

Toekomstverwachting watersport in Zwolle

i.v.m. het ontwikkelen van een visie voor de Zwarte Water zone



**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Lelystad, 16 november 2018

Voorwoord

Het Waterschap Drents Overijsselse Delta is bezig met voorbereidingen om de dijken in Zwolle te versterken. Voor een deel betreft dit de oostelijke oever van het Zwarte Water tussen de Mastenbroekerbrug en de Holtenbroekerbrug. In dit gebied bevindt zich o.a. de oude scheepswerf van Leenman, een overslagbedrijf, diverse havens met o.a. ligplaatsen, schiphuizen, reparatiefaciliteiten, winterstallingloodsen en een haven voor de beroepsvaart. De dijkversterking is een kans om het waterfront te vernieuwen. Om de herinrichting financieel mogelijk te maken zullen woningen aan het water worden gebouwd. Dat betekent dat functies mogelijk op een andere plaats in het gebied terecht komen of verdwijnen.

Uitgangspunt van de gemeente is dat het aantal ligplaatsen (watersport) gelijk moet blijven. BEMOG, beoogd projectontwikkelaar en de gemeente hebben Waterrecreatie Advies benaderd om onderzoek te doen naar de huidige vraag naar ligplaatsen in Zwolle en een toekomstverwachting te schetsen inclusief soorten boten. Sinds 1994 doet Waterrecreatie Advies onderzoek naar trends en ontwikkelingen in de watersport. Ten behoeve van dit onderzoek zijn o.a. gesprekken gevoerd met alle havens en met diverse ligplaatshouders en bewoners. Ook is deelgenomen aan een Oeveratelier met buurtbewoners op 1 oktober.

De uitkomst is anders dan op voorhand verwacht en vraagt om een bredere discussie over de toekomst van de watersport in Zwolle.

Foto voorpagina: De voormalige Scheepswerf Leenman naast de Holtenbroekerbrug

WATERRECREATIE
ADVIES BV



Overstag 20, 8221 RG Lelystad
Contactpersoon: R. Steensma
E: info@waterrecreatieadvies.nl
T: 0320-218847
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Ontwikkeling van de watersport in Nederland	2
2.1. Vergrijzing en afname van het aantal boten	2
2.2. Toervaart	3
2.3. Dagtochten	3
Conclusie.....	3
3. Ontwikkeling van de watersport in Zwolle 2010 - 2018	4
Conclusie:.....	5
4. Interviews met de havens	5
4.1. Stichting het Zwolse Watersportcentrum	5
4.2. Passantenhaven Maagjesbolwerk	7
4.3. De Nieuwe Vecht.....	9
4.4. Camping Jachthaven Terra Nautic.....	11
4.5. Jachthaven de Hanze	13
Conclusie.....	14
4.7. Jachthaven Dijkzicht	15
4.8. De haven van Boterman	15
4.9. De voormalige Passantenhaven Katerveer	16
5. Beantwoorden van de vragen	17
5.1. De huidige vraag naar ligplaatsen in Zwolle	17
Conclusie.....	18
5.2. Toekomstverwachting van het aantal ligplaatsen	18
Conclusie.....	19
5.3. Verwachting van de afmetingen van de nieuw te realiseren ligplaatsen	19
Conclusie.....	22
6. Suggesties voor uitbreiding van de route- en vaarmogelijkheden.....	23
6.1. De Beleids- en later Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland 1990 - 2020.....	23
6.2. BRTN-categorieën en vaarroutes	24
BRTN categorie DM	25
BRTN-categorie E	25
BRTN-categorie F	26
BRTN-categorie G.....	27
6.3. Sluis of overtoom	27
6.4. Economisch perspectief, kansen voor Zwolle	29
Aanbevelingen.....	30

1. Inleiding

Zoals aangegeven in het Voorwoord is het Waterschap Drents Overijsselse Delta (DOD) bezig met voorbereidingen om de dijken in Zwolle te versterken¹. Voor een deel betreft dit de oostelijke oever van het Zwarte Water tussen de Mastenbroekerbrug en de Holtenbroekerbrug. In dit gebied bevindt zich o.a. de oude scheepswerf van Leenman, een overslagbedrijf, diverse havens met o.a. ligplaatsen, schiphuizen, reparatiefaciliteiten, winterstallingloodsen en een haven voor de beroepsvaart. De dijkversterking is een kans om het waterfront te vernieuwen. Om de herinrichting financieel mogelijk te maken zullen woningen aan het water worden gebouwd. Dat betekent dat functies mogelijk op een andere plaats in het gebied terecht komen of verdwijnen.

Uitgangspunt van de gemeente is dat het aantal ligplaatsen (watersport) gelijk moet blijven. BEMOG, beoogd projectontwikkelaar en de gemeente hebben Waterrecreatie Advies benaderd om onderzoek te doen naar de huidige vraag naar ligplaatsen in Zwolle en een toekomstverwachting te schetsen inclusief soorten boten.

Sinds 1994 doet Waterrecreatie Advies onderzoek naar trends en ontwikkelingen in de watersport. Jachthavens in heel Nederland worden benaderd met een vragenformulier waarop men bij herhaling van het onderzoek wijzigingen ten opzichte van de vorige meting aan kan geven. In 2010 heeft Waterrecreatie Advies zo'n onderzoek uitgevoerd in de hele provincie Overijssel (en de provincie Gelderland). In 2017 vond net zo'n monitor plaats in het IJsselmeergebied en de Randmeren (2012 – 2017). Kampen heeft in 2017 aan dat onderzoek meegedaan, Zwolle niet. Voor dit onderzoek hebben wij daarom eerst alle jachthavens in Zwolle gebeld en de cijfers van 2010 geactualiseerd. Alle havens hebben hieraan deelgenomen. Vervolgens hebben interviews plaatsgevonden met (bestuursleden van) de Stichting Zwolse Waterportcentrum, de markt- en havenmeester van de Passantenhaven Maagjesbolwerk, de eigenaar van Jachthaven Camping Terra Nautic en Jachthaven de Hanze. Om in aanvulling op de monitor en de interviews een volledig beeld te krijgen zijn op alle havens foto's gemaakt en is de binnenstad van Zwolle en de situatie op de Nieuwe Vecht bekeken. Ook is kort gesproken met het Waterschap DOD.

In deze rapportage zullen wij eerst een beeld schetsen van de ontwikkeling van de watersport in Nederland. Vervolgens ingaan op ontwikkeling van de watersport in Zwolle tussen 2010 en 2018 (resultaten monitor). Met die informatie hebben wij gesprekken gevoerd met de jachthavens. Het leverde een toelichting op de monitor, maar ook diepgaander gesprekken over de watersport in Zwolle en over de toekomst. De situatie is niet onverdeeld positief omdat de vaarmogelijkheden in en vanuit Zwolle voor dagtochten beperkt zijn. Dat heeft invloed op de transitie van toervaart naar dagtochten die in Nederland gaande is en verband houdt met de vergrijzing in de watersport en verandering van het vaargedrag. Dat heeft geleid tot een kort onderzoek naar knelpunten en kansen. In het slot van deze rapportage gaan wij daar verder op in.

¹ Afwegingsnotitie VKA Stadsdijken Zwolle, versie 1.0, april 2017

2. Ontwikkeling van de watersport in Nederland

In 2016 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving een prognose opgesteld voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050². Daarbij is rekening gehouden met de scenario's uit de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Afhankelijk van de ontwikkeling van de economie, de woningmarkt, de ontwikkeling van de bevolking en de bevolkingsopbouw, de groei van het wagenpark, de luchtvaart en het milieu zijn door het PBL en het CPB scenario's opgesteld. Die scenario's geven richting aan- of zijn van invloed op allerlei andere ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van de watersport.

2.1. Vergrijzing en afname van het aantal boten

De prognoses van het PBL en het CPB zijn gecombineerd met de onderzoekgegevens van Waterrecreatie Advies en anderen in de watersport. Het rapport schetst een toekomstbeeld en scenario's voor de watersport in 2030, 2040 en 2050. De verwachting is dat het aantal recreatievaartuigen in Nederland daalt. Dat heeft met een aantal ontwikkelingen te maken, waaronder vergrijzing in de watersport en jongeren die minder snel geneigd zijn een boot te kopen. De vergrijzing is een logisch gevolg van de geboortegolf na de tweede wereldoorlog. Bijna 75% van de huidige booteigenaren is ouder dan 50 jaar. In 1993 was 35% van de watersporters ouder dan 50.

	1993		2002		2002 (IJ&W)		2013	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Jonger dan 30 jaar	112	10	70	5	37	4	18	2
30 - 40 jaar	202	18	185	13	94	11	41	5
40 - 50 jaar	416	37	349	24	174	21	140	18
50 - 60 jaar	393	35	843	58	343	40	237	30
Ouder dan 60 jaar					199	23	345	44
Totaal	1.124	100	1.447	100	847	100	781	100

Tabel: Leeftijdsonwikkeling van booteigenaren (passanten) uit 4 vergelijkbare onderzoeken.

