



Projectbureau Vrolijkx, Breda
Parkstraat 1B
4818 SJ Breda
076-5339850
info@vrolijkx.nl | www.vrolijkx.nl

Vaarroute IJsselmeer-Amstelmeer

Verkenning meerwaarde en moeite, 1 september 2017

Vooraf

Aanleiding verkenning en aanpak

Aanleiding

In de Provincie Noord-Holland werkte de laatste aan verschillende beleidsstukken omtrent waterrecreatie en vaarverbindingen. In de nieuwe Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland werd de eerder opgenomen vaarverbinding tussen IJsselmeer en Amstelmeer als direct te realiseren ambitie geschrapt. Op provinciaal niveau geeft de Waterrecreatievisie Noord-Holland richting aan het beleid. In overleg met stakeholders zijn in deze visie 'aquapunctuurpunten' benoemd. Bij vaststelling van deze visie in Provinciale Staten werd een motie aangenomen om naast uitwerking van de aquapunctuurpunten ook een onderzoek te doen naar wenselijkheid en haalbaarheid van de genoemde vaarverbinding. Deze notitie is het resultaat van een verkennend onderzoek naar deze vaarverbinding dat tussen maart en juni 2017 werd uitgevoerd.

De vaarverbinding staat niet op zich en is geen doel op zich. Binnen de regio speelde lange tijd de ambitie om met het Wieringerrandmeer een impuls te geven aan de economie en leefbaarheid van de Kop van Noord-Holland. Dit project is gestaakt, de behoefte aan economische impulsen blijft. De regio heeft in dat in haar regionaal ambitiedocument 'De Kop Werkt' vastgelegd. Binnen de uitwerking daarvan in de investeringslijst De Kop Werkt is de vaarverbinding als project opgenomen met een gereserveerd budget van 1 mln Euro.

Ten behoeve van het verkennend onderzoek werd met de volgende organisaties gesproken:

- Provincie Noord-Holland, team waterrecreatie, routeoverleg NHN, De Kop Werkt
- Gemeente Hollands Kroon
- Gemeente Den Helder
- Gemeente Schagen, programmamanagement De Kop Werkt
- Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Jachthaven Andijk
- Jachthaven Medemblik
- Jachthaven Den Oever
- Watersportvereniging Amstelmeer
- Watersportverbond
- Vereniging Waddenvaarders
- Koninklijke Schuttevaer
- Vereniging Beroepsschippers BBZ

Aanpak

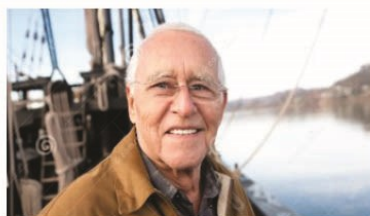
Voor de analyse hebben wij de beschikking gekregen over een alle relevante beleidsdocumenten. Wij hebben een analyse gemaakt van de nautische bereikbaarheid, de omvang van de sector in de regio, de vaartijden en knelpunten en de alternatieve verbindingen. Op basis van trends in de watersportsector en waarneming en gesprekken in de havens hebben wij ons een beeld gevormd van moeite en meerwaarde van een nieuwe vaarverbinding (of van opwaardering van bestaande verbindingen). Op basis daarvan hebben wij een eerste analyse gemaakt van mogelijke effecten en haalbaarheid.

Markt

De watersportmarkt is volop in ontwikkeling. Door deze veranderingen zal de markt verschuiven en zal naar verwachting het aantal vakanties aan boord van een boot in de toekomst dalen. Grotere zeilboten zijn minder in trek en bezit van motorjachten staat onder druk door vergrijzing en verandering van consumentenvoorkeuren. Ook in Noord-Holland speelt deze trend op. Sluispassages laten een dalende tendens zien en het aantal passanten in havens daalt al een fors aantal jaren. Ook de bezetting van ligplaatsen is in de regio met meerdere procenten gedaald. Om in een krimpende markt een stijging van gebruik te bereiken is een forse ingreep nodig. Het behouden of herstellen van marktaandeel moet gecombineerd worden met het aanboren van nieuwe (groei)markten zoals verhuur, sloepen en meerdaagse bijzondere vaarvakanties op land en water.

