

Startnotitie Masterplan “Vaarwater verbindt Groninger land”

*Achtergronddocument voor Touekomst
(voormalig masterplan van het regioteam van het Watersportverbond)*

*Format Leesmap 41.1
Varen, watersport, diepen, maren en kanalen*

*4 september 2020 (update V6)
Regioteam Groningen & Drenthe Watersportverbond*

Gerard Vloothuis (voorzitter)

Philip Freriks

Rob Helder

*Leonard Teerling (opsteller startnotitie)
(voor toelichting: M 06 1833 4709)*



Foto: Konvoovaart Pekeler hoofddeep

INHOUD

	blz
1 Over deze notitie	5
1.1 Thema's masterplan	5
1.2 Beleving vaartoeristen	5
1.3 Sterk onderschatte sector	6
1.4 Belang voor leefbaarheid en vrijetijdseconomie	6
1.5 Wat het op zal leveren	6
2 Nautische randvoorwaarden	7
2.1 Regelgeving en richtlijnen	7
2.2 Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN)	7
2.3 kanovaarwegen	8
3 Varen in Groningen	9
3.1 Zeven Vaargebieden	9
3.2 Verbindingswateren (hoofdroutes in Groningen)	13
3.3 De (zeil)meren in Groningen	14
4 Analyse vaarwegen	17
4.1 Sterktes en unique selling points	17
4.2 Zwaktes en knelpunten	17
5 Opzet masterplan	23
5.1 Projectteam	23
5.2 Ideeën publieke domein Toukomst	23
5.3 Ideeën private domein Toukomst	23
5.4 Fasering deelprojecten	24
Fase 1	24
Fase 2	25
Fase 3	26
6 Stakeholders bij de realisatie	31
7 Financiering	33
7.1 Kosten/investeringen per fase	33
7.2 Financieringsbronnen	33
 Bijlagen	
1 Basisvisie Recreatietoervaart (BRTN)	35
2 Kanovaarwegen en steigers	41
3 Voorbeeld uitwerking ontsluiting waterweg in deze Startnotitie	43
4 Begrotingen deelprojecten (separaat document; zie format Toukomst)	



Foto: Grote grazers bij de Zoutkamperril (vaarroute Reitdiep - Lauwersmeer)

1 Over deze notitie

De historische waterwegen uit ons rijke scheepvaartverleden hebben wij schromelijk verwaarloosd. We hebben geen oog gehad voor de enorme potentie ervan voor waterrecreatie, het grote belang voor leefbaarheid, toerisme, werkgelegenheid en vrijetijdseconomie. Voor het beter toegankelijk maken van de vaarwegeninfrastructuur is een masterplan opgesteld.

Groningen kent een rijk maritiem verleden met belevingsvolle historische vaarwegen, scheepswerven en scheepvaart. Maar ook het netwerk van maren, diepen en kanalen in Groningen spreekt tot de verbeelding. Zij doorsnijden een grote diversiteit van unieke landschappen en bijzondere cultuurhistorie. Dat is het voor velen jammer genoeg nog het grote geheim van Groningen.

Als er niets boven Groningen gaat, dan is onze eerste opdracht het unieke karakter van het Middag-Humsterland, Hunsingo, Fivelingo, Duurswold, Oldambt Westerwolde en de Veenkoloniën en via 'Het langzame leven' zichtbaar en beleefbaar te maken. Dat kan op de fiets en wandelend, maar ook met een kajuitboot, een sloep of een kano via ons prachtige maar helaas nog te weinig toegankelijke historische netwerk van vaarwegen, waarin veelal ook de daarvoor noodzakelijke voorzieningen ontbreken.

Deze startnotitie moet een aanzet geven voor een uitgewerkt masterplan voor het realiseren van een voorwaardenscheppende infrastructuur voor Groninger ondernemers en ondernemende Groningers. Daarbij een impuls geven aan de leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving.

Plannen en projecten voor de korte en langere termijn kunnen alleen goed worden overzien, als er een totaalbeeld is over de problematiek en over de te benutten kansrijke ontwikkelingen, economische betekenis en de rol van vaar-, water-, en oeverrecreatie voor de leefbaarheid.

Deze notitie baseert de uitgangspunten op het Strategisch Beleidsplan 2020-2025 vaar- en waterrecreatie Groningen van het 'regioteam Groningen en Drenthe' van het Watersportverbond.

1.1 Thema's masterplan

Deze notitie moet richting geven aan de te onderzoeken thema's in een masterplan.

- ✓ Vaartoerisme in samenhang met andere toerisme doelgroepen
- ✓ Knelpunten op en bij de vaarwegen (per gemeente op te stellen).
- ✓ Vaarwegen die moeten worden opgewaarderd en waarom,
- ✓ Voorzieningen die wenselijk en zelfs nodig zijn voor niet alleen vaar-, water- en oeverrecreatie, maar ook voor toerisme (inclusief vaartoerisme)
- ✓ Bevorderen veiligheid op het water
- ✓ Duurzaamheid

1.2 Beleving vaartoeristen

Vaarrecreatie en in het bijzonder vaartoerisme is voor de helft beleving op het water en voor de andere helft (toeristische) beleving op de aanlegplaats. Reden waarom beide aspecten niet los van elkaar kunnen worden gezien. Hiermee wordt ook een economisch belang zichtbaar. Het is de rode draad in deze notitie.

Bij vaartoerisme is sprake van varen met recreatievaartuigen voor meerdaagse tochten. Het zijn niet alleen de Groningers die met een kajuitboot de eigen vaarwegen bevaren (intern vaartoerisme), maar in onze provincie zijn het vooral de vaartoeristen die van elders komen.

1.3 Sterk onderschatte sector

Vaarrecreatie en in het bijzonder vaartoerisme is een sterk onderschatte sector van economisch belang. De vaartoerist wil niet alleen belevingsvol van A naar B varen, maar gedraagt zich, eenmaal aangemeerd, als elke andere verblijfstoerist. Zelfs negen op de tien vaartoeristen hebben fietsen aan boord. Zij zoeken als wandelaar, als fietser of als gezelligheidszoeker in de stad dezelfde authentieke beleving.

Met name de vaartoerist moet men verleiden voor een langer verblijf. Dat kan alleen als de aanlegplaats ook wat te bieden heeft en wij hen op de aanlegplaats (en via internet) dit meteen ook zichtbaar kunnen maken. Hetzelfde geldt trouwens ook voor elke andere toerist die onze provincie bezoekt en op een TOP (Toeristisch Overstappunt), bij een restaurant of vanaf het hotel naar die authentieke beleving op zoek gaat.

1.4 Belang voor leefbaarheid en vrijetijdseconomie

Vaar-, water en oeverrecreatie is, naast het belang voor de vrijetijdseconomie vooral belangrijk voor de leefbaarheid in een gebied en de kwaliteit van de woonomgeving.

Sloepen, visboten, kano's en surfboards

Hierbij moet men vooral denken aan kansen voor ook de kleine recreatievaart (sloepen, sloepachtigen, visboten, kano's, kajuitboten tot circa 7 meter lengte en zeilboten). Vaargebieden zijn de meren in Groningen en de kleinere vaarwegen met doorvaarthoogtes van bruggen tussen circa 1,5 en 2,5 meter. Het voor de vaarrecreatie nog onontgonnen marengedebied heeft daarin bijvoorbeeld veel potentie. Ook voor die vormen van waterrecreatie moet veel gebeuren met noodzakelijke voorzieningen

Oeverrecreatie

Oeverrecreatie richt zich op recreatie bij en deels in het water. Bij enkele meren zijn daartoe in de loop der jaren de nodige zandstranden gerealiseerd. Maar ook moet men denken aan picknickplekken aan het water met de eventuele mogelijkheid voor 'spelevaren'.

Passieve waterrecreatie

Daarnaast moeten we ook de 'passieve waterrecreatie' niet vergeten. Degenen die, zittend op een terras aan het water of wonend nabij water genieten van de reuring op het water. Activiteiten (passieve beleving) die het gevoel geven in een prettig omgeving te wonen.

1.5 Wat het oplevert

Het masterplan Vaar- en waterrecreatie Groningen is een concept dat feitelijk bestaat uit 15 met elkaar samenhangende projecten. Tezamen vormen zij een kansrijk project voor vaartoerisme (vrijetijdseconomie en gastvrijheidseconomie), waterrecreatie, leefbaarheid en kwaliteit van de leef- en woonomgeving:

- ✓ Een hoogwaardige vaarweginfrastructuur met echte kansen voor ondernemers die direct en indirect duizenden banen in de vrijetijds- en gastvrijheidseconomie
- ✓ Versterken van de Groninger identiteit door het weer veilig, levend en levendiger maken van onze historische vaarwegen uit ons rijke maritieme verleden weer terug in Groningen.
- ✓ Kwaliteitsimpuls voor de leef- en woonomgeving. Kanalen waarop wordt gevaren zijn levende kanalen. Dit wordt ervaren als een omgeving waar het goed toeven en wonen is.
- ✓ Een vaartoerist gaat, als hij aanmeert, op zoek naar dezelfde authentieke beleving als elke andere toerist. Met nieuwe (ook digitale) voorzieningen op aanlegplaatsen, TOP's en parkeerplaatsen bij horeca kan deze beleving direct worden aangeboden. Vaartoeristen worden verblijfstoeristen en zijn dan niet direct de volgende dag weer zijn vertrokken.
- ✓ Groningen wordt één groot toegankelijk vaargebied met Friesland en Drenthe
- ✓ Havens en aanlegplaatsen worden belevingsvolle knooppunten voor cultuur, horeca en ondernemende Groningers

2 Nautische randvoorwaarden

2.1 Regelgeving en richtlijnen

Een ieder die het voornemen aan of over vaarwegen kunstwerken, leidingbruggen, kabelbanen, steigers, natuurvriendelijke oevers, voorzieningen of bebording voor de recreatievaart aan te leggen of te wijzigen moet rekening houden met een groot aantal wettelijke regelingen en dwingende richtlijnen.

- ✓ Binnenvaart Politie Reglement ([BPR](#))
- ✓ Wet pleziervaartuigen 2016
- ✓ Activiteitenbesluit milieubeheer; in het bijzonder wetgeving over inname van afval, huishoudelijk afvalwater en toiletwater (§ 3.3.5)
- ✓ Aangenomen motie 2eKamer: Verzegeling buitenafvoer vuilwatertank is zeer bedreigend wegens het in Nederland (en Groningen) niet op orde zijn van de inname van vuilwater en de te kort schietende wetgeving over de wijze van inname
- ✓ Overige milieuwetgeving (separaat is hierover een document beschikbaar)
- ✓ Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland (zie 2.2)
- ✓ [Richtlijnen Vaarwegen 2020](#) (uitgave Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
- ✓ Kaderrichtlijn water (EU richtlijn)
- ✓ Wetgeving Natura 2000
- ✓ [Monumentenwet](#); veel bruggen en sluisen zijn Rijksmonument en niet zomaar aan te passen of te wijzigen (zie ook het [Monumentenregister](#))
- ✓ Gemeentelijke regelgeving (ligplaatsenbesluit een aanwijsbesluit)
- ✓ Waterwetgeving (zie informatie op website van Waterschappen)
- ✓ [Omgevingsverordening provincie Groningen](#) 2016 (hoofdstuk 4 Vaarwegen en wegen)

2.2 Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN)

In opdracht van provincies en het ministerie van I&M heeft Stichting Waterrecreatie Nederland (voorheen SRN) bestuurlijke afspraken en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland met de bijbehorende BRTN kaart van het basistoervaartnet opgesteld. Nu (augustus 2020) is nog actueel de [versie BRTN 2015 - 2020](#).

De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie bieden voor de periode 2015-2020 een kader voor landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen die bijdragen aan het behoud en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoervaartnet. Ze bieden tevens een kader voor samenwerking met andere overheden en de waterrecreatiesector.

De BRTN regelt helaas niet alles voor de recreatioervaart en verwijst naar de Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat. De meest actuele versie is momenteel de versie 2020. Deze geeft, net als de vorige versies, ook richtlijnen voor de recreatievaart.

Helaas geven de richtlijnen geen uitsluitsel over alle voor de recreatievaart wenselijke zaken. Met name is dit het geval bij gewenste vaarwegbreedtes. Evenmin geven de richtlijnen een duidelijk beeld van het maatgevende recreatievaartuig. Een toelichting en voorstel voor aanpassingen en/of een betere interpretatie van de BRTN is gegeven op **bijlage 1**.

2.3 Kanovaarwegen

Voor vaarwegbeheerders worden op **bijlage 2** enkele basisvoorwaarden voor kanovaarwegen en voorzieningen verstrekt. Meer informatie over kanovaarwegen wordt gevonden in het [rapport Kanovaarwegen in Nederland](#). Een uitgave van het Watersportverbond in samenwerking met de koepelorganisatie Toeristische Kano Bond Nederland (TKBN).

Het rapport is samengesteld door kanovarende deskundigen: ecologen, civieltechnici, planologen, bestuurskundigen en juristen. Allen vrijwilligers, allen gedreven door de noodzaak hun zienswijze vanuit eigen kano-ervaring, maar zeker ook vanuit hun vakdiscipline aan hun collega's voor te leggen. Indien vaarwegbeheerders specifieke vragen of plannen hebben die de kanovaart betreffen, dan staan de regionale belangenbehartigers klaar daarbij behulpzaam te zijn. Zij kennen hun regio en zij kennen de materie.



Foto: Start kanotocht in groepsverband Kanovereniging De Futen (Zuidlaardermeer)

3 Varen in Groningen

3.1 Zeven vaargebieden

Naar karakter en gebruik door vaarrecreanten en vaartoeristen kunnen wij in de provincie Groningen zeven vaargebieden onderscheiden (zie 3.1.1 t/m 3.1.7).

3.1a Het imago van Groningen

Het imago van Friesland is 'De vaarprovincie van Nederland' en bij Drenthe zegt men meteen 'De fietsprovincie van Nederland'. Beide beelden zijn goed voor een mooi aanbod van toeristen en de inwoners van beide provincies ervaren dat als kwaliteit voor hun leef- en woonomgeving. Het imago van Groningen is minder rooskleurig. Bij Groningen heeft men het al gauw over een bevingsprovincie, over de zichtbare elementen van Groningen als wingewest en een provincie waar het allemaal economisch niet zo goed wil lukken. Een megaproject als Blauwestad wordt al gauw als mislukt megaproject bestempeld, terwijl in de eigen omgeving (en ook buiten Groningen) destijds de woningen evenmin werden verkocht, terwijl ook daar de bouwcrisis speelde.

