Basisvisie recreatietoervaart 2020 t/m 2025

Versie 1 dec 2020

Voorwoord **4**

Samenvatting **6**

1. Inleiding **8**

1.1. Het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN) 8

1.2 Meerwaarde BRTN en landelijke samenwerking 8

1.3 Doelstelling Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025 9

1.4 Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaartnet 2020 t/m 2025 10

2 Trends en ontwikkelingen **14**

2.1 Betekenis van waterrecreatie 14

2.2 Economische betekenis van waterrecreatie 16

2.3 Trends en ontwikkelingen 18

2.4 Beleidsmatige ontwikkelingen 20

2.4.1 Landelijke beleidsmatige ontwikkelingen 21

2.4.2 Regionale ontwikkelingen en beleid 21

2.5 Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 23

2.6 Opgaven voor de Basisvisie 2020 t/m 2025 24

3 Uitgangspunten BRTN 2020 t/m 2025 ..... **25**

3.1 BRTN – Stand van zaken anno 2019 25

3.2 Uitgangspunten BRTN classificatie 2020 t/m 2025 27

3.2.1 Doorvaartmaten (bootmaten) basisrecreatietoervaartnet 27

3.2.2 ‘Houden wat je hebt’ 28

3.2.3 Beoordelingscriteria 29

3.3 Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen 29

3.4 Link met internationale netwerk 32

3.5 Link met fijnmazig netwerk 33

4 Landelijk en provinciaal overzicht BRTN 2020 t/m 2025 ..... **34**

4.1 Landelijk overzicht BRTN 2020 t/m 2025 34

4.2 Provinciaal overzicht BRTN 2020 t/m 2025 35

4.2.1 Groningen 36

4.2.3 Fryslân 39

4.2.3 Drenthe 43

4.2.2 Overijssel ... 46
4.2.3 Gelderland ... 49
4.2.4 Utrecht ... 52
4.2.5 Noord-Holland ... 55
4.2.6 Zuid-Holland ... 58
4.2.7 Zeeland ... 61
4.2.8 Noord-Brabant ... 64
4.2.9 Limburg ... 68
4.2.10 Flevoland ... 71
5 BRTN-Richtlijnen voor behoud, beheer en ontwikkelingen ... 72
5.1 Vaarwegen en kunstwerken ... 72
5.1.1 Brug- en sluisgelden en vaarvergunningen ... 74
5.1.2 Bebakening ... 74
5.1.3 Ligplaatsen ... 74
5.2 Route-coördinatie ... 76
5.3 Kleine waterrecreatie ... 77
5.3.1 Ontwikkeling toervaartnet sloepen ... 77
5.3.2 Richtlijnen doorvaartmaten basistoervaarnet sloepen ... 78
5.4 Veiligheid ... 78
5.5 Duurzaamheid ... 79
5.5 Meekoppelen met landelijke en regionale ontwikkelingen ... 81
5.6 Informatievoorziening en communicatie ... 81
5.6.1 Nautische informatie ... 81
5.6.2 Toeristische informatie ... 82
6 Rollen, verantwoordelijkheden en borging ... 83
6.1 Rollen en verantwoordelijkheden ... 83
6.2 Beleidsmatige en juridische borging ... 84
7 Gezamenlijke agenda Basisvisie 2020 t/m 2025 ... 87
7.1 Landelijke taken ... 87
7.1.1 Afstemming en coördinatie ... 87
7.1.2 Verdieping ... 87
7.1.3 Monitoring ... 89
7.2 BRTN gerelateerde thema's ... 90
7.2.1 Veiligheid ... 90
7.2.2 Kleine waterrecreatie ... 90
7.2.3 Duurzaamheid ... 90

7.2.4 Meer benutten en beleven 91
7.2.4 Toekomstbestendige en duurzame financiering waterrecreatie 91
7.3 Middelen 91
Bijlage 1 – Evaluatie BRTN 2015-2020..... 92
Bijlage 2 – Totstandkoming Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020 t/m 2025 94
Bijlage 3 – Stand van zaken infrastructurele projecten BRTN 2015-2020..... 95
Bijlage 4 – Projecten BRTN 2020 t/m 2025..... 99
Bijlage 5 – Deelnemers BRTN-overleg.....102
Bijlage 6 – Bronnen 102
Colofon 102

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 kunnen 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 lock down maanden en sinds de aangescherpte maatregelen 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 moeilijkere tijden.

Met de Bestuurlijke Afspraken 2020 t/m 2026 en de bijbehorende Basisvisie Recreatietoervaart Nederland en BRTN classificatiekaart zetten de betrokken provincies, het ministerie van I&W 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 basisrecreatietoervaartnetwerk 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 I&W en RWS aan hoe zij samen werken 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, waterbewustzijn 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 van de overheidspartijen die een rol en verantwoordelijkheden hebben als het gaat om het basisrecreatietoervaartnet. Ook wordt de eerdere en huidige borging wordt 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 actieagenda omvat een aantal landelijke taken, onder andere afstemming en coördinatie, verdieping en monitoring. Ook wordt een aantal BRTN gerelateerde thema's besproken die het basisrecreatietoervaarnet raken, maar die binnen de scope van andere projecten of trajecten worden opgepakt.

1. Inleiding

1.1. Het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN)

In het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart is de afgelopen 30 jaar ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en knelpuntenvrij maken van het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Dit basisrecreatietoervaartnet omvat de belangrijkste verbindings- en ontsluitingswateren voor de recreatie- toervaart in Nederland. Het landelijke routenetwerk omvat circa 5050 kilometer vaarten, kanalen, vaar- geulen 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 bevaren kan worden door het merendeel van de in Nederland aanwezige motorboten. Voor zeilboten met een vaste mast van maximaal 30 meter hoog is circa 1500 kilometer beschikbaar. Het 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 bevaren. 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 aan van het landelijk samenwerken aan het basisrecreatie-toervaartnet. 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 spitssluitingen 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 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 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 voort zetten voor de periode van 2020 tot en met 2025

Blijvende aandacht voor infrastructuur en meer aandacht voor beleving, benutting, borging en kennisuitwisseling en -ontwikkeling 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 vaarroutenetwerk en borgen dat de gedane investeringen in het basisrecreatietoervaartnet hun waarde blijven houden ('Houden wat je hebt').
- Kwalitatief verbeteren van het basisrecreatietoervaartnet.

- 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 basis- toervaartnet.
- 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 en 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:

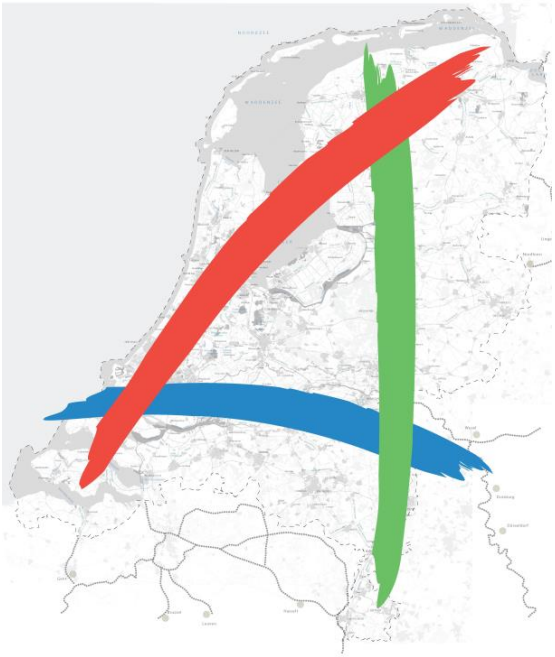
- Noordzee/badplaatsen;
- Waddenzee/Waddeneilanden inclusief Eems en Dollard;
- Fryslân (Fryske Marren)
- Gronings-Drents Kanalengebied
- Meren en Rivieren in Overijssel
- IJssel
- Randmeren
- IJsselmeer (kust)/Markermeer
- Holland boven Amsterdam
- Hollandse Plassen / Groene Hart
- Deltawateren/ Deltagebied
- Biesbosch
- Gelders rivierengebied (Maas, Lek, Rijn)
- Limburgse Maas (Maasplassengebied)

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

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

Deze hoofdassen hebben primair als doel om vlot en veilig de vaargebieden te kunnen bereiken, maar moeten op zichzelf ook toeristisch/recreatief interessant zijn. De aangegeven hoofdassen worden ook gebruikt door de binnenvaart. In verband met veiligheid is het wenselijk op deze hoofdassen zo veel mogelijk gescheiden vaarwegen te hebben voor recreatievaart en beroepsvaart. Dit kan door inrichting op de vaarweg, maar ook door het creëren van alternatieve parallelroutes met vergelijkbare doorvaartmaten en bediening.

Kaart 1 Vaargebieden



Kaart 2 Hoofdassen

Box 2: Historie BRTN

In 1985 is een samenwerkingsproject gestart met als doel beleid voor het gehele Nederlandse toervaartnet te ontwikkelen en de identiteit van Nederland als waterland te versterken. De partners in dit samenwerkingsproject waren de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Economische Zaken, de provinciale besturen, de ANWB, 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, mede onder invloed van de BRTN 1985, de afbrokkeling van het toervaartnet te stoppen.

In 1990 is het beleid aangevuld en aangescherpt (BRTN 1990). Op dat moment werd ook duidelijk dat het formuleren van beleid niet voldoende was, maar dat er een gezamenlijke financiële inspanning nodig was om dit beleid daadwerkelijk vorm te geven. De samenwerkende partners deelden dit inzicht. In 1992 tekenden het rijk en het Interprovinciaal Overleg (IPO) het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatietoervaart 1992- 2012. Doel was het verbeteren van het basisrecreatietoervaartnet 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 basisrecreatietoervaartnet in Nederland aanzienlijk hebben verbeterd. Dat gebeurde in nauwe samenwerking met gebruikersorganisaties (recreanten en ondernemers) en vaarweg beherende overheden.

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

Van 1995 tot en met 2006 is SRN als co-financier betrokken bij 231 projecten ter verbetering van het basis- toervaartnet. Vanaf 2007 zijn de regie en het budget voor de uitvoering van de BRTN in handen gelegd van de provincies. Dat was een belangrijke reden om de BRTN 2000 te actualiseren en de BRTN 2008 op te stellen. De ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Verkeer en Waterstaat hebben aan de twaalf provincies 30 miljoen euro beschikbaar gesteld in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). De rijksbijdrage moest ertoe leiden dat de fysieke knelpunten in het basisrecreatietoervaartnet in de periode 2007-2013 werden opgelost. Er is van uitgegaan dat ook provincies een eigen bijdrage leveren. Dat hield in dat een belangrijk deel van de investering voor de toervaart op een andere manier gefinancierd zou moeten worden. De BRTN 2008 is een basis geweest voor de taak van de provincies om een ‘knelpuntvrij toervaartnet’ te maken. Naast de provincies, die zijn belast met de uitvoering van deze kerntaak, is ook de medewerking van andere overheden en de watersportsector nodig om het ambitieuze programma te realiseren.

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.

2 Trends en ontwikkelingen

2.1 Betekenis van waterrecreatie

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

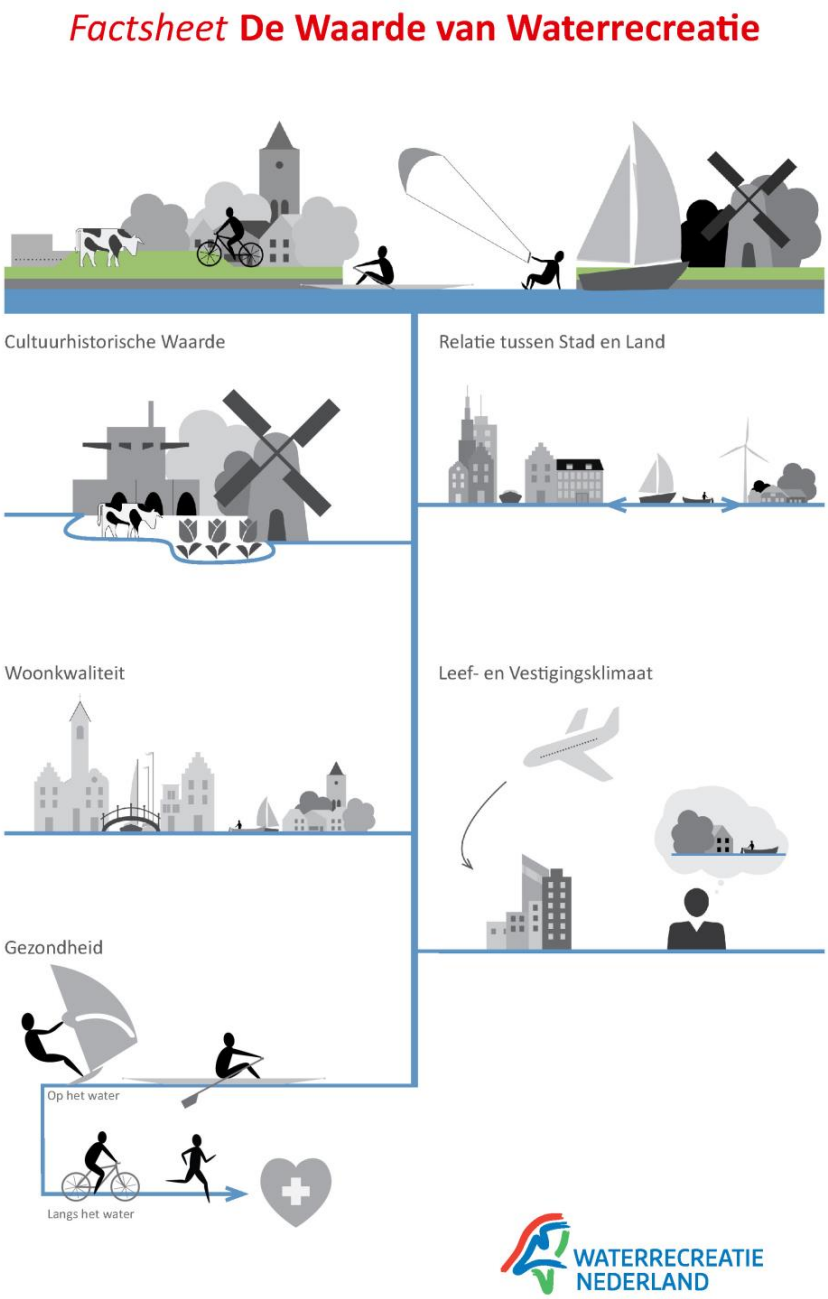
Vaarwegen zijn verbindingen. Het blauwe netwerk van vaarwegen speelt een belangrijke rol als natuurlijke robuuste buffer tussen stedelijk, landelijk en natuurgebied. Het water verbindt deze gebieden ook. Via het water wordt de verscheidenheid aan landschappen, dorpen en steden opengelegd en kunnen mensen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



Figuur 1: De waarde van waterrecreatie

2.2 Economische betekenis van waterrecreatie

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

De 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.

