerk de definitieve restantaakstelling bepaald.

Stand van zaken infrastructurele projecten BRTN 2018-2013

Tabel 7 geeft een overzicht van de infrastructurele projecten die zijn opgenomen in de BRTN 2008-2013. Volgens de monitoring aan de hand van de BRTN 2008-2013 dient er vanaf 2014 nog 1.009 kilometer vaarweg knelpuntenvrij gemaakt te worden. Het basistoervaartnet dat anno 2014 feitelijk voldoet aan de doorvaarmaten van de beoogde BRTN categorie is weergegeven in kaart 2.

Verkeersveiligheid, milieu, communicatie en informatie

Naast de actieve aanpak van knelpunten hebben ook het initiatief 'Varen Doe Je Samen!' en de in SRN-verband opgestelde Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 bijgedragen aan de doelstelling om naast een veilige

vaarweg ook zorg te dragen voor het behoud van bevaarbare wateren in Nederland en dit alles verder te ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.

1.2 Evaluatie BRTN 1992-2013

Het ministerie van I&M heeft een compacte evaluatie van het BRTN convenant laten uitvoeren. De uitkomsten geven een positief beeld. Het convenant heeft tot de oplossing van vele knelpunten geleid en de BRTN heeft duidelijke meerwaarde gehad. Terugkijkend naar de BRTN-periode is de conclusie dat:

Het hoofdvaarwegennet in grote mate voldoet aan de BRTN-streefbeelden.

- Voor de niet-rijksvaarwegen geldt dat veel knelpunten goed zijn aangepakt.
- Behalve bij het oplossen van infrastructuurknelpunten hebben BRTN en SRN ook een goede rol vervuld in het tijdig signaleren van nieuwe knelpunten als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Die goede rol geldt ook voor de communicatie en voorlichting over verbeteren van veiligheid en het functioneren van recreatievaart.

Streven was te komen tot een aantrekkelijk recreatietoervaartnet met parallelroutes om interactie met beroepsvaart zo veel mogelijk te voorkomen en de veiligheid op hoofdvaarwegen te verbeteren. Over de

periode 1993 — 2006 hebben het Rijk en de medeoverheden een totale investering in het BRTN gedaan van ruim € 500 miljoen. In de periode 2007 — 2013 heeft het Rijk nog € 30 miljoen via de DLG-gelden ter beschikking gesteld aan de provincies om de overgebleven knelpunten weg te werken (naast investeringen door provincies). In 20 jaar tijd is bijgedragen aan het oplossen van 231 knelpunten en zijn ongeveer 30 projecten in uitvoering of in voorbereiding ter uitvoering.

Bij de start van de BRTN is 4.400 kilometer vaarweg aangeduid om te ontwikkelen als basistoervaartnet. Toen in 2007 het Investeringsprogramma Landelijk gebied van start ging moest er nog 1.794 kilometer aan vaarweg met knelpunten worden opgelost en was er 2.606 kilometer mede door SRN knelpuntvrij gemaakt. Eind 2012 moest er nog 1.126 kilometer aan vaarweg worden opgelost en begin 2014 nog 1.009 kilometer.

Naast de actieve aanpak van knelpunten hebben ook 'Varen Doe Je Samen!' en de in SRN-verband opgestelde Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 bijgedragen aan de doelstelling om naast een veilige vaarweg ook zorg te dragen voor het behoud van bevaarbare wateren in Nederland en dit alles verder te ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatioervaartnet. Ook is aandacht besteed aan de kwaliteit van lucht, geluid en water. Deze elementen bepalen mede de recreatieve aantrekkelijkheid van

het landschap. ANWB, het Watersportverbond, HISWA vereniging, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM hebben in 2005 de afspraak gemaakt dat zij de inbouw van opvangvoorzieningen voor vuilwater aan boord van nieuwe pleziervaartuigen, en het gebruik ervan, zullen stimuleren. Ook zijn afspraken gemaakt over informatieverstrekking aan de watersportsector over de vuilwaterproblematiek, het gebruik van vuilwatervoorzieningen aan boord en uitpompstations op de wal.



TABEL 7: STAND VAN ZAKEN INFRASTRUCTURELE PROJECTEN BRTN 2008-2013

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
GRONINGEN				
GR01	405a	Robbengat/Lauwersmeer	Robbengatsluis - Capaciteitsverbetering	afweging
GR03	1005	Nieuwe Kanaal	Noordelijke ontsluiting Oldambtmeer (Blauwe Stad) richting Termunterzijldiep	in uitvoering
GR04	Nieuw	Ontbrekende schakel	Verbinding Oost-Groningen –Ems (Dld.)	lange termijn
GR05	8	Winsumerdiep	Bediening Zijlvesterbrug en bruggen aansluitende routes	uitgevoerd
GR06	17	Ruiten Aa kanaal	Verhogen Noabers Badde (=Mercedesbrug)	uitgevoerd
GR07	7	Husingokanaal	Onvoldoende werking H.D. Louwessluis (bouwen nieuwe schutsluis i.p.v. keersluis)	afweging
GR08	7	Husingokanaal	Verhogen 3 bruggen	in voorbereiding
GR09	14	Termunterzijldiep	Opwaarderen naar AM (met dieptebeperking). Dit is gekoppeld mogelijkheden van de Blauwe Stad.	in uitvoering
FRIESLAND				
FR01	21	P.Margriet Kanaal	Veilige oversteek Sneekermeer	gereed
FR02	21	Johan Friso Kanaal	Capaciteit sluis Stavoren	gereed
FR03	67	Makkumervaart	Capaciteit sluis Makkum	in voorbereiding (geld nog niet aanwezig)
FR04	54	Lange Vliet Workum	Capaciteit sluis Workum	in voorbereiding
FR05	55/67	Bolsward-Makkum-Workum	Wachtsteigers uitv. 2010	gereed
FR06	20	Ouddeel	Verhogen spoorbrug -Leeuwarden	gereed
FR07	50	Morra	Zuidelijke 11-stedenvaarroute	gereed
FR08		Vaarverbinding Drachten-Groningen/Assen		vervallen
FR09	onbekend	Zwin	Ontbrekende schakel. Middelséroute en het Friese merengebied	vervallen
FR10	onbekend	Bozumersyl	Verhogen brug	gereed
FR11	1024	Polderhoofd Kanaal	Ontbrekende schakel. Opnemen in de BRTN.	gereed
FR12	diverse	Noordelijke 11-stedenvaarroute fase I	Uitvoering 2009/2010	gereed

