



BASISVISIE RECREATIETOERVAART NEDERLAND 2020 T/M 2025

Webversie



BRTN
2020 t/m 2025



Inhoudsopgave

VOORWOORD

SAMENVATTING

1 INLEIDING

- 1.1 Het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN)
- 1.2 Meerwaarde BRTN en landelijke samenwerking
- 1.3 Doelstelling Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025
- 1.4 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025

2 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

- 2.1 Betekenis van waterrecreatie
- 2.2 Economische betekenis van waterrecreatie
- 2.3 Trends en ontwikkelingen
- 2.4 Beleidsmatige ontwikkelingen
 - 2.4.1 Landelijke beleidsmatige ontwikkelingen
 - 2.4.2 Regionale ontwikkelingen en beleid
- 2.5 Toekomstvisie Waterrecreatie 2025
- 2.6 Opgaven voor de Basisvisie 2020 t/m 2025

3 UITGANGSPUNTEN BRTN 2020 T/M 2025

- 3.1 BRTN – Stand van zaken anno 2019
- 3.2 Uitgangspunten BRTN classificatie 2020 t/m 2025
 - 3.2.1 Doorvaartmaten (bootmaten) basisrecreatietoervaartnet
 - 3.2.2 'Houden wat je hebt'
 - 3.2.3 Beoordelingscriteria
- 3.3 Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen
- 3.4 Link met internationale netwerk
- 3.5 Link met fijnmazig netwerk

4 LANDELIJK EN PROVINCIAAL OVERZICHT 2020 T/M 2025

- 4.1 Landelijk overzicht BRTN 2020 t/m 2025
- 4.2 Provinciaal overzicht BRTN 2020 t/m 2025
 - 4.2.1 Groningen
 - 4.2.2 Fryslân
 - 4.2.3 Drenthe
 - 4.2.4 Overijssel
 - 4.2.5 Utrecht
 - 4.2.6 Noord-Holland
 - 4.2.7 Zuid-Holland
 - 4.2.8 Zeeland
 - 4.2.9 Noord-Brabant
 - 4.2.10 Limburg
 - 4.2.11 Gelderland
 - 4.2.12 Flevoland

5 RICHTLIJNEN VOOR BEHOUD, BEHEER EN ONTWIKKELINGEN 90

- 5.1 Vaarwegen en kunstwerken 91
 - 5.1.1 Brug- en sluisgelden en vaarvergunningen 93
 - 5.1.2 Bebakening 93
 - 5.1.3 Ligplaatsen 93
- 5.2 Route-coördinatie 94
- 5.3 Kleine waterrecreatie 94
 - 5.3.1 Ontwikkeling toervaartnet sloepen 94
 - 5.3.2 Richtlijnen doorvaartmaten basistoervaartnet sloepen 97
- 5.4 Veiligheid 97
- 5.5 Duurzaamheid 99
- 5.6 Meekoppelen met landelijke en regionale ontwikkelingen 101
- 5.7 Informatievoorziening en communicatie 101
 - 5.7.1 Nautische informatie 101
 - 5.7.2 Toeristische informatie 102

6 ROLLEN, VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BORGING 103

- 6.1 Rollen en verantwoordelijkheden 104
- 6.2 Beleidsmatige en juridische borging 104

7 GEZAMENLIJKE AGENDA BASISVISIE 2020 T/M 2025 107

- 7.1 Landelijke taken 108
 - 7.1.1 Afstemming en coördinatie 108
 - 7.1.2 Verdieping 108
 - 7.1.3 Monitoring 109
- 7.2 BRTN gerelateerde thema's 110
 - 7.2.1 Veiligheid 111
 - 7.2.2 Kleine waterrecreatie 111
 - 7.2.3 Duurzaamheid 111
 - 7.2.4 Meer benutten en beleven 111
 - 7.2.5 Toekomstbestendige en duurzame financiering waterrecreatie 111
- 7.3 Middelen 111

Bijlage 1 - Evaluatie BRTN 2015-2020 112

Bijlage 2 - Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020 t/m 2025 114

Bijlage 3 - Stand van zaken infrastructurele projecten BRTN 2015-2020 115

Bijlage 4 - Projecten BRTN 2020 t/m 2025 118

Bijlage 5 - Deelnemers BRTN-overleg 120

Bijlage 6 - Bronnen 121

COLOFON 122

Voorwoord

De evaluatie van de Bestuurlijke Afspraken en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 en de bijbehorende BRTN classificatiekaart heeft duidelijk gemaakt dat na het 20-jarige Convenant Beleidsvisie Recreatietoervaart een nieuwe alternatieve manier van werken was gevonden om het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN) te borgen, beheren en verder te ontwikkelen. Met de routekaart en ervaring met deze werkwijze zijn we vervolgens aan de slag gegaan om de Bestuurlijke Afspraken, Basisvisie en BRTN classificatiekaart te actualiseren voor de periode 2020 t/m 2025.

Door de komst van corona is in 2020 veel anders gelopen dan gepland. Wat in het voorjaar, zomer en najaar 2020 vervolgens wel heel duidelijk is geworden is het belang van de mogelijkheid tot recreëren in eigen land. In de eerste lockdown periode gebeurde dat in het kader van het halen van een frisse neus vooral dichtbij huis en vervolgens voor velen in de weekenden en/of (zomer)vakantie in eigen land. Wat eerder soms lastig in harde cijfers te vertalen was, bleek nu van grote waarde. De mogelijkheid om te kunnen recreëren op, aan of in het water in stedelijk of landelijk gebied betekende voor velen een laagdrempelige, toegankelijke manier om even te genieten en op te laden. Veel mensen gingen voor het eerst het water op, kochten, leenden of huurden een SUP, kano

of boot of keerden na jaren reizen in het buitenland voor het eerst weer terug op het water. Degenen die al jaren niets anders deden maakten zich soms zorgen over drukte en veiligheid, maar uiteindelijk bleek op de meeste plekken meer dan voldoende ruimte op het water om even zorgeloos te genieten. Daar profiteerde ook de lokale en regionale economie van, die het in de lockdown maanden en sinds de aangescherpte maatregelen van half oktober het economisch ook weer lastig hebben.

Het investeren in recreatieve netwerken zoals het landelijke basisrecreatietoervaartnet loont. Het basisrecreatietoervaartnet heeft bewezen een blauwe, veelal groenblauwe ruggengraat te zijn dat onder andere bijdraagt aan welzijn, gezondheid, economie en kwaliteit van de leefomgeving. En dat van waarde is in tijden van voorspoed, maar ook in moeilijker tijden.

Met de Bestuurlijke Afspraken 2020 t/m 2025 en de bijbehorende Basisvisie Recreatietoervaart Nederland en BRTN classificatiekaart zetten de betrokken provincies, het ministerie van IenW en RWS de samenwerking om eerder gedane investeringen in dit recreatieve netwerk te borgen en op sommige punten verder te ontwikkelen met elkaar voort. Een landelijk netwerk als het basisrecreatietoervaartnet vraagt immers om een aanpak die meer is dan de som der delen. In de

periode 2020 t/m 2025 zal op een beperkt aantal locaties investeringen in infrastructuur plaatsvinden. Veel inzet zal met name gericht zijn om het netwerk dat is opgebouwd te borgen en te onderhouden en nog beter te benutten. Hiervoor is beter monitoren ook van belang. Door beter inzicht te hebben in de gebruikers, het gebruik en de (economische) waarde van het gebruik van het basisrecreatietoervaartnet kan ook het recreatieve netwerk weer op een goede manier verbeterd worden. Zo zal in ieder geval op een aantal punten gekeken worden of classificatie en richtlijnen aangescherpt moeten worden. Hoe kan worden bijgedragen aan eerdere thema's als veiligheid en duurzaamheid, maar ook aan nieuwere thema's als klimaatadaptatie en gezondheid. En hoe de verbinding met het fijnmazige en internationale netwerk kan worden versterkt. Zo kan het basisrecreatietoervaartnet zich blijven ontwikkelen in relatie tot een omgeving die zelf ook in ontwikkeling is.

Samenvatting

Bestuurlijke Afspraken 2020 t/m 2025

In de bestuurlijke afspraken geven provincies en het ministerie van IenW en RWS aan hoe zij samenwerken aan het landelijke basistoervaartnet.

Ook geven zij aan op welke wijze de Basisvisie met de classificatie van de BRTN-vaarwegen doorwerkt in hun eigen beheergebied.

Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020 t/m 2025

In hoofdstuk 1 zijn aanleiding, historie en doel van de Basisvisie en het landelijke basistoervaartnet nader beschreven. Ook de totstandkoming van de Basisvisie wordt samengevat. Het basisrecreatietoervaartnet omvat de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswateren voor de recreatietoervaart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat circa 5050 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 recreatietoervaartnet.

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

bewustzijn en een gezond en sportend Nederland. Hoofdstuk 2 geeft tevens een overzicht van trends en ontwikkelingen in de recreatietoervaart en de waterrecreatiesector. Daarnaast worden ontwikkelingen in landelijk beleid en wetgeving en provinciaal beleid die van invloed zijn op de Basisvisie met de classificatie van de BRTN-vaarwegen gepresenteerd. Het overzicht samen met de input uit de evaluatie van de BRTN 2015-2020 is vertaald in een aantal opgaven voor de Basisvisie 2020 t/m 2025.

In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van de BRTN 2020 t/m 2025 omschreven: de stand van zaken van het basistoervaartnet anno 2019, 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. Ook wordt kort stil gestaan bij het belang van de verbinding van het BRTN met het fijnmazig en het internationale netwerk.

In Hoofdstuk 4 wordt per provincie het basistoervaartnet 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 5 omvat nadere richtlijnen voor vaarwegen en kunstwerken. Gezien de positieve ervaringen in de praktijk met route-coördinatie is het voorstel om dit verder uit te breiden. Om de groeiende belangstelling voor kleine waterrecreatie waaronder 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 toervaart zoals veiligheid, duurzaamheid, informatievoorziening en communicatie.

In hoofdstuk 6 wordt een overzicht gegeven van de overheidspartijen die rollen en verantwoordelijkheden hebben als het gaat om het basisrecreatietoervaartnet. Ook wordt de eerdere en huidige borging van het basisrecreatietoervaartnet 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 gezamenlijke agenda Basisvisie 2020 t/m 2025 in hoofdstuk 7. De actie-agenda omvat een aantal landelijke taken, onder andere afstemming en coördinatie, verdieping en monitoring. Ook wordt een aantal BRTN gerelateerde thema's besproken die het basisrecreatietoervaartnet raken, maar die binnen de scope van andere projecten of trajecten worden opgepakt.



‘Het landelijke routenetwerk
omvat circa 5050 kilometer
vaarten, kanalen, vaargeulen
en rivieren’

1.1 Het landelijke basisrecreatie toervaartnet (BRTN)

In het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart is de afgelopen 30 jaar ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en knelpunten-vrij maken van het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Dit basisrecreatietoervaartnet omvat de belangrijkste verbinding- en ontsluitingswateren voor de recreatietoervaart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat circa 5050 kilometer vaarten, kanalen, vaargeulen en rivieren. Dit is exclusief de vaargeulen buitengaats en de vaarroutes door plassen, meren en grote wateren. Het basisrecreatietoervaartnet is in ieder geval bevaarbaar met boten van 2.40 meter hoog en 1.10 meter diepgang. Dit houdt in dat het basisrecreatietoervaartnet bevaaren 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 basisrecreatietoervaartnet wordt voor een deel ook door de beroepsvaart gebruikt. De provincies beheren het merendeel van het basisrecreatietoervaartnet of hebben dit gedelegeerd aan derden (met name waterschappen). Het basisrecreatietoervaartnet omvat circa 2100 kilometer hoofdvaarwegen die beheerd worden door Rijkswaterstaat. In Box 1 wordt het landelijke basisrecreatietoervaartnet nader omschreven.

Naast het basisrecreatietoervaartnet is er nog veel vaarwater dat veelal met kleinere recreatievaartuigen kan worden bevaaren. Soms is dit water door dammen of lage bruggen van het basisrecreatietoervaartnet gescheiden. Er zijn nog veel mogelijkheden om het basisrecreatietoervaartnet te verbinden met deze andere vaarwegen om zo de aantrekkelijkheid van het toervaartnet en de waterrecreatie te vergroten.

1.2 Meerwaarde BRTN en landelijke samenwerking

Het 20-jarige convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland heeft bewezen een effectief kader te zijn voor de ontwikkeling van en investeringen in het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Box 2 geeft een overzicht van de werkwijze en de samenwerking door de jaren heen in het kader van dit convenant. De gecoördineerde programmering, inzet en financiering hebben geleid tot het oplossen van een groot aantal knelpunten en het vergroten van de doorvaarbaarheid van het basisrecreatietoervaartnet. Met het eindigen van het 20-jarige convenant is gekozen voor een nieuwe werkwijze. Voor de periode 2015-2020 hebben provincies en het toenmalig ministerie van Infrastructuur & Milieu bestuurlijke afspraken ondertekend en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 opgesteld. In het kader van

deze bestuurlijke afspraken en Basisvisie heeft Waterrecreatie Nederland een aantal landelijke taken uitgevoerd. Ook de evaluatie van de bestuurlijke afspraken en Basisvisie 2015-2020 bevestigt de meerwaarde van het landelijk samenwerken aan het basisrecreatietoervaartnet. De uitkomsten van de evaluatie staan in bijlage 1, waaronder:

Meerwaarde landelijk routenetwerk

- Het BRTN-netwerk ligt er anno 2018 goed bij. De individuele partijen werken vanuit hun eigen verantwoordelijkheid aan het verder ontwikkelen van het netwerk en het stimuleren van het gebruik daarvan. In een aantal provincies wordt actief gewerkt aan het opwaarderen van bestaande vaarwegen of het ontwikkelen van nieuwe vaarwegen.
- Toch zijn er ook ontwikkelingen die het toervaartnet bedreigen: op steeds meer plaatsen worden spitsluitingen ingesteld; het programma Hoogfrequent Spoorvervoer leidt tot minder openingen van spoorbruggen (die nu al een probleem vormen); de aanleg van nieuwe bruggen over belangrijke corridors belemmert de doorstroming; de toenemende beroepsvaart (in volume en scheepsgrootte) zorgt voor meer onveilige situaties; de explosieve groei van waterplanten veroorzaakt steeds meer overlast.

- Het in gezamenlijkheid werken aan bovenstaande onderwerpen met de bestuurlijke afspraken, Basisvisie en BRTN-kaart als kader, biedt een duidelijke meerwaarde.

Meerwaarde landelijke coördinatie

- De afgelopen periode is de landelijke coördinatie van het BRTN waardevol gebleken. De deelbelangen van de afzonderlijke partijen kunnen zodoende vertaald worden naar een gezamenlijk, landelijk belang. De onderlinge afstemming en kennisuitwisseling biedt afzonderlijke partijen de mogelijkheid om het BRTN en waterrecreatie efficiënter en effectiever te borgen en te ontwikkelen binnen hun organisatie.
- De combinatie van de Bestuurlijke Afspraken en de Basisvisie is een goede wijze voor de borging van het netwerk en de landelijke coördinatie. Het netwerk blijft echter wel kwetsbaar omdat de juridische hardheid soms nog te wensen over laat.
- De looptijden van de provinciale besturen en de bestuurlijke afspraken voor het BRTN liggen dicht op elkaar. Een langere looptijd vergroot de samenwerking van de bestuurlijke afspraken en vergroot het operationele karakter.

- De partijen hebben aangegeven dat Waterrecreatie Nederland een waardevolle, verbindende rol vervult in de landelijke coördinatie. Dit uit zich in: het bij elkaar brengen van partijen en netwerken; het agenderen van onderwerpen; de kennisuitwisseling tussen partijen en het participeren in processen.
- De deelnemers aan de bestuurlijke afspraken hebben aangegeven de bestuurlijke afspraken Basisvisie Recreatietoervaart Nederland te willen voortzetten voor de periode van 2020 t/m 2025.

Blijvende aandacht voor diverse aspecten BRTN nodig

Blijvende aandacht voor het knelpuntenvrij maken en het behouden van het landelijke basisrecreatietoervaartnet dat is opgebouwd, is noodzakelijk. De investeringen van de afgelopen 30 jaar in het basisrecreatietoervaartnet gaan dan niet verloren en de meerwaarde van het ontwikkelde netwerk kan verder worden verzilverd. Meer aandacht voor beleving en benutting is nodig om de (economische) betekenis van het basisrecreatietoervaartnet 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. Het basisrecreatietoervaartnet draagt bij aan de kwaliteit van landschap en leefomgeving. 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 volop plannen met invloed op gebruik van de ruimte en daarmee ook op het basisrecreatietoervaartnet vraagt dat niet alleen om een gedeelde visie, maar ook om een sector en overheid die gemotiveerd en geïnspireerd samenwerken. Deelnemers aan de bestuurlijke afspraken 2015-2020 hebben dan ook aangegeven de samenwerking te willen voortzetten. Kennisuitwisseling voorkomt dat ieder voor zich het wiel uitvindt. En gezamenlijke kennisontwikkeling is effectief en efficiënt.

1.3 Doelstelling Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025

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 vaartroutenetwerk en borgen dat de gedane investeringen in het basisrecreatietoervaartnet hun waarde blijven



houden ('Houden wat je hebt').

- Kwalitatief verbeteren van het basisrecreatie-toervaartnet.
- 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.

1.4 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025

In de loop van 2018 is gestart met de evaluatie van de BRTN 2015-2020. Mede op basis van deze evaluatie hebben deelnemers van het BRTN-overleg aangegeven de Basisvisie 2020 t/m 2025 te willen opstellen. Hier is in 2019 mee gestart. De bestuurlijke afspraken 2015-2020 zijn geactualiseerd voor de periode 2020 t/m 2025. Ook is de Basisvisie inclusief de BRTN-classificatiekaart geactualiseerd. Daarnaast zijn de landelijke taken voor de periode 2020 t/m 2025 geactualiseerd. De aanpak en beslismomenten worden kort toegelicht in bijlage 2.

Box 1:

Hoofdassen en ontsluiting vaargebieden landelijke basisrecreatietoervaartnet

Het basisrecreatietoervaartnet ontsluit de toeristische, landschappelijke en culturele verscheidenheid van Nederland en verbindt alle belangrijke vaargebieden met elkaar. De volgende vaargebieden zijn te onderscheiden:

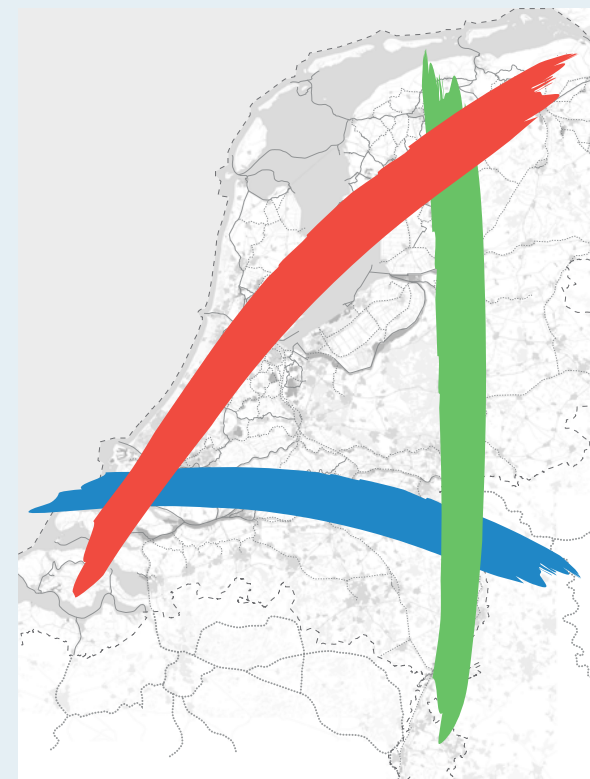
- Noordzeekust
- Waddenzee/Waddeneilanden inclusief Eems en Dollard
- Fryslân (w.o. Fryske Marren)
- Gronings-Drents Kanalengebied
- Meren, rivieren en Twentekanalen in Overijssel
- IJssel
- Randmeren
- IJsselmeer /Markermeer
- Holland boven Amsterdam
- Hollandse Plassen / Groene Hart, inclusief Vinkeveense en Loosdrechtse Plassen
- Vechtgebied
- Deltawateren/ Deltagebied (Hollandse Delta, Zeeuwse Delta, West-Brabant)
- Biesbosch

- Gelders rivierengebied (Maas, Lek, Rijn)
- Noord-Brabant/Maas-Noord
- Limburgse Maas, inclusief Maasplassengebied).

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

- Vlissingen-Delfzijl (Staande Mastroute)
- 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 toerwaartnet 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, Watersportverbond 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, mededankzij de Beleidsvisie Basisrecreatietoervaartnet 1985, de afbrokkeling van het toerwaartnet 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 basisrecreatietoerwaartnet 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 basisrecreatietoerwaartnet in Nederland aanzienlijk hebben verbeterd. Dat gebeurde in nauwe samenwerking met gebruikersorganisaties (recreanten en ondernemers) en vaarweg behorende overheden.

De omvang van de projectenstroom ter verbetering van het toerwaartnet, de ontwikkelingen in de toervaart zelf (ook internationaal gezien) en de veranderingen in de wisselwerking tussen toervaart en andere beleids-terreinen (natuur, cultuurhistorie, milieu, weg- en spoorwegverkeer e.d.), maakten het nodig het beleid te heroverwegen. Dit heeft eerst oriënterend plaats-gevonden door een actualisering van de Beleidsvisie Basisrecreatietoerwaartnet 1990. De Beleidsvisie Basisrecreatietoerwaartnet 1997 richtte zich niet alleen op het beter bevaarbaar maken en houden van het basisrecreatietoerwaartnet, maar bracht ook de aantrekkelijkheid van het toerwaartnet in beeld.

Naast het kwantitatieve aspect (de lengte van het toerwaartnet) gaat de kwaliteit (de aankleding van het toerwaartnet) een steeds belangrijker rol spelen. In de Beleidsvisie Basisrecreatietoerwaartnet 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 basistoerwaartnet. 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 Beleidsvisie Basisrecreatietoerwaartnet 2000 te actualiseren en de Beleidsvisie Basisrecreatietoerwaartnet 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 basisrecreatietoerwaartnet 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 Beleidsvisie Basisrecreatietoervaartnet 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.

In 2013 was het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart afgelopen. Decentralisatie en nieuwe wetgeving, bijvoorbeeld de Waterwet en de nieuwe Omgevingswet, vroegen 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 medeoverheden. Voor de gebruiker van het toervaartnet is het eveneens van belang dat het landelijke toervaartnet op samenhangende wijze wordt beheerd en ontwikkeld.

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. Een nieuwe Basisvisie 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 basisrecreatietoervaartnet.

‘Water en het gebruik van vaarwegen zijn bepalend in het cultuurlandschap van Nederland’

2

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

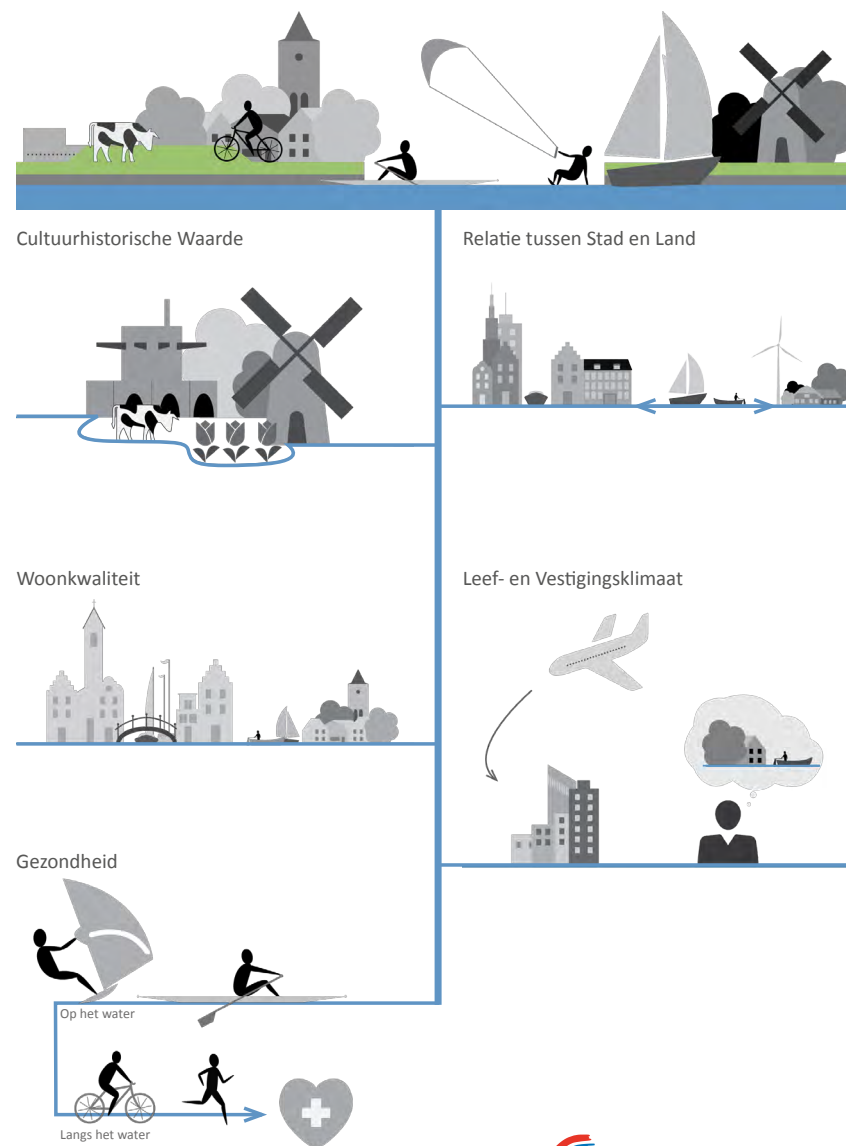
2.1 Betekenis van waterrecreatie

Het basisrecreatietoernet draagt bij aan een diversiteit van waarden van waterrecreatie. De verschillende waarden zijn samengevat in figuur 1.









Water en het gebruik van vaarwegen zijn bepalend in het cultuurlandschap van Nederland. De vaarweg in het landschap, 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 grotendeels door mensenhanden gevormde landschap. De identiteit van Nederland wordt bepaald door het rivierenlandschap, door de voortdurende landaanwinst met dijkes 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

Factsheet De Waarde van Waterrecreatie



FIGUUR 1: DE WAARDE VAN WATERRECREATIE



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 leef- en vestigingskwaliteit, 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 veiliggesteld. De oorspronkelijke relatie tussen stad en regio wordt hersteld en de ruimtelijke kwaliteit verbeterd.

Waterrecreatie draagt bij aan een gezond en sportend Nederland. Onder andere het Europese onderzoek BlueHealth toont aan hoe het sporten en recreëren op

en aan het water bijdraagt aan welzijn en geestelijke gezondheid. Watersport en waterrecreatie dragen ook bij aan participatie. De watergebonden sporten kennen een actief verenigingsleven en wedstrijdscircuit, veelal draaiend op vrijwilligers. Hengelsport heeft in 2018 het grootste aantal leden na voetbal. Het Watersportverbond staat op de 14de plaats als het gaat om aantal leden van een sportbond. De roeibond staat in de top 10 sportbonden die het meeste groeit wat betreft ledenaantal.

Een goed functionerend basisrecreatietoervaartrnet nodigt uit tot het beleven van het water. 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. Dit alles draagt bij aan het leef- en vestigingsklimaat van Nederland.

2.2 Economische betekenis van waterrecreatie

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

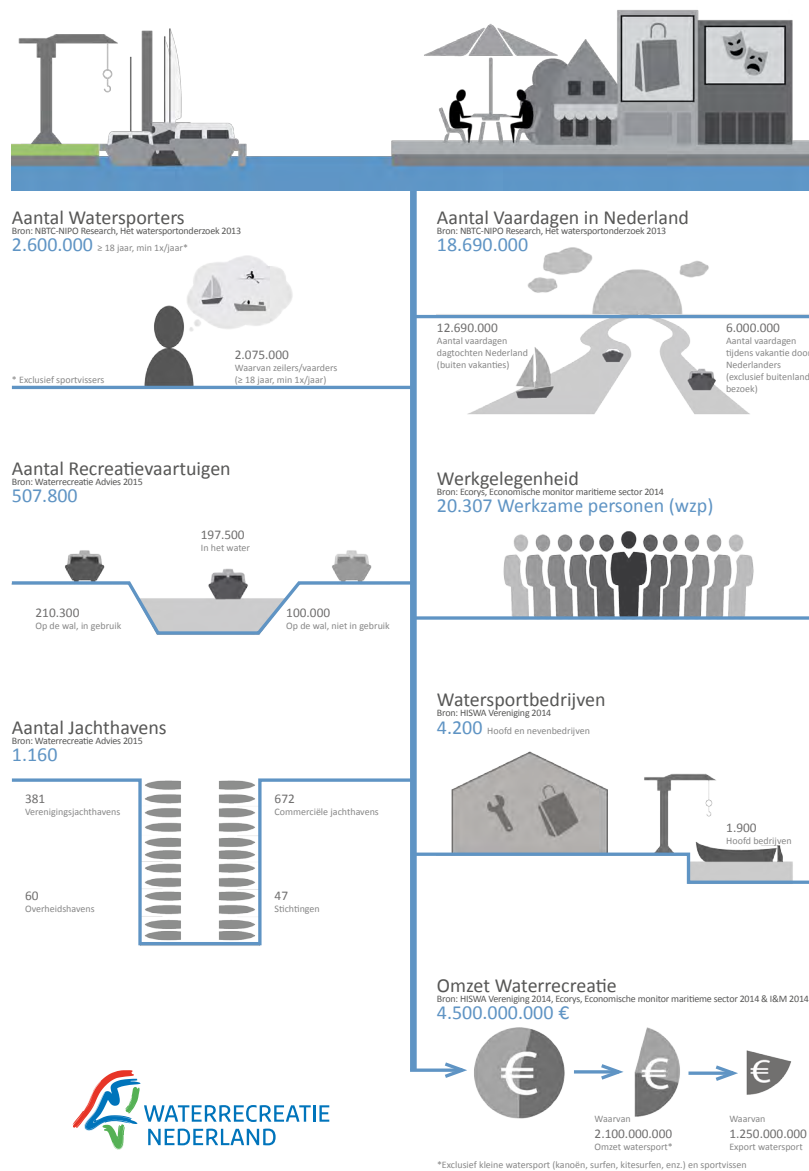
De totale omzet van de jachtbouw/watersportindustrie bedroeg in 2018 € 3,84 miljard (Nederland Maritiem Land, 2020). De totale directe en indirecte productiewaarde was € 4,03 miljard. Totale directe en indirecte werkgelegenheid in 2018: 19.739 werknemers.