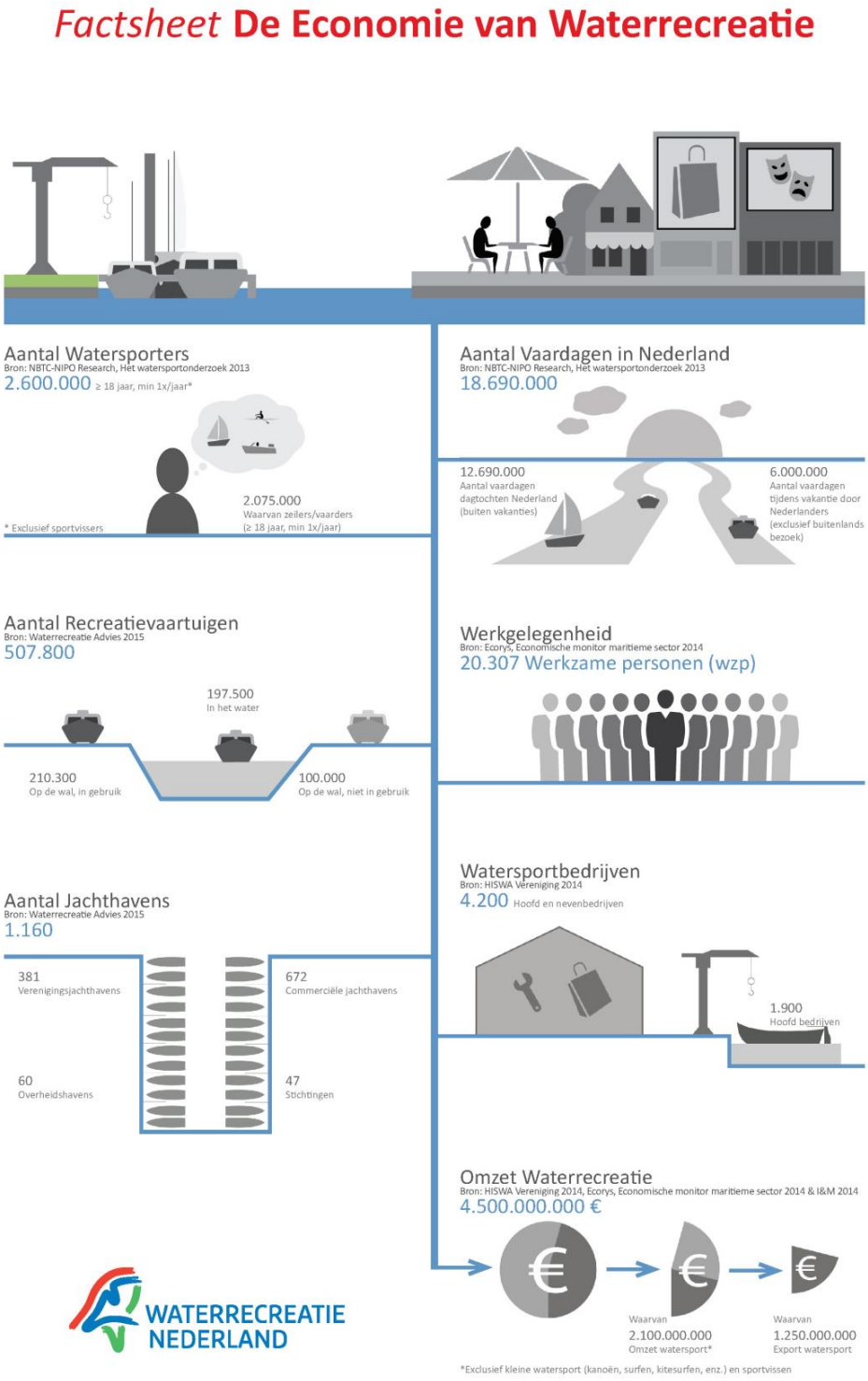
Wanneer de economische betekenis van de jachtbouw/watersportindustrie wordt gezien in relatie met bijvoorbeeld de binnenvaart, dan mag worden gesteld, dat de bedrijfstakken een vergelijkbare omvang hebben, wat betreft productiewaarde. De binnenvaart heeft een iets hogere toegevoegde waarde en de jachtbouw/watersportindustrie 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.binnevaartcijfers.nl) ten opzichte van zo'n 500.000 recreatieve vaartuigen waarvan ongeveer 400.000 in gebruik op het water (Waterrecreatie Advies.

Bestedingen per boot

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

Andere economische effecten

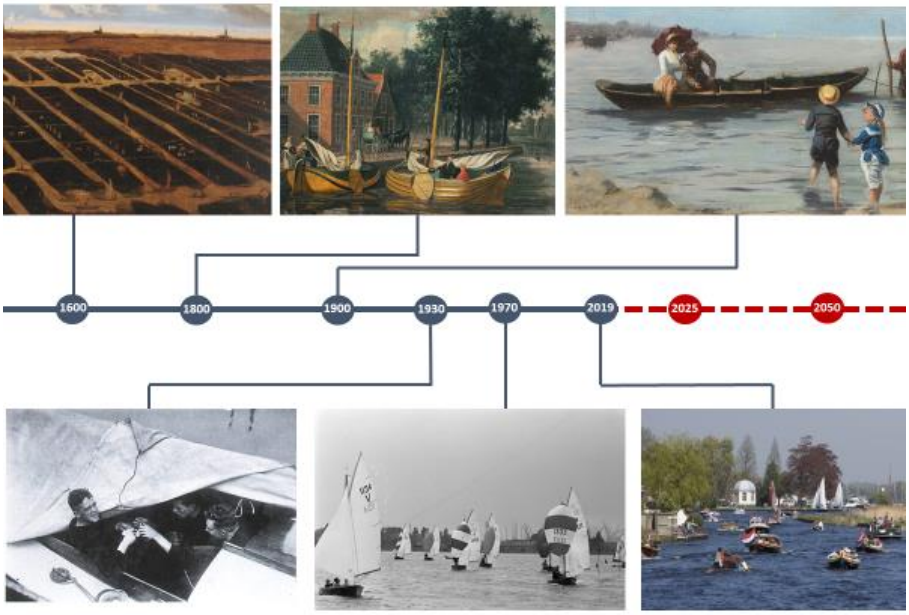
Over het algemeen zijn woningen in het groen 15% tot 20% meer waard dan vergelijkbare woningen zonder openbare groenvoorzieningen. Voor huizen gelegen aan bevaarbaar water is de meerwaarde zelfs 30%. Mogelijkheden voor uitwisseling tussen land- en watergebonden recreatievormen verhogen de diversiteit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



Figuur 2: De economische waarde van waterrecreatie

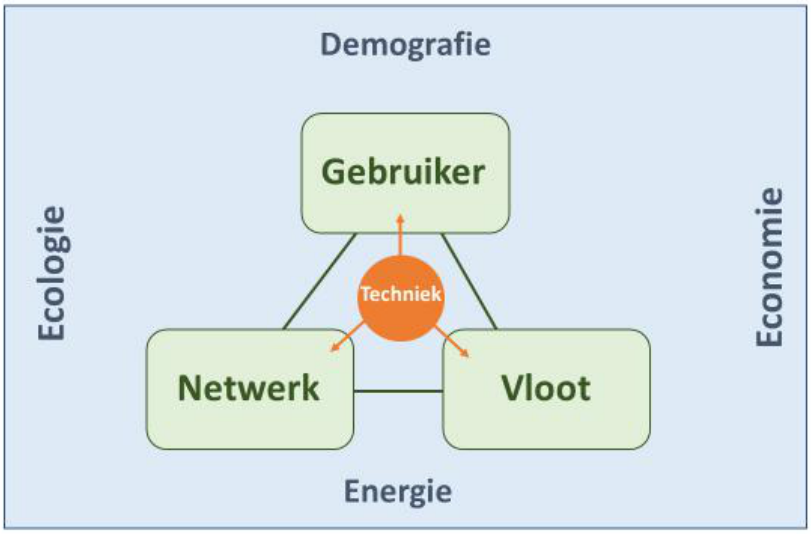
2.3 Trends en ontwikkelingen

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



Figuur 3: Varen is van alle tijden

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



Figuur 4: Trends en ontwikkelingen van invloed op de recreatievaart.

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.

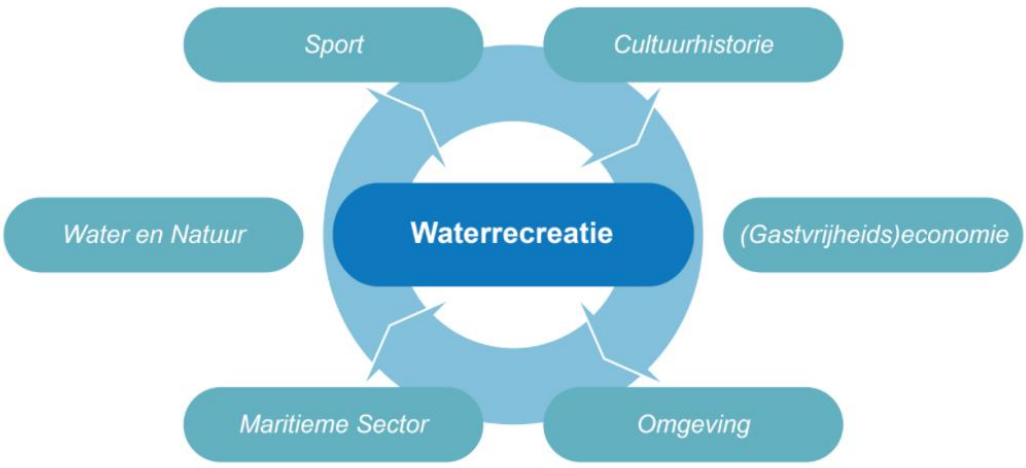
Gebruiker/Demografie	• Vergrijzing klassieke doelgroep (toerzeilers/vaarders) • Verschuiving toervaart naar dagrecreatie • Ommetjes varen • Jeugd niet automatisch meer aangesloten, op sommige plekken ook niet altijd welkom op/aan het water • Sportvissen verjongt • Nederland scoort op Olympisch/WK niveau • Watersportevents groeien, w.o. city swims • Delen versus (boot)bezit • Hogere eisen kwaliteit • Verbinding met landrecreatie/toerisme
Vloot	• Kajuitboten maken nog aanzienlijk deel uit van vloot, veel oudere vloot • 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

Netwerk	• 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 aandachtspunt
	• Vaarwegbeheer/decentralisatie: kennis en kunde binnen gemeenten verminderd, minder de hoofdlijnen/route, alleen plek
	• Landelijke borging BRTN aandachtspunt
	• Omgevingswet/omgevingsvisies: verankering watersport/waterrecreatie is heel bewerkelijk
	• Zeer grote opgaven beheer en onderhoud kunstwerken
	  • 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

Technologie	• Algehele digitalisering
Economie	• 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
Ecologie/duurzaamheid	• 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
Energie	• 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.



Figuur 4: Beleidscontext BRTN en waterrecreatie

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 https://waterrecreatienederland.nl/relevant-beleid-juridisch-kader-van-het-brtn-viewer/.

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

Zie ook https://waterrecreatienederland.nl/relevant-beleid-juridisch-kader-van-het-brtn-viewer/ voor een actuele stand van zaken.

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.

Onderstaande tabel 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 basisrecreatietoervaartnet in de provincies.

Tabel 2: Provinciaal beleid relevant voor BRTN en waterrecreatie.

Provincie	Beleidsmatige borging
Groningen	• 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	• Provinciaal verkeer- en vervoerplan, straks vervangen door Regionaal Mobiliteitsplan • Visie Waterrecreatie

	• Beleidsnota Gastvrij Fryslân 2028 • Bestuursakkoord Geluk op 1 2019-2023
Drenthe	• Omgevingsvisie 2018 • Beleidsplan Beheer en Onderhoud Vaarwegen • Programma Vrijetijdseconomie • Collegeakkoord Mooi voor elkaar 2019-2023
Overijssel	• 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	• Omgevingsvisie Gaaf Gelderland • Kadernota Omgevingsvisie • Koersnotitie '*Beleef het in Gelderland*' • Coalitieakkoord Samen voor Gelderland 2019-2023
Utrecht	• 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.
Noord-Holland	• Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030 • Omgevingsvisie NH 2050 • Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken
Zuid-Holland	• 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
Zeeland	• Omgevingsplan Zeeland 2018 • Veerse Meer visie • Gastvrij Zeeland, Een provinciale visie op vrijetijdseconomie 2015 • Coalitieakkoord Samen verschil maken 2019-2023 • Omgevingsvisie 2021
Noord-Brabant	• 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
Limburg	• Provinciaal Omgevingsplan Limburg • Actieplan Waterrecreatie Midden en Noord Limburg • Collegeprogramma Vernieuwend verbinden 2019-2023 • Beleidskader 2019-2023 Missiegedreven economisch beleidskader • Ontwerp Omgevingsvisie Limburg 2020

Flevoland	• Omgevingsvisie FlevolandStraks • Beleidsplan Recreatie en Toerisme • Coalitieakkoord Ruimte voor de toekomst 2019-2023

Zie ook https://waterrecreatienederland.nl/relevant-beleid-juridisch-kader-van-het-brtn-viewer/ voor een actuele stand van zaken. Hier zijn ook de links naar de genoemde documenten te vinden.

Ook waterschappen zijn steeds meer gericht op waterrecreatie en recreatievaart. De Unie van Waterschappen heeft een ambitiedocument 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 gemeente niveau zijn diverse visies en programma's waarin ambities en maatregelen ten behoeve van waterrecreatie en recreatievaart. 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 5 voor een overzicht van de acht ambities. Sector en publieke partijen werken samen in de Stichting Waterrecreatie Nederland om deze ambities te realiseren.

Figuur 5: 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 opgave 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.

3 Uitgangspunten BRTN 2020 t/m 2025

3.1 BRTN – Stand van zaken anno 2019

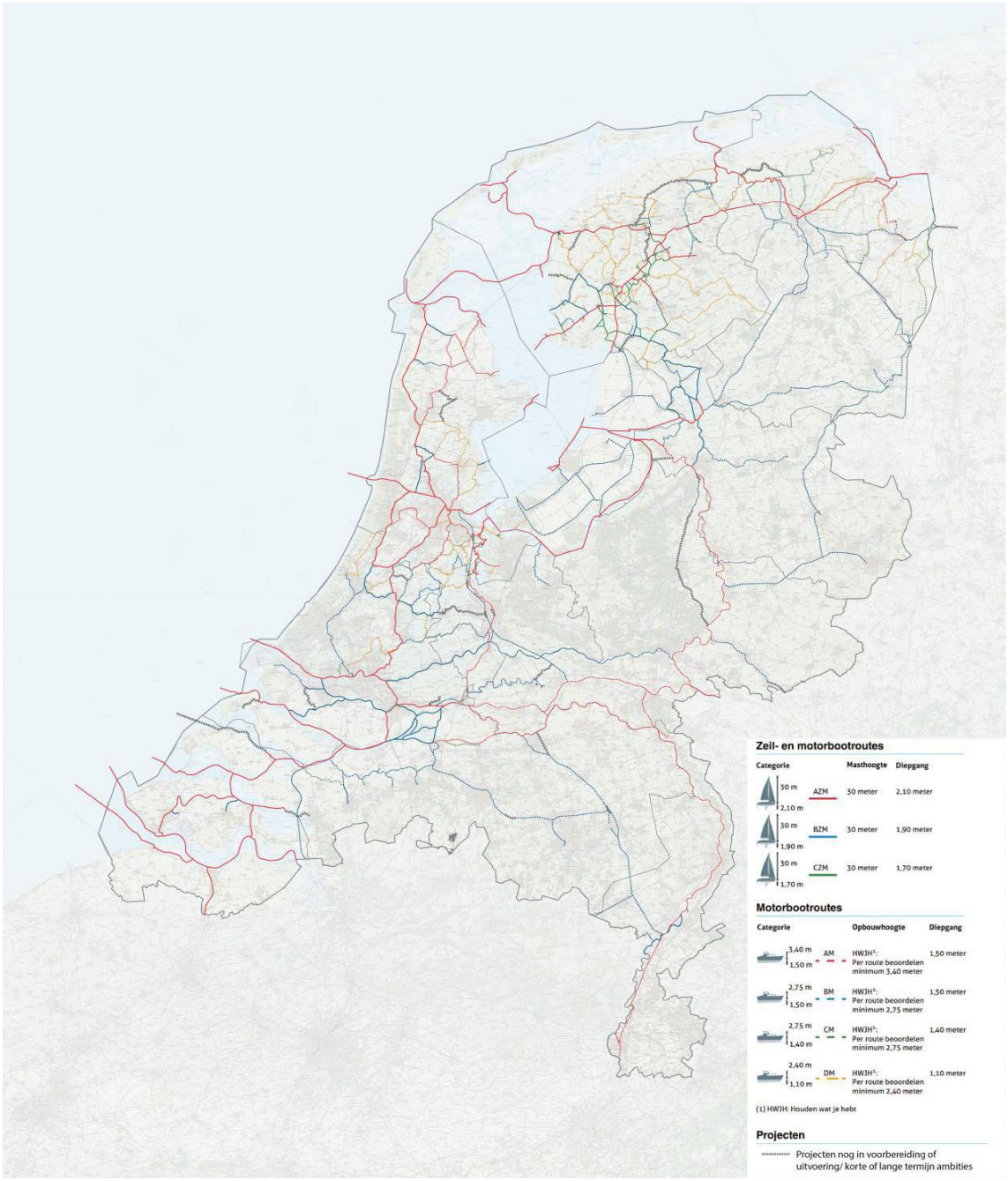
In de periode 2015-2020 zijn in het kader van de BRTN verschillende projecten uitgevoerd om knelpunten in het basisrecreatietoervaartnet op te lossen. Tabel 4 geeft een overzicht van de stand van zaken van deze projecten. In bijlage 4 wordt per provincie een compleet overzicht gegeven van de infrastructurele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

Tabel 4 : 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

Op basis van de evaluatie BRTN 2015-2020 en de situatie in 2019 is in kaart gebracht welke vaarwegen van het basisrecreatietoervaartnet voldoen aan de vereiste doorvaartmaten van de aangegeven BRTN-categorie. Kaart 3 geeft de stand van zaken van het basisrecreatietoervaartnet anno 2019 weer.