Marktanalyse en trends in de watersport

Watersporttrends



Bootbezitters worden steeds ouder. De 'grote' watersport vergrijst

Watersporttrends



Het bezit van een boot staat minder centraal. Van bezit naar gebruik

Watersporttrends



Vergrijzing en veranderende voorkeuren zorgen voor een krimpende vloot met een kwart tot een derde in de komende 30 jaar.

Watersporttrends



Een deel van de vloot verloedert door gebrek aan interesse, tijd of geld

Watersporttrends



Boten varen minder dagen per jaar en minder uren per dag

Watersporttrends



De sloep is meest vitale deelsegment van de watersport en een groeimarkt

Watersporttrends



De haven wordt steeds meer een camping, waar vakantie gevierd wordt

Watersporttrends



De sportvisserij verjongt, steeds meer jeugdvissers en nieuwe vismethoden maken sportvissen hip

Watersporttrends



Watersportevents groeien en krijgen belangstelling van watersporters en niet watersporters

Analyse

Nautische analyse



Fragment vaarkaart Noord-Holland met mogelijke vaarroute langs voormalig eiland Wieringen zichtbaar

De vaarkaart geeft een indruk van het netwerk van vaarwegen in de kop van Noord-Holland. Het Balgzandkanaal verbindt Den Helder met het Amstelmeer en is bevaarbaar voor staande mast. Het Amstelmeer is vervolgens verbonden met het binnenland via de Sloopvaart en Den Oeverse Vaart naar Den Oever / IJsselmeer en via de Sloopvaart naar Medemblik. De vaarafstand tussen Amstel-

meer en Den Oever via de huidige route is 15 km, de afstand via de rand van Wieringen is ca 10 km

Het Waardkanaal of de Van Ewijkcksvaart verbindt het Amstelmeer met het binnenland van de Kop. Het Amstelmeer is dus geen geïsoleerd gelegen vaargebied maar is via vier verschillende routes ontsloten.

Analyse

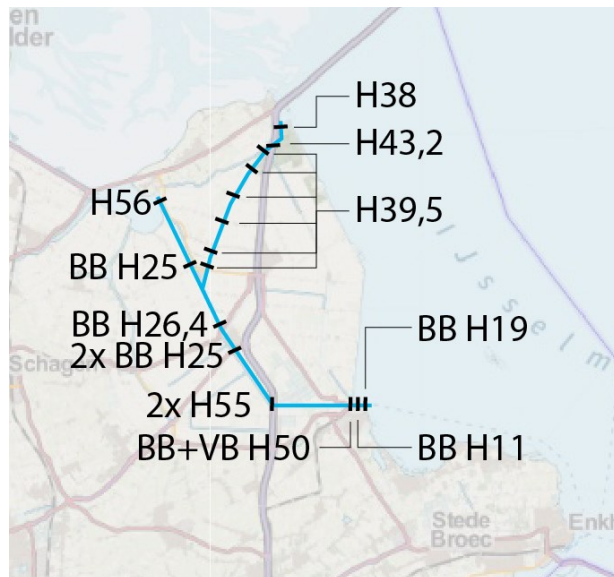
Analyse doorvaarthoogte en thuisvloot

Doorvaarthoogte

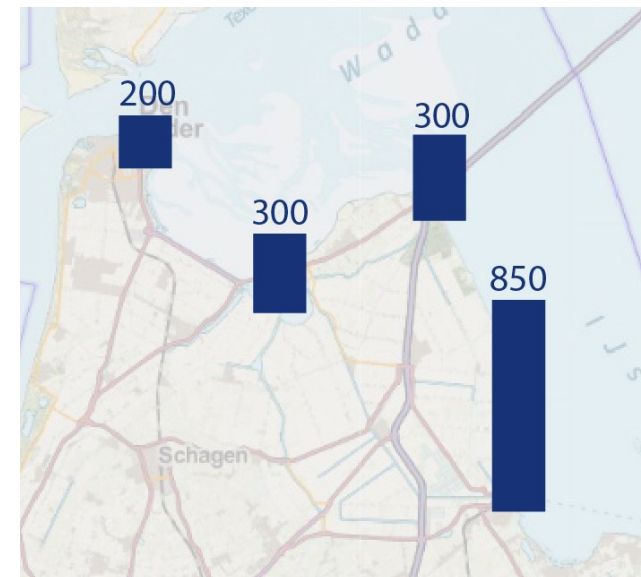
De doorvaarthoogte kent beperkingen. De route naar Den Oever kent een maximale doorvaarthoogte van 3,80 meter en is daarmee geschikt voor het grootste deel van de motorbootvaart. Zeilboten kunnen alleen via het Balgzandkanaal van en naar het Amstelmeer.