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
FR13	64	Bozumertrekvaart	Verbreiden spoorbrug	gereed
FR14	22D	Harlingervaart	Bochtverruiming Witmarsum uitvoering 2013	in voorbereiding (uitvoering ingrijpend)
FR15	37	Boorne	Ontbrekende schakel / verhogen brug Irnsummerzyl	in voorbereiding
FR16	1021	Bangavaart (zijtak P.M.-Kanaal)	Ontbrekende schakel	vervallen
FR17	diverse	Turfroute	Opwaarderen	gereed
FR18	44	Schoterzyl	Wachtsteigers Schoterzyl	vervallen
OUD	?	Zwemmer	Wachtsteigers / Middelseeroute	uitgevoerd
OUD	39	Meineslout	Verhogen Weidlânbrug	in voorbereiding
DRENTE				
Dr01	verlengde 20A	Havenkanaal	Verbinding Vaart –Assen (centrum)	in uitvoering
	19-76		Erica-----> Ter Apel	uitgevoerd
OVERIJSEL				
OV01	86	Beukersgracht/sluis	Uitbreiding wachtsteigers	gereed
OV02	90	Kanaal van Steenwijk naar de Linde	Verdiepen van 1.80 naar 1.90 m	gereed
OV03	44	Kanaal v/h/ Prinses Margrietkanaal naar Ossenzijlerslout	Verdiepen van 1.80 naar 1.90 m	gereed
OV04	92	Beulaker Wijde t/m het Noorderdiep	Verdiepen van 1.80 naar 1.90 m	gereed
OV05	84D	Scheepvaartgat (Goot)	Verdiepen van 1.00 naar 1.50 m	gereed
OV07	91	Wetering Heuvengracht, Kalenbergergracht	Verdiepen van 1.40 naar 1.50 m	in voorbereiding
OV08	92/92a	Zwartsluis, Walengracht en Arembergergracht	Verdiepen van 1.40 naar 1.50 m	in voorbereiding
OV10	44B	Kuinder of Tjonger en Linde naar de Ossenzijlerslout	Verdiepen van 1.00 naar 1.10 m	vervallen
OV08	91	Wetering Heuvengracht, Kalenbergergracht	Aansluiting tussen de vaarwegen verbreden	in voorbereiding
OUD		Kanaal Almelo-Nordhorn	Bevaarbaar maken kanaal	vervallen

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
GELDERLAND				
GE01	101	Maas, Waal en IJssel	Realisatie van een veilige noord-zuidverbinding toervaart. Mogelijkheid om via 'ruimte voor de rivier' bij het project Veur-Lent oplossing te creëren	pilot, nu nog bes- tendigen
GE03	1012	Korne	Het bevaarbaar maken van de Korne tot het Amsterdam-Rijnkanaal	in voorbereiding
GE04	105	Linge	Veilige oversteek Amsterdam-Rijnkanaal	in voorbereiding
GE05	1011	Apeldoorns Kanaal (noordkant)	Bevaarbaar maken van het kanaal t.b.v. de motorbootvaart. Veilige parallelroute i.p.v. de IJssel. Verruiming 'vaargebied' Veluwe	in voorbereiding + lange termijn
OUD	83	Oude IJssel	Reconstructie sluis 'De Pol'	gereed
UTRECHT				
UT01	227	Vecht	Automatiseren brug Breukelen	gereed
UT02	227	Vecht	Wachtplaatsen brug Breukelen	gereed
UT03	227	Vecht	Opheffen middagsluiting	gereed
UT04	226a	Vaartse Rijn	Verhogen Vaartsche Rijnbrug	vervallen
UT05	225	Amsterdam-Rijnkanaal	Veilige oversteken	in voorbereiding
UT06	226a	Oude Gracht	Bypass via inundatie Catharijnesingel	in voorbereiding
UT07	226a	Vaartse Rijn	Afstandbediening Vondel-, Oranje- en Socratesbrug	gereed
NOORD-HOLLAND				
NH01	202/212	Ringvaart Haarlemmermeerpolder	Verbetering bediening bruggen (8x) Schoter-, Waarder-, Prinsen-, Catharijnen-, Gravestener-, Melk-, Lange- en Schouwbroekerbrug	gereed
NH02	202/212	Ringvaart Haarlemmermeerpolder	Wachtplaatsen bij bruggen (5X) Bennebroeker-, Hillegommer-, Elsbroeker-, Lisser- en Oude Weteringbrug	gereed
NH03	202	Binnen-Spaarne	Bediening Langebrug	vervallen
NH04	236	Zaan	Wachtplaatsen Coenbrug, Beatrixbrug/ Wilhelminasluis	in uitvoering
NH05	26	Zaan	Bediening Coenbrug, Beatrixbrug / Wilhelminasluis	in voorbereiding
NH06	202	Zijkanaal C	Wachtplaatsen	uitgevoerd
NH07	234	Noordhollands Kanaal	Wachtsteiger Leegwaterbrug	uitgevoerd

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
NH08	237	Nauernaschevaart	Bediening Krommeniebrug	vervallen
NH09	237	Nauernaschevaart	Bediening brug Vrouwenverdriet - Westzaan	vervallen
NH10	225	Amsterdam-Rijnkanaal	Veilige oversteek Weesp / Driemond	in voorbereiding
NH11	225	Amsterdam-Rijnkanaal	Veilige oversteek De Balk	in voorbereiding
OUD	218	Ringvaart	Wachtsteigers spoorbrug	gereed
OUD	227	Vecht	Passantensteigers	gereed
OUD		IJsselmeer	Havensluis Medemblik	gereed
OUD		Wieringerrandmeer	Kortsluiting	vervallen
	243	Kanaal Alkmaar-Kolhorn	Bediening spoorbrug Butterhuizen	vervallen
	220	Amstel	Wachtplaatsen bij bruggen	gereed
	227g	s' Gravelandsevaart	Verhogen diverse bruggen	vervallen
	227g	s' Gravelandsevaart	Bediening sluisen en brug	vervallen
	227e	Naardertrekvaart	Bediening diverse bruggen en sluis	vervallen
	227e	Naardertrekvaart	Verbinding Gooimeer	lange termijn
ZUID-HOLLAND				
ZH01	117	Haringvliet	Opspuiten watersporeilanden	vervallen
ZH02	111	Oude Maas	Bediening Grote-spoorbrug, Dordrechtbrug	in voorbereiding
ZH03	202	Ringvaart Haarlemmermeerpolder	Bediening Lisserbrug, Kaagbrug, Ringvaart spoorbrug	gereed
ZH04	270	Gouwe	Bediening 2x spoorbrug Gouda	in voorbereiding
ZH05	110	Wantij/Otterkanaal	Verhogen fietsbrug-Stadspolders, Wantijspoorbrug en HNL	vervallen
ZH06	113	Bernisse / Spui	Jachtensluis Bernisse	in voorbereiding
ZH07	114	Voedingskanaal	Bediening Zoetwaterkanaalbrug	vervallen
ZH08	114	Brielsemeer	Verhogen Brielsebrug	vervallen
ZH09	206	Oude Rijn	Centrale bediening	gereed
ZH10	205	Rijn-Schiekanaal	Bediening spoorbrug de Vink	in voorbereiding
ZH11	201	Oude Wetering	Zondagbediening Parksluisen	in voorbereiding
ZH12	101	Boven-Merwede	Wachtplaatsen	vervallen
ZH13	201	Delftse Schie	Bediening sluisen en wachtplaatsen	gereed
ZH14	105B	Verbindingskanaal Merwede-Linge	Wachtplaatsen	gereed