De projecten/ambities die in 2019 nog niet zijn uitgevoerd zijn opgenomen op de BRTN-kaart 2020 t/m 2025 (zie kaart 4). 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.



Kaart 3 BRTN anno 2019

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 geclassificeerd. Voor de BRTN-classificatie van het basisrecreatietoervaartnet gelden de minimale doorvaartmaten zoals aangegeven in tabel 5.
De BRTN-doorvaartmaten zijn opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen (RVW 2020).

Tabel 5: 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 doorvaart-beperkingen	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 Weerdsluis 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.

In Box 4 zijn deze doorvaartmaten vertaald naar de benodigde brug- hoogten en vaarwegdiepten.

Box 4: Brughoogten en vaarwegdiepten op basis van doorvaartmaten

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

Brughoogten

AM = 3,75 m
BM = 3,00 m
CM = 3,00 m
DM = 2,60 m

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

Vaarwegdiepten

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

Voor meer informatie 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 basisrecreatietoervaartnet. De minimaal te hanteren doorvaartbreedte bij vernieuwing van bruggen zijn weergegeven in tabel 6.

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

Tabel 6: Doorvaartbreedte bij vernieuwing brug

Categorie A en B	Beweegbare brug of vaste brug	Min. 8,50 brugmaat
Categorie C en D	Beweegbare brug of vaste brug	Min. 7,00 brugmaat

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

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 doorvaartdiepte, maar ook het principe ‘houden wat je hebt’. Daarmee kunnen vaarroutes worden behouden voor de grotere boten zonder dat er sprake is van ingrepen in de doorvaarthoogte. Hierbij dienen overigens wel duidelijke minimum-doorvaartmaten te worden gehandhaafd. Bruggen mogen niet lager worden dan de BRTN-doorvaartmaten, wil de vaar- weg 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 doorvaarbaarheid. • Draagt bij aan het opheffen van blokkades in belangrijke doorgaande routes (zoals bijvoorbeeld de staandemastro ute). • Te lage (vaste) bruggen. • Voorkomt afname van brug- en sluisbediening (door bijvoorbeeld de aanleg van bediening op afstand. • Voorkomt verminderde opening van spoorbruggen door metro- en spoordienstregeling en spitssluiting.
BRTN/bereikbaarheid
• Verbetert de interventie de bereikbaarheid en toegankelijkheid? • Biedt de interventie voldoende invulling aan de behoefte van de bestaande en toekomstige gebruiker? • Uitbreiding van het 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 sluizen. • 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 mogelijk- heden 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 bedrijvig- heid? 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 basisrecreatietoervaartnet op een groot aantal punten verbeterd. Een aantal ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen zou het basisrecreatietoervaartnet 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.

Staandemastroute (AZM)

De druk van weg- en spoorverkeer kan verdere vermindering van openingstijden van bruggen en sluizen in de Staandemastroute veroorzaken. Het vaartraject Ringvaart Haarlemmermeerpolder, route Amsterdam en Prinses Margriet/Van Starkenborgh Kanaal (plan voor hoge vaste bruggen) zijn belangrijke aandachtspunten om te borgen dat de Staandemastroute 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 (Scharrezee) (BM)

Voor het ontwikkelen van een (motor)boot verbinding tussen het Haringvliet en de Grevelingen via de Scharrezee (Stellendam) is een voorstudie gestart. De nieuw te ontwikkelen waterverbinding brengt kansen met zich mee voor recreatie, natuur en woningbouw. Ook de watersport op het Grevelingenmeer profiteert van een rechtstreekse verbinding met het Haringvliet. Er ontstaat bij aanleg een veilige en aantrekkelijke route die tevens het varen van een rondje mogelijk maakt. Nu moeten watersporters nog ruim zeventig kilometer varen en drie sluizen passeren om hemelsbreed vijf kilometer af te leggen. Door de koppeling van beide gebieden ontstaat een groter en dus aantrekkelijker watersportgebied. Bovendien wordt de in de zomermaanden bijzonder drukke sluis bij Bruinisse ontlast. 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-Rijkanaal. 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 bestond 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 4 geeft een beeld van het Europese vaarroutenetwerk.

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 Industy (EBI) en de International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA). Kennis wordt ook uitgewisseld en ontwikkeld in Europese projecten.

Kaart 4 Europese netwerk (Edwards-Mays, D, 2014, European Waterways ©)

3.5 Link met fijnmazig netwerk

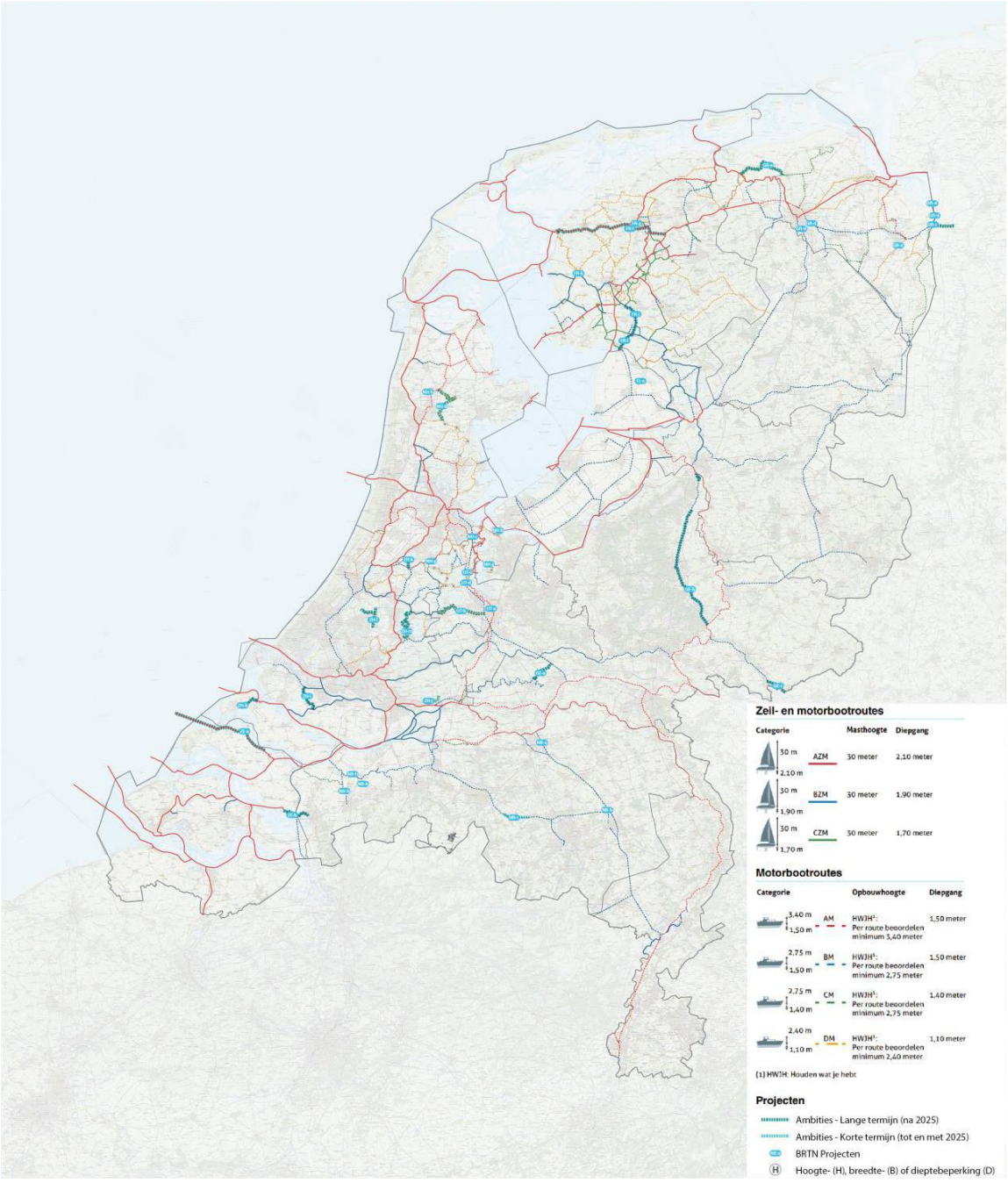
Het BRTN is als het ware het hoofdroutenetwerk voor de recreatievaart. Nederland kent ook een zeer uitgebreid fijnmazig netwerk. Dit zijn wateren die qua hoogte en of diepte ‘onder’ de BRTN classificatie vallen. Op een groot deel van dit netwerk vinden recreatieactiviteiten plaats, op, aan en in het 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 5.2.2). 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.

4 Landelijk en provinciaal overzicht BRTN 2020 t/m 2025

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.



Kaart 5 BRTN 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 basisrecreatietoervaartnet ten opzichte van de BRTN 2015-2020
- Projecten die nog in voorbereiding of uitvoering zijn in het kader van de BRTN 2015-2020 / BRTN 2008-2013 / ILG programma 2007 – 2013 en doorlopen in de huidige Basisvisie, voor zover van toepassing.
- Twee typen ambities op het gebied van infrastructurele knelpunten voor zover van toepassing:
    1. Korte termijn ambities waarvan de verwachting is dat deze in de periode 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 vaarroutenetwerk 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 I&W en Rijkswaterstaat niet noodzakelijkerwijs zelf initiatiefnemer om ambities en kansen te concretiseren. Dit initiatief en de financiering daarvan kan bij andere stakeholders liggen.

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).

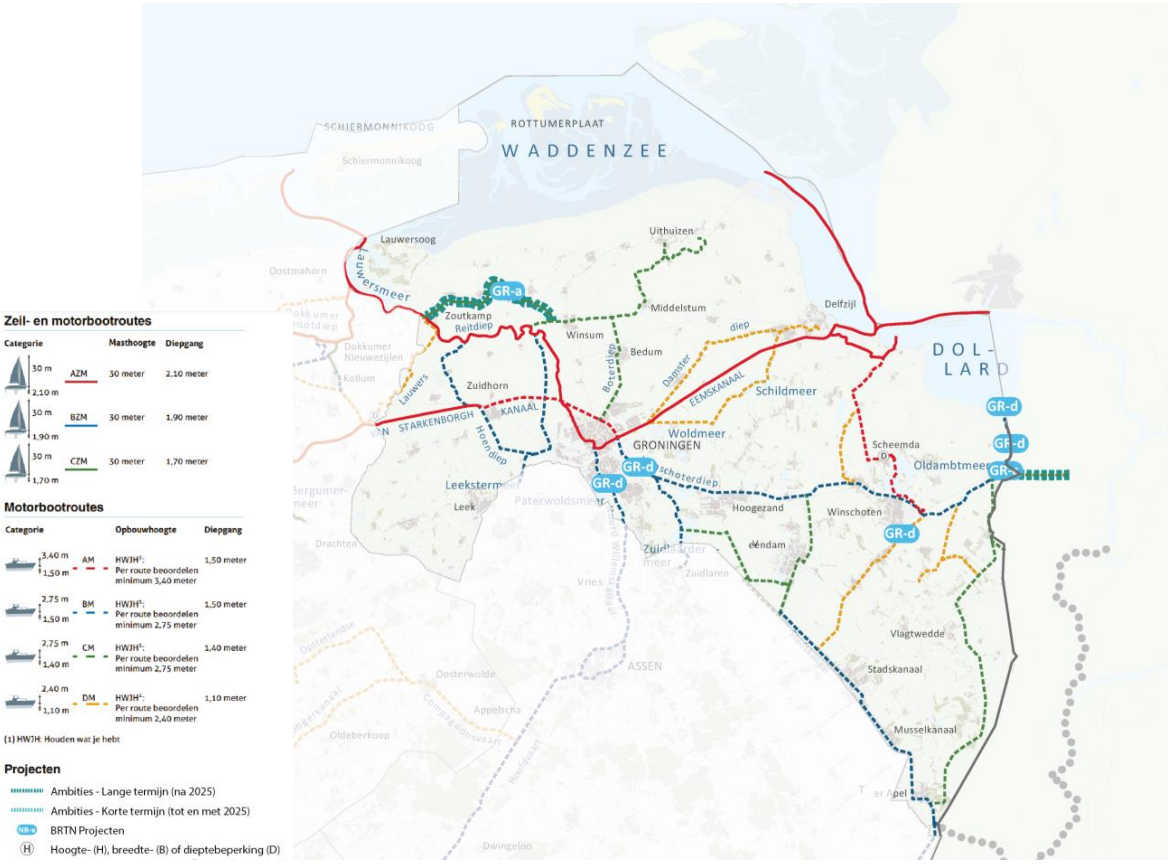
Het Lauwersmeer, Reitdiep en Middag-Humsterland zijn drie gebieden met verschillende, maar elkaar versterkende karakteristieken. Karakteristiek voor Groningen, met name voor Middag-Humsterland, Reitdiep, Hogeland en Fivelboezem zijn de maren, kreken, prielen en riviersystemen. Het Lauwersmeer kent een 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 blokverkaveling. In de Veenkoloniën en het Zuidelijk Westerkwartier zijn de kanalen- en wijkenstructuur kenmerkend. 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 Waddenzeegebied biedt de recreatievaart avontuurlijke mogelijkheden zoals het droogvallen.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Het provinciale toeristische beleid is vastgelegd in de Toerisme-Visie 2016-2020. Verder geldt de provinciale Omgevingsvisie 2016-2020. De provincie ziet water als mede sturend voor de ruimtelijke inrichting van de provincie. Men wil dat er voldoende ruimte is voor water in een zo natuurlijk mogelijk systeem. Veiligheid en verbetering van de waterkwaliteit staan daarbij centraal. De Groningse vaarwegen worden gebruikt voor goederenvervoer, maar ook steeds meer voor recreatievaart. Ze hebben een doorgaande of ontsluitende functie. Vooral de doorgaande vaarverbinding Lemmer-Delfzijl-Duitsland is voor de provincie van belang.

