GROEN PLATFORM VECHT

Secretariaat:
Soerensebeek 22
8033 DM Zwolle
tel. 0384532781
groenplatformvecht@hotmail.com

De Bevaarbaarheid van de Vecht: bovenstrooms en benedenstrooms

Het 'Groen Platform Vecht', waarin de meeste natuurorganisaties langs de Overijsselse Vecht zich hebben verenigd, maakt zich grote zorgen over de richting die de discussie over de bevaarbaarheid van de Vecht de laatste tijd dreigt uit te gaan. Koersen de partners in het project 'Ruimte voor de Vecht', die in 2008 nog plechtig verklaarden dat bovenstrooms vanaf Ommen slechts met platbodems en kano's mag worden gevaren, af op een ander beleid? In ondergaand stuk willen wij aantonen dat dit op inhoudelijke gronden een verkeerde keuze zou zijn.

Inhoud:

I	De Vecht vóór 1900	pg.1
II	Het Masterplan van 2008	pg.2
III	Herstelonderzoek en Veiligheidsonderzoek 2009	pg.4
IV	'Rust en Drukte in het Vechtdal', beleidsdocument uit 2009	pg.5
V	Uitvoering Masterplan: 2009-2015	pg.5
VI	Ontwikkelopgave EHS, Natura 2000, PAS, KRW	pg.7
VII	Nieuwe visie, Andere kansen	pg.8/9
VIII	Conclusie	pg.10

I De Vecht vóór 1900

Ooit was de Vecht een meanderende regenrivier, die in het Nederlandse deel, vanaf de grens tot het Zwarte Water, 90 km. lang was.

De jaarlijkse overstromingen waren een normaal verschijnsel en werden, binnen zekere marges, verwelkomd door de boer, omdat die vruchtbare en kalkrijke slib brachten voor het land. Dat gaf, mede daardoor, in het voorjaar een weelderige bloemenpracht te zien.
In het vaarseizoen van oktober tot april voeren slechts platbodems op en neer tussen Nordhorn, Zwolle en Hasselt. Vanwege de vele ondiepten kon slechts dit type schepen er varen, en zelfs die hadden nog vaak te kampen met zandbanken en plantengroei.


foto: Johan Poffers

Na de invoering van kunstmest veranderde het beeld. De boer was niet meer afhankelijk van slib (en van met heideplaggen vermengde stalmest). Overstromingen werden voortaan ervaren als overlast. Het water moest zo snel mogelijk worden afgevoerd, niet alleen het water van de Vecht zelf, maar ook uit het omliggende land, inclusief het veenkoloniale gebied. De Vecht werd daarom gekanaliseerd, de stroom in een stenen jas geplaatst, meanders afgesneden, de lengte in het Nederlandse deel teruggebracht tot 60 km. En er werden stuwen geplaatst om de stroom te reguleren, want met name in de zomer moest het water kunnen worden tegengehouden om uitdroging van land te voorkomen. Verder werden de oeverlanden zo veel mogelijk geëgaliseerd en opgehoogd, door rivierduinen en andere ‘oneffenheden’ af te graven en te verspreiden. Dat gebeurde in de jaren vóór en na 1900 en had ingrijpende gevolgen.
De Vecht hield op als handelsweg, de biodiversiteit nam af, de bloemen verdwenen van weide en akker, de visstand zakte dramatisch, de rivier vervuilde, er ontstond een stroomgeul, ooit niet dieper dan 1 m., van meer dan 3 m. diep, mede doordat benedenstrooms steeds zand werd weggebaggerd. Overigens profiteerden op den duur kajuitboten van de grotere diepgang, die dankzij het plaatsen van sluizen naast de stuwen, nu zelfs in de zomer tot Ommen konden varen.
Eind vorige eeuw kwam de tegenbeweging. De waterkwaliteit werd met behulp van water-zuiveringsinstallaties verbeterd, natuurreservaten ingericht, vistrappen geplaatst.
Intussen kwam een ander probleem op, dat om antwoord vroeg: de dreigende wateroverlast als gevolg van klimaatverandering. In 1998 ging het nog bijna mis en liepen diverse Vechtgemeenten onder water.