3.1b Wat onze vaarprovincie zo bijzonder maakt

Kennelijk zijn wij er nog niet in geslaagd dit negatieve imago in positieve zin bij te stellen. Wat Groningen zo bijzonder maakt zijn de acht landschappelijk en cultureel zo van elkaar onderscheidende regio's, te weten de Stad Groningen en de ommelanden: Westerkwartier, Middag-Humsterland, Hunsingo, Fivelingo, Duurswold, Oldambt, Westerwolde en de Veenkoloniën. Deze bijzondere regio's vormen, door hun wordingsgeschiedenis ook de vaargebieden. Vaargebieden die nu nog niet goed met elkaar zijn verbonden. Varen door deze regio's die zo sterk van elkaar verschillen is een ware ontdekkingstocht voor niet alleen onze gasten van elders, maar ook voor de inwoners van Groningen. Zo bepalen streektaal, een rijke maritieme geschiedenis en deze eenheid in verscheidenheid de identiteit en trots van Groningen. Dit is wat Groningen vooral onderscheidt van andere provincies.

3.1c Hoge dichtheid bruggen en sluizen

De vaargebieden in Groningen onderscheiden zich van andere provincies door een hoge dichtheid van bruggen en sluizen. Zo kun je in Friesland vaak grote afstanden afleggen zonder een brug tegen te komen. In Groningen soms wel meer dan 30 over een afstand van nog geen 10 km (vaarwegen in de Veenkoloniën en Westerwolde). Bruggen en sluizen die vaak ook nog eens zelf moeten worden bediend of via begeleide vaart worden bediend door meerrijdende brugwachters op scooters.

3.1d Zelfbediening

In vaargebieden als Veenkoloniën / Westerwolde, Fivelingo / Duurswold en het Oldambt moeten bruggen en sluizen op veel vaarwegen nog met de hand worden bediend onder gebruikmaking van een zelfbedieningsleutel die tegen een borg van € 35 moet worden aangeschaft. Deze vaarwegen zijn daarom niet in trek bij de vaartoerist en worden feitelijk alleen gebruikt door vaarrecreanten uit de provincie Groningen zelf.

3.1e Bodemdaling

Enkele vaargebieden en in het bijzonder het vaargebied Fivelingo / Duurswold, hebben te maken met een grote bodemdaling. Ondanks peilbesluiten hebben zeer veel bruggen een (soms veel) lagere doorvaarthoogte dan enkele decennia geleden. Ondanks beëindiging van de gaswinning gaat deze bodemdaling nog enkele decennia door, met zeer vervelende gevolgen voor vaarrecreatie en vaartoerisme

3.1.1 Vaargebied (stad) Groningen / Gorecht

Als vaargebied beschouwen wij niet alleen de vaarwegen in de stad, maar ook de hoofdvaarwegen direct om de stad Groningen, het Woldmeer (Meerstad), het Paterswoldse meer, het Zuidlaardermeer en het Winschoterdiep (traject stad Groningen t/m Zuidbroek) en de vaarverbinding Zuidlaardermeer - Bareveld (ontsluitingswater met het vaargebied Westerwolde/Veenkoloniën).

Stad Groningen

De stad Groningen heeft niet alleen de grootste aantrekkingskracht op toeristen die de stad bezoeken met de auto of met het openbaar vervoer, maar ook op de vaartoerist. De ligging op het kruispunt van hoofdvaarwegen (beroepsvaart) maakt dit zelfs zeer gemakkelijk voor de vaartoerist. Ook de vaartoeristen besteden nu het meeste geld in de stad en helaas (nog) onvoldoende in de andere vaargebieden.

Ondanks het grote belang van vaartoerisme voor de stad Groningen, is de affiniteit van de gemeente met vaar- en waterrecreatie niet tot onvoldoende zichtbaar en lijkt soms zelf geheel afwezig te zijn. De stad is vooral een 'gebied' waar men vanuit de regio voor een gezellig weekeinde naartoe vaart of doorheen vaart omdat het een kruispunt is van hoofdvaarwegen. Ook voor vaartoeristen (zeiljachten) die Groningen bezoeken omdat Groningen onderdeel is van de 'staande mastroute' richting Lauwersmeer, Wadden en IJsselmeer.

Hoofdvaarwegen (zie verder bij 3.2)

Bij de stad Groningen komen alle hoofdvaarwegen (verbindingsvaarwegen) in Groningen samen, is zelfs het centrum ervan. Historisch verklaarbaar omdat de stad Groningen, ten koste van het ommeland, een heersende positie eiste bij handel en scheepvaart. Als Hanzestad maakte Groningen deel uit van het Noord-Duitse handelsnetwerk, maar het werd later vooral een regionaal marktcentrum. Hierna ontwikkelde Groningen zich geleidelijk tot een invloedrijk machtscentrum. De stad kon gedurende de 15e eeuw, op het hoogtepunt van zijn macht, feitelijk als een stadstaat worden beschouwd. Deze overheersende positie raakte zij pas kwijt na de Franse tijd.

3.1.2 Vaargebied Lauwersmeer

Het Lauwersmeer is door zijn omvang een vaargebied op zich, heeft uitstekende aanlooproutes (verbindingsvaarwegen) en biedt een mooie toegang tot het waddengebied.

3.1.3 Vaargebied Westerkwartier

Het Van Starckenborghkanaal, als hoofdvaarweg en verbindende vaarweg, loopt als onderdeel van de hoofdvaarweg 'Lemmer - Delfzijl', dwars door het Westerkwartier. Aan de noordkant wordt het vaargebied begrensd door het Reitdiep (tevens verbindende vaarweg). Ontsluitingswateren zijn

- Lauwers (doorvaarthoogte 2,5 m),
- Kommerzijlsterrijte (doorvaarthoogte 2,8 m) en het
- Aduarderdiep (doorvaarthoogte 3,1 m).

Ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal is het Hoendiep tot aan het Aduarderdiep goed bevaarbaar en heeft een verbinding (doorvaarthoogte 3,5 m) met het Leekstermeer. Het laatste gedeelte van het Hoendiep loopt vanaf het Aduarderdiep tot aan de Zuiderhaven in Groningen. Gelet op en te lage doorvaarthoogte (2,1 m) van een loopbrug en dat de schipper 24 uur van te voren moet melden dat hij deze route wil varen, maakt dit traject irrelevant voor de recreatievaart.

3.1.4 Vaargebied Hunsingo

Het vaargebied Hunsingo in het Hogeland, ligt ingebed tussen het Reitdiep (verbindingswater) en het Boterdiep. Hierin bevinden zich het Hunsingokanaal, Hoornse Vaart, Kromme Raken, Pieterbuurstermaar, Mensingeweerster Loopdiep, Helwerdermaar, Winsumerdiep, Rasquerdermaar, Warffumermaar, Usquerdermaar.

Ontsluitingswateren naar en met dit vaargebied zijn:

- Boterdiep (doorvaarthoogte 2,75 m),
- Hunsingokanaal (doorvaarthoogte 2,4 m), naar het Lauwersmeergebied
- Kromme raken (doorvaarthoogte 3,0 m),
- Winsumerdiep (doorvaarthoogte 3,0 m)
- Westerwiltwerdermaar (doorvaarthoogte 2,2 m) naar het vaargebied Fivelingo/Duurswold.

Dit vaargebied beschikt ook over een groot aantal maren met te lage bruggen voor de kleine recreatievaart. Het is feitelijk een solitair mareengebied omdat het redelijk ver weg ligt van het mareengebied boven het Damsterdiep. Een meerdaagse trektocht door de kleine recreatievaart vanaf dit mareengebied naar het mareengebied boven het Damsterdiep is echter wel goed mogelijk via de Westerwiltwerdermaar. Zeker als onderweg op de trekroute goede overnachtingsmogelijkheden (kamperen, B&B, trekhutten) worden gerealiseerd.

3.1.5 Vaargebied Fivelingo / Duurswold

Het Eemskanaal met zijn drukke beroepsvaart doorsnijdt als hoofdvaarweg dit vaargebied en met name het zogeheten Damsterdiepcircuit (circuit Damsterdiep, Groeve Noord, Groeve Zuid, Schildmeer, Afwateringskanaal van Duurswold en het Slochterdiep. Door de groei van Meerstad worden deze vaarwegen in de toekomst steeds belangrijker voor de recreatievaart. Het Damsterdiep circuit kan dan de ultieme route zijn om de drukke beroepsvaart op het Eemskanaal te scheiden van de recreatievaart.

Ten noorden van het Damsterdiep ligt een aantrekkelijk mareengebied voor de kleine recreatievaart met nu nog te veel te lage bruggen. Appingedam is voor de bereikbaarheid van dit gebied een, toeristisch gezien, aantrekkelijke 'uitvalsbasis'.

Zo beschikt Delfzijl over een niet meer in gebruik zijnde voormalige zeesluis in het Oude Eemskanaal (nabij WSV Abel Tasman). Die kan weer in ere worden hersteld waardoor een directere en actieve recreatievaart naar de Dollard en Eems mogelijk wordt. Ook wordt beroepsvaart dan beter van recreatievaart gescheiden (veiligheidsaspect).

3.1.6 Vaargebied Oldambt

In 1848 is in het Oldambt het Huningameer drooggelegd en als landbouwgrond in gebruik genomen. Om Oost en Zuid Oost Groningen een economisch stimulans te geven is het voormalige Huningameer weer als meer in ere hersteld. Maar nu veel groter van omvang. Omdat het karakter van de natuurlijke omgeving van het voormalige Huningameer weinig is veranderd, ligt het meer erbij alsof het er al honderden jaren ligt. Het is, ondanks de soms grote waterplantenoverlast, een heel aantrekkelijk meer geworden voor wonen en recreëren.

Het Oldambtmeer en de vaarwegen daarheen hebben een grote economische potentie. De financiële crisis in de periode 2008 - 2013 heeft de ontwikkeling van dit meer en de woonomgeving Blauwestad ernstig vertraagd. In 2018/2019 was de kentering en de bouw van woningen in Blauwestad zit anno 2020 weer op het oude hoge ontwikkelingsniveau. Het meer en de nieuwe verbindings- en ontsluitingswateren met dit meer bevatten echter nog (te)

veel ontwerpfouten en tekortkomingen. Fouten en tekortkomingen die de recreatieve en toeristische ontwikkeling van dit meer en vaargebied ernstig hinderen.

Zo liggen er nog drie projecten c.q kansen dit vaargebied voor de toekomst aantrekkelijker te maken voor zowel vaartoerisme als leefbaarheid, te weten:

- ✓ Een kano- en sloepenroute vanuit de ZW-kant van het meer langs de recreatieplas in het Midwolderbos en via het Nieuwe kanaal langs Camping de Bouwte naar de Blauwe Passage en weer naar het Oldambtmeer
- ✓ In ere herstellen van het voormalige Beertster Zijldiep. Dit water is nog vrijwel geheel aanwezig en loopt vanaf het Oldambtmeer via Beerta naar Nieuwe Statenzijl (Westerwoldse Aa)
- ✓ De gedachte ontsluitingsroute tussen het vaargebied Oldambt en het vaargebied Fivelingo/Duurswold. Deze route loopt vanaf het Oldambtmeer, door Nieuwolda, door de noordkant van het Hondshalstermeer, langs Wagenborgen naar het oostelijke deel van het Afwateringskanaal van Duurswold naar het Schildmeer

3.1.7 Vaargebied Veenkoloniën / Westerwolde

Vaarwegen in dit gebied zijn: het Ter Apelkanaal, het Stadskanaal, het Ruiten Aakanaal en het aansluitende B.L.Tijdenskanaal, het Oosterdiep (naar Veendam), de Westerwoldse Aa, het Veendiep en samen met het vaargebied Gorecht ook de vaarverbinding Bareveld - Zuidlaardermeer.

Deze vaarwegen in de gemeenten Westerwolde, Pekela, Stadskanaal en Veendam zijn vooral doorgaande c.q. aanlooproutes naar de overige vaargebieden in de provincie. In deze vaarwegen is de bruggen- en sluzendichtheid groter dan waar ook in Nederland. Bruggen en sluisen die of zelf moeten worden bediend of bediend door begeleide vaart waarbij brug-/sluiswachters op scooters meerijden met de vaartoeristen.

Het onderhoud van deze overwegend oude bruggen en sluisen, die vaak ook nog Rijksmonument zijn, vraagt veel van de gemeenten. Ook de begeleide vaart (konvoovaart) is een aanzienlijke kostenpost. Dit leidt bij gemeenten tot weinig of zelfs geen enkele affiniteit met toerisme en vaarrecreatie. Reden waarom (nog) niet of onvoldoende wordt gekeken hoe men de vaartoerist kan verleiden voor een langer verblijf op deze vaarroutes. Aanpassen van bijvoorbeeld alleen al de begeleide vaart kan men ervoor zorgen dat de vaartoerist aanmeert nabij het stadscentrum en niet op de plek waar de begeleide vaart begint (zoals Pekeler hoofddeep van de gemeente Pekela)

Zo moeten het Pekeler hoofddeep en het Ruiten Aakanaal belangrijke ontsluitingswateren, tevens aanlooproutes, zijn voor het vaargebied Oldambt. Door financiële problemen bij zowel de gemeente Westerwolde als Pekela, wordt bezuinigd op zowel onderhoud als begeleide- en konvoovaart. Dit leidt tot een verminderd aanbod van vaartoeristen richting Oldambt en heeft daarmee ook economische gevolgen voor het vaargebied Oldambt.

3.2 Verbindingsvaarwegen (hoofdroutes)

In Groningen blijft 80% van de inkomende recreatievaartuigen op de hoofdroutes en slechts 20% vaart ook in de periferie. Belangrijke redenen daarvoor zijn beperkte doorvaarthoogtes van bruggen in de ontsluitingsvaarwegen naar en tussen verschillende vaargebieden. Daarnaast stimuleert het gewenste bezit van een zelfbedienings sleutel en de onbekendheid met hetgeen de vaargebieden aan beleving hebben te beiden, nu niet bepaald de bereidwilligheid daar op ontdekkingstocht te gaan. Hier wacht nog een schone taak voor alle gemeenten in Groningen.