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
VERVOLG ZUID-HOLLAND				
ZH15	211	Hollandse IJssel	Opwaarderen	gereed
ZH16	223	Kromme Mijdrecht	Ophogen brug Woerdens Verlaat	gereed
ZH17	201J	Zuidzijdervaart	Verhogen Wittert van Hooglandbrug	vervallen
ZH18	203	Trekvaart Haarlem/Leiden	Verhogen Kalkovensbrug/ Pontonbrug	studie
ZH19	204	Oestgeesterkanaal	Verhogen Oude Oegsteesterbrug	vervallen
ZH20	211A	Dubbele Wiericke	Verhogen spoorbrug Hogebrug	voldaan (10 cm te laag)
ZH21	1008	Halskanaal	Aanleg ontbrekende schakel	studie
ZH22	217	Drecht	Aanleg ontbrekende schakel Drecht – Westeinder Plassen	vervallen
OU	104	Merwede	Passantenplaatsen Dordrecht	gereed
OU	270	Gouwe	Doorvaart Gouda	studie
	117	Nieuwe Maas	Verhogen Willemsbrug	vervallen
ZEELAND				
ZE01	134	Kanaal door Walcheren	Uitbreiding wachtplaatsen bij een aantal bruggen	gereed
ZE20	138	Oosterschelde	Wachtsteigers Oosterscheldedam/ nabij Neeltje Jans	vervallen
ZE03	138	Oosterschelde	Verhogen brug Roompotsluis	vervallen
ZE04	131	Westerschelde	Wachtsteigers keersluis en brug Vlissingen	gereed
ZE05	138A	Oliegeul	Ontbrekende schakel	vervallen
ZE06	141	Grevelingen	Schutsluis Brouwersdam / onderzoek	studie
ZE07	141	Krammer tot Grevelingen	Uitbreiding wachtsteigers	gereed
ZE08	129	Volkerak/ Schelde- Rijnkanaal	Verlenging strekdam t.b.v. route Tholen	gereed
ZE09	129B	Tholensegat nr Oosterschelde	Verlengen best. strekdam bij de Bergsche Diepsluis	gereed
ZE10	135	Veerse Meer	Diepgang 'de omloop' en havenin- gangen	vervallen

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	Project	Status
NOORD-BRABANT				
NB01	121	Zuid-Willemsvaart	Behoud en verbetering vaarroute 's Hertogenbosch ivm geplande omleidings-route	in voorbereiding
NB02	121	Zuid-Willemsvaart	Herstel bereikbaarheid Helmond ivm omleidingroute (o.a. sluis nr. 7 en brug bij Aarle Rixtel)	studie
NB04	129	Oosterschelde/ Schelde- Rijn kanaal	Vlotte en veilige bereikbaarheid Bergen op Zoom door verbeteren Bergsche Diepsluis	studie
NB04 a,b	DIverse	Wachtsteigers	Uit het oogpunt van veiligheid en vlotheid bij kunstwerken zorgen voor toereikende capaciteit van wa- chtsteigers in Zuid Willemsvaart/ Beek en Donk. Maas-Waal/ St. Andriessluis- a/d Maas	gereed
NB05	124	Wilhelminakanaal	Opwaarderen Wilhelminakanaal op gebied van bediening tbv door- gaande toervaart.	studie
NB06	150i	Oude Maasje	Alternatieve vaarverbinding Bergse Maas. Verruiming vaargebied. Mogelijke toegang tot Overdiepse Polder	in voorbereiding
LIMBURG				
LI01	150o	Verbindingskanaal Mookerplas	Bediening keersluis	gereed
	150	Maas	Maasplassen	in uitvoering
FLEVONLAND				
FL01	86	Ramsdiep	Verhoging Ramspolbrug	gereed
FL02	1028	Verbinding Zwolsevaart - Kuinre	Watergang wordt zodanig gedimen- sioneerd dat er gevaren kan worden. Langs de oever komen voorzie- ningen die de vaart aantrekkelijk genoeg moeten maken.	studie
FL03	95	Urkervaart	Afstandbediening Urkerluis	gereed
FL04	231B	Larservaart	Verhogen bruggen	gereed
OU	84	Ketelmeer	Passantenhaven 'Kamperhoek'	vervallen

Bijlage 2 | Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020

Initiatieffase

In de initiatieffase heeft Waterrecreatie Nederland verkend of er voldoende draagvlak is voor het opstellen van een nieuwe Basisvisie met een BRTN kaart. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met alle provincies en het ministerie van I&M. Uit deze gesprekken is gebleken dat iedereen het belang deelt van het opstellen van een nieuwe Basisvisie met BRTN kaart. De meerwaarde die partijen zien kan verschillen. Omdat er voldoende draagvlak is bij alle partijen, is besloten een plan van aanpak voor een nieuwe Basisvisie met BRTN kaart op te stellen.

Definitiefase

In de definitiefase heeft Waterrecreatie Nederland het plan van aanpak opgesteld. Het plan is in aantal rondes met provincies en I&M en RWS besproken en verder aangescherpt. Op basis van het plan van aanpak zijn afspraken gemaakt over deelname en bijdragen aan het opstellen van de nieuwe Basisvisie. Daarnaast is een informatie- en werkbijeenkomst met betrokken overheden en partijen uit de waterrecreatiesector georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst werden deelnemers geïnformeerd over de gefaseerde aanpak om tot een nieuwe Basisvisie te komen. Ook hebben deelnemers input geleverd voor het programma van eisen voor een nieuwe Basisvisie. De definitiefase is afgerond met de bestuurlijke verankering van de geaccordeerde aanpak, afspraken en het programma van eisen voor de nieuwe Basisvisie.

Uitwerking

In deze fase is in een aantal stappen gewerkt aan het opstellen van een concept Basisvisie en BRTN kaart. Op basis van het programma van eisen zijn de volgende aspecten geïnventariseerd en geanalyseerd: trends en ontwikkelingen in de waterrecreatie en daarbuiten die van invloed zijn op het gebruik en de ontwikkeling van het recreatietoervaartnet, evaluatie van de BRTN 2008-2013, kansen en knelpunten als het gaat om infrastructuur, borging en het beleven en benutten van het basistoervaartnet. De input is enerzijds verzameld door bureau-studie en anderzijds in werksessies per provincie en met I&M en RWS. Daarnaast heeft de landelijke (juridische) borging van de BRTN en de BRTN kaart bijzondere aandacht gekregen. Ook is gestart met de opbouw en het vullen van de GIS database. Waar dat mogelijk was is voortgebouwd op reeds beschikbare database/data. De GIS data is ingezet tijdens de werksessies en de werkconferentie. Op basis van de inventarisatie en analyse zijn contouren van de Basisvisie 2015-2020 opgesteld. Aan de hand van concept kaarten zijn deze contouren tijdens een werkconferentie in regionale en thematische sessies gedeeld en aanscherpt met betrokken publieke partijen en partijen uit de waterrecreatiesector en andere belangstellenden. Al deze verkregen informatie is verwerkt in de concept Basisvisie 2015-2020 en BRTN kaarten. Deze versie is voorgelegd aan provincies, I&M, RWS en de andere publieke en waterrecreatiesector partijen betrokken bij het Basistoervaartnet.

Ook zijn in overleg met provincies en I&M en RWS bestuurlijke afspraken opgesteld. Met deze bestuurlijke afspraken worden afspraken over de inzet, borging en realisatie van de Basisvisie 2015-2020 en de BRTN kaart vastgelegd. Tijdens een bestuurlijk overleg met gedeputeerden 'recreatie' van de provincies, I&M en bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit de waterrecreatie zijn deze bestuurlijke afspraken voor de Basisvisie 2015-2020 gezamenlijk ondertekend door rijk en provincies.

Communicatie/evaluatie/borging

In deze fase maakt Waterrecreatie Nederland de definitieve Basisvisie en bestuurlijke afspraken gereed en bereidt de communicatie hierover voor. Ook wordt concreet invulling gegeven aan de gemaakte afspraken over de borging en uitvoering van de Basisvisie 2015-2020. Het BRTN overleg evalueert de Basisvisie met de classificatie van de vaarwegen.

Bijlage 3 | Ontwikkelingen in landelijk beleid en regelgeving

Bij het opstellen van de Basisvisie 2015-2020 en de uitvoering daarvan is een aantal ontwikkelingen in landelijk beleid van belang om in acht te nemen.