II Het Masterplan van 2008

(Startdocument van het Programma 'Ruimte voor de Vecht')

Overal in Nederland worden voorbereidingen getroffen om de komende wateroverlast op te vangen. De zeespiegel zal stijgen en ook het wateraanbod van de rivieren zal toenemen. Door het hele land zijn nu projecten gaande om dit probleem aan te pakken. Dat geldt ook voor de Overijsselse Vecht. In 2050 zal, is berekend, door de Vecht 25 % meer water afgevoerd moeten worden dan nu het geval is. Als alles op de huidige manier doorgaat, zullen landerijen, dorpen en stadjes langs de Vecht dus regelmatig vol gaan lopen. Het stroombed zal drastisch moeten worden verbreed en de spongiteit (het vermogen om water langer vast te houden) versterkt. Die spongiteit was overigens mede verminderd door de ontginning van het veengebied dat altijd veel regenwater opzoog, én het beleid om na de ontginningen ook daar het 'overtollige' water zo snel mogelijk af te voeren naar de Vecht. Daarom heeft de provincie Overijssel in 2007 het initiatief genomen tot het programma Ruimte voor de Vecht. Dit is een samenwerkingsprogramma tussen de Provincie, vier gemeenten, drie waterschappen, Staatsbosbeheer, het Overijssels Particulier Grondbezit, het Regionaal Bureau voor Toerisme en sinds begin 2011 ook Natuur en Milieu Overijssel en LTO Noord. Er is voor dit programma een drievoudige doelstelling geformuleerd:

1. **zorgdragen voor de waterveiligheid van mens en dier in het Vechtdal;**
2. **het creëren van een sociaaleconomische impuls;**
3. **integraal realiseren van de natuuropgaven (zowel water- als landnatuur) .**

Om deze doelstellingen te bereiken, is afgesproken om in 2008 het Masterplan Ruimte voor de Vecht te vervaardigen en te laten vaststellen in de betrokken besturen.

September 2008 werd het Masterplan als startdocument van het Programma Ruimte voor de Vecht door de elf partners ondertekend en vervolgens 18 november 2009 door de Provinciale Staten aangenomen. Ook de diverse Vechtgemeenten hebben zich er achter geschaard.
We citeren uit het Masterplan:

> De kern van het programma wordt gevormd door de verdere toekomst-vaste omvorming van de rivier de Vecht tot een veilige, herstelde half-natuurlijke laaglandrivier. Deze omvorming wordt integraal opgepakt zodat veiligheid ook bij klimaatverandering of veranderend IJsselmeerpeil voor de toekomst is gegarandeerd. Tegelijkertijd worden de kansen en opgaven voor waterkwaliteit, natuur, recreatie, landbouw, landschap en cultuur opgepakt.

In de, op basis van dit Masterplan uitgegeven, folder wordt nader uitgelegd, wat dit allemaal voor het Vechtdal betekent: betere veiligheid, herstel natuurwaarden, grotere beleefbaarheid, aangenamer wonen aan de Vecht, nieuwe kansen voor het ondernemerschap :

> <u>Veiligheid</u>
> Het gaat flink regenen in de toekomst. Klimaatverandering brengt hevige buien in Nederland. … De Vecht krijgt op verschillende manieren meer ruimte voor water. Van plaats tot plaats kiezen we de oplossing die het beste aansluit bij het Vechtdal en de bewoners: we leggen meanders of nevengeulen aan, maken de rivier op sommige plekken breder of versterken de dijken. Planten en bomen in uiterwaarden stuwen het water op. We kiezen voor korte begroeiing waar het water vlot moet wegstromen, zoals graslanden met grazende koeien. Hoge struiken en bomen mogen groeien op plaatsen waar het water vrijwel stilstaat. Met andere woorden: kort waar het moet en hoog waar het kan.

Rivier

De Vecht ligt nu nog ingeklemd tussen stenige oevers. Waterplanten hebben weinig kans en vissen vinden nauwelijks beschutting. Soms staat het water vrijwel stil. Maar dat gaat veranderen: de Vecht wordt een half-natuurlijke meanderende rivier. Waar het kan, halen we stenen weg en maken we oevers natuurlijker. Tussen De Haandrik en Dalfsen mag de Vecht straks vrijuit kronkelen, binnen het bestaande winterbed. Zo gaat de rivier ook sneller stromen, er komt meer leven in. Het waterpeil krijgt een natuurlijker verloop: bij droog weer een beetje lager, bij regen juist iets hoger. We zorgen ervoor dat landbouwers en andere ondernemers daar zo min mogelijk last van hebben.