Marktomvang, thuisvloot

Wij hebben globaal onderzoek gedaan naar de omvang van de vloot in de omgeving van de beoogde vaarverbinding. Daaruit blijkt dat de omvang van de vloot in Den Oever en op het Amstelmeer beperkt is, en ook Den Helder kent relatief weinig vaste ligplaatsen. De concentratie van ligplaatsen ligt in Medemblik en verderop aan het IJsselmeer richting Andijk en Enkhuizen. De vloot in Den Oever en Medemblik is sterk gericht op zeilen, met grotere diepstekende zeiljachten. De vloot op het Amstelmeer bestaat voornamelijk uit kleinere zeilboten en zeiljachten en motorboten. Sloepen komen voorsnog, ondanks het karakter van het vaargebied, relatief weinig voor (Bron: waarneming ter plaatse)



Brughogtes in diameters boven normaal waterpeil, gebaseerd op waterkaart WINGPS, ANWB 2015



Schatting omvang vloot in de regio obv luchtfoto's van havens

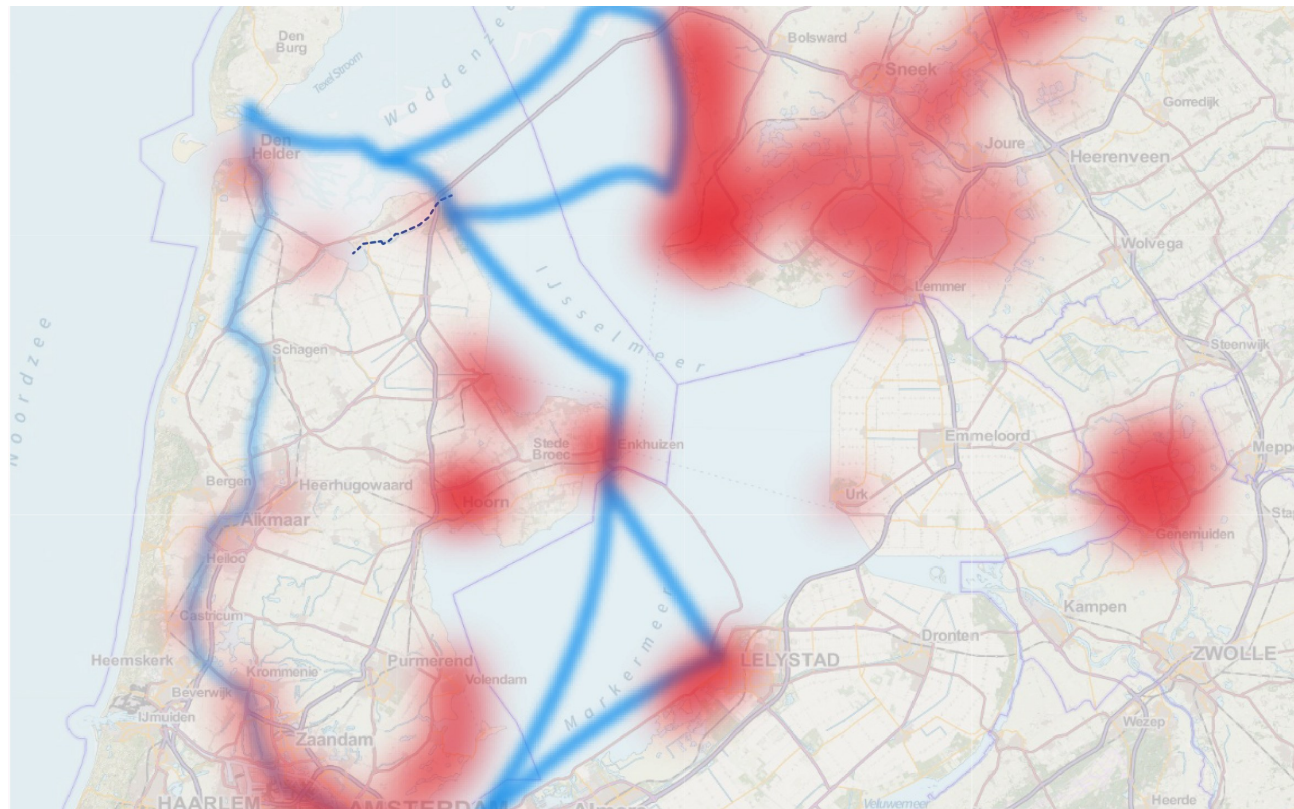
Analyse

Watersportgebieden in perspectief

Kijken we op wat grotere schaal dan zien we dat de bootconcentraties van Noord-Holland, Flevoland en Friesland verspreid liggen. In omvang is de vloot in de Kop van Noord-Holland dan bijzonder beperkt. De relatie tussen de Friese IJsselmeerkust, het Friese achterland en de Kop van Noord-Holland is eigenlijk alleen gerelateerd aan de IJsselmeerkust, doorgaans ook alleen aan het zeilen met grotere jachten. Hoewel de binnenlandse vaargebieden in potentie veel gemeen hebben is de onderlinge uitwisseling beperkt. Het IJssel-

meer is voor de kleinere (motor)boten al een drempel.

Indien schepen naar Den Helder of Texel willen is voor de Friezen de route via het Wad of langs Den Oever logisch. Dat geldt ook voor de Noord-Hollandse kust. Voor de regio Amsterdam of voor slechte weersomstandigheden is de route via het Noord-Hollands Kanaal een alternatief, ook voor Staande mast.