De ontwikkeling van toerisme en recreatie heeft de afgelopen jaren geresulteerd in nieuwe arbeidsplaatsen en bestedingen. De bestedingen en de werkgelegenheid in de toeristische sector zijn verder gestegen. Er zijn nu ruim 17.000 banen, wat neerkomt op circa 6 procent van de totale werkgelegenheid in de provincie Groningen. Om de ontwikkeling van recreatie en toerisme te stimuleren is het van belang dat de provincie is ontsloten door goede routestructuren, met name voor wandelaars, fietsers en watersporters. De provincie richt zich op het benutten van het routeaanbod en de doorontwikkeling van landelijke en provinciale routestructuren voor wandelen, fietsen en varen. Daarbij staat een koppeling met de unieke Groningse culturele en landschappelijke waarden voorop.



BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

Het Winschoterdiep Groningen-Winschoten-Nieuwe Statenzijl is opgewaardeerd tot AM. Ook het Winschoterdiep, het A.G. Wildervanck Kanaal, het Noord Willemskanaal, de Westerwoldse Aa en een deel van de Pekel Aa zijn opgewaardeerd 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 (ect 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.
- De spoorbrug Zuidlaardermeer voldoet nu qua hoogte aan de BM classificatie. Wens vanuit de sector is dat brug wordt opgehoogd zodat een bredere doelgroep het Zuidlaardermeer kan bereiken.
- 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. 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 BRTN en fijnmazige netwerk
- Toerisme en recreatie 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 aan de ontwikkeling van recreatie en toerisme in Groningen. Dit moet verder worden ontwikkeld.
- 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 marengebied 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
- Ontwikkelkansen vaar- en waterrecreatie via Toukomst (zie www.toukomst.nl)

4.2.3 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, sluizen), en een veilige inrichting voor de bediening van bruggen en sluizen. 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 Margriet-kanaal (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 Hiddessluizen 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 sluizen 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 gastvrijheidseconomie.

In 2020 wordt 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 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 vorm gegeven gaat worden en hoe deze verduurzamingsmaatregelen bij dragen 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 transities 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.

BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020

De Dokkummer Ie en Dokkummer Grutdjip (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 aangegeven 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 sluizen 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 bediencentrale ruimte om verder te groeien en 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.

4.2.3 Drenthe

Algemene karakteristiek

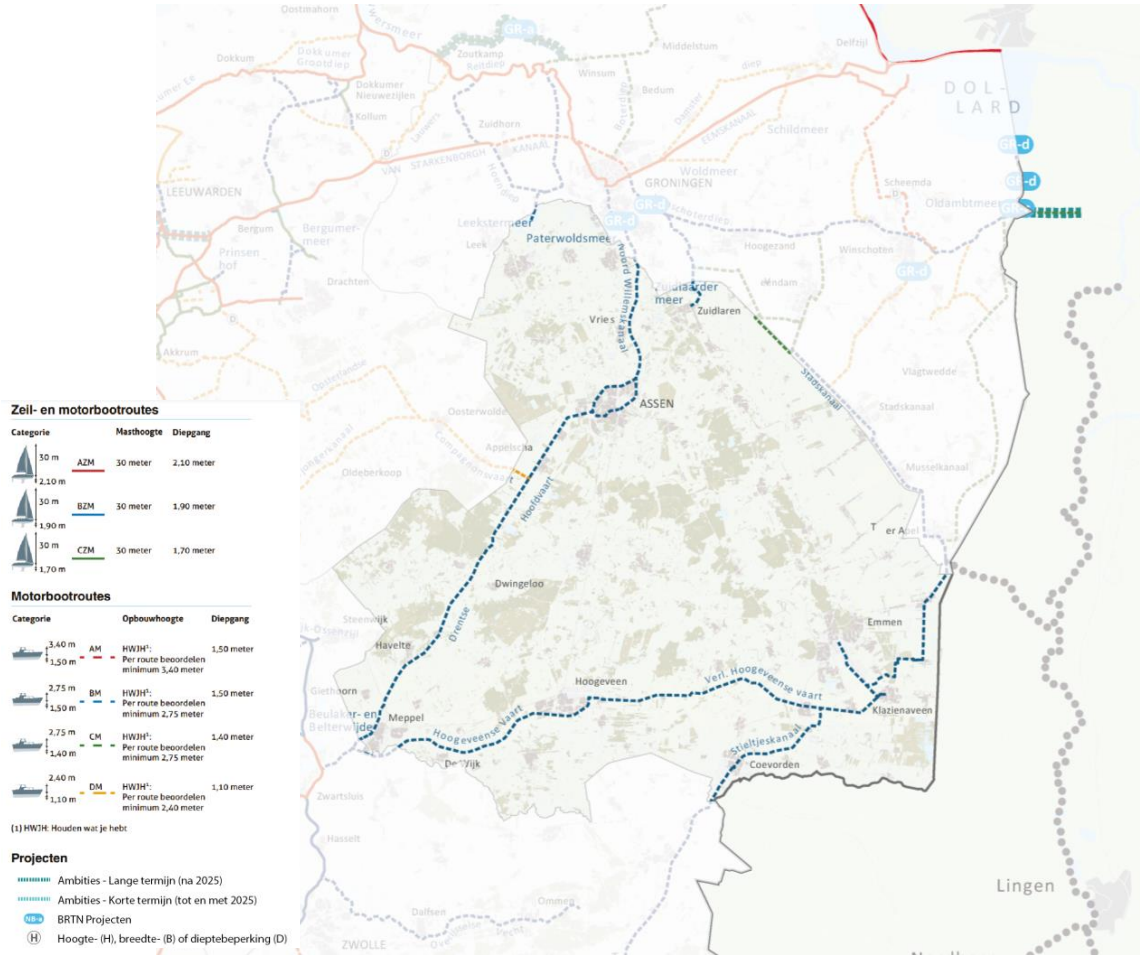
Drenthe wordt gekenmerkt door rustige kanalen, afgewisseld door een landschap met cultuurhistorie. De historie van de turfvaart kan in Drenthe goed naar voren worden gebracht in combinatie met de toer- vaart en nieuwe kansen voor het goederenvervoer. Bijzonder is het relatief nieuwe Koning Willem-Alexanderkanaal 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 hoofdvaarnetwerk. Voor de recreatietoervaart zijn er doorgaande en rondgaande vaarroutes. In de omgevingsvisie Drenthe is benoemd dat de provincie beheerder van het vaarwegennetwerk in Drenthe. De provincie heeft de ambitie om bij te dragen aan het in standhouden van het vaarnetwerk door het zorgvuldig beheer van de vaarwegen en kunstwerken als bruggen en sluizen. Dit is uitgewerkt in het beheerplan Vaarwegen. Aanpalende voorzieningen worden beheerd door gemeenten en derden (dikwijls ingehuurd door de provincie).

Vrijetijdseconomie 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 er 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 onze steden/dorpen en ons 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.



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 belang- rijke pleisterplaats worden voor recreanten die Drenthe doorkruisen om naar Groningen te gaan, de Turfroute varen of richting Fryslân gaan.
- Er liggen kansen in de ontwikkeling van een nieuwe haven in Hoogeveen en de ontwikkeling van ‘wonen en leisure in waterrijk Nijstad’ (zandwinning bij Hoogeveen) en waterwoonwijk Klein Venetië.
- Inventarisatie en zo mogelijk verbetering van de afstemming van de route gebonden vaarrecreatie in Groningen, Fryslân en Drenthe.

4.2.2 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 Staandemastroute 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 vaarrecreatie maken een nieuw rondje Kampen mogelijk.

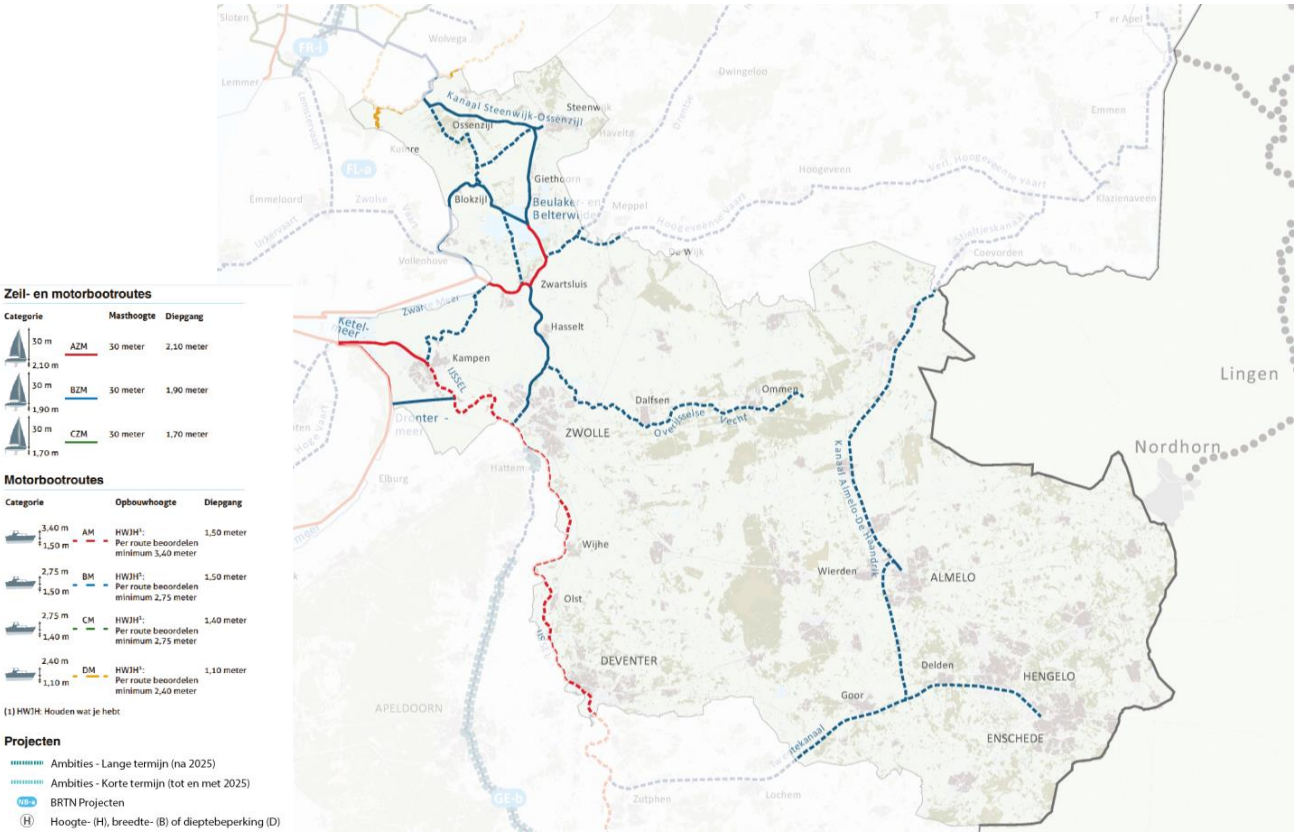
Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In de actualisatie Omgevingsvisie zijn ambities opgenomen over ontwikkelings- mogelijkheden 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 kanoparadijs. Er wordt ingezet op meerdaags/recreatief verblijf. Er is een groeiend aantal viswedstrijden.



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 sluizen 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 wordt 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 regeling.
- Versterking van routes, recreatievaart en recreatieve waterbeleving van gebieden Visit Weerribben-Wieden, Ontdek de IJsseldelta, Vechtdal Overijssel, de Hanzesteden en Visit Twente.

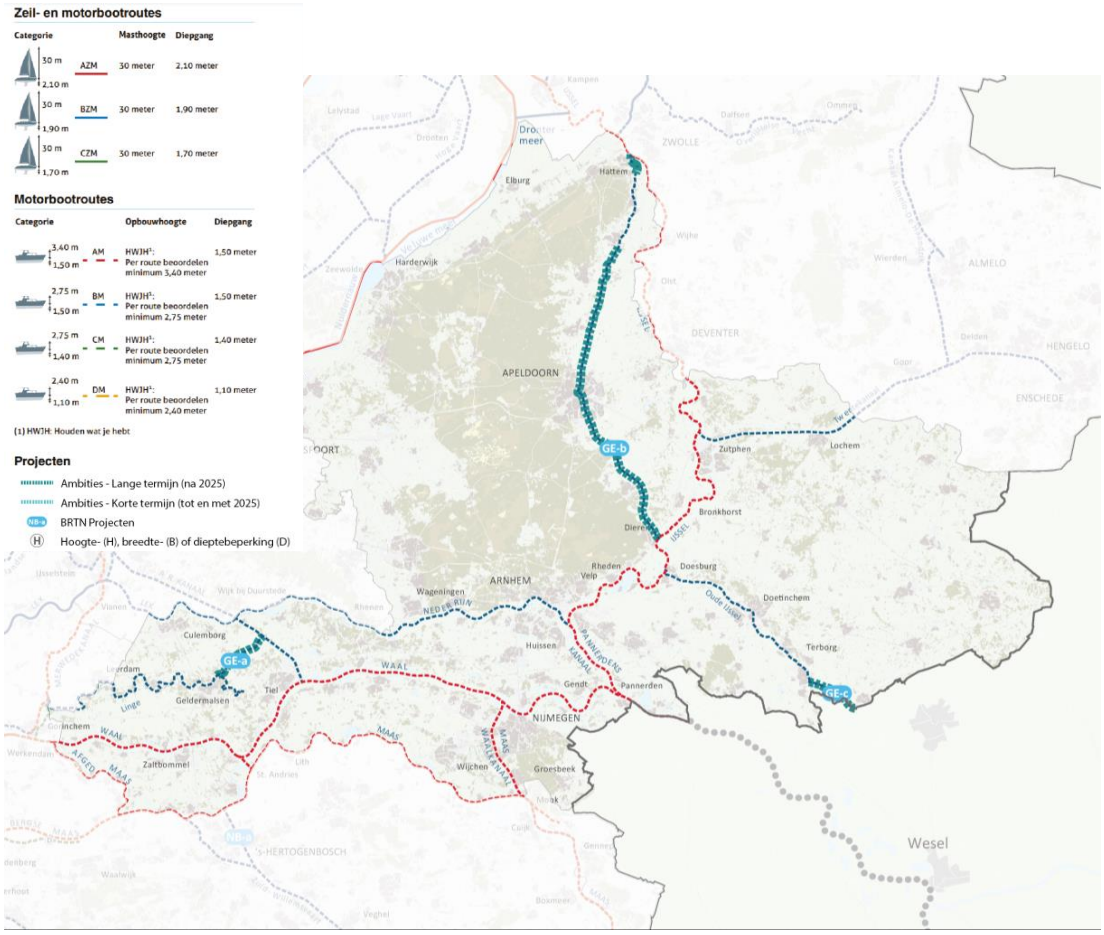
4.2.3 Gelderland

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 Overijsel ontwikkeld. Aandachtspunt is wel dat IJssel ook een veel gebruikte vaarweg is voor de binnenvaart.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

In Gelderland is de vrijetijdssector de afgelopen jaren steeds belangrijker geworden. Deze sector heeft zich de afgelopen jaren structureel beter ontwikkeld dan gemiddeld. De groei 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.