(Oeverlanden)

In het voorjaar hoor je de roep van de wulp in de graslanden van het Vechtdal. Daar bloeit de gestippelde kievitsbloem en onze ‘eigen’ Vechtanjer. We geven de natuur meer ruimte, zodat ook onze kleinkinderen van een natuurlijk Vechtdal kunnen genieten.

Beleefbare vecht

Rust en ruimte blijven het visitekaartje van de Vecht en het Vechtdal. Maar het gebied moet ook leefbaar en aantrekkelijk blijven. Daarom geven we het een impuls, met aandacht voor de bijzondere waarden.

Langs het blauwe lint van de Vecht wisselen vruchtbare landbouwgronden, riviernatuur, landgoederen en strandjes elkaar af. Fietsers, kanoërs en wandelaars beleven hier rust en ruimte. Dat is precies wat het Vechtdal zo mooi maakt.

De Vecht is op veel plaatsen slecht zichtbaar. We maken het water beter beleefbaar vanaf nieuwe uitzichtpunten: extra veerponten, bruggen, uitkijktorens en strandjes. De Vecht leidt fietsers, wandelaars en toervaarders door het Vechtdal. Hier en daar een restaurant of terrasje om uit te blazen. Andere plaatsen laten we bewust links liggen: daar krijgt de natuur het rijk alleen.

Wonen aan de Vecht

Nederzettingen langs de Vecht hadden vroeger een sterke band met het water, maar later hebben dorpen en steden zich afgewend van de rivier. Ook dat gaat veranderen: de Vecht wordt opnieuw de voorkant van het Vechtdal. Hardenberg, Ommen en Dalfsen koesteren het waterfront weer. Want zeg nu zelf: wat is er mooier dan wonen in een stad met zicht op het water?

Ondernemen langs de Vecht

Een gezonde landbouwsector is goed voor de economie en voor de landelijke uitstraling van het Vechtdal. We geven de landbouw nieuwe kansen met een betere verkaveling. Ook recreatie en toerisme krijgen betere voorzieningen. Samen met ondernemers zetten we het Vechtdal op de kaart. We promoten de ongehaaste sfeer en onze eerlijke streekproducten.

Nu is het ons hier vooral te doen om de bevaarbaarheid. Maar de voorgaande punten hebben er alles mee te maken. Het Masterplan stelt dat een half-natuurlijke Vecht ook een ondiepere Vecht is. en dat heeft vooral bovenstrooms vanaf Ommen zijn gevolgen. Genoemde folder legt dat uit:

Varen op de Vecht

Geen betere manier om het Vechtdal te beleven dan vanaf het water. Tussen Zwolle en Ommen is en blijft de Vecht bevaarbaar voor pleziervaart. Stroomopwaarts gaat de rivier meanderen en staat de natuur centraal. Dit wordt het domein van geruisloze kano’s, stille sloepjes en vlotten. De vier stuwen in dit traject voorzien we van een scheepsliftje.



Foto: Johan Poffers

III Herstelonderzoek en Veiligheidsonderzoek 2009

In het Masterplan is de beleidsvisie vastgelegd en gefiatteerd door een bestuursakkoord. De volgende vraag is echter, of en in hoeverre deze visie wetenschappelijk gezien wel kan.

Onder leiding van het waterschap Velt en Vecht is er in de eerste maanden van 2009 gekeken naar de mogelijkheden en randvoorwaarden van herstel van de rivier de Vecht. Dit onderzoek is uitgevoerd door de Universiteit Wageningen samen met specialisten op het gebied van grondwater en veiligheid. Concreet werd de vraag gesteld welke maatregelen verder genomen moeten worden om het einddoel van een half-natuurlijke rivier te bereiken. Hieronder relevante passages uit de samenvatting van beide onderzoeken, dat naar herstel en dat naar veiligheid, zoals de Provincie die heeft gepubliceerd op haar website.

Samenvatting herstelonderzoek Vecht , juli 2009

Concreet is het antwoord: ja, het kan!
Ja we kunnen een veilige, stabiele, herstelde, beleefbare en half-natuurlijke rivier ontwikkelen binnen het bestaande winterbed. …Dit betekent voor de nieuwe inrichting van de Vecht dat meandering alleen niet toereikend is. Aanvullende rivierkundige maatregelen zijn noodzakelijk om een toekomst-vaste rivier te garanderen. Deze aanvullende maatregelen zijn zaken als zomerbedverbreding of verdieping, winterbed afgraven, nevengeulen etc.

• Voor her-meandering wordt vooral gekeken naar het gebied bovenstrooms van Dalfsen, daar waar de meandering vanouds ook het sterkst is.