Impressie van concentraties ligplaatsen in de bredere context, op basis van luchtfoto's en regionale kennis watersport

Analyse

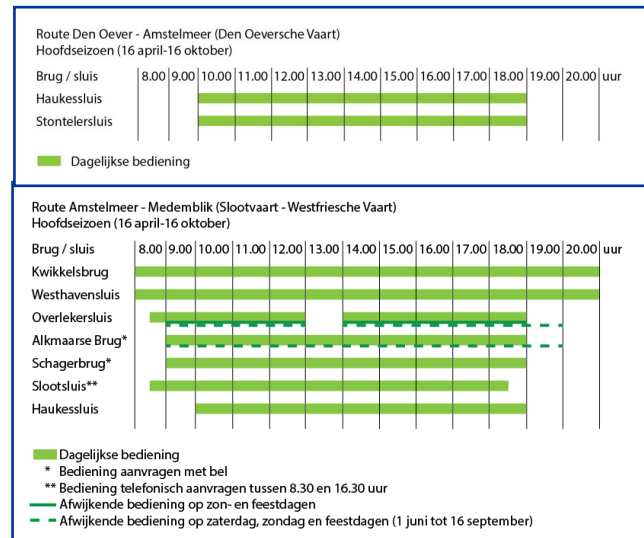
Analyse bestaand gebruik vaarnetwerk

De gegevens over bestaand gebruik van de routes zijn verre van compleet en dateren van verschillende jaartallen. Ook de methode van telling is soms afwijkend (bruggen alleen wanneer deze bediend moeten worden voor doorvaart, sluizen soms per bediening en soms ook totaal aantal recreatievaartuigen). Toch hebben we vanuit de verschillende gegevens een goed beeld gekregen van de (potentiële) omvang van de recreatievloot en vaarbewegingen.

- Het aantal sluispassages tussen Waddenzee en IJsselmeer vv bedraagt ca 20.000 (bron Waterrecreatieadvies)
 - Het aandeel van de schepen dat daarvan naar Den Helder vaart is beperkt (bron waterrecreatieadvies, onderzoek 2003)
 - Het aantal passages door de Kooylsuis nabij Den Helder in het Balgzandkanaal (naar en van Amstelmeer) bedraagt circa 3000 pleziervaartuigen per jaar (bron cijfers Hoogheemraadschap)
 - De Balgzandbrug (hoogte in gesloten toestand 2,90 meter) wordt voor circa 1200 pleziervaartuigen gedraaid. Dat betekent dat het aandeel grotere motorjachten of zeiljachten ca 40% is op de route tussen Kooylsuis / Den Helder en Balgzandbrug / Amstelmeer
 - De doorvaart van plezierjachten via de Slootvaart en het Waardkanaal is nog lager. Op deze routes wordt in totaal voor circa 800 boten de brug gedraaid bij een vrije doorvaart van 2,40 meter. Voor sloepen hoeven de bruggen niet bediend te worden. (bron inventarisatie Arcadis in opdracht van de provincie, 2016)
- Op basis hiervan kan geconstateerd worden dat ondanks de redelijk omvangrijke zeegaande vloot het binnenwater een stuk minder druk bevaren is, en dat het aantal mensen dan vanuit Den Oever naar Den Helder wil op dit moment eveneens beperkt is.