De export van de Nederlandse jachtbouw is een bijzondere deelsector. Bijna alle jachten langer dan 24 meter worden geëxporteerd. Bij deze jachtbouw

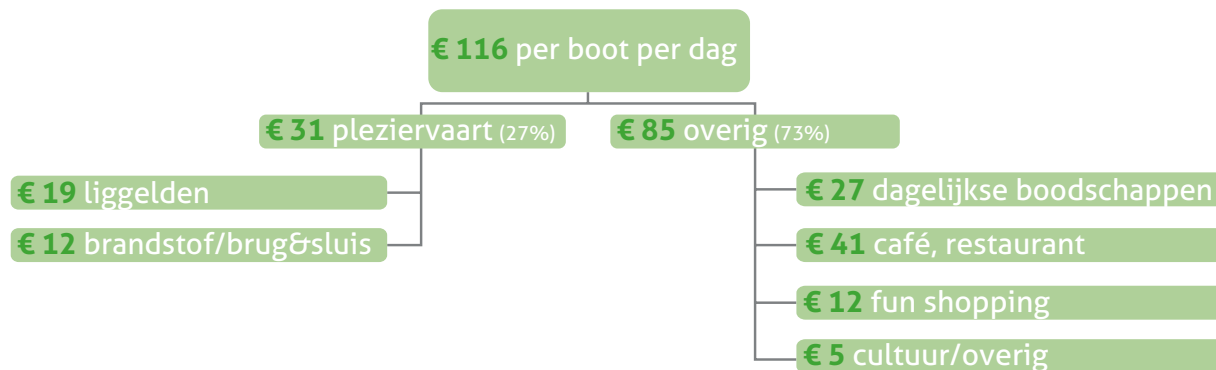
gaat het om een gespecialiseerde bedrijfstak met zeer geavanceerde technische toepassingen. Deze hightech toepassingen zijn vaak afgeleid uit de zeescheepvaart.

Wanneer de economische betekenis van de jachtbouw/watersportindustrie wordt gezien in relatie met bijvoorbeeld de binnenvaart, dan mag worden gesteld dat de bedrijfstakken een vergelijkbare omvang hebben wat betreft productiewaarde. De binnenvaart heeft een iets hogere toegevoegde waarde en de jachtbouw/watersportindustrie een iets hogere werkgelegenheid. Het aantal recreatieve vaartuigen is echter heel wat groter dan het aantal beroepsvaartuigen. Er zijn zo'n 8.200 Nederlandse binnenvaartschepen (www.binnenvaartcijfers.nl) ten opzichte van zo'n 500.000 recreatieve vaartuigen waarvan ongeveer 400.000 in gebruik op het water (Waterrecreatie Advies, 2015).

Factsheet De Economie van Waterrecreatie



FIGUUR 2: DE ECONOMISCHE WAARDE VAN WATERRECREATIE



FIGUUR 3: GEMIDDELDE BESTEDING PER VAARDAG IN HET IJSELMEERGEBIED (WATERRECREATIE ADVIES, 2014)

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 verdeling van type besteding.

Andere economische effecten

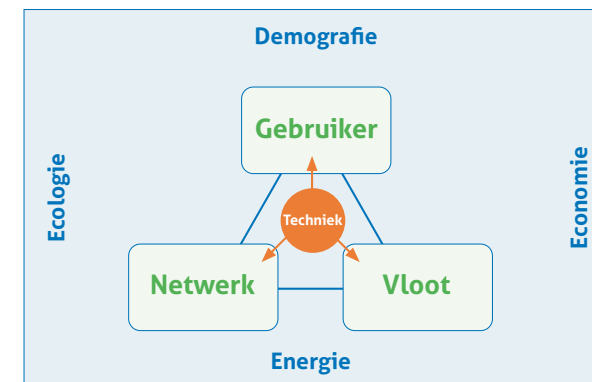
Over het algemeen zijn woningen in het groen 15% tot 20% meer waard dan vergelijkbare woningen zonder openbare groenvoorzieningen. Voor huizen gelegen aan bevaarbaar water is de meerwaarde zelfs 30%. Mogelijkheden voor uitwisseling tussen land- en

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. Evenementen op en aan het water hebben een bewezen stuwend toeristisch karakter. Sail Amsterdam is het grootste evenement van Nederland, zowel in bezoekersaantallen als omzet. Andere steden organiseren ook steeds vaker water gerelateerde evenementen, variërend van eigen Sails tot zwemevenementen, vaak voor goede doelen.

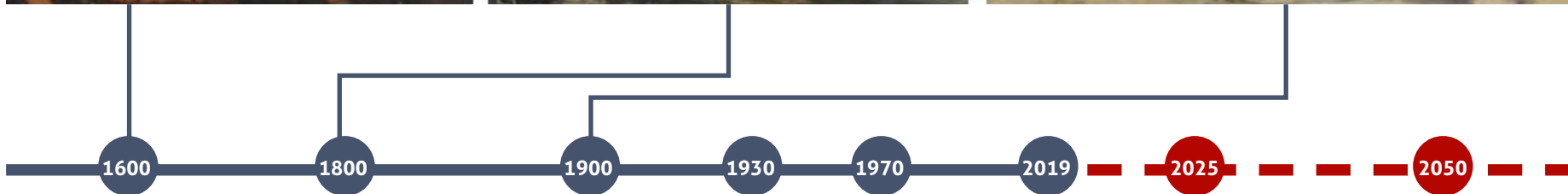
2.3 Trends en ontwikkelingen

Varen is van alle tijden. In Nederland is dit gebruik van water beeldbepalend in de geschiedenis en het landschap, zowel van stad als land. Veel schepen hebben een lange levenscyclus. Vandaag de dag varen nog schepen van eerdere tijden.

Tegelijkertijd zorgen trends en ontwikkelingen in de waterrecreatie met betrekking tot de gebruiker, vloot, netwerk en technologische ontwikkelingen evenzeer als meer algemene trends en ontwikkelingen in demografie, economie, energie en ecologie voor veranderingen.



FIGUUR 4: TRENDS EN ONTWIKKELINGEN VAN INVLOED OP DE RECREATIEVAART



FIGUUR 5: VAREN IS VAN ALLE TIJDEN

Tabel 1 geeft een overzicht van een aantal trends en ontwikkelingen op deze punten.

TABEL 1: OVERZICHT VAN TRENDS EN ONTWIKKELINGEN VAN INVLOED OP RECREATIETOERVAART EN WATERRECREATIE

<p>Gebruiker/Demografie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vergrijzing klassieke doelgroep (toerzeilers/vaarders) • Verschuiving toervaart naar dagrecreatie • Ommetjes varen • Jeugd niet automatisch meer aangesloten, op sommige plekken ook niet altijd welkom op/aan het water • Sportvissen verjongt • Nederland scoort op Olympisch/WK niveau • Watersportevents groeien, w.o. city swims • Delen versus (boot)bezit • Hogere eisen kwaliteit • Verbinding met landrecreatie/toerisme
<p>Vloot</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kajuitboten maken nog aanzienlijk deel uit van vloot, veel oudere vwloot • Daling in aantal kajuitboten- zeil/motorboot • Sloepen: groei, ook interesse eigen boot • Groei kleine waterrecreatie (kitesurfen, suppen, roeien, kanoën, enz.) • Groei belangstelling foiling • Chartervaart: krimpende vloot, behoefte aan ander product, grotendeels Duitse gasten • Rivercruises: aantal boten/cruises groeit, aanlegplekken met attracties bottleneck
<p>Netwerk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • BRTN netwerk: positieve ontwikkelingen, maar ook druk vanwege weg/treinverkeer • Aantal ongevallen de afgelopen jaren stabiel • Meer bottlenecks met beroepsvaart verwacht (verhoging CEMT klasse vaarwegen, grotere beroepsvaart) • Samenwerking beheerders is aandachtspunt • Vaarwegbeheer/decentralisatie: kennis en kunde binnen gemeenten verminderd, vaak minder gericht op de hoofdlijnen/route, maar meer op een specifieke locatie • Landelijke borging van het BRTN is aandachtspunt • Omgevingswet/omgevingsvisies: verankering watersport/waterrecreatie is heel bewerkelijk • Zeer grote opgaven beheer en onderhoud kunstwerken

TABEL 1: OVERZICHT VAN TRENDS EN ONTWIKKELINGEN VAN INVLOED OP RECREATIETOERVAART EN WATERRECREATIE

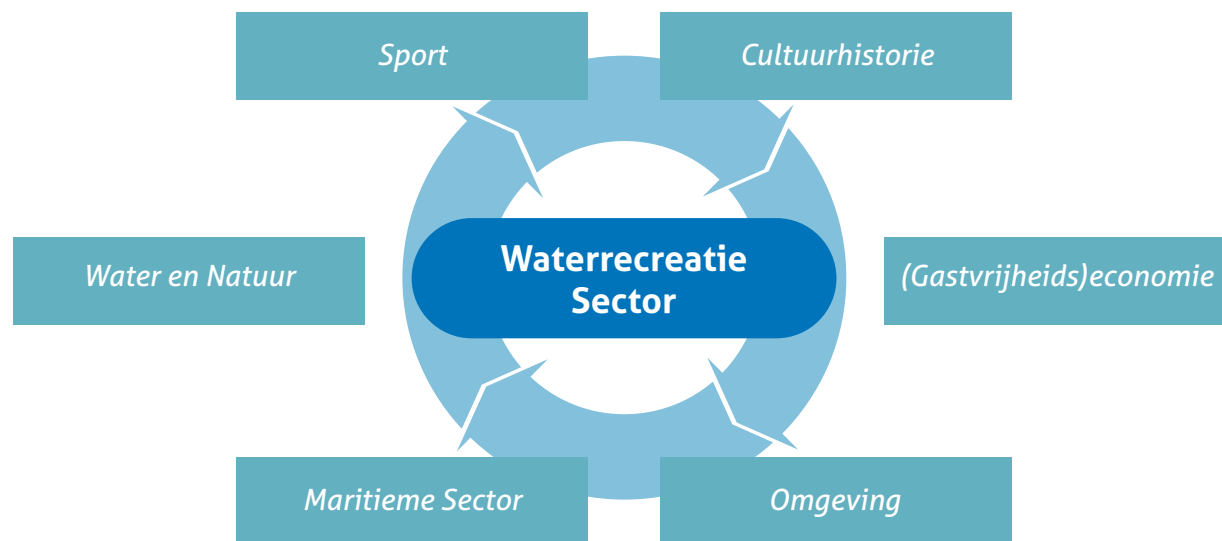
<p>Vervolg netwerk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Life cycle/circulair/klimaatproof ontwerpen • Ligplaatsen bij woningen nemen toe • Groeien gebruik water bij steden en dorpen • Ontwikkeling sloepennetwerk • Vraag naar classificatie E/F/G netwerk (kleine recreatievaart), zo mogelijk onderdeel van BRTN • Havens • Steeds meer als plek voor verblijfsrecreatie, w.o. drijvende verblijfsplekken/tiny houses • Wordt nog beperkt rekening houdend met klimaatproof/circulair ontwikkelen • Koppeling met andere netwerken/aspecten van omgeving, w.o. fiets en wandelnetwerk, cultuurhistorie
<p>Technologie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Algehele digitalisering
<p>Economie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Groei toerisme en recreatie • Wens spreiding toerisme • Vastgoed aan water meer waard • Waterbeleving vaak bepalend voor landrecreatie en toerisme (fietsen/wandelen langs water, horeca/accommodatie aan water, Hanzesteden) • Jachthaven als full service bedrijf/ontzorgen van klant • Groei in cross-overs: waterbeleving en fietsen, wandelen, cultureel uitje, waterfronten. • Deeleconomie
<p>Ecologie/duurzaamheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vuilwaterlozing nog problematisch • Waterkwaliteit op veel plaatsen verbeterd, keerzijde: groei waterplanten • Meer duurzame waterrecreatie (gedrag, materiaal en omgeving) • Aandacht voor groenblauwe leefomgeving • Klimaatadaptatie • Belang van welzijn/gezondheid (bijvoorbeeld studie Canal & River Trust) • Belang van cultuurhistorie
<p>Energie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Energietransitie: zoeken naar aanknopingspunten • Energietransitie vloot/havens • Energietransitie en watergebruik

2.4 Beleidsmatige ontwikkelingen

Er is beperkt beleid dat rechtstreeks gericht is op de ontwikkeling van waterrecreatie en watersport en het basisrecreatietoervaartnet. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de verschillende beleidsdomeinen die de ontwikkeling raken.

2.4.1 Landelijke beleidsmatige ontwikkelingen

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. Voor de meest actuele stand van zaken, zie [de viewer Relevant beleid en juridisch kader van het BRTN](#).



FIGUUR 6: BELEIDSCONTEXT BRTN EN WATERRECREATIE

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

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)/ Nationaal Omgevingsvisie (NOVI)
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Deltabeslissingen
- Nationaal Waterplan en Beheerplan Rijkswateren (BPRW)
- Programmatische Aanpak Grote Wateren
- Kaderrichtlijn Water (KRW)
- Maritieme Strategie
- Ontwikkeling en corridorbenadering beroepsvaart
- Gastvrijheidseconomie/NBTC Metrolijnen/ spreiding-balans toerisme
- Sport en Gezondheid/ Nationaal Sportakkoord
- Natuurvisie
- Natura 2000
- Energietransitie
- Visie Erfgoed en Ruimte
- Decentralisatie
- Omgevingswet
- Waterwet
- Europese regelgeving

2.4.2 Regionale ontwikkelingen en beleid

In sommige provincies zijn ontwikkelingen en beleid specifiek gericht op waterrecreatie. Veelal is provinciaal beleid vanuit verschillende domeinen van belang voor waterrecreatie.

Tabel 2 geeft een overzicht van de verschillende provinciale beleidsdocumenten en ambities en doelstellingen die relevant zijn voor de ontwikkeling van waterrecreatie en recreatievaart en daarmee het basisrecreatietoerwaartnet in de provincies. De meest actuele stand van zaken voor de regionale ontwikkelingen in beleid en regelgeving zijn eveneens te vinden via de viewer Relevant beleid en juridisch kader van het BRTN. Hier zijn ook de links naar de genoemde documenten te vinden.

TABEL 2: PROVINCIAAL BELEID RELEVANT VOOR BRTN EN WATERRECREATIE

Provincie	Beleidsmatige borging
Groningen	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsnota beheer provinciale vaarwegen Groningen 2011-2020 • Toerisme-Visie 2016-2020 • Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020 • Coalitieakkoord Verbinden, versterken, vernieuwen 2019-2023 • Strategische visie vrijetijdseconomie provincie Groningen 2021-2030
Fryslân	<ul style="list-style-type: none"> • Provinciaal verkeer- en vervoerplan, straks vervangen door Regionaal Mobiliteitsplan • Visie Waterrecreatie • Beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028 • Bestuursakkoord Geluk op 1 2019-2023
Drenthe	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsvisie 2018 • Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen • Programma Vrijetijdseconomie • Collegeakkoord Mooi voor elkaar 2019-2023
Overijssel	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsvisie Overijssel • Actualisatie Omgevingsvisie 2018-2019 • Actualisatie Omgevingsvisie 2019-2020 • Gastvrij Overijssel Programma Vrijetijdseconomie 2016-2020 • MKB-beleid voor watersportbedrijven • Coalitieakkoord Samen bouwen aan Overijssel 2019-2023
Gelderland	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsvisie Gaaf Gelderland • Kadernota Omgevingsvisie • Koersnotitie 'Beleef het in Gelderland' • Coalitieakkoord Samen voor Gelderland 2019-2023

TABEL 2: PROVINCIAAL BELEID RELEVANT VOOR BRTN EN WATERRECREATIE

<p>Utrecht</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Visie Recreatie en Toerisme 2020 en Agenda Recreatie en Toerisme 2016-2019. (Beide worden in 2021 vervangen door het Programma Recreatie en Toerisme 2021-2024) • Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 • Bodem- Water- en Milieuplan 2016-2021. (Wordt in 2022 vervangen door het Bodem en Water Programma.) • Coalitieakkoord Nieuwe energie voor Utrecht 2019-2023 • Concept Ontwerp omgevingsvisie Provincie Utrecht 2019. De verwachting is dat deze per 1 januari 2021 ingaat
<p>Noord-Holland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030 • Omgevingsvisie NH 2050 • Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken
<p>Zuid-Holland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Visie ruimte en mobiliteit 2018 • Omgevingsvisie Zuid-Holland • Beleidsvisie Cultureel Erfgoed en Basisvoorzieningen Cultuur 2017-2020 • Ruimtelijke analyse stedelijk landschap • Coalitieprogramma Elke dag beter 2019-2023 • Startnotitie Sport & Recreatie 2020
<p>Zeeland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsplan Zeeland 2018 • Veerse Meer visie • Gastvrij Zeeland, Een provinciale visie op vrijetijdseconomie 2015 • Coalitieakkoord Samen verschil maken 2019-2023 • Omgevingsvisie 2021

TABEL 2: PROVINCIAAL BELEID RELEVANT VOOR BRTN EN WATERRECREATIE

<p>Noord-Brabant</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategische visie vaarwegen 2004-2050 • Omgevingsvisie Kwaliteit van Brabant 2018 • Beleidskader & Uitvoeringsagenda vrijetijdseconomie 2013-2020 • Bestuursakkoord 'Kiezen voor kwaliteit' 2019-2023 • Bestuursakkoord 2020-2023 'Samen, slagvaardig en slim: Ons Brabant' • BrabantStad – Het Volgende Landschap 2020
<p>Limburg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Provinciaal Omgevingsplan Limburg • Actieplan Waterrecreatie Midden- en Noord-Limburg • Collegeprogramma Vernieuwend verbinden 2019-2023 • Beleidskader 2019-2023 Missiegedreven economisch beleidskader • Ontwerp Omgevingsvisie Limburg 2020
<p>Flevoland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevingsvisie FlevolandStraks • Beleidsplan Recreatie en Toerisme • Coalitieakkoord Ruimte voor de toekomst 2019-2023

Ook waterschappen zijn steeds meer gericht op waterrecreatie en recreatievaart. De Unie van Waterschappen heeft een ambitiesdocument Waterrecreatie opgesteld en geeft hier invulling aan in overleg met de themagroep waterrecreatie. Daarnaast hebben afzonderlijke waterschappen nota's en/of subsidieregelingen opgesteld gericht op het mogelijk maken van waterrecreatie. Op gebieds- en gemeentenniveau zijn diverse visies en programma's waarin ambities en maatregelen ten behoeve van waterrecreatie en recreatievaart zijn opgenomen. Enkele voorbeelden zijn: het programma Rivieroevers 2019-2022 van de gemeente Rotterdam, het Programma Waterrecreatie en Ecologie, IJburg Zeeburgereiland van de gemeente Amsterdam, het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, 'Samenwerking Grensgebied De Kempen' in Noord-Brabant, Limburg en Belgisch Limburg.

2.5 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 7 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



② Waterrecreatie is laagdrempelig, gevarieerd en betaalbaar



③ Waterrecreatie is er in en om de stad



④ Waterrecreatiegebieden zijn bereikbaar en staan in goede verbinding met elkaar



⑤ Waterrecreatie als opstap naar watersporten op Olympisch niveau



⑥ Nieuw water beschikbaar voor waterrecreatie



⑦ Waterrecreatie is grenzeloos



⑧ Waterrecreatie is veilig en duurzaam

FIGUUR 7: 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. In de Toekomstvisie is benoemd dat hiervoor nieuwe financieringsinstrumenten noodzakelijk zijn, 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 medeverantwoordelijk voor de financiering van de waterrecreatie. Vanuit Stichting Waterrecreatie Nederland worden mogelijkheden voor nieuwe financieringsinstrumenten verkend.

Stichting Waterrecreatie Nederland

De stichting Waterrecreatie Nederland, voorheen stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) 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 de volgende pijlers waarvan het belang publiek en privaat wordt gedeeld:

- Waterbeleving
- Routenetwerken en voorzieningen, waaronder het basisrecreatietoervaartnet
- Veiligheid op het water
- Duurzaamheid.

2.6 Opgaven voor de Basisvisie 2020 t/m 2025

Mede op basis van de betekenis van waterrecreatie, trends en ontwikkelingen, landelijke en regionale ambities en beleid en de evaluatie van de BRTN periode 2015-2020 zijn de volgende opgaven voor de Basisvisie 2020 t/m 2025 benoemd:

- Versterken borging BRTN
- Verbeteren beschikbare monitoringdata
- Aanscherpen van classificatie en richtlijnen
- Versterken verbinding BRTN met het Europese en het fijnmazige netwerk
- Versterken verbinding BRTN met andere domeinen
- Versterken samenwerking waterschappen en gemeenten
- Versterken kennisuitwisseling en coördinatie.



‘Met de uitvoering van de afgelopen jaren is het basisrecreatietoervaartnet op een groot aantal punten verbeterd’

3 UITGANGSPUNTEN BRTN 2020 T/M 2025

3.1 BRTN - Stand van zaken anno 2019

In de periode 2015-2020 zijn in het kader van de bestuurlijke afspraken en beleidsvisie BRTN verschillende projecten uitgevoerd om knelpunten in het basisrecreatietoevernet op te lossen. Tabel 3 geeft een overzicht van de stand van zaken van deze projecten. In bijlage 4 wordt per provincie een compleet overzicht gegeven van de infrastructurele projecten BRTN 2015-2020, BRTN 2008-2013 en het MVP 2007-2013.

Op basis van de evaluatie BRTN 2015-2020 en de situatie in 2019 is in kaart gebracht welke vaarwegen van het basisrecreatietoevernet voldoen aan de vereiste doorvaartmaten van de aangegeven BRTN-categorie. Kaart 2 (op de volgende pagina) geeft de stand van zaken van het basisrecreatietoevernet anno 2019 weer.

TABEL 3: STAND VAN ZAKEN ANNO 2019 INFRASTRUCTURELE PROJECTEN BRTN 2015-2020

Provincie	Aantal projecten BRTN 2015-2020	Uitgevoerd	Nog in uitvoering	Anders
Groningen	3	1	2 lange termijn, waarvan 1 deels in uitvoering	
Fryslân	9	2	1 in uitvoering, 1 korte termijn, 1 lange termijn	4 vervallen
Drenthe	1	1		
Overijssel	4	3	1 in uitvoering (2de fase)	
Gelderland	5	1	3 lange termijn	1 aangepast in BRTN 2015-2020
Utrecht	5	0	2 in uitvoering, 1 lange termijn	2 aangepast in BRTN 2015-2020
Noord-Holland	7	3	1 in uitvoering, 1 lange termijn	3 aangepast in BRTN 2015-2020
Zuid-Holland	10	3	1 in voorbereiding, 1 korte termijn, 3 lange termijn	2 aangepast in BRTN 2015-2020
Zeeland	1	0	1 lange termijn	
Noord-Brabant	7	0	2 in voorbereiding, 1 in uitvoering, 1 lange termijn	2 aangepast in BRTN 2015-2020
Limburg	1	1		
Flevoland	1	0		1 vervallen
Totaal	54	15	25	14



KAART 2: BRTN ANNO 2019



De projecten/ambities die in 2019 nog niet zijn uitgevoerd zijn opgenomen op de BRTN-kaart 2020 t/m 2025 (zie kaart 5). Deze projecten en ambities worden nader toelicht bij de desbetreffende provincie in hoofdstuk 4. Het totaaloverzicht van projecten en ambities op de BRTN 2020 t/m 2025 classificatiekaart staat in bijlage 4.



3.2 Uitgangspunten BRTN classificatie 2020 t/m 2025

3.2.1 Doorvaartmaten (bootmaten) basisrecreatietoervaartnet

De verschillende vaarwegen van het basisrecreatietoervaartnet worden op basis van doorvaartmaten voor hoogte, diepte en breedte geïnclassificeerd.

Voor de BRTN-classificatie van het basisrecreatietoervaartnet gelden de minimale doorvaartmaten zoals aangegeven in tabel 4. De BRTN-doorvaartmaten zijn opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen (RVW 2020).

In Box 4 (volgende pagina) zijn deze doorvaartmaten vertaald naar de benodigde brughoogten en vaarwegdiepten.

TABEL 4: DOORVAARTMATEN BASISRECREATIETOERVAARTNET

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 5: DOORVAARTBREEDTE BIJ VERNIEUWING BRUG

Doorvaartbreedte bij vernieuwing brug (1)		
Categorie A en B	Beweegbare brug of vaste brug	Min. 8,50 brugmaat
Verbindingswater	AZM	30

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



Doorvaarddiepte (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 zie *RWS Richtlijnen
Vaarwegen 2020*

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 basisrecreatietoervaarwernet. De minimaal te hanteren doorvaartbreedte bij vernieuwing van bruggen zijn weergegeven in tabel 5.

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

3.2.2 '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 doorvaarddiepte, 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 minimumstrijkhoogte van 3,75 meter voor AM-routes.

3.2.3 Beoordelingscriteria

Voor het vaststellen van knelpunten en het prioriteren van projecten zijn in de vorige beleidsvisies beoordelingscriteria zoals hieronder weergegeven. Deze criteria kunnen worden gebruikt bij de voorbereiding en uitvoering van de BRTN-projecten 2020 t/m 2025. Ook kunnen de beoordelingscriteria gehanteerd worden bij het concreter maken van de korte en lange termijn ambities en kansen.

Box 5: Beoordelingscriteria

BRTN/nautisch

- Vergroot samenhangend netwerk van vaarwegen met een vlotte doorbaarheid.
- Draagt bij aan het opheffen van blokkades in belangrijke doorgaande routes (zoals bijvoorbeeld de Staande Mastroute).
- 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 spitsluiting.

BRTN/bereikbaarheid

- Verbeterd de interventie de bereikbaarheid en toegankelijkheid?
- Biedt de interventie voldoende invulling aan de behoefte van de bestaande en toekomstige gebruiker?
- Uitbreiding van het vaarnetwerk (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?

3.3 Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen

Met de uitvoering van de afgelopen jaren is het basisrecreatietoernet op een groot aantal punten verbeterd. Een aantal ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen zou het basisrecreatietoernet 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:

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. Bij de voorbereiding van deze Basisvisie is aangegeven dat in 2015-2020 en eerder aangegeven ambitie voor een vaarverbinding met Duitsland bij Bellingwolde-Rhede vervalt. De lange termijn ambitie is om een vaarverbinding met Duitsland te realiseren bij Bad Nieuweschans. Dit zou gecombineerd moeten worden met een bredere gebiedsontwikkeling. De verwachting is dat een dergelijke verbinding een impuls betekent voor de regionale economie in Groningen en Drenthe.



Staande Mastroute (AZM)

De druk van weg- en spoorverkeer kan verdere vermindering van openingstijden van bruggen en sluisen in de Staande Mastroute veroorzaken. Het vaartraject Ringvaart Haarlemmermeerpolder, route Amsterdam en Prinses Margriet/Van Starckenborgh Kanaal (plan voor hoge vaste bruggen) zijn belangrijke aandachtspunten om te borgen dat de Staande Mastroute goed doorvaarbaar blijft.

Apeldoorns Kanaal (BM)

Het weer bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal zou een aantrekkelijke, alternatieve veilige route kunnen bieden 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 zou het weer bevaarbaar maken van het kanaal ook economische en cultuurlandschappelijke meerwaarde hebben. Een aantal panden is geschikt gemaakt als BM route. Eind 2017 zijn de plannen voor het bevaarbaar maken van het zesde pand door meerdere betrokken overheden als niet haalbaar beoordeeld. Vooralsnog wordt ingezet op het versterken van recreatie op en langs het kanaal.

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 doorvaart via de Bernisse zou een belangrijke waterverbinding kunnen zijn tussen de metropoolregio en de Zuidwestelijke Delta. Een doorvaart voor de recreatievaart verbindt het Brielse Meer en Spui/Haringvliet. Daardoor kan het Spui en de Oude Maas, met veel beroepsvaart, zoveel mogelijk worden vermeden. De afgelopen jaren is de recreatieve en natuurkwaliteit van het recreatiegebied Bernisse verbeterd. In eerste instantie wordt ingezet op voorzieningen en invaart van elektrische vaartuigen.