Het percentage eigenaren / schippers jonger dan 30 jaar is slechts 2%. Dat was 10% in 1993, een daling van 80%. De groep 30 – 40 jaar daalde met bijna 60% en de groep 40 – 50 jaar met bijna 50%.

Deze verschuiving is van belang voor de toekomst van de watersport. Als deze trend niet wordt doorbroken, dan komen er veel schepen te koop als de watersporters die nu 50 jaar of ouder zijn stoppen met varen. Zij bezitten bijna 3/4 van de vloot. De verschuiving heeft te maken met een aantal oorzaken. Een veranderend vaar- en vakantiegedrag is daar een van.

Dat jongeren het gat dat aan het ontstaan is niet opvullen heeft meerdere redenen. Ook jongeren reizen graag. De lage vliegtarieven in combinatie met mooi weer en de mogelijkheid om 's avonds naar een discotheek te gaan en tot diep in de nacht feest te vieren, is voor de groep jonger dan 30 belangrijk. De sfeer en gezelligheid die zij zoeken wordt in Nederland in veel (watersport)plaatsen niet geboden of niet meer geaccepteerd.

Verder heeft de economie uiteraard invloed en niet alleen de financiële crisis van 2008. Jongeren die een huis willen kopen moeten verplicht hun hypotheek aflossen. Dat tast de financiële ruimte aan.

² Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, in opdracht van Rijkswaterstaat WVL, Waterrecreatie Advies, augustus 2016.

Het krijgen van een hypotheek is lastiger omdat veel jongeren een tijdelijke of flexibele arbeids-overeenkomst hebben. Het lenen van geld om een boot te financieren past niet in zo'n plaatje. Het bezit van iets is minder belangrijk geworden, maar door de economische omstandigheden is het ook noodzakelijk om goedkopere of creatieve varianten te bedenken. Huur, gedeeld eigenaarschap, het varen met de boot van je ouders, lenen van vrienden en kosten delen, allemaal oplossingen die te maken hebben met- en passen bij het niet zelf bezitten, bij het kiezen van prioriteiten, bij zoveel mogelijk flexibiliteit, zoveel mogelijk doen, ontdekken en beleven. Waterrecreatie Advies schat dat het aantal boten in Nederland, afhankelijk van het scenario, in de komende 30 jaar met 20 tot 30% zal dalen (ca. 1% per jaar). Onderzoek in het IJsselmeergebied, de Hollandse Plassen en in Zeeland wijst uit dat dit inderdaad al een aantal jaren gaande is. Het is een gemiddelde, lokaal zijn er wel verschillen. Er zijn ook plaatsen waar het aantal boten toeneemt, daarover later meer.

2.2. Toervaart

Vergrijzing speelt ook in andere sporten. In het buitenland levert dat een vergelijkbaar beeld. Het is ook een kans. Mensen die met pensioen gaan kunnen langere vaartochten maken en nieuwe gebieden ontdekken. De huidige ouderen zijn actiever en het varen met een motorboot kan je tot op late leeftijd doen. In de afgelopen decennia zijn boten gemiddeld langer en comfortabeler geworden. Dat leidt tot verlenging van het vaarseizoen en de mogelijkheid lange tochten te maken en nieuwe vaargebieden te ontdekken. Dat kan met een boot of bijvoorbeeld met een camper. Ook bij die groep gaat het om het ontdekken van nieuwe gebieden, van een nieuwe "beleving". Jachthavens bieden graag faciliteiten aan campers als variant op passanten met een boot.

Per saldo daalt het aantal vaarbewegingen in Nederland. Het aantal passanten in jachthavens daalt sinds 2003 en parallel daaraan het aantal sluispassages (recreatievaart). De gemiddelde verblijftijd van passanten in jachthavens neemt wel toe omdat men vaak fietsen aan boord heeft en het achterland wil ontdekken. Het varen op zich is minder belangrijk geworden. Dat is positief voor de bestedingen. Passanten in het IJsselmeergebied geven gemiddeld ca. € 115 per boot per dag uit³. In vergelijking met andere recreatiesectoren is dat veel. Watersport is, of kan dus belangrijk zijn voor de lokale of regionale economie.

2.3. Dagtochten

Een derde ontwikkeling die invloed gaat hebben op de toekomst van de watersport is toename van het aantal woningen in een gebied met een ligplaats aan het water. Per saldo daalt het aantal meerdaagse vaartochten, maar het aantal dagtochten neemt in zo'n geval toe. In de Randstad worden in de komende decennia veel woningen gebouwd, maar ook Zwolle doet het goed (o.a. Stadshagen en de Zwarte Water zone).

Veel nieuwe wijken creëren ligplaatsen bij de woningen voor met name sloepen. De doorvaarthoogte van toegangsbruggen in of naar een wijk is meestal 1,40 of 1,50 m. en de diepgang van het vaarwater tenminste 1 meter. Op basis van deze criteria worden op dit moment veel nieuwe vaarroutes (sloepenroutes) ontwikkeld. Meer daarover in hoofdstuk 4, BRTN-categorieën.

Conclusie

De algemene tendens is dat door de vergrijzing (babyboom generatie die op termijn stopt met varen) en jongeren die geen boot kopen omdat ze het niet kunnen of willen betalen of opkijken tegen het onderhoud ("teveel gedoe"), het aantal boten in Nederland af zal nemen. Veel jongeren hebben via zeilscholen en het meevaren met hun ouders of vrienden wel kennis gemaakt met de watersport. Ze lenen of huren liever af en toe een boot. Ze hebben het te druk, doen of willen teveel en een boot kan dan niet uit. Watersport en waterrecreatie blijft echter zeker populair maar het wordt anders. De toervaart met kajuitboten daalt en het aantal dagtochten vooral met sloepen neemt toe. Deze transitie wordt bepaald door de mogelijkheden in een gebied en die zijn niet overal gelijk. Men wil "rondjes" kunnen varen.

³ Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

3. Ontwikkeling van de watersport in Zwolle 2010 - 2018

In Zwolle zijn een aantal jachthavens en passantenhavens (recreatievaart):

1. Jachthaven de Hanze BV
2. Stichting het Zwolse Watersportcentrum
3. Jachtwerf / jachthaven Dijkzicht
4. De Haven van Boterman
5. Jachthaven Camping Terra Nautic
6. De gemeentelijke Passantenhaven Maagjesbolwerk (incl. Rode Torenplein en steiger aan de Buitenkant)
7. Een haventje bij de Berkumerkolk

De gemeentelijke Passantenhaven Katerveer (26 specifieke passantenplaatsen) is in 2016 gesloten. De haven / jachtwerf Dijkzicht is verkocht aan BEMOG en de gebouwen en faciliteiten op het terrein zijn verwijderd. Er zijn 20 op dit moment niet bezette ligplaatsen maar de winterstallingfaciliteiten (ca. 70 schepen op de wal) zijn verdwenen. Ook in de haven van Leenman gebeurt niks meer. Er lagen 2 roeisloepen. In de Botermanhaven liggen een paar (grote) schepen. In de haven worden alleen reparaties verricht. Het haventje aan de Berkumerkolk is eigenlijk geen jachthaven. Er liggen 12 boten en 20 visboten. Samengevat zijn in Zwolle zijn op dit moment 3 echte jachthavens (1, 2 en 5) en een passantenhaven (6).

Alle havens hebben meegewerkt aan het actualiseren van de cijfers over de watersport. Bij Jachthaven de Hanze is het aantal ligplaatsen iets groter dan opgegeven in 2010 (nu 260). Bij het Zwolse Watersportcentrum en Terra Nautic is het aantal ligplaatsen gelijk gebleven (resp. 116 en 100). Het aantal passantenplaatsen in de Passantenhaven Maagjesbolwerk is iets toegenomen. Er zijn sinds de meting in 2010 passantensteigers geplaatst aan de Buitenkant, capaciteit ca. 8 plaatsen.



Passantensteiger in de Buitengracht voor grotere boten.

Het aantal vaste ligplaatsen voor recreatievaartuigen in Zwolle excl. de ligplaatsen / bootjes langs de Nieuwe Vecht bedraagt ruim 500. Volgens opgave van de havens zijn 460 daarvan bezet (incl. Berkumerkolk). De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 90%. Het percentage motorboten is 95%, 5% zeilboten. De gemiddelde bootlengte is 8,50 m. In de winter liggen er ruim 450 boten in Zwolle (excl. Nieuwe Vecht), nagenoeg evenveel als er in de zomer liggen. Er zullen wat boten van buiten Zwolle naar Zwolle komen, maar er gaan ook wat boten naar winterberging faciliteiten in o.a. Hasselt.

Volgens de havens is het beeld sinds 2010 verder vrijwel gelijk gebleven. Weinig verandering in capaciteit en bezettingsgraad, los van de havens die sinds 2010 leeg of gesloten zijn (Katerveer en Dijkzicht).