Brugtijden en fysieke beperkingen zullen hierbij een rol spelen. Wij hebben een analyse gemaakt van de brugtijden en sluis tijden die sinds 2016 zijn uitgebreid bij wijze van proef. Daaruit blijkt dat de tijden op zich ruim en onderling afgestemd zijn (zie infographics, bediening van kunstwerken gedurende de gehele dag. De bediening door enkele brugwachters kan tot ongewenste lange wachttijden leiden.

De omvang van vaarbewegingen maakt echter duidelijk dat er geen hele grote vraag is naar doorvaart in dit gebied. Het alleen aanleggen van een nieuwe verbinding zal onvoldoende verandering brengen, er is meer nodig.



Analyse van sluis tijden en brugtijden bestaande routes

Analyse

Analyse van bestaande verkenningen en impact

Analyse van bestaande verkenningen

Op meer en minder formele grond is er verkenmend onderzoek gedaan naar de complicaties van een eventuele vaarroute van Den Oever naar het Amstelmeer langs voormalig eiland Wieringen. Wij hebben deze stukken beoordeeld en komen tot de volgende conclusies:

- Het is juist te veronderstellen dat er op twee plaatsen een waterscheidend kunstwerk nodig is (hoge investeringen)
- Het is juist te veronderstellen dat dit bij de kruising van de A7 een overtoom of aquaduct moet zijn indien hier schepen met staande mast zouden moeten passeren. Het maken van een extra beweegbare brug in een doorgaande snelweg ligt niet voor de hand
- Het is juist dat op minimaal drie plaatsen een beweegbare brug of andere doorgang moet komen om schepen te laten passeren en tegelijkertijd het eiland Wieringen bereikbaar te houden. Het ligt niet voor de hand deze verbindingen via de weg af te sluiten ten gunste van de waterrecreatie.
- Het is een complicerende factor dat aan de zijde van het Amstelmeer een eventuele verbinding door de bestaande jachthaven zou komen te lopen
- Het is de verwachting dat de oevers van de Voorboezem en het Amstelmeerkanaal versterkt moeten worden en dat de bodem verdiept moet worden om de gewenste scheepvaart doorgang te geven.
- Het is de verwachting dat de investeringen in een staande mast vaarverbinding met twee sluizen of overtooms / bootliften en minimaal drie extra beweegbare bruggen en een verdieping of versterking van de vaarweg in zowel aanleg als beheer hoog zullen zijn.

Impact van een nieuwe vaarverbinding

De economische impact van nieuwe vaarverbindingen is niet eenvoudig te duiden. Reden daarvoor is dat er maar moeilijk een schatting gemaakt kan worden van extra vaarbewegingen en extra verblijfsdagen die een route met zich mee brengt. Voor een deel zal er sprake zijn van een verplaatsingsmarkt, voor een deel van een nieuwe of vergrote markt. Een eerste verkenning van wetenswaardigheden werd gedaan:

- De omvang van de vloot in Nederland krimpt, de omvang van de vloot in de regio eveneens
- Het maken van een nieuwe vaarverbinding maakt een gebied aantrekkelijker waardoor er meer mensen dit gebied boven een ander gebied verkiezen. De omvang van de markt die juist door deze maatregel zal gáán varen of zal blijven varen is beperkt, er zal meer sprake zijn van het verkiezen van een alternatieve route
- De aantrekkelijkheid van de havens Den Oever en Amstelmeer nemen toe. Mogelijk worden daar meer vaste ligplaatsen verhuurd. De economische impact van een vaste ligplaats ligt tussen de € 2500 en € 6000 per ligplaats
- De hoeveelheid vaardagen dat mensen onderweg zijn zal door alternatieve en aantrekkelijke routes toenemen. Dit is deels verplaatsing (niet elders verblijven maar hier verblijven) en deels extra overnachtingen.
- De bestedingen per boot per dag van mensen die vakantie vieren aan boord van hun boot bedragen € 116 per boot per dag (Bron Waterrecreatieadvies 2016, recreatietoervaart in het IJsselmeergebied)
- De economische en maatschappelijke impact van een goed vaarnetwerk is groter. Regio's worden er levendig en aantrekkelijk van, hetgeen zorgt voor aanvullende bestedingen van niet-watersporters.