• De ecologische winst van de half-natuurlijke rivier ligt onder andere in de toename van stroomsnelheid, waardoor meer dynamiek in het systeem ontstaat

Werkend vanuit deze bouwstenen en principes ontstaat dan het volgende eindbeeld:
Vanaf de stuw Haandrik tot aan Dalfsen, bovenstrooms van de brug is sprake van een sterk kronkelende rivier met relatief korte meanders. Deze nieuwe rivier ligt volledig binnen het huidige winterbed. Benedenstrooms van Dalfsen verdwijnt het kronkelende karakter en blijft de loop van de rivier op hoofdlijnen zoals deze nu is (dit laatste is in lijn met hoe de Vecht in vroegere periodes gelopen heeft). Omdat het een relatief stabiel systeem is zal de rivier zich qua ligging niet of nauwelijks verplaatsen binnen het winterbed. Ter hoogte van de steden zal de rivier overigens niet meanderen. Wel zal de rivier hier breder worden.

Samenvatting veiligheidsonderzoek

Verder onderzoek is gedaan naar klimaatverandering en de effecten van een mogelijke peilverhoging op het IJsselmeer, conform de aanbevelingen van commissie Veerman.
Onder invloed van klimaatverandering nemen de maatgevende waterstanden in de toekomst toe en neemt de omvang van het hoogwaterprobleem toe. Dit betekent dat voor het ontwerp van maatregelen voor de half-natuurlijke Vecht de klimaatverandering mee wordt genomen als uitgangspunt. Hoogwaterverlaging kan bereikt worden door maatregelen zoals verdere rivierverruiming of het afgraven van het winterbed om daarmee ook in de verticale zin de rivier meer ruimte te geven.

IV ‘Rust en Drukte in het Vechtdal’, beleidsdocument uit 2009

In opdracht van de provincie Overijssel i.c. ‘Project Ruimte voor de Vecht’, heeft het Groenplatform Vecht, waarin als gezegd de meeste natuurorganisaties langs de Vecht zich hebben verenigd, ook haar visie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van Vecht en Vechtdal. En die is geheel in lijn met het Startdocument.

In een publicatie, getiteld “Rust en Drukte in het Vechtdal/ Nieuwe kansen voor natuur en recreatie", heeft het ‘Groen Platform Vecht’ in 2009 haar visie gegeven over het toekomstig Vechtdal en daarmee een als belangrijk erkende bijdrage geleverd aan de beleidsvorming. De Provincie heeft subsidie verstrekt en de gedeputeerde bij ontvangst in het bestuurlijk overleg het stuk aangeduid als een richtinggevend beleidsdocument.

Geheel in lijn met het genoemde Masterplan wordt daarin verder uitgewerkt, waar en hoe precies in het Vechtdal natuur en recreatie hun plek krijgen. Bij steden bijvoorbeeld moet volop ruimte zijn voor (dag)recreatie. En langs het hele traject komen op verantwoorde plekken aanlegsteigers, waar men even aan kan meren en een tijdje kan verpozen. In andere oevergebieden echter zal de natuur de voorrang krijgen en rust worden gegarandeerd. Mensen wordt dan wel, via uitkijktorens en andere observatiepunten, de kans geboden om te zien wat daar gebeurt.

V Uitvoering Masterplan: 2009 - 2015

Er is met grote voortvarendheid gewerkt om de visie, zoals in het Startdocument is neergelegd en door de notitie 'Rust en Drukte in het Vechtdal' aangevuld, in etappen te realiseren via een veelvoud aan uitvoeringsprojecten. In de vier Vechtgemeenten worden de Vechtoevers versterkt en verfraaid, bij Diffelen, Vilsteren, Junne, Vechterweerd en Stegeren zijn meanders weer aangesloten, resp. nieuwe meanders gegraven, oevers worden ontsteend (zo'n 20 km. nu), retentiegebieden (gecontroleerde overstromingsgebieden) ingericht.
Ook wat de bevaarbaarheid betreft werd het uitgestippelde beleid voortgezet. Dat blijkt o.a. uit drie beleidsstukken.

a Voortgang Ruimte voor de Vecht in relatie tot motie en toezegging

Bij de behandeling van het Masterplan in de Provinciale Staten op 18 november 2009 is een motie aangenomen en een toezegging gedaan. 14 September 2010 kwamen Gedeputeerde Staten met een antwoord. Ons gaat het hier om de toezegging, want die betrof de bevaarbaarheid.