Passantenhaven Maagjesbolwerk is de enige haven in Zwolle die specifieke passantenplaatsen⁴ aanbiedt en ook veel passanten ontvangt. Terra Nautic aan de Overijsselse Vecht boekt ook nog wat overnachtingen. Het aantal bootovernachtingen van passanten in de stad bedraagt naar schatting ca. 3.000, iets meer dan in 2010.

Conclusie:

Er is in de afgelopen jaren qua vaste ligplaatsen en boten bij de jachthavens niet veel veranderd in Zwolle. Het aantal boten is of lijkt stabiel. De gemiddelde bezettingsgraad is ca. 90% en er zijn nagenoeg geen wachtlijsten. Alle winterstallingfaciliteiten (aan land) concentreren zich bij de Hanze. Stichting het Zwolse Watersportcentrum heeft 90 ligplaatsen in schiphuizen en nog 25 ligplaatsen in het water 'buiten'.

4. Interviews met de havens

Met bovenstaande informatie hebben wij een aantal jachthavens geïnterviewd om een nog beter gevoel te krijgen over de ontwikkelingen en kansen in Zwolle.

4.1. Stichting het Zwolse Watersportcentrum

Gesproken met de heren Derk Veenhof (havencommissaris) en Rien de Jonge. De dijkversterking in combinatie met de herinrichting van de Zwarte Water zone heeft grote gevolgen voor de haven. Het is ook een kans om de haven als die verplaatst moet worden opnieuw in te richten of in te delen en daarbij rekening te houden met ontwikkelingen en trends in de watersport. Er is uitgebreid gesproken over ontwikkelingen en trends zoals beschreven in hoofdstuk 2 en de mogelijke gevolgen daarvan voor de stichting. Ook bij deze stichting is sprake van vergrijzing binnen het ledenbestand. Men is het ermee eens dat weinig jongeren een boot kopen en dat dat gevolgen heeft voor de toekomst van de haven. De haven is nog goed bezet omdat de meeste ligplaatsen (80) zijn ondergebracht in schiphuizen. Verder zijn er in Zwolle geen schiphuizen op enkele overdekte plaatsen bij de Hanze na. Het onderbrengen van een boot in een schiphuis scheelt aanmerkelijk in de onderhoudskosten. Dat laatste is belangrijk bij een vergrijzend ledenbestand. Daarom ziet men de toekomst van de haven nog met vertrouwen tegemoet. Bijna alle ligplaatshouders wonen in Zwolle.

Vaak zijn verenigingen en stichtingen actief met het geven van zeillessen (zie o.a. Kampen). Er worden echter geen zeillessen meer gegeven, het water bij de haven leent zich daar ook niet echt voor. Er liggen nog enkele zeiljachten in het open gedeelte van de jachthaven, maar die boten zijn in de zomer meestal weg. De gemiddelde lengte van de boten in de haven is ca. 8,5 meter. Met de kajuitmotorboten worden korte en lange tochten gemaakt. De vaarmogelijkheden in de omgeving zijn beperkt. De Overijsselse Vecht is bevaarbaar tot Ommen. Je kunt de IJssel op, maar de meeste tochten gaan over het Zwarte Water richting Hasselt, Zwartsluis en Giethoorn, naar Friesland en/of de

⁴ Specifieke passantenplaatsen zijn plaatsen die niet op jaarbasis (als vaste ligplaats) worden verhuurd.

Randmeren. Rondjes varen in Zwolle als dagtocht is eigenlijk niet mogelijk. Jammer dat de Nieuwe Vecht niet bevaarbaar is en de Overijsselse Vecht bij Ommen als vaarweg of -route eindigt.

Na afloop hebben wij de haven en de schiphuizen bekeken. Sommige schiphuizen hebben een plateautje waar je spullen / materiaal op kunt slaan.



In de schiphuizen (waarvan één drijvend en demontabel) liggen enkele sloepen, maar overwegend motorboten met een lengte van 8 – 9 meter. Er zijn wel wat verschuivingen in Zwolle, mede door de plannen met het Zwarte Water, maar tot nu toe valt het mee. De stichting is naar de leden open over wat er aan de gang is en geeft op de website informatie over het proces.

Ook op het terrein van de stichting staan loodsen van de Zwolse Kanovereniging de Peddelaars⁵ en een loodse met een helling waarin leden onderhoudsklusjes aan schepen kunnen doen.

4.2. Passantenhaven Maagjesbolwerk

Gesproken met Henk Wissink, marktmeester en havenmeester van de passantenhaven.

Alle bruggen in Zwolle, behalve de bruggen in de gracht worden bediend door Rijkswaterstaat. Van 7.30 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur worden de bruggen niet bediend (splitssluiting). De Holtenbroekerbrug heeft een doorvaarthoogte in gesloten stand van 2 meter. Hogere boten moeten tijdens de spitssluiting wachten voor ze de stad in (of uit) kunnen. De Rodetorenbrug heeft een doorvaarthoogte van bijna 4 meter. Dus de passantenplaatsen aan het Maagjesbolwerk (40 plaatsen) zijn voor veel schepen goed bereikbaar. Hogere / grote schepen kunnen plaats krijgen aan het Rodetorenplein (15 plaatsen) of aan de Buitenkant (ca. 8 plaatsen). Door het vertrek van Huisman (brandstof) en Zijda (sleepdienst en dekschuitenverhuur) kan de steiger aan de Buitenkant in de richting van de Vispoortenbrug verlengd worden (van 8 naar ca. 20 plaatsen).



Het aantal passanten in de binnenstad neemt langzaam toe. De meeste schepen die Zwolle als passant bezoeken komen vanaf de IJssel. Door het gedoe met de sluizen en bruggen en de spitssluiting verliezen ze wat passanten aan (de haven van) Hattem. Hattem is ook leuk om te bezoeken. Omdat het hele gebied rond het Rode Torenplein, de Buitenkant en de Thorbeckegracht wordt opgeknapt, wordt een bezoek aan Zwolle telkens leuker. Het aantal passanten lijkt licht toe te nemen. Betalingen van liggeld en stroom lopen via Aan-Uit.net, de havenmeester komt geen liggeld incasseren. Er wordt af en toe gecontroleerd, maar er zijn weinig wanbetalers. Het tarief is redelijk (€ 1,15 / meter / nacht) en er is een nieuw havengebouw met keurige voorzieningen (douches en toiletten). Alle ligplaatsen hebben een stroomaansluiting en op de steiger aan de buitenkant staat een vuilwaterpomp⁶.

⁵ <http://www.kvdepeddelaars.nl/>

⁶ Pomp waarmee vuilwater zoals toiletwater en afvalwater uit een vuilwatertank kan worden gepompt.



Tussen de Vispoortbrug en de Diezenpoortenbrug liggen een aantal historische schepen. Het is bijzonder dat het waterfront middels een wandelpad bijna overal toegankelijk is. Een leuke wandeling rond de binnenstad.



40 plus 16 passantenplaatsen aan het Maagjesbolwerk en het Rode Torenplein, allen voorzien van stroom- en wateraansluiting. WIFI werkt nog niet goed, maar wordt net als in de rest van de binnenstad ook gratis.

Ook met de heer Wissink is gesproken over soorten boten en de toekomst van de watersport. Net als de stichting betreurt hij het dat de Nieuwe Vecht niet doorvaarbaar is. Het zou Zwolle voor sloepen een stuk aantrekkelijker maken (dagtochten). Nu liggen er alleen grotere motorboten (toervaart). Hij adviseert de Nieuwe Vecht nader te bekijken. De Nieuwe Wetering en de Soestwetering naar het oosten lopen net als de Overijsselse Vecht ook dood. Zwolle is een mooie stad en ligt op een mooi

punt langs de IJssel maar is niet aantrekkelijk voor dagtochten. Dat heeft invloed op de toekomst van de watersport.

4.3. De Nieuwe Vecht

Op advies van Henk Wissink en het bestuur van Stichting het Zwolse Watersportcentrum gekeken naar de (on)mogelijkheden van de Nieuwe Vecht.

De Nieuwe Vecht is de naam van een waterloop in Zwolle die rond 1600 is gegraven tussen de Overijsselse Vecht en de Nieuwe Wetering in het centrum van Zwolle. Door dit kanaal konden schepen sneller van de Vecht in Zwolle komen en omgekeerd. Zij hoefden nu niet meer over het Zwarte Water. De lading, meestal Bentheimer zandsteen kon zo sneller worden vervoerd. Langs deze waterweg stonden veel molens die landbouwgewassen uit Twente verwerkten. Hiervan is alleen oliemolen De Passiebloem overgebleven. Op twee plekken in de Nieuwe Vecht was er een soort sluis (verlaat). Dit is terug te vinden in de naam van de weg die parallel loopt aan het kanaal: 'Tussen de Verlaten'. De sluis aan het begin is in 1987 gerestaureerd.