Halskanaal (Scharzee) (BM)

Voor het ontwikkelen van een (motor)boot verbinding tussen het Haringvliet en de Grevelingen via de Scharzee (Stellendam) is een voorstudie gestart. De nieuwe 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 sluisen 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. In de BRTN periode 2015-2020 is een verkenning uitgevoerd.

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. De vaarroute tussen Rustenburg en Verlaat wordt verbeterd. Dit wordt waargemaakt door ophoging van de houten brug aan de Nieuweweg in Opmeer, het beweegbaar maken van de Wipbrug en het slopen van de brug bij Veenhuizen. Daarnaast wordt onderzocht of de spoorbrug bij Obdam nog verhoogd kan worden of als alternatieve oplossing het gebruik van ballastblokken.

Linge-Amsterdam Rijnkanaal

Door realisatie van de verbinding van de Linge aan het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) ontstaat een veilige doorgang tussen Zuidwest Nederland en Noordoost Nederland. Daarnaast zorgt realisatie niet alleen voor



kansen voor de watersport, maar kan het ook gezien worden als verbindend element voor alle toeristische activiteiten en daarmee de sociaal economische ontwikkeling van het gebied. In opdracht van de stichting Water als Geld wordt een haalbaarheidsstudie gedaan naar de mogelijkheid om de Linge te verbinden met het Amsterdam-Rijnkanaal. Cruciale elementen zijn daarbij de financiering en de nautische veiligheid bij aansluiting op het ARK.

Drecht doorsteek

Momenteel is er geen directe vaarverbinding tussen de Westeinderplassen en de Drecht. De regio ziet de realisatie van een nieuwe vaarverbinding en daaraan gekoppelde gebiedsontwikkeling als een kans om de waterrecreatie in het Hollands Plassengebied een impuls te geven. Naar aanleiding van een breed bestuurlijk overleg in 2017 ontstond draagvlak voor een kansenonderzoek. Dit kansenonderzoek is vervolgens uitgevoerd. Het onderzoek toont aan dat een doorsteek tussen de Westeinderplassen en de Drecht rendabel te maken is in combinatie met recreatieve ontwikkeling aan de oever van de Westeinderplassen en aanvullende gebiedsontwikkeling.

Rijn-Rotte-Vliet

Het koppelen van de rivier de Rotte aan de Rijn en de Vliet wordt gezien als belangrijke kans voor de regio.

Naar aanleiding van een bestuursconferentie in 2016 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. De ontwikkelde scenario's uit het onderzoek maken inzichtelijk dat de direct aan de waterverbinding gerelateerde, maatschappelijke baten (direct en op langere termijn), niet opwegen tegen de investeringskosten van een waterverbinding. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de urgentie en de economische haalbaarheid voor een waterverbinding tussen de Rotte, de Oude Rijn en de Vliet momenteel ontbreken.

Rondje Rijn-IJssel

Het Rondje Rijn-IJssel verbindt diverse belangrijke recreatieve vaarroutes in Zuid-Holland. Het te realiseren rondje zou de beroepsvaart ontlasten en de veiligheid vergroten. Er wordt een economische haalbaarheidsstudie voorbereid.

3.4 Link met internationale netwerk

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. Voor de watersportbeleving vallen landgrenzen weg:

de watergebieden langs onze grenzen vormen vaak 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. Kaart 3 geeft een beeld van kansen voor grensoverschrijdende routes (groene pijlen).

Internationale grenzen zouden geen belemmering moeten vormen voor de waterrecreatie. In de praktijk blijkt dit soms wel het geval. In Europees verband wordt kennis uitgewisseld over specifieke thema's en mogelijke knelpunten gedeeld. Dit gebeurt in diverse netwerken en verbanden zoals Network Inland Waterways Europe (NIWE), de European Boating Association (EBA), de European Boating Industry (EBI) en de International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA). Kennis wordt ook uitgewisseld en ontwikkeld in Europese projecten.



KAART 3: EUROPESE NETWERK (EDWARDS-MAYS, D., 2014, EUROPEAN WATERWAYS ©)



KAART 4: FIJNMAZIG NETWERK: VOORBEELD NOORD-HOLLAND EN ZUID-HOLLAND

3.5 Link met fijnmazig netwerk

Het BRTN is als het ware het hoofdrouthenetwerk voor de recreatievaart. Nederland kent ook een zeer uitgebreid fijnmazig netwerk. Dit zijn wateren die qua hoogte en of diepte 'onder' de BRTN classificatie vallen. Op een groot deel van dit netwerk vinden recreatieactiviteiten plaats, op, aan en in het water. Vaak varen mensen routes die deels over het BRTN lopen, deels over het fijnmazige netwerk, bijvoorbeeld via routes van het sloepennetwerk. Het sloepennetwerk is een bewegwijzerde knooppuntenroute vergelijkbaar met het fietsknooppuntennetwerk (zie ook 5.3.1). Ook voor kanoën is een uitgebreid routenetwerk. Dit loopt veelal over het fijnmazige netwerk.

Een deel van het fijnmazige netwerk is geborgd als vaarwater, voor een deel is dit niet het geval. De wens bestaat om ook voor (een deel van) het fijnmazige vaarweg/vaarwater een classificatie te ontwikkelen en ook de borging en verantwoordelijkheden voor vaarweg- en nautisch beheer duidelijker te organiseren.

‘Voor iedere provincie is een detailuitsnede gemaakt van de BRTN 2020 t/m 2025 classificatiekaart’

GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4

LANDELIJK EN PROVINCIAAL OVERZICHT
BRTN 2020 T/M 2025



GR
FR
DR
OV
UT
NH
ZH
ZE
NB
LI
GE
FL



KAART 5: BRTN 2020 T/M 2025

De kaart is toegankelijk via [de BRTN viewer](#).



4.1 Landelijk overzicht BRTN 2020 t/m 2025

Kaart 5 geeft het landelijke overzicht van de BRTN-classificatie van vaarwegen, inclusief korte en lange termijn ambities, voor de periode van 2020 t/m 2025.

4.2 Provinciaal overzicht BRTN 2020 t/m 2025

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 2020 t/m 2025

- Verbeteringen in het basisrecreatietoerwaartnet ten opzichte van de BRTN 2015-2020.
- Projecten die nog in voorbereiding of uitvoering zijn in het kader van de BRTN 2015-2020 /



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2008-2013 / ILG programma 2007-2013 en doorlopen in de huidige Basisvisie, voor zover van toepassing.

- Twee typen ambities op het gebied van infra-structurele knelpunten voor zover van toepassing:
 1. Korte termijn ambities waarvan de verwachting is dat deze in de periode 2020 t/m 2025 worden vertaald in projecten.
 2. Lange termijn ambities die een stip op de horizon zijn na 2025.

Voor iedere provincie is een detailuitsnede gemaakt van de BRTN 2020 t/m 2025 classificatiekaart van het basisrecreatietoervaartnet. 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 basisrecreatietoervaartnet verbeteren.
- Kansen op het gebied van benutting en beleving van het basisrecreatietoervaartnet, waaronder ontwikkelingen in het onderliggende vaarrouwennetwerk die beleving en benutting van het basisrecreatietoervaartnet versterken.
- Meekoppelkansen met andere beleidsontwikkelingen en -programma's.

Zoals in de bestuurlijke afspraken is aangegeven zijn provincies en/of het ministerie van IenW en Rijks-waterstaat niet noodzakelijkerwijs zelf initiatiefnemer om ambities en kansen te concretiseren. Dit initiatief en de financiering daarvan kan bij andere stakeholders liggen.



‘In Groningen vindt men rustige vaargebieden met afwisselend vaarten en meren in een open landschap met doorvaart door dorpen en de stad Groningen’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Groningen



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.1 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. Het vaarwegennet heeft verbindingen met dat van de provincies Friesland en Drenthe en met Duitsland. 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. 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. In de Veenkoloniën en het Zuidelijk Westerkwartier zijn de kanalen- en wijkenstructuur kenmerkend. De bevaarbare veen-

kanalen en de vele beweegbare bruggen zijn historisch waardevol en van unieke landschappelijke kwaliteit. Meanderende beken zijn bepalend voor het karakter van Westerwolde, in het Zuidoosten van de provincie, en van het Nationaal Landschap Drentse Aa.

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

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

De vrijetijdseconomie is in het collegeprogramma 2019-2023 van de provincie benoemd als kansrijke sector. Gezien het vaarwegennetwerk en andere water in Groningen kan de watergebonden vrijetijdssector een belangrijke bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie in Groningen. In de Strategische visie vrijetijdseconomie provincie Groningen 2021-2030 is het provinciale beleid ten aanzien van de vrijetijdseconomie uitgewerkt op strategische hoofdlijnen. Drie ambities en zes strategische opgaven bieden een kader om onder andere waterrecreatie in Groningen verder te ontwikkelen. Ook de provinciale Omgevingsvisie 2016-2020, welke is verlengd tot 1 juni 2022, is een belangrijk kader voor het BRTN. 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 hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl met haar aftakkingen Winschoterdiep en Aduarderdiep zijn voor de provinciale beroepsvaart 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 verder gestegen. In 2019 waren er 18.800 banen in de sector, wat neerkomt op circa 6 procent van de totale werkgelegenheid in de provincie Groningen. Om de ontwikkeling van de vrijetijdseconomie te stimuleren is het van belang dat de provincie is ontsloten door goede routestructuren voor met name wandelaars, fietsers en watersporters. De provincie streeft naar aantrekkelijke, goed toegankelijke routes die de verbinding leggen tussen de Groningse culturele en landschappelijke rijkdom en de veelzijdige én aantrekkelijke toeristisch-recreatieve voorzieningen. Hierdoor kunnen mensen zelf ontdekken waarom er niets boven Groningen gaat. Daarnaast wil de provincie meer regie op de waterrecreatie in de provincie Groningen, om zo de waterrecreant een gastvrij Groningen te kunnen bieden.







Classificatie netwerk

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn



- GR
- FR
- DR
- OV
- UT
- NH
- ZH
- ZE
- NB
- LI
- GE
- FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het Winschoterdiep Groningen-Winschoten-Nieuwe Statenzijl is opgewaarderd tot AZM. Ook het Winschoterdiep, het A.G. Wildervanck Kanaal, het Noord-Willemskanaal, de Westerwoldse Aa en een deel van de Pekel Aa zijn opgewaarderd tot AM.

In voorbereiding/uitvoering

- Vaarcircuit om de Noord: Zoutkamp-Mensingeweer (Gr-a). Het Herman Derk (HD) Louwes-gemaal in Zoutkamp wordt verplaatst en opnieuw gebouwd. Er wordt een nieuw complex gebouwd, dat bestaat uit het gemaal HD Louwes en de historische Hunsingosluis. De sluis wordt verbouwd tot schutsluis om recreatievaart door te laten. Daarna moeten nog een aantal bruggen opgehoogd zodat de vaarweg voldoet aan de classificatie CM.
- Bedieningsregime spoorbrug Noord Willemskanaal gemeente Groningen geschikt voor beroeps- en recreatievaart handhaven.
- Borgen van de BRTN classificatie in het provinciale beleid en verordening.

Ambities

De lange termijn ambitie om het Meningeweersterloopdiep, Hoornse Vaart en Hungsinokanaal (traject Zoutkamp-Winsum) op te waarderen van DM naar

CM (Gr-a) wordt uitgebreid met het opwaarderen van het Winsumerdiep en het Westerwijwerdermaar.

Tezamen vormt dit het 'Vaarwegcircuit om de Noord'.

- De in 2015-2020 en eerder aangegeven ambitie voor een vaarverbinding met Duitsland bij Bellingwolde-Rhede vervalt. De lange termijn ambitie is om een vaarverbinding met Duitsland te realiseren bij Bad Nieuweschans. Dit zou gecombineerd moeten worden met een bredere gebiedsontwikkeling.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- 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.
- Meer samenwerking in het vaarwegbeheer tussen provincie-waterschap-gemeente.
- Er zijn zorgen over de doorvaarthoogte van de spoorbrug over het Drentse Diep, van en richting het Zuidlaardermeer. Dit wordt meegenomen in een onderzoek naar de toegankelijkheid van het Zuidlaardermeer. Inzet is om met de betrokkenen de zorgen weg te nemen.
- Het varen op het Damsterdiep aantrekkelijker maken, waaronder verbeterde aanlegvoorzieningen en gebruiksvriendelijkere (zelf)bediening bruggen.
- De bodemdaling in Groningen heeft gevolgen voor

de kunstwerken in en over vaarwegen en mogelijk voor de waterdiepte. De komende jaren moet bepaald worden hoe deze opgave wordt opgepakt en gefinancierd.

- In diverse gemeenten wordt meer aandacht besteed aan het water, bijvoorbeeld de ontwikkeling van het nieuwe haventje in Uithuizen. Dit biedt kansen voor ontwikkeling van waterrecreatie en de lokale en regionale economie.
- Ontwikkeling belevingsroutes op het BRTN en fijnmazige netwerk.
- Mogelijkheden verkennen en realiseren voor ontwikkeling fijnmazig vaarnetwerk voor kleine recreatievaart waaronder sloepen (E&F klasse).
- Uitbreiding van het aantal voorzieningen (onder andere voor de kanosport).
- Het verder ontwikkelen van het mareengebied voor vaarrecreatie, waaronder een sloepennetwerk.
- In het Lauwersmeergebied wil de provincie de groei van toerisme en recreatie stimuleren om de economische potenties beter te benutten.
- Veenkoloniën: kansen voor de vaarrecreatie beter benutten.
- Meekoppelkansen Deltaprogramma waaronder Lauwersmeergebied.
- Kansen benutten van het Nationaal Programma Groningen (NPG).
- Ontwikkelkansen vaar- en waterrecreatie via Toukomst (zie www.toukomst.nl).



‘Fryslân wordt niet voor niets internationaal geroemd om haar vele meren, waterwegen, wadden en open landschap’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Fryslân

4.2.2 Fryslân

Algemene karakteristiek

Qua totale oppervlakte (inclusief water) is Fryslân de grootste provincie van Nederland. Qua landoppervlak staat de provincie op de derde plaats. Fryslân bestaat voor ongeveer 42% uit water. Tussen al dat water liggen twee Nationale Landschappen en vier Nationale Parken. Alle 11 steden zijn via het water tot in het centrum bereikbaar.

In 2018 verkoos Lonely Planet Fryslân tot nummer drie op de lijst van beste Europese bestemmingen. Fryslân wordt niet voor niets internationaal geroemd om haar vele meren, waterwegen, wadden en open landschap. Met de vele prachtige dorpen en elf steden tussen al die waterwegen in, is Fryslân een geliefde plek voor watersport en -recreatie. Niet alleen toeristen genieten volop, ook de Friezen zelf. Al dat moois maakt de Friezen al jarenlang de gelukkigste Nederlanders.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

‘Geluk op 1’ is de titel van het Bestuursakkoord van de provincie voor de periode 2019-2023. Dat sluit aan bij het belang dat de provincie hecht aan ‘brede welvaart’: alles wat de kwaliteit van leven in het hier en nu beïnvloedt en de mate waarin dat ten koste gaat van latere generaties of van mensen elders in de

wereld (CBS, 2019). In het Bestuursakkoord is specifiek aandacht voor Fryslân als waterprovincie en het grote belang van de bereikbaarheid over water.

De provincie werkt aan een duurzaam veilig vaarwegennet en een verbeterde bereikbaarheid over het water. Daarbij hoort ook een goed beheerd en onderhouden provinciaal vaarwegennet, inclusief alle kunstwerken (bruggen, sluisen), en een veilige inrichting voor de bediening van bruggen en sluisen. Voor het onderhoud van de provinciale vaarwegen en de daarbij behorende kunstwerken is de provincie wettelijk verantwoordelijk.

Een belangrijke verkeersader over water in Fryslân is het Van Harinxmakanaal (VHK). Fryslân is begonnen met het geschikt maken van het kanaal voor grotere schepen. Naast het VHK is het Prinses Margrietkanaal (PM-kanaal) ook een belangrijke verkeersader, vooral voor de beroepsvaart. De recreatievaart maakt ook gebruik van deze kanalen. Op deze kanalen, de vaarwegen naar Drachten, Heerenveen en andere grote vaarwegen komen beroepsvaart en recreatievaart elkaar tegen. Deze vaarwegen vragen extra aandacht op het punt van veiligheid. De komende jaren gaat de provincie daarmee door. In het Bestuursakkoord is daarnaast aandacht voor het realiseren van de bochtverruiming bij Franeker, het maken van afspraken met het Rijk over vervanging van de

Tjerk Hiddessluisen en het nemen van maatregelen voor de oevers en onderhoudsdiepte.

De uitgangspunten van het provinciale beleid voor recreatie en toerisme staan in de beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028. De uitwerking hiervan staat in het uitvoeringsprogramma. Het zoeken naar een juiste balans in spreiding van toerisme is één van de belangrijkste uitgangspunten. De komende jaren staan in het teken van zeven prioritaire opgaven. Eén hiervan is Vitale waterrecreatie. Tussen 2000 en 2019 is vanuit het Friese Merenproject gewerkt aan het versterken van voorzieningen op het gebied van waterrecreatie. De infrastructurele basis als aquaducten, afmeervoorzieningen en sluisen is voor een groot deel klaar en toekomstbestendig. De komende jaren gaat de provincie verder met het ontwikkelen van beleid voor waterrecreatie vanuit het perspectief gastvrijheids-economie.

In 2020 is de POVI (provinciale omgevingsvisie) door de Friese Provinciale Staten vastgesteld. Deze strategische visie op hoofdlijnen dient te worden uitgewerkt in een aantal integrale programma's, waaronder voor Mobiliteit. In dit te ontwikkelen mobiliteitsprogramma zal het nieuwe provinciaal verkeer en vervoer beleid(skader) worden vastgelegd. Het programma mobiliteit vervangt daarmee het Provinciaal verkeer en vervoer plan (PVVP) dat in 2011 voor het laatst herzien



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

werd. Van separate modaliteiten (zoals weg/water/spoor) zal er integraler en programmatisch op doelniveau naar het mobiliteitssysteem als één geheel worden gekeken.




Het programma Mobiliteit zal uit twee delen bestaan: het eerste deel is beleidsmatig en bevat de provinciale toekomstvisie en de daarmee samenhangende beleidskaders. Het tweede deel is programmatisch en bevat een nadere omschrijving van inzet en maatregelen. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) wordt een Omgevingsprogramma in de zin van artikel 3.4 en 3.5 van de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 in werking treedt. Provinciale Staten Fryslân hebben op 30 oktober 2019 besloten in te stemmen met de integrale set van afspraken uit het Klimaatakkoord. In het regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) zal ook invulling worden gegeven aan deze afspraken. De provincie Fryslân koppelt dus de programmering van de Omgevingsvisie en het Klimaatakkoord aan het provinciale beleidskader Mobiliteit. In het te ontwikkelen RMP wordt geformuleerd hoe verduurzaming van mobiliteit vormgegeven gaat worden en hoe deze verduurzamingsmaatregelen bijdragen aan leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden. In samenhang met de ontwikkeling van het RMP maakt de provincie samenwerkingsafspraken met gemeenten. Het RMP wordt opgenomen in het

landelijke kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Er vinden de komende jaren belangrijke transitie plaats van plan naar programma, van modaliteiten naar mobiliteit, van projectfinanciering naar mobiliteitsfonds en het mede invulling geven aan urgente opgaven terwijl de basis op orde blijft.







Classificatie netwerk

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn



BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De Dokkummer Ie en Dokkummer Grutdijp (FR-a) zijn op diepte gebracht. De brug in Jirnsum is vernieuwd (FR-d). Hiermee is het toeristische vaarroutenetwerk vergroot. De Lemstersluis is gerenoveerd. De brug bij Irnsummerzyl is verhoogd (FR-d).

In voorbereiding/uitvoering

De provincie houdt recreatieve vaarnetwerk via onderhoud en beheer op orde. Voor diverse vaarwegen worden maatregelen voor de oevers en onderhoudsdiepte genomen.

In het uitvoeringsprogramma van beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028 worden maatregelen genomen die bijdragen aan het versterken van de recreatieve benutting van het BRTN.

Ambities

In Fryslân zijn aquaducten de basisoplossing voor kruisingen in druk bevaren en belangrijke vaarwegen. De provincie bestudeert welke kruisingen geoptimaliseerd zouden kunnen worden. Onderzocht wordt of aanpassingen in recreatieve vaarroutes zinvol en haalbaar zijn, waaronder de bereikbaarheid van het Tsjûkemar via de Lemster Rien (FR-i). In het collegeprogramma 2019-2023 heeft het college ook aange-

geven afspraken gemaakt te willen hebben over een aquaduct voor de Skarster Rien (FR-J) en een aquaduct in het VHK bij Bolsward (FR-k). Daarnaast wil men afspraken maken over de vervanging van de spoorbrug met een aquaduct (FR-l).

Het beweegbaar maken van de Prins Hendrikbrug in Leeuwarden is toegevoegd aan het Ambitiedocument Verkeer & Vervoer 2019-2050 van de gemeente Leeuwarden (FR-g). Dit zou bijdragen aan een mogelijke scheiding van beroepsvaart en recreatievaart op het Van Harinxmakanaal via de oostelijke vaarroute.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- De komende periode wordt gewerkt aan een Gebruiksvisie Water. Daarin komt mogelijk een zonering voor (nieuwe) vormen van waterrecreatie, rekening houdend met veiligheid (scheiden beroeps- en recreatievaart), fijnmazigheid van het vaarnetwerk, natuur, waterbeheer, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid. Tevens komt het convenant Staande Mast Route en afstemming bedieningsregime bruggen en sluisen aan de orde.
- Er wordt ingestoken op het nog meer scheiden van beroeps- en recreatievaart om de veiligheid te vergoten. Alternatieve routes worden in kaart gebracht en gecommuniceerd, o.a. via Varen doe je Samen!
- De komende periode wordt ingezet op het realiseren van een convenant Staande Mast Route Noord

Nederland met de betrokken vaarwegbeheerders, gemeenten, Prorail e.a. Doel is om bestuurlijk afspraken te borgen om het vaarwegennetwerk te optimaliseren en “te behouden wat je hebt”.

Niet minder belangrijk is te komen tot een goede afstemming m.b.t. brug-en sluisbediening en afstemming bij “het werken aan de weg/vaarweg”.

- De Werkgroep Harmonisatie Brug- en Sluisbediening provincie Fryslân blijft zich inzetten om met de betrokken beheerders van bruggen/sluizen/vaarwegen te komen tot een nog beter afgestemd bedieningsregime. Dit ook in relatie tot het convenant Staande Mast Route Noord Nederland.
- Knelpunten in het vaarwegennetwerk worden geïnventariseerd en waar (financieel) mogelijk verholpen.
- De provincie gaat door met het inrichten en geschikt maken van bruggen voor het bedienen op afstand vanuit de bedieningscentrale bij Leeuwarden. Dit zijn zowel provinciale als gemeentelijke bruggen. Door samen te werken in afstandsbediening kunnen de provincie en gemeenten samen op belangrijke vaarroutes pauzes en tolgeld afschaffen. Naar verwachting zijn in 2024 totaal 40 bruggen aangesloten op deze centrale. Er is in de bedieningscentrale ruimte om verder te groeien en ruimte voor andere beheerders bruggen op afstand te bedienen.
- De provincie gaat met onder meer de Stichting Elektrisch en Fossielvrij Varen Fryslân na hoe we de Friese watersporter kunnen helpen om te verduurzamen.



‘De historie van de turfvaart kan in Drenthe goed naar voren worden gebracht in combinatie met de toervaart en nieuwe kansen voor het goederenvervoer’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Drenthe



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.3 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. Bijzonder is het relatief nieuwe Koning Willem-Alexanderkanaal dat in 2013 in gebruik is genomen. 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 Leekstermeer en het Paterswoldsemeer kan men zeilen, surfen en suppen. Op de Hunze kan men kanotochten maken.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Het is voor zowel goederen- als recreatievaart van provinciaal belang om het vaarwater in Drenthe aan te sluiten op het nationale hoofdvaarwater. Voor de recreatietoervaart zijn er doorgaande en rondgaande vaarroutes. In de omgevingsvisie Drenthe is benoemd dat de provincie beheerder is van het vaarwegen-netwerk in Drenthe. De provincie heeft de ambitie om bij te dragen aan het in stand houden van het

vaarwater door het zorgvuldig beheer van de vaarwegen en kunstwerken als bruggen en sluisen. Dit is uitgewerkt in het beheerplan Vaarwegen. Aanpalende voorzieningen worden beheerd door gemeenten en derden (dikwijls ingehuurd door de provincie).

Vrijtijdseconomie is een belangrijke economische pijler voor Drenthe. De vrijetijdsbestedingen brengen allerlei economische activiteiten met zich mee. Dit heeft een positief effect op het aantal ondernemers én de leefbaarheid van het platteland. In 2017 waren er zo'n 14.800 banen in de vrijetijdseconomie, een stijging ten opzichte van de eerdere twee jaren.




Het beleid is gericht op het aantrekkelijk blijven van Drenthe voor recreanten en toeristen. Van provinciaal belang is het verbeteren en vernieuwen van het bestaande aanbod van verblijfs- en dagrecreatie en van de toeristisch-recreatieve infrastructuur. Er wordt geïnvesteerd in multifunctionele gebieden. Stads- en dorpsranden zijn het visitekaartje van de stad, het dorp en het landschap. Het zijn gradiënten (geleidelijke overgangen) in het landschap, die toeristische aantrekkelijke verbindingen tussen de steden/dorpen en het landschap vormen. In veel van deze gebieden heeft het water een belangrijke verbindende rol. Illustratief zijn de Drentse Aa (Assen), het Oude Diep (Hoogeveen) en de Reest (Meppel). Deze stadsranden worden begrensd door de landschappelijke waarde

die ze vertegenwoordigen en worden om die reden gekoesterd. Er zijn ook stads- en dorpsranden waar de relatie met het omringende landschap dient te worden verbeterd.







Classificatie netwerk

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

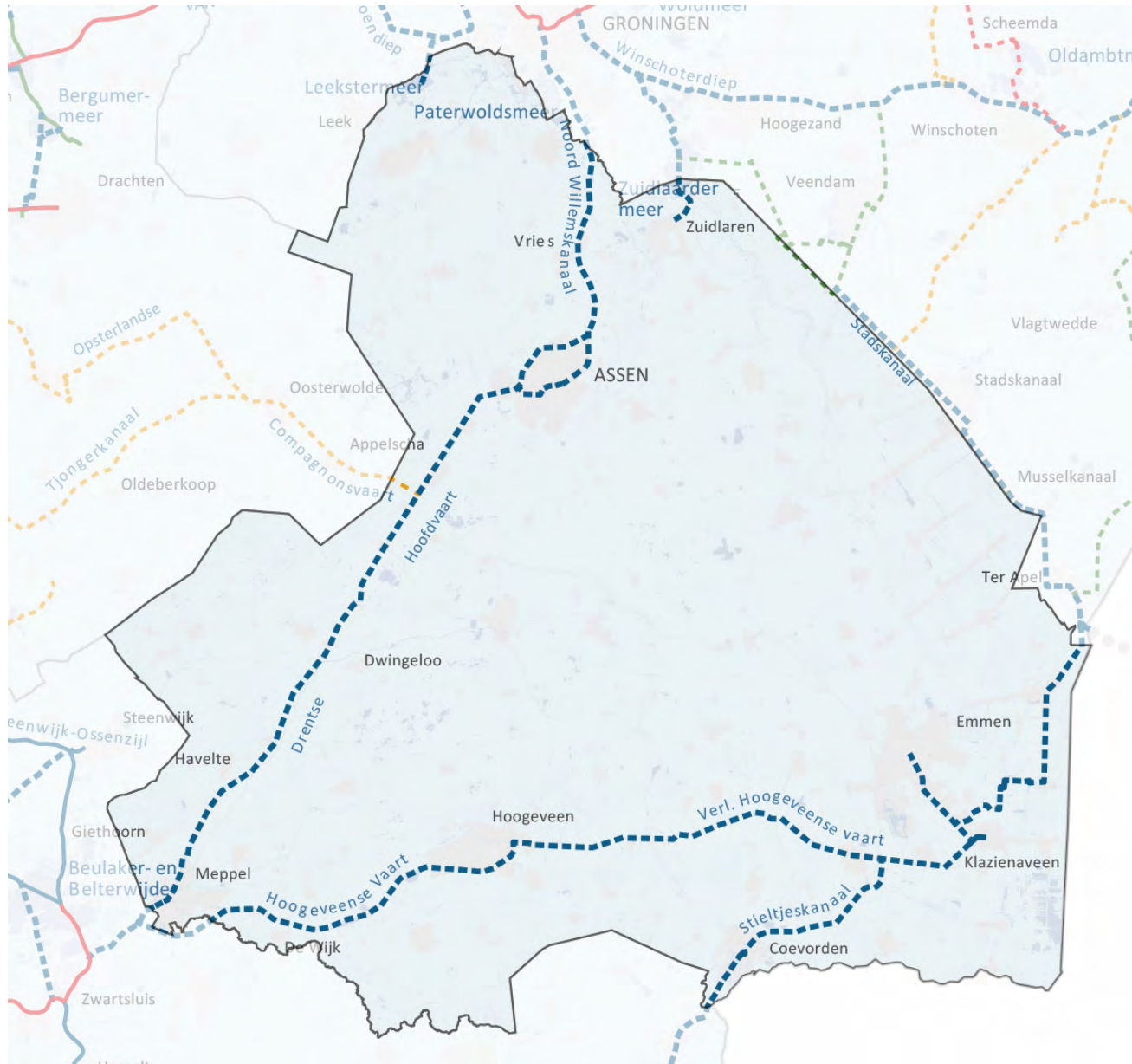
Motorbootroutes

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn





BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het Havenkanaal is in Assen vanaf de Havenkade naar de Vaart doorgetrokken. Hiermee is de vaarrecreatie flink uitgebreid. Het centrum van Assen is zo een aantrekkelijke bestemming in de vaarroute Meppel-Assen-Groningen.