> "Gedeputeerde Staten zeggen toe onderzoek te zullen doen naar
> de mogelijkheid van een vaarverbinding via het Ommerkanaal naar Dedemsvaart waarbij
> uitdrukkelijk de kosten-baten daarvan in beeld worden gebracht."

En dit is het resultaat van het zorgvuldig en uitgebreid onderzoek

> Bevaarbaarheidsonderzoek
> In het kader van het Masterplan is door u herbevestigd dat de bevaarbaarheid van de rivier de Vecht met kajuitjachten beperkt blijft tot de huidige situatie (tot aan Ommen). Tijdens de behandeling van het Masterplan is door Gedeputeerde Staten toegezegd een haalbaarheidsonderzoek te doen naar alternatieven voor de rivier de Vecht.
> Samen met VNO-NCW, OVO, KvK en Hiswa is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden (kosten en baten) van het openstellen van het Ommerkanaal en de Dedemsvaart tussen Ommen en Coevorden (Ecorys, Quick Scan baten bevaarbaarheid Ommerkanaal - Dedemsvaart, 2010)**. De resultaten van dit onderzoek worden door alle betrokken partijen onderschreven. De belangrijkste conclusies van het rapport zijn:**
>
> -. Benodigde investeringen circa €94 miljoen - het bevaarbaar maken voor kajuitjachten (dimensies conform HISWA/ RECRON) van het Ommerkanaal en de Dedemsvaart zijn zeer hoog (€94 miljoen), als gevolg van het groot aantal nieuw te bouwen kunstwerken (20 ophaalbruggen, 16 vaste bruggen, zes sluizen, 1700 meter opwaardering van watergang).
>
> - Economische effecten zijn divers, maar beperkt - op basis van de uitgevoerde analyse wordt een jaarlijkse bestedingsimpuls verwacht van €1,6 - 1,7 miljoen. De hiermee samenhangende werkgelegenheid bedraagt 36 tot 38 banen (28 direct, 8 indirect).
>
> -Verhouding kosten en effecten ongunstig - om een beeld te krijgen van het rendement van de investering worden de kosten en de effecten met elkaar vergeleken. Grofweg dient er per gecreëerde baan €2,5 miljoen te worden geïnvesteerd. Hiermee is de gevraagde investering niet rendabel.
>
> **-. Alternatieven zijn voor handen - gelet op de wens om de watersport te versterken in de regio zijn er drie alternatieven genoemd: Bevaarbaar maken van de Vecht bovenstrooms van Ommen voor fluisterboten / passende vaartuigen (is reeds in uitvoering), het optimaliseren van het bevaarbaar deel van de Vecht (Zwolle - Ommen) en het onderzoeken van de mogelijkheid om de kern van Hardenberg aan te takken op het kanaal Almelo - de Haandrik.**

Op basis van de resultaten van dit onderzoek en het feit dat alle betrokken partijen zich hierin kunnen vinden hebben wij besloten om:
1. Geen nader onderzoek te doen naar de bevaarbaarheid van het Ommerkanaal - Dedemsvaart.
2. De geboden alternatieven ter bevordering van de watersector gerelateerde economische impuls voor het Vechtdal voortvarend ter hand te nemen.

b Voortgangsrapportage 25 maart 2011

(volledige titel: Voortgangsrapportage Uitwerking voorkeursvariant Ruimte voor de Vecht)

In dat rapport wordt verslag gedaan van de stand van zaken betreffende de uitvoeringsprojecten. Punt 3.11 is gewijd aan De Vecht als vaarbestemming. Wij citeren:

> De Vecht als vaarbestemming – provincie Overijssel De Vecht als vaarbestemming is een totaalproject om de rivier de Vecht als vaarbestemming voor de verschillende vormen van watersportrecreatie te versterken. Onder andere op basis van een marktanalyse is geconstateerd dat:
> 1. De Vecht benedenstrooms Ommen is potentieel een aantrekkelijke bestemming voor kajuitjachten. Het gemis aan doorvaar-mogelijkheden wordt ruimschoots gecompenseerd door het aantrekkelijke achterland. Om dit potentieel te ontsluiten moeten vaarweg en bestaande structuren worden verknoopt. Concreet betekent dit dat zowel de marketing als de voorzieningen (aanlegmogelijkheden, sluis- en brugbedieningstijden) moeten verbeteren.
>
> 2. De Vecht bovenstrooms Ommen is een potentieel aantrekkelijke bestemming voor dagrecreatie (verhuurvloot). De ingezette lijn van passende bevaarbaarheid sluit goed aan bij de trends van die watersporters die op zoek zijn naar dagrecreatie. Om het volledige potentieel te benutten moeten naast voorzieningen (sluizen, aanlegmogelijkheden) ook vooral arrangementen en faciliteiten worden georganiseerd.