Aan het begin van de vorige eeuw nam het vaarverkeer over de Nieuwe Vecht drastisch af. De sluismeester bij het Nieuwe Verlaat schutten in 1930 nog maar 311 kleine schepen. Toen de Ceintuurbaan werd aangelegd, was scheepvaart tussen het centrum en de Overijsselse Vecht definitief onmogelijk⁷.



De Vechtbrug heeft een doorvaartheogte van 90 cm.

⁷ Bron Wikipedia



Bij de Ceintuurbaan is de Nieuwe Vecht gedempt over een afstand van 330 meter.





Einde van de Nieuwe Vecht bij het haventje aan de Berkumerplas.

In gesprek met de bewoner naast de sluis werd ook aan deze kant van de Nieuwe Vecht de opmerking gemaakt dat het jammer is dat dit water niet meer doorvaarbaar is.

4.4. Camping Jachthaven Terra Nautic

Gesproken met dhr. Dyjers. Jachthaven en camping liggen prachtig aan de Overijsselse Vecht, maar zijn ingesloten tussen een aantal (grote) wegen. Goed bereikbaar, maar geen rustige omgeving. Uitbreidingsruimte is er niet. Het bedrijf verhuurt (100) ligplaatsen, verkoopt boten, heeft een watersportwinkel, is dealer van- en repareert motoren, beheert een camping, een kantine en verhuurt chalets. Het is een echt veelzijdig recreatiebedrijf, maar in de winter is het stil. De omvang is te klein om ook in de winter voldoende omzet te genereren via bijvoorbeeld winterstalling of verhuur van chalets / tijdelijke bewoning. De haven is in de zomer goed bezet met o.a. speedboten die in het stuk tussen Hasselt en Zwartsluis onbeperkt snel mogen varen. De vaarsnelheid op de Vecht is max. 9 km/h. Sommige mensen hebben een stacaravan en een sloep. Je moet echter elke keer hetzelfde stuk varen. Naar het Zwarte Water is ca. 0,5 uur, naar het centrum van Zwolle ca. 1,5 uur en dat moet je ook weer terug. Hetzelfde geldt voor de Overijsselse Vecht. De vaarmogelijkheden zijn op langere duur niet interessant genoeg. In totaal liggen er ca. 10 sloepen in de haven, de overige boten zijn vergelijkbaar met de (motor)boten in de andere havens.



Er zijn plannen de Overijsselse Vecht vanaf Ommen naar Hardenberg bevaarbaar te maken⁸. Bij Junne en Mariënberg worden twee sluizen aangelegd waardoor de Vecht straks bevaarbaar wordt vanaf Ommen tot het Kanaal Almelo – de Haandrik en de Duitse grens. De diepgang wordt volgens de berichten 50 cm waardoor de Vecht uitermate geschikt zou zijn voor kleine vaartuigen zoals sloepen, platbodems en kano's. De sluizen worden qua afmetingen hierop gebouwd.

Volgen de heer Dyjers is een diepgang van 50 cm onvoldoende voor “platbodems en sloepen” en als importeur van Spaanse sloepen heeft hij recht van spreken.



Foto: Op de voorgrond een kleine Majoni 30 sloep bij Terra Nautic, lengte 6 meter, diepgang 50 cm.

⁸ <http://www.vechtdalcentraal.nl/vechtdal-centraal/algemeen/ommen-regio/ommen/vaarweg-vecht-naar-duitsland-wordt-ontsloten>

4.5. Jachthaven de Hanze

Na de verschillende discussies over de transformatie van toervaart naar dagtochten en van motorboten naar sloepen, over vergrijzing in de watersport en jongeren die huren of lenen maar niet kopen, werd een bezoek gebracht aan Jachthaven de Hanze. De gebroeders Hageman waren druk met de winterstalling en hadden beperkt tijd om even te praten. Zij waren van mening dat er veel sloepen in Zwolle lagen en wezen o.a. op de huurmogelijkheden in het centrum. We kregen toestemming de haven en winterstallingloodsen te bekijken. De haven heeft 260 ligplaatsen. In de winter staan ca. 150 boten op een bok buiten en ca. 65 binnen. In het water resteren dan ca. 80 boten. 40 boten komen voor stalling uit andere havens. Jachthaven de Hanze is de enige haven die winterstallingfaciliteiten in Zwolle aanbiedt.



Ook in deze haven veel herkenbare soorten motorboten, een aantal sloepen en een beperkt aantal zeiljachten.



De verschillende winterstallinghallen lopen vol. In sommige hallen zijn mensen nog even bezig met onderhoud. Liever in het najaar dan in het voorjaar, de temperatuur is nu nog goed. Ook met deze mensen waaronder een eigenaar van een prachtig gerestaureerde houten sloep volgt een discussie over de toekomst van de watersport in Zwolle. De eigenaar geeft aan met de sloep tochten te willen maken en daarbij te overnachten in een hotelletje, Airbnb, B&B of bij vrienden onderweg. Om het onderhoud te beperken zou de sloep eigenlijk in een schiphuis moeten liggen. Hij pleit voor een vaarverbinding geschikt voor sloepen via Ommen naar het Kanaal Almelo – De Haandrik. Van daaruit kan je terug naar de IJssel via het Twenthekanaal of de Hoogeveense Vaart of door naar Groningen sinds de verbinding Erica – Ter Apel gereed is. Het is volgens hem belangrijk dat Zwolle via de Overijsselse Vecht naar het oosten wordt ontsloten.

Tijdens de rondgang door de haven en de loodsen zijn de sloepen geteld. In de loodsen en in het water bij de Hanze lagen circa 20 sloepen.

Conclusie

De discussie over sloepen en (het gebrek aan) de vaarmogelijkheden in en vanuit Zwolle werden telkens scherper. Als alle havens met hetzelfde bericht komen, is er iets aan de hand. Bij Terra Nautic lagen ca. 10 sloepen, bij Stichting het Zwolse Watersportcentrum ook maximaal 10 en bij de Hanze ca. 20. In de Nieuwe Vecht lagen geen echte sloepen maar open boten, visbootjes en “diversen”. Volgens haven- en marktmeester Henk Wissink liggen de boten daar gratis en is onbekend van wie ze zijn. De transitie van toervaart naar het varen van dagtochten met o.a. sloepen lijkt in Zwolle niet van de grond te komen.

Om het beeld van Zwolle te completeren zijn de overige havens in de omgeving ook bezocht.

4.7. Jachthaven Dijkzicht

Jachthaven Dijkzicht is gekocht door BEMOG. De oude loodsen en opstallen zijn gesloopt. Het terrein is netjes, maar kaal. De opruimwerkzaamheden zijn net klaar. De 20 ligplaatsen zijn er nog, maar (nog) niet bezet. Er ligt een houten kotter waaraan wordt gewerkt, een restauratieproces dat al lang duurt volgens de eigenaar, maar hij heeft vertrouwen in een goede afloop.



4.8. De haven van Boterman



In de haven van Boterman is o.a. het bedrijf van Henk Jacobs, scheeps- en jachtbetimmeringen gevestigd.

Onder een overkapping in de haven van Boterman ligt een nieuwe houten boeier waar nog aan wordt gewerkt.



4.9. De voormalige Passantenhaven Katerveer



De Katerveersluis is in 1818 gebouwd aan de monding van de Willemsvaart. In 1873 werd er een grotere sluis naast gebouwd en zijn bruggen over de sluisen aangelegd. In 1964 is het Zwolle - IJsselkanaal in gebruik genomen, waardoor de functie voor de scheepvaart verviel. In 1995 is de kleine sluis gerestaureerd en in 1997 de passantenhaven aangelegd. Het bedienen van de sluis ten behoeve van 20 passantenplaatsen was economisch niet rendabel. Sinds 2016 wordt de sluis niet meer bediend. Het hele complex is een Rijksmonument.

5. Beantwoorden van de vragen

BEMOG en de gemeente Zwolle hebben aan Waterrecreatie Advies drie vragen gesteld:

1. Aangeven wat de huidige vraag naar ligplaatsen in Zwolle is
2. Aangeven van een toekomstverwachting wat betreft het aantal ligplaatsen
3. Aangeven van een verwachting van de afmetingen van de nieuw te realiseren ligplaatsen.

Navolgend zullen wij deze vragen beantwoorden.

5.1. De huidige vraag naar ligplaatsen in Zwolle

In Zwolle zijn een aantal jachthavens en passantenhavens (recreatievaart):

1. Jachthaven de Hanze BV
2. Stichting het Zwolse Watersportcentrum
3. Jachtwerf / jachthaven Dijkzicht
4. De Haven van Boterman
5. Jachthaven Camping Terra Nautic
6. De gemeentelijke Passantenhaven Maagjesbolwerk (incl. Rode Torenplein en steiger aan de Buitenkant)
7. Een haventje bij de Berkumerkolk



Kaart: ANWB Waterkaart van NW Overijssel (C), 2018 - 2019

De passantenhaven aan het Katerveer is in 2016 gesloten. In vier van bovengenoemde havens, de Hanze, de Stichting het Zwolse Watersportcentrum, Jachthaven Dijkzicht en Terra Nautic bevinden zich bijna 500 ligplaatsen. Aan de Zwarte Waterzone tussen de Mastenbroekerbrug en de Holtenbroekerbrug bevinden zich 400 ligplaatsen waarvan ruim 80 overdekt in schiphuizen.