Figuur:

80% van de recreatievaart blijft op de hoofdvaarwegen en vaart door naar Friesland, naar Drenthe en verder via de Veenvaart naar NW Overijssel en Friesland

Slechts 20% van alle vaarbewegingen vinden in de periferie plaats. Daarvan is ook nog eens 80% afkomstig uit de provincie Groningen.

De hoofdroutes zijn

- ✓ Staande mastroute (Delfzijl - Eemskanaal - stad Groningen - Reitdiep - Lauwersmeer)
- ✓ Van Starckenborghkanaal (directe route naar en van Friesland)
- ✓ Vaarverkeer van en naar Duitsland (via Eems/Delfzijl) en via het Haren-Rütenbrockkanaal) richting Veendam / Groningen of richting Veenvaart
- ✓ Veenvaartroute (Rondje Drenthe) via Ter Apel - Stadskanaal - Veendam - Groningen - Noord Willemskanaal

Deze hoofdroutes dienen in ieder geval vaarwegen van de MA-klasse te zijn met een minimale doorvaarthoogte van 3,75 - 4,0 meter. In Groningen voldoen maar enkele vaarwegen aan de MA-voorwaarden. Dat zijn in ieder geval deze hoofdroutes c.q de vaarwegen waar ook beroepsvaart is.

3.3 De (zeil)meren in Groningen

De provincie kent, naast het Lauwersmeer nog acht meren die, anders dan het merengebied in Frisland, niet met elkaar zijn verbonden. Het zijn meren, bijzonder geschikt voor de zeilsport en tot op zekere hoogte ook voor kano's, sloepen en kajuitboten.

Eilanden met aanlegplaatsen creëren

Voor deze laatste groep kunnen de meren aantrekkelijker worden gemaakt door het creëren van eilandjes met aanlegplaatsen. Deze kunstmatige eilanden kunnen worden gerealiseerd met baggerslib uit het meer, waardoor ook de bevaarbaarheid van het meer wordt verhoogd.

a Paterswoldsemeer / Hoornsemeer

Het zeer aantrekkelijke en gezellige meer (totaal circa 275 ha) heeft door zijn ligging een vrij solitair karakter. Dat komt door de lastige vaarverbinding met de stad Groningen en met de andere vaarwegen elders in de provincie. Ook de toegang via het Hoornsediep tot dit meer met een smalle toegang en sluis (18x4 m) geeft een beperking voor de motorbootvaart.

De aantrekkelijkheid van dit meer wordt vooral verkregen door ruime mogelijkheden voor oeverrecreatie en door de kunstmatig gerealiseerde eilandjes waar mag worden overnacht. Het door zandafgraving in de periode 1973 en 1981 ontstane Hoornsemeer is op een fraaie manier gekoppeld aan het Paterswoldsemeer. Het is daarom niet alleen een goed zeilmeer, maar ook een meer voor het varen met open boten (sloepen e.d.)

Het openbaar toegankelijk maken van de oevers van het nieuw gerealiseerde Hoornsemeer kreeg aanvankelijk heftig protest van degenen die een kavel nabij het meer hadden gekocht. Zij maakten zich zorgen over massarecreatie die geluidsoverlast en vervuiling zouden meebrengen en een aantasting zouden vormen voor hun privacy en rust. Na uitgebreid overleg kregen zij uiteindelijk andere kavels aangeboden.

In de zomer is niet alleen het Paterswoldsemeer, maar ook het aansluitende Hoornsemeer (en daaraan gekoppelde Hoornse plas) geliefd bij de 'stadgers' en andere recreanten uit de omgeving. In de herfst en de winter is het meer de verblijfplaats van trekvogels en eenden.

b Zuidlaardermeer / Hoogezand-Sappemeer

Het Zuidlaardermeer (omvang circa 540 ha) daarentegen is vanaf de stad Groningen via het Winschoterdiep en het Drentse Diep weer wel zeer toegankelijk. Maar door een spoorbrug is deze toegang helaas beperkt in doorvaarthoogte. Officieel is deze doorvaarthoogte 3,0 m t.o.v het kanaalpeil. Door bodemdaling is de doorvaarthoogte nu nog slechts 2,9 meter. Deze bodemdaling gaat, ondanks de beëindiging van de gaswinning, de komende 50 jaar door. Het zal leiden tot toekomstige peilverlagingen van het Winschoterdiep. Dit zal directe gevolgen hebben voor de diepgang van het Zuidlaardermeer, de diepenring in de stad Groningen en zelfs tot aan Nieuwe Pekela toe.

De verwachting is dat een peilbesluit mogelijk kan leiden tot ook een sluis in het Drentse diep en misschien ook wel (voor de derde keer) in het Winschoterdiep. Deze maatregel is in ieder geval wel weer gunstig voor de doorvaarthoogte van de spoorbrug.

c Leekstermeer

Hoewel alleen toegang tot dit meer vanuit de provincie Groningen mogelijk is, behoort het meer zelf tot de provincie Drenthe. Het Leekstermeer (omvang circa 335 ha) is voor zowel zeilboten als motorboten met een diepgang tot circa 1,0 meter goed bevaarbaar (diepte Leekstermeer bedraagt 1,2 - 1,6 meter).

Het meer staat ten onrechte bekend als een ondiep meer. Dat is alleen het geval oostelijk van jachthaven Cnossen (circa 0,7 meter) en het vaargebied voor de niet meer bevaarbare Roder vaart (diepte circa 1,0 meter diep). Nergens aan dit meer zijn mogelijkheden voor oeverrecreatie. Het komt er feitelijk op neer dat het Leekstermeer nu alleen ten dienste lijkt te staan van de gasten van Camping Cnossen en Camping Pool aan de andere kant van het meer. Voor vaartoerisme geen aantrekkelijk meer en mogelijk alleen voor schepen die via het Leekster hoofddeep (doorvaarthoogte 2,4 m) naar de passantenhaven nabij landgoed Nienoord bij Leek kunnen komen.

Voor kanovaart is het Leekstermeer geschikt, mede omdat men vanaf het meer ook een mooie tocht kan maken naar de Onlanden en door het Lettelberterdiep via Enumatil door de Matsloot naar Boerakker.

d Schildmeer

Het Schildmeer is gelegen in de streek Duurswold tussen Schildwolde en Overschild. Door het meer stroomt het Afwateringskanaal van Duurswold. In het meer is via het kanaal Groeve Zuid via een sluis verbonden met het Eemskanaal.

Het meer heeft een gemiddelde diepte van 1,5 meter en een oppervlakte van 284 hectare. Het behoort tot de gemeente Midden-Groningen. Het grootste deel van de oevers van het meer is natuurgebied. Bij Steendam liggen voorzieningen voor recreatie zoals een jachthaven en bijbehorende bedrijvigheid, een zandstrand, horeca, campings en een bungalowpark. Aan de zuidzijde van het meer ligt de Haanssluis in de Haansvaart die echter niet meer toegankelijk is voor de scheepvaart c.q. recreatievaart. Het zuiden, westen en noordwesten vormen onderdeel van een natuurontwikkelingsgebied van de gemeente Midden-Groningen. Een natuurontwikkelingsgebied loopt door tot aan Kolham.

De mogelijkheden voor oeverrecreatie zijn nu beperkt tot een groot, maar wel aantrekkelijk, zandstrand aan de oostzijde. Dit zandstrand vraagt echter een renovatie en opwaardering. Hier liggen wensen van de inwoners van Steendam.

Ondanks de aanwezige potentie en voorzieningen hebben het Schildmeer en het dorp Steendam in de huidige situatie kennelijk nog te weinig aantrekkingskracht en samenhang om goed te kunnen functioneren als een succesvol toeristisch-recreatief gebied. Een toekomstige vaarverbinding (ontsluitingswater) richting het Oldambtmeer en uitbreiding met fiets- en wandelroutes, kunnen dit positief beïnvloeden.

e Oldambtmeer

Het Oldambtmeer is gelegen op de plek waar voorheen het Huningameer lag. Een meer dat in 1848 is drooggemalen en als landbouwgrond in gebruik genomen. De officiële start van het weer onder water zetten van dit eerder drooggemalen land was op 12 mei 2005 bij het opendraaien van de kraan door Koningin Beatrix.

Dit nabij Winschoten gelegen kunstmatige meer is aangelegd om Oost Groningen een economische impuls te geven. Na een aantal decennia liep de werkgelegenheid in het Oldambt terug door de opkomende mechanisatie in de landbouw en het verlies van onder andere de strokartonindustrie. Mensen trokken weg en de leefbaarheid van het gebied ging achteruit. Landbouwgronden lagen deels braak, omdat boeren subsidie kregen om de Europese overschotten terug te dringen. Er moest een plan komen om het gebied een economische impuls te geven. Eind jaren '80 kwamen Wim Haasken en Jan Timmer met het idee om een groot stuk land, tot aan de Duitse grens, onder water te zetten.

Er worden vanaf 2007 woningen gebouwd en het ontstane water biedt kansen voor watersport en recreatie. Dit grootse plan is er echter niet gekomen en is het meer beperkt gebleven tot een omvang van circa 800 (ongeveer de omvang van het Sneekermeer).

Het is wel een aantrekkelijk zeilmeer geworden met veel mogelijkheden voor oeverrecreatie. Als vaargebied voor sloepen aantrekkelijk, maar nu nog beperkt. Er zijn echter onacceptabele ontwerpfouten gemaakt in de vaarwegen naar het meer (zie 3.1.6). Echter heeft het meer, ruim na 12 jaar na realisatie, nog met vlagen last van waterplanten (Fonteinkruid en Waterpest). Twee maaiboten zijn het gehele vaarseizoen aan het werk om de overlast voor de watersport en vaarrecreatie te beperken.

f Woldmeer (Meerstad)

Het meer heeft anno 2020 nog slechts een omvang van circa 100 ha, maar moet uitgroeien tot een meer van circa 350 ha. Het is een aantrekkelijke (kleine) zeilplas en voor de omwonenden in de nieuwe wijk Meerstad van de stad Groningen een mooie aanleiding een kajuitboot of sloep aan te schaffen omdat het meer via een sluis verbonden is met het Slochterdiep en daarmee met het vaargebied Fivelingo/Duurswold (zie 3.1.5)

g Langebosschemeer (Wildervanck)

Dit meer met een omvang van circa 450 ha is bedoeld als recreatiegebied voor Borgerswold en Wildervanck en ontstaan in 1971 als zandafgraving in het veenlandschap ten westen van Wildervanck. Het is dan ook vooral een zeilplas voor de direct aanwonenden en de wijk Borgerswold. Het meer heeft nog maar een beperkte mogelijkheid voor oeverrecreatie. Een zwemstrand aan de noordkant en een waterski kabelbaan, maar mist een jachthaven. Voor vaartoerisme een weinig aantrekkelijk meer en vooralsnog alleen interessant voor recreërende om- en aanwonenden. Een meer dat verder alleen (met zelfbedieningssleutel) toegankelijk is via begeleide vaart vanaf het Oosterdiep en vanaf de 'vaarverbinding Zuidlaardermeer - Bareveld' (konvoovaart).

h Hondshalstermeer

Een ondiep meer bij Wagenborgen, 155 ha groot en in beheer bij Staatsbosbeheer. Het is in 1980 als natuurreserveaat aangelegd langs de Hondshalstermaar in het kader van een ruilverkaveling. Tevens was het doel berging van de boezem te vergroten. In het zuidelijk deel van het meer zijn ook drie eilandjes gecreëerd, mede om de golfslag te breken.

Kanovaart

Nadat aanvankelijk de natuurwaarden zich de eerste drie jaren voorspoedig ontwikkelden en het meer aan de doelstellingen leek te voldoen, trad er in de jaren daarna stagnatie op ten gevolge van de voedselrijkdom van het water en sterke wisselingen in het waterpeil. In 1999 is meer ruimte gegeven aan recreatief gebruik van het meer. Daartoe is het meer opengesteld voor kanovaart en zijn er langs de delen van de oevers fietspaden aangelegd. Deze paden bevinden zich overwegend buiten de dijk die het meer omringt zodat het meer zelf slechts op enkele plaatsen te bewonderen is.

Voor andere vormen van vaarrecreatie dan alleen kanovaart, is het meer nog niet geschikt. De vraag is of dat in de toekomst nog eens zal gebeuren. Wel ligt er nog een plan voor een vaarverbinding vanaf Nieuwolda langs de noordkant van het Hondshalstermeer naar het Schildmeer (zie bij 3.1.6). Mogelijk dat dan ook de recreatiemogelijkheden van dit meer opnieuw worden bekeken.

4 Analyse vaarwegen

4.1 Sterktes en “unique selling points”

Zoals reeds in het Strategisch beleidsplan van het regioteam van het Watersportverbond wordt beschreven, heeft de provincie Groningen een rijk historisch verleden. Een gegeven dat nu nog onvoldoende wordt benut. Marketing Groningen vestigt middels haar slogan “Er gaat niets boven Groningen” weliswaar de aandacht op de verhaallijnen over dit rijke verleden, maar dat is niet genoeg.

Friesland associëren we direct met varen en vaarvakanties. Drenthe is met zijn rijke natuur, twee nationale parken en hunebedden een echte fiets- en wandelprovincie. De provincie Groningen associëren we nu alleen nog met “Er gaat niets boven Groningen” en (nog) niet met fietsen, wandelen of varen in regio's waarin met passende routes ons rijke historische verleden zichtbaar wordt gemaakt in 8 bijzondere regio's. Ook elementen als rust en ruimte zijn goed voor kwaliteitstoerisme.

De unique selling points in onze provincie moeten de trekkers worden. Eenmaal in Groningen aangekomen moet de toerist direct verrast worden met hetgeen wij nog meer te bieden hebben (zie ook bij 3.1b op blz 13). Dit hebben wij tot op heden nagelaten..

Vaartoeristen

Varen over een belevingsvolle vaarroute is slechts de helft van de vaarvreugde.

Vaartoeristen varen altijd ergens heen en met name naar plaatsen waar zij beleving kunnen vinden in natuur en bijzonder landschap en gezellige binnensteden die bij voorkeur nog over enige authenticiteit beschikken. Negen van de tien vaartoeristen hebben fietsen aan boord en zijn mobiel en niet gebonden aan hetgeen de directe omgeving van de aanlegplaats te bieden heeft. Beleving op of nabij de aanlegplaats is de andere helft van de vaarvreugde.

Ik merk op dat een vaartoerist als hij eenmaal is afgemeerd, op zoek gaat naar dezelfde beleving als een toerist die met een andere vorm van vervoer ter plekke komt.