Interviews

Stimulerend beleid regio

De Regio Kop van Noord-Holland heeft behoefte aan nieuwe impulsen om economie en leefbaarheid te ondersteunen. In een gezamenlijk project 'De Kop Werkt' hebben de overheden hun ambities vastgelegd en projecten geformuleerd. Daarbij wordt waterrecreatie gezien als één van de wenselijke impulsen. De gemeenten Den Helder en Hollands Kroon zien de mogelijkheden en kiezen voor versterking van de Waddenpoorten en verbetering van het vaarnetwerk. Daarbij zijn partners van de lokale overheid cruciaal. Met hen samen moeten concrete projecten ontwikkeld worden voor versterking van de recreatieve structuur. De samenwerking op regionale schaal om als bestemming te ontwikkelen en bekend te worden sluit bij de lokale ambities aan.

Conclusies interviews

In het kader van dit verkennend onderzoek zijn gesprekken gevoerd met 15 organisaties en ruim 25 personen. Het is niet mogelijk of van meerwaarde om per organisatie de complete nuance van de gesprekken aan te geven. In onderstaande bloemlezing wordt een indruk gegeven van de uitkomsten.

- *Het verkennen van de vaarverbinding langs voormalig eiland Wieringen is een restant van het project Wieringerrandmeer. Hoewel dit project als 'besmet' wordt ervaren blijven de ambities om de Kop een impuls te geven overeind*
- *De directe vaarverbinding is bijzonder ingewikkeld te realiseren. Een onderbreking van de A7 is onwaarschijnlijk, een overtoom of aquaduct extreem duur.*
- *Het watersysteem ten zuiden van het eiland Wieringen zal blijvend ontkoppeld moeten zijn van de systemen IJsselmeer en Amstelmeer. Daarmee is het noodzakelijk kunstwerken te realiseren aan beide uiteinden van de Wieringenroute.*
- *Tussen eiland Wieringen en Wieringenmeerpolder zijn drie bestaande oversteken die aangepast moeten worden om vaarverkeer toe te staan (naast de aanpassingen aan de oost- en westzijde)*



Mogelijke route die basis vormde voor interviews

- *Voor pleziervaart is het netwerk van vaarwegen in de Kop van Noord-Holland aantrekkelijk en ondergewaardeerd. Het gebruik van diverse routes is beperkt. Ontbreken van adequate bediening van enkele kunstwerken (Rustenburgsluis, Oudesluis), beperkte bediening van andere kunstwerken (lange wachttijden, lang van te voren aanvragen) en onbekendheid met de recente uitbreiding van bediening zijn debet aan beperkt gebruik van het gehele netwerk van vaarwegen in de regio*
- *Er zijn zorgen over de toekomst van het vaarnetwerk in deze regio. De Haukessluis voldoet niet meer aan de eisen van de tijd en vraagt om forse investeringen, net als andere kunstwerken in het bestaande netwerk. Daarmee staat het BRTN uitgangspunt 'houden wat je hebt' in de regio onder druk.*
- *Voor vernieuwing en aanpassing van kunstwerken ten behoeve van de recreatievaart en voor uitbreiding van bedieningstijden ter bevordering van het gebruik is externe aanvullende financiering noodzakelijk*
- *Er wordt gewerkt aan bediening van kunstwerken op afstand. Dit kan bij aanpassing van kunstwerken een verbetering van de vaarmogelijkheden betekenen.*



Kaft vaargids met routes door Noord-Holland

Interviews

- Koppeling van het vaargebied IJsselmeer aan de binnenwateren in de Kop van Noord-Holland verdient een impuls. Nu is er voor motorjachten alleen een koppeling via Amsterdam, Medemblik of Den Oever. Een aantrekkelijke extra verbinding maakt het vaargebied als geheel beter benutbaar. Daarbij is de route via Medemblik net zo aantrekkelijk of zelfs nog aantrekkelijker, gezien de grotere thuisvloot in dit gebied.
- De ontwikkeling van Den Oever en Den Helder als Waddenpoort ondersteunen verdere investering in dit gebied en de onderlinge samenhang
- De samenwerking binnen het programma De Kop Werkt zet in op economische ontwikkeling. Hoewel op dit moment het gebruik van het vaarnetwerk beperkt is waardoor investeringen niet direct renderen wordt een adequaat netwerk voor pleziervaart gezien als ontwikkelingsimpuls die de regio nodig heeft