c Verkeersbesluit voor de Vecht, Waterschap Velt en Vecht , 12-07-2011

Uit: Toelichting Verkeersbesluit voor de Vecht, Waterschap Velt en Vecht , 12-07-2011

"De huidige gemotoriseerde recreatievaart, zoals nabij Nordhorn of beneden-strooms van Ommen (kajuitboten met een diepgang van maximaal 1 meter), blijft mogelijk. De bevaarbaarheid zal een van de randvoorwaarden zijn bij de planning en uitvoering van herstelmaatregelen op deze riviertrajecten. Op andere trajecten geldt dat een half-natuurlijke Vecht ook een ondiepere Vecht is.
Dit biedt kansen voor bevaarbaarheid, passend bij een half-natuurlijke rivier, bijvoorbeeld met **zompen (platbodems), fluisterboten, kano's en waar mogelijk vlotten."**

Verkeersbesluit

	Lengte	*Breedte*	*Diepgang*
(A 28 –Zwarte Water	38,5 m.	5.85 m.	2 m.)
A 28 – Hessel Mulertbrug	35 m.	5,85 m.	1 m.
Hessel Mulertbrug-Duitse grens	12,5 m.	2,75 m.	0,5 m.

Conclusie:
In beide rapportages plus in het Verkeersbesluit wordt vastgehouden aan het beleid om kajuitjachten slechts tot Ommen te laten varen en vanaf Ommen tot de Duitse grens een ander vaarregiem toe te passen. Daartoe zijn al plannen gerealiseerd, zoals in 2014 een nieuwe sluis bij Hardenberg van ca. 16 x 3,5 m. en een diepgang van 0,8 m.. Soortgelijke sluizen bij Junne en Vilsteren zijn in aanbouw. En er zijn al op 20 locaties aanlegsteigers geplaatst, onder begeleiding van projectbureau Vrolijks in Breda.

VI Ontwikkelopgave EHS, natura 2000, PAS en KRW

Wat ook een belangrijke rol speelt in verband met de Bevaarbaarheid en überhaupt met de herinrichting van het Vechtdal is de opgave die ook aan dit gebied wordt gesteld uitvoering te geven aan de eisen van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur), Natura 2000, PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) en de KRW (de Europese Kaderrichtlijn Water). Bovenstrooms loopt de Vecht grotendeels door EHS- en Natura 2000- gebied, met nadruk op de stroomdalgraslanden.
Vijftien Overijsselse organisaties, waaronder Waterschap Vechtstromen hebben verantwoordelijkheid genomen voor deze opgave en 29 mei 2013 het akkoord 'Samen werkt beter' getekend. Op grond daarvan is november 2013 een uitvoeringsagenda opgesteld en vanaf mei 2014 een verkenning uitgevoerd, waarbij de belangrijkste documenten zijn geanalyseerd. Het een en ander resulteerde in een ontwerp-waterplan, d.d. 03-12-14 (zie site van Vechtstromen). Hieruit citeren wij, wat voor ons onderwerp van belang is.

Op 29 mei 2013 ondertekenden vijftien Overijsselse organisaties het akkoord 'Samen werkt beter'. Het akkoord is gericht op de ontwikkeling van een toekomstbestendige koers voor de economie en de ecologie van Overijssel. De economie en ecologie in Overijssel zijn zo met elkaar verweven, dat alleen in gezamenlijkheid naar aanvaardbare oplossingen gekomen kan worden.
Voor de uitvoering van het akkoord is een uitvoeringsagenda (november 2013) opgesteld. Eén van de speerpunten is de uitvoering van de zogenaamde ontwikkelopgave Ecologische Hoofdstructuur (EHS) /Natura 2000 (inclusief Programmatische Aanpak Stikstof, PAS) via gebiedsgerichte processen of projecten.
Waterschap Vechtstromen heeft, als één van de partners van 'Samen Werkt Beter', de verkenning uitgevoerd. Het proces van verkenning is gestart in mei 2014. In het kader van de verkenning zijn relevante beleidsdocumenten en gebiedsplannen geanalyseerd en zijn gesprekken gevoerd met belangrijke belanghebbenden in het gebied.