4.2 Zwaktes en knelpunten

4.2.1 Toeristische informatie

Groningen wordt nu geassocieerd met iets industrieels als gaswinning, met aardbevingen en ver weg van de Randstad. Zaken die niet bevorderlijk zijn voor het imago van Groningen

“Er gaat niets boven Groningen” is een mooie en sterke slogan. Maar misschien moeten we ons nu afvragen of de al 30 jaar oude slogan ondertussen niet een beetje ‘sleets’ begint te worden en men gaat reageren met “ja dat weten we nu wel!”. Misschien moet daar nu ook maar eens “Ontdek en beleef Groningen” aan worden toegevoegd. We weten nu wel dat we een rijk historisch verleden hebben, maar tot nu toe zijn wij er niet tot nauwelijks in geslaagd dit rijke verleden zichtbaar te maken en te beleven.

Een toerist die bij een TOP of de parkeerplaats van een restaurant zijn fietsen van de auto haalt wordt nu niet direct geconfronteerd met mooie fietsroutes langs belevingsvolle points of interest. Hetzelfde geldt voor een vaartoerist. Als hij aanlegt moet hij zich zo snel mogelijk nog voor 15.00 uur spoeden naar een (nog te zoeken) VVV om daar een volstrekt archaisch foldertje te kopen met een fiets of wandelroute langs points of interest (als die er al op staan) voor een bedrag tussen de € 1,75 en € 3,50.

Deze benadering valt niet bepaald onder de noemer gastvrijheid. Folders en recreatiekaarten die ook nog eens gericht te zijn op het 'pleasen' van de gastheren en niet van de gasten. Gastheren die aan de folder meebetalen en daarom in de folder worden genoemd en de paar ook genoemde points of interest op de route blijken (te) vaak bijzaak. Aan digitalisering van toeristische informatie via QR-codes op informatieborden naar Google maps, een app, een website of 'beacons' bij points of interest wordt niet of nog onvoldoende gedacht.

Zo blijkt dat meestal de domeinnaam 'gastvrij(regio/gemeente/plaatsnaam).nl' nog vrij te zijn. Bij het door mij melden van dit heuglijke feit aan een gemeente leidt slechts in een incidenteel geval tot een actie de domeinnaam te claimen.

4.2.2 Bruggen en sluizen

De dichtheid aan bruggen en sluizen is in Groningen het hoogst in Nederland. In de periferie zijn dit vooral zelfbedieningsbruggen- en sluizen waarvoor een sleutel moet worden aangeschaft. Daarnaast zijn de wachtsteigers te kort en veelal ook niet veilig meer. Dit is voor de vaartoerist nu niet bepaald een uitnodigend beeld om de periferie te ontdekken en beleven.

Bruggen zijn overgedragen aan de gemeenten

Veel bruggen die 40 tot 60 jaar geleden gebouwd, zijn aan vervanging toe. Bruggen over vaarwegen voor de recreatievaart zijn door Provincie en Waterschappen het afgelopen decennium (met soms een bruidschat) aan de gemeenten overgedragen. Alle gemeenten hebben echter, door grote financiële problemen in het sociale domein, geen 'vlees meer op de botten' en beschikken over te weinig middelen voor onderhoud, laat staan voor vernieuwen van bruggen en/of verhogen van de doorvaart..

Veel erfgoedbruggen

Zo beschikt Groningen ook over veel bruggen en sluizen die ondertussen ook al meer dan 80, ja soms meer dan 100 jaar oud zijn. Als erfgoed zijn het juweeltjes, maar de vaarrecreant wordt er niet vrolijk van als hij deze bruggen, die technisch gezien zijn afgeschreven en veel mankementen vertonen, ook nog eens met de hand moet opendraaien of gestremd ziet wegens een hoge buitentemperatuur of slijtage.

Monumentenregister

Sluizen zijn vaak opgenomen in het monumentenregister en om die reden niet zomaar te wijzigen c.q. zodanig aan te passen dat zij beter geschikt zijn voor de recreatievaart. Ook bruggen zijn soms opgenomen in het monumentenregister en om die reden zijn ze niet zomaar in doorvaart te verhogen of te verbreden. Als we zo in Groningen rondkijken komen zeer veel bruggen in aanmerking die als te bewaren erfgoed in het monumentenregister kunnen worden opgenomen. Dat dit tot op heden nog niet is gebeurd, is mogelijk een kwestie van tijd.

4.2.3 Kritische ontsluitingswateren

Ontsluitingswateren zijn vaarwegen die vaargebieden (zie 3.1) en meren (zie 3.3) vanaf de hoofdvaarwegen (zie 4.3) ontsluiten of met elkaar verbinden. Ontsluitingswateren met een te lage doorvaarthoogte beperken de toegang tot een vaargebied en tussen vaargebieden. Verhogen van de doorvaart maakt het vaargebied van de provincie als geheel aantrekkelijker.

De nu te lage doorvaarthoogte heeft vaak een historische achtergrond, maar is deels ook het gevolg van bodemdaling door gaswinning.

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen

Kritische ontsluitingswateren zijn:

Ontsluitingswateren	Vaargebied	Laagste doorvaart nu (m)	Gewenste doorvaarthoogte (m)
Hunsingokanaal	Hunsingo	2,40	3,0
Westerwijdwerdermaar	Hunsingo	2,20 *)	2,8
Afwateringskanaal van Duurswold (oostelijke traject)	Fivelingo / Duurswold	2,50 *)	2,8 **)
Damsterdiep	Fivelingo / Duurswold	2,35 *)	2,8
Nieuwe kanaal (noordelijke verbinding Oldambtmeer)	Oldambt	***)	
Ruiten Aakanaal + BL Tijdenskanaal	Veenkoloniën / Westerwolde	2,5	3,0

*) In bodemdalingsgebied is rekening gehouden met toekomstige doorvaartvermindering

**) In bodemdalingsgebied en met doorvaarthoogte wordt rekening gehouden met een mogelijk toekomstige vaarverbinding met het vaargebied Oldambt

***) Niet de doorvaarthoogte is kritisch, maar de in het verleden gemaakte keuze voor een vaarweg met een enkelstrooksprofiel met niet zichtbare passeerstroken en een natuurvriendelijke oever

Bypass vaarwateren ****)	Vaargebied	Laagste doorvaart nu (m)	Gewenste doorvaarthoogte (m)
Afwateringskanaal van Duurswold (westelijke traject) + Slochterdiep	Fivelingo / Duurswold	2,40 *)	> 3,25
Drentse Diep	Stad Groningen / Gorecht	2,9	> 3,25

****) Dit zijn vaarwegen die moeten worden opgewaarderd om pleziervaart te scheiden van beroepsvaart op het Eemskanaal en het Winschoterdiep

4.2.4 Knelpunten in de vaargebieden

Vaargebied Veenkoloniën / Westerwolde

Gemeentelijke bezuinigingen leiden tot beperking van bedieningstijden en brugwachters. Soms moet één meerrijdende brugwachter bijna alle bruggen in het traject met de hand open draaien. Dit leidt tot onaanvaardbare arbeidsomstandigheden en een lage vaarsnelheid als gevolg. Veelal tot een gemiddelde vaarsnelheid van nog geen 3 km/uur en is zeer onaangenaam vermoeiend voor de recreatieschipper. Dit zijn met name omstandigheden die zeer beperkend zijn voor de groei van het vaartoerisme.



Foto: Ruiten Aakanaal
Oude storingsgevoelige bruggen die, lopende over een smalle richel, met de hand moeten worden opgedraaid zijn volstrekt niet veilig voor de vaarrecreant.

Op de belevingsvolle aanlooproute Ruiten Aakanaal naar de rest van de provincie moet de zelfbedieningsleutel worden gebruikt voor bruggen die, gelet op de ouderdom, zeer storingsgevoelig zijn. Ook het ontbreken van bedieningsinstructie in de Duitse taal en de te korte wachtsteigers zijn ook niet bepaald uitnodigend.

Als bijvoorbeeld de gemeente Westerwolde gaat bezuinigen op brugbediening en begeleide vaart, ligt het gehele vaartoerisme van en naar Duitsland en Drenthe stil richting de rest van de provincie.

Vaargebied Fivelingo / Duurswold

De bodemdaling in Groningen door de gaswinning heeft gevolgen voor de recreatievaart. Met name de doorvaarthoogte van bruggen wordt lager en ook komen er in de vaarwegen sluzen die in feite ongewenste obstakels zijn voor de recreatievaart.

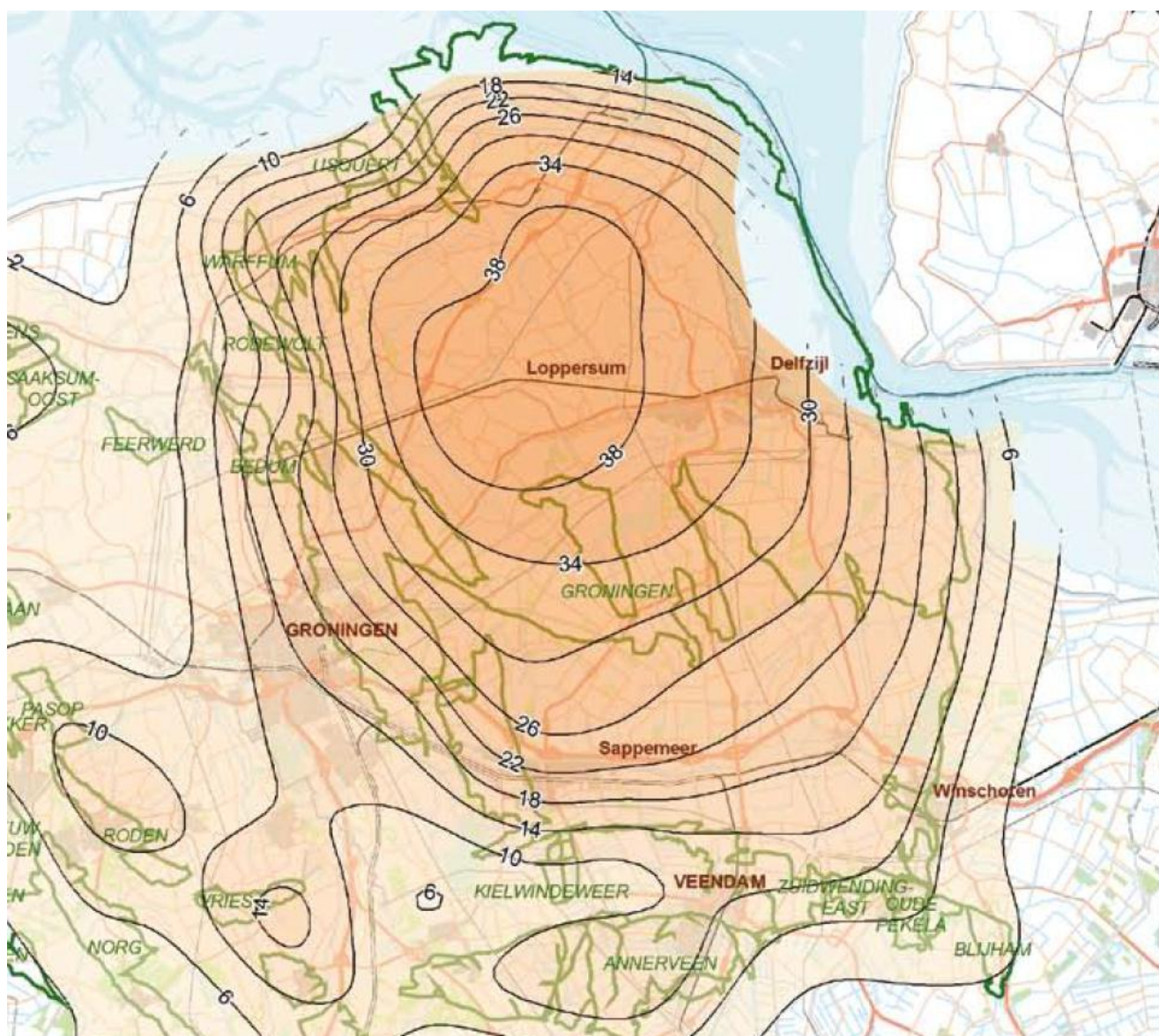
De doorvaarthoogte van bijna alle bruggen is de afgelopen decennia substantieel lager geworden. Met name heeft dat vooral ernstige gevolgen voor enkele ontsluitingsvaarwegen en voor vaarwegen waarmee beroepsvaart kan worden gescheiden van recreatievaart en voor de ontsluitingswateren (zie bij 4.2.3 hiervoor)

Uit onderstaande kaart blijkt dat bodemdaling optreedt in vrijwel geheel Groningen en is het grootst in het vaargebied Fivelingo/Duurswold. In de gemeenten Pekela, Stadskanaal en Westerwolde treedt nauwelijks tot geen bodemdaling op.



Figuur:

Contourenkaart voor bodemdaling door gaswinning opgetreden tussen start van de productie en de waterpassing in 2008, bepaald met het aan de metingen gekalibreerde geomechanisch model (bron NAM: Statusrapport 2010 en Prognose tot het jaar 2070 September 2010)



Figuur: Prognose voor 2025 (bron NAM: Statusrapport 2010 en prognose tot het jaar 2070)

Nieuwe peilbesluiten hebben de gevolgen van bodemdaling slechts ten dele kunnen beperken. Omdat bodemdaling ook na beëindiging van de gaswinning doorgaat, dienen vrijwel alle bruggen in het vaargebied Fivelingo / Duurswold in doorvaart te worden verhoogd.

Op bijvoorbeeld het Schildmeer spelen nog andere zaken.

- ✓ Zo streeft het Waterschap naar een zomerpeil waarbij de vaarwegdiepte nog slechts 1,20 meter bedraagt. Hoewel de gemiddelde waterdiepte zomers 1,30 meter is, raken de zestienkwadraat zeilboten soms toch de bodem bij een stevige wind.
- ✓ Als recreatiehoek van het Schildmeer wordt de ZO hoek aangeduid. Die loopt tot en met camping De Otter. De NO kant heeft niets en is nauwelijks toegankelijk vanwege voornamelijk particulier bezit.
- ✓ De ZW hoek, westkant en noordkant zijn natuurgebieden.
- ✓ Er is momenteel nog slechts één camping; De Otter. De nieuwe investeerder is van plan hier luxe recreatiewoningen bouwen en heeft alle vaste staanplaatsen per direct opgezegd. Ook losse kampeerders voelen zich al niet meer welkom.

