

Rick Scholten bij de A50 langs zijn Apeldoorns Kanaal.

## 4.400 kilometer vaarwater VAN VERVAL NAAR UITBREIDING

HOE MEER VAARWATER HOE BETER, TOCH? ACHTER DE SCHERMEN TIMMEREN BESTUURDERS EN BELANGENCLUBS AAN HET NEDERLANDSE TOERVAARTNETWERK. OM HET TE BESCHERMEN EN LIEFST UIT TE BREIDEN. KIJK MAAR NAAR HET REEVEDIEP EN HET APELDOORNS KANAAL.

Het Nederlandse toervaartnetwerk is uniek. We hebben meer dan 4.400 kilometer aan bevaarbare vaarten, rivieren en kanalen. Met 500.000 boten genereren 2,5 miljoen watersporters jaarlijks een omzet van 4,5 miljard euro. Deze cijfers zijn te vinden in de rapporten van de Stichting Waterrecreatie Nederland (SWN). Het doel van SWN: "ontwikkeling en behoud van een samenhangend en aantrekkelijk basistoervaartnet". Oftewel, ze zorgt ervoor dat wij nog fijner op vakantie kunnen in eigen land en maximaal kunnen varen.

De stichting doet dit onder meer door het uitbrengen van een breed gedragen visiedocument, bekend als de BRTN, de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland. Inmiddels zijn we al toe aan de zesde versie. De BRTN-rapporten moeten er vooral voor zorgen dat ons toervaartnetwerk beschermd wordt. Geen onbelangrijke taak in een land waar zo veel gebouwd en ontwikkeld wordt als het onze.

### Kanalenkoning

De eerste BRTN in 1985 was een noodkreet. De aanleiding was het steeds ver-

der afbrokkelen van onze nautische infrastructuur, een stelsel van verbindende wateren dat zijn oorsprong heeft in de Gouden Eeuw. Door de toenemende welvaart in die periode - de VOC werd in 1602 opgericht - was er meer behoefte aan mobiliteit en transport. Amsterdam werd de belangrijkste handelsstad van Europa en de bevolking van de hoofdstad groeide van 30.000 naar 200.000 inwoners. Het netwerk van trekvaarten breidde zich uit tot een lengte van zeshonderd kilometer en wist 39 steden met elkaar te verbinden. Voor een volgende uitbreiding zorgde Koning Willem I (1772-1843). Zijn bijnaam is niet voor niets de Kanalenkoning. Onder andere de Willemsvaart en het Willemskanaal zijn nog altijd in gebruik.

Door de komst van de benzinemotor verplaatste het vervoer zich naar de weg en vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw hadden veel vaarwegen alleen nog de functie van open riool. Ze raakten in verval en werden gedempt of afgesloten. In de jaren zestig en zeventig groeide de watersport uit tot een sector van belang. Opnieuw was het een opleving van de economie die een nieuwe impuls geeft, net als in de Gouden



Wim Vos en het Reevediep in wording.  
Alle belangen - natuur, waterhuishouding en watersport - worden hier gediend.



"Tussen droom en daad..."  
Het Apeldoorns Kanaal heeft nog een lange weg te gaan.



## "Wat we nodig hebben is een *boat-conveyor*, die boten over de *weg tilt*"

RICK SCHOLTE

Eeuw. Toch kan pas in 1985 de achteruitgang van het toerwaartnetwerk worden gestopt. De eerste BRTN wordt ondertekend door een grote coalitie van bestuurders en belangenclubs: de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Economische Zaken, de provinciale besturen, de ANWB, het Watersportverbond en de HISWA-vereniging. Gezamenlijk roepen zij op om het toerwaartnet te redden. Dat het pamflet effectief was, blijkt wel uit het feit dat sinds deze eerste BRTN geen enkel kanaal of vaart meer is afgesloten voor de toervaart. Vijf keer wordt de BRTN geüpdatet en afgelopen november verscheen de zesde versie: de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020.

### Kansrijke verbindingen

Zo'n BRTN-rapport is doorgaans geen kost om ter ontspanning eens door te lezen.

Het boekwerkje staat bol van het ambtelijk taalgebruik. Dat moet ook wel om effectief te zijn op bestuurlijk en politiek niveau. Maar het laatste BRTN-rapport bevat niet alleen maar technische taal. Er zitten ook passages in die juist tot de verbeelding spreken, zoals het hoofdstuk dat gaat over "Ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen": nieuw water dat het varen leuker moeten maken.

Er zijn in totaal negen locaties waar veranderingen op stapel staan (zie het kader op de volgende pagina). Wat meteen opvalt is dat deze projecten onderling sterk verschillen. Zo is er op het IJssel-Maas-traject slechts behoefte aan een veilig recreantengeultje vanwege de drukke beroepsvaart. De plannen voor het Halskanaal tussen de Grevelingen en het Haringvliet zijn echter van een heel andere orde. Hier is het de ambitie om twee enorme watersportgebieden met elkaar te verbinden. De projecten

variëren niet alleen in omvang maar ook in de fase van totstandkoming. Over het Halskanaal bestaat nog slechts een voorstudie. Het Reevediep in de provincie Overijssel daarentegen wordt gegraven terwijl u dit leest.