De opgaven voor de korte termijn (eerste 6 jaar tot aan 2021) in het Vechtdal zijn:

1. Natura2000/PAS: uitvoeren van rivierherstelmaatregelen in het Vechtdal voor de korte en lange termijn (M10). Deze maatregel is gelinkt aan de PAS wegens de positieve effecten op behoud en herstel van habitattype H6120 Stroomdalgraslanden. Onderzoek naar de invloed van de ontwatering in het winterbed van de Vecht en aangrenzende hogere gronden (Vechtdal en flanken) op grondwaterafhankelijke habitattypen (M9a).
2. Vechtvisie/KRW: realisatie van de half-natuurlijke Vecht. Inrichten van het rivierdal van de Vecht voor een meanderende rivierbedding in combinatie met verbreding en verondieping en natuurlijke oevers over het gehele traject.

De bevaarbaarheid:

De grote wens vanuit VNO-NCW is om de Vecht bevaarbaar te maken. Dit kan nu in het traject Zwolle (Hasselt) – Ommen. Een groter traject is gewenst om bezoekersstromen te vergroten, waardoor een positieve bijdrage wordt verwacht voor de lokale economie (sociaal economische impuls). **Besloten is om de Vecht bovenstrooms van Ommen bevaarbaar te maken voor 'passende recreatievaart'**. Omdat de stuwen ter hoogte van Junne, Mariënberg en Hardenberg een doorgaande vaarroute belemmeren, worden stuwpassages aangelegd. De stuwpassage in Hardenberg is recent gerealiseerd, de stuwpassages bij Junne en Mariënberg in 2016. Het genomen vaarbesluit is gericht op boten met een beperkte diepgang van 0,5 meter. Er is in 2015 een onderzoek gestart om inzicht te krijgen in een passende bevaarbaarheid in relatie met de ontwikkeling van de half-natuurlijke Vecht.

VII Nieuwe visie, Andere kansen

De nieuw visie weer afzwakken?

Het Project Ruimte voor de Vecht heeft in 2008 de moed gehad een geheel nieuwe visie op de Vecht te ontwikkelen. Het zou (weer) een half-natuurlijke laaglandrivier moeten worden, een radicale koerswijziging in het licht van wat sinds 1900 is gebeurd. Met alle gevolgen van dien voor wat wel en niet (meer) mogelijk is. Dit stuit op tegenstand van partijen die toch iets van de oude mogelijkheden gehandhaafd willen zien of die zelfs willen uitbreiden.
Zo is er een Belangengroep opgericht ter Bevordering van de Bevaarbaarheid van de Vecht (BBBV), die graag wil dat met name gemotoriseerde kajuitboten niet alleen tot Ommen moeten kunnen blijven varen, maar ook bovenstrooms van Ommen tot minimaal de Duitse grens. Daartoe willen zij:

a sluizen bij Junne, Diffelen en Hardenberg van 20 bij 5 m., diepgang 1,5 m.
b 3,5 m. doorvaarhoogte onder de bruggen vanaf Ommen tot de Duitse grens
c regelmatig baggeren om de vaardiepte van 1.5 m. te handhaven

Uiteraard staat het ieder vrij op te komen voor zijn belang. Wij willen hier graag een ander verhaal tegenover stellen. Maar eerst de redenen waarom wij deze weg niet opportuun meer achten:

1 In verband met het streven van de Vecht een half-natuurlijke laaglandrivier te maken, worden oevers ontsteend, meanders hersteld en oeverlanden verlaagd. Dat betekent dat de Vecht geleidelijk ondieper gaat worden, zoals ook de bedoeling was, dat er zandbanken ontstaan, oevers afkalven, in het water zelf plantengroei tot ontwikkeling komt, allemaal factoren die het boten met zekere diepgang moeilijk zullen maken er nog doorheen te komen. Zoals dat vóór de kanalisering ook het geval was.(Zie hoofdstuk I).

2 Met baggeren een vaargeul vrijhouden is uiteraard technisch mogelijk (wat bijna niet?), maar druist dwars in tegen het beleid om de rivier juist te ver-ondiepen.

3 Een voordeel van het ver-ondiepen van de Vecht en het afgraven van oeverlanden is ook dat je dan niet meer tussen hoge oevers doorvaart, zonder zicht op de omgeving, iets wat de recreatievaart ten goede komt.