Deltabeslissingen

In 2014 zijn in het kader van het Deltaprogramma vijf Deltabeslissingen gepresenteerd (Deltaprogramma 2015). Het Deltaprogramma heeft als doel om Nederland nu en in de toekomst te beschermen tegen hoogwater, te zorgen voor voldoende zoetwater en voor waterrobuuste ruimtelijke inrichting, zodat Nederland de (grotere) extremen van het klimaat veerkrachtig kan blijven opvangen. De vijf Deltabeslissingen waarin deze doelen verder worden uitgewerkt in voorkeursstrategieën en maatregelen zijn: Waterveiligheid, Zoetwater, Ruimtelijke adaptatie, IJsselmeergebied en Rijn-Maasdelta. In aanvulling hierop worden keuzen voor de toepassing van zandsuppleties langs de kust voorgesteld in de strategische beslissing Zand. De doelen en bijbehorende maatregelen van deze Deltabeslissingen zijn relevant voor de waterrecreatie en het landelijke basistoevernet, aangezien het veelal maatregelen zijn die het watersysteem en de omliggende omgeving betreffen. Daarmee raken deze maatregelen de vaarweg en het recreatief gebruik van en aan de vaarweg. Bij de uitvoering van de Deltabeslissingen is een integrale aanpak gewenst. Men beoogt de opgaven voor waterveiligheid en zoetwater te verbinden met andere partijen en overheden ('meekoppelen').





KAART 6

'Integraal' betekent zoeken naar oplossingen die meerdere belangen dienen en de planning van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. Hier liggen kansen voor win-win situaties als het gaat om behoud, beheer en ontwikkeling van het basistoevervaartnet en ontwikkeling van de waterrecreatie. Kaart 6 geeft van de opgaven van het Deltaprogramma en kaart 7 op de volgende pagina geeft een overzicht van de stand van zaken van projecten.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In 2012 is de SVIR vastgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. De SVIR is het kader dat de (nieuwe) ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. De SVIR schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

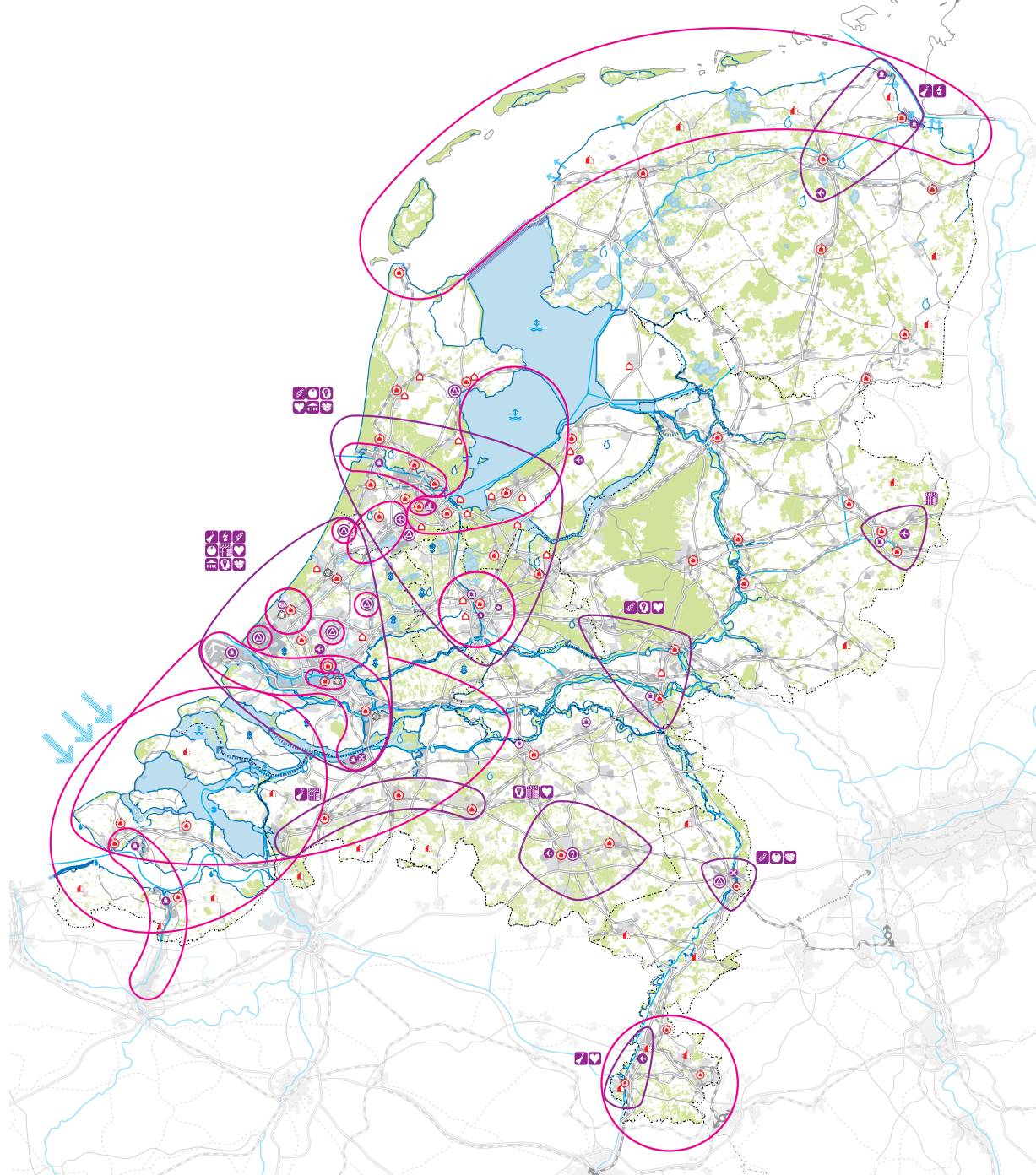


KAART 7

De hoofddoelen voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR zijn dertien nationale belangen benoemd waar het Rijk verantwoordelijk voor is en resultaat wil boeken. De rijksdoelen en nationale belangen zijn gebiedsgericht vertaald naar opgaven per MIRT-regio. Deze opgaven zijn verwerkt in de actualisatie van de gebiedsagenda's, die eind 2012 zijn vastgesteld in de bestuurlijke overleggen MIRT. Het zijn vaak opgaven die het basistoevervaartnet en waterrecreatie raken. De eerdere PKB kaart met het basistoevervaartnet is niet in de SVIR opgenomen. Wel geeft de SVIR aan dat Rijk afspraken maakt met medeoverheden over het Basisvisie met de BRTN.



KAART 8

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het MIRT is een besluitvormingsproces voor concrete, complexe projecten in het fysiek ruimtelijk domein. Alle deze uitvoeringsgerichte projecten en programma's doorlopen de MIRT systematiek en volgen de principes van Sneller&Beter: met vroegtijdige en ruime participatie van betrokkenen, verankering van tussentijdse beslissingen en een transparante planning. Dit moet voorkomen dat gemaakte keuzen opnieuw ter discussie worden gesteld. Meekoppeling met andere belangen en ruimtelijke opgaven gebeurt via de gebiedsagenda's. De MIRT systematiek kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt. Deze vijf zijn:

1. Het bestuurlijke overleg tussen Rijk en regio's in het najaar.
2. De in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio's opgestelde gebiedsagenda's.
3. Het MIRT onderzoek.
4. De spelregels van het MIRT.
5. Het MIRT Projectenboek.