Jachthaven Dijkzicht is onlangs aangekocht door BEMOG. Het terrein is opgeruimd, opstallen zijn verwijderd en daarmee de winterstallingfaciliteiten. De 20 ligplaatsen zijn er nog wel, maar niet bezet.

In de door de gemeente geëxploiteerde Passantenhaven Maagjesbolwerk bevinden zich alleen specifieke passantenplaatsen, geen vaste ligplaatsen die op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd. In de Nieuwe Vecht liggen op dit moment ca. 50 bootjes. Voor die boten wordt geen liggeld geheven en de eigenaren zijn bij de gemeente niet bekend.

In het haventje aan de Berkumerkolk (Botenhaven de Koezen) liggen 20 boten van sportvissers en 12 motorboten. De haven van de sportvissers is in beheer bij Hengelsportvereniging Zwolle, de grootste vereniging in Zwolle met 5.000 leden.

De totale bezettingsgraad van de ruim 500 ligplaatsen in Zwolle bedraagt 90%. 5% van de boten zijn zeilboten. De gemiddelde lengte van alle boten is 8,5 meter. Er zijn geen of nagenoeg geen wachtlijsten. De wachtlijst die er is geldt met name voor de schiphuizen van de Stichting het Zwolse Watersportcentrum.

Door de ontwikkelingen rond de Zwarte Water zone zijn ligplaatshouders wel onrustig. De toekomst is voor hun nog onzeker.

De gemeente gaat er tot nu toe van uit dat het aantal ligplaatsen in de Zwarte Water zone gelijk moet blijven. Met een bezettingsgraad van 90% is er op dit moment een lichte overcapaciteit. Het aantal ligplaatsen en het aantal boten is sinds 2010 nagenoeg stabiel gebleven. Het aantal passantenplaatsen in het centrum bij Passantenhaven het Maagjesbolwerk is sinds 2010 iets toegenomen. Na het vertrek van Huisman (brandstof) en Zijda (sleepdienst) kan de steiger aan de Buitenkant in de richting van de Vispoortenbrug nog verder worden verlengd (van 8 naar ca. 20 plaatsen).

In de Nieuwe Vecht liggen nog ca. 50 bootjes. Dit zijn voornamelijk bootjes waarmee in de grachten wordt gevaren en/of gevestigd. De kwaliteit is zodanig dat zij zich geen ligplaats in een jachthaven kunnen of willen veroorloven. Een deel van de boten is in slechte staat en/of gezonken. Het is aan te bevelen maatregelen te treffen, er in ieder geval voor te zorgen dat de eigenaren van de schepen bekend zijn⁹.

Conclusie

De huidige vraag naar ligplaatsen in de havens in de Zwarte Water zone en in heel Zwolle is of lijkt stabiel.

5.2. Toekomstverwachting van het aantal ligplaatsen

Door de vergrijzing, verandering van het vaargedrag en o.a. jongeren die niet of minder snel een boot kopen zal het aantal boten naar verwachting in de komende 30 jaar met ca. 25% afnemen¹⁰. Ook verandering van de bevolkingssamenstelling heeft hiermee te maken. Dit is een gemiddelde. Er zijn plaatsen waar de bezettingsgraad hoog is en veel woningen worden gebouwd, o.a. aan het water al dan niet met eigen ligplaats. Dit geldt o.a. voor de Randstad, maar de ontwikkelingen aan de Zwarte Water zone en de wijk Stadshagen zijn daar ook een voorbeeld van en bieden in beginsel kansen.

⁹ Zie ook <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/end-of-life-boten-nederland.html>

¹⁰ Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, Waterrecreatie Advies, augustus 2016 in opdracht van RWS, Water, Verkeer en Leefomgeving.

Verandering van het vaargedrag betekent echter ook dat de toervaart (lange vakanties op de boot en meerdaagse tochten) daalt en het aantal dagtochten toeneemt. Sinds ca. 2003 daalt in Nederland het aantal sluispassages en het aantal passanten in jachthavens. Het aantal dagtochten in waterrijke gebieden neemt toe, vooral als er mogelijkheden zijn om “rondjes” te varen.

In nieuwe jachthavens voor zover die worden aangelegd richt men zich op sloepen en op het wegnemen van “gedoe” voor de eigenaar. Het bieden van service is belangrijk omdat de eigenaren van boten ouder worden (babyboomgeneratie) en geen zin meer hebben aan het plegen van onderhoud of het niet meer kunnen. Jongeren anderzijds hebben geen tijd om veel te varen. Zij huren of lenen liever een boot (incl. gedeeld eigenaarschap).

De mogelijkheden van deze transitie naar het varen met sloepen is locatieafhankelijk, afhankelijk van de omgeving. In Zwolle zijn de mogelijkheden voor het varen van “rondjes” zeer beperkt. De Nieuwe Vecht is niet doorvaarbaar hetgeen een rondje om de stad blokkeert en de Overijsselse Vecht loopt dood na Ommen. Er zijn plannen om de Overijsselse Vecht tussen Ommen en Hardenberg bevaarbaar te maken voor sloepen en platbodems. Daarmee zou een verbinding ontstaan via de Oostelijke Vecht naar het Kanaal Almelo – de Haandrik en ontstaat een scala aan nieuwe vaarmogelijkheden. De bevaarbare diepgang die wordt voorzien bedraagt echter 50 cm. Voor een route die geschikt is voor (kleine) sloepen is een diepgang van (minimaal) 1 meter noodzakelijk en een doorvaarthoogte van ca. 1,50 m.

Omdat dit in combinatie met het bevaarbaar maken van de Nieuwe Vecht van cruciaal belang is voor de transitie gaan wij daar in hoofdstuk 6 verder op in. Als er niets gedaan wordt aan het aantrekkelijker maken van de vaarmogelijkheden rond Zwolle, zal het aantal schepen in Zwolle in de komende decennia met ca. 25% dalen. Mogelijk sneller als de wijk Stadshagen ook niet ontsloten wordt. Als bestemming voor passanten die over de IJssel varen, blijft Zwolle wel interessant.

Conclusie

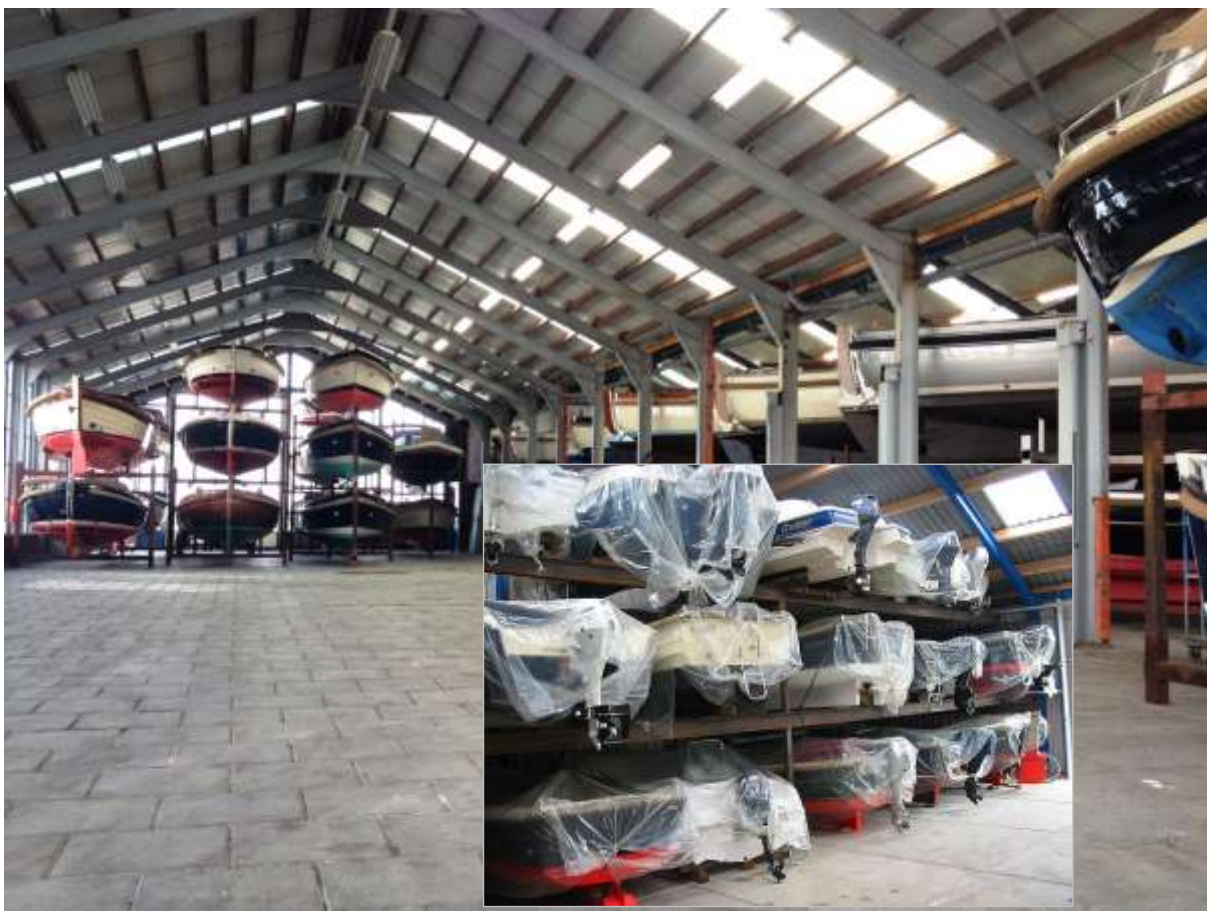
In de komende 20 tot 30 jaar zal de vraag naar ligplaatsen in Zwolle met ca. 25% afnemen als de vaarmogelijkheden in en rond Zwolle niet worden verbeterd. In hoofdstuk 6 wordt daar verder op ingegaan.