In voorbereiding/uitvoering

Op dit moment zijn er geen grote infrastructurele projecten met betrekking tot het BRTN in voorbereiding of uitvoering.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Kansen voor het BRTN in Drenthe liggen vooral op het vlak van het versterken van het recreatief benutten van het BRTN.
- 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 routegebonden vaarrecreatie in Groningen, Fryslân en Drenthe.

‘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’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Overijssel



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.4 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 drukbevaren IJssel met uiterwaarden, aantrekkelijke Hanzesteden en een aantal kanalen met beroepsvaart. In het noordwesten van Overijssel vindt men een verbinding voor de alternatieve Staande Mastroute vanaf het Ketelmeer naar de Beulaker- en Belterwijde (tot 1.90 m doorvaartdiepte). Deze gaat verder als BM-route Zuid-Friesland (Tjeukemeer). De Weerribben-Wieden zijn een uniek watersportgebied, met een mix van meren, vaarten en laagveengebied. 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, is aangelegd in het kader van 'Ruimte voor de Rivier'. De sluis in het traject en de nodige voorzieningen voor de vaar-recreatie maken een nieuw rondje Kampen mogelijk.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In de actualisatie Omgevingsvisie 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 in 2019 38.000 arbeidsplaatsen en indirect 47.500 een belangrijke economische factor in Overijssel. In de periode 2015-2019 kende de sector cultuur, sport en recreatie een jaarlijkse groei tussen de 1,2% en 3,7%. 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.

In Overijssel werken toeristische marktpartijen samen in de netwerkorganisatie Gastvrij Overijssel. Begin juni 2020 is een nieuw programma voor de vrijetijdseconomie in Overijssel door de Provinciale Staten goedgekeurd: "Overijssel, een bewuste en gastvrije bestemming 2020-2023". Met behulp van 5 thema's en 11 grotere projecten worden bedrijf, omgeving en routes in Overijssel verder versterkt. In dit uitvoeringsprogramma werken overheden, ondernemers en

onderwijs samen aan het versterken van de vrijetijdseconomie in Overijssel.

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. Water speelt een kenmerkende rol in de gebieden die worden onderscheiden in marketing en promotie, waaronder Visit Weerribben-Wieden, Ontdek de IJsseldelta, Vechtdal Overijssel en de Hanzesteden.

De inzet van de provincie is op 'houden wat je hebt' en bestaande infrastructuur te benutten voor toeristische producten. In Noord-Oost Overijssel wordt ingezet op het versterken van het zijn van een kano-paradijs. Er wordt ingezet op meerdaags/recreatief verblijf. Ook is er een groeiend aantal viswedstrijden.







Classificatie netwerk

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

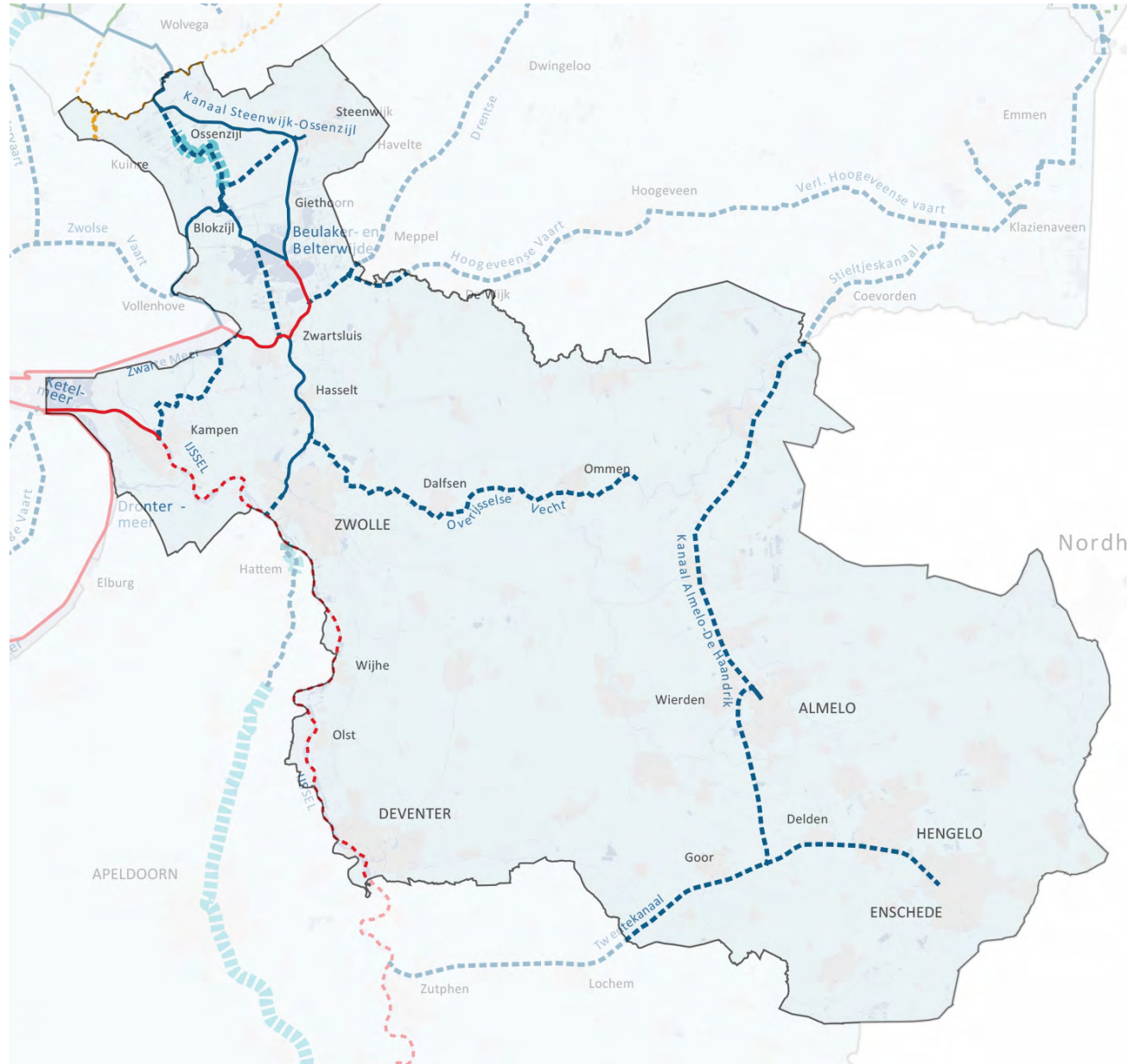
Motorbootroutes

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn



- GR
- FR
- DR
- OV
- UT
- NH
- ZH
- ZE
- NB
- LI
- GE
- FL



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De Wetering, Heuvengracht en Kalenbergergracht zijn verdiept en de aansluiting tussen de vaarwegen is verbreed (OV-a en OV-b). Zwartsluis, Walengracht en Arembergergracht zijn eveneens verdiept (OV-c).

De eerste fase van het Reevediep is aangelegd in het kader van 'Ruimte voor de Rivier' (OV-d). De vaarverbinding tussen de IJssel bij Kampen en het Drontermeer is in 2019 in gebruik genomen.

De Overijsselse Vecht krijgt zijn natuurlijke karakter terug. In het gedeelte tot aan Ommen zijn nieuwe steigers aangelegd. Met de aanleg van twee volautomatische sluisen die in 2019 operationeel zijn geworden wordt de Vecht weer bevaarbaar van Ommen tot aan de Duitse grens. De diepgang is 0,5 meter waardoor de Vecht geschikt is voor kleine vaartuigen zoals sloepen, platbodems en kano's. Het weer bevaarbaar maken van het kanaal Almelo-Nordhoorn wordt verder niet opgepakt.

In voorbereiding/uitvoering

In het kader van de jaarlijkse actualisatie Omgevingsvisie worden lijst B vaarwegen besproken. Waterschap DOD doet het beheer en onderhoud van deze vaarwegen.

Ambities

De inzet van de provincie is op 'houden wat je hebt' en bestaande infrastructuur nog meer te benutten voor toeristische producten.

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.
- Meekoppelkansen met projecten die worden uitgevoerd in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2. In dit kader wordt 100 kilometer aan dijken aangepast.
- Versterken meerdaags recreatief verblijf Noord-Oost Overijssel voor kanovaren via Product Markt Partner Combinatie regeling.
- Versterking van routes, recreatievaart en recreatieve waterbeleving van gebieden Visit Weerribben-Wieden, Ontdek de IJsseldelta, Vechtdal Overijssel, de Hanzesteden en Visit Twente.



‘De provincie Utrecht heeft een aantrekkelijke basis voor recreatie en toerisme: een gevarieerd landschap met plassen, veengebieden, uiterwaarden en grote bos- en natuurgebieden’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Utrecht



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.5 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 cultuurhistorische waarden van de veenweidegebieden met de veenplassen en oude steden maken Utrecht aantrekkelijk om te worden bezocht door de toerist. De buitenplaatszones langs de Vecht zijn cultuurhistorisch van bijzondere waarde. Ook de Linge en de Hollandse IJssel zijn sferbepalend voor het landschap en worden gebruikt door de recreatievaart, terwijl het landschap zich leent voor wandelen en fietsen.

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. Het recreatief hoofd(route)netwerk bestaat uit een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor onder andere wandelen, fietsen en varen, met toeristische overstappunten (TOP's). Het netwerk loopt door de afwisselende en cultuurhistorisch waardevolle landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, musea en andere bezienswaardigheden. Het recreatieve netwerk verbindt bovendien de stedelijke gebieden met de recreatieve landschappen. De provincie Utrecht zet zich in voor het behouden en versterken van het huidige recreatieve hoofd(route)netwerk voor onder andere fietsen, wandelen en het recreatietoerismenet voor inwoners en bezoekers. Dankzij het recreatieve hoofd(route)netwerk 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 kanonnetwerk, zodat een aaneengesloten watersportgebied ontstaat. Het sloepenknooppuntenstelsel is een groeiend routenetwerk. 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 meer op fysieke vaarverbindingen, maar zet wel in op behoud van het bestaande vaarrouthenetwerk.

Er is meer samenhang door het bundelen van krachten op waterrecreatiegebied. Sloepenroutes nemen tegenwoordig ook in de provincie Utrecht een belangrijke plaats in. Binnen het programma Vinkeveense Plassen, als onderdeel van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden, wordt gezocht naar een bredere invulling voor recreatiedoeleinden. Voor de Loosdrechtse Plassen is er een Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, waarin ook de recreatieve



opgaven zijn ondergebracht. Dit betreft een samenwerking tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland, de direct betrokken gemeenten, diverse andere (semi)overheidsorganisaties, belangenorganisatie, bedrijfsleven en particulieren.

In de droge zomer van 2018 is de Klimaatbestendige Wateraanvoer (KWA) in werking getreden om zoetwateraanvoer in West-Nederland te vergroten. Dit heeft gevolgen voor het vaarweggebruik van onder andere de Oude Rijn. Het is van belang om samen met betrokken waterbeheerders, vaarwegbeheerders en gebruikers te kijken hoe de verschillende functies kunnen worden gecombineerd en welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

Als gevolg van de herindeling Vijfheerenlanden per 1 januari 2019 is het aantal te beheren waterwegen in de provincie Utrecht substantieel toegenomen. Hierdoor is de noodzaak tot het opstellen van een integrale visie op de Utrechtse waterwegen toegenomen. Naar verwachting zal het beleid in 2021 worden vastgesteld.

GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI




GE

FL







Classificatie netwerk

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

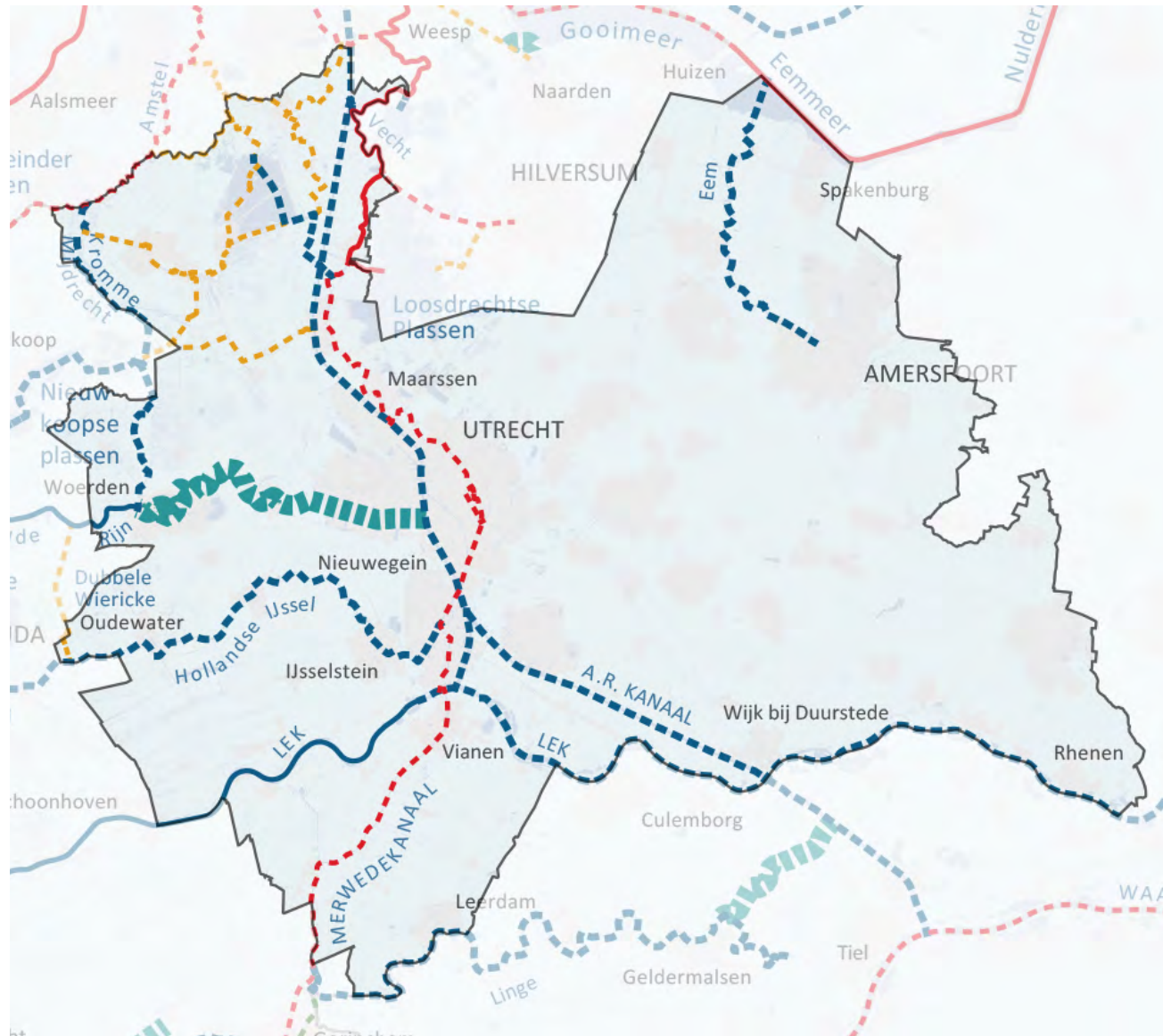
Motorbootroutes

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn





GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het weer volledig rond maken van Catherijnesingel in Utrecht is in het najaar 2020 voltooid (UT-a).

Dit betekent dat Utrecht er weer een mooie vaarroute bij heeft.

De BRTN vaarroutes zijn opgenomen in het ruimtelijk beleid van de provincie.

In voorbereiding/uitvoering

Op een aantal locaties is samen met andere betrokken beheerders en overheden gekeken naar het verbeteren van de veiligheid van het oversteken van het Amsterdam-Rijnkanaal door de recreatievaart bij Nieuwersluis. Er is besloten in te zetten op het plaatsen van een aantal voorlichtingsborden.

De plaatsing daarvan is in 2020 afgerond.

Het vervolgonderzoek naar de geïnventariseerde maatregelen ter verbetering van de veilige oversteek Amsterdam-Rijnkanaal bij Nieuwersluis is uitgevoerd.

Ambities

Er zijn wensen om de Leidsche Rijn ten oosten van Woerden op lange termijn (na 2025) bevaarbaar te maken voor DM niveau. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de functie van de Leidsche Rijn/Oude Rijn in de KWA.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Ontwikkeling provinciale visie Recreatie en Toerisme.
- Verdere ontwikkeling sloepenroutes.
- Ontwikkeling Oude Rijn en omstreken, van Katwijk naar Utrecht, tot aan Nijmegen en over de grens als Limes route.
- Ontwikkeling waterrecreatie in Amersfoort en omgeving.
- Meekoppelmogelijkheden in (gebieds)programma's waaronder het programma Vinkeveense Plassen en het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.
- Meekoppelmogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater:capaciteitsvergroting kleinschalige wateraanvoer voorzieningen (KWA).
- Meekoppelmogelijkheden ontwikkeling en beheer Hollandse IJssel.
- Meekoppelmogelijkheden varen, fietsen, wandelen.

‘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 waterlandschapp en’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Noord-Holland

4.2.6 Noord-Holland

Algemene karakteristiek

Noord-Holland staat bekend om haar band met het water: Noordzeekust, Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Gooi- en Eemmeer, waterrijke cultuurlandschappen, 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 Staande Mastroute 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

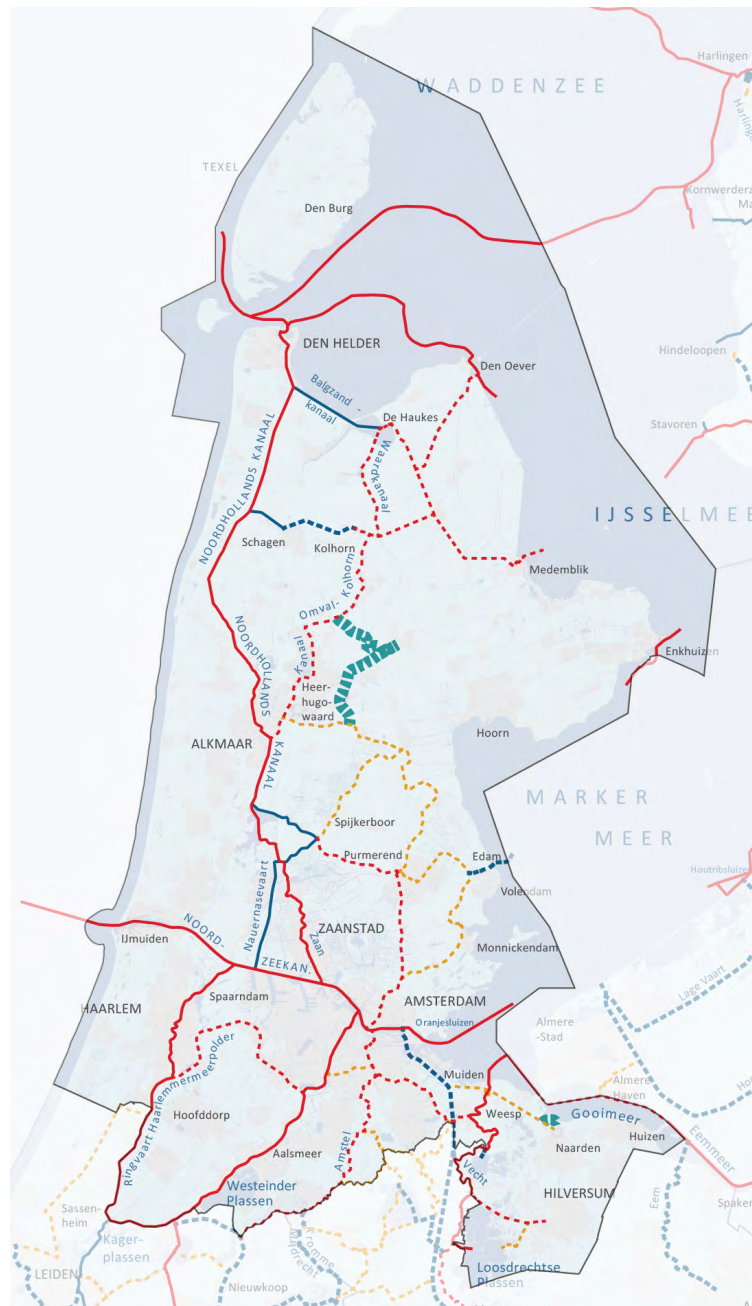
zelf. Het BRTN zorgt enerzijds voor een samenhangend en toegankelijk netwerk binnen de provincie. Anderzijds borgt het BRTN de bereikbaarheid van Noord-Holland over water vanuit de andere delen van het land. Een belangrijk uitgangspunt in de visie is dan ook het behouden en optimaliseren van een toegankelijk, samenhangend en aantrekkelijk regionaal vaarnetwerk, waar men zorgeloos en grenzeloos kan varen.

Goede verbindingen in het vaarnetwerk zijn cruciaal voor de recreatievaart. Noord-Holland biedt een uitgebreid recreatief vaarroutenetwerk, 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.

Het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019 was gericht op regie en programma activiteiten, de beheeragenda, verkenning van aquapunctuurpunten, water als economische drager, personenvervoer vanuit toeristisch-recreatief oogpunt en nieuwe zwemlocaties en een aantal thematische en regionale opgaven. In 2020-2021 is gewerkt aan een vervolg op dit uitvoeringsprogramma.



- GR
- FR
- DR
- OV
- UT
- NH**
- ZH
- ZE
- NB
- LI
- GE
- FL



Classificatie netwerk

Zeil- en motorbootroutes

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

Motorbootroutes

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

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

- Ambitie korte termijn
- Ambitie lange termijn



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De informatievoorziening voor de Blauwe Golf is verbeterd. Zie 5.2 voor nadere toelichting over de Blauwe Golf.

In voorbereiding/uitvoering

Vervolgonderzoek naar de geïnventariseerde maatregelen ter verbetering van de veilige oversteek Amsterdam-Rijnkanaal bij Weesp (NH-c) is uitgevoerd. Een aantal knelpunten in de vaarweg Rustenburg naar Verlaat is opgelost (NH-d).

In opdracht van waterschappen en provincies is onderzoek fijnmazig recreatief vaar netwerkwerk uitgevoerd.

Ambities

De uitvoering van de verbinding Naardertrekvaart naar Gooimeer is stilgelegd (NH-b). Er bleek onvoldoende regionaal (bestuurlijk) draagvlak.

Er is onderzoek uitgevoerd naar het ombouwen van de Roskamsluis naar een sluis die door vaarweggebruiker zelf te bedienen is (NH-h). Dit zou ruimere bedientijden mogelijk maken. Het is de ambitie van de provincie om opdracht te geven voor het ombouwen van de sluis.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Knelpunten inventarisatie huidige recreatieve voorzieningen in het kader van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.
- Ontwikkeling sloepennetwerken onder andere in de Hollandse Plassen en de Kop van Noord-Holland.
- 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 vaar- en waterrecreatie in het gebied van de MRA.
- De wens bestaat om door te varen naar Hilversum via de Gooise Vaart op DM niveau.



‘De recreatievaart vindt in Zuid-Holland een divers vaargebied met rivieren, kanalen, meren, veenweidegebieden en veenplassen’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Zuid-Holland

4.2.7 Zuid-Holland

Algemene karakteristiek

De recreatievaart vindt in Zuid-Holland een divers vaargebied met rivieren, kanalen, meren, veenweidegebieden en veenplassen. De Staande Mastroute over de Gouwe vormt met de Hollandse IJssel, de Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal een belangrijke ontsluiting van de verschillende vaargebieden in Zuid-Holland en de verbinding met het landelijke basisrecreatiervoertnet in de omliggende provincies en de rest van Nederland. Daarnaast is het basisrecreatiervoertnet in Zuid-Holland via het Haringvliet en de Nieuwe Waterweg verbonden met de Noordzee. Het basisrecreatiervoertnet ontsluit niet alleen een verscheidenheid aan vaargebieden, maar ook een verscheidenheid aan landschappen. Dit varieert van grootschalige landschappen als de kust, het Delta-gebied en het veenweidegebied, tot meer kleinschalig landschap en dorpen en steden, variërend van historische stads- en dorpskavens tot nieuw stedelijk. Het water is daarmee ook een belangrijk verbindend netwerk tussen stad en land en draagt bij aan ontwikkeling van de groenblauwe structuur van de provincie en de Zuidvleugel.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In Zuid-Holland wonen zo'n 3,6 miljoen mensen. Het is de dichtstbevolkte provincie van Nederland. Met de Rotterdamse haven, de glastuinbouw en bollenteelt levert de provincie ook een forse bijdrage aan de Nederlandse economie. Dit zijn ook sectoren die van oudsher het waternetwerk in de provincie

benutten. Met de steden, dorpen, het groenblauwe netwerk en de kust heeft Zuid-Holland het nodige te bieden aan inwoners en bezoekers. Als waterrijke provincie liggen er veel kansen op het gebied van de watersport. In het collegeprogramma 'Elke dag beter' zet de provincie voor de periode 2019-2023 in op het efficiënt, veilig en duurzaam plaatsvinden van mobiliteit, over de weg, het water en het spoor, het bieden van voldoende recreatiemogelijkheden 'om de hoek' en het bevorderen van wandelnetwerken, verbindingen en recreatievaart, zodat inwoners in groene gebieden kunnen rusten, sporten, bewegen en recreëren. Gezien het belang van sport en bewegen voor de gezondheid investeert de provincie in de kwaliteit van groen, (water)recreatie en de aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Voor de waterwegen zorgt de provincie voor betere verbindingen voor recreatief waterverkeer, in het bijzonder in het plassegebied.

Deze investeringen dragen bij aan het vestigings- en leefklimaat van de provincie en de Zuidvleugel. Er wordt naar gestreefd die positie te versterken. De ambitie is dat in 2040 de Zuidvleugel tot één van de tien economisch krachtigste regio's van Europa behoort (Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040). De aantrekkelijke stedelijke centra van Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht zijn dan goed voorzien met metropolitane landschappen met parken en aantrekkelijke wateren. Een landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal wordt gewaardeerd. De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (de PARK) van Zuid-Holland heeft in zijn advies Landschapspark Zuidvleugel (juli 2018) aanbevolen om de groenblauwe hoofdstructuur te

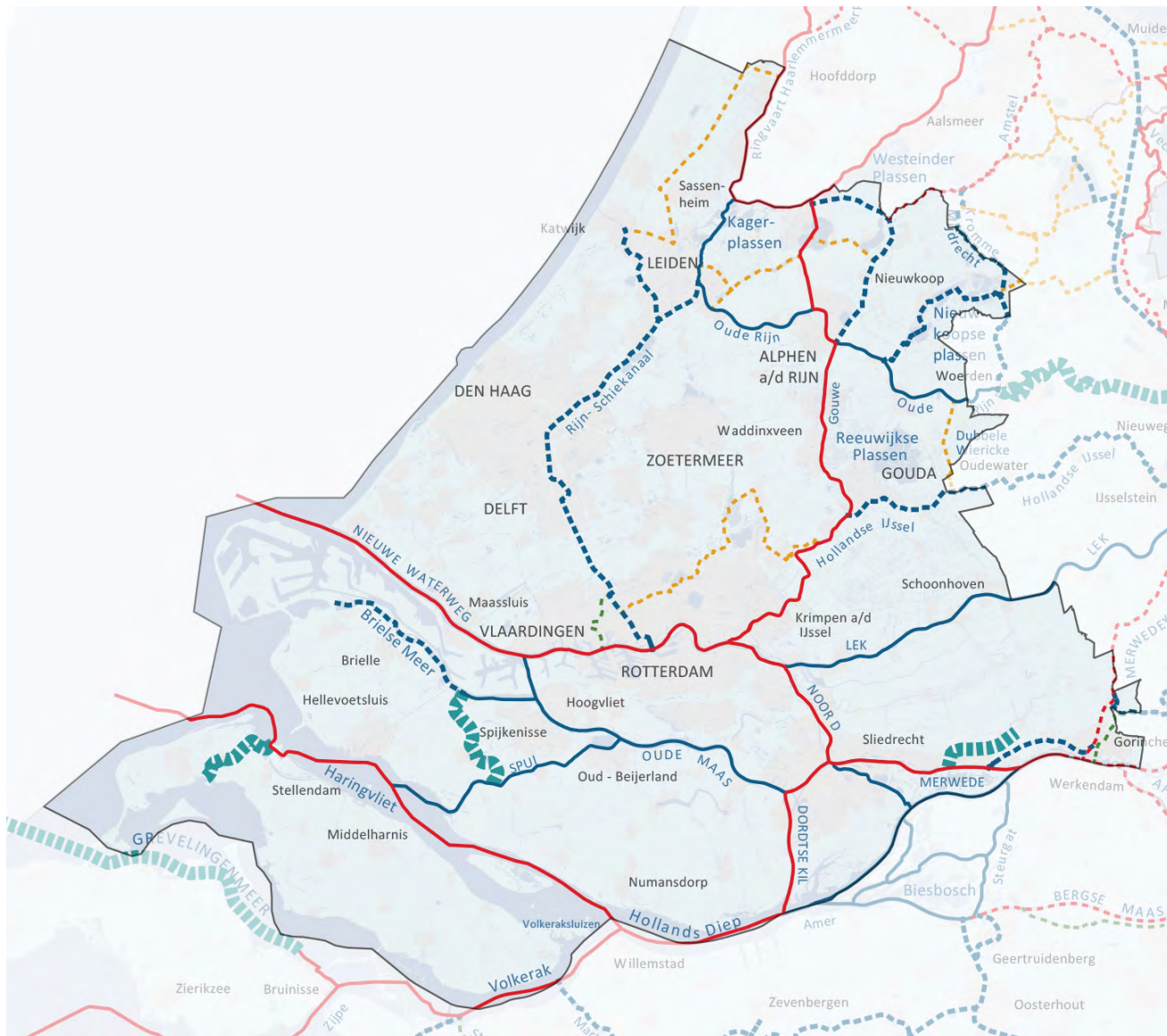
verankeren in ruimtelijk beleid. Deze hoofdstructuur bouwt voort op de cultuurhistorie en identiteit van Zuid-Holland. De karakteristieke waterlopen verbinden stad en land en zijn de dragers van het Landschapspark. Langs de Schie, Vliet, Zweth, Rotte, Oude Rijn en de Maas/Merwede komen meerdere opgaven, zoals verstedelijking, recreatie en klimaatadaptatie bij elkaar.