Gebiedsagenda's hebben een centrale en agenderende rol voor wat betreft de inhoud. Het zijn strategische, flexibele agenda's waaraan Rijk en regio zich committeren en die als basis dienen voor de verdere prioritering van programma's en projecten. Doelen worden vanuit Rijk (SVIR), regio en andere partijen besproken om

gezamenlijke prioritering en helderheid over verantwoordelijkheid te geven. Meer informatie over MIRT systematiek, de gebiedsagenda's en de projecten is te vinden op: www.mirt2014.mirtprojectenboek.nl

Een aantal van de MIRT projecten raakt het basistoerwaartnet en waterrecreatie. Daarnaast kunnen mogelijke toekomstige infrastructurele projecten om het basistoerwaartnet te behouden of te ontwikkelen mogelijk via MIRT financiering lopen. Kaart 8 geeft een beeld van de MIRT projecten in 2014.

Nationaal Waterplan en Beheerplan Rijkswateren (BPRW)

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het Rijksplan voor het waterbeleid in Nederland. Het Nationaal Waterplan beschrijft welke maatregelen nodig zijn om Nederland veilig en leefbaar te houden. Ook de (economische) kansen die water biedt komen aan bod. Het Nationaal Waterplan vormt de basis van het beleid ten aanzien van waterbeheer, waterveiligheid en waterkwaliteit. Dit is een essentiële taak van de overheid. De invulling en uitvoering daarvan loopt langs de lijnen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), het Bestuursakkoord Water (BAW) en het Deltaprogramma. Het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer.

Kernpunten voor de planperiode BPRW 2016-2021 zijn:

- Beheer, onderhoud en verbetering van vaarwegen zijn gebaseerd op de nationale en internationale transportcorridors.
- Beter benutten van bestaande vaarwegen en vaarweginfrastructuur, onder andere door corridorgericht verkeersmanagement.
- Verbeteren van de informatievoorziening. Ontwikkelen van nieuwe informatiesystemen die de vaarweggebruikers ondersteunen.
- Beroeps- en recreatievaart zijn allebei volwaardige verkeersdeelnemers die de vaarweg veilig moeten kunnen gebruiken.

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. De doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water moeten, als dat kan, in 2015 bereikt zijn. Als dit niet haalbaar is, mag het behalen van de doelstellingen maximaal twee keer zes jaar uitgesteld worden. Om de doelstellingen te behalen, zijn in de Kaderrichtlijn Water (Europese) normen vastgesteld. Bijvoorbeeld voor een aantal gevaarlijke stoffen zoals lood, cadmium, oplosmiddelen en bestrijdingsmiddelen. Voor andere doelstellingen, zoals het verbeteren van de ecologie van het watersysteem, is aan alle Europese lidstaten een methode aangereikt om op gelijke wijze doelen vast te stellen voor het herstel en behoud van planten en dieren

in het water. Maatregelen voor het verbeteren van de waterkwaliteit zijn vastgesteld in de stroomgebiedbeheerplannen 2009-2015. Omdat het in de praktijk onmogelijk is alle maatregelen voor 2015 uit te voeren (en omdat het in korte tijd hele hoge investeringen zou vergen), worden deze maatregelen over een aantal jaar uitgespreid en wordt gebruik gemaakt van de uitstelbaarheid. Vanaf eind 2015 zullen geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen. In de stroomgebiedbeheerplannen 2016-2021 zijn de resterende opgaven en maatregelen beschreven.

Vrijtijdseconomie

Nederland biedt veel verschillende belevenissen per vierkante kilometer. Binnen het gevarieerde landschap met grote cultuurhistorische waarde en iconen, hebben meer dan 50.000 ondernemers in de gastvrijheidseconomie een sterke sector opgebouwd. Ondernemers in de sector ontvangen dagelijks binnenlandse en buitenlandse gasten. Jaarlijks genieten miljoenen Nederlanders van uiteenlopende vrijetijdsbestedingen in eigen land. Ook kiezen miljoenen buitenlandse toeristen elk jaar voor Nederland. De combinatie van verrassende natuur, cultuur, architectuur, iconen die tot de verbeelding spreken, gastronomie, vermaak en de uitgebreide vaar-, fiets- en wandelroutes maakt Nederland tot een unieke bestemming.

Waterrecreatie is onderdeel van de vrijetijdseconomie. Deze sector heeft in 2013 op uitnodiging van de

minister van Economische Zaken het Topteam Gastvrijheidseconomie mede opgericht. Het bestaat uit ondernemers in de gastvrijheidseconomie, vertegenwoordigers van kennisinstellingen en de Rijksoverheid. Dit team heeft de gezamenlijke missie van de gastvrijheidssector opgesteld, in samenspraak met branche- en consumentenorganisaties, terreinbeheerders, natuurorganisaties, provincies, gemeenten en jongeren uit de gastvrijheidseconomie en verschillende andere sectoren.

Met het startdocument 'Vinden, Verrassen en Verbinden' dat in oktober 2013 is aangeboden aan de minister van Economische zaken, wil de gastvrijheidssector vraag en aanbod in de sector dicht bij elkaar brengen (Topteam Gastvrijheidseconomie 2013). Missie van de gastvrijheidseconomie sector is om in 2025 is Nederland voor inkomende en binnenlandse gasten uit te laten groeien tot een bestemming, waarin per vierkante kilometer de grootste diversiteit aan belevenissen ter wereld is te vinden.' De sector richt zich hiervoor op drie uitgelezen kansen: 'vinden, verrassen en verbinden'. De gast vindt eenvoudig een bij zijn behoeften passende verrassende beleving in Nederland, waarbij aanbod op lokaal, regionaal en nationaal niveau via netwerken met elkaar is verbonden. Met deze 'topsector proof' benadering vindt en bindt de sector de veelkleurige achterban.

Het landelijke basistoervaartnet speelt een belangrijke rol in de mogelijkheden voor recreatie op, in, aan en langs het water. In de Actieagenda Vinden, Verrassen en Verbinden (Topteam Gastvrijheidseconomie 2014) wordt het belang van het basistoervaartnet en waterrecreatie in meerdere icoonprojecten erkend.

Sport en gezondheid

Mensen die voldoende sporten en bewegen hebben minder kans op gezondheidsklachten. Daarom stimuleert de Rijksoverheid mensen om meer te sporten en bewegen. Het Nationaal Programma Preventie 'Alles is Gezondheid' moet ervoor zorgen dat mensen gezonder gaan leven. Bijvoorbeeld door voldoende te bewegen. De sportsector kan hieraan bijdragen door een goed sportaanbod en beweegaanbod te bieden. Naast de sportsector werkt het Rijk samen met gemeenten, bedrijven, zorgpartijen en maatschappelijke organisaties. Het NPP is gestart in februari 2014 en loopt tot en met 2016. De Rijksoverheid wil een sportieve samenleving waarin iedereen ervoor kan kiezen om actief en gezond te leven. Het Rijk heeft extra aandacht voor een gezonde leefstijl van kinderen. En voor kinderen die opgroeien in gezinnen met lage inkomens. Met het programma Sport en bewegen in de buurt wil de overheid ervoor zorgen dat de gezonde keuze ook een gemakkelijke keuze wordt. Bijvoorbeeld doordat er een sportveld in de buurt is. Of omdat sport makkelijk te combineren is met werk of school.

Nederland wil als sportland bij de top 10 van beste sportlanden in de wereld horen. De prestaties van topsporters dragen hieraan bij. Ook inspireren medailles en prestaties van topsporters anderen om te gaan sporten. Daarom investeert de Rijksoverheid, samen met NOC*NCF, in topsport, waaronder watersport. Om op het hoogste wereldpodium mee te kunnen draaien, moeten topsporters zich helemaal aan hun sport kunnen wijden. En goede begeleiding krijgen op sportief, maatschappelijk en sociaal vlak. De Rijksoverheid stimuleert sportonderzoek en vernieuwing.