Algemeen vaargebieden

Indien er in de verschillende vaargebieden goed voorzieningen voor de recreatievaart zijn, bevordert ook de verblijfsduur van vaartoeristen. Daarbij moeten we denken aan voldoende innamepunten voor toiletwater uit de vuilwatertank en watertappunten en stroompalen op aanlegplaatsen waar ook een goede aansluiting is met de toeristische infrastructuur (fietsen en wandelen)

Vaargebied (stad) Groningen / Gorecht

Er is veel wateraanvoer vanuit het achterland (o.a. de Oostermoerse Vaart) dat via het Zuidlaardermeer naar het Winschoterdiep stroomt. Door bodemdaling is het vaargebied nabij het Winschoterdiep meer gezakt dan bij Midlaren. Hierdoor is in het vernauwde gedeelte van het Drentse Diep - mede door de stroming naar het Winschoterdiep - het waterpeil circa 10 cm hoger.

De doorvaarthoogte bij de spoorbrug is daardoor structureel slechts 2,9 m en niet 3,0 meter. In de komende decennia zal de bodem ook hier verder zakken. Deze doorvaarthoogte beperkt, ook als deze weer op 3,0 meter wordt gebracht, de doorvaart voor veel schepen die via het Zuidlaardermeer en de belevingsvolle Groninger Turfroute (vaarweg Zuidlaardermeer - Bareveld) via het vaargebied Veenkoloniën / Westerwolde van en naar Duitsland of richting Drenthe (Veenvaartroute) willen varen. Door upgraden van deze vaarroute voor ook hogere schepen (doorvaarthoogte > 3,25m) kan de recreatievaart ook veel beter worden gescheiden van beroepsvaart op het Winschoterdiep.

Vaargebied Oldambt

Ook de gemeente Oldambt heeft grote financiële tekorten, veroorzaakt door het sociale domein. Prioriteiten liggen dan ook niet bij stimuleren van toerisme en vaar- en waterrecreatie. Dit veroorzaakt een gebrek aan aandacht en affiniteit met deze sector. Mede reden daarvoor is het feit dat het Oldambtmeer weliswaar in de gemeente Oldambt ligt, maar nu nog geheel onder het beheer van de provincie valt.

Gebrek aan affiniteit doet zich helaas voor bij de gemeenten met de belangrijke aanlooproutes naar niet alleen het Oldambtmeer, maar naar het hele vaargebied van de provincie Groningen. Zo heeft de provincie een aantal jaren geleden het (onzalige) plan gehad alle bruggen op de niet-beroepsvaarwegen (met een kleine bruidschat) aan de gemeenten te schenken. Op de financiële gevolgen daarvan hebben de gemeenten zich schromelijk verkeken. De bruidschat bleek wel erg mager te zijn.

Onderhoud en vernieuwing van oude bruggen worden nu niet tot onvoldoende gedekt uit de bruidschat, laat staan voor het opwaarderen van deze vaarwegen met aantoonbare veiligheidsproblemen. Gemeenten zitten, dank zij de tekorten in het sociale domein, nu niet in de leefbaarheidsmodus, maar in de overlevingsmodus.

Het verbindingswater (noordelijke vaarverbinding naar het Oldambtmeer) met het nabijgelegen vaargebied van Oldambt is onvoldoende veilig en voldoet niet aan de eisen die aan een vaarweg voor motorbootklasse AM (zie de BRTN) moeten worden gesteld.

5 Opzet masterplan

Het masterplan van het Watersportverbond is slechts een *raamwerk met nautische en toeristische voorwaarden*. Het masterplan bestaat uit totaal vijftien (15) direct met elkaar samenhangende projectonderdelen om de infrastructuur voor de vaar- en waterrecreatie en de voorzieningen daarvoor weer op orde te krijgen met nieuwe kansen en mogelijkheden.

5.1 Projectteam

Gelet op de zeer van elkaar verschillende activiteiten, is het wenselijk dat er een projectteam wordt gevormd met deskundigen uit de gelederen van de belangrijkste stakeholders. Het gaat dan om deskundigen/experts met beslisbevoegdheden van

- Provincie (bestuurlijk)
- Provincie (technisch)
- Waterschap Noorderzijlvest
- Waterschap Hunze en Aas
- Watersportverbond
- Eén of meerdere personen die namens de gemeenten deelnemen aan de werkgroep
- Eventueel direct ook al een adviesbureau gespecialiseerd in waterbouwkundigen werken.

Met name de provincie, gemeenten en Waterschappen zijn de vaarwegbeheerders in de provincie. Zij bepalen uiteindelijk wat wel en niet op hun vaarwegen mag gebeuren. Voordeel van dit managementteam is dat er kruisbestuiving kan optreden, wat kan leiden tot grote kostenbesparingen. Zo is met name denkbaar dat een Waterschap het voornemen heeft waterwegen te ontsluiten i.v.m. klimaatverandering. Deze werkzaamheden kunnen mogelijk in de pas lopen met wensen van de recreatievaart.

De trekkers van de verschillende onderdelen van het masterplan wordt de taak van de gemeenten. Zij krijgen de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid. Advisering, begeleiding, de vooronderzoeken en rapporten bij advies- en ingenieursbureaus en experts onder het wakende oog van het projectteam, doch in samenwerking met de gemeenten.

5.2 Ideeën Toukomst

Dit masterplan van het regioteam Groningen/Drenthe van het Watersportverbond richt zich op uitsluitend investeringen in het publieke domein. Op basis van dit masterplan en een Strategisch beleidsplan vaar- en waterrecreatie, heeft het regioteam 11 ideeën op Toukomst gezet. Dat hadden er ook 20 of 30 kunnen zijn. Door het regioteam is een selectie gemaakt.

Er is voor gekozen deze ideeën in Toukomst en de kansrijke ideeën van anderen niet in dit document op te sommen, maar op het format op Toukomst. Uiteraard worden zij in de uit te voeren vooronderzoeken en plannen van aanpak verder uitgewerkt (in fase 1) en meegenomen in de realisatiefase.

5.3 Ideeën in het private domein

Op Toukomst zijn ook een groot aantal kansrijke ideeën van anderen ingebracht. Het zijn ideeën (ook voor toerisme) die naadloos passen in dit masterplan. Daarnaast zijn ideeën ingebracht die over investeringen in het private domein gaan. Deze ideeën moeten met het bijbehorende verdienmodel en begroting worden uitgewerkt door de ondernemende Groningers en aan het format worden toegevoegd.

5.4 Fasering en deelprojecten

Fase 1 Masterplan / vooronderzoek / basiswerkzaamheden

5.4.1 Rapportages vooronderzoeken / plan van aanpak

a Startnotitie masterplan verder uitwerken en detailleren

Met uitgewerkt plan van aanpak van de 3 fasen als in dit concept beschreven

- ✓ beschrijving vaargebieden (knelpunten/kansen)
- ✓ Opwaarderen en ontwikkelen ontsluitings- en bypass wateren (knelpunten/kansen)
- ✓ Groninger vaarwegen en de BRTN
- ✓ Plan van aanpak vaartoerisme (knelpunten/kansen)
- ✓ Plan van aanpak investeringen korte termijn 'laaghangend fruit': knelpunten/kansen)
- ✓ Plan van aanpak investeringen lange termijn (knelpunten/kansen)

b Rapport Routeontwikkeling en toerisme (varen, fietsen, wandelen)

- ✓ vooronderzoek en plan van aanpak
- ✓ inzetten op niet alleen folders en kaart, maar vooral en hoofdzakelijk op digitalisering van toeristische informatie met bestaande app's en via internet
- ✓ onderzoek naar het gebruiken van reeds bestaande app's voor routeontwikkeling en zichtbaar maken van points of interest
- ✓ ontwikkelen format voor inventariseren en presentatie van points of interest

c Vooronderzoek voor het vanaf de boot bedienen van kunstwerken (innovatie)

- ✓ Onderzoek naar de mogelijkheden voor het op afstand bedienen van bruggen en sluizen door de vaarrecreant (app, transponder en/of op een andere wijze)
- ✓ Overleg met mogelijke ontwikkelaars, machinefabrieken en bouwers van besturingskasten

d Per gemeente een knelpunten en kansenrapport (totaal 10 rapporten), met

- ✓ een inventarisatie van de knelpunten en kansen voor vaar- en waterrecreatie
- ✓ aangeven hoe knelpunten kunnen of moeten worden opgelost
- ✓ waar de kansen liggen voor (vaar)toerisme
- ✓ gemeenten moeten samenwerken op het gebied van (vaar)toerisme
- ✓ in dit deeltraject vallen ook de ideeën op Toukomst, gericht op een kwaliteitsslag m.b.t. kansen voor toerisme, toeristische infrastructuur, oeverrecreatie en voorwaardenscheppende investeringen op enkele meren (zie format op Toukomst).

Bij het regioteam van het Watersportverbond en ANWB vaarwegverkenning (tevens indieners van ideeën op Toukomst) zijn de knelpunten en kansen van vaar-/waterrecreatie en toerisme in de meeste gemeenten al heel goed bekend. Deze reeds bekende kansen en knelpunten moeten, met nog enig nader vooronderzoek en in een plan van aanpak te worden verwerkt.

Dit vooronderzoek vindt bij alle gemeenten in Groningen plaats. Per 1 januari 2021 betreft het dus 10 gemeenten. Voor deze zeer uitgebreide werkzaamheden moet de uitvoering worden ondergebracht binnen één of meer adviesbureau's met kennis op dit gebied. Zo nodig schakelen zij externe adviseurs met specifieke kennis in.

e BRTN vaarwegen in Groningen (regie, uitvoering en financiering liggen bij de provincie)

- ✓ Uitgangspunten vastleggen en aanwijzen BRTN-vaarwegen
- ✓ visie BRTN vaarwegen en visie op de uitgangspunten

f Haalbaarheidsonderzoek investeringen vaar-/waterrecreatie in de private sfeer

Dit item is toegevoegd i.v.m projecten/ideeën op het gebied vaar-/waterrecreatie die inspelen op de nieuwe kansen voor ondernemende Groningers. Deze ondernemers, willen zij gebruik maken van de kansen in het masterplan binnen Toukomst, dienen een verdienmodel aan te leveren en aan te geven wat de rol en bijdrage van Toukomst in hun project is. De regie en uitvoering vindt vervolgens plaats binnen een door hen zelf gekozen organisatie.

5.4.2 Toeristische informatiestructuur (software)

(per gemeente de points of interest vastleggen voor routeontwikkeling)

a Inventariseren van points of interest (per gemeente).

Inventariseren op basis van de formats in rapport 'Routeontwikkeling en toerisme'

- ✓ toerisme website per gemeente
- ✓ digitaal openbaar maken van de points of interest
- ✓ ondersteuning (per gemeente) via website gastvrij(naam gemeente).nl

b Ontwikkelen van routes op basis van de inventarisatie

Routes die in ieder geval digitaal kunnen worden gevaren, gefietst en gewandeld langs points of interest. Dit onderdeel dient onderdeel te zijn van provinciaal en gemeentelijk beleid

c Koppelen "toerisme ideeën" in Toukomst

In het plan meenemen de projecten in Toukomst op het gebied van toerisme

5.4.3 Ontwikkelen netwerk van vaarwegknooppunten in Groningen

(t.b.v het ontwikkelen thematische en andere toeristische vaarroutes door en in Groningen)

In Groningen beschikken wij nu al over een knooppuntennetwerk voor het ontwikkelen van fietsroutes en recentelijk ook over een wandelknooppuntennetwerk.

Echter nog niet over een knooppuntennetwerk voor het kunnen ontwikkelen van belevingsvolle vaarroutes in Groningen. Elk traject in dit knooppuntennetwerk moet ook **a/h/w** informatie geven, te weten:

- afstand tussen de knooppunten (a)
- laagste doorvaarthoogte (h)
- vaarwegdiepte (d)

Fase 2 Investerings korte termijn ('laaghangende fruit')

5.4.4 Toeristische infrastructuur realiseren

a Toeristische informatiestructuur (zie 5.4.2)

- ✓ informatieborden bij TOP's en aanlegplaatsen
- ✓ plaatsen van beacons bij aansprekende points of interest
- ✓ folders, kaarten en eventueel magazine

b Realiseren toerisme projecten Toukomst

Dit onderdeel betreft projecten in Toukomst of projecten die gemeenten van plan zijn te doen en naadloos passen dan wel aansluiten op 5.4.2a

5.4.5 Vaarknooppunten netwerk openbaar toegankelijk maken

De werkwijze is identiek aan de aanpak en realisatie van de netwerken voor fietsknooppunten en wandelknooppunten.

- ✓ digitaal toegankelijk maken op een website
- ✓ Routeplanner
- ✓ vaarknooppunten zichtbaar maken op een watervaste kaart

5.4.6 Recreatieve infrastructuur water- en oeverrecreatie op de meren

(Investerings die genieten en beleven op en aan het water stimuleren)

Projecten die toekomstbestendig zijn en waar Toukomst juist voor bedoeld is. Een unieke kans om inwoners van de provincie meer bij vaar- en waterrecreatie te betrekken. Het zal een boost geven aan zowel leefbaarheid als economische ontwikkeling. Hiertoe zijn enkele zeer aansprekende ideeën bij Toukomst ingediend.