5.3. Verwachting van de afmetingen van de nieuw te realiseren ligplaatsen.

De gemiddelde scheepslengte in Zwolle zal op termijn verder dalen, ongeacht het al dan niet verbeteren van de vaarmogelijkheden. De vraag naar ligplaatsen in schiphuizen zal toenemen. De ligplaatsen in de huidige schiphuizen bij de Stichting het Zwolse Watersportcentrum hebben vaste maten. Men betaalt voor de lengte van de ligplaats (al dan niet inclusief opslagruimte). In de toekomst zullen vaker overdekte schiphuizen ontstaan met een centrale ingang. Kleinere boten manoeuvreren beter waardoor efficiënter van de beschikbare ruimte en het water gebruik gemaakt kan worden. Er zijn in Nederland diverse voorbeelden van dergelijke schiphuizen. Ook woningen met een schiphuis onder de woning zijn populair. Bestaande havens zijn bezig met drijvende woningen of chalets (verhuur) om vrijgekomen ligplaatsen op te vullen. Voor varende ‘woningen’ gelden andere regels dan voor woonarken die voor permanente bewoning worden gebruikt. Sommige jachthavens hebben drijvende steigers met daarin verwerkt aansluitpunten waarlangs schepen hun vuilwatertank kunnen legen en ook in de winter water kunnen tanken. Wonen aan boord wordt daarmee (beter) mogelijk, niet alleen in steden waar de druk op de woningmarkt groot is.



Schiphuizen met een centrale ingang in Naarden en in Friesland



Gestapelde opslag ('dry stack') van boten in de Hollandse Plassen



IJsseldelta Marina Hattem, november 2018

Op de foto een drijvende / varende woning in de IJsseldelta Marina in Hattem. Deze is niet groot, maar past binnen de huidige trend naar 'tiny houses'. Overwinteren in de haven mag. De steigers worden voorzien van antislip en men kan gebruik blijven maken van stroom, water, het verwarmde sanitair, wasserette en alle andere faciliteiten. Voor droge winterstalling verwijst de haven naar faciliteiten in Zwartsluis en Meppel. Ook in deze haven in Hattem liggen weinig sloepen en slechts enkele zeiljachten. De motorboten zijn vrij groot, ook omdat op de haven een makelaardij is gevestigd.

Hattem is vooral gericht op de IJssel en boten die daar varen. Passanten zijn zeer welkom, Hattem is een mooi historisch stadje en wat dat betreft voor passanten een concurrent van Zwolle. Ook in Hattem zijn geen verbindingen met het achterland hoewel over het bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal lang is gesproken. Er is na de aanleg van een bypass bij Veessen wel een kanoroute (rondje) van 12 km tot Hattem bevaarbaar gemaakt.



De kanoverhuur en de verhuur van SUP-planken in Hattem loopt net als de jachthaven goed. De rondvaart eindigt na een paar kilometer en moet dan weer terug.

Conclusie

Wat worden de afmetingen van de nieuw te realiseren ligplaatsen in Zwolle? Met wat afwijkingen voor grotere boten die in de zomer lange tochten maken, zijn de boten die Zwolle en omgeving als thuiswater hebben niet veel langer dan 9 meter. Dit komt overeen met de huidige veelal stalen motorkruisers die in de havens in Zwolle liggen. Als er kopers voor zijn, worden deze in de komende decennia verkocht of gesloopt en deels vervangen door kleinere polyester motorboten en sloepen. De vraag naar vaste ligplaatsen zal in eerste instantie afnemen, de vraag naar overdekte ligplaatsen neemt naar verwachting toe.

In dit hoofdstuk zijn een paar voorbeelden van hedendaagse schiphuizen getoond. De mogelijkheden om op een verandering van de samenstelling van de vloot te anticiperen zijn daarin groter. Door in winterstalligloodsen (kleinere) schepen te stapelen kan ruimte worden bespaard.

Hiermee zijn de drie gestelde vragen beantwoord. Wij waren liever tot een andere conclusie gekomen. Dat kan alleen als de route- en vaarmogelijkheden vanuit Zwolle worden verbeterd. Daarom in hoofdstuk 6 een aantal aanbevelingen.

6. Suggesties voor uitbreiding van de route- en vaarmogelijkheden

6.1. De Beleids- en later Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland 1990 - 2020

Van oorsprong zijn de vaarwegen in Nederland aangelegd voor het vervoer van goederen. Zwolle heeft een sterke band met Schuttevaer en dat is nog zichtbaar in de grachten in het centrum en aan de industrieterreinen langs het Zwolle – IJsselkanaal. Naarmate de schepen groter werden, zijn vaarten gesloten of gedempt. Na het Katerveer loop de Willemsvaart voor het centrum van de stad dood. Aan de zuidoostkant van de stad eindigt de Nieuwe Wetering bij sluis 1 bij Laag Zuthem. Vroeger liep de Nieuwe Wetering verder onder de naam Overijsselsch Kanaal, kruiste de Regge en kwam uit in Vroomshoop. Via de Regge kon men naar de Overijsselse Vecht. Zo zijn er in Nederland talloze vaarroutes in ongebruik geraakt of gedempt. De Nieuwe Vecht in Zwolle en het Apeldoorns Kanaal zijn daar ook voorbeelden van.

In 1990 werd de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) opgesteld¹¹. Ministeries, provincies, de Unie van Waterschappen, de ANWB, HISWA Vereniging en het huidige Watersportverbond gingen samenwerken. Doelstelling was “het in stand houden, beheeren en optimaliseren van bevaarbare wateren als samenhangende voorziening voor de recreatioervaart. Een meerwaarde wordt gegenereerd door een impuls te geven aan de ontwikkelingen op de raakvlakken tussen land en water. De zwakste schakel in een net bepaalt de kwaliteit van het basistoervaartnet. Bruggen sluizen, doorvaartdiepte, ontbrekende schakels en openingstijden van bruggen en andere nautische aspecten van de vaarweg bepalen de gebruiksmogelijkheden. (...) Vooral voor verstedelijkte gebieden en voor perifere regio's is het kunnen benutten van het bestaande potentieel aan vaarwegen van groot belang. Enerzijds om voor recreatief gebruik een efficiënt ruimtegebruik te stimuleren en anderzijds om, vanwege de economische betekenis, de leefbaarheid te bevorderen” (tekst BRTN 1997).

Jarenlang is in het Nederlandse toervaartnet geïnvesteerd. Er werden normen bedacht voor de verschillende soorten vaarwegen, voor motorboten en voor zeilboten, de zogenaamde BRTN-classificatie. De kleinste BRTN-route was klasse DM, een route voor motorboten met een opbouwhoogte van 2,40 m en een diepgang van 1,10 m. In de afgelopen ruim 25 jaar is het Nederlands toervaartnet behoorlijk op orde gebracht en Nederland is wat vaarmogelijkheden betreft, internationaal toonaangevend.

Sinds globaal 1965 zijn talloze recreatievaartuigen gebouwd, eerst in staal en hout, later vanaf ca. 1970 in polyester. Naarmate de welvaart steeg, werden de schepen groter. In het begin van deze eeuw kwamen er nieuwe boten op de markt, sloepen. Groot was prettig en comfortabel, maar wel veel werk. De sloep betekende een kentering. Dankzij lage vliegtarieven ging men telkens vaker naar het buitenland op vakantie en kon een grote boot niet meer uit. De ontwikkeling ging de andere kant op, dagtochten werden populair en er ontstond belangstelling voor het varen van “rondjes” en in het verlengde daarvan, belangstelling voor kleinere routes of vaarten dan BRTN-categorie DM. De kleine sloepen hebben nog een upgrade beleefd naar sloepen waarin je eventueel kon slapen met een kleine kajuit, een toiletje en/of keukentje, maar prijstechnisch waren die schepen (te) duur. Wat resteert is een nog steeds groeiende groep sloepen in Nederland.