Het Rijk richt zich op:

- (top)prestaties verbeteren en vernieuwingen bevorderen;
- sportdeelname en de betekenis daarvan voor de samenleving;
- vitaliteit en gezondheid bevorderen door sportief te bewegen.

Dit staat in het Onderzoeksprogramma Sport. In 2015 wordt aan dit programma ook 'technologie' toegevoegd. Een topteam met vertegenwoordigers van de overheid, het bedrijfsleven, de sport en de wetenschap bepaalt de prioriteiten. Alle partners van het programma staan op de website Onderzoeksprogramma Sport.

Natuurvisie

In de natuurvisie beschrijft het kabinet in grote lijnen het natuurbeleid voor de komende tien jaar. Kernpunt van de visie is een omslag in het denken: natuur hoort midden in de samenleving thuis en niet alleen in beschermde natuurgebieden. Want de natuur die mensen belangrijk vinden is veel meer dan de natuur in beschermde natuurgebieden. De natuurvisie wil vooral burgers, bedrijven, gemeenten en maatschappelijke organisaties meer kansen bieden om natuur te beschermen. En om natuur duurzaam te gebruiken. Dit is goed voor de economie en de biodiversiteit. De natuurvisie verlegt de aandacht van bescherming van natuur tegen de samenleving naar versterking van natuur dóór de samenleving. De overheid treedt niet terug op natuurgebied. Maar om een betere natuur te bereiken is een andere rol van burgers en bedrijven nodig. Burgers en bedrijven blijken het zelf ook belangrijk te vinden om verantwoordelijkheid te nemen voor een sterke natuur. Het uitvoeringsprogramma is eind 2014 naar de Tweede Kamer gegaan.

Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Nederland heeft ruim 160 Natura 2000-gebieden. Een natuurgebied komt via een vaste procedure onder de

bescherming van Natura 2000. Eerst meldt Nederland een gebied aan bij de Europese Unie. Daarna wijst de staatssecretaris van Economische Zaken (EZ) het gebied aan als Natura 2000-gebied. Dit gaat via een aanwijzingsbesluit. Uiteindelijk stelt het bevoegd gezag (provincie, EZ of een ander ministerie) een beheerplan vast. Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Natuurbeschermingswet 1998. Welke gebieden onder Natura 2000 vallen, staat in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Al jaren is er in Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Door bijvoorbeeld mest van landbouwbedrijven en uitstoot door industrie en auto's. De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet de hoeveelheid stikstof in die gebieden omlaag brengen. Het programma zorgt in natuurgebieden voor natuurbehoud. En daarnaast krijgen economische activiteiten rondom Natura 2000-gebieden meer ruimte. De PAS treedt op 1 juli 2015 in werking. Ook treedt onder andere een aanpassing in de Natuurbeschermingswet 1998 in werking. De afspraken over stikstof staan in het beheerplan van een Natura 2000-gebied. Alleen als de hoeveelheid laag genoeg is, zijn nieuwe bedrijfsactiviteiten met stikstofuitstoot mogelijk. Veel Natura 2000-doelen zijn afhankelijk van de kwaliteit van het water in het gebied. De Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt eisen aan de waterkwaliteit in een Natura 2000-gebied.

Ontwikkeling en corridorbenadering beroepsvaart

Corridormanagement draagt via efficiënt verkeersmanagement en aanverwante dienstverlening bij aan vlot, veilig, betrouwbaar verkeer op het vaarwegenetwerk. Het Rijk heeft hiervoor het initiatief genomen. Corridormanagement draait om het faciliteren van de goederenstromen over het water en de recreatievaart die zich over een vaarwegcorridor van A naar B verplaatst. In tegenstelling tot de vroegere situatie vindt optimalisatie niet plaats over verschillende deeltrajecten van de vaarweg maar over een gehele corridor. De doelen van corridormanagement zijn betrouwbare reistijden, adequate informatievoorziening en gelijkblijvende veiligheid. Samenwerking tussen ketenpartners (beheerders en andere belanghebbenden) is erg belangrijk om dit te kunnen bereiken.

Maritieme Strategie

Om de sterke internationale positie en het innovatieve karakter van de Nederlandse maritieme cluster te waarborgen stelt het Rijk een maritieme strategie op. Deze strategie moet de integrale samenwerking tussen overheid en maritieme cluster bevorderen. Met de maritieme strategie maakt het kabinet duidelijk waar de komende jaren de belangrijkste uitdagingen voor het maritieme beleid liggen en welke bijdrage daar aan vanuit de maritieme cluster wordt verwacht. Beleidsthema's zijn: Human capital, innovatie, handel,

logistiek, infrastructuur en bereikbaarheid, veiligheid en milieu, aanpak van veiligheidsdreigingen. Voor deze thema's wordt een rijksbrede beleidsagenda opgesteld.

Decentralisatie

'Zo dicht mogelijk bij de burger' is het uitgangspunt van het huidige kabinetsbeleid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen worden veelal aan de provincies overgelaten. In het ruimtelijk domein krijgen provincies en gemeenten meer verantwoordelijkheid. De provincie fungeert daarbij als gebiedsregisseur. De gemeente draagt zorg voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. Bij de nieuwe rolverdeling is vertrouwen de basis.

De decentralisatie van het beleid gaat gepaard met de decentralisatie van middelen en projecten. Dit geldt onder meer voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) dat al in 2007 is ingezet. Ook zijn er over het algemeen minder middelen beschikbaar.

Daarnaast wil het Rijk procedures en regels voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten bundelen en vereenvoudigen. Dat moet de besluitvorming versnellen, plankosten verminderen en besluitvorming voor professionals in de publieke sector, bedrijven, investeerders en overheden transparanter maken. Voor burgers moet sneller duidelijk zijn of en welke vergunningen nodig zijn. Mensen

die opkomen voor belangen die mogelijk conflicteren met een initiatief, moeten hierdoor beter weten waar en wanneer ze hun stem kunnen laten horen.

Omgevingswet

De Omgevingswet gaat uit van de volgende principes: een gelijkwaardig beschermingsniveau van de leefomgeving, ontwikkelingsgericht en gericht op integrale oplossingen, een betere aansluiting op Europese wet- en regelgeving, uitgaande van de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling. Met de Omgevingswet wordt beoogd: versnelling van procedures en besluitvorming volgens de Sneller&Beter-aanpak, vermindering en integratie van planvormen, doelmatiger omgang met onderzoeksverplichtingen en meer ruimte voor bestuurders om knopen door te hakken. Dit alles moet bijdragen aan een inhoudelijk sterkere besluitvorming en een daadkrachtiger bestuur.

De wet voorziet de volgende kerninstrumenten:

- Omgevingsvisie: een integrale visie, die het rijk moet vaststellen, evenals de provincie. De gemeente is hiertoe nog niet verplicht, maar mogelijk verandert dit.
- Wel verplicht voor gemeenten: omgevingsplan (alles wat fysieke leefomgeving treft, moeten bestemmingsplannen gaan vervangen).
- Projectbesluit: samenballing van allerlei besluiten/procedures die nu bestaan onder andere het Trace besluit.

- Algemene regels: vergunningverlening naar algemene regels (bijvoorbeeld het activiteitenbesluiten), worden niet veel wijzigingen verwacht voor water, is al grotendeels in Waterwet opgepakt.
- Programma: programmatische aanpak (naar voorbeeld programmatische aanpak stikstof, lucht, ook lokaal, regionaal).
- Vergunning: reikwijdte wordt breder.
- Omgevingswaarden en instructiewaarden: eerste, normen en waarden voor milieu. Bevoegd gezag bindt hiermee zichzelf. Provincies en gemeenten mogen dit als Rijk hiervoor ruimte biedt. Door middel van instructieregels wordt aangegeven hoe dit wordt bereikt.