### Beginpunt

Bij het ontwikkelen van 'ontbrekende schakels en kansrijke verbindingen' is vermelding in de BRTN vaak het beginpunt van een lang en omvangrijk traject. Voordat de schop de grond in kan zijn bestemmingsplannen en vergunningen nodig. Vaak zijn de belangen bij een bepaalde verandering tegengesteld. Grond moet worden onteigend, natuur gecompenseerd. En staan alle neuzen eindelijk dezelfde kant op, dan moet er ook nog geld op tafel komen. Niet alleen voor de bouw, maar ook voor het onderhoud van een nieuwe waterweg. Vaak is een lange adem nodig voordat een project eindelijk door kan gaan. Een voorbeeld? In de eerste BRTN werd gesproken over een nieuwe vaarverbinding voor motorboten tussen de Vecht en het Gooimeer bij Naarden, zodat zij niet meer over het open water van het Markermeer hoeven. Inmiddels is het budget rond. De uitvoering wordt nu gepland. De Waterkampioen ging langs bij twee voorvechters van andere nieuwe stukken vaarwater: het Apeldoorns Kanaal en het Reevediep. 📍

### APELDOORNS KANAAL

Het Apeldoorns Kanaal deed van 1868 tot 1961 dienst voor de vrachtaart van en naar Apeldoorn. Rick Scholten groeide op aan het kanaal, zijn vader was er sluiswachter. Scholten zit in het regioteam Rivierenland van het Watersportverbond en is secretaris van de Stichting Apeldoorns Kanaal. Hij zet zich al 21 jaar in voor heropening van dit nautisch monument. "Het zijn vooral het Waterschap Vallei en Veluwe en sommige gemeenten die dwarsliggen. In de dorpen Wapenveld en Heerde zien we de merkwaardige situatie dat de toegang naar een gloednieuwe kade in het dorpscentrum wordt geblokkeerd door een vaste brug die zo laag is dat er nog geen sloop onderdoor kan. De lokale bestuurders lijken niet te beseffen dat ook zij een graantje mee kunnen pikken van de 4,5 miljard euro die de sector omzet." De lage brug van de vierbaans A50 is een groot obstakel, erkent ook Scholten. "De beste oplossing hier zou een *boat-conveyor* zijn. Een soort overtoom die boten over de weg tilt." Volgens ingenieursbureau Witteveen+Bos zou zo'n systeem 13,8 miljoen euro kosten. Goedkoper dan een verhoogde vaste brug (16 miljoen euro) en veel goedkoper dan een aquaduct (98 miljoen).





## NIEUWE WATERWEGEN

- **IJssel-Maas:** een veilige recreatiegeul.
- **Nieuwe vaarverbindingen met Duitsland** bij Erica-Ter Apel en noordelijker tussen Oost-Groningen en Ems, Bellingwolde-Rhede.
- **Plan voor hoge vaste bruggen** aan de Staande-mastroute bij de Ringvaart Haarlemmermeerpolder, de route rond Amsterdam, het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal.
- **Apeldoorns Kanaal:** weer bevaarbaar maken.
- **Amsterdam-Rijnkanaal en Vecht:** veilige vaarwegkruisingen van het Amsterdam-Rijnkanaal, omdat de spoorbrug van de Hanzelijn over de Vecht bij Weesp belemmering kan opleveren.
- **Bernisse:** Zuid-Hollands vaargebied verbinden met de Zeeuwse wateren door het opheffen van de dam in de Bernisse.
- **Halskanaal:** verbinding tussen het Haringvliet en de Grevelingen bij Stellendam.
- **Reevediep:** een nieuwe vaarverbinding tussen de IJssel en het Drontermeer, ten zuiden van Kampen.
- **Rustenburg-Verlaat:** verbeteren van de vaarroute tussen Rustenburg en Verlaat bij Alkmaar.

### REEVEDIEP

Om te voorkomen dat Kampen natte voeten krijgt bij hoog water wordt ten zuiden van de Hanze-stad een bypass gegraven, het Reevediep. In 2013 begonnen de procedures en in 2018 zal de eerste oplevering zijn. De verbinding wordt aangelegd als hoogwaterafval via de Randmeren naar het IJsselmeer, maar zal ook worden gebruikt door de recreatievaart. Aan de IJsselkant komt er een recreantensluis.

Wim Vos uit Kampen is lid van het regioteam Overijssel van het Watersportverbond. Hij is namens de watersporters betrokken bij de plannen en procedures rond het Reevediep. Wim is blij met de komst van het vaarwater tussen de IJssel en het Drontermeer, alleen al omdat het een verbetering is voor de veiligheid op het water. Wim: "Wij liggen hier op de route van en naar Friesland. Dus er komen veel boten langs. Als je weet hoe het kan spoken op het Ketelmeer wanneer wind en stroom tegen elkaar opboksen in de IJsselmonding, dan is deze alternatieve route echt een verbetering voor de veiligheid. Bij mooi weer is een rondje Kampen straks mogelijk. Of vanuit Kampen naar Elburg voor een lekkerbekkie."



"Bij *mooi weer*  
is een  
**rondje Kampen**  
straks mogelijk"

WIM VOS