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 hebben 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.

Ambities

De stichting 'Geld al 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.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Bij de Waal en de IJssel komen nieuwe dijkverzwaringen. Hier zijn mogelijk meekoppelkansen voor recreatievaart en oeverrecreatie.
- Meekoppel-mogelijkheden Deltaprogramma Rivieren en het Programma Integraal Rivier Management.
- Kansen voor versterken waterrecreatie Interprovinciale Structuurvisie Meanderende Maas
- Rijnstrangeproject: Er worden diverse strangen uitgegraven waardoor nieuw water en oevers ontstaan met kansen voor waterrecreatie.
- Meekoppel-mogelijkheden planvorming en uitvoering integraal gebiedsgericht beleid, bijvoorbeeld, kwaliteitsverbeteringen en voorzieningen zoals aanlegplaatsen, stadshavens en toegankelijkheid oevers.

4.2.4 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 toervaarder. De buitenplaatszones langs de Vecht zijn cultuur-historisch van bijzondere waarde. Ook De Linge en de Hollandse IJssel sfeerbepalend voor het landschap en wordt gebruikt door de recreatievaart, terwijl het landschap zich leent voor wandelen en fietsen.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

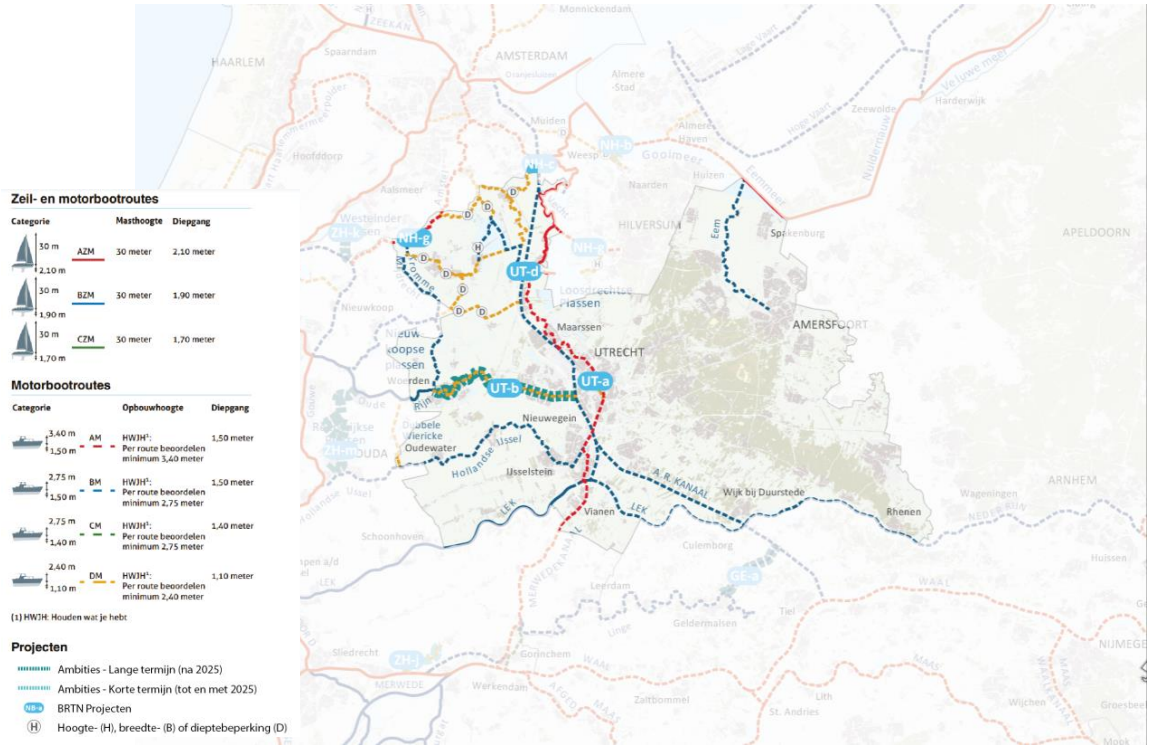
Jaarlijks worden in Utrecht zo'n 700 miljoen dagtochten gemaakt waarbij recreanten wandelen, fietsen of varen. Dit levert € 675 miljoen op. Bovendien zijn wandelen, fietsen en varen goed voor de fysieke en mentale gezondheid. Een uitgebreide, hoogwaardige en herkenbare routestructuur is daarom van groot 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 behouden en versterken van het huidige recreatieve hoofd(route)netwerk voor onder andere fietsen, wandelen en het recreatietoervaartnet 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 kanonetwerk, zodat een aaneengesloten watersportgebied ontstaat. Het sloepenknooppuntensysteem 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 het nabij het netwerk andere werkzaamheden zijn. Tegelijkertijd bewaakt men het netwerk, en probeert men ervoor te zorgen dat het niet verstoord wordt door nieuwe plannen. De provincie legt de focus niet op meer fysieke vaarverbindingen, maar zet wel in op behoud van het bestaande vaarroutenetwerk.

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 zoetwater aanvoer 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.



BRTN 2020 t/m 2025

<u>Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020</u>

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.
- Meekoppel-mogelijkheden in (gebieds)programma's waaronder het programma Vinkeveense Plassen en het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen
- Meekoppel-mogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater: capaciteitsvergroting kleinschalige wateraanvoer voorzieningen (KWA).
- Meekoppel-mogelijkheden ontwikkeling en beheer Hollandse IJssel.
- Meekoppel-mogelijkheden varen, fietsen, wandelen.

4.2.5 Noord-Holland

Algemene karakteristiek

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

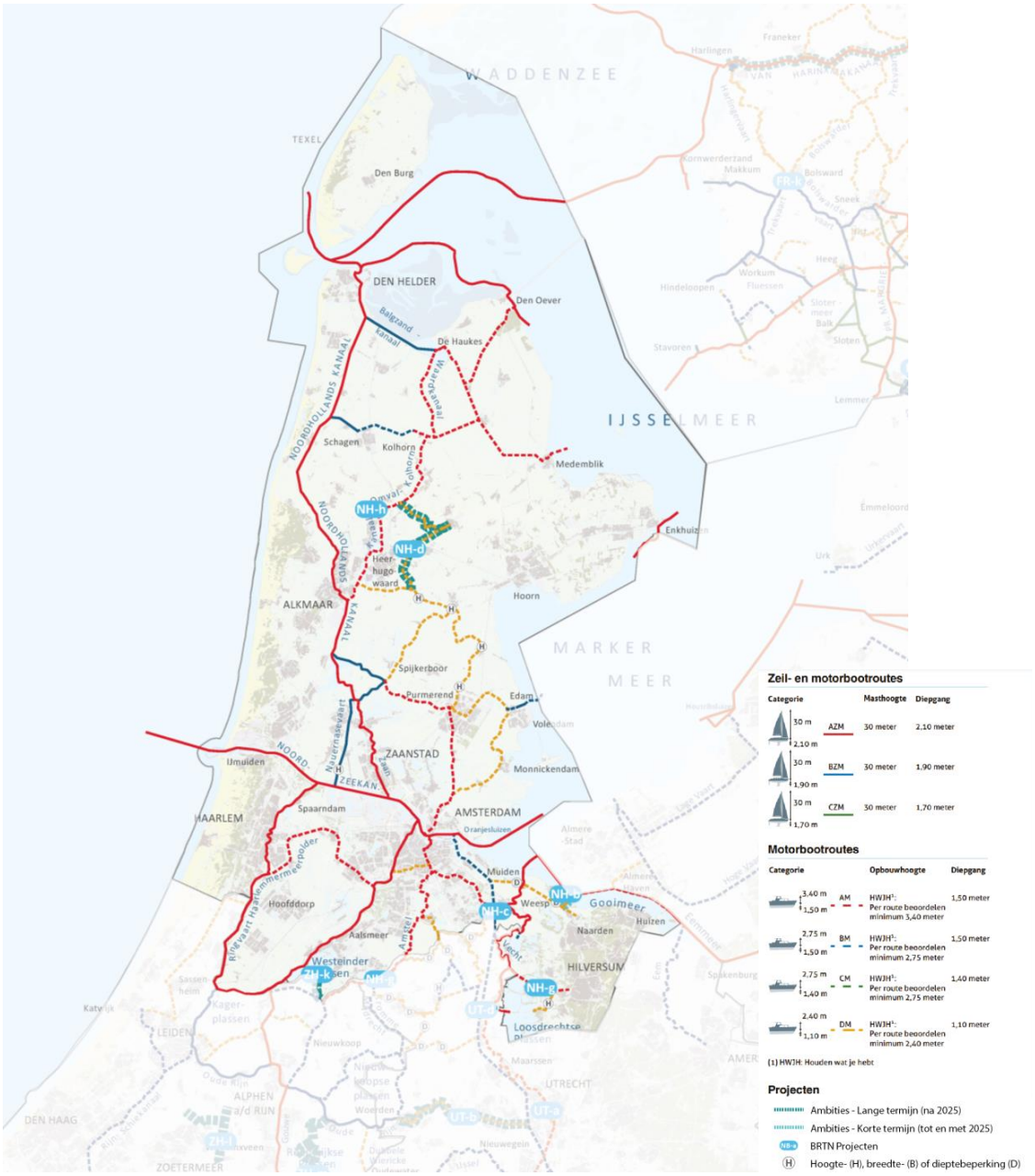
Amsterdam neemt met het IJ en de Staandemastroute door de Amsterdamse binnenstad een bijzondere plaats in voor de toervaart. De Metropoolregio Amsterdam is de watermetropool bij uitstek. Het omvat twee grote kustlijnen die met elkaar verbonden zijn door het Noordzeekanaal. Eens in de vijf jaar is dit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



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/voorbereiding

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 vaarnetwerkwerk uitgevoerd.

Ambities

De uitvoering van de verbinding Naardertrekvaart naar Gooimeer is stil gelegd (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 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

4.2.6 Zuid-Holland

Algemene karakteristiek

De recreatievaart vindt in Zuid-Holland een divers vaargebied met rivieren, kanalen, meren, veenweidegebieden en veenplassen. De Staandemastroute over de Gouwe vormt met de Hollandse IJssel, de Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal een belangrijke de ontsluiting van de verschillende vaargebieden in Zuid-Holland en de verbinding met het landelijke basisrecreatietoervaartnet in de omliggende provincies en de rest van Nederland. Daarnaast is het basisrecreatietoervaartnet in Zuid-Holland via het Haringvliet en de Nieuwe Waterweg verbonden met de Noordzee. Het basisrecreatietoervaartnet ontsluit niet alleen een verscheidenheid aan vaargebieden, maar ook een verscheidenheid aan landschappen. Dit varieert van grootschalige landschappen als de kust, het Deltagebied en het veenweidegebied, tot meer kleinschalig landschap en dorpen en steden, variërend van historische stads- en dorpshavens 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.

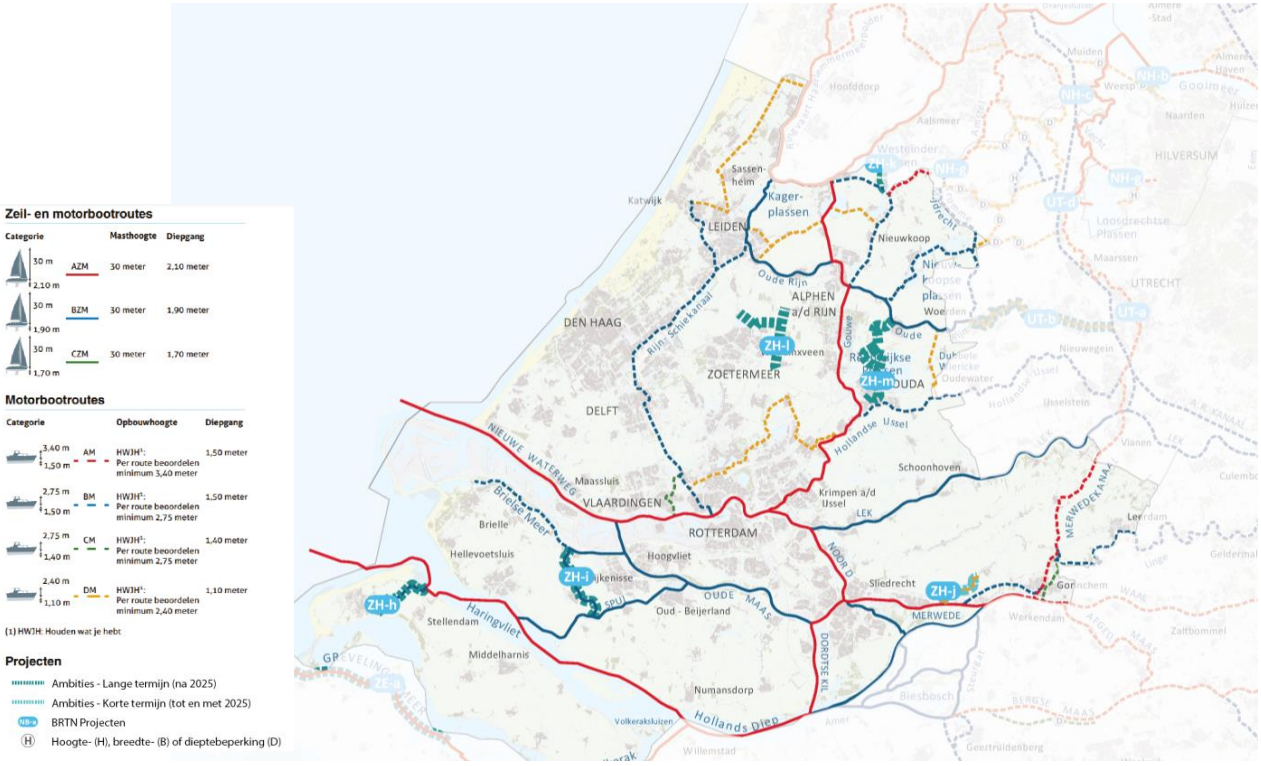
Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

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 zorgen de provincie voor betere verbindingen voor recreatief waterverkeer, in het bijzonder in het plassengebied.

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 (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.



BRTN 2020 t/m 2025

<u>Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020</u>

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.

<u>In voorbereiding/ in uitvoering</u>

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 op de Zuid-Hollandse eilanden in de toekomst de Bernisse (ZH-i) als kansrijke verbinding aan te leggen en het Halskanaal (Scharrezee) (ZH-h) als ontbrekende schakel. Tevens bestaat de wens om de Weide Giessen aan de 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, duinen 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.
- Meekoppel-mogelijkheden Deltaprogramma Zoetwater: capaciteitsvergroting kleinschalige water- aanvoer voorzieningen (KWA).
- Onderzoek naar een mogelijke E&F classificatie en verdere ontwikkeling van het fijnmazig netwerk voor waterrecreatie
- Verdere meekoppel-mogelijkheden varen, fietsen, wandelen.

4.2.7 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.