De planning is dat het wetsvoorstel voor de zomer 2015 mondeling wordt behandeld in de Tweede Kamer. Men is nu ook al bezig met de Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's).

Waterwet

In de Waterwet zijn een achttal oude waterbeheerwetten geheel of gedeeltelijk geïntegreerd. De integratie- en harmonisatieslag heeft geleid tot onder meer een vermindering van regels, een vereenvoudiging van het vergunningstelsel en minder administratieve en bestuurlijke lasten. Niet alle 'wateraspecten' worden gedekt door de Waterwet. Voor drinkwater is er de Drinkwaterwet en voor bijvoorbeeld indirecte lozingen

bieden de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) het leidende kader. Voor de waterschappen blijft de Waterschapswet van belang. De Waterwet regelt in hoofdzaak het beheer van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Vaarwegbeheer is de zorg van de overheid om scheepvaart mogelijk te maken en te houden, overeenkomstig de aan dat water toegekende vaarwegfunctie. Vaarwegbeheer wordt in de Waterwet beschouwd als een van de onderdelen van het watersysteembeheer. Vaarwegbeheer is een onderdeel van het totale watersysteembeheer dat via de Waterwet wordt gereguleerd. Als een water ook de functie heeft gekregen als vaarweg worden veelal in samenhang daarmee tevens de normen vastgesteld waaraan die vaarweg moet voldoen: bijvoorbeeld breedte, diepte en zichtassen. Rijk en provincies leggen gebruiksfuncties van het rijkswater en het regionaal water vast in hun waterplannen, tegenwoordig veelal geïntegreerd in het omgevingsplan. Het Rijk doet dit voor de rijkswateren (in het Nationaal Waterplan en het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren), de provincie voor de regionale

wateren (in het Regionaal Waterplan). Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer op de rijkswateren en de provincie voor het vaarwegbeheer op de regionale wateren, voor zover die bij de provincie in beheer zijn. Ook waterschappen en gemeenten kunnen vaarwegbeheerder zijn. De provincie is voor de regionale wateren naast de functietoekenning ook belast met de aanwijzing van vaarwegbeheerders. Die aanwijzing geschiedt bij verordening. De provincie kan zelf vaarwegbeheerder zijn of deze taak aan een waterschap of gemeente toewijzen. Dit kan per provincie verschillen. In die verordening kunnen tevens de normen worden opgenomen voor de wateren waarvan het vaarwegbeheer van regionaal belang wordt geacht. De normen zijn gericht op de instandhouding van de vaarwegfunctie. De beheerder moet daar bij de uitvoering van zijn taak rekening mee houden. De functies voor rijkswateren zijn verder uitgewerkt in het Nationale Waterplan en het Beheerplan Rijkswateren.

Europese regelgeving

Diverse regelgeving op Europees niveau is van invloed om mogelijkheden voor behoud, beheer en ontwikkeling van het basistoervaartnet en de ontwikkeling van waterrecreatie.

Bijlage 4 | Projecten BRTN 2015 -2020

GRONINGEN

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
GR-a	7	Mensingeweersterloopdiep, Hoonse Vaart en Hunsingok (ect Zoutkamp-Winsum)	DM	CM	Opwaarderen naar CM	Lange termijn
GR-b	1005	Nieuwe Kanaal	AM	AM (dieptebeperking)	Noordelijke ontsluiting Oldambtmeer richting Termunterzijldiep	Uitgevoerd
GR-c	Nieuw	Nieuwe vaarweg	n.v.t.	CM	Wens verbinding Groningen richting Duitsland	Lange termijn

FRIESLAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
FR-a	15	Dokkumer Ie, Dokkumer Grutdijp	AZM	AZM	Vaarweg op AZM diepte brengen	Korte termijn
FR-b	21	Prinses Margrietkanaal (sluis)	AZM	AZM	Knelpunt sluis Lemmer. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt	Korte termijn
FR-c	39	Teherne - Heereveen	BZM	AZM	Opwaarderen t.b.v toerisme	Korte termijn
FR-d	37B	Irnsommerzyl	DM	DM	Verhogen Boarn brug Irnsommerzyl	In voorbereiding
FR-e	55	It Soal	BM	BM	Capaciteit sluis Workum	In uitvoering
FR-f	67	Grutte Sylroede, Van Panhuyskanaal	BZM	BZM	Drempel sluis Makkum. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt	Korte termijn
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
FR-g	Nieuw	Zuider Stadsgracht	n.v.t.	AZM	Beweegbaar maken Prins Hendrik brug	Korte termijn
FR-h	Nieuw	Bolsward- van Harinxmakanaal	n.v.t.	DM	Nieuwe vaarroute van Arum naar het van Harinxmakanaal (zie streefbeeldencarta Friesland)	Korte termijn
FR-i	Nieuw	Lemster Rien	n.v.t.	BZM	Heropening Lemster Rien. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt	Korte termijn

DRENTHE

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
DR-a	Nieuw	Havenkanaal	n.v.t.	BM	Doortrekken Havenkanaal	In uitvoering

OVERIJSSSEL

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
OV-a	91	Wetering, Heuvengracht, Kalenbergergracht	BM	BM	Aansluiting tussen de vaarwegen verbreden	In voorbereiding
OV-b	91	Wetering Heuvengracht, Kalenbergergracht	BM	BM	Verdiepen van 1.40 naar 1.50 m	In voorbereiding
OV-c	92/92A	Zwartsluis, Walengracht en Arembergergracht	BM/BMZ	BM/BMZ	Verdiepen van 1.40 naar 1.50 m	In voorbereiding
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
OV-d	Nieuw	Reevediep	n.v.t.	BZM	Nieuwe verbinding. Planning gereed in 2015, tweede fase gereed in 2025	2e fase in uitvoering

GELDERLAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
GE-a	105/2012	Linge/Korne	BM	BM	Linge over de Korne te ondiep en loopt dood	Lange termijn
GE-b	1011	Apeldoornskanaal	BM/n.v.t.	BM	Opwaarderen Apeldoornskanaal/ toevoegen BRTN. Pand 5 in 2014 in uitvoering genomen. Pand 6 korte termijn. Pand 1 t/m 4 korte termijn	Uitvoering/ Korte termijn
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
GE-c	83	Oude IJssel	BM	BM	Aansluiting Bocholter AA	Lange termijn
GE-d	101	Waal	AM	AM	Knelpunt, versmalling, recreatie en beroepsvaart gescheiden (tijdelijke oplossing nu) bevoegdheid RWS	Korte termijn
GE-e	101A	Kanaal van st. Andries	n.v.t.	AM	Toevoegen aan BRTN 2015-2020. Doorsteek tussen Maas en Waal.	Aangepast in BRTN 2015-2020

UTRECHT

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
UT-a	226a	Catherijnesingel	n.v.t.	AM	Nieuw Catherijnesingel	Uitvoering
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
UT-b	206	Leidsche Rijn	DM	DM	Wens DM niveau	Lange termijn (na 2020)
UT-c	Nieuw	Kerkvaart + delen van de Ringvaart Groot Mijdrecht	n.v.t.	DM	Toevoegen als DM	Aangepast in BRTN 2015-2020
UT-d	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	BM	Veilige oversteek Varen doe je Samen	Korte termijn
UT-e	Nieuw	Gemeenlandsvaart	n.v.t.	BM	Toevoegen als BM	Aangepast in BRTN 2015-2020