We hebben het dan over water- en oeverrecreatie op de meren. Initiatieven die voor de leefbaarheid van de regio, waarin de meren zijn gelegen, van vitaal belang zijn. Kijken we naar de meren die daarvoor in aanmerking komen, dan betreft het meren Schildmeer en Zuidlaardermeer. Deze meren ondervinden die nadelige gevolgen van bodemdaling en ook het Oldambtmeer, dat nog lang niet 'af is'. Een meer dat steeds belangrijker wordt voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling en voor de leefbaarheid in Oost-Groningen.

a Schildmeer

Een op zich aantrekkelijk meer dat toeristisch nog niet goed van de grond kan komen. Het meer ligt in het hart van het bodemdalingsgebied en ondervindt daarvan de nadelige gevolgen. Een meer dat zeer geschikt is met voorzieningen en infrastructuur met beleving voor het gehele gezin (zie de desbetreffende Toukomst ideeën), te denken valt aan:

- Een aantrekkelijk strandgebied
- Schildmeer = sportmeer
- Recreatief netwerk rondom het Schildmeer

b Zuidlaardermeer

Voor de recreatieve en toeristische ontwikkeling vindt er momenteel een onderzoek plaats naar kansen en mogelijkheden. Dit onderzoek is echter nog niet afgerond. Te denken valt aan ontwikkelingen als gedacht bij het Schildmeer (zie hiervoor). Investerings op het water kunnen beter even wachten tot na realisatie van 5.4.15. Wel moet worden onderzocht of meerboeien een aantrekkelijke optie is.

c Oldambtmeer

De knelpunten betreffen hier het herstellen van ontwerpfouten en het aanbrengen van nog vergeten voorzieningen voor bevordering van de watersport, alsmede voor en bij aanlegmogelijkheden, te weten:

- herstellen ontwerpfouten steigers en bebording
- Watersportcentrum (voorwaardenscheppende investering)
- aanbrengen nog ontbrekende steigers
- een aantrekkelijker strandgebied (zie ook bij Schildmeer)

d Woldmeer (Meerstad) en Langebosschemeer (Wildervanck)

Beide meren zijn nog in ontwikkeling. Wij zien dat daar ook nog veel moet gebeuren, willen deze meren recreatief aantrekkelijk worden. Voor het Woldmeer is ons niet duidelijk of daar een budget voor beschikbaar is. Het Langebosschemeer is al langer geleden ontwikkeld en mist een jacht-/passantenhaven en een watersportcentrum, waardoor het meer feitelijk nog onaantrekkelijk is voor vaar- en waterrecreatie. Hiervoor is echter geen geld beschikbaar. In Toukomst wordt hiervoor een budget gevraagd.

5.4.7 Engineering bediening bruggen en sluizen

Productontwikkeling bediening bruggen en sluizen vanaf het recreatievaartuig

- ✓ ontwikkelen app
- ✓ ontwikkelen PLC-kast, bestuurd door een beacon en/of een zelfbedieningsleutel
- ✓ één brug als demo uitvoeren met deze besturing (de overige bruggen in fase 3)

5.4.8 Knelpunten en kansen in gemeentelijk vaargebied (zie ook 4 en 5.4.1d)

Hierbij gaat het om het realiseren in elke gemeente van:

- ✓ ligplaatsenbesluit en aanwijsbesluit
- ✓ handhaving (wrakken en te lang innemen ligplaats)
- ✓ oplossen van knelpunten op en aan vaarwegen, niet zijnde ontsluitingswateren en bypass wateren en de specifieke voorziening bij de meren in elke gemeente
- ✓ noodzakelijke voorzieningen vaartoerisme in elke gemeente (stroompalen, watertappunten, goede aanlegsteigers/kanosteigers en hoogtepeilschalen bij bruggen)
- ✓ duurzame voorzieningen; primair betekent dit innamepunten voor toiletwater en op den duur ook laadpalen op bepaalde routes.
- ✓ realiseren toeristische infrastructuur vanaf de aanlegplaatsen en TOP's
- ✓ Mogelijke extra pleisterplaatsen (steigers, overnachtingsveldjes, passantenhavens)
- ✓ Plaatsen hoogtepeilschalen om laagste doorvaarthoogte vaarweg te vermelden

Fase 3 Investerings langere termijn

5.4.9 Expertonderzoek bruggen en vaarwegen

a) Dat de infrastructuur geleidelijk teloor gaat heeft veelal te maken met de bodemdaling. Als de bodem daalt en door het Waterschap het waterpeil niet of te weinig kan worden gecorrigeerd, heeft dit gevolgen voor de doorvaarthoogte van bruggen.

Ondanks nieuwe peilbesluiten van de Waterschappen is de doorvaarthoogte van te veel bruggen de afgelopen decennia 10 tot 30 cm lager geworden. Deze vermindering van doorvaarthoogte zal de komende 50 jaar nog verder toenemen, ook als de gaswinning over een paar jaar definitief wordt gestaakt. Zo wordt in de prognose nog een bodemdaling van minimaal nog 10 cm verwacht in de randgebieden en circa 42 cm in het hart (rond het Damsterdiep vaarcircuit) verwacht.

b) De bruggen op vaarwegen waar geen beroepsvaart meer is, zijn in het afgelopen decennium met alleen een bruidsschat voor onderhoud, overgedaan naar de gemeenten. Het onderhoud van de veelal zeer oude bruggen blijkt in de praktijk niet alleen hoger te zijn dan voorshands gedacht, maar ook blijkt dat veel oude bruggen moeten worden vernieuwd.

De vaarrecreant ondervindt daardoor veel storing bij zelfbediening en wordt de moed ontnomen om bepaalde vaarwegen nog te bevaren. Vrijwel alle gemeenten hebben echter niet de financiële middelen om een brug te vernieuwen en soms zelfs niet meer deze te onderhouden. Vaarwegen dreigen zelfs afgesloten te worden. Onze opdracht aan de provincie is voor dit probleem een financiële oplossing aan te dragen.

c) Nader expertonderzoek moet plaatsvinden naar de kwaliteit van bruggen en oevers. Met name aan de bruggen die meer dan 40 jaar geleden zijn gebouwd in ontsluitingswateren die opgewaarderd moeten worden en bruggen, gelegen in het 'bevinggebied'.

d) Nader expertonderzoek van de (handbediende) zelfbedieningsbruggen die bedoeld zijn om na renovatie, te voorzien van een elektromechanische of hydraulische aandrijving, vanaf het recreatievaartuig met een app (of anderszins) te worden bediend

5.4.10 Alle zelfbedieningsbruggen geschikt maken voor bediening vanaf de boot

Alle zelfbedieningsbruggen, inclusief de bruggen in de deelprojecten 11 en 12, geschikt maken voor bediening met een app, transponder of andere voorziening direct vanaf de boot. Zie hiertoe het vooronderzoek 1.3 en het deelproject 5.4.7.

5.4.11 Ontsluitingsvaarwegen tussen vaargebieden opwaarderen

Bruggen in vaarwegen die vaargebieden met elkaar verbinden zijn veelal te laag en veel beweegbare bruggen moeten veelal ook zelf worden bediend en hebben te korte wachtsteigers. Verschillende vaargebieden zijn onderling niet goed bereikbaar omdat hetzij het verbindingswater ontbreekt en/of de bruggen in het verbindingswater te laag zijn. Dit betreft in totaal zes ontsluitingswateren (zie 5.4.1)

5.4.12 Beroepsvaart scheiden van recreatievaart

Kanalen als het Eemskanaal en het Winschoterdiep zijn drukke vaarwegen voor de beroepsvaart. Uit het oogpunt van veilig varen is het daarom gewenst de parallelle vaarwegen voor de recreatievaart op te waarderen. Het gaat dan op twee vaarwegen die moeten worden opgewaarderd (zie 5.4.1).

5.4.13 Kansrijk mareng gebied ontsluiten

Door klimaatverandering wordt de opslag van water steeds belangrijker. In overleg met het Waterschap Noorderzijlvest moet worden gekeken hoe de Groninger maren kunnen worden ontsloten en bruggen op een minimale doorvaarthoogte tussen 1,5 meter en 2,1 meter kan worden gebracht. Het is een kansrijk vaargebied. Met name voor (elektrische) sloepen, sloepachtigen en kano's. De verkoop van dit type vaartuigen zit in de lift en geeft kansen voor actieve vaarvakanties en overnachten in het publieke domein, op campings aan het water en B&B's nabij het water.

Voorwaarde voor het beter toegankelijk maken voor de kleine recreatievaart is het realiseren van pleisterplaatsen waar ook kan worden overnacht. Deels zal dit worden ingevuld door commerciële partijen, maar vooral is een voorwaardenscheppend beleid van gemeenten en provincie noodzakelijk. Dit kan betekenen dat pleisterplaatsen voor ook overnachten door overheden moeten worden gerealiseerd op strategische plaatsen bij de maren.

5.4.14 Kansen voor nieuwe of weer te ontsluiten vaarwegen

Nieuwe vaarwegen moeten bij voorkeur worden gerealiseerd als zij versterkend zijn voor een vaargebied. Met name moet worden gekeken naar de economisch impact en een impuls geven aan de leefbaarheid. Dat is niet in elk vaargebied het geval. Te denken valt aan:

- ✓ Enkele kleine historische vaarwegen die nu niet meer toegankelijk zijn door dammen, maar weer toegankelijk kunnen worden gemaakt voor kanoroutes door dammen te vervangen door hetzij grote duikers, bruggen met een minimale doorvaarthoogte van 1,0 meter en met goede voorzieningen (kanosteigers) voor overdragen en pleisterplaatsen.
- ✓ De dam verwijderen uit de Helwerdermaar en te vervangen door een vaste brug met een doorvaarthoogte van minimaal 2,1 meter. De Helwerdermaar is een zeer gewenst ontsluitingswater en dan weer geschikt voor de kleine recreatievaart.
- ✓ Een nog ontbrekend ontsluitingswater tussen het Schildmeer naar het Termunterzijldiep richting het Oldambtmeer. Hierdoor krijgt het vaargebied Fivelingo/Duurswold een [korte ontsluitingsroute](#) met het vaargebied Oldambt.
- ✓ Beertster Zijldiep ontsluiten: Een sloepen- en kanoroute met beleving van de 'Graanrepubliek' van het Oldambtmeer naar Nieuwe Statenzijl en daarmee toeristisch aantrekkelijk en belangrijk voor de leefbaarheid in Oost-Groningen. De route is een essentiële versterking van de mogelijkheden voor de vaarrecreatie van het Oldambtmeer. [Deze route](#) betekent concreet dat de dammen in het voormalige Beertster Zijldiep worden verwijderd en vervangen door vaste bruggen, enkele bruggen verhoogd en twee sluisen worden aangelegd. Enkele pleisterplaatsen maken het mogelijk daar te overnachten of te

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen

pauzeren. Dit project is als voorbeeld uitgewerkt op bijlage 3 en als investeringsbegroting al in detail doorgerekend door een ingenieursbureau.

- ✓ Een [kano- en sloepenroute Oldambtmeer](#), ook als idee inbracht in Toukomst. Op deze route, die grotendeels al aanwezig is, moet een kleine sluis komen, moeten enkele obstakels worden geslecht, het bestaande kanaal worden gebaggerd en mogelijk een enkele brug verhoogd.



Foto: Uitstappen bij de sluis Blauwe Passage (onderdeel 'kano- en sloepenroute Oldambtmeer')

- ✓ In de provincie zijn meer potentieel te ontsluiten kansrijke vaarwegen. Deze zijn (nog) niet in de begroting meegenomen. Te denken valt aan:
 - * het weer ontsluiten van het '*Kanaal van Veendam - Musselkanaal*' waar in ieder geval naast het gemaal een sluis moet komen, bekeken worden of de brughoogtes voldoende zijn en of er gebaggerd moet worden (niet opgenomen in de investeringskosten)
 - * het toegankelijker maken van het '*Mussel Aakanaal*' voor de kanovaart (niet opgenomen in de investeringskosten)
- ✓ Vaarverbinding Duitsland vanaf De Westerwoldse Aa (nabij Bad Nieuweschans naar de Eems (nabij Weener). Vooralsnog lijkt deze vaarroute niet kansrijk omdat ook medewerking van Duitse zijde nodig is (reden waarom in dit masterplan daarvoor geen budget is opgenomen)

5.4.15 Compenseren bodemdaling Zuidlaardermeer

Het Zuidlaardermeer (zie ook 3.3b en 5.4.6b) ligt in een bodemdalingsgebied. Dit heeft gevolgen voor de waterhuishouding. Het waterschap heeft daarom het voornemen het waterpeil te verlagen.

Deze peilverlaging heeft weliswaar een gunstig effect op de weer iets hoger doorvaart van de spoorbrug in het Drentse diep, maar verlaagt ook de vaardiepte op het meer.

Daarnaast heeft het Waterschap ook het voornemen dit feitelijke veenmeer helderder te maken om de groei van waterplanten te bevorderen. Waterplanten zorgen voor meer zuurstof in het water. Deze voornemens worden ingegeven door het Kaderrichtlijn Water.

Een beperking in de mogelijkheden die het meer heeft voor vaar- en waterrecreatie is ook gelegen in de situatie dat het Zuidlaardermeer in een Natura2000-gebied ligt. Met name geeft dit beperkingen aan oeverrecreatie. Deze beperkingen kunnen desastreus uitpakken voor de vaar- en waterrecreatie en daarmee voor de vrijetijdseconomie van het Zuidlaardermeer.

Dit probleem kan beperkt en mogelijk misschien zelfs geheel teniet worden gedaan als het meer substantieel dieper wordt gebaggerd en met het baggerslib eilanden worden gecreëerd waar men kan aanleggen, picknicken en zelfs overnachten. Bijkomend voordeel is dat het Waterschap tevens een groot waterbuffer krijgt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.



Foto: *Natuurgebied Wolfsbargen bij het Zuidlaardermeer*

6 Stakeholders bij de realisatie

Bij de realisatie van het masterplan worden veel partijen betrokken. Het beslissen over inschakelen van en partij en op welk moment dat gebeurt, ligt bij een projectteam met beslisbevoegdheid onder leiding van de provincie.

In het projectteam zitten in ieder geval de stakeholders 1 t/m 5

1 Provincie Groningen

De provincie als vergunningsverlener en als stakeholder in het projectteam, ondersteunt en zo nodig begeleidt het financiële traject voor cofinanciering uit ook andere bronnen. Projecten of projectonderdelen die niet door gemeenten en/of waterschappen worden begeleid, komen onder de hoede van de provincie. Dit is onder meer het geval bij de ontwikkeling van een systeem of systemen voor het bedienen van bruggen en sluizen vanaf de boot.

2 Waterschappen

Omdat het kunstwerken en werkzaamheden aan en op vaarwegen zijn is, nog los gezien van de vereiste vergunningen, het betrekken van de beide waterschappen bij deeltrajecten wenselijk. In enkele projectonderdelen zitten namelijk ook activiteiten die het Waterschap wenselijk vindt en/of moet uitvoeren. Het gaat om de waterschappen:

- Noorderzijlvest
- Hunze en Aas

3 Gemeenten

Voor het uitvoeren van vrijwel alle 15 projecten, zijn de gemeenten bij betrokken. Een activiteit vindt altijd plaats op het grondgebied van één van de toen (10) gemeenten in Groningen. Zij zorgen ook voor een deel van de cofinanciering. De gemeente is de grootste belanghebbende en voert de regie over de uit te voeren werkzaamheden, in samenwerking met de stakeholders in het projectteam.