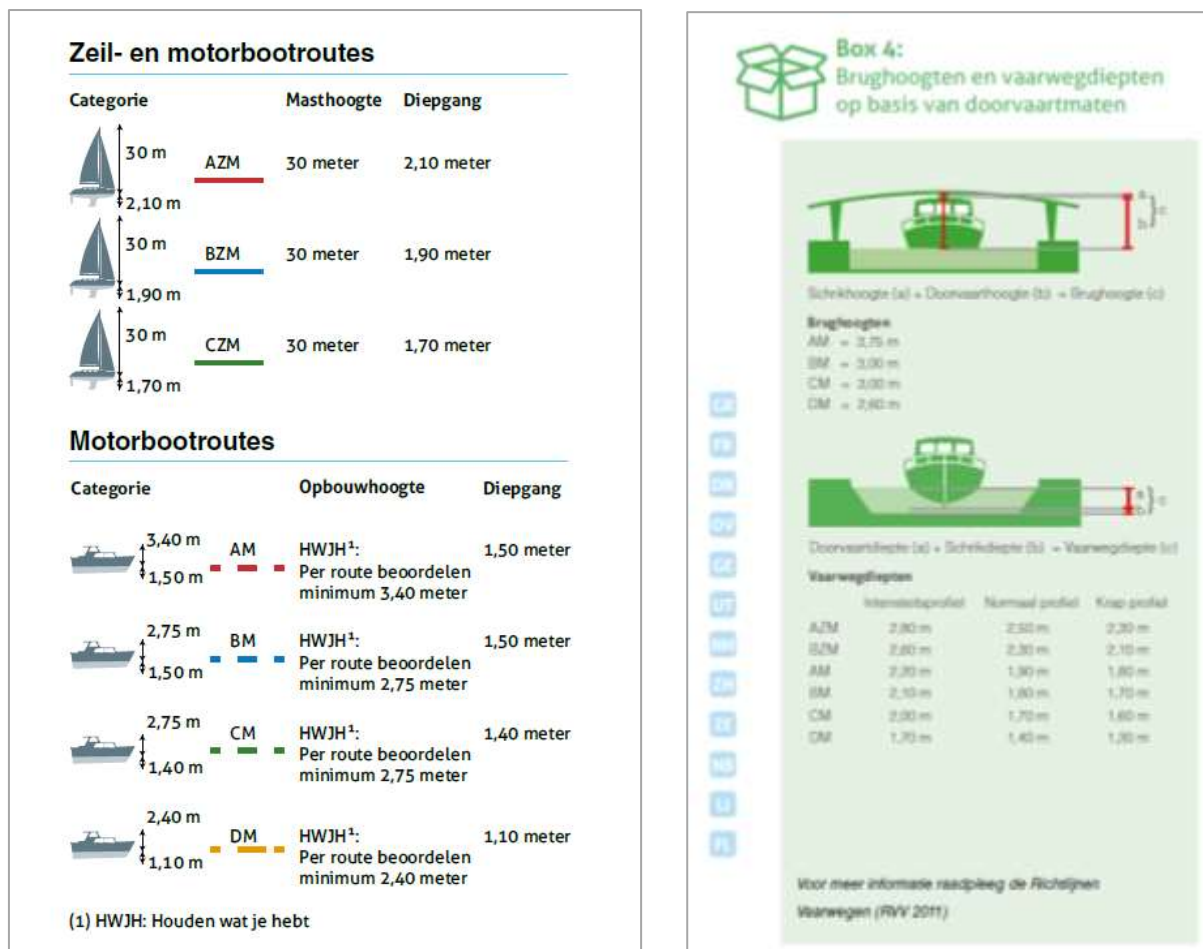
De BRTN is nog steeds van kracht, herbenaemd tot Basisvisie Recreatietoervaart Nederland. De uitvoering wordt gecoördineerd door de Stichting Waterrecreatie Nederland waaraan ook de provincie Overijssel een bijdrage levert¹². Er wordt nagedacht over het maken van categorieën schepen kleiner dan klasse DM. De provincie Friesland heeft in 2006 al kleinere klassen vastgesteld omdat men tijdens het Friese Merenproject tegen problemen aanliep bij het heropenen van vaarroutes.

¹¹ Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland 1990 en actualisering d.d. 1997.

¹² <https://waterrecreatienederland.nl/>

6.2. BRTN-categorieën en vaarroutes

De laatste afspraken over de BRTN zijn beschreven in de Basisvisie Recreatietoervaart (BRTN) 2015 – 2020. Inmiddels gaat het niet meer over de hoogte van de opbouw en de diepgang van de boot, maar is men overgeschakeld op de doorvaarthoogte van bruggen en de (gegarandeerde) diepgang van een vaarweg. Navolgend een overzicht van de huidige BRTN-categorieën t/m categorie DM.



De categorieën E, F en G zijn nog niet officieel opgenomen in de BRTN omdat het maken van afspraken hierover lastig is. De tabel hieronder waarin maten worden aangegeven is dan ook richtinggevend en afgeleid uit de categorieën die in Friesland worden gehanteerd.

Categorie		Diepgang vaarweg	Ingrijpdiepte	Doorvaarthoogte bruggen
CM	Grote motorboten	> 1,50	1,6	> 3 of BB
DM	Kleine motorboten	1,3	1,4	2,5 of BB
E	Grote "sloepen"	1,1	1,1	1,5 - 2,5 of BB
F	Sloepen	1	1	1 - 1,5 of BB
G	Kano's	0,5 - 1	n.v.t.	1, obstakels toegestaan

Classificatie recreatieve vaarwegen uit PVVP Fryslân 2006, herzien in 2011, bewerkt door Waterrecreatie Advies

'Obstakels toegestaan' betekent dat je een dam kunt passeren via een kano-oversteekplaats.

Navolgend een overzicht met voorbeelden van boten uit de BRTN-categorieën DM t/m G.

BRTN categorie DM



BRTN-categorie DM zijn kleine motorboten waarmee meerdaagse tochten kunnen worden gemaakt (recreatietoervaart). De meeste vaarwegen in Nederland zijn geschikt voor deze boten. Als de bruggen in de omgeving 2,5 meter hoog zijn, komt het voor dat hele jachthavens gevuld zijn met boten die net onder deze bruggen doorgaan (kruiphoogte 2,40 m). Een voorbeeld daarvan is Jachthaven de Rijd in Nieuwe Niedorp.

BRTN-categorie E



BRTN-categorie E zijn grote sloepen of motorboten kleiner dan categorie DM. De hoogte van de opbouw boven water is 1,5 tot 2,5 m. Met deze boten worden dagtochten en weekendtochten gemaakt en soms meerdaagse tochten. Slapen aan boord kan, soms slaap men ook in een hotelletje, B&B of Airbnb langs de route. De grote sloepen zijn een ontwikkeling die volgde op de groeiende populariteit van de kleine sloepen.

BRTN-categorie F



De kleine sloep werd ca. 15 jaar geleden populair als vervoermiddel bij vakantiehuisjes en woningen aan het water. Het is een relatief goedkope boot met weinig onderhoud waar je dagtochten mee kan varen. De ontwikkeling paste bij de verandering van het vakantiegedrag. Men ging varen als het mooi weer was, even eruit. Met kleine sloepen worden m.n. “rondjes” gevaren. Vertrek vanaf huis of uit de haven en dan een tochtje van een paar uur afhankelijk van de mogelijkheden. Aan boord zijn verder geen voorzieningen, behalve vaak een koeltas. Met deze boten worden soms ook boodschappen gedaan.

Categorie F zijn kleine sloepen die over de Overijsselse Vecht naar Hardenberg zouden moeten kunnen varen. De vaardiepte moet voor deze groep 1 meter zijn. Dat is ook de drempelhoogte van de sluis bij Ommen.

De doorvaarthoogte van de bruggen zouden bij voorkeur (minimaal) 1,50 m moeten zijn. Op die maat worden tegenwoordig bruggen in sloepenroutes voor categorie F aangelegd. De Vechtbrug in de Nieuwe Vecht is eigenlijk net te laag. Op de foto hieronder vaart een sloep onder een brug van 1 meter door. Het kon, maar het houdt niet over.



Sloep BRTN-categorie F passeert een brug met een doorvaarthoogte van 1 meter.

BRTN-categorie G



BRTN-categorie G zijn boten die nog kleiner en lichter zijn en vaak op de wal worden gestald. Kano's, kleine rubberboten en SUP-planken vallen in deze categorie. Met deze boten kan je een stuw passeren. Een sluis of overtoom is niet nodig.