Om zich meer te profileren als waterrecreatie provincie en een helder overzicht, samenhang en een goede afstemming te krijgen heeft Zuid-Holland samen met betrokken partijen ambities en initiatieven in kaart gebracht. De Samenwerkingskaart Zuid-Holland heeft in diverse regio's nadere samenwerking tot stand gebracht. In de Omgevingsvisie Zuid-Holland is het thema waterrecreatie gekoppeld aan ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

Diverse aspecten van waterrecreatie worden verder ontwikkeld in het kader van thematische of meer concrete onderzoeken en projecten. In 2020 is hiertoe onder meer de Startnotitie Sport en Recreatie vastgesteld. De Beleidsvisie Cultureel Erfgoed is succesvol met het ontwikkelen van zeven erfgoedlijnen, waaronder de Limes (Oude Rijn en Vliet), de trekvaarten en de Waterdriehoek (Kinderdijk, Dordrecht en Biesbosch). Daarnaast wordt onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke E&F classificatie en het beter benutten van het fijnmazige netwerk. Op basis van deze uitkomsten en een behoeften- en waarderingsonderzoek van waterrecreatie in Zuid-Holland wordt voor de komende periode een programma opgesteld.



- GR
- FR
- DR
- OV
- UT
- NH
- ZH
- ZE
- NB
- LI
- GE
- FL



Classificatie netwerk

Zeil- en motorbootroutes

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

Motorbootroutes

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

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

- Ambitie korte termijn
- Ambitie lange termijn



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De brugbediening van de spoorbrug in Gouda en de Vink in Leiden en zondagbediening van de Parksluizen is verbeterd (ZH-b, ZH-d en ZH-e). Daarnaast is ook veel geïnvesteerd in een betere benutting van het recreatieve vaarwegennet.

In voorbereiding/uitvoering

Verbetering van de bediening van de Grote spoorbrug en de Dordrechtbrug over de Oude Maas is in voorbereiding (ZH-a).

Ambities

Er is de wens om de Langeraarse Plassen beter te verbinden met de Leidse Vaart (ZH-g). Ook is er de wens om in de toekomst de Bernisse (ZH-i) als kansrijke verbinding te ontwikkelen en het Halskanaal (Scharreze) (ZH-h) als ontbrekende schakel. Tevens bestaat de wens om de Weide Giessen aan het BRTN toe te voegen (ZH-j). Daarnaast zijn de Drecht doorsteek (ZH-k), de verbinding Rijn-Rotte-Vliet (ZH-l) en het rondje Rijn-IJssel (ZH-m) ontbrekende schakels die diverse partijen graag toegevoegd zouden zien aan het BRTN. Zie 3.3 voor een nadere toelichting van deze ontbrekende schakels.

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 waterrijke erfgoedlijnen en cultuurhistorische vaarwegen, zoals onder andere de Limes (Oude Rijn en Vliet), de trekvaarten, Goeree-Overflakkee, de landgoederenzone.
- Meekoppelmogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater: capaciteitsvergroting kleinschalige wateraanvoer voorzieningen (KWA).
- Onderzoek naar een mogelijke E&F classificatie en verdere ontwikkeling van het fijnmazig netwerk voor waterrecreatie.
- Verdere meekoppelmogelijkheden varen, fietsen, wandelen.



‘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’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Zeeland

4.2.8 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. Ook de stranden zijn populaire bestemmingen. De Noordzee ligt in Zeeland altijd om de hoek. Het wind-, golf- en kitesurfen langs de kust en in de Grevelingen heeft internationale allure. Het Veerse Meer en de Grevelingen zijn mooie wateren om het varen onder de knie te krijgen. Deze wateren zijn voor zeilers en motorbootvaarders van alle niveaus aantrekkelijk. De gebieden worden ook steeds meer ontdekt voor sloepvaren. De eilanden in het Veerse Meer en Grevelingen zijn hiervoor mooie bestemmingen.

Mogelijkheden voor de meer ervaren zeilers en een prachtige onderwaternatuur voor duikers vindt men in het Nationaal Park de Oosterschelde. Dit gebied combineert het samenspel van wind, getijdestroming en ruimte met natuurbeleving waaronder bruinvissen en zeehonden. Het medegebruik van havens en vaargebied, samen met beroepsvaart en visserij, geven een robuust en eerlijk karakter.

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 belangrijk economisch aandachtsgebied voor de provincie Zeeland. De toeristische sector is bij uitstek geschikt om een bijdrage te leveren aan economische ontwikkelingen in Zeeland. In het Omgevingsplan 2018 is de ambitie om de (economische) potentie van de Zeeuwse Delta voor de watergebonden recreatie in combinatie met behoud van natuur- en landschapswaarden, nautische veiligheid, zorgvuldig ruimtegebruik en de omgevingskwaliteiten optimaal te benutten. Zeeland biedt een hoogwaardig waterrecreatieproduct dat aansluit op de huidige en toekomstige marktontwikkelingen.

Hierbij wordt gestreefd naar kwaliteitsverbetering in de waterrecreatie. In het vergroten van de toegankelijkheid van het landelijk gebied wordt onder andere geconcentreerd op benutting van recreatieve vaarroutes en de doorgaande landelijke vaarroutes in het BRTN. De provincie zet in op behoud en verbetering van de toegankelijkheid van de Zeeuwse havens en de achterlandverbindingen over weg, water, spoor en per buisleiding. De nieuwe Seine-Scheldeverbinding biedt de mogelijkheid om het transport over water verder te versterken. Voor de vaarwegen staan belangrijke investeringen gepland zoals de aanpassingen aan de Volkeraksluizen. Om een goede doorstroming voor de binnenvaart blijvend te garanderen, moeten de vaarwegen daarnaast beter benut worden.

In 'Gastvrij Zeeland', een provinciale visie op de gastvrijheidseconomie, wordt als lange termijn ambitie gesteld dat Zeeland (in 2040) een unieke vrijetijdsbestemming is waar de gast zintuig prikkelende belevissen ervaart die je alleen hier kunt hebben. Het aanbod van voorzieningen (vervoer, verblijf en vermaak), de informatievoorziening en de promotie zijn hier helemaal op afgestemd. De vrijetijdseconomie van Zeeland wordt met drie themalijnen versterkt en gestimuleerd: unieke voorzieningen, unieke ontsluiting en unieke belevingen. In de Economische Agenda voor Zeeland 2017-2021 wordt daarnaast aandacht besteed aan sportieve, actieve recreatie. Een sportief imago zorgt er bovendien voor dat mensen hier graag willen wonen of een tijdje willen verblijven en levert op die manier een bijdrage aan de aantrekkelijkheid van Zeeland. Daarbij richt de provincie Zeeland zich op het bieden van goede en aantrekkelijke faciliteiten zoals routenetwerken voor recreanten en helpen we samen met stichting Sport Zeeland Zeeuwse sporters hun talenten te ontwikkelen.

De uitgestrektheid maakt de Oosterschelde voor de watersport van grote betekenis. De watersport is ook van essentiële betekenis voor het voorzieningenniveau, de leefbaarheid van de kernen en de lokale economie. De Oosterscheldevisie 2018-2024 voorziet ruimte voor de uitbreiding van bestemmingen, routes en afmeermogelijkheden, afgestemd op de ecologische draagkracht van de Oosterschelde en passend bij het



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE




FL

karakter van het gebied. In de periode 2018-2024 wordt in samenspraak met de sector een gedifferentieerde ontwikkeling van de jachthavens gestimuleerd. De sector voorziet voor de periode 2018-2024 geen vraag naar uitbreiding van het aantal ligplaatsen en havens, maar zet in op een kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande jachthavens. Ook hier geldt 'niet meer maar beter'. De havenontwikkeling moet passen binnen de nagestreefde variatie in aanbod en aantoonbaar bijdragen aan de lokale ontwikkeldoelstellingen. Op de Oosterschelde lijkt ruimte voor uitbreiding van de chartervaart. In vergelijking met het IJsselmeer of het Wad is de gebiedseigen 'bruine vloot' van historische zeilschepen beperkt van omvang. Deze schepen dragen echter wel bij aan de beleving van een authentiek en cultuurhistorisch rijk vaargebied. Knelpunt in de ontwikkeling van de chartervaart is het gebrek aan aanlegplaatsen. De ontwikkeling van aanlegplaatsen bij recreatieve hotspots als Neeltje Jans, Watersnoodmuseum of Yerseke versterkt de aantrekkelijkheid van de Oosterschelde voor de chartervaart. Dit vergt afstemming met de visserijsector.







Classificatie netwerk

Zeil- en motorbootroutes



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

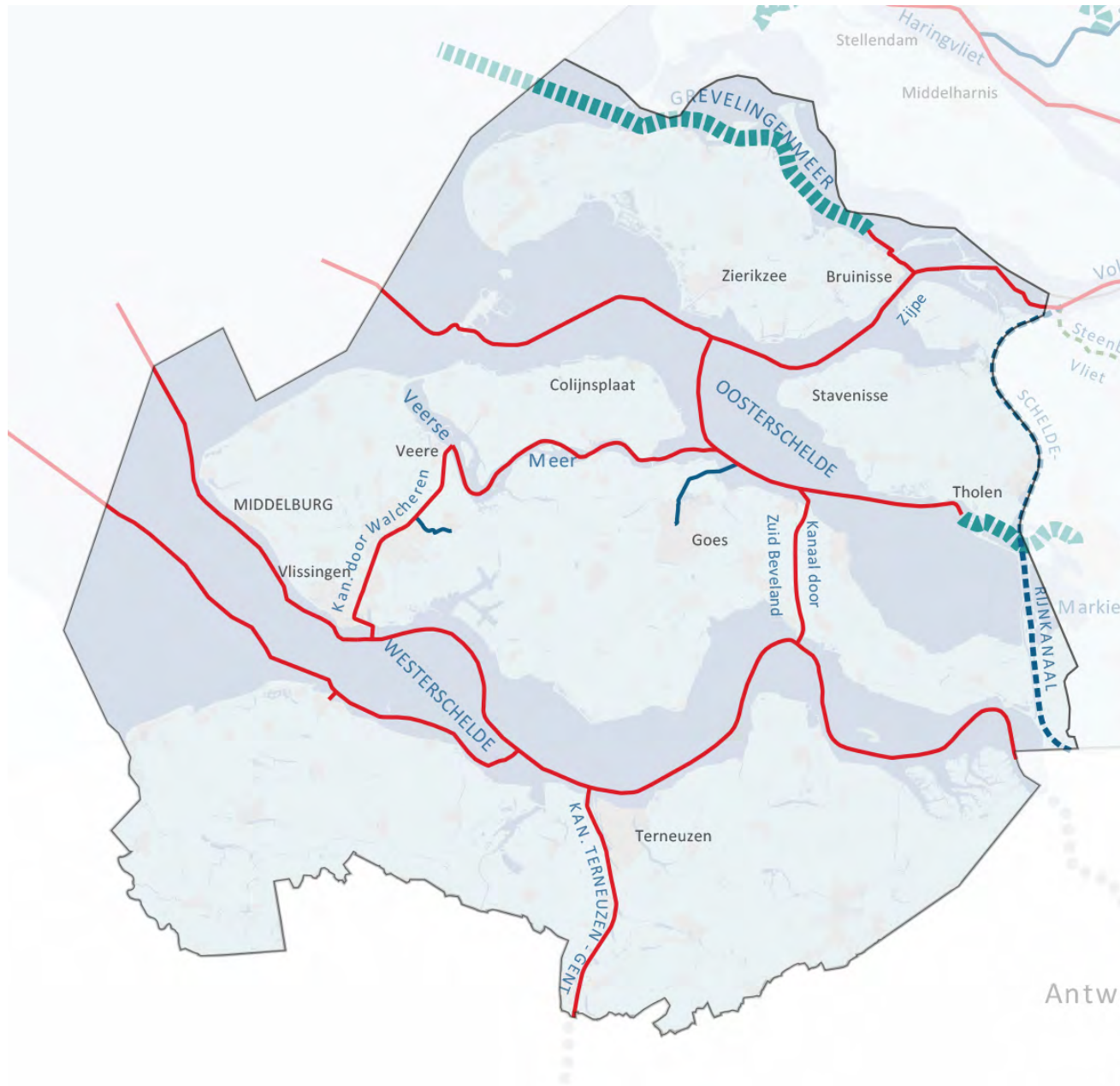
Motorbootroutes

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

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn



- GR
- FR
- DR
- OV
- UT
- NH
- ZH
- ZE**
- NB
- LI
- GE
- FL



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het meeste vaarwater in Zeeland is in eigendom en beheer van de rijksoverheid. Rijkswaterstaat onderhoudt de vaargeulen en plaatst vaarwegmarkering voor de beroeps- en recreatievaart. De nieuwe Seine-Scheldeverbinding biedt de mogelijkheid om het transport over water verder te versterken. Gezien de aard van het vaarwater zitten verbeteringen veelal in het versterken van het benutten van het BRTN en ontsluiting en voorzieningen (jachthavens, aanlegmogelijkheden, recreatieve voorzieningen).

Aandachtspunt is de bediening van de beweegbare brug in de Zeelandbrug.

Ambities

Er is de ambitie om met een doorvaart (jachtensluis) in de Brouwersdam het Grevelingenmeer en het basisrecreatietoervaartnet beter te ontsluiten voor zeegaande recreatievaartuigen. Ook is de wens voor een halfhoge brug bij Vlissingen. De verwachting is realisatie na 2025.

De vergroting van de capaciteit van de Bergse Diepsluis (ZL-b), mede ten behoeve van de recreatievaart gericht op Bergen op Zoom, is vooralsnog niet aan de orde en blijft daarmee een lange termijn ambitie.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Mogelijkheden voor verdere kwalitatieve ontwikkeling en diversificatie van jachthavens en passantenplaatsen.
- Ontwikkeling van doorvaartmogelijkheden voor kleinere schepen naar Noord-Brabant en België.
- Ontwikkeling van sloepvaren.
- Kansen voor uitbreiding chartervaart in Oosterschelde.
- Versterking land-waterverbindingen en recreatie.
- Meekoppelmogelijkheden Deltaprogramma Zuid Westelijke Delta en Gebiedsagenda Zuid-Westelijke Delta.
- Bij het uitvoeren van werkzaamheden aan de zeewering andere belangen meekoppelen en 'werk met werk' maken (bijvoorbeeld duiklocaties).
- Verdere ontwikkeling vaarroudekaart.
- Deltaroute voor varen in samenhang met de Deltaroute voor fietsen, wandelen en auto.



‘Een diversiteit aan waterlandschappen waaronder de Maas, de Brabantse kanalen, kleinere rivieren en beken en de Biesbosch wisselt zich af met aantrekkelijke steden en dorpen’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Noord-Brabant

4.2.9 Noord-Brabant

Algemene karakteristiek

Noord-Brabant is verrassend waterrijk. Een diversiteit aan waterlandschappen waaronder de Maas, de Brabantse kanalen, kleinere rivieren en beken en de Biesbosch wisselt zich af met aantrekkelijke steden en dorpen. 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 de ontwikkeling van 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 en Heusden, ontstaan door hun historisch gezien strategische ligging aan het water. Steden als 's-Hertogenbosch en Breda zijn zich steeds meer bewust van het water in en rondom de stad en investeren in de ontsluiting en beleving hiervan. Met als resultaat dat waterrecreatie in en om de stad groeit. In de Piushaven in Tilburg ontwikkelen wonen, werken en watersport zich hand in hand. Daarnaast wordt ook breder ingezet op de kwaliteitsimpuls die water biedt voor recreatie in combinatie met andere opgaven.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

De provincie Noord-Brabant zet in op een gezonde en veilige leefomgeving, het verder verstevigen van de internationaal concurrerende innovatieve economie en een levendig Brabant met diverse mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding in combinatie met een rijk cultureel leven en erfgoed. De basis is een goed woon-, vestigings-, werk- en leefklimaat. Hierbij is oog voor ruimtelijke kwaliteit, goede verbindingen tussen steden onderling en tussen steden en kleine kernen en adequate maatregelen tegen hevige wateroverlast en droogte. Dit vraagt om slimme combinaties die opgaven op het vlak van natuur, klimaat, ruimte, landbouw en vrijetijdseconomie met elkaar koppelen.

In de provinciale Visie klimaatadaptatie wordt ingezet op een waterrobuuste inrichting van Brabant samen met andere overheden en partners. Hiervoor wordt de aanpak van klimaatrobuuste beeklandschappen uit de provinciale Omgevingsvisie verder ontwikkeld, ook voor een verbeterde verbinding van landelijk en stedelijk gebied. Ook in 'Het volgend landschap' van het samenwerkingsverband van BrabantStad staat het bekenlandschap centraal. De opgave is groene, blauwe, recreatieve aders tussen stad en land als kernkwaliteit van BrabantStad een stevigere positie te geven. En hiermee ook de woon-, werk- en leefomgeving van BrabantStad te versterken.

Water en waterrecreatie spelen een belangrijke rol in dergelijke regionale en gebiedsontwikkeling. Diverse Brabantse steden benutten water om leefbaarheid voor bewoners en bezoekers te vergroten en om opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie te realiseren. 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. Zo wordt in Breda een plan gemaakt om de (Nieuwe) Mark door de binnenstad te trekken. Zo ontstaat er niet alleen de mogelijkheid om van de haven naar de zuidsingel varen, maar wordt ook de koppeling gelegd met klimaatadaptatie, het tegengaan van hittestress en vergroening van de stad. In 's-Hertogenbosch is gestart met de realisatie van het Zuid-Willemspark. De wens is om het kanaalgebied van sluis Engelen tot Den Dungen te ontwikkelen tot groen waterstadspark van 12 kilometer lang, van het Máximakanaal tot aan de Maas. Het park moet een centrale ontmoetingsplek worden, die de binnenstad met het buitengebied verbindt. In Waterpoort, een gebied op de grens van de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant rondom het Volkerak-Zoommeer wordt geïnvesteerd in gebiedsontwikkeling, de grens tussen water en land, waterrecreatie en samenwerking. De interprovinciale structuurvisie Meanderende Maas beoogt een dijkversterking die de Maas aan Gelderse en Brabantse zijde meer ruimte gaat geven en het



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

gebied mooier en economisch sterker maakt, inclusief mogelijkheden voor watersport en recreatievaart.

Het basisrecreatietoervaartnet vormt als het ware een blauwe ruggengraat die deze regionale en lokale gebiedsontwikkelingen draagt en onderling verbindt, maar ook met andere watersportgebieden in de omliggende provincies en de rest van Nederland. Dit gebeurt individueel via dagtochten of meerdaagse tochten, maar ook via riviercruises die landelijk in opkomst zijn.

De eerdere 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 kunstwerken, veiligheid en voorzieningen. In de Visie Vaarwegen 2004-2005 is opgenomen dat rekening wordt gehouden met medegebruik van kleinere schepen en recreatievaart. Een deel van het BRTN in Noord-Brabant is in beheer bij het Rijk. Waterschap Brabantse Delta is belast met de uitvoering van beheer van de provinciale vaarwegen. In de Kadernota 2020-2029 heeft het waterschap onder andere vastgelegd om het project 'Wegwerken van baggerachterstand vaarwegen' te starten en op te leveren. Daarnaast wordt onder regie van de provincie een (nieuwe) visie op vaarwegen opgesteld. Ook wordt de ambitie nautisch beheer bepaald en het nautisch beleid vastgesteld.

VisitBrabant heeft als taak bezoekers te verleiden om naar Brabant te komen en daar meer te besteden. Deze marketingorganisatie helpt ondernemers, overheden, onderwijsinstellingen en andere organisaties om kennis te delen en samen te werken aan de structuurversterking van de Brabantse vrijetijdssector. Namens de provincie voert Routebureau Brabant, onderdeel van VisitBrabant, de coördinatie en het secretariaat van route-ontwikkeling en promotie. De afgelopen jaren is het aanbod van routes en arrangementen toegenomen, zowel in de Brabantse steden alsook in de regio.



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

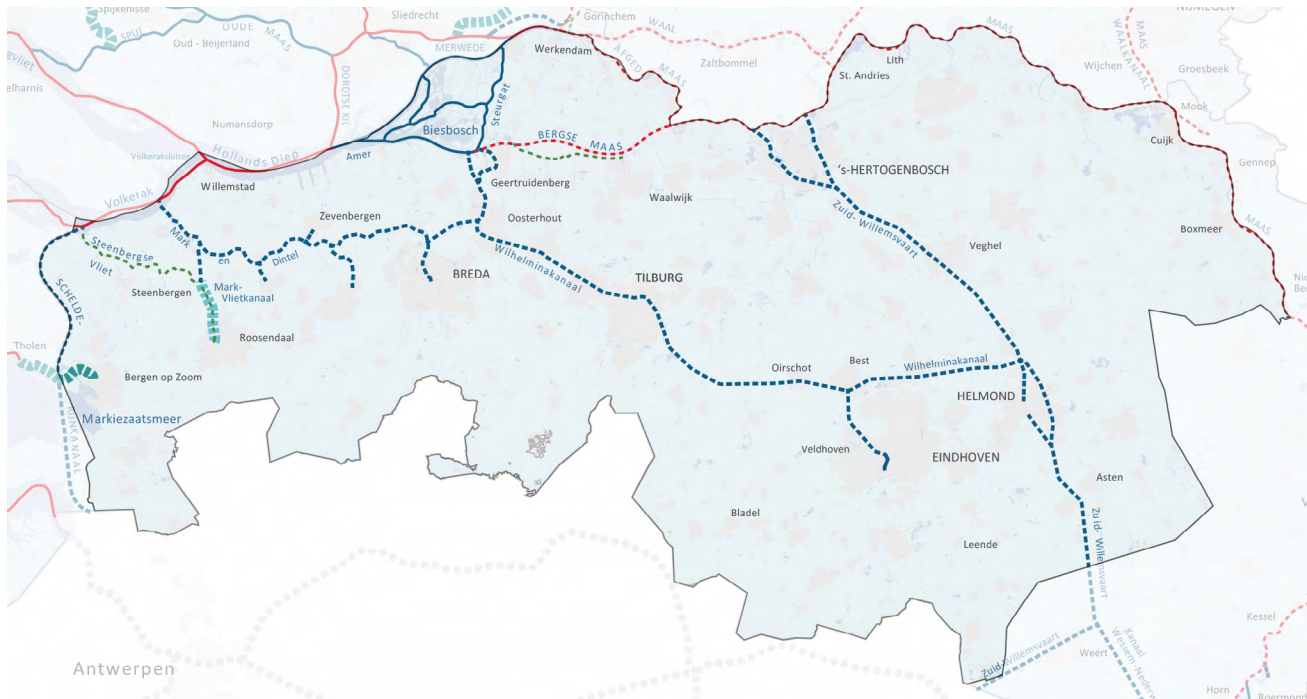
ZE

NB

LI

GE

FL



Classificatie netwerk

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	1,50 meter
2,75 m ↓ 1,50 m BM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,50 meter
2,75 m ↓ 1,40 m CM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,40 meter
2,40 m ↓ 1,10 m DM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,40 meter	1,10 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

- Ambitie korte termijn
- Ambitie lange termijn



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De omleiding van de Zuid-Willemsvaart (Máximakanaal) ten behoeve van de beroepsvaart is gerealiseerd. Mede vanuit andere beleidsvelden (wonen, klimaat-adaptatie, ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling) heeft ontwikkelen van groene, blauwe, recreatieve aders tussen stad en land als kernkwaliteit een stevigere positie te gekregen. Hiermee wordt de waarde van waterrecreatie en waterbeleving meer zichtbaar.

In voorbereiding/uitvoering

Nu de omleiding van de Zuid-Willemsvaart (Máximakanaal) ten behoeve van de beroepsvaart is gerealiseerd, is de inzet dat het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart door het centrum van 's-Hertogenbosch voor de reactievaart bevaarbaar blijft (NB-a). Met de start van de ontwikkeling van het Zuid-Willemspark is dit het geval. De komende jaren zal de realisatie hiervan verder worden uitgevoerd.

Een betere bereikbaarheid van het centrum van Helmond door middel van een ruimere bediening van de brug bij Aarle-Rixel en sluis nr. 7 is nog niet gerealiseerd (NB-b). De verdere ontwikkeling van Het Gulden Land als groener gebied met ruimte voor wandelaars, fietsers en waterrecreatie biedt opening voor het vaker open gaan van de brug voor recreatievaart.

De bedieningstechniek van bruggen en sluisen in Noord-Brabant wordt gerenoveerd en de Blauwe Golf wordt uitgebreid (NB-c).

In de Kadernota 2020-2029 heeft het waterschap Brabantse Delta vastgelegd om het project 'Wegwerken van baggerachterstand vaarwegen' (Mark-Dintel-Vlietstelsel) te starten en op te leveren (NB-h).

Onder regie van de provincie stelt het waterschap Brabantse Delta in samenwerking met andere partijen een (nieuwe) visie op vaarwegen op. Ook wordt de ambitie nautisch beheer bepaald en het nautisch beleid vastgesteld.

Ambities

De nieuwe Seine-Scheldeverbinding biedt de mogelijkheid om het transport over water verder te versterken. Voor de vaarwegen staan belangrijke investeringen gepland zoals de aanpassingen aan de Volkeraksluisen.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Regionale en stedelijke ontwikkeling en recreatievaart, waaronder doortrekken van de Nieuwe Mark in Breda, ontwikkeling Zuid-Willemspark, Waterpoort en de ontwikkeling van beeklandschappen.
- Meekoppelmogelijkheden met Deltaprogramma

Zoetwater, Rijn-Maas Delta, Zuidwestelijke Delta, waaronder op de lange termijn, maatregelen voor de zoetwatervoorziening combineren met gebiedsopgaven.

- Kansen voor koppeling van het BRTN en het fijnmazige netwerk bij de realisatie van klimaatrobuuste inrichting en beeklandschappen (Visie Klimaatadaptatie Noord-Brabant en BrabantStad Het Volgende Landschap).
- Kansen voor versterking van verduurzaming van waterrecreatie, digitalisering en datagedreven beleid (Kadernota Brabantse Delta en collegeprogramma).
- Kansen voor versterken waterrecreatie Interprovinciale Structuurvisie Meanderende Maas.
- Verdere ontwikkeling van (thematische) recreatieve vaarroutes in de steden en de regio.
- Promotie van waterrecreatie Noord-Brabant om de bekendheid van mogelijkheden voor waterrecreatie te vergroten.



*‘De Maas is, met het bij Roermond gelegen
plassengebied ‘Maasplassen’, het centrum
voor de watersport in Limburg’*



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Limburg

4.2.10 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 toerwaartnet. Het Julianakanaal, het Kanaal Wessems-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. Al het bevaarbaar water is in beheer van Rijkswaterstaat. 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

Bijna 40.000 mensen zijn in Limburg werkzaam in toerisme en recreatie en er wordt ongeveer € 4,2 miljard

door toeristen en recreanten in Limburg besteed. De vrijetijdseconomie is hiermee een belangrijke motor van de Limburgse economie. Alhoewel veel buitentoerisme in Limburg is gericht op wandelen en fietsen, is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de waterrecreatie.

De Maasplassen vormen 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 natuurlijk 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 afgelopen jaren is middels het Actieplan Waterrecreatie en het Nautisch Programma van Eisen ruim 6 miljoen geïnvesteerd in de waterrecreatie in Limburg. Er zijn meer dan 80 projecten uitgevoerd of in uitvoering, allemaal gerelateerd aan de waterrecreatie. Van het aanleggen van steigers tot het laten kennismaken van (school)kinderen met de watersport.

Via aantrekkelijke routes worden stad en land verbonden. De Willemsroute loopt via het kanaal Wessems-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 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.

In de Ontwerp Omgevingsvisie Limburg 2020 en het Missiegedreven Economisch Beleidskader 2019-2023 is de ambitie aangegeven om het vakmanschap in de (water)recreatie te versterken. De provincie Limburg wil bevorderen dat ondernemers, overheden en kennisinstellingen samenwerken aan een goede infrastructuur. Ook bevordert de provincie het delen van data en kennis, het vormen van sterke netwerken en het ontwikkelen van een gezamenlijke marketingstrategie die gericht is op de juiste doelgroepen. Een specifiek aandachtspunt daarbij is het voorkomen van overdruk om recht te doen aan belangen van inwoners. Missies zijn Limburg maakt Energiek! en Limburg maakt Gezond!. Het versterken van waterbeleving, waterrecreatie en watersport kan met name aan de missie Limburg maakt Gezond! een positieve bijdrage leveren. Het BRTN vormt hierbij een basisstructuur voor het gewenste bruisende toeristisch-recreatieve ecosysteem.