4 Watersportverbond

Met het Watersportverbond en voor het vaargebied Hunsingo ook met de Federatie van Watersportverenigingen, moet worden overlegd over alle plannen die direct de vaar- en waterrecreatie raken. Zij kennen de beleving van de vaar- en waterrecreant.

5 Routebureau Groningen

Na ontsluiten van de archieven van culturele en historische verenigingen en vastleggen van de points of interest, kan het Routebureau ondersteuning en advies geven bij routeontwikkeling

6 ANWB

Niet duidelijk is nog of de ANWB hier nu wel of niet bij moet worden betrokken. Voor het onderdeel recreatie (vrijtijdseconomie) moet dit zeker worden onderzocht. Vooralsnog heeft ANWB vaarverkenning een substantiële bijdrage geleverd aan deze startnotitie

7 Adviseurs / ingenieursbureaus

Adviseurs op het gebied van toerisme, vaar- en waterrecreatie bieden ondersteunen . Zij adviseren de uitvoerders van de deelprojecten en begeleiden. Zij doen het vooronderzoek en zorgen voor de noodzakelijke rapporten, de berekeningen en het 'Plan van aanpak' voor het uitvoeren van de projecten in het masterplan

8 Marketing Groningen

Ontwikkelt samen met de marketing van de verschillende gemeenten het passende marketingplan voor vaartoerisme

9 Culturele en historische verenigingen

Deze verenigingen ontsluiten hun archieven en leggen alle points of interest vast in een vooraf afgesproken format

10 Ontwikkelaars van websites

Zij zorgen voor de realisatie en onderhoud van de speciaal op toerisme en recreatie gerichte website van elke gemeente. De 'look and feel' en structuur van van alle (10) websites moet gelijk zijn. Dit geldt ook voor de naam van de websites.

11 App bouwer / machinefabriek / installatiebureau

Er zijn verschillende opties voor het bedienen van bruggen en sluizen vanaf de boot. Dat kan eenvoudig een knop op een paal zijn voor een brug of sluis, maar kan ook een nog te ontwikkelen transponder zijn of een app die communiceert met een beacon in de bedieningskast. Dit betekent dat hier een APP-bouwer, een installatiebureau en mogelijk ook een machinefabriek bij moeten worden betrokken.

7 Financiering

7.1 Investerings per fase

In een separaat overzicht zijn de financieringskosten van alle vijftien (15) projecten weergegeven. De nummers bij de financieringsbronnen verwijzen naar de nummers, vermeld bij de desbetreffende bronnen voor cofinanciering in paragraaf 7.2. Het financieringsoverzicht verschijnt in een separaat document en/of in een overzicht in het format van Toukomst.

Alle kosten en investeringen in dit masterplan zijn gericht op het realiseren van een betere voorwaardenscheppende infrastructuur voor vaarrecreatie en toerisme in het publieke domein. Investerings die mede een kwaliteitsimpuls geven aan de leef- en woonomgeving (leefbaarheid).

De investeringen in fase 3 gaan het beschikbare budget van Toukomst (100 miljoen) ver te boven. De financiële middelen moeten in fase 3 hoofdzakelijk uit cofinanciering komen. Hierbij moet vooral worden gedacht aan het Bodemdalingfonds, het Waddenfonds en Europese fondsen

7.2 Financieringsbronnen

0 Toukomst

Toukomst projecten die het verschil maken en Groningen vooruithelpen. Voor de uitwerking en uitvoering van deze projecten is 100 miljoen euro beschikbaar.

(1) NPG

Vaartoerisme is belangrijk voor de vrijetijdseconomie, de gastvrijheidseconomie en de leefbaarheid. De sector vaarrecreatie, vaartoerisme en waterrecreatie geeft zelf al direct werk aan meer dan 20.000 personen en indirect aan een veelvoud hiervan. Reden waarom wij van mening zijn dat ook een beroep kan worden gedaan op de ambities Economie en Leefbaarheid van het NPG. Door weging samen goed voor 70% van het NPG-budget. Hier bij wordt nog opgemerkt dat de bundel Varen, watersport, diepen, maren en kanalen zich richt op de gehele provincie (weging 80%) en hierin de onderdelen toerisme 'lokaal' (weging 100%).

2 NPG bevingsgemeenten

De bevingsgemeenten in gemeenten in Groningen hebben een bijdrage uit het NPG gekregen waarmee zij gemakkelijker kunnen meefinancieren. Zo heeft de gemeente Oldambt al aangegeven in projecten van dit masterplan, voor zover dit het Oldambt betreft, substantieel te willen cofinancieren

(3) Gemeentelijke budgetten

Gemeenten hebben anno 2020 nog slechts beperkte budgetten voor recreatie en toerisme. Reden daarvoor is het grote tekort dat vrijwel alle gemeenten hebben op het gebied van de WMO en de jeugdzorg. Desondanks mag (en kan) een eigen bijdrage van circa 10% worden gevraagd voor de fasen 1 en 2. Voor de fase 3 is dit voor de meeste gemeenten echter zeer problematisch

(4) REP Ring Blauwestad

Met name Oldambt kan hiervan profiteren. Voor projecten in relatie tot het Oldambtmeer is momenteel € 2,5 miljoen beschikbaar

(5) Budgetten Waterschappen

Sommige projecten lopen in de pas met voornemens van ook de Waterschappen. Voor het projectonderdeel 15 Kansrijk vaargebied ontsluiten heeft bijvoorbeeld het waterschap

Noorderzijvest al € 200.000 gereserveerd voor het opwaarderen van de Helwerdermaar, een essentiële route in het marengedebiet van het vaargebied Hunsingo.

(6) Provinciaal budget

In de binnenkort te verschijnen provinciale Kadernota toerisme & recreatie 2021-2030 zal het onderdeel vaar- en waterrecreatie geheel in de pas lopen met de bevindingen van het regioteam van het Watersportverbond en dientengevolge met ook dit masterplan. Van de provincie kan daarom een substantiële cofinanciering worden verwacht.

(7) Fonds bodemdaling (mijnbouwschade bruggen)

Volgens de Overeenkomst Groningen-NAM (1983) zal NAM de kosten vergoeden tot een totaalbedrag van hfl. 650 miljoen op prijspeil 1980 (= € 673 miljoen op prijspeil 2019). Op basis van een prognose van de nog te verwachten kosten voor bodemdalingsmaatregelen zijn provincie en NAM op 8 juli 2015 overeengekomen om het maximale bedrag te verhogen tot hfl 850 miljoen op prijspeil 1980 (= € 880 miljoen op prijspeil 2019).

De Overeenkomst Rijk-NAM (1983) voorziet in een maximum bedrag van hfl. 50 miljoen prijspeil 1980 (= € 51 miljoen prijspeil 2019).

Het nog beschikbare bedrag wordt jaarlijks aangepast aan de geldontwaarding. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde GWW-index. Deze index is een maat voor de stijging van de kosten van waterstaatkundige werken (Nationale rekeningen, tabel investeringen grond-, water- en wegebouwkundige werken).

Binnen het kader van de overeenkomst Groningen - NAM is tot 1 januari 2020 € 324 miljoen aan betalingen verricht. In het laatste jaarverslag is het nog beschikbare bedrag vastgesteld op € 451 miljoen. Binnen het kader van de Overeenkomst Rijk - NAM is tot 1 januari 2020 € 20 miljoen aan betalingen verricht. Het nog beschikbare bedrag voor nieuwe verplichtingen bedroeg eind 2019 € 31 miljoen.

(8) Europees fonds voor Regionale ontwikkeling EFRO

De Europese Unie (EU) wil de economische verschillen tussen de Europese regio's verkleinen. Dat doet de EU met het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

EFRO is vooral voor de minder ontwikkelde regio's in Europa. Maar ook meer ontwikkelde regio's kunnen het fonds gebruiken. Zij kunnen met het geld de concurrentiepositie en de werkgelegenheid verbeteren.

Voor de uitvoering van EFRO-programma's ontvangt Nederland € 510 miljoen van de Europese Unie (EU). Dit geld is voor de periode 2014-2020. De overheid en andere betrokken partijen moeten minimaal ook € 510 miljoen investeren in deze programma's. Alleen dan ontvangt Nederland het geld.

(9) Waddenfonds

Het Waddenfonds investeert mee in initiatieven en projecten die de ecologie en duurzame economische ontwikkeling van het Waddengebied versterken. Projecten van (samenwerkende) ondernemers, verenigingen, stichtingen en overheidsorganisaties kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage van het Waddenfonds. Het thema Duurzame recreatie en toerisme is bedoeld voor projecten die de beleefbaarheid van het Waddengebied moeten verbeteren. De enige themalijn is: beleven en zichtbaar maken.

(10) Leader

LEADER is een Europees subsidieprogramma gericht op samenwerking in de regio. Het programma richt zich met name op minder-verstedelijkte gebieden en gebieden die achterblijven in de economische ontwikkeling. In Oost-Groningen is gekozen om LEADER in te zetten op de domeinen economie, leefbaarheid en toerisme. Het LEADER-programma bestaat uit twee financieringsporen. Een Europees deel en een nationaal deel. Projecten waarbij een bijdrage tot € 25.000,- wordt gevraagd, gaan via het nationale gedeelte. Bijdragen vanaf € 25.000,- tot het plafond van € 100.000,- gaan via het Europese spoor.

Bijlage 1: Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN)

- 1.1 Vaarwegen voor recreatievaart volgens de Richtlijnen Vaarwegen
- 1.2 Profielen Vaarwegen
- 1.3 Vaarwegprofiel recreatievaarwegen
- 1.4 Maatgevende recreatievaartuigen
- 1.5 Visie maatgevend schip in relatie tot vaarwegen en kunstwerken
 - 1.5.1 Voorstel afmetingen maatgevend schip
 - 1.5.2 Vaarwegbreedte en diepte
 - 1.5.3 Doorvaarthoogte en breedte bruggen

1.1 Vaarwegen voor recreatievaart volgens de Richtlijnen vaarwegen

Het lijkt erop dat de Richtlijnen Vaarwegen een recreatievaartuig beschouwt als een mini-beroepsvaartuig. De minimale vaarwegbreedte voor recreatievaartuigen is volgens de Richtlijnen vaarwegen 2020 voor de MD-klasse bijvoorbeeld minimaal 15 meter. In dit licht gezien zijn er in de provincie Groningen maar weinig niet voor de beroepsvaart bedoelde vaarwegen die hieraan voldoen. Voor de hogere motorbootklassen is de vaarwegbreedte zelfs nog meer. In de maatvoering voor de vaarwegbreedtes en maatgevende schepen recreatievaart van de Richtlijnen vaarwegen zit een onbalans en is rijp voor herijking

De hoofdroutes in de provincie (zie paragraaf 3.2 in de startnotitie) dienen in ieder geval vaarwegen van de MA-klasse te zijn met een minimale doorvaarthoogte van 3,75 - 4,0 meter. In Groningen voldoen maar enkele vaarwegen aan de MA-voorwaarden. Dat zijn in ieder geval de vaarwegen waar ook beroepsvaart is. Verrassend is dan te zien dat vaarwegen voor de beroepsvaart zoals het Noord Willemskanaal en het Winschoterdiep niet aangemerkt zijn als MA-vaarweg maar slechts als een BM-vaarweg. Voor de BRTN 2020-2025 moet hier kritisch naar worden gekeken. De huidige klasse-indeling BRTN 2015-2020 van vaarwegen in Groningen deugt in ieder geval niet.

Zo zijn de zuidelijke en noordelijke vaarverbinding met het Oldambtmeer in de BRTN ook bedoeld als verbindingswater (MA vaarweg), maar voldoen niet aan de eisen die aan een MA-vaarweg worden gesteld. Ook het daarnaast nog zelf moeten bedienen van bruggen en sluizen stimuleren het gebruik van deze vaarroute niet.

De paragrafen 1.2.1 t/m 1.2.4 in deze bijlage zijn een weergave van hetgeen in een aantal opeenvolgende Richtlijnen vaarwegen is geregeld. Met een kritische blik kunnen bij een aantal aannames vraagtekens worden geplaatst en als gevolg daarvan ook aan de aannames in de BRTN

1.2 Profielen Vaarwegen (zie Richtlijnen 2020, 3.2.6 en verder)

Intensiteitsprofiel

Dit is een normaal profiel met een toeslag voor zeer drukken vaarwegen (zoals de Staande mastroute)

Normaal profiel

Profiel van een vaarweg waarbij twee elkaar tegemoet varende maatgevende schepen (met zijwind hinder) elkaar voorbij kunnen varen zonder vaartvermindering

Krap profiel

Bedoeld voor vaarwegen met weinig vaarbewegingen. Twee elkaar tegemoetkomende maatgevende schepen moeten elkaar kunnen passeren met vaartvermindering.

Enkelstrooksprofiel

In uitzonderlijke gevallen kan in korte vaarwegvakken, dat wil zeggen niet langer dan 2 km, met een lage verkeersintensiteit van de maatgevende schepen, dat wil zeggen minder dan 5000 schepen per jaar, een profiel worden toegepast, waarbij twee maatgevende schepen elkaar niet kunnen ontmoeten. In dit enkelstrooksprofiel kan het maatgevende schip slechts veilig varen met een beperkte snelheid. In een dergelijk profiel zijn ontmoetingen van maatgevende schepen niet meer mogelijk, zodat een vorm van verkeersregeling of de aanleg

van passeerplaatsen nodig is. Dergelijke profielen worden veelal toegepast in gebieden waar slechts weinig ruimte beschikbaar is, bijvoorbeeld traversen in stedelijke gebieden.