NOORD-HOLLAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
NH-a	Diversen	Diverse vaarwegen	BM	DM	Lagere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar DM	Afgewaardeerd
NH-b	227e	Naardertrekvaart naar Gooimeer	BM	DM	Aanleggen verbinding met Gooimeer. Onderdeel van programma Naarden buiten de vesting. Wens: kunstwerken op BM niveau	Lange termijn
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
NH-c	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	BM	Veilige oversteek Weesp / Driemond	Korte termijn
NH-d	Nieuw	Vaarweg van Rustenburg naar Verlaat	n.v.t.	DM	Wordt meegenomen in afwegingskader provincie	Lange termijn
NH-e	227	Vecht	AZM	AZM	Realisatie aquaduct in de A1 en nieuwe brug ter ontsluiting Muiden	In uitvoering
NH-f	244	Schagerkanaal	BM	BZM	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar BZM	Opgewaardeerd
NH-g	Divers	Diverse vaarwegen	BM	AM	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar BZM	Opgewaardeerd

ZUID-HOLLAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
ZH-a	111	Oude Maas	CM	CM	Bediening Grote spoorbrug, Dordrechtbrug	In voorbereiding
ZH-b	270	Gouwe	AZM	AZM	Bediening 2x spoorbrug Gouda	In voorbereiding
<i>Toegevoegd aan BRTN 2015-2020</i>						
ZH-c	104a	Kanaal van Steenehoek	n.v.t.	BM	Toevoegen als BM	Aangepast in BRTN 2015-2020
ZH-d	201	Rijn-Schiekanaal	BM	BM	Bediening spoorbrug De Vink	In voorbereiding
ZH-e	201	Rijn-Schiekanaal	BM	BM	Zondagbediening Parksluizen	In voorbereiding
ZH-f	206a	Ziendevaart (Oude Vaart, Gemeente Vaart, Noordeinderplas, Kade Wetering, Kollensloot, Nieuwkoopse plassen)	DM	BM	Dimensies voldoen aan BM	Aangepast in BRTN 2015-2020
ZH-g	216	Verbinding Langeraaarse Plassen en Leidsevaart	n.v.t.	DM	Verbinding Langeraaarse Plassen en Leidsevaart	Lange termijn
ZH-h	1008	Halskanaal	BM	BM	Toevoegen aan BRTN (alternatieve route)	Lange termijn
ZH-i	1009	Bernisse	BZM	BZM	Wens verbinding	Lange termijn
ZH-j	Nieuw	Weide Giessen	n.v.t.	DM	Hardinxveld-Giessendam aan BRTN toevoegen	Lange termijn

ZEELAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status	
<i>Overgenomen uit BRTN 2008-2013</i>						
ZE-a	141	Grevelingenmeer	AZM	AZM	Doorvaart Grevelingendam (zicht op Grevelingen 2.0) Toevoegen in BRTN	Lange termijn

NOORD-BRABANT

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status
-------------	--------------	----------------	----------------	-------------	--------

Overgenomen uit BRTN 2008-2013

NB-a	121	Zuid-Willemsvaart	BM	BM	Behoud en verbetering vaarroute 's-Hertogenbosch i.v.m. de omleidingsroute (Maximakanaal)	In voorbereiding
NB-b	121	Zuid-Willemsvaart	BM	BM	Herstel bereikbaarheid Helmond i.v.m. omleidingsroute (o.a. sluis nr. 7 en brug bij Aarle Rixtel)	In voorbereiding
NB-c	124	Wilhelminakanaal	BM	BM	Verbeteren sluisbediening t.b.v. doorgaande toervaart.	Korte termijn

Toegevoegd aan BRTN 2015-2020

NB-d	108a	Vaarweg Nieuwe Merwede-Amer door de Spieringsluis	n.v.t.	BZM	Toevoegen als BZM	Aangepast in BRTN 2015-2020
NB-e	124	Amertak	n.v.t.	BM	Toevoegen als BM	Aangepast in BRTN 2015-2020
NB-f	127	Mark-Vlietkanaal / Roosendaalsche Vliet	CM	BM	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008. naar BM	Korte termijn
NB-g	128/129B	Bergse Diepsluis	BM	BM	Vlotte en veilige bereikbaarheid Bergen op Zoom door vergroten Bergsche Diepsluis	Lange termijn

LIMBURG

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status
-------------	--------------	----------------	----------------	-------------	--------

Overgenomen uit BRTN 2008-2013

LI-a		Maasplassengebied	BZM	BZM	Maasplassengebied BZM houden (doorvaarthoogte voldoet niet overal, bij brug A2 en N280). Houden wat je hebt. Geen nieuwe of verlagings van bruggen, dit kan zorgen voor compartimentering.	
-------------	--	-------------------	-----	-----	--	--

FLEVOLAND

Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2008-2013	BRTN 2015-2020	Toelichting	Status
-------------	--------------	----------------	----------------	-------------	--------

Overgenomen uit BRTN 2008-2013

FL-a	1028	Verbinding Zwolsevaart-Kuirne	BM	n.v.t.	Uit BRTN	Vervallen
-------------	------	-------------------------------	----	--------	----------	-----------

Bijlage 5 | Deelnemers BRTN overleg

Ministerie I & M	Thierry de Wit
Rijkswaterstaat	Paul Penders/Huub Cramer
Provincie Groningen	Arjan Westerink
Provincie Fryslân	Judith Porsius
Provincie Drenthe	Gerard Meijers
Provincie Overijssel	Hans de Haan
Provincie Gelderland	Michaël ten Holder
Provincie Utrecht	Andrea Lion
Provincie Noord-Holland	Monique Kölliker
Provincie Zuid-Holland	Sjef Verbaanderd
Provincie Zeeland	Madeline Buining
Provincie Noord-Brabant	Kasper de Jong
Provincie Limburg	Anke Overeem
Waterrecreatie Nederland	Marleen Maarleveld
Waterrecreatie Nederland	Jaap Brouwer

Bijlage 6 | Bronnen

- BRTN 1985, Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- BRTN 1990, Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- BRTN 1997, Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- BRTN 2000, Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- BRTN 2008 – 2013, Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- Delta Lloyd, mei 2011, Branche rapport Special Watersport.
- Deltaprogramma 2015. Werken aan de delta. De beslissingen om Nederland veilig en leefbaar te houden.
- KNMC/VNM, maart 2013, Verbond Nederlandse Motorbootsport Nieuwsbrief.
- Ministerie van Economische Zaken, 2014. Rijksnatuurvisie. Natuurlijk verder.
- Richtlijnen Vaarwegen, RVW 2011, Rijkswaterstaat.
- Stichting Recreatietoervaart, maart 2011, Toekomstvisie Waterrecreatie 2025.
- Topteam Gastvrijheidseconomie, 2013. 'Vinden, Verrassen, Verbinden'. Visie op de Nederlandse gastvrijheidseconomie 2025. Startdocument sectorvisie Fase 1. 'Veel parels, nu nog een ketting'.
- Topteam Gastvrijheidseconomie, 2014. Strategische kansen en icoonprojecten. Fase2a.
- Waterrecreatie Advies, september 2012, Rapport Jongeren en Watersport, in opdracht van de provincie Friesland.
- Waterrecreatie Advies 2015, Update aantal recreatievaartuigen in Nederland en per provincie (2005 - 2015).



Colofon

Uitgave:

Waterrecreatie Nederland,
november 2016

In opdracht van:

Provincies en ministerie I&M

Vormgeving:

Delta3, Den Haag