Resultaten uit interviews

- We moeten onderscheid maken in de verschillende soorten doelgroepen en de meerwaarde voor deze doelgroepen:
 - Voor de beroepsvaart is de directe route van geen enkele meerwaarde. Ook de ontwikkeling van Agriport verandert dit niet. Handhaven van een bestaand netwerk en handhaven van de bestaande bereikbaarheid heeft grotere prioriteit
 - Voor de chartervaart is het vaargebied nauwelijks interessant. Voor hen heeft een directe route geen meerwaarde
 - Voor staande mast diepstekende zeilboten (zeegaand) is de route van meerwaarde mits eenvoudig bereikbaar en dan nog alleen bij slechte weersomstandigheden op het wad. Daarmee zal het gebruik van een nieuwe doorgaande staande mastroute aantrekkelijk zijn, vooral af en toe functioneel. Het gebruik door deze doelgroep zal beperkt blijven
 - Voor de motorjachten is de route nauwelijks van meerwaarde. Er zijn meerdere alternatieven om van het IJsselmeer naar Amstelmeer te komen (via Medemblik of Slootvaart). De potentiële tijdwinst door een directe route is er nauwelijks door nieuwe en ingewikkelde kunstwerken die tijdrovend in bediening zullen zijn (nieuwe sluizen of overtooms)
 - Er zijn wel zorgen en klachten over de bediening en staat van onderhoud van de kunstwerken en daarmee over het behoud van de vaarroutes voor de toekomst. De klachten richten zich meer specifiek op slechts op elkaar aansluitende bedieningstijden, een groot werkingsgebied voor enkele brugwachters (wachttijden) en de staat van onderhoud van de voorzieningen
 - Voor de regionale sloepenvaart is de route van meerwaarde als extra attractie en extra
- ronde. Het netwerk van knooppunten voor sloepen wordt nu uitgerold via bestaande vaarwegen. De uitbreiding met deze route is leuk, maar wellicht zijn investeringen elders van grotere toegevoegde waarde
- De lokale ontwikkeling van de Kop van Noord-Holland en het voormalig eiland Wieringen is in potentie gebaat bij deze en andere ontwikkelingen. Daarbij wordt niet zozeer een connectie tussen vaargebieden als essentieel gezien, maar de toevoeging van een bestemming op zich met eigen aantrekkingskracht, verblijf en bestedingen
- Voor de (kleinschalige) bedrijven en havens aan beide zijden van de directe verbinding is de route van meerwaarde. Den Oever ziet kansen voor ontsluiting van het achterland en daarmee voor een nieuwe potentiële thuisvloot, de havens op het Amstelmeer zien het als impuls om de belangstelling voor het Amstelmeer en de eigen ligplaatsen te vergroten.
- Verandering in vloot (meer motorboten, kleinere boten, meer sloepen, lagere prijzen, bereikbare watersport) zorgt voor een potentieel toenemende vraag. Ook de aanpassingen aan het IJsselmeer, de ontwikkeling van Markerwadden en andere luwtmaatregelen zorgen voor een groter potentieel in de toekomst.
- Binnen de regio IJsselmeer en Kop van Noord-Holland wordt door havens ook ingezet op samenwerking en op meer varende boten. IJsselmeervarende werken samen om passantenverkeer te bevorderen tussen de havens en (kleinere) havens in de Kop van Noord-Holland sloten een convenant om korting te verlenen voor passanten in de opvolgende haven tijdens een vaartocht.