4 Tegen verandering van beleid zoals o.a. de BBBV voorstaat, pleiten ook financiële argumenten:

a De pas gebouwde sluis bij Hardenberg (3,5m. lang, 2m. breed,1m diep, kosten 1,4 miljoen) zou nu al moeten worden vervangen. Dat heet kapitaalvernietiging.
b De vele kosten die moeten worden gemaakt voor een betrekkelijk kleine groep: grotere sluizen, verhoging bruggen, baggeren om de zoveel tijd.

5 **En last but not least: je zadelt de overheid zo op met de juridische verantwoordelijkheid die vaardiepte ook te garanderen.**

b Andere kansen



Foto van Johan Poffers

Het is o.i. veel rationeler de Overijsselse kanalen voor de gemotoriseerde vorm van pleziervaart te gebruiken en in de Vecht andere vormen van varen en recreatie te ontwikkelen.
Voor ons geldt namelijk dat dit andere beleid ook andere kansen schept. Het kan een impuls geven om andere vormen van recreatie te ontwikkelen die bovendien een grotere groep mensen bereiken.
Er zijn al voorbeelden van zulke nieuwe projecten, zoals 'OP SAFARI BIJ DE BOER'.
Wat de Vecht zelf betreft: ondernemers en andere aanbieders zouden diverse recreatiepakketten kunnen ontwikkelen, gebaseerd op fluisterboot, kanovaart en varen met platbodems. Voorbeelden van dergelijke recreatiepakketten, waarbij steeds voorop staat dat het eigen plezier gecombineerd wordt met respect voor de natuur:

1 *Een educatief pakket*
Met een gids of via schriftelijke informatie, vragenlijsten e.d. wordt gewezen op wat onderweg aan planten, vogels en dieren te zien is. Er wordt daarbij ook uitgestapt, om vanuit een uitkijkpunt een natuurreservaat te observeren of een gebied waar dat kan in te lopen.

2 Een beginnerspakket:
Leren kanoën, zeilen en vaarbomen met platbodems.

3 *Een sportief pakket:*
Men wordt onderweg op alle mogelijk manieren sportief uitgedaagd: op het water, aan wal

4 *Een trekkerspakket*
Een tocht, inclusief kampeerovernachting, tussen Ommen en Duitse grens

5 *Een scouting-pakket*
De scouting heeft door de inzet van baron Philip Dirk van Pallandt (1889-1979) een belangrijke plaats verworven aan de Vecht. Die liet al vanaf 1913 padvinders kamperen op zijn landgoed Eerde en schonk de padvinderij in 1923 zelfs diverse terreinen, waaronder de Ada's hoeve.

5 *Een visserspakket*

VIII Conclusie

We hebben in het masterplan afspraken gemaakt, die door alle betrokken partners zijn onderschreven vanuit een integrale benadering van de Vecht. Deze integrale benadering omvat in de eerste plaats verbeteringen vanuit de waterveiligheid: verbeteringen ten behoeve van het verwerken van hogere piekbelastingen van het riviersysteem en anderzijds conservering van water om droge perioden beter te kunnen opvangen. Deze maatregelen beogen tegelijkertijd vergroting van de natuurkwaliteiten van een half-natuurlijk riviersysteem (vergroting van de biodiversiteit) en verbetering van de recreatieve belevingsmogelijkheden van een dergelijk half-natuurlijke rivier.

Met deze aanpak krijgen we de landschappelijk aantrekkelijke kwaliteiten en natuurkwaliteiten van de oorspronkelijke Vecht van vóór de kanalisatie weer deels terug.
Bevaarbaar maken voor grotere schepen met per definitie maar beperkte mogelijkheden van heen en weer varen, betekent het creëren van mogelijkheden die er op heel veel vaarten en kanalen overal in Nederland al zijn, om maar niet te spreken van de kapitale investeringen die gedaan moeten worden: bruggen moeten verhoogd, sluizen verbreed en elk jaar baggerwerkzaamheden verricht.
Als men echter voortgaat met de realisering van een half-natuurlijke Vecht, wordt het Vechtdal ook recreatief iets uitzonderlijks. Nergens in Nederland biedt een half natuurlijk riviersysteem zulke bijzondere en avontuurlijke recreatieve mogelijkheden.
Laten we die sterke en unieke punten daarvan beleven en benutten.

Namens het 'Groen Platform Vecht'
Klaas Jan Beek,
voorzitter