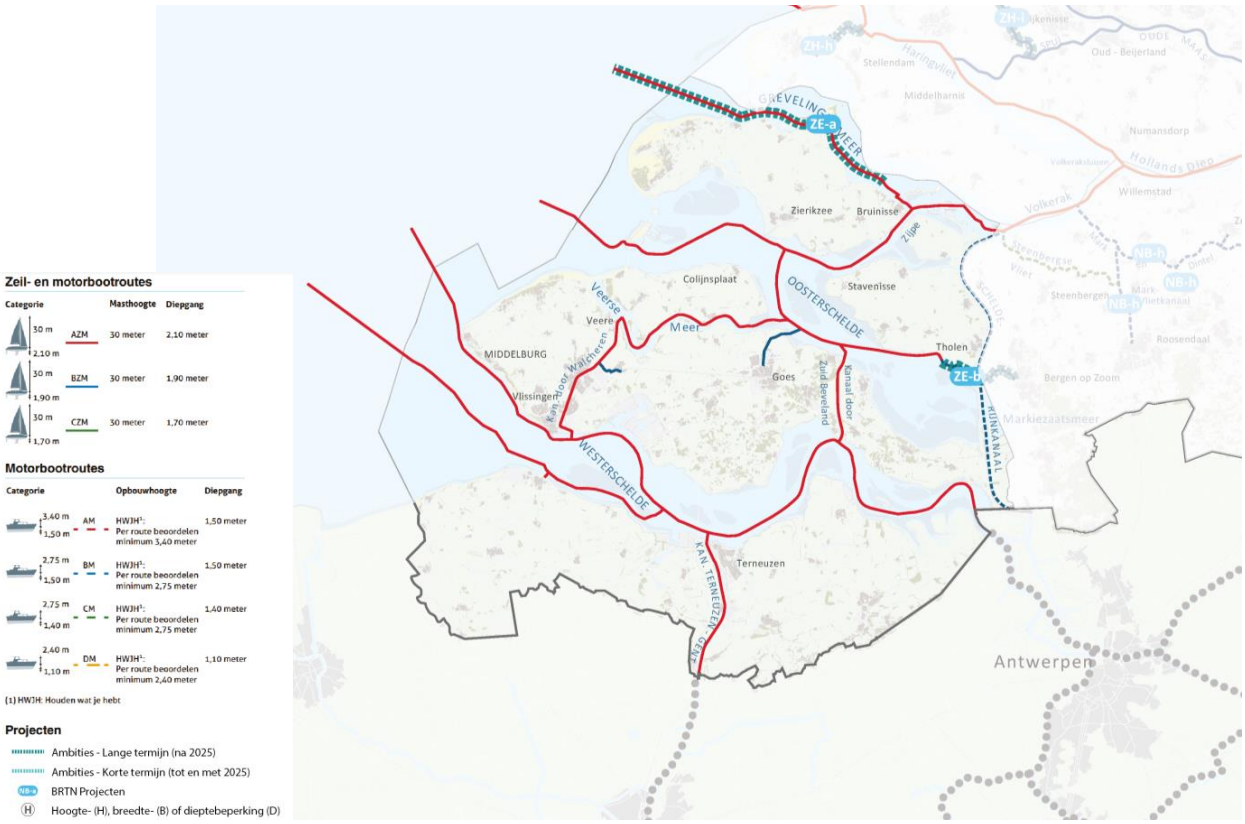
Uitbreiding van vaarmogelijkheden tussen binnenwateren en de Noordzee is een wens van zowel de provincie als de watersportsector.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

Vrijetijdseconomie 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 belevenissen 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. In 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 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 hot-spots als Neeltje Jans, Watersnoodmuseum of Yerseke versterkt de aantrekkelijkheid van de Oosterschelde voor de chartervaart. Dit vergt afstemming met de visserijsector.



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 in 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.
- Meekoppel-mogelijkheden 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 vaarroutekaart.
- Deltaroute voor varen in samenhang met de Deltaroute voor fietsen, wandelen en auto.

4.2.8 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 versteviging 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 klimadaptatie wordt ingezet op een waterrobuuste inrichting van Brabant samen met andere overheden en partners. Hiervoor wordt de aanpak van klimaat robuuste 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 steviger positie te geven. En hiermee ook de woon-, werk- en leefomgeving van BrabantStad te versterken.

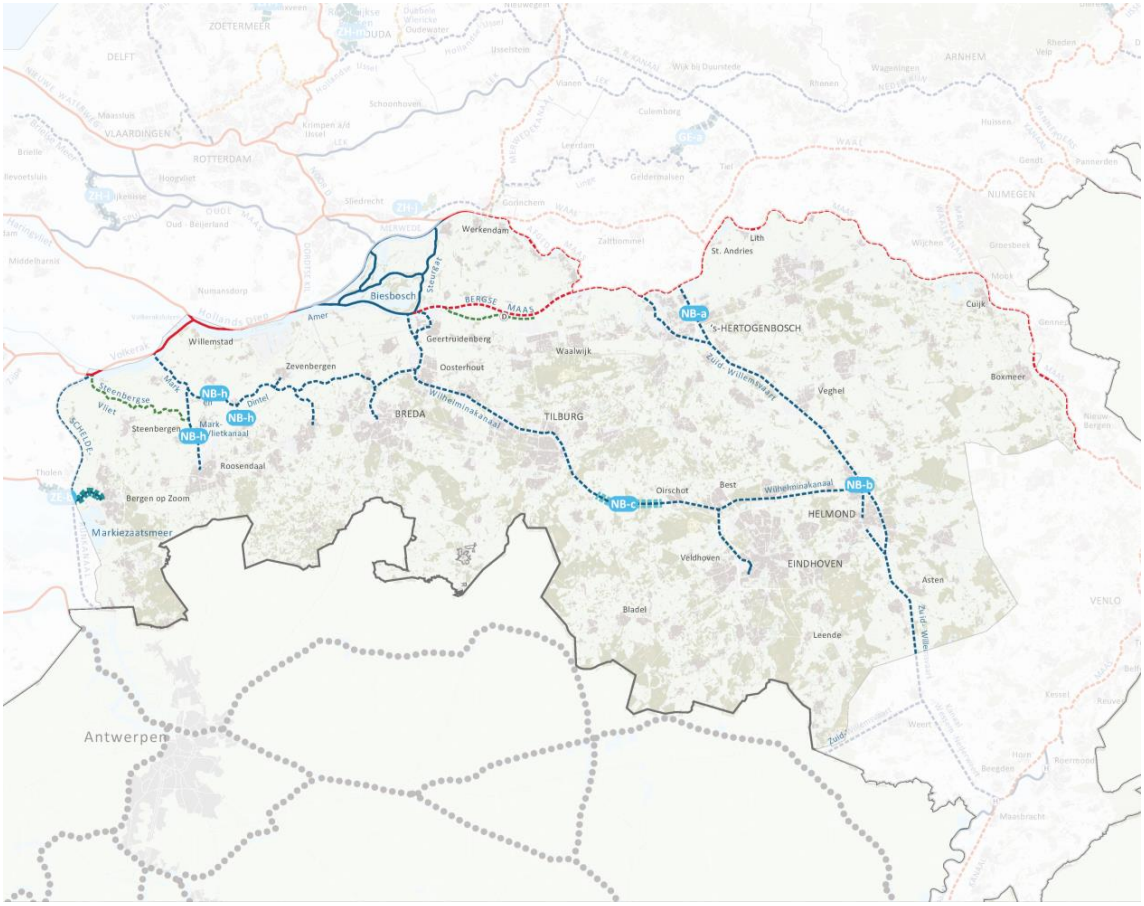
Water en waterrecreatie spelen een belangrijke rol in dergelijke regionale en gebiedsontwikkeling. Diverse Brabantse steden benutten water om leefbaarheid voor bewoners en bezoekers te vergroten en om opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie te realiseren. Onder andere Breda en 's-Hertogenbosch ontdekken 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 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 te maken, 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 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 2004-205 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.



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, klimaatadapatie, 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 en 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 sluizen 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 Volkeraksluizen.

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-Hart 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.

4.2.9 Limburg

Algemene karakteristiek

De Maas is, met het bij Roermond gelegen plassengebied 'Maasplassen' het centrum voor de watersport in Limburg. De doorvaart via de Maas naar België, naar de Brabantse kanalen en naar het noorden van Nederland speelt een belangrijke rol in het landelijke toervaartnet. Het Julianakanaal, het Kanaal Wessem-Nederweert en de Zuid–Willemsvaart zijn de overige vaarwegen waar zowel de beroeps- als recreatievaart gebruik van maakt. Er varen 20 ponten over de Maas waarvan er drie, tussen Limburg en België, worden geëxploiteerd door de provincie. 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

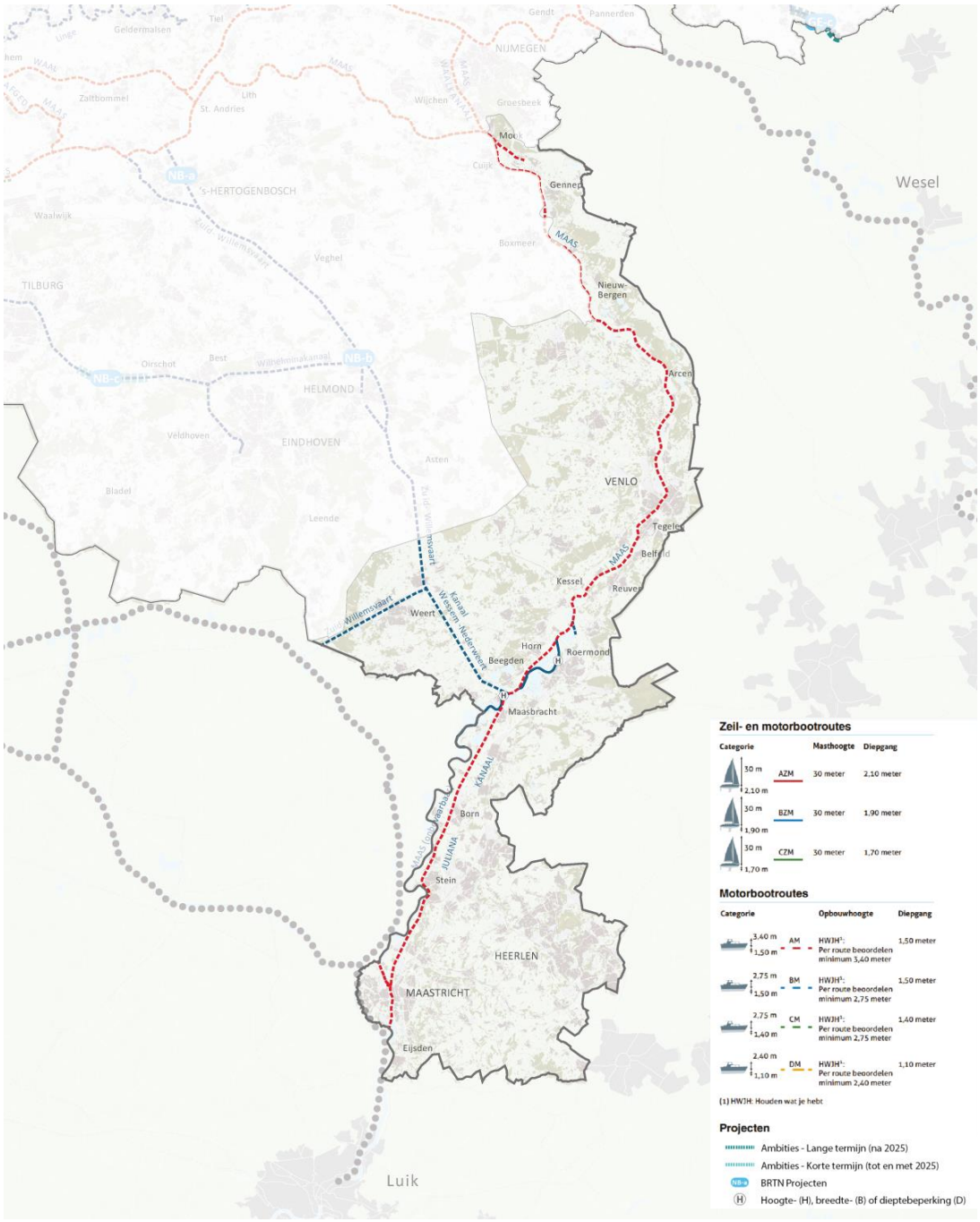
Bijna 40.000 mensen zijn in Limburg werkzaam in toerisme en recreatie en er wordt ongeveer 4.2 miljard euro door toeristen en recreanten in Limburg besteed. De vrijetijdseconomie is hiermee een belangrijke motor van de Limburgse economie. Alhoewel veel buitentoerisme in Limburg is gericht op wandelen 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 Wessem-Nederweert en de Zuid-Willemsvaart naar de binnenhaven in het hart van Maastricht. Deze route is aangeboden als alternatieve route voor het Julianakanaal en is de afgelopen jaren zeer gegroeid in populariteit. De Willemsroute is een rustig tracé met kleine sluizen en veel afmeermogelijkheden. De aftakking naar een Vlaanderen, het Kanaal Bocholt-Herentals richting Lommel en Leopoldsburg, is een bijzondere vaarroute. Ook elders in Limburg wordt gewerkt aan een groter aanbod van routes.

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 bevorderen 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 aan leveren. Het BRTN vormt hierbij een basisstructuur voor het gewenste bruisende toeristisch-recreatieve ecosysteem.



BRTN 2020 t/m 2025

Verbeterd ten opzichte van de BRTN 2015-2020/ in uitvoering

Actieplan Waterrecreatie en het Nautisch Programma van Eisen is zo goed als gerealiseerd.

Ambities

Zoals hiervoor aangegeven wil de provincie dat ondernemers, overheden en kennisinstellingen samenwerken aan een goede fysieke infrastructuur. Ook bevorderen 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.

BRTN en waterrecreatie-gerelateerde kansen

- Verder versterken van de ontwikkelingen die tot stand zijn gebracht met het Actieplan Waterrecreatie en het Nautisch Programma van Eisen voor de Maasplassen.
- Mogelijkheden voor thematische route-ontwikkeling
- Kansen voor euregionale routeontwikkeling bijvoorbeeld via België als gevolg van de sluisaanpassing Ternaaien (Lanaye).
- Ontwikkelingen van havens/waterfronten/beleving van water in onder andere Roermond en Venlo.
- Kansen voor Europese projecten en samenwerking.
- Meekoppel-mogelijkheden met Deltaprogramma Veiligheid en Rijn-Maasdelta.