6.3. Sluis of overtoom

Heel veel lokale vaarwegen en sloten die niet onder de BRTN vallen hebben in de praktijk een diepgang van ca. een meter en bruggen van 1,5 m of minder. Over al deze routes wordt gediscussieerd en gekeken of verbindingen gemaakt kunnen worden. Meestal zitten in deze "haarvaten" een (te) lage duiker, een dam of een stuw. De aanleg van een nieuwe sluis in dit soort vaarwegen is kostbaar. Er is gezocht naar varianten en de overtoom waarmee de Enterse Zomp een stuw met vistrap kon passeren creëerde nieuwe mogelijkheden.



De Enterse Zomp in een overtoom.

Het te overbruggen hoogteverschil was niet groot en de Zomp was de enige boot die van de overtoom gebruik hoefde te maken. Op andere plaatsen in Nederland waren de te overbruggen hoogteverschillen groter. Witteveen en Bos ontwikkelde de Boat Conveyor, een lopende band waarmee boten van het ene water naar het andere water konden worden vervoerd. Waterrecreatie Advies bedacht in 2016 het concept voor een Zelfbedieningsovertoom® speciaal voor sloepen¹³.



Boat Conveyor Witteveen en Bos



Zelfbedieningsovertoom® Waterrecreatie Advies

De investeringskosten en de kosten voor het beheer zijn aanmerkelijk lager dan de kosten voor een sluis. De methodiek is ook geschikt om via een tunnel onder een weg door te gaan ('Ondertoom'). Daarmee ontstaan nieuwe mogelijkheden om routes (weer) bevaarbaar te maken.

¹³ <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/zelfbedieningsovertoom.html>

6.4. Economisch perspectief, kansen voor Zwolle

Er zijn in Zwolle twee doelgroepen die kansen bieden:

1. Boten die over de IJssel varen en Zwolle als passant kunnen bezoeken
2. Boten uit Zwolle, van bewoners of mensen uit de regio die een vaste ligplaats in een jachthaven hebben.

Ad 1.

De toervaart over de IJssel zal blijven bestaan. Over het algemeen zijn het grotere schepen dan de meeste schepen die in Zwolle liggen (zie ook boten in de haven van Hattem). Sommige mensen uit de babyboomgeneratie maken lange tochten met hun boot. Zij varen ook in het voor- en naseizoen. Faciliteiten zoals verwarming aan boord zijn goed. Dit zijn de “camperaars” met een boot. Interessante doelgroep, heeft vaak fietsen aan boord, geen haast en is bereid de omgeving te verkennen. Bestedingen zijn interessant. Uit onderzoek in het IJsselmeergebied in 2017 bleek dat Kampen ook veel buitenlandse passanten ontving uit o.a. Zwitserland, Duitsland en België die (o.a. in huurboten) op de IJssel voeren. Ook in Kampen was het aantal passanten stabiel. Zwolle heeft met de lopende kwaliteitsslag in de binnenstad nog wat te winnen.

Ad 2.

Voor bewoners met een boot in Zwolle zijn de recreatiemogelijkheden in de omgeving van belang. De huidige vaarmogelijkheden zijn beperkt, veel verbindingen zijn gestremd of lopen dood. De Overijsselse meren zijn mooi, maar de tocht daarnaartoe is lang en je moet dezelfde weg terug. Dat geldt ook voor de Overijsselse Vecht. Een interessante doelgroep zijn sportvissers, daar zijn er veel van in Zwolle (5.000 leden bij HSV Zwolle). Oevervissen kan, maar de belangstelling voor bootvissen neemt toe. Een tweede doelgroep zijn mensen die een dagtocht in de omgeving willen maken en dat is meer dan een rondje door de gracht in de binnenstad. Meestal neemt men zelf een mand met wat lekkere dingen mee. Het levert behalve in de binnenstad niet heel veel extra bestedingen op, wel veel sfeer.



Veel sloepen in het centrum van Leiden (doorvaarthoogte bruggen 1,30 m.)

Het creëren van mogelijkheden om meer dagtochten te maken vertaalt zich primair in een aantrekkelijkere woon- en leefomgeving, het bredere perspectief. Woningen aan het water met een mogelijkheid een boot bij de woning te leggen, worden in veel steden en watersportgebieden ruimhartig benut. De waarde van de woning stijgt met ca. 20%. Varende boten voegen een beleving toe. Het is gezellig en sfeervol. De exploitant van de jachthaven profiteert maar deels, hij faciliteert.

De provincie Friesland, de gemeenten, het waterschap, natuurorganisaties en bedrijven hebben in combinatie met Europese subsidies via het Friese Merenproject ruim € 400 miljoen geïnvesteerd in de doorvaarbaarheid, beleefbaarheid en kwaliteit van Friesland als watersportprovincie. Het heeft zich vertaald in meer blijde watersporters, maar ook meer toeristen, meer werkgelegenheid en hogere woningprijzen als huizen aan beter bevaarbare of nieuw ontsloten vaarroutes kwamen te liggen. Het Friese Merenproject werd mogelijk omdat partijen bereid waren samen te werken, kansen te zoeken en elkaar op die manier te versterkten, een plus een is drie. Men dacht in mogelijkheden, niet in onmogelijkheden. Er zijn vaarroutes aangelegd door natuurgebieden waarbij tegelijkertijd de natuur werd versterkt. Zo'n aanpak wordt nu ook gevolgd in de Oostelijke Vechtplassen waar via een door meer dan 20 partijen ondertekend Gebiedsakkoord en Uitvoeringsprogramma grote bedragen in de kwaliteit van het gebied geïnvesteerd worden. Uitbreiding van routenetwerken voor sloepen zijn net als in de Zuid-Hollandse Plassen belangrijke pijlers.

Door met andere ogen naar Zwolle te kijken zijn er op dit gebied zeker mogelijkheden. Kansen die kunnen worden benut en die de stad ten goede komen. Navolgend een aantal aanbevelingen:

Aanbevelingen

- Hoewel het een onmogelijke opgave lijkt, is het toch de moeite waard nog een keer naar het bevaarbaar maken van de Nieuwe Vecht te kijken. Doelgroep BRTN-categorie F. De Vechtbrug moet dan eigenlijk worden verhoogd van 90 cm doorvaarthoogte naar 1,40 of 1,50 m. Het deel van de Nieuwe Vecht aan de noordkant bij het PEC stadion zou weer bevaarbaar gemaakt kunnen worden tot het fietstunneltje. Daarvandaan kan je met een 'Ondertoom' door een tunneltje onder de Centuurbaan door en bij de molen weer te water.
- Ga in overleg over de mogelijkheden om de Overijsselse Vecht na Ommen bevaarbaar te maken voor sloepen BRTN-categorie F. Dat betekent dat de beoogde diepgang moet worden vergroot van 50 cm naar 1 meter. Het creëert mogelijkheden voor sloepen om een langere tocht te maken waarbij men moet slapen en eten in hotels, B&B, Airbnb of bij kennissen langs de route. Het geeft een impuls aan de omgeving (regionaal effect) en zorgt voor flinke bestedingen. Als de diepgang 50 cm bedraagt is de Vecht alleen bruikbaar voor boten van BRTN-categorie G, zoals kano's, kleine rubberbootjes en SUP-planken. Dat levert alleen een lokaal effect.
- Onderzoek de mogelijkheden om de Nieuwe Wetering vanaf het centrum van Zwolle en in het verlengde daarvan het Overijssels Kanaal¹⁴ en de Regge te ontsluiten voor sloepen (BRTN categorie F, eventueel alleen voor elektrisch aangedreven boten als exclusieve vaarroute).
- Een overtoom geeft mogelijkheden om de wijk Stadshagen te ontsluiten voor sloepen. Dat zou betekenen dat in de wijk woningen aan het water gebouwd kunnen worden met eigen ligplaats. Het verhoogt de waarde van de bestaande en de te bouwen woningen. Een sluis kan ook, maar is erg kostbaar en maakt een coupure in de dijk van het Zwarte Water noodzakelijk (primaire waterkering).
- In de polder Mastenbroek bevinden zich verschillende weteringen die mogelijk gebruikt of opgewaardeerd kunnen worden tot kanoroute en/of route voor elektrisch aangedreven sloepen ('electric only' route). Mogelijkheden kunnen worden onderzocht in combinatie met natuurversterking.

¹⁴ <https://www.entoen.nu/nl/overijssel/salland/heino/overijssels-kanaal>

- Er is besloten dat het Apeldoorns kanaal niet bevaarbaar wordt voor grote schepen. Er is (nog) niet gesproken over een mogelijkheid het kanaal alleen bevaarbaar te maken voor 'sloepen' (BRTN categorie E, F en G). Het biedt kansen als de provincies Overijssel en Gelderland, de waterschappen en de gemeenten (en Hanzesteden) Zwolle, Hattem, Ommen en Kampen samen op gaan trekken en kijken wat de mogelijkheden in het gebied zijn.