De recreatievaart kent geen enkelstrooksprofiel (NB: behalve dan de op niet-juiste wijze gerealiseerde noordelijke vaarverbinding Oldambtmeer)

1.3 Vaarwegprofiel recreatievaarwegen (zie Richtlijnen2020 3.2.6 en verder)

De berekening van de waterdiepte voor vaarwegen voor de recreatievaart is afwijkend van die voor de beroepsvaart. Er is met een iets geringere kielspeling te volstaan, te weten: 1,2.T voor het normale profiel en 1,1.T voor het krappe profiel. Vaarroutes door meren en plassen krijgen vanwege golven en afwaaiing een extra diepte van 0,30 m. De bevaarbare breedte wordt gegeven op een diepte, gelijk aan de maatgevende diepgang.

bootklasse	intensiteitsprofiel		normaal profiel		krap profiel	
	vaarweg diepte	bevaarbare breedte	vaarweg diepte	bevaarbare breedte	vaarweg diepte	bevaarbare breedte
ZM-A	2,8	25,0 + Δ_i	2,5	25,0	2,3	17,0
ZM-B	2,6	25,0 + Δ_i	2,3	25,0	2,1	17,0
M-A	2,2	25,0 + Δ_i	1,9	25,0	1,8	17,0
M-B	2,1	25,0 + Δ_i	1,8	25,0	1,7	17,0
M-C	2,0	24,0 + Δ_i	1,7	24,0	1,6	16,0
M-D	1,7	22,0 + Δ_i	1,4	22,0	1,3	15,0
BV-A	2,2	29,0 + Δ_i	1,9	29,0	1,8	24,0
BV-B	2,0	24,0 + Δ_i	1,7	24,0	1,5	20,0

Δ_i intensiteitstoeslag

Tabel 20: Afmetingen (m) rechte vaarwegvakken voor de recreatievaart

1.4 Maatgevende recreatievaartuigen (zie Richtlijnen 2011, 2017 en 2020)

Omdat de gemiddelde afmetingen van de recreatievloot groeiende zijn, zijn de maatgevende afmetingen uit tabel 9 een absoluut minimum. De maat van 4,5 m in de kolom breedte doet recht aan de gegroeide bootafmetingen. Bij nieuwe vaarwegen of vaarwegverruiming moet men deze waarde als uitgangspunt kiezen. Waar vaarwegen grotere afmetingen toelaten, dan de vermelde maatgevende scheepsafmetingen geldt het principe 'houden wat je hebt'.

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen

ZM-route		lengte	breedte	diepgang	boot- en brughoogte
verbindingswater	A	15,0	4,25 - 4,5	2,10	30,0
ontsluitingswater	B	15,0	4,25 - 4,5	1,90	30,0

M-route		lengte	breedte	diepgang	boot- hoogte	brug- hoogte
verbindingswater	A	15,0	4,25 - 4,5	1,50	3,40	3,75
ontsluitingswater	B	15,0	4,25 - 4,5	1,50	2,75	3,00
	C	14,0	4,25	1,40	2,75	3,00
	D	12,0	3,75	1,10	2,40	2,60

Tabel 9: Maatgevende bootafmetingen (m) voor (Z)M-routes volgens de BRTN, met aanvulling van lengte- en breedtematen

Europese normen

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties heeft adviesmaten voor een Europees net van vaarwegen voor de recreatievaart opgesteld (ref. 12). Deze zijn vermeld in tabel 10. De categorie groot zeiljacht (RD) komt op de meeste binnenwateren niet voor.

type schip	cate- gorie	lengte	breedte	diep- gang	brug- hoogte
open boot	RA	5,5	2,0	0,50	2,00
kajuitboot	RB	9,5	3,0	1,00	3,25
motorjacht	RC	15,0	4,0	1,50	4,00
groot zeiljacht	RD	15,0	4,0	2,10	30,00

Tabel 10: Maatgevende bootafmetingen (m) volgens de ECE

Kleine watersport

Het Watersportberaad heeft in 2001 een beleidsvisie (ref. 13) gepresenteerd, waarin gewenste en minimum maten van vaarwegen voor de kleine watersport zijn beschreven. In de context van deze Richtlijnen zijn te beschouwen als normaal en krap profiel. Het laatste is alleen over korte afstanden acceptabel. Tabel 19 geeft maten voor breedte en diepte van de vaarweg. De breedte van de vaarweg is exclusief eventueel aanwezige rietkragen. De maat van de roeiboort is gebaseerd op het type wherry.

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen

breedte vaarweg	normaal	krap
kanovaren en veegboten	4,0	2,0
sportvissen	5,0	2,5
schaatsen	6,0	2,5
roeiboten	10,0	2,5
zeilplanken	10,0	10,0

diepte vaarweg	normaal	krap
kanovaren, roeien en schaatsen	1,0	0,5
zeilplanken	1,0	0,8
veegboten	1,2	0,8
sportvissen	1,5	1,0

Tabel 19: Vaarwegafmetingen voor de kleine watersport

doorvaartwijdte bruggen	normaal	krap
kanovaren	2,5	1,5
veegboten	4,0	2,0
schaatsen	4,0	2,5
zeilplanken	5,0	1,5
roeiboten	6,0	2,5

doorvaarthoogte bruggen	normaal	krap
kanovaren, roeiboten en veegboten	1,25	0,9
schaatsen	2,5	1,5
zeilplanken	2,5	2,0

Tabel 36: Brugafmingen (m) voor de kleine watersport

1.5 Voorstel maatgevend schip in relatie tot vaarwegen en kunstwerken

In de Richtlijnen vaarwegen is de lengte en breedte van het maatgevende recreatievaartuig bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de jachtbouw. Daarnaast vaart er nog veel erfgoed, omgebouwd van klein binnenvaartschip naar recreatievaartuig. Dat maakt het lastig tot een uniform maatgevend schip voor de verschillende klasse vaarwegen voor de recreatievaart te komen. Voor de breedte en diepte van vaarwegen voor de recreatievaart zijn ruime richtlijnen opgesteld. Dit leidt soms tot beoogde vaarwegbreedtes waar veel bestaande vaarwegen vaak al niet aan voldoen.

1.5.1 Voorstel afmetingen maatgevend schip

Klasse	Schip	Lengte (m)	Breedte (m)	Kieldiepte (m)	Opbouwhoogte (m)
A	Kajuitjacht	15,0	4,50	1,5	3,40
B	Kajuitjacht	13,5	4,25	1,4	3,00
C	Kajuitjacht	12,0	4,00	1,3	2,75
D	Kajuitjacht	10,5	3,75	1,1	2,40
E	Kleine recreatievaart / sloepen / visboten	7,0	2,75	0,7	1,30 - 1,90
F	Kajaks / Canadese kano's	5,0 - 5,5	0,54 - 0,90	0,2	0,80 - 1,10 *)

*) De opbouwhoogte van een kano en kajak wordt bepaald door de hoogte van de inzittende(n). Zie voor een toelichting ook het rapport 'Kanovaarwegen in Nederland (zie bij 2.3 in de startnotitie en bijlage 2). Voor een Canadese kano is dat iets hoger dan van een kajak omdat de inzittende(n) peddelen vanaf een zitbank.

1.5.2 Vaarwegbreedte en diepte

Met name voor waterschappen is het belangrijk te weten welke vaarwegbreedte nog beschikbaar moet zijn na realisatie van bijvoorbeeld een natuurvriendelijke oever. Gelet op het feit dat de meeste vaarwegen in de provincie Groningen al niet voldoen aan de gewenste minimale vaarwegafmetingen voor bepaalde motorbootklassen, moeten we anders kijken naar de vaarweg. Een zeer werkbare pragmatische benadering is om de breedte van het maatgevende schip te relateren aan de gewenste vaarwegbreedte.

Hierbij moet worden opgemerkt dat in de Richtlijnen vaarwegen RWS de vermelde vaarwegbreedtes overeenkomen met ongeveer 4x de breedte van het maatgevende schip (normaal profiel).

	Minimaal
Krap profiel:	3x breedte maatgevende schip
Normaal profiel:	4x breedte maatgevende schip
Intensief profiel:	5x breedte maatgevende schip

Let op: De breedte van de waterweg is niet gelijk aan de vaarwegbreedte. Deze is minimaal 1x de breedte van het maatgevende schip breder dan de vaarweg. De vaarweg is het gedeelte van de waterweg waar daadwerkelijk kan worden gevaren c.q het gedeelte van de vaarweg waar de voorgeschreven minimum vaarwegdiepte van toepassing is.

De vaarwegdiepte moet 0,2 - 0,3 meter dieper zijn dan de kieldiepte van het maatgevende schip. Ik merk op dat bij baggeren van een vaarweg, de vaarwegbeheerder circa 30% dieper baggert dan de afgesproken minimum vaarwegdiepte. Is deze bijvoorbeeld 1,2 meter, dan baggert men tot maximaal 1,56 meter maar nooit dieper dan de vaste harde laag.

Voor kano's geldt een andere benadering. Een kano moet op de vaarweg kunnen keren als het een onneembaar obstakel tegenkomt en ter plaatse de kanovaarder niet kan uitstappen.

De vaarwegbreedte moet dan ten minste groter of minimaal gelijk zijn aan de lengte van de maatgevende kano. Vaarwegen waar een kanovaarder wel kan uitstappen moet een breedte hebben van ongeveer 4,5 meter (minimaal 2x de peddellengte). Hoewel een kano maar een diepgang heeft van 0,2 meter is het voor 'prettig peddelen' wel wenselijk dat de vaarweg een minimale diepte heeft van minimaal 0,7 á 0,8 meter

1.5.3 Doorvaarthoogte en breedte bruggen

Voor de doorvaarthoogte van vaste bruggen wordt een schrikspeling van 0,20 - 0,35 meter aangehouden. De minimale doorvaarthoogte van bruggen van een MD vaarweg is dan $2,40 + 0,20 = 2,60$ m en van een MA vaarweg $3,40 + 0,35 = 3,75$ m.

Klasse	Schip	Doorvaarthoogte *) (m)	Doorvaartbreedte **) (m)
A	Kajuitjacht	3,75 - 4,00	7,00 - 9,00
B	Kajuitjacht	3,25	6,00 - 8,50
C	Kajuitjacht	3,00 - 3,25	6,00 - 8,00
D	Kajuitjacht	2,60 - 2,75	5,50 - 7,50
E	Kleine recreatievaart / sloepen / visboten	1,60 - 2,10	4,50 - 5,00
F	Kajaks / Canadese kano's	1,00 - 1,25	3,00 - 3,50 ***)

*) De vermelde hoogste doorvaart refereert aan de Europese norm

**) De pragmatische benadering is een doorvaartbreedte van 2x de breedte van het maatgevende schip

***) Voor kano's is de doorvaartbreedte gerelateerd aan de lengte van de peddel.

(de doorvaartbreedte voor een kano is circa 1,5x de lengte van een peddel)

Met name voor de klassen D, E en F geldt dat de doorvaartbreedte bij brede bruggen ook veel breder en 'ruimtelijker' moet zijn om een claustrofobische beleving bij de recreatievaart te voorkomen.

Wachtsteigers / wachtoevers

De afmetingen van wachtplaatsen bij bruggen en sluizen moeten gerelateerd zijn het te verwachten gelijktijdige aanbod van schepen. Voor een wachtsteiger bij een zelfbedieningsbrug geldt dat deze ten minste de lengte van het maatgevende schip moet hebben en op voldoende afstand (ten minste 1x de lengte van het maatgevende schip) van de brug of sluis.

Bijlage 2: Kanovaarwegen en steigers

2.1 Kanovaarwegen

Een kano moet op de vaarweg kunnen keren als het een onneembaar obstakel tegenkomt en ter plaatse de kanovaarder niet kan uitstappen. De vaarwegbreedte moet dan ten minste groter of minimaal gelijk zijn aan de lengte van de maatgevende kano. Vaarwegen waar een kanovaarder wel kan uitstappen moet een breedte hebben van 4,0 meter (minimaal 2x de peddellengte). Hoewel een kano maar een diepgang heeft van 0,2 meter is het voor 'prettig peddelen' wel wenselijk dat de vaarweg een minimale diepte heeft van 0,8 - 1,0 meter

Voor meer informatie wordt verwezen naar het [rapport Kanovaarwegen in Nederland](#)

2.2 Kanosteigers

Er zijn drie soorten aanlegplaatsen/steigers voor kano's

- a) Steigers waar kanotochten beginnen en veelal ook eindigen starten. Deze steigers kunnen overigens ook pauzeplekken zijn. Belangrijkste kenmerk is dat de kanovaarder met de auto ook nabij de steiger kan komen om de kano van het dak te tillen en zijn kanospullen uit te laden. Daarnaast moet in de nabijheid een parkeerplaats zijn voor meerdere auto's (kanotochten worden veelal in groepsverband gevaren)
- b) Steigers voor pauzeplekken
- c) Steigers bij overdraagplaatsen (dammen en sluizen)

2.2.1 Afmetingen kanosteiger

De kanosteiger moet in ieder geval voldoen aan de volgende voorwaarden:

- ✓ lang minimaal 6 meter
- ✓ breed 1,0 - 1,5 meter (overdraagsteiger mag 0,75 meter zijn)
- ✓ hoogte boven zomerpeil 0,15 - 0,20 meter
- ✓ de gording aan de lange zijde mag maximaal maar 5 á 10 cm boven het water (zomerpeil) uitsteken
- ✓ tussen de 1e en de 2e steigerplank moet ten minste 3 cm ruimte zijn zodat de kanovaarder grip heeft aan iets 'vast' om veilig in- en uit te kunnen stappen.
- ✓ geen aanlegingen aanbrengen omdat deze krassen geven op de kanobodem bij het uit en in het water tillen; hoogstens aan de beide einden van de steiger wel een aanlegging ten gerieve van het vastleggen van Canadese kano's

2.2.2 Pauzeplekken

- ✓ op pauzeplekken trekken kanovaarders hun kano (lees kajak) altijd uit het water; op de wal moet daarvoor dus wel ruimte zijn.
- ✓ situeer een kanosteiger bij voorkeur niet bij een steile helling (zeker niet bij een pauzeplek); dit is bij overdraagplekken en kanostartpunten een minder probleem als er een schuin pad omhoog loopt bij de kanosteiger
- ✓ denk ook aan het combineren van een kanosteiger met een aanlegplaats voor motorvaartuigen; beide steigers zijn gekoppeld en liggen in elkaars verlengde, alleen de steiger voor motorvaartuigen ligt 65 tot 80 cm boven het water (zomerpeil)

2.2.3 Overdraagsteigers

- ✓ Steigers bij overdraagplaatsen kunnen/mogen iets korter (circa 4 á 5 meter) en
- ✓ Mogen ook smaller zijn (0,60 á 0,75 meter)

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen



Foto: Vaartocht kanovereniging De Futen "Rondje Woudbloem".

Bijlage 3: Voorbeeld uitwerking “Ontsluiten Beertster Zijldiep”

0 Projectplan Vaarroute Graanrepubliek

Bij de