Classificatie netwerk

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

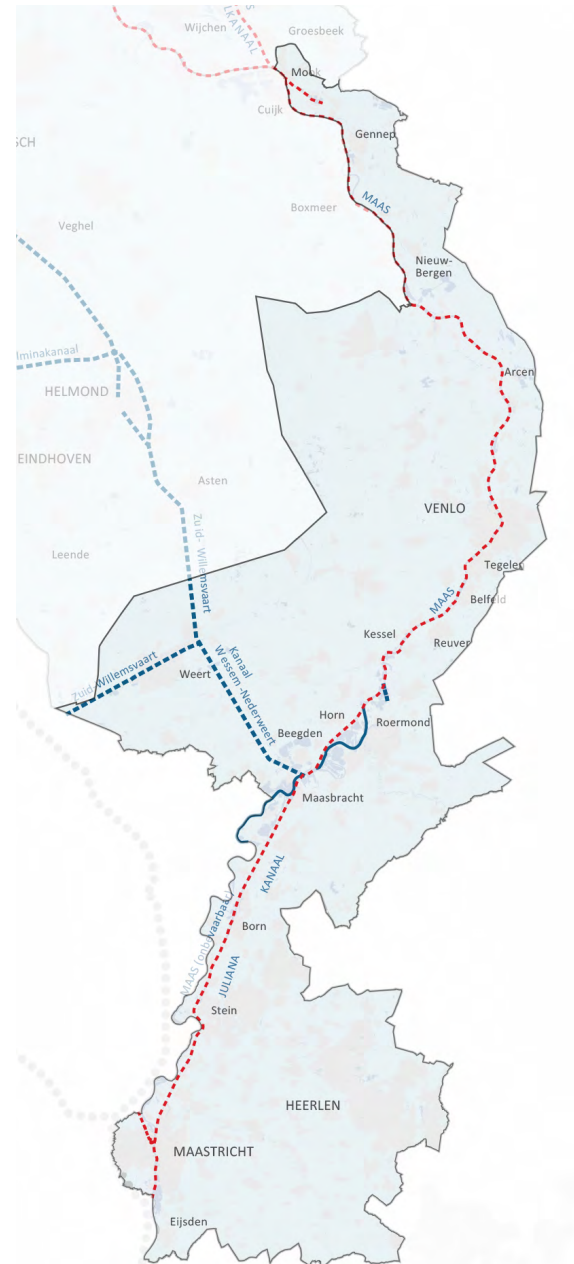
Motorbootroutes

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

- Ambitie korte termijn
- Ambitie lange termijn





BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020
Actieplan Waterrecreatie en het Nautisch Programma van Eisen is zo goed als gerealiseerd.

Ambities

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

GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL



‘Gelderland speelt een cruciale rol bij het realiseren van een veilige noord-zuidverbinding: de Maas-IJssel voor de recreatievaart’



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Gelderland



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.11 Gelderland

Algemene karakteristiek

Gelderland speelt een cruciale rol bij het realiseren van een veilige noord-zuidverbinding: de Maas- IJssel voor de recreatievaart. Het zo genoemde 'fietspad' op de Waal bij Nijmegen is een voorziening die de noord-zuidverbinding veiliger moet maken.

Het rivierengebied is voor de recreatievaart het meest karakteriserend in Gelderland. De Waal is de grootste, langste en tevens drukst bevaren rivier als het om de beroepsvaart gaat. Maar de Linge/Korne, de Oude IJssel en het Apeldoorns Kanaal zijn aantrekkelijke vaarwegen voor 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 de 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 was gemiddeld 1% per jaar in de periode 2008-2017. In Gelderland zijn ruim 63.000 banen verbonden aan de vrijetijdseconomie. De toeristische en recreatieve 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. Dit is goed voor de provinciale vrijetijdseconomie en leidt tot een verhoging van de inkomsten uit toerisme en recreatie. Routenetwerken kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren. De koersnotitie 'Beleef het in Gelderland' stelt de toeristische en recreatieve kwaliteiten van Gelderland centraal. In 2018 hebben diversen partijen en de provincie dit samen in een meerjarenagenda voor de Gelderse streken geconcretiseerd waarin aandacht is voor kansrijke verhaallijnen, productontwikkeling, marketing, innovatie en recreatieve routes. De koersnotitie past in de ambitie die de

provincie met de Kadernota Omgevingsvisie heeft voor een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland waardoor balans ontstaat tussen economische kracht, duurzaamheid en verbondenheid.



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

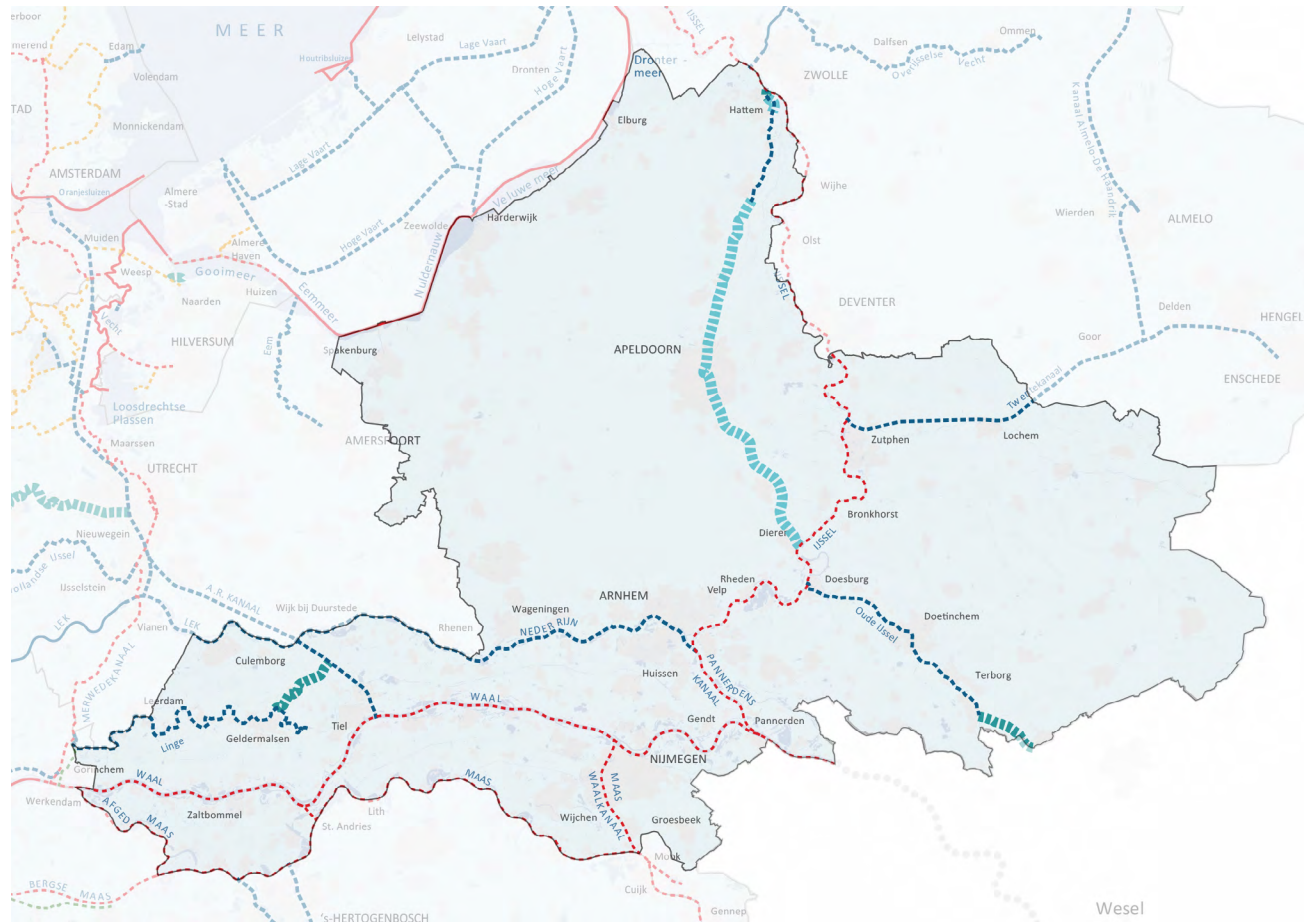
ZE

NB

LI

GE

FL



Classificatie netwerk

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	1,50 meter
2,75 m 1,50 m BM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,50 meter
2,75 m 1,40 m CM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,75 meter	1,40 meter
2,40 m 1,10 m DM	HWJH! Per route beoordelen minimum 2,40 meter	1,10 meter

(1) HWJH: Houden wat je hebt

Projecten

- Ambitie korte termijn
- Ambitie lange termijn

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het programma WaalWeelde is afgerond (GE-d).

Als onderdeel hiervan is op sommige plaatsen oeverrecreatie langs de Waal verbeterd.

Gemeenten, waterschap, provincie en tal van maatschappelijke partijen zetten zich al jarenlang in voor de ontwikkeling van het Apeldoorns Kanaal (GE-b). Stip op de horizon hierbij was altijd een volledig bevaarbaar kanaal. Eind 2017 zijn de plannen voor het bevaarbaar maken van het zesde pand door meerdere betrokken overheden als niet haalbaar beoordeeld. Vooralsnog wordt ingezet op het versterken van recreatie op en langs het kanaal.

In voorbereiding/uitvoering

Het Apeldoorns Kanaal wordt aan de hand van het uitvoeringsprogramma 'Beleef het Apeldoorns Kanaal' vanaf 2020 voor drie jaar vooralsnog ontwikkeld voor de kleine recreatievaart. Het betreft no-regret maatregelen, mocht in de toekomst het Apeldoorns Kanaal verder bevaar gemaakt worden voor grotere recreatievaart (GE-b).

De coöperatie Gastvrije Randmeren (Veluwemeer en Drontermeer in Gelderland) heeft een uitvoeringsprogramma opgesteld waar onder andere de

recreatievaart, watersport en oeverrecreatie wordt versterkt.

De stichting 'Geld als water' onderzoekt de mogelijkheden om de Linge/Korne aan te sluiten op het Amsterdam-Rijn Kanaal (GE-a). Dit zou een veilig alternatief zijn voor de recreatievaart op de Waal. Een eerste haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd.

Om het veilig bedienen van de brug en sluis in Oude IJssel tussen Doetichem en Ulft te garanderen is een verbetering van het bedieningssysteem gewenst (GE-f). Het gaat om vervanging van de systeemonderdelen voor brug Terborg en sluis de Pol.

Ambities

Ten tijde van het opstellen van de Basisvisie was de provincie Gelderland 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.



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



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

Flevoland



GR

FR

DR

OV

UT

NH

ZH

ZE

NB

LI

GE

FL

4.2.12 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.

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De provincie Flevoland heeft niet deelgenomen aan de BRTN 2015-2020.




Ambities

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.







Classificatie netwerk

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

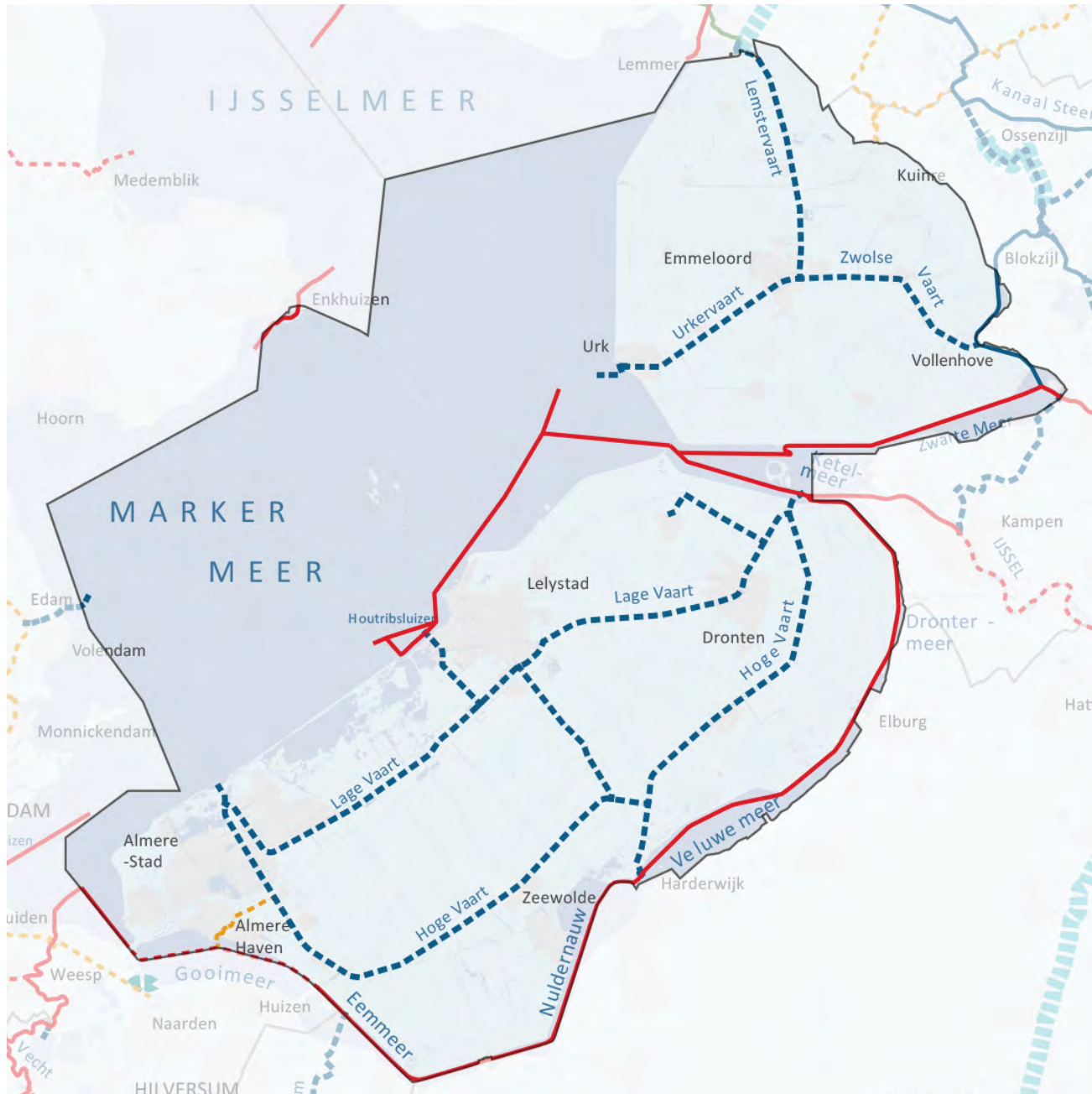
Motorbootroutes

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

-  Ambitie korte termijn
-  Ambitie lange termijn





‘Over het basisrecreatietoer-
vaartnet liggen 2100 bruggen,
waarvan 1000 vast en 1100
beweegbaar’

5 BRTN-RICHTLIJNEN VOOR BEHOUD,
BEHEER EN ONTWIKKELINGEN

5.1 Vaarwegen en kunstwerken

Over het basisrecreatietoernaatnet liggen 2100 bruggen, waarvan 1000 vast en 1100 beweegbaar. Tevens zijn er 260 sluizen. Motorboten kunnen een groot deel van de bruggen ongehinderd passeren omdat deze bruggen hoog genoeg zijn. Een dergelijke brug met voldoende doorvaarhoogte 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 Recreatietoernaat heeft hiermee een gewaardeerd en geaccepteerd referentieniveau (kader) voor de bediening gegeven. Uiteraard is hierop gevarieerd als plaatselijke omstandigheden maatwerk vereisten (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 6.

Waar het gewenste bedieningsniveau nog niet is bereikt, zoeken betrokken partijen naar verbetering. Technische ontwikkelingen en andere werkmethoden zijn de afgelopen jaren 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 sluizen 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 sluizen' door Rijkswaterstaat is in de periode 2015-2020 nagegaan 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.

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

TABEL 6: 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

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 7 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 het spoorboekloos rijden op diverse trajecten.

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 toevaarders 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 toevaartnet 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 toevaartboten 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 7: BEDIENINGSREGIMES BIJ DRUK, KRUISEND SPOOR- EN WEGVERKEER

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



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 bedien- besluit. De standaarden voor het basisrecreatietoervaartnet zijn opgenomen in de RWS Richtlijnen Vaarwegen 2017.

5.1.1 Brug- en sluisgelden en vaarvergunningen

Er zijn 1.100 beweegbare bruggen en 260 sluizen in Nederland in het basisrecreatietoervaartnet. Op een beperkt aantal van deze bruggen en sluizen wordt nog tol geheven. In deze gevallen zijn het vooral gemeenten en waterschappen die tol heffen, waaronder vaar- of vaartrajectvergunningen worden gerekend. De hoogte van de tolleren bedraagt voor bruggen gemiddeld € 2,50 en voor sluizen gemiddeld € 5,00. Als in hetzelfde traject meerdere keren tol wordt geheven, kan het totale tolbedrag aardig oplopen. Een vaarweg kan voor een toevaarder dan mogelijk onaantrekkelijk worden en hij kan dan de route gaan mijden en een alternatieve route nemen. In dit licht is afstemming van

bediening en opheffen van tolleren op de Vecht bijvoorbeeld belangrijk. Gebeurt dat niet, dan zullen toch nog te veel toevaarders 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 basisrecreatietoervaartnet (bijvoorbeeld meer aanlegplaatsen, verruiming van brug- en sluisbediening), terwijl anderzijds de toevaarder wordt afgeschrikt door tolheffing. Ook moet de openbaarheid van het vaarwater, die door tolheffing wordt beperkt in de doorstroomsnelheid van de recreatievaart (vooral op verbindingswater), in de afweging worden betrokken.

Plannen om lokale of regionale vaarheffingen in te voeren wisselen door te tijd heen. Eerder onderzoek van SRN in het kader toekomstbestendige en duurzame financiering van waterrecreatie heeft aangetoond dat lokale en regionale heffingen vaak niet opbrengen wat ze kosten om in te voeren en op te halen.

5.1.2 Bebakening

Een manier om de toegankelijkheid van meren en plassen voor recreatievaartuigen te verbeteren is door het aanbrengen van uniforme ondieptemarkeringen. Hierdoor wordt het voor ter plaatse niet bekende toer-

vaarders 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

5.1.3 Ligplaatsen

Recreatievaren, bezien vanuit plaats en tijd, bestaat voor een groot deel uit afmeren. De boot van een enthousiaste toevaarder ligt circa 80% van het jaar stil op een vaste ligplaats. Als een toevaarder 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 en 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 vrijetijds- 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 5.3. 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 2017.

5.2 Route-coördinatie

Route-coördinatie 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.

Een deel van de route en gebiedsoverleggen zijn in de eerdere periode van decentralisatie en bezuinigingen opgeheven. Gezien de waarde van de bestaande route-overleggen wordt in de periode 2020 t/m 2025 gekeken voor welke routes/gebieden het opstarten en/of versterken van dergelijk overleg gewenst is.

5.3 Kleine waterrecreatie

5.3.1 Ontwikkeling toervaartnet sloepen

Zoals aangegeven in 2.3 groeit het sloepvaren in populariteit. Daarmee is ook het aantal bestaande en

Box 6: Voorbeelden route-coördinatie

Voorbeelden:

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 Routeakkoord tot 2020 afgesloten. De Staande Mastroute 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 Staande Mastroute met zoveel mogelijk schepen in konvooi te bevaren. Bij een vaarsnelheid van 9 km/uur is de Staande Mastroute 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.

Blauwe Golf: Noord-Holland

Om op de afgesproken tijd op een bestemming te kunnen aankomen, is een goede doorstroming op zowel 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 zo te zorgen voor een betere doorstroming. In de provincie Noord-Holland werken vijf beheerders samen om deze 'Blauwe 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 bediend. 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 spitstijden 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 erom dat de Vecht zodanig van kwaliteit is, in de beleving en het gebruik, dat deze qua concurrentie voor de recreatievaart ver boven het Amsterdam-Rijnkanaal uitstijgt. Men probeert in gezamenlijk overleg te voorkomen dat negatieve beheersmaatregelen de recreatievaart naar het Amsterdam-Rijnkanaal verdrijft.

ontwikkelgebieden voor sloeptoervaartnetwerken gegroeid. In het Hollandse plasseengebied is inmiddels een bewegwijzerd sloepennetwerk ontwikkeld volgens de knooppuntensystematiek die ook voor fietsroutes wordt gebruikt. Dit sloepennetwerk is de afgelopen jaren 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 6. De sloepennetwerken maken deels gebruik van het landelijke basisrecreatietoervaartnet en deels van het fijnmazige. Ze dragen daarmee bij aan het verbinden van het basisrecreatietoervaartnet met het fijnmazige netwerk.

De gebruiker en regionale economie is erbij gebaat als deze sloeptoervaartnetwerken zodanig ontwikkeld worden dat zij een landelijk netwerk vormen: een basisrecreatietoervaartnet sloepen. Om deze reden wordt in deze Basisvisie een richtlijn voor doorvaartmaten sloepen opgenomen. Mede op basis van het onderzoek E&F classificatie van de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland zal worden gekeken of de BRTN classificatie A t/m D mogelijk kan worden uitgebreid met een classificatie voor E & F.



KAART 6: SLOEPENNETWERK



5.3.2 Richtlijnen doorvaartmaten basistoervaarnet sloepen

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

- Doorvaarthoogte van minimaal 1.50 meter (hoogte brug).
- Doorvaartdiepte van minimaal 0.90 meter (diepgang boot).









Tijdens de BRTN 2020 t/m 2025 periode zal worden gekeken of een uniforme landelijke classificatie van E&F vaarwegen gewenst is. Eerste onderzoeken in dit kader zijn uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland. De provincie Friesland heeft al een classificatie voor E&F vaarwegen opgenomen, alsook voor G vaarwegen voor kanoën.

Daarnaast wordt bijgedragen aan de uitwisseling van kennis en ervaring over de ontwikkeling van sloepennetwerken.

5.4 Veiligheid

Verkeersveiligheid

Veiligheid is een belangrijk en veelzijdig thema. Het betreft onder andere diefstal, materiaal, vaardigheid



en verkeer. In dit onderdeel komt vooral de verkeersveiligheid 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 inschattingsfouten. 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 basisrecreatietoerwaartnet door realisering van parallelroutes bij de hoofdverbindingssassen en waar mogelijk het veiliger maken van ‘knooppunten’. Dit zijn onoverzichtelijke plaatsen bij bruggen, sluisen 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 daarvan. 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 vormgegeven in het samenwerkingsverband ‘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 knooppuntenboekjes 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.

5.5 Duurzaamheid

Watersport wordt bedreven in de natuurlijke omgeving. Landschappelijke diversiteit en voldoende kwaliteit van lucht 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 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 in 2027. Instrument voor dit doel zijn de stroomgebiedbeheerplannen waarin maatregelen zijn gedefinieerd om de ecologische en chemische kwaliteit van het water te verbeteren. Ten tijde van het opstellen van deze Basisvisie loopt de tweede tranche van maatregelen voor 2016-2021. De stroomgebiedbeheerplannen zijn hiervoor geactualiseerd en er vindt een prioritering van maatregelen plaats met een focus op (ecologische) inrichtingsmaatregelen, herstel van natuurlijke dynamiek, synergie met veiligheid (neven-

geulen, 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 steeds meer 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. In opdracht van de provincie Noord-Holland, Flevoland en RWS Midden Nederland is de waterplantmelder-app en website ontwikkeld waar gebruikers melding kunnen doen van waterplantenoverlast in het IJsselmeergebied. Ook wordt in deze regio door publieke- en sectorpartijen gewerkt aan korte termijn oplossingen en meer structurele oplossingen op midden en lange termijn. Hierbij wordt ook het ministerie van IenW betrokken.

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 zoning. Stroomgebiedbeheerbeleid kan nieuwe kansen bieden voor de watersport. Uit het oogpunt van waterhuishouding kunnen nieuwe vaargeulen mogelijkheden bieden voor de toervaart.

Baggeren: naast het voorkomen 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 toelidingsgeulen. 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 inspannen op het gebied van natuur- en milieuvoorlichting. 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 oppervlaktewater 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 gefundeerde SRN als helpdesk voor de site www.vuilwater.info, waarbij zowel ondernemers als recreanten terecht kunnen met hun vragen over dit onderwerp. In de praktijk blijkt het systeem van pompstations niet helemaal goed te werken. Nieuwe wetgeving sinds 2019 staat toe dat toiletwater dat is gezuiverd geloosd mag worden. Ook hier vraagt de praktische uitwerking aandacht. Er zijn nog geen betaalbare zuiveringsinstallaties op de markt die aan de juiste eisen voldoen. Daarnaast zouden onderwatertoiletten verzegeld moeten worden. Het is nog niet duidelijk hoe dit het beste kan gebeuren. Daarnaast hebben betrokken partijen uitgesproken dat een nieuwe voorlichtingscampagne nodig is.

Antifouling: om aangroei op het onderwaterschip te voorkomen, wordt vaak onderwaterverf aangebracht. Via de [voorlichtingscampagne 'antifouling'](#) worden watersporters voorgelicht over alternatieven die minder belastend zijn voor de waterkwaliteit.

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.

Gedragscodes: De waterrecreatiesector pakt zelf ook de handschoen op als het gaat om rekening houden met de natuur. In meerdere gebieden hebben waterrecreatiepartijen gedragscodes opgesteld, bijvoorbeeld voor de Waddenzee en het IJsselmeergebied.

Agenda Duurzame Waterrecreatie

In 2019-2020 wordt de Agenda Duurzame Waterrecreatie ontwikkeld om ambities op het gebied van duurzame waterrecreatie concreter te definiëren en op programmatieke wijze te werken aan de realisatie van deze ambities. De Agenda is gericht op mens/gedrag, materiaal, voorzieningen en omgeving.

Focuspunten zijn:

1. 'Duurzaam Zeemanschap': het versterken van het

water-, natuur- en milieubewust handelen van de watersporter/waterrecreant.

2. De ecologische / CO2 voetafdruk waterrecreatie/ watersport verkleinen.
3. Robuuste (groen)blauwe omgeving = beleefbare (groen)blauwe omgeving op, aan, in en onder water.

5.6 Meekoppelen met landelijke en regionale ontwikkelingen

In hoofdstuk 2 en 4 zijn landelijke en regionale ontwikkelingen genoemd die kansen bieden voor behoud, beheer en ontwikkeling van het basisrecreatietoervaartnet en waterrecreatie.

5.7 Informatievoorziening en communicatie

5.7.1 Nautische informatie

Bewegwijzering

Met oog op veiligheid en een plezierige waterbeleving 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, doorvaart-hoogte, maximumsnelheid, 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 water-almanak, 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 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 toevaarder 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 toevaarder is het van belang dat deze informatie het gehele basisrecreatietoervaartnet 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.

Er zijn ook diverse apps die in informatie voorzien, onder andere de Riverguide-recreatie. Deze app is een initiatief van een aantal vaarwegbeheerders. De app maakt het mogelijk om routes te plannen en geeft relevante informatie over onder andere bruggen en sluisen en bedieningstijden, doorvaarthoogte, marifoonkanaal, sluitingen op de route.

5.7.2 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 en waar bepaalde evenementen zijn.

Als het gaat om de beleving en bekendheid van het basisrecreatietoerismenet 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.



‘Bij het beheer, onderhoud en de ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoernet zijn verschillende overheden betrokken’

6

ROLLEN, VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BORGING

6.1 Rollen en verantwoordelijkheden

Bij het beheer, onderhoud en de ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoervaartnet zijn verschillende overheden betrokken. Onderstaande tabel geeft een overzicht van rollen en verantwoordelijkheden die het BRTN raken. Veelal hebben partijen specifieke rollen en verantwoordelijkheden, soms is er overlap. Het kan ook per gebied verschillen hoe verantwoordelijkheden en rollen specifiek zijn verdeeld.




Via de viewer Vaarwegbeheer en nautisch beheer van het BRTN is een geactualiseerd overzicht beschikbaar van welke organisatie vaarwegbeheerder en nautisch beheerder is van vaarwegen in het BRTN. Ook wordt toegelicht wat vaarwegbeheer en nautisch beheer inhouden en wat hiervoor de wettelijke kaders zijn.

6.2 Beleidsmatige en juridische borging

In het convenant “Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart 1992 - 2012/2013” tussen Rijk en provincies is destijds afgesproken dat het basisrecreatietoervaartnet een planologische verankering zou krijgen in structuurschema's en een PKB-kaart en in de provinciale streekplannen met een doorwerking in de

TABEL 8: ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN OVERHEDEN DIE HET BRTN RAKEN

Wie	Rol/verantwoordelijkheid
IenW, RWS	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling rijkswateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Waterkwaliteit • Recreatief medegebruik
EZ/ NBTC	<ul style="list-style-type: none"> • O.a. toeristisch beleid • Nationale visie op toerisme/destinatiemarketing
LNV	<ul style="list-style-type: none"> • O.a. natuurbeleid
BZK	<ul style="list-style-type: none"> • Omgevings- en ruimtelijk beleid/NOVI
Provincies	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Toerisme en recreatiebeleid
Waterschappen	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Recreatief medegebruik
Gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Toerisme en recreatiebeleid • Toeristische informatie
Recreatieschappen	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren, w.o. soms ook vaarweg en/of nautisch beheer • Toeristische informatie
Terreinbeheerders	<ul style="list-style-type: none"> • Beheer, onderhoud en ontwikkeling water dat door terreinen loopt • Recreatief medegebruik • Toeristische informatie
Routebureaus	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling (thematische) routes • Toeristische informatie



gemeentelijke bestemmingsplannen. In de afgelopen decennia was het basisrecreatietoeveraartnet juridisch verankerd via de PKB status (planologische kernbeslissing). In het BARRO (besluit algemene richtlijnen ruimtelijke ordening) en de SVIR is ervoor gekozen het basisrecreatietoeveraartnet 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. In overleg met provincies en lenW 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.

Met het wegvallen van de PKB-status van de BRTN-kaart en het eindigen van het convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoeveraart Nederland is een belangrijk kader en instrument weggevallen 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 basisrecreatietoeveraartnet 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 2020 t/m 2025 te gebruiken om afspraken te maken over beheer, onderhoud en ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoeveraartnet. Ook lenW stemt in met deze bestuurlijke afspraken. Een HID bij Rijkswaterstaat geeft akkoord.
- lenW en betrokken provincies benoemen een ambtelijk aanspreekpunt voor het Basisrecreatietoeveraartnet. Deze aanspreekpunten nemen deel aan het BRTN-overleg. Voor het BRTN-overleg wordt tevens de Unie van Waterschappen uitgenodigd. Naast de aanspreekpunten van provincies en lenW, worden tenminste één keer per jaar de waterrecreatiesector partijen uitgenodigd voor dit overleg, waaronder ANWB, HISWA Vereniging, Netwerk Waterrecreatie, Sportvisserij Nederland en het Watersportverbond. Ook de VNG worden uitgenodigd voor dit overleg. Het overleg wordt voorbereid en georganiseerd door Waterrecreatie Nederland.
- Bestuurlijk overleg met de gedeputeerden ‘water-

recreatie’ van de provincies en de minister van lenW kan plaatsvinden op verzoek van bestuurders en/of het BRTN-overleg.

Provincies

- Beleidsmatige borging in de provinciale omgevingsvisie/structuurvisie of vergelijkbaar.
- Opnemen BRTN 2020 t/m 2025 kaart met het principe ‘houden wat je hebt’.
- Juridische borging in de water-, vaarweg- of omgevingsverordening. Zie tabel 9 voor de stand van zaken anno 2020.
- BRTN-vaarwegen worden aangewezen met inachtneming van de BRTN-doorvaartmaten behorende bij de BRTN-classificatie van de vaarweg.


Rijk

- Beleidsmatige borging in de SVIR/NOVI of vergelijkbaar.
- BRTN-status wordt meegenomen in servicelevel afspraken beheer en onderhoud RWS-vaarwegen.
- Mogelijkheden voor borging Basisrecreatietoeveraartnet in Omgevingswet en/of AMvB's van de Omgevingswet worden ondersteund.
- BRTN-status RWS-vaarwegen wordt aangegeven in BPRW of vergelijkbaar.
- In routeakkoorden wordt rekening gehouden met BRTN-status vaarwegen.

TABEL 9: STAND VAN ZAKEN JURIDISCHE BORGING BRTN IN PROVINCIALE VERORDENINGEN ANNO 2020

Provincie	Borging BRTN in provinciale verordeningen
Groningen	<ul style="list-style-type: none">• Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016
Fryslân	<ul style="list-style-type: none">• Vaarwegenverordening Fryslân 2014
Drenthe	<ul style="list-style-type: none">• Provinciale Omgevingsverordening 2018 (Ontwerp)
Overijssel	<ul style="list-style-type: none">• Omgevingsverordening Overijssel 2017
Gelderland	<ul style="list-style-type: none">• Omgevingsverordening Gelderland 2017
Utrecht	<ul style="list-style-type: none">• Waterverordening provincie Utrecht 2009 (wijziging 2016) / Ontwerp Interim Omgevingsverordening 2020
Noord-Holland	<ul style="list-style-type: none">• Waterverordening provincie Noord-Holland 2017 / Omgevingsverordening 2020
Zuid-Holland	<ul style="list-style-type: none">• Omgevingsverordening 2019
Zeeland	<ul style="list-style-type: none">• Waterverordening Zeeland 2016
Noord-Brabant	<ul style="list-style-type: none">• Verordening Water Noord-Brabant / Interim Omgevings- verordening 2020
Limburg	<ul style="list-style-type: none">• N.v.t.; alle BRTN-vaarwegen zijn Rijkswateren
Flevoland	<ul style="list-style-type: none">• Omgevingsverordening 2019









Via de [viewer relevant beleid en juridisch kader](#) voor het BRTN is een geactualiseerd overzicht beschikbaar van de beleidsmatige en juridische borging.



‘Het landelijk aanjagen, coördineren en uitvoeren van een aantal werkzaamheden draagt bij aan de gewenste borging en ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoerwaartnet’

7

**GEZAMENLIJKE AGENDA
BASISVISIE 2020 T/M 2025**



In de voorgaande hoofdstukken komen verschillende acties aan de orde, deels zijn deze voor de partijen zelf om op te pakken via de eigen beleidsontwikkeling en -uitvoeringstrajecten, deels om gezamenlijk in te vullen. Tijdens de eerdere BRTN-perioden is gebleken dat het landelijk aanjagen, coördineren en uitvoeren van een aantal werkzaamheden bijdraagt aan de gewenste borging en ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Afspraken over borging van de Basisvisie en BRTN-kaart zijn nader uitgewerkt in de bestuurlijke afspraken. De te onderscheiden landelijke taken zijn hieronder nader toegelicht. Nadere invulling wordt uitgewerkt in een jaarlijks werkplan. Dit werkplan wordt opgesteld en uitgevoerd door Waterrecreatie Nederland. Het werkplan en de inzet van middelen wordt door partijen vooraf vastgesteld in het BRTN-overleg.

7.1 Landelijke taken

De landelijke taken die worden onderscheiden voor de Basisvisie 2020 t/m 2025 zijn:

- Coördinatie en afstemming;
- Verdiepende werkzaamheden;
- Coördinatie monitoring vaarwegen en landelijke rapportage.

7.1.1 Afstemming en coördinatie

Afstemming en coördinatie betreft:

- Het organiseren van BRTN-overleg
 - Tenminste twee keer per jaar BRTN-overleg met alle partijen die de bestuurlijke afspraken hebben ondertekend
 - Regionaal overleg (landelijk, Noord, Oost, West en Zuid) met deelnemers van het BRTN-overleg
 - 1 keer per jaar breed overleg met vertegenwoordigers van het BRTN-overleg en sector partijen.
- BRTN Kennis en advies ten behoeve van behoud, beheer en ontwikkeling van het BRTN
 - Periodieke deelname/bijdrage aan route en gebiedsoverleggen
 - Advisering: uitbrengen van gevraagd en ongevraagd advies
 - Participatie in BRTN gerelateerde trajecten van partijen bestuurlijke afspraken
 - Organisatie van kennisbijeenkomsten
 - Procedureel: Opstellen van zienswijzen, bezwaar en beroep ingeval er ontwikkelingen zijn die tegenstrijdig zijn met de BRTN classificatie en richtlijnen
- BRTN rapportage
 - Opstellen van jaarlijkse werkplannen en rapportage

7.1.2 Verdieping

Een aantal onderwerpen vraagt om verdieping in de periode 2020 t/m 2025, namelijk een aantal aspecten met betrekking tot de BRTN-classificatie, de BRTN-richtlijnen en de borging van het BRTN. Deze aspecten zullen in de periode 2020 t/m 2025 verder worden onderzocht. Op basis van de analyse zal in het BRTN-overleg worden besloten of dit om (tussentijds) aanscherpingen en/of aanpassing van de Basisvisie en BRTN-classificatiekaart vraagt of bij het opstellen van de nieuwe Basisvisie.

- De BRTN classificatie
 - *Classificatie aanscherpen m.b.t. de lengte- en breedtematen van vaartuigen*
Diverse BRTN-overleg deelnemers en een aantal partijen die namens de provincie vaarweg-beheerder en/of nautisch beheerder zijn geven aan behoefte te hebben om de BRTN classificatie uit te breiden met lengte- en breedtematen van vaartuigen.
 - *Classificatie uitbreiden m.b.t. plassen en meren*
Op dit moment hebben plassen en meren in de meeste provincies geen BRTN-classificatie. In sommige gevallen is wel een vaargeul met BRTN-classificatie onderscheiden. Vanuit diverse BRTN-overleg deelnemers is gevraagd om mogelijkheden en de voor- en nadelen

daarvan op een rij te zetten. Op basis van een overzicht kan worden gekeken of een bepaalde systematiek de voorkeur heeft of dat maatwerk per meer/plas gewenst is.

- *Herijking classificatie: m.b.t. huidige classificatie en mogelijk E&F classificatie*

Op basis van bovenstaande, de onderzoeken naar een mogelijke E&F classificatie en op basis van een analyse van nieuwe monitoringsgegevens m.b.t. de vloot en vaargedrag wordt geanalyseerd of een herijking van de BRTN-classificatie nodig is.

- BRTN richtlijnen

- *Richtlijnen aanscherpen: Bedieningsregimes bruggen en sluisen*

De huidige bedieningsregimes voor bruggen en sluisen zijn opgesteld bij het ontstaan van het BRTN. Ondertussen lijkt het vaargedrag op sommige punten te zijn veranderd en is er op sommige locaties een veel hogere druk vanuit het weg- en spoorverkeer. Op basis van monitoringgegevens wordt onderzocht wat mogelijke feitelijke knelpunten zijn en of deze om een aanpassing van de bedieningsregimes vragen.

- *Richtlijnen uitbreiden: bij werkzaamheden*
Ondanks afspraken om bij werkzaamheden af te stemmen met beheerders onderling en met de

waterrecreatiesector komt het nog regelmatig voor dat werkzaamheden niet vroegtijdig zijn aangekondigd of onhandig zijn gepland met betrekking tot het vaarweggebruik door de recreatievaart. Er zijn situaties waar het echt niet anders kan worden gepland. Veelal is dit echter wel het geval. Verschillende BRTN-overleg deelnemers hebben voorgesteld om de BRTN-richtlijnen uit te breiden met een richtlijn te hanteren bij werkzaamheden.

- BRTN Borging

- *Juridische en beleidsmatige borging versterken*

Het BRTN is nog niet in alle provincies geborgd en op de gewenste wijze geborgd. Hier kan nog systematischer op worden ingezet.

- *Houden wat je hebt: definitie wanneer nodig verder aanscherpen en voorlichting*

De afgelopen periode is gebleken dat het principe 'Houden wat je hebt' niet bij iedereen even duidelijk op het netvlies staat en soms ook verschillend wordt geïnterpreteerd. Ook blijkt het lastig om te borgen dat geen onomkeerbare en/of kostbare inrichtingsmaatregelen worden genomen om het potentieel van een hogere BRTN classificatie van een vaarweg mogelijk te houden. In deze BRTN periode zal actiever het houden wat je hebt principe onder de aandacht worden gebracht.

De nadere scope en planning van de verdiepende werkzaamheden worden met het BRTN-overleg of een werkgroep van BRTN-overleg deelnemers verder afgestemd en uitgewerkt.

7.1.3 Monitoring

Gedurende de periode 2015-2020 is het belang van monitoring en het hebben van actuele gegevens over de staat en het gebruik van het basisrecreatie-toervaartnet bevestigd. De basisrapportage Monitoring BRTN 2017 en actualisaties maken duidelijk dat voor veel onderwerpen data versnipperd en/of verouderd is. In sommige gevallen is helemaal geen data beschikbaar.

Dit speelt ook breder in de vrijetijdssector. Om deze reden is de Landelijke Data Alliantie (LDA) gestart. De LDA heeft de ambitie om te komen tot één landelijk kennisnetwerk. In het netwerk wordt beschikbare data en inzichten over toerisme van, naar en in Nederland samengebracht, gedeeld en waar nodig versterkt vanuit ieders expertise. Het doel: meer datagedreven beleidsbeslissingen en een grotere concurrentiekracht van ondernemers.

Tijdens het Symposium 'De stand van de waterrecreatie - op naar een gezamenlijke aanpak voor monitoring waterrecreatie' (juni 2019) zijn door diverse



experts aanbevelingen gedaan hoe monitoring met betrekking tot waterrecreatie en het basisrecreatie-toervaartnet kan worden verbeterd. In samenspel met de totstandkoming van de LDA en de behoeften bij deelnemers aan het BRTN-overleg zijn deze aanbevelingen vertaald in een aanpak om gedurende de periode 2020 t/m 2025 tot actuele en betere data en inzichten te komen zodat beleidsontwikkeling voor en beheer van het BRTN effectief kunnen worden ondersteund. Hierbij wordt ook afgestemd met de LDA en gebruik gemaakt van de expertise van dit netwerk. De werkzaamheden zijn gericht op programmering, monitoring BRTN-data, monitoring BRTN-tellingen en monitoring van vloot, gebruikers en economische aspecten. Op basis van de monitoring van werkzaamheden in de periode 2015-2020 is gebleken dat actuele, verbeterde monitoring, data en inzichten vooral op deze aspecten is gewenst.

- Monitoring programmering
 - Afstemming en programmering van bestaand en nieuw onderzoek. Hierbij wordt onder andere ingezet op het benutten van innovaties en automatisering waarmee ervaring is opgedaan in het LDA, bij kennisinstututen, bij BRTN-overleg deelnemers of andere partijen. Daarnaast wordt afgestemd dat geen “dubbel” werk wordt gedaan en/of kan worden geparticipeerd in al lopende onderzoekstrajecten.









- Monitoring BRTN data
 - Voor dit onderdeel bouwen we voort op de resultaten zoals die in de periode 2015-2020 zijn opgebouwd. De BRTN GIS database wordt geactualiseerd op basis van aangepaste bronbestanden, zoals FIS, databestanden die in de periode 2015-2020 zijn opgebouwd en reeds lopende onderzoeken.
 - Visualisatie van data in geactualiseerde kaarten en viewers relevant voor het BRTN en jaarlijkse rapportage.
- Monitoring BRTN tellingen
 - Dit onderdeel is specifiek gericht op het in kaart brengen van het aantal gebruikers van het BRTN. Op diverse locaties vinden op verschillende manieren tellingen van bootpassages plaats. Daarnaast zijn er diverse ontwikkelingen om op een innovatieve en geautomatiseerde manier tellingen uit te voeren en te verwerken. In de periode 2020 t/m 2025 zal stapsgewijs en landelijk dekkend een tellingensystematiek worden uitgebouwd naar een geautomatiseerd landelijk BRTN meetnet. Beoogd resultaat is een viewer waarbij tellingen op verschillende meetpunten over meerdere jaren in beeld kunnen worden gebracht. Daarnaast wordt gewerkt aan het uniformer en efficiënter verzamelen van data over tellingen zodat deze data ook gemakkelijker

tussen vaargebieden/provincies vergeleken kan worden. Dit wordt uitgevoerd in samenwerking met de BRTN-overleg deelnemers/datahouders.

- Monitoring vloot, gebruikers, economie
 - Op basis van de monitoring werkzaamheden in de periode 2015-2020 is gebleken dat actuele, verbeterde monitoring, data en inzichten over de vloot, gebruikers en economische meerwaarde is gewenst. Data ontbreekt of is verouderd (metingen van vijf/tien jaar of langer geleden). Via het BRTN-overleg wordt gezamenlijk onderzoek uitgezet bij deskundige onderzoekers, bijvoorbeeld een vervolgonderzoek op het eerder uitgevoerde NBTC-NIPO waterrecreatie onderzoek. Met het gezamenlijk uitzetten van het onderzoek wordt beoogd effectiever en efficiënter te werken. De onderzoeksopdrachten worden voorbereid en begeleid door een werkgroep van het BRTN-overleg zodat relevantie voor de deelnemers is geborgd.

7.2 BRTN gerelateerde thema's

Een aantal thema's is voor het BRTN zeer relevant, maar valt niet binnen de scope van de landelijke taken. Deze thema's worden opgepakt via andere projecten of trajecten. Tussentijds wordt gekeken of er aandachtspunten zijn die via het BRTN-overleg en/of



de uitvoering van de landelijke taken voor het BRTN moeten worden opgepakt.

7.2.1 Veiligheid

Voorlichting met betrekking tot veiligheid wordt via het samenwerkingsverband VDJS ingevuld. In VDJS loopt men soms tegen aandachtspunten aan die relevant zijn voor de doelstelling van de Basisvisie. Relevante aandachtspunten voor beheer, behoud en ontwikkeling van het BRTN zullen worden uitgewisseld. Afhankelijk van het aandachtspunt kan deze aan de orde komen in het BRTN-overleg en/of nader uitgewerkt worden in een eigenstandig project, bijvoorbeeld veilige oversteek Amsterdam-Rijnkanaal voor de recreatievaart.

7.2.2 Kleine waterrecreatie

Met betrekking tot de kleinere recreatievaart wordt onderzoek uitgevoerd naar de uitwerking van een E&F classificatie en mogelijk ook G classificatie. Mede op basis van dit onderzoek wordt gekeken of uitbreiding van de BRTN-classificatie met E&F wenselijk is. Daarnaast wordt de Beleidsvisie Kleine Waterrecreatie Nederland 2001-2020 geactualiseerd.

7.2.3 Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling en gebruik van het basisrecreatietoervaartnet is gewenst. Waar zinvol wordt dit aspect meegenomen in de uitvoering van de landelijke taken voor de Basisvisie 2020 t/m 2025. Daarnaast wordt separaat ingezet om een Agenda Duurzame Waterrecreatie te ontwikkelen en uit te voeren.

7.2.4 Meer benutten en beleven

Er is en wordt door verschillende partijen geïnvesteerd in het behoud, beheer en ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Het landelijke toervaartnet is echter geen doel op zich, maar een middel om het water te benutten en te beleven. Om het basisrecreatietoervaartnet nog meer economisch te benutten en beleefbaar te maken wordt samenwerking gezocht met partijen verantwoordelijk voor marketing en promotie. Hierbij wordt aangesloten op de metrolijnenkaart en thematische aanpak van het NBTC.

7.2.5 Toekomstbestendige en duurzame financiering waterrecreatie

In de periode 2020 t/m 2025 wordt verder verkend op welke wijze toekomstbestendige en duurzame financiering van waterrecreatie kan worden versterkt.

7.3 Middelen

Bijdrage coördinerende en landelijke taken uitvoering bestuurlijke afspraken en Basisvisie

Voor de landelijke taken dragen de provincies bij en lenW bij aan gezamenlijke uitvoering.

Bestaande programmering

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

BRTN gerelateerde trajecten

Voor sommige trajecten is eigen (publiek-private) financiering beschikbaar, bijvoorbeeld voor VDJS. Voor andere trajecten wordt gekeken naar eigen financiering.

Waterrecreatiesector

Mede in het kader van de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 dragen waterrecreatiepartijen op diverse manieren bij aan de uitvoering van de Basisvisie.

Bijlage 1 | Evaluatie BRTN 2015-2020

2 BRTN 2015-2020-EVALUATIE Deel 1: Evaluatie Landelijk Netwerk

Classificatie



Overzicht van het netwerk

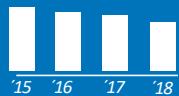
- Het BRTN-netwerk is fors uitgebreid ten opzichte van 2008-2013. Met name in Fryslân zijn veel vaarwegen toegevoegd. In Noord-Holland is een aanzienlijk deel van het netwerk opgewaardeerd.
- Veel kunstwerken voldoen nèt niet aan de classificatie. Dit komt door de onduidelijkheid over de doorvaartmaten van de vaartuigen in relatie tot de maten van de kunstwerken. Grote afwijkingen in het netwerk zijn aangeduid als 'beperkingen'.
- Er bestaan nog verschillen in classificatie. Bijvoorbeeld Fryslân haarteert andere classificatienormen dan de rest van Nederland. Er is behoefte om ook de kleine recreatievaart te classificeren.
- De wens bestaat om te onderzoeken of breedtematen en de classificatie van meren en plassen opgenomen kunnen worden in de BRTN.

Projecten



- Partijen zetten zich in voor het verder knelpuntvrij maken van het netwerk. Projecten worden door de partijen zelf uitgevoerd en gefinancierd.
- In de Basisvisie is een indeling gehanteerd van projecten, korte termijn ambities, lange termijn ambities en overige watergerelateerde kansen. Deze indeling werkt goed.
- De ontbrekende schakels zijn in de Basisvisie apart benoemd, maar zijn ook onderdeel van de ambities. De status van de ontbrekende schakels is daarmee soms onduidelijk. Voor een aantal ontbrekende schakels zijn onderzoeksopdrachten uitgezet, zoals voor de Linge. Het Apeldoorns kanaal is stil komen te liggen. Ook is er ambitie om additionele ontbrekende schakels, zoals de Overijsselse Vecht in Overijssel, de Drechtdoorsteek en de Rijn-Rotte-Vliet in Zuid-Holland. Meer kennisuitwisseling tussen deze ontbrekende schakels is gewenst.

Doorstroming



Bedieningsregime

- De doorstroming van het netwerk is op veel plaatsen verbeterd door kunstwerken conform de BRTN-richtlijnen te bedienen, maar ook het instellen van ruimere bedieningstijden (in de avonduren) dan de BRTN.
- Tegelijkertijd vindt op andere delen van het netwerk een verslechtering plaats door: versobering van de bedieningstijden; de uitbreiding van lokale spitsluitingen en meer spertijden. Deze individuele beslissingen hebben op systeemniveau een collectief negatief effect op de doorstroming.

Stremmingen

- Het BRTN-netwerk is niet zoals andere infrastructurele netwerken onderhevig aan stremmingen door incidenten en werkzaamheden. Veelal worden deze goed gecommuniceerd via lokale, regionale en landelijke communicatiekanalen.
- Structureel probleem blijft dat veel werkzaamheden worden gepland in het hoogseizoen van de recreatievaart waardoor belangrijke routes vaak gestremd zijn.
- Het brugongeluk in Alphen aan den Rijn in 2015 en de droogtemaatregelen van 2018 hebben de kwetsbaarheid van de Staande Mastroute aangetoond.

Route-/gebiedskoördinatie

- Er is een veelheid aan coördinatie-overleggen. Deze worden door verschillende partijen georganiseerd en vinden plaats in wisselende frequentie. Sommige overleggen functioneren goed, anderen zijn nauwelijks meer actief. Een betere afstemming tussen de overleggen is gewenst.
- Het Staande Mastroute-overleg wordt niet altijd voldoende betrokken bij het plannen van werkzaamheden en overige stremmingen.
- Het project Blauwe Golf Verbindend blijkt een goed platform te zijn voor de vlotte doorstroming van het netwerk. De uitbreiding van de samenwerking binnen dit project en de doorontwikkeling van de applicatie Riverguide Recreant is gewenst.

Veiligheid & Duurzaamheid



Varen doe je Samen!

- Op een aantal locaties ontstaat een toenemende spanning tussen de beroepsvaart en recreatievaart. Het aantal ongevallen is hetzelfde gebleven. Op steeds meer trajecten in het netwerk komt echter de veiligheid in het gedrang. Onder andere op het Prinses Margrietkanaal, de vaarweg Drachten, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Gouwe en de Waal is dit het geval. In een aantal gevallen wordt er vooruitlopend op ruimtelijk fysieke maatregelen met een grotere classificatie beroepsvaart gevaren dan toegestaan.

Verduurzaming

- De landelijke ambities op het gebied van duurzaamheid en energietransitie vinden ook beslag in de waterrecreatie. Op steeds meer vaarwegen nemen maatregelen om de uitstoot van de recreatievloot te beperken door vaarverboden voor bepaalde type aandrijving of het instellen van 'electric only routes'. Ook met de sector zelf worden duurzame initiatieven ontplooid, zoals bio- of vrije antifouling en gezuiverd toiletwater.

Waterplanten

- Waterplanten vormen een steeds groter probleem voor de recreatievaart, met name in het IJsselmeergebied. Met het regionale bod wordt een stap in de goede richting gezet. Een structurele oplossing is er nog niet.
- De applicatie Waterplantmelder is ontwikkeld. Die stelt de gebruikers in staat meldingen te doen van waterplanten. Op basis van de inzichten worden er afspraken gemaakt over de gebieden waar gemaaid moet worden.

Marketing & Promotie

- Het vergroten van de bekendheid van waterrecreatie komt steeds meer onder de aandacht. Gebleken is dat de marketing en promotie niet louter aan de markt overgelaten kan worden.
- Voor de gebiedsmarketing ligt er een regionale coördinatierol voor overheden om de marktpartijen bij elkaar te brengen.

Verankering Juridisch/ Beleidsmatig



Bestuurlijke afspraken & Basisvisie

- De Bestuurlijke Afspraken vormen een goed middel voor de borging en coördinatie van het landelijk basisoeveraantrek. Het biedt de deelnemende partijen voldoende ruimte om hun eigen beleidskeuzes te maken.
- In een iteratief proces is gezamenlijk de keuze gemaakt om een Basisvisie op te stellen, voorheen waren dit beleidsvisies. De opzet van de Basisvisie geeft alle behorende partijen de mogelijkheid binnen een gezamenlijke doelstelling en programmering eigen beleidskeuzes te maken.

Juridische borging en hardheid

- De feitelijke juridische borging varieert per partij. Het netwerk is decentraal geborgd in omgevingsverordeningen, waterverordeningen en vaarwegverordeningen.
- Deelnemende partijen kunnen in overleg mutaties aanbrengen in de classificatie van het netwerk. Afgesproken is dat deze mutaties geen afbreuk mogen doen aan het netwerk als geheel.
- Tijdens de huidige periode van de BRTN is de juridische hardheid en het principe 'Houden wat je hebt' geagendeerd. Er is meer duidelijkheid gewenst over de definitie en de juridische status van dit principe. De deelnemende partijen hebben vastgesteld dat het zinvol is om bestaande maten die ruimer zijn dan huidige classificatie in principe in stand te houden op trajectbasis.
- Het is noodzakelijk om de juridische hardheid van het netwerk te vergroten.

Omgevingswet

- Er zijn verschillende omgevingsvisies in de maak: nationaal, regionaal en lokaal. Het is van belang om het BRTN-netwerk hierin op een goede wijze te borgen. Voor veel partijen is het nog zoeken op welke wijze waterrecreatie opgenomen wordt en hoe het onderwerp onderdeel wordt van een integrale, ruimtelijke economische afweging. Om te zorgen voor integratie tussen visies onderling is verdere onderlinge afstemming en kennisuitwisseling gewenst.

Verankering Juridisch/ Beleidsmatig



Beheeragenda

- Gezien de samenhang tussen vaarwegbeheer, nautisch beheer, watersysteembeheer en waterkwaliteit is het noodzakelijk om met waterschappen af te stemmen. Een groeiend aantal waterschappen is ook vaarwegbeheerder van vaarwegen in het BRTN-netwerk.
- De provincie Noord-Holland heeft samen met de waterschappen een gezamenlijke beheeragenda waarin afspraken gemaakt zijn over het benutten van meekoppelkansen voor waterrecreatie.
- De waterschappen hebben zich in een gezamenlijk ambitiedocument uitgesproken hier landelijk verder invulling aan te geven.

Onderliggend Netwerk

- Met de decentrale borging van de huidige BRTN is nog niet het volledige vaarwegennetwerk in Nederland geborgd. Het netwerk van vaarwegen voor de kleinere recreatievaart (kleine kajuitboten, sloepen, open boten en kano's) is voor het overgrote deel juridisch niet geborgd. De gemeenten waar deze vaarwegen in liggen, zijn veelal bevoegd gezag en beoogd vaarwegbeheerder.

Monitoring



Monitoringsbehoefte

- Er is een groeiende vraag naar data en cijfers omtrent het gebruik van de vaarwegen, de ontwikkelingen van de vloot en de doelgroepen.
- Momenteel wordt voor het BRTN-netwerk de data verzameld en gestandaardiseerd. In de online viewer is het overzicht inzichtelijk gemaakt. Het is wenselijk om verder uit te bouwen en ook breder op te pakken dan alleen het BRTN-netwerk.

Innovatie en automatisering

- De toenemende digitalisering is ook merkbaar op en rond de vaarwegen. Diverse vaarwegbeheerders hanteren steeds vaker geautomatiseerde systemen zoals chips, sensoren en camera's met herkenningssoftware. Het vaarwegennetwerk wordt daardoor steeds slimmer.
- De data die gegenereerd wordt uit zulke systemen is goed bruikbaar voor de BRTN-monitoring, mits de data goed op elkaar aansluit.

MKBBA's

- Verspreid over het land zijn er diverse initiatieven voor het herstellen van historische vaarwegen of het ontwikkelen van nieuwe vaarwegen. Bij verschillende onderzoeken blijken telkens dezelfde vragen naar boven komen. Hoe kunnen de concrete investeringskosten in vaarwegen en kunstwerken rendabel gemaakt worden met vaak abstracte opbrengsten? Coördinatie van Maatschappelijke Kosten en Baten analyses is gewenst.

Trends & Ontwikkelingen

- Gedurende de huidige periode van de BRTN is de economie aantrokken. Er worden weer meer nieuwe en tweedehands boten verkocht, de bezettingsgraad van jachthavens en verenigingen loopt weer op. Bij regionale en lokale partijen is volop ambitie om waterrecreatie verder te stimuleren.
- De waterrecreatiesector verandert wel door een sterke vergrijping, een verschuiving van bezit naar gebruik en een verschuiving van toezien naar dagrecreatie. Het verblijven aan en in het water neemt een gelijkwaardige rol aan als verblijven op het water. Nieuwe vormen van waterrecreatie (dichtbij huis) zijn volop in ontwikkeling en moeten worden gefaciliteerd.

Fysieke aspecten

Organisatorische aspecten

Gebruik en benutting

3

Deel 2: Evaluatie Landelijke taken Werkzaamheden

Landelijke Coördinatie

BRTN-Overleg

- Het halfjaarlijkse BRTN-overleg is een goed middel gebleken voor tussentijdse sturing en afstemming. Het delen van kennis, het agenderen van landelijke opgaven/problematiek en het versterken van het onderlinge relationele netwerk is door de partijen als zeer waardevol gevonden. Er heeft nog geen breed BRTN-overleg plaatsgevonden. In samenwerking met platform WOW is er in diverse bijeenkomsten met een brede groep gebruikers en overheden kennis uitgewisseld.
- Ter voorbereiding van de BRTN-overleggen hebben diverse bilaterale gesprekken plaatsgevonden. Later zijn deze in gedusterde vorm georganiseerd, wat ook een duidelijke meerwaarde geeft. De onderlinge afstemming op het thema waterrecreatie tussen buurprovincies is vaak geen vanzelfsprekendheid en er is meer gelegenheid om dieper op de materie in te gaan.

BRTN-Activiteiten

- De werkzaamheden voor de landelijke coördinatie zijn gedefinieerd in de landelijke actiegenda en de afzonderlijke jaarlijkse werkplannen. De werkzaamheden omvatten in het geven van advies, het participeren in processen van stakeholders, het coördineren van bepaalde cases en indienen van zienswijze, en zonodig bezwaar en beroep. Binnen deze diversiteit van activiteiten is structuur aangebracht door middel van de BRTN-actielijst. Deze lijst fungeerde als leidraad en logboek voor landelijke coördinatietaken. De lijst is ook ruimtelijk inzichtelijk gemaakt via een viewer.

BRTN-Actualisatie

- Anders dan de voorgaande BRTN-periodes, heeft de BRTN-kaart in deze periode een meer dynamisch karakter gekregen. Onder andere door tussentijdse inhoudelijke controles en actualisaties. De BRTN-kaart is uitgebouwd in GIS tot een database, een kaartenset, diverse online viewers en services.

BRTN-Monitoring

- Er is een stevige basis gelegd voor de synchronisatie van onderzoeken en de standaardisatie van data in de Basisrapportage BRTN-monitoring. Deze geeft een overzicht van de beschikbaarheid en actualiteit van de gewenste informatie en data.
- Het ordenen van de onderwerpen met betrekking tot de monitoring en bij elkaar brengen van de verschillende data en onderzoeken is de eerste waardevolle stap in het toewerken naar een landelijk afgestemde periodieke monitoringscyclus.
- De Basisrapportage is online gepubliceerd op de website van Waterrecreatie Nederland. Deze online publicatie zorgt ervoor dat additionele of geactualiseerde informatie te allen tijde kan worden toegevoegd.

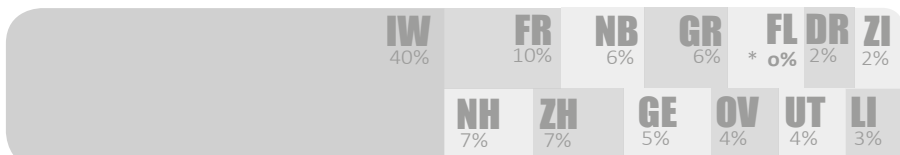
Basisvisie

- De zoektocht naar de juiste juridische status, de exacte formuleringen en de implicaties van de bestuurlijke afspraken is een leerproces met partijen geweest.
- Gedurende 2015 en 2016 heeft een deel van de werkzaamheden daarom in het teken gestaan van het afronden en borgen van de Bestuurlijke Afspraken en Basisvisie 2015-2020.
- De daadwerkelijke ondertekening door de minister en gedeputeerden heeft eind 2016 plaatsgevonden. Ruim in de looptijd van de BRTN.
- Partijen hebben aangegeven dat een nieuwe BRTN-periode naadloos moet aansluiten op de huidige BRTN-periode.

Organisatie

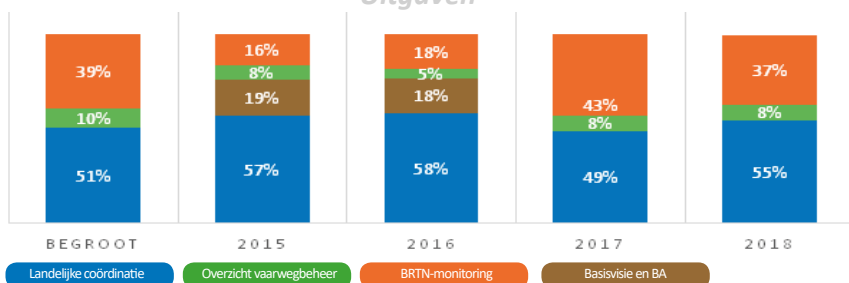
- Een overzicht van de organisatie van het vaarwegbeheer is opgenomen in de Basisrapportage Monitoring. De borging via verschillende verordeningen is inzichtelijk gemaakt.
- De overzichten zijn gemaakt op basis van de VIN (Vaarweginformatie Nederland). Deze wordt momenteel vervangen door FIS (Fairway Information System). De overzichten worden hierop geactualiseerd. Op basis van de database van Waterrecreatie Nederland wordt feedback gegeven aan het FIS.

Inkomsten



Uitgaven

*Flevoland heeft geen financiële bijdrage (5%) geleverd



Deel 3: Conclusies en aanbevelingen

Meerwaarde landelijk netwerk

- Met de BRTN 2015-2020 is een nieuwe invulling gegeven aan het landelijke Basisovertuigend, passend bij de decentralisatie van toerisme en recreatie. De doelstellingen en de gedane investeringen uit de voorgaande BRTN-periodes zijn hiermee bestendigd.
- Het BRTN-netwerk ligt er anno 2018 goed bij. De individuele partijen werken vanuit hun eigen verantwoordelijkheid aan het verder ontwikkelen van het netwerk en het stimuleren van het gebruik daarvan. In een aantal provincies wordt actief gewerkt aan het opwaarderen van bestaande vaarwegen of het ontwikkelen van nieuwe vaarwegen.
- Toch zijn er ook ontwikkelingen die het toevaartnet bedreigen: op steeds meer plaatsen worden spitsluitingen ingesteld; het programma Hoogfrequent Spoorvervoer leidt tot minder openingen van spoorbruggen (die nu al een probleem vormen); de aanleg van nieuwe bruggen over belangrijke corridors belemmert de doorstroming; de toenemende beroepsvaart (in volume en scheepsgrootte) zorgt voor meer onveilige situaties; de explosieve groei van waterplanten veroorzaakt steeds meer overlast.
- Het in gezamenlijkheid werken aan bovenstaande onderwerpen met het landelijk Basisovertuigend als kader, biedt een duidelijke meerwaarde.

Meerwaarde landelijke Coördinatie

- De afgelopen periode is de landelijke coördinatie van de BRTN waardevol gebleken. De deelbelangen van de afzonderlijke partijen kunnen zodoende vertaald worden naar een gezamenlijk, landelijk belang.
- De onderlinge afstemming en kennisuitwisseling biedt afzonderlijke partijen de mogelijkheid om de BRTN en waterrecreatie efficiënter en effectiever te borgen en te ontwikkelen binnen hun organisatie.
- De combinatie van de Bestuurlijke Afspraken en de Basisvisie is een goede wijze voor de borging van het netwerk en de landelijke coördinatie. Het netwerk blijft echter wel kwetsbaar omdat de juridische hardheid soms nog te wensen over laat.
- De looptijden van de provinciale besturen en de BRTN liggen dicht op elkaar. Een langere looptijd vergroot de doorwerking van de bestuurlijke afspraken en vergroet het operationele karakter.
- De partijen hebben aangegeven dat Waterrecreatie Nederland een waardevolle, verbindende rol vervult in de landelijke coördinatie. Dit uit zich in: het bij elkaar brengen van partijen en netwerken; het agenderen van onderwerpen; de kennisuitwisseling tussen partijen en het participeren in processen.
- De deelnemers aan de bestuurlijke afspraken hebben aangegeven de bestuurlijke afspraken Basisvisie Recreatietoevervaart Nederland te willen voortzetten voor de periode van 2020 tot en met 2025.

Relevante ontwikkelingen

- Een toenemend aantal partijen heeft ambitie op het thema waterrecreatie. Diverse gemeenten formuleren eigen waterrecreatie beleid en de Unie van Waterschappen heeft een gezamenlijk ambitiedocument opgesteld om waterrecreatie een plek te geven naast de kerntaken van de waterschappen.
- Momenteel zijn er diverse omgevingsvisies in de maak. Het integrale karakter van deze visies (en bijbehorende verordeningen) biedt een goed afwegingskader voor waterrecreatie. Het opnemen van waterrecreatie als volwassen thema is echter geen vanzelfsprekendheid.
- De verdergaande digitalisering en automatisering biedt veel kansen voor waterrecreatie. Vaarwegen en kunstwerken worden steeds 'slimmer' gemaakt. Automatische communicatie tussen beheerders en recreanten zal zorgen voor meer veiligheid en een betere doorstroming.
- Gezien de ontwikkelingen in de waterrecreatiesector is een verbreding op het onderwerp gewenst. Die verbreding heeft niet alleen betrekking op nieuwe doelgroepen en nieuwe vormen van waterrecreatie, maar ook op aspecten wat betreft het vergroten van de bekendheid, het gebruik, de benutting en beleving van het netwerk. Kleine waterrecreatie in de directe leefomgeving speelt een steeds belangrijkere rol.

Aanbevelingen nieuwe BRTN

Nieuwe BRTN

- Opstellen van een nieuwe Basisvisie en nieuwe Bestuurlijke afspraken.
- Het accent zal liggen op het aanscherpen van de huidige Basisvisie. Waar nodig wordt de basisvisie aangevuld met nieuwe onderwerpen.
- De huidige bestuurlijke afspraken vormen de basis voor actualisatie en ondertekening.

Actiegenda

- Opstellen van een gezamenlijke actiegenda op basis van de bestaande agenda en waar nodig aangevuld met nieuwe onderwerpen.
- Onderscheid maken tussen een landelijke actiegenda en thematische actiegenda. De thematische actiegenda biedt de mogelijkheid voor het vormen van gelegenheidscoalities.

Uitbreiding samenwerking

- Uitbreiding van de samenwerking met de Unie van Waterschappen (UWV).
- Mogelijke uitbreiding van de samenwerking met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

Bijlage 2 | Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020 t/m 2025

Evaluatie & definitiefase

Eind 2018 is gestart met de evaluatie van de BRTN 2015-2020. Uit de evaluatie is gebleken dat iedereen het belang deelt van het opstellen van een nieuwe Basisvisie met BRTN-kaart. Ook de bestuurlijke aanpak en Waterrecreatie Nederland als uitvoerder van een aantal landelijke taken is positief geëvalueerd. Zie bijlage 1 voor de evaluatie.

Mede op basis van de evaluatie heeft Waterrecreatie Nederland het plan van aanpak ontwikkeld om tot bestuurlijke afspraken en de Basisvisie 2020 t/m 2025 te komen. Gezien de evaluatie is in het BRTN-overleg gekozen voor een vergelijkbare invulling van de bestuurlijke afspraken en een actualisering van de Basisvisie.

Uitwerking

In deze fase is in een aantal stappen gewerkt aan het opstellen van een concept Basisvisie 2020 t/m 2025 en BRTN-kaart. Trends en ontwikkelingen in de waterrecreatie en daarbuiten die van invloed zijn op het gebruik en de ontwikkeling van het recreatie-toervaartnet zijn geactualiseerd, als ook kansen en knelpunten als het gaat om infrastructuur, borging en het beleven en benutten van het basisrecreatie-toervaartnet. De input is enerzijds verzameld door bureaustudie en anderzijds in regionale overleggen

met provinciale BRTN-overleg deelnemers en overleg met lenW en RWS. Daarnaast is ook input verzameld van betrokken partijen in de waterrecreatiesector.

Ook zijn in overleg met provincies en lenW en RWS de bestuurlijke afspraken geactualiseerd. Met deze bestuurlijke afspraken worden afspraken over de inzet, borging en realisatie van de Basisvisie 2020 t/m 2025 en de BRTN classificatiekaart vastgelegd.

Afronding, ondertekening en vervolg

In deze fase maakt Waterrecreatie Nederland de definitieve Basisvisie en bestuurlijke afspraken gereed. Ook is gestart met invulling gegeven aan de gemaakte afspraken over de borging en uitvoering van de Basisvisie 2020 t/m 2025. Gezien de coronamaatregelen vindt de bestuurlijke ondertekening door gedeputeerden en de minister van lenW in aangepaste vorm plaats.

Bijlage 3 | Stand van zaken infrastructurele projecten BRTN 2015-2020

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN SvZ 2019	Toelichting
Groningen					
GR-a	7	Mensingeweersterloopdiep, Hoornse Vaart en Hunsingokanaal (ect Zoutkamp-Winsum) "vaarcircuit om de Noord"	CM	Uitvoering/ Lange termijn ambitie	Opwaarderen naar CM, gebeurd in een aantal fasen
GR-b	1005	Nieuwe Kanaal	AM (diepte-beperking)	Uitgevoerd	Noordelijke ontsluiting Oldambtmeer richting Termunterzijldiep
GR-c	<i>Nieuw</i>	Nieuwe vaarweg	CM	Lange termijn ambitie	Wens verbinding Groningen richting Duitsland, komt op huidige locatie te vervallen. Ambitie in de buurt van Bad-Nieuwe Schans
Friesland					
FR-a	15	Dokkumer Ie, Dokkumer Grutdijp	BZM	In uitvoering	Vaarweg op BZM diepte brengen
FR-b	21	Prinses Margrietkanaal (sluis)	AZM	Vervallen	Knelpunt sluis bij Lemmer. Plannen liggen klaar. Nog geen financiering.
FR-c	39	Teherne - Heereveen	AZM	Vervallen	Opwaarderen t.b.v. toerisme, nieuwe bypass om recreatievaart en beroepsvaart te scheiden voorlopig niet aan de orde vanwege ontbreken financiële bijdrage gemeente.
FR-d	37B	Irnsommerzyl	DM	Uitgevoerd	Verhogen Boarn brug Irnsommerzyl
FR-e	55	It Soal	BM	Uitgevoerd	Capaciteit sluis Workum
FR-f	67	Grutte Sylroede, Van Panhuyskanaal	BZM	Vervallen	Drempel sluis Makkum. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt
FR-g	<i>Nieuw</i>	Zuider Stadsgracht	AZM	Korte termijn	Beweegbaar maken Prins Hendrik brug, opgenomen in Ambitiedocument Verkeer & Vervoer 2019-2050 van de gemeente Leeuwarden.

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN SvZ 2019	Toelichting
FR-h	<i>Nieuw</i>	Bolsward- van Harinxmakanaal	DM	Vervallen	Nieuwe vaarroute van Arum naar het van Harinxmakanaal (zie streefbeeldkaart Fryslân)
FR-i	<i>Nieuw</i>	Lemster Rien	BZM	Lange termijn	Heropening Lemster Rien. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt.
Drenthe					
DR-a	<i>Nieuw</i>	Havenkanaal	BM	Uitgevoerd	Doortrekken Havenkanaal
Overijssel					
OV-a	91	Wetering, Heuvengracht, Kalenbergergracht	BM	Uitgevoerd	Aansluiting tussen de vaarwegen verbreden
OV-b	91	Wetering Heuvengracht, Kalenbergergracht	BM	Uitgevoerd	Verdiepen van 1.40 m naar 1.50 m
OV-c	92/92A	Zwartsluis, Walengracht en Arembergergracht	BM/BMZ	Uitgevoerd	Verdiepen van 1.40 m naar 1.50 m
OV-d	<i>Nieuw</i>	Reevediep	BZM	Fase 1 uitgevoerd	Nieuwe verbinding. Planning gereed in 2015, tweede fase gereed in 2025
Gelderland					
GE-a	105/2012	Linge/Korne	BM	Lange termijn	Linge over de Korne te ondiep en loopt dood, wens om deze bevaarbaar te maken en te verbinden met ARK
GE-b	1011	Apeldoornskanaal	BM	Uitvoering stopgezet/ lange termijn	Opwaarderen Apeldoornskanaal, Pand 5 in 2014 in uitvoering genomen. Pand 6 korte termijn. Pand 1 t/m 4 korte termijn.
GE-c	83	Oude IJssel	BM	Lange termijn	Aansluiting Bocholter AA
GE-d	101	Waal	AM	Uitgevoerd	Knelpunt, versmalling, recreatie en beroepsvaart gescheiden (tijdelijke oplossing nu) bevoegdheid RWS
GE-e	101A	Kanaal van st. Andries	AM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen aan BRTN 2015-2020. Doorsteek tussen Maas en Waal.

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN SvZ 2019	Toelichting
Utrecht					
UT-a	226a	Catherijnesingel	DM	In uitvoering	Nieuw Catherijnesingel
UT-b	206	Leidsche Rijn	DM	Lange termijn	Wens DM niveau. Hierbij moet rekening gehouden met functie in KWA
UT-c	<i>Nieuw</i>	Kerkvaart + delen van de Ringvaart Groot Mijdrecht	DM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als DM
UT-d	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	In uitvoering	Veilige oversteek Nieuwersluis/ Nieuwe Wetering
UT-e	<i>Nieuw</i>	Gemeenlandsvaart	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als BM
Noord-Holland					
NH-a	Diverse	Diverse vaarwegen	DM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Lagere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar DM
NH-b	227e	Naardertrekvaart naar Gooimeer	DM	Lange termijn	Aanleggen verbinding met Gooimeer. Uitvoering is stil gelegd, voor nu geen regionaal (bestuurlijk) draagvlak.
NH-c	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	In uitvoering	Veilige oversteek Weesp / Driemond
NH-d	<i>Nieuw</i>	Vaarweg van Rustenburg naar Verlaat	DM	Uitgevoerd, nog niet in BRTN	Aantal knelpunt opgelost, nog geen BRTN classificatie
NH-e	227	Vecht	AZM	Uitgevoerd	Realisatie aquaduct in de A1 en nieuwe brug ter ontsluiting Muiden
NH-f	244	Schagerkanaal	BZM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar BZM
NH-g	Diverse	Diverse vaarwegen	AM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008 - 2013. Van BM naar AM

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN SvZ 2019	Toelichting
Zuid-Holland					
ZH-a	111	Oude Maas	CM	In voorbereiding	Bediening Grote spoorbrug, Dordrechtbrug
ZH-b	270	Gouwe	AZM	Uitgevoerd	Bediening 2x spoorbrug Gouda
ZH-c	104a	Kanaal van Steenenhoek	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als BM
ZH-d	201	Rijn-Schiekanaal	BM	Uitgevoerd	Bediening spoorbrug De Vink
ZH-e	201	Rijn-Schiekanaal	BM	Uitgevoerd	Zondagbediening Parksluizen
ZH-f	206a	Ziendevaart (Oude Vaart, Gemeente Vaart, Noord-einderplas, Kade Wetering, Kollensloot, Nieuwkoopse plassen)	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Dimensies voldoen aan BM
ZH-g	216	Verbinding Langerse Plassen en Leidsevaart	DM	Lange termijn	Verbinding Langerse Plassen en Leidsevaart
ZH-h	1008	Halskanaal	BM	Lange termijn	Toevoegen aan BRTN (alternatieve route)
ZH-i	1009	Bernisse	BZM	Lange termijn	Wens verbinding
ZH-j	<i>Nieuw</i>	Weide Giessen	DM	Korte termijn	Hardinxveld-Giessendam, aan BRTN toevoegen. Mogelijkheden voor (elektrische) DM vaarwegen.
Zeeland					
ZE-a	141	Grevelingenmeer	AZM	Lange termijn	Doorvaart Grevelingendam (zicht op Grevelingen 2.0) Toevoegen in BRTN



Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN SvZ 2019	Toelichting
Noord-Brabant					
NB-a	121	Zuid-Willemsvaart	BM	In uitvoering	Behoud en verbetering vaarroute 's-Hertogenbosch i.v.m. de omleidingsroute (Maximalkanaal)
NB-b	121	Zuid-Willemsvaart	BM	In voorbereiding	Herstel bereikbaarheid Helmond i.v.m. omleidingsroute (o.a. sluis nr. 7 en brug bij Aarle Rixtel)
NB-c	124	Wilhelminakanaal	BM	In voorbereiding	Verbeteren sluisbediening t.b.v. doorgaande toervaart.
NB-d	108a	Vaarweg Nieuwe Merwede-Amer door de Spieringsluis	BZM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als BZM
NB-e	124	Amertak	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als BM
NB-f	127	Mark-Vlietkanaal / Roosendaalsche Vliet	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Hogere categorie t.o.v. BRTN 2008. naar BM
NB-g	128/129B	Bergse Diepsluis	BM	Lange termijn	Vlotte en veilige bereikbaarheid Bergen op Zoom door vergroten Bergsche Diepsluis
Limburg					
LI-a		Maasplassengebied	BZM	Uitgevoerd	Maasplassengebied BZM houden (doorvaart- hoogte voldoet niet overal, bijv brug A2 en N280). Houden wat je hebt
Flevoland					
FL-a	1028	Verbinding Zwolsevaart-Kuinre	n.v.t.	Vervallen	Uit BRTN

Bijlage 4 | Projecten BRTN 2020 t/m 2025

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN 2020 t/m 2025	Toelichting	Status
Groningen						
GR-a	7	Mensingeweersterloopdiep, Hoorse Vaart en Hunsingokanaal (ect Zoutkamp-Winsum) "vaarcircuit om de Noord"	DM	CM	Opwaarderen naar CM, gebeurt in een aantal fasen	Lange termijn
GR-c	<i>Nieuw</i>	Nieuwe vaarweg		CM	Wens verbinding Groningen richting Duitsland in de buurt van Bad-Nieuwe Schans	Lange termijn
GR-d	Diversen	Winschoterdiep Groningen-Winschoten-Nieuwe Statenzijl, Winschoterdiep, het A.G. Wildervanck Kanaal, het Noord-Willemskanaal, de Westerwoldse Aa en een deel van de Pekel Aa			Hogere classificatie ten opzichte van BRTN 2015-2020	Aangepast in BRTN 2020 t/m 2025

Friesland						
FR-g	<i>Nieuw</i>	Zuider Stadsgracht	AZM	AZM	Beweegbaar maken Prins Hendrik brug, opgenomen in Ambitie-document Verkeer & Vervoer 2019-2050 van de gemeente Leeuwarden.	Korte termijn
FR-i	<i>Nieuw</i>	Lemster Rien	BZM	BZM	Onderzocht wordt of aanpassing van bereikbaarheid van het Tjeukemeer vanuit Heerenveen en via de Lemster Rien zinvol en haalbaar is.	Lange termijn
FR-j	45	Skarster Rlen	BZM	BZM	Afspraken over aquaduct Skartster Rien	Lange termijn
FR-k	22	Van Harinxmakanaal	AZM	AZM	Onderzoek naar aquaduct Bolsward en afspraken hierover	Lange termijn
FR-l	59	Krúswetter	BZM	BZM	Afspraken over vervanging spoorbrug VHK door een aquaduct	Lange termijn

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN 2020 t/m 2025	Toelichting	Status
Gelderland						
GE-a	105/2012	Linge/Korne	BM	BM	Linge over de Korne te ondiep en loopt dood, wens om deze bevaarbaar te maken en te verbinden met ARK	Lange termijn
GE-b	1011	Apeldoornskanaal	BM	BM	Opwaarderen Apeldoornskanaal, Pand 5 in 2014 in uitvoering genomen. Pand 6 korte termijn. Pand 1 t/m 4 korte termijn.	Lange termijn
GE-c	83	Oude IJssel	BM	BM	Aansluiting Bocholter AA	Lange termijn

Utrecht						
UT-a	226a	Catherijnesingel	DM	DM	Voltooiing weer rond maken Catherijnesingel	Uitgevoerd najaar 2020
UT-b	206	Leidsche Rijn	DM	DM	Wens DM niveau. Hierbij moet rekening gehouden met functie in KWA	Lange termijn
UT-d	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	BM	Veilige overstek van het Amsterdam Rijnkanaal bij Nieuwersluis/Nieuwe Wetering	In uitvoering

Overgenomen uit BRTN 2015-2020

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN 2020 t/m 2025	Toelichting	Status
Noord-Holland						
NH-b	227e	Naardertrekvaart naar Gooimeer	DM	DM	Aanleggen verbinding Gooimeer. Eerder onderdeel van programma Naarden buiten de vesting. Wens: kunstwerken op BM niveau. Uitvoering stilgelegd, vanwege gebrek aan regionaal (bestuurlijk) draagvlak.	Lange termijn
NH-c	225	Amsterdam-Rijnkanaal	BM	BM	Veilige oversteek Weesp / Driemond.	In uitvoering
NH-d	<i>Nieuw</i>	Vaarweg van Rustenburg naar Verlaat	DM	DM	Vraag BRTN classificatie vanuit het gebied.	Lange termijn
NH-h	243	Kanaal Alkmaar (Omval)-Kolhorn	AM	AM	Ombouwen Roskamsluis naar sluis die door vaarweggebruiker zelf te bedienen is.	In voorbereiding
Zuid-Holland						
ZH-h	1008	Halskanaal	BM	BM	Mogelijk nieuwe schakel BRTN	Lange termijn
ZH-i	1009	Bernisse	BZM	BZM	Mogelijk nieuwe schakel BRTN	Lange termijn
ZH-j	<i>Nieuw</i>	Weide Giessen	DM	DM	Hardinxveld-Giessendam, aan BRTN toevoegen	Korte termijn
ZH-k	<i>Nieuw</i>	Drecht doorsteek			Mogelijk nieuwe schakel BRTN	Lange termijn
ZH-l	Diversen	Rijn-Rotte-Vliet			Mogelijk nieuwe schakel BRTN	Lange termijn
ZH-m	Diversen	Rondje Rijn IJssel			Mogelijk nieuwe schakel BRTN	Lange termijn

Project nr.	Vaarweg nr.	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	BRTN 2020 t/m 2025	Toelichting	Status
Zeeland						
ZE-a	141	Grevelingenmeer	AZM	AZM	Doorvaart Grevelingendam (zicht op Grevelingen 2.0) Toevoegen in BRTN	Lange termijn
ZE-b	128/129B	Bergse Diepsluis	BM	BM	Vlotte en veilige bereikbaarheid Bergen op Zoom door vergroten Bergsche Diepsluis	Lange termijn
Noord-Brabant						
NB-a	121	Zuid-Willemsvaart	BM	BM	Behoud en verbetering vaarroute 's-Hertogenbosch i.v.m. de omleidingsroute (Maximakanaal)	In uitvoering
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.	In voorbereiding
NB-h	Diversen	Mark-Dintel-Vlietstelsel			Project 'Wegwerken van baggerachterstand vaarwegen'	In voorbereiding
Limburg						
LI-a		Maasplassengebied		BZM	Maasplassengebied BZM houden (doorvaarthoogte voldoet niet overal, bijv brug A2 en N280). Houden wat je hebt	Uitgevoerd

Bijlage 5 | Deelnemers BRTN-overleg

Deelnemers BRTN-overleg tijdens het opstellen van de Bestuurlijke afspraken en Basisvisie BRTN 2020 t/m 2025:

Provincie Groningen	Arjan Westerink
Provincie Fryslân	Judith Porsius / Ingrid Wierema / Marko Vuijk
Provincie Drenthe	Nieko Dijkstra / Johan Snijder
Provincie Overijssel	Hans de Haan
Provincie Gelderland	Michael ten Holder / Arthur van der Linden / Suheyra Tunc
Provincie Utrecht	Andrea Lion / Patricia Plaizier
Provincie Noord-Holland	Monique Kölliker / Quirijn Huiskes / Ingrid Speekenbrink / Ruben den Uijl
Provincie Zuid-Holland	Sjef Verbaanderd / Maudy Mulder / Rob Weeda
Provincie Zeeland	Ruth Poppe-de Viet
Provincie Noord-Brabant	Monique van Kempen
Provincie Limburg	Janneke Meulenbeld / Hans de Jong
Ministerie I & W	Marek Zdebski
Rijkswaterstaat	Jan Paul Kors
Waterrecreatie Nederland	Marleen Maarleveld / Stijn Bosch / Bram Koehoorn

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.
- BRTN, 2015-2020. Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.
- CBS, 2019.
- Nederland Maritiem Land (2020), Maritieme monitor 2019.
- RWS, 2020. Richtlijnen Vaarwegen.
- Stichting Recreatietoervaart, 2011. Toekomstvisie Waterrecreatie 2025.
- Waterrecreatie Advies, 2014. Recreatietoervaart in IJsselmeergebied, 2014.
- Waterrecreatie Advies, 2015. Update aantal recreatievaartuigen in Nederland per provincie (2005-2015).



Colofon

Uitgave:
Waterrecreatie Nederland
Versie juli 2021

In opdracht van:
Provincies en ministerie van IenW

Vormgeving:
singel 6 | grafisch ontwerp