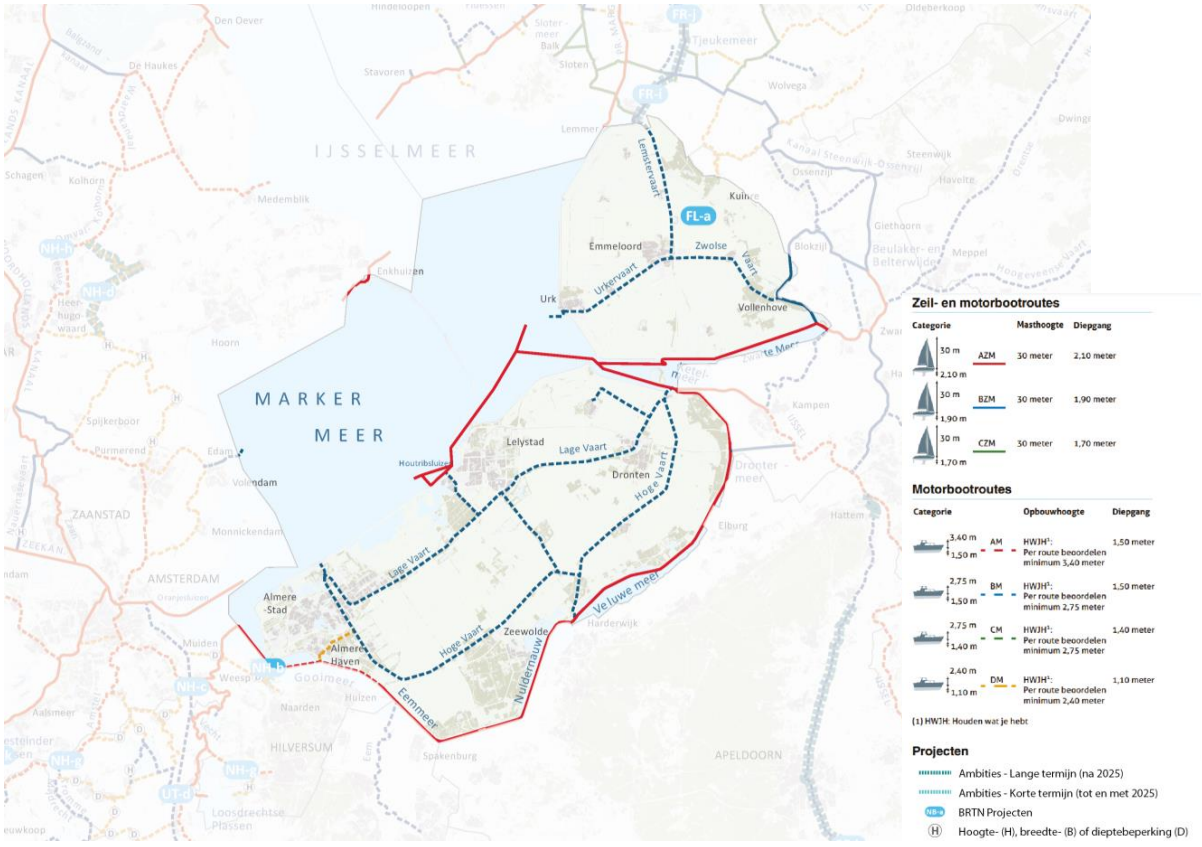
4.2.10 Flevoland

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 beroeps- vaart, die tevens door de recreatievaart wordt gebruikt, levert soms onveilige situaties op. De Hoge Vaart en de Lage Vaart bieden een alternatief voor de toervaart naast Markermeer en Randmeren. Almere en Lelystad zijn goed bereikbaar via provinciale vaarwegen. Almere ontwikkelt vaarmogelijkheden en waterrecreatie.

Provinciaal beleid en regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling

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 Basivisie later nader ingevuld.



5 BRTN-Richtlijnen voor behoud, beheer en ontwikkelingen

5.1 Vaarwegen en kunstwerken

Over het basisrecreatietoervaartnet 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 hoog genoeg zijn. Een dergelijke brug met voldoende doorvaarthoogte hindert het wegverkeer niet en heeft geen bedieningskosten. Vooral zeilboten met niet-strijkbare mast zijn aangewezen op routes met beweegbare bruggen. De in voorgangers van deze basisvisie geformuleerde bedieningswensen hebben grote invloed gehad op de door de beheerders vastgestelde bedieningsschema's. De Beleidsvisie Recreatietoervaart 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 7.

Tabel 7: 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

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.

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 8 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 éénzijdig 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.

Tabel 8 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

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

Plaatselijke omstandigheden kunnen verlenging van voor-, zomer- en naseizoen wenselijk maken, bijvoorbeeld in verband met een omvangrijke huurvloot waarvoor het seizoen eerder begint of later eindigt. Voor delen van het toervaartnet 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 bedienings- schema te worden aangepast aan getijdenbewegingen. Om ‘filevorming’ van toervaartboten te voorkomen is het wenselijk de middagsluitingen zo kort mogelijk te houden of geheel te laten vervallen.

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

Het is wenselijk dat in het regionale bedieningsplan criteria voor een dergelijk integrale afweging worden gegeven, zodat ook op dat punt uniformiteit ontstaat. Eenzijdige besluitvorming over vermindering van de bediening of stoppen van de bediening moet te allen tijde worden afgewezen.

Steeds zullen belangen van (spoor-)wegverkeer moeten worden afgewogen tegen die van de toervaart. Het doel is tot redelijke oplossingen te komen waarbij alle partijen 'wat water bij de wijn hebben gedaan'. Van de zijde van de toervaart kan het hierbij gaan om konvooivaren of een groene golf, waarbij de bediening minder frequent kan zijn. Ook kan worden gedacht aan spitsuursluitingen met compensatie in de 'stille' uren. Langere wachttijden voor de toervaart zijn niet in alle omstandigheden te vermijden, daarbij geldt de voorwaarde dat er voldoende goede, beschutte wachtgelegenheid wordt geboden. Borden, schermen en mobiele informatiepanelen dragen bij aan veilig en vlot vaarverkeer.

BRTN-vaarwegbeheerders werken het bedieningsplan concreet uit en leggen dit vast in een bedienbesluit. 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 tollen 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 toervaarder dan mogelijk onaantrekkelijk worden, en hij kan dan de route gaan mijden en een alternatieve route. In dit licht is afstemming van bediening en opheffen tollen op de Vecht bijvoorbeeld belangrijk. Gebeurt dat niet, dan zullen toch nog te veel toervaarders gebruik blijven maken van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vaarwegbeheerders doen er goed aan de negatieve effecten van tolheffing zorgvuldig af te wegen. Het heeft immers weinig zin dat er enerzijds wordt geïnvesteerd in het basisrecreatietoervaartnet (bijvoorbeeld meer aanlegplaatsen, verruiming van brug- en sluisbediening), terwijl anderzijds de toervaarder wordt afgeschrikt door tolheffing. Ook moet de openbaarheid van het vaarwater, die door tolheffing wordt beperkt in de 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 toervaarders duidelijk waar zij wel en niet kunnen varen.

De volgende dieptelijnmarkering voor ondiepten worden voorgesteld:

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

5.1.3 Ligplaatsen

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

toervaarder is uitgevaren, dan ligt hij 75% tot 80% van de tijd stil op een tijdelijke plek. Ook dit tijdelijk stilliggen vraagt om voorzieningen. Deze voorzieningen zijn soms het doel van de vaartocht en kunnen het comfortabeler en aantrekkelijker maken. Wanneer ligplaatsen en aanlegplaatsen niet tot stand komen, zal dit de groei van de toervaart in een bepaald gebied belemmeren. Het kan zelfs tot onveilige situaties leiden.

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

In lijn met ontwikkelingen in de vrije tijds- en beleveniseconomie 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 aanleg-mogelijkheden in het kader van recreatieve ontwikkelingen is gewenst.

Wachtplaatsen
Een wachtplaats is een voorziening voor het tijdelijk afmeren om te wachten op een brug- of sluisopening of op het juiste tij. Wachtsteigers zijn van groot belang voor de veiligheid, zie ook 4.3. Bij bruggen en sluizen 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 konvooivaren of een blauwe golf kunnen de wachtplaatsen worden beperkt tot die bruggen en sluizen, waar het konvooivaren 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 sluizen moeten voor wachtplaatsen voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen 2017.

5.2 Route-coördinatie

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

BOX 6: Voorbeelden route-coördinatie

Voorbeelden:
Waterbeheerders hebben afspraken gemaakt om de bedieningstijden van bruggen en sluizen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Voor het traject West-Nederland is een Routeakkoord tot 2020 afgesloten. De Staandemastroute 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 Staandemastroute met zoveel mogelijk schepen in konvooi te bevaren. Bij een vaarsnelheid van 9 km/uur is de Staandemastroute 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 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 brugbedienaars efficiënter de bruggen bedienen. Hierdoor is het mogelijk om adequater te reageren op de situatie op de weg en het water en daardoor te zorgen voor een betere doorstroming. In de provincie Noord-Holland werken vijf beheerders samen om deze '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 brugbedie- naar 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 brugbedienaren gebruiken de informatie om de brugopeningen beter te plannen en op elkaar af te stemmen. Binnen de huidige bedientijden weet de brugbedienaar welke schepen op zijn brug af komen en hij kan zo de vloot over een traject begeleiden. Dit kan betekenen dat de scheepvaart soms op een aantal logische plekken even moet wachten. Als je je aan de geadviseerde vaarsnelheid houdt, word je dan vlot en veilig bedient. Daarbij is het van belang dat de vloot in konvooi bij elkaar blijft, te hard varen heeft hierdoor ook geen zin.
Meer informatie over de Blauwe Golf is te vinden op:
www.vaarweginformatie.nl
www.BlauweGolfVerbindend.nl

Blauwe Golf: bedieningstijden bruggen Kanaal door Walcheren
De blauwe golf biedt de recreatievaart van 1 april tot en met 30 september drie keer per dag in twee richtingen een snelle doorvaart door het Kanaal door Walcheren. De Provincie Zeeland heeft in samenwerking met de watersportsector op het Kanaal door Walcheren een blauwe golf ingesteld. Driemaal per dag heeft de recreatievaart vrij baan op het Kanaal door Walcheren. De blauwe golf moet zorgen voor een betere doorstroming op de weg en op het water. Buiten de 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 weg- verkeer 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 rivier voor de recreatievaart dat deze qua concurrentie ver boven het Amsterdam- Rijnkanaal uitstijgt. Men probeert in gezamenlijk overleg te voorkomen dat negatieve beheersmaatregelen de recreatievaart naar het Amsterdam-Rijnkanaal verdrijft.

Een deel van de route en gebiedsoverleggen zijn de eerdere periode van decentralisatie en bezuinigingen opgeheven. Gezien de waarde van de bestaande route-overleggen wordt in de periode 2020 t/m2025 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 ontwikkelgebieden voor sloeptoervaartnetwerken gegroeid. In het Hollandse plassen gebied is inmiddels een bewijzerd 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

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.
- Doorvaartdiepte van minimaal 0.90 meter.
- Doorvaartbreedte van minimaal 3.50 meter.

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 inschat- tingsfouten. 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 basisrecreatietoervaartnet door realisering van parallelroutes bij de hoofdverbindingsassen en waar mogelijk het veiliger maken van ‘knooppunten’. Dit zijn onoverzichtelijke plaatsen bij bruggen, sluizen en kruisingen waar de kans op ongelukken het grootst is. Overigens doen zich niet alleen op de hoofdverbindingsassen 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 toer- vaart 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 vaarwegbewijzering 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 samen werkingsverband 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 stroomgebied- beheerplannen zijn hiervoor geactualiseerd en er vindt een prioritering van maatregelen plaats met een focus op (ecologische) inrichtingsmaatregelen, herstel van natuurlijke dynamiek, synergie met veiligheid (nevengeulen, sprangen), zoetwatermaatregelen, Natura 2000 plannen en verbeteren van monitoring. Voor waterrecreatie is het van belang dat verdroging en eutrofiëring (toename van voedingsstoffen in het water) prioriteit krijgt en dat vaarwater bereikbaar en bevaarbaar blijft (waterplantenproblematiek). Ook dient de vervuiling die via het water van buiten Nederland binnen komt te worden aangepakt.

De waterplantenproblematiek vraagt 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 sector partijen gewerkt aan korte termijn oplossingen en meer structurele oplossingen op midden en lange termijn. Hierbij wordt ook het ministerie van I&W 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 watersport- gedrag (bijvoorbeeld het waddenconvenant) en zonering. Stroomgebiedbeheerbeleid kan nieuwe kansen bieden voor de watersport. Uit het oogpunt van waterhuishouding kunnen nieuwe vaargeulen mogelijk- heden bieden voor de toervaart.

Baggeren: naast het voorkómen van vervuiling is de verwijdering van verontreinigde bagger uit de vaar- weg noodzakelijk. Vanwege de kosten wordt dit soms uitgesteld. Vaarwegen buiten de hoofdvaarwegen krijgen ook niet altijd de hoogste prioriteit. Het baggerprobleem doet zich in verhevigde mate voor bij havens en toeleidingsgeulen. Op diverse plekken wordt gekeken hoe het baggeren en de bagger onder- deel 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 KMVK 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 fungeerde SRN als helpdesk voor de site www.vuilwater.info, waar- bij 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 (zie https://www.varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/antifouling).

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 programmatische 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.

5.5 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.

5.6 Informatievoorziening en communicatie

5.6.1 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, doorvaarthoogte, 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 is gewenst. Ook het project 'Varen doe je samen!' draagt bij aan meer kennis over een goed gebruik van de vaarweg. Punt van aandacht zijn de verschillende regels in de regio's en landen in Europa.

Verkeersinformatie

Het betreft hier verkeersbegeleidingssystemen, marifoonnet, reddingsorganisaties, navigatieberichten, weerberichten, stremminginformatie, havenbeheer, etc. Deze informatie is vooral gericht op de beroeps- vaart, waarbij de toervaarder kan meeliften. De elektronische informatievoorziening is op dit terrein ver gevorderd, zoals de BAS berichten (Berichten aan de scheepvaart) via www.vaarweginformatie.nl. Voor de toervaart is het van belang dat deze informatie het gehele 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 communicatie- middelen 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 en aantal vaarwegbeheerders. De app maakt het mogelijk om routes te plannen en geeft relevante informatie over onder andere bruggen en sluizen en bedieningstijden, doorvaarthoogte, marifoonkanaal, sluitingen op de route.

5.6.2 Toeristische informatie

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

Algemene toeristische (vaar)informatie over geheel Nederland

Het gaat hierbij om een combinatie van nautische informatie (doorvaarthoogte, -diepte, bediening en tollen) en toeristische informatie in de vorm van de belangrijkste karakteristieken van de vaargebieden met daarbij de toeristische thema's en bezienswaardigheden. Deze informatie dient vooral ter oriëntatie bij de keuze van de vaarbestemming. Daarnaast moet deze informatie zodanig worden gepresenteerd, dat buitenlandse en binnenlandse toeristen worden verleid om voor een vaarvakantie in Nederland te kiezen.

Gedetailleerde toeristische (vaar)informatie per vaargebied

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

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

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.

Tabel 8: Rollen en verantwoordelijkheden van overheden die het BRTN raken

Wie	Rol/verantwoordelijkheid

I&W , RWS	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling rijkswateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Waterkwaliteit • Recreatief medegebruik
EZ/ NBTC	• O.a. toeristisch beleid • Nationale visie op toerisme/destinatiemarketing
LNV	• O.a. natuurbeleid
BZK	• Omgevings- en ruimtelijk beleid/NOVI
Provincies	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Toerisme en recreatiebeleid
Waterschappen	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren(watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Recreatief medegebruik
Gemeenten	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren (watersysteembeheer, vaarwegbeheer, nautisch beheer) • Toerisme en recreatiebeleid • Toeristische informatie
Recreatieschappen	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling regionale wateren, w.o. soms ook vaarweg en/of nautisch beheer • Toeristische informatie
Terreinbeheerders	• Beheer, onderhoud en ontwikkeling water dat door terreinen loopt. • Recreatief medegebruik • Toeristische informatie
Routebureaus	• Ontwikkeling (thematische) routes • Toeristische informatie

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. Zie https://waterrecreatienederland.nl/vaarwegbeheer-en-nautisch-beheer-van-het-brtn-viewer/.