Advies

Routeconcepten, meerwaarde en inspanningen

Route concept	Meerwaarde	Inspanning / knelpunt
Staande Mast Wieringen route	Veilige route slecht weer Ontlasting waddenroute	Overtoom of Aquaduct A7 Sluis of overtoom Amstelmeer 3 beweegbare bruggen
Motorboot Wieringen Route	Aantrekkelijke vaarroute in Noord-Holland Vergroting aantrekking Amstelmeer Nauwelijks tot geen tijdwinst ten opzichte van Slootdorp	Sluis of overtoom Den Oever Sluis of overtoom Amstelmeer 3 beweegbare bruggen
Sloepen Wieringen Route doorgaande verbinding (rondje)	Extra rondje in sloepennetwerk Ontsluiting eiland Wieringen en kleinschalig bedrijfsleven daar	Overtoom of kleine sluis 1x Aanpassingen brug
Sloepen Wieringen als zelfstandige afgesloten bestemming	Attractie voor Eiland Wieringen, koppeling aan het water	
Opwaardering bestaand netwerk via Slootdorp	Blijvend goede verbinding naar Amstelmeer en elders	Vernieuwing Haukessluis Vernieuwing Stontelersluis
Opwaardering bestaand netwerk Medemblik	Blijvend goede verbinding naar Amstelmeer en elders Koppeling thuisvloot en bestemming Medemblik aan binnenlands vaargebied	Vernieuwing Haukessluis Vernieuwing Slootsluis Verbetering sluizen Medemblik

Advies

Conclusies en advies

Wij hebben in opdracht van de provincie Noord-Holland een analyse gemaakt van een mogelijke vaarverbinding tussen het IJsselmeer en Amstelmeer. In eerste instantie werd daarbij gedacht aan een directe verbinding ten zuiden van voormalig eiland Wieringen die bevaarbaar gemaakt zou worden voor staande mast schepen. Wij hebben het onderzoek wat verbreed vanuit de opgave waarvoor de regio staat: “het ontwikkelen van nieuwe economische dragers voor het gebied”. Vanuit deze behoefte werd de vaarverbinding opgenomen als project in het programma ‘de kop werkt’ en werd budget gereserveerd.

Wij hebben met veel mensen binnen de sector gesproken en diverse instanties daarbuiten. Daaruit blijkt er binnen de sector geen grote behoefte blijkt te zijn aan een nieuwe verbinding. Volgens sommigen is het van meerwaarde bij slecht weer (veilige binnendoorroute) en een impuls voor de lokale havens aan beide zijden, maar een breed draagvlak voor investering in deze vaarverbinding lijkt er onder gebruikers en hun organisaties niet.

De algemene behoefte om het vaarnetwerk van de kop van Noord-Holland te verbeteren en te verfijnen bestaat er wel. De potentie om rondes te varen, in te spelen op de sloepenmarkt, een vaarbestemming op zich te worden en daarbij ook het Amstelmeer een impuls te geven bestaat zeker. De vrees dat bestaande vaarverbindingen onder druk staan versterkt de overwegende mening dat investeren in het bestaande netwerk een zeker zo belangrijke opgave is.

Vanuit de analyse van markt, vaarbewegingen, marktontwikkelingen en alternatieve routes hebben wij de mogelijke meerwaarde in beeld gebracht. De hoeveelheden boten, het karakter van de boten, het karakter van het vaargebied en de

bestaande passages bij bruggen en sluizen (zie analyse) geven aan dat het vaarnetwerk van belang is, maar in gebruik beperkt is en ook zal blijven.

In een krimpende markt van motorjachten en grote zeiljachten zal een alternatieve vaarverbinding niet voor de noodzakelijke verandering zorgen. Inspeken op groeimarkten als de (verhuur) sloepenmarkt kan wel een breed gedragen impuls aan toerisme en economie geven. De aantallen doorgaande motorboten en zeilboten die de route zullen nemen zal naar verwachting onvoldoende ondersteuning bieden aan de lokale economie en het voorzieningenniveau. Investerings- en exploitatiekosten van de noodzakelijke kunstwerken zijn bijzonder hoog door de noodzakelijke kunstwerken aan beide zijden van de verbinding.

Inzetten op goede regionale vaarnetwerken als bestemming voor toervaart en boothuurders en als thuishaven voor de kleinere motorbootvaart en sloepvaart zal voor de toeristische beleving meer brengen. Door bestaande routes goed te onderhouden, de kunstwerken te vernieuwen, op afstand bediend te maken en door aanleg van kleine waterrecreatievoorzieningen wordt een in potentie aantrekkelijk en fijnmazig vaargebied sterker ontwikkeld. Daarmee wordt een belangrijkere regionale economische impuls gegeven.

Een verdere uitwerking van de mogelijke vaarverbinding is een keuze van de provincie. Verbreden van de opgave naar het volledige vaarnetwerk en haar toekomstige kwaliteit en bevaarbaarheid sluit dan goed aan bij de zorgen en ambities van de gebruikers zelf en de betrokken overheden.

Rob Vrolijks
1 september 2017