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 gemeentelijke bestemmingsplannen. In de afgelopen decennia was het basisrecreatietoervaartnet juridisch verankerd via de PKB status (planologische kernbeslissing). In het BARRO (besluit algemene richtlijnen ruimtelijke ordening) en de SVIR is ervoor gekozen het basisrecreatietoervaartnet niet meer op een dergelijke manier juridisch te borgen. In plaats daarvan dienen bestuurlijke afspraken te worden gemaakt tussen Rijk en de regionale overheden. Hiermee

wordt invulling gegeven aan de decentralisatie benoemd. In overleg met provincies en I&W 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 Recreatietoervaart 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 basisrecreatietoervaartnet 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 basisrecreatietoervaartnet. Ook I&W stemt in met deze bestuurlijke afspraken. Een HID bij Rijkswaterstaat geeft akkoord.
- I&W en betrokken provincies benoemen een ambtelijk aanspreekpunt voor het Basisrecreatietoervaartnet. 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 I&W, 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 ‘waterrecreatie’ van de provincies en de minister van I&W 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 e
- BRTN-vaarwegen worden aangewezen met in achtneming 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 Basisrecreatietoervaartnet 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	• Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016
Fryslân	• Vaarwegenverordening Fryslân 2014
Drenthe	• Provinciale Omgevingsverordening 2018 (Ontwerp)

Overijssel	• Omgevingsverordening Overijssel 2017
Gelderland	• Omgevingsverordening Gelderland 2017
Utrecht	• Waterverordening provincie Utrecht 2009 (wijziging 2016) / Ontwerp Interim Omgevingsverordening 2020
Noord-Holland	• Waterverordening provincie Noord-Holland 2017 / *Omgevingsverordening 2020*
Zuid-Holland	• Omgevingsverordening 2019
Zeeland	• Waterverordening Zeeland 2016
Noord-Brabant	• Verordening Water Noord-Brabant / Interim Omgevingsverordening 2020
Limburg	• N.v.t.; alle BRTN-vaarwegen zijn Rijkswateren
Flevoland	• Omgevingsverordening 2019

Via de viewer Basisrecreatietoervaartnet: relevant beleid en juridisch kader is een geactualiseerd overzicht beschikbaar van relevant beleid en juridisch kader voor het BRTN. Zie https://waterrecreatienederland.nl/relevant-beleid-juridisch-kader-van-het-brtn-viewer/ voor een geactualiseerd overzicht.

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 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 de 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 classificatie kaart vraagt of bij het opstellen van de nieuwe Basisvisie.

- De BRTN classificatie
    - *Classificatie aanscherpen m.b.t. de lengte en breedte maten van vaartuigen.*
      Diverse BRTN-overleg deelnemers en een aantal partijen die namens de provincie vaarwegbeheerder en/of nautisch beheerder zijn geven aan behoefte te hebben om de BRTN classificatie uit te breiden met lengte en breedte maten 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 sluizen*
      De huidige bedieningsregimes voor bruggen en sluizen zijn opgesteld bij het ontstaan van de 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 op de gewenste wijze geborgd. Hier wordt nog systematischer 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 basisrecreatietoervaartnet 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 basisrecreatietoervaartnet 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 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 ingezet op het benutten van innovaties en automatisering waarmee ervaring is opgedaan in het LDA, bij kennisinstituten, 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. en borgen dat de monitoringswerkzaamheden die in het kader van .
- 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 de 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

7.2.1 Veiligheid

Voorlichting met betrekking wordt via het samenwerkingsverband VDJS ingevuld. In VDJS loopt men soms tegen aandachtpunten 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 wat 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.

7.2.4 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 I&W bij aan gezamenlijke uitvoering.

Bestaande programmering

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

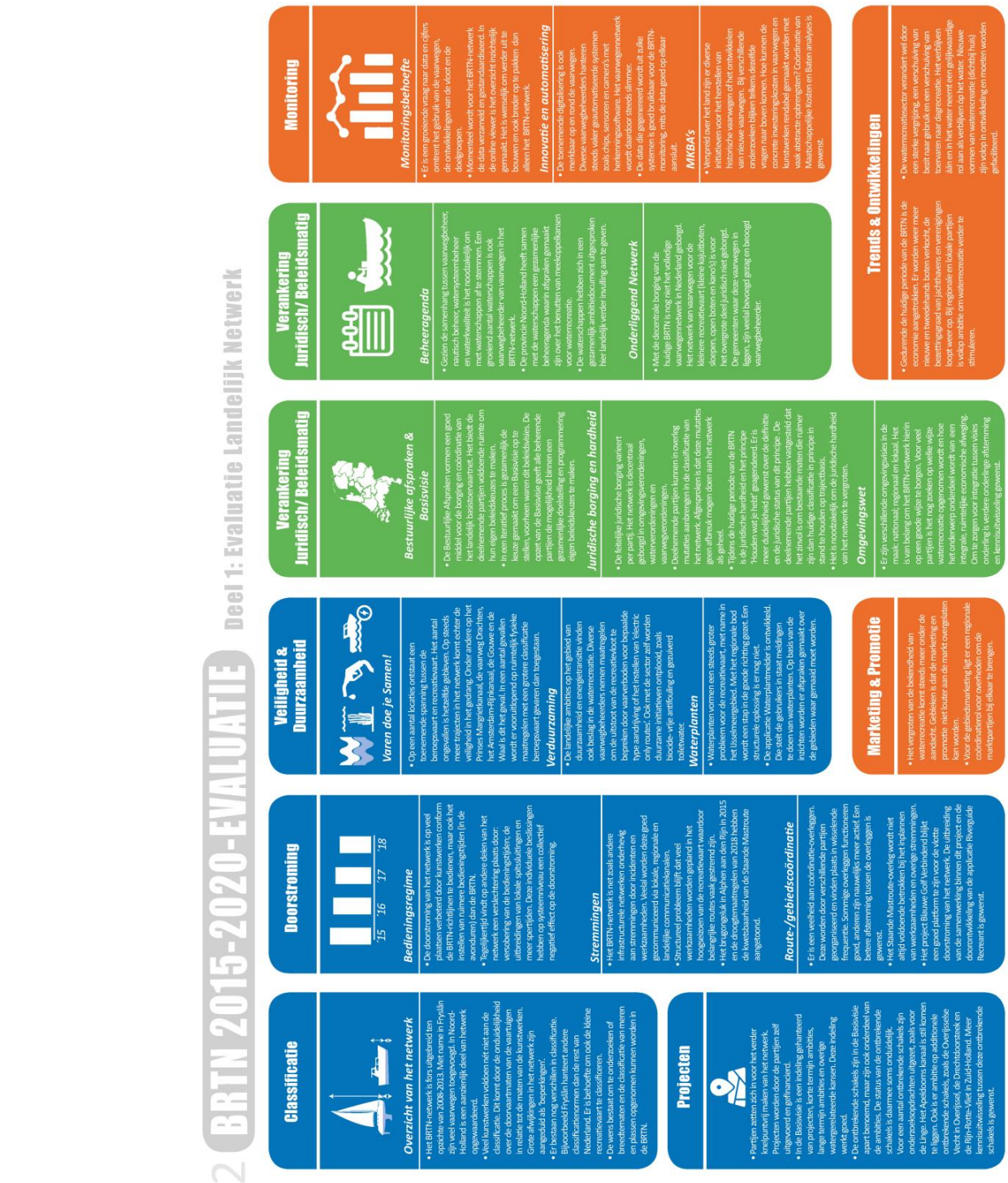
BRTN gerelateerde trajecten

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 waterrecreatie partijen op diverse manieren bij aan de uitvoering van de Basisvisie.

Bijlage 1 – Evaluatie BRTN 2015-2020



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 geclusterde 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 actieagenda 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.

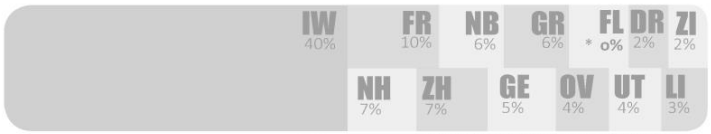
Basisvisie

- 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 aangeven dat een nieuwe BRTN-periode naadloos moet aansluiten op de huidige BRTN-periode.

Organisatie

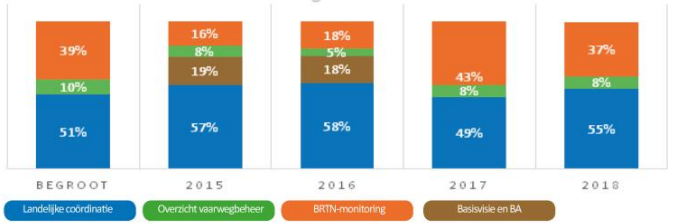
- Een overzicht van de organisatie van het vaarwegbeheer is opgenomen in de Basisrapportage Monitoring. De borging via verschillende verordeningen is inzichtelijk gemaakt.
- De overzichten zijn gemaakt op basis van de VIN (Vaarweginformatie Nederland). Deze wordt momenteel vervangen door FIS (Fairway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

Inkomsten



*Flevoland heeft geen financiële bijdrage (5%) geleverd

Uitgaven



Deel 3:Conclusies en aanbevelingen

Meerwaarde landelijk netwerk

- Met de BRTN 2015-2020 is een nieuwe invulling gegeven aan het landelijke Basistoervaartnet, 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 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 het landelijk Basistoervaartnet 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 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 voort zetten 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 waterrecreatief beleid en de Unie van Waterschappen heeft een gezamenlijk ambitiedocument opgesteld om waterrecreatie een plek te geven naast de kerntaken van de waterschappen.
- 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.
- 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.

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.

Actieagenda

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

Uitbreiding samenwerking

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

Conclusies | Ontwikkelingen | Aanbevelingen

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 aanpak met 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 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 recreatietoervaartnet zijn geactualiseerd, als ook, kansen en knelpunten als het gaat om infrastructuur, borging en het beleven en benutten van het basisrecreatietoervaartnet. De input is enerzijds verzameld door bureaustudie en anderzijds in regionale overleggen met provinciale BRTN-overleg deelnemers en overleg met I&W en RWS. Daarnaast is ook input van waterrecreatiesector partijen betrokken.

Ook zijn in overleg met provincies en I&W 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 classificatie kaart vastgelegd. Gezien de corona maatregelen vindt ondertekening van de bestuurlijke afspraken voor de Basisvisie 2020 t/m 2025 gezamenlijk ondertekend door rijk en provincies.

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 corona maatregelen vindt de bestuurlijke ondertekening door gedeputeerden en de minister van I&W in aangepaste vorm plaats.

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

Groningen					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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	*Nieuw*	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					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
FR-a	15	Dokkummer Ie, Dokkumer Grutdjip	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	Irnsummerzyl	DM	Uitgevoerd	Verhogen Boarn brug Irnsummerzyl
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	*Nieuw*	Zuider Stadsgracht	AZM	Korte termijn	Beweegbaar maken Prins Hendrik brug, opgenomen in Ambitiedocument Verkeer & Vervoer 2019-2050 van de gemeente Leeuwarden.
FR-h	*Nieuw*	Bolsward- van Harinxmakanaal	DM	Vervallen	Nieuwe vaarroute van Arum naar het van Harinxmakanaal (zie streefbeeldenkaart Fryslân)
FR-i	*Nieuw*	Lemster Rien	BZM	Lange termijn	Heropening Lemster Rien. Plannen liggen klaar. Financiering ontbreekt.

Drenthe					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
DR-a	*Nieuw*	Havenkanaal	BM	Uitgevoerd	Doortrekken Havenkanaal

Overijssel					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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	*Nieuw*	Reevediep	BZM	Fase 1 uitgevoerd	Nieuwe verbinding. Planning gereed in 2015, tweede fase gereed in 2025

Gelderland					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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	Aanlsuiting 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.

Utrecht					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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	*Nieuw*	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/Nieuwewetering
UT-e	*Nieuw*	Gemeenlandsvaart	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Toevoegen als BM

Noord-Holland					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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	*Nieuw*	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

Zuid-Holland					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
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, Noordeinderplas, Kade Wetering, Kollensloot, Nieuwkoopse plassen)	BM	Aangepast in BRTN 2015-2020	Dimensies voldoen aan BM
ZH-g	216	Verbinding Langeraarse Plassen en Leidsevaart	DM	Lange termijn	Verbinding Langeraarse 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	*Nieuw*	Weide Giessen	DM	Korte termijn	Hardinxveld-Giessendam, aan BRTN toevoegen. Mogelijkheden voor (electrische) DM vaarwegen.

Zeeland					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
ZE-a	141	Grevelingenmeer	AZM	Lange termijn	Doorvaart Grevelingendam (zicht op Grevelingen 2.0) Toevoegen in BRTN

Noord-Brabant					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN SvZ 2019**	**Toelichting**
NB-a	121	Zuid-Willemsvaart	BM	In uitvoering	Behoud en verbetering vaarroute 's-Hertogenbosch i.v.m. de omleidingsroute (Maximakanaal)
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					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	**BRTN SvZ 2019**	Toelichting
LI-a		Maasplassengebied	BZM	Uitgevoerd	Maasplassengebied BZM houden (doorvaart- hoogte voldoet niet overal, bijv brug A2 en N280). Houden wat je hebt

Flevoland					
Project nr.	**Vaarweg nr.**	Vaarweg naam	BRTN 2015-2020	**BRTN SvZ 2019**	Toelichting
FL-a	1028	Verbinding Zwolsevaart-Kuirne	n.v.t.	Vervallen	Uit BRTN

Bijlage 4 – Projecten BRTN 2020 t/m 2025

Groningen						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
GR-a	7	Mensingeweersterloopdiep, Hoornse Vaart en Hunsingokanaal (ect Zoutkamp-Winsum) "vaarcircuit om de Noord"	DM	CM	Opwaarderen naar CM, gebeurd in een aantal fasen	Lange termijn
GR-c	*Nieuw*	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 op zichte van BRTN 2015-2020	Aangepast in BRTN 2020 t/m2025

Friesland						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
FR-g	*Nieuw*	Zuider Stadsgracht	AZM	AZM	Beweegbaar maken Prins Hendrik brug, opgenomen in Ambitiedocument Verkeer & Vervoer 2019-2050 van de gemeente Leeuwarden.	Korte termijn
FR-i	*Nieuw*	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 RIen	BZM	BZM	Afspraken over aquaduct Skartster Rien	Lange termijn
FR-k	22	Van Harinxmakanaal	AZM	AZM	Onderzoek naar aquaduct Bolsward en afpraken hierover	Lange termijn
FR-l	xx	Krúswetter	BZM	BZM	Afspraken over vervanging spoorbrug VHK door een aquaduct	Lange termijn

Gelderland						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
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	Aanlsuiting Bocholter AA	Lange termijn

Utrecht						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
Overgenomen uit BRTN 2015-2020						
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 oversteek van het Amsterdam Rijnkanaal bij Nieuwersluis/Nieuwe wetering	In uitvoering

Noord-Holland						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
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	*Nieuw*	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						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
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	*Nieuw*	Weide Giessen	DM	DM	Hardinxveld-Giessendam, aan BRTN toevoegen	Korte termijn
ZH-k	*Nieuw*	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

Zeeland						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
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						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	**Vaarweg naam**	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	**Toelichting**	**Status**
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						
Project nr.	**Vaarweg nr.**	Vaarweg naam	**BRTN 2015-2020**	**BRTN 2020 t/m 2025**	Toelichting	Status
LI-a		Maasplassengebied		BZM	Maasplassengebied BZM houden (doorvaart- hoogte voldoet niet overal, bijv brug A2 en N280). Houden wat je hebt	Uitgevoerd

Bijlage 5 – Deelnemers BRTN-overleg

Provincie Groningen
Provincie Fryslân
Provincie Drenthe
Provincie Overijssel
Provincie Gelderland
Provincie Utrecht
Provincie Noord-Holland
Provincie Zuid-Holland
Provincie Zeeland
Provincie Noord- Brabant
Provincie Limburg
Ministerie I & W
Rijkswaterstaat
Waterrecreatie Nederland

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

RWS, 2020. Richtlijnen Vaarwegen.

Stichting Recreatietoervaart, 2011. Toekomstvisie Waterrecreatie 2025.

Waterrecreatie Advies, 2015. Update aantal recreatievaartuigen in Nederland per provincie (2005-2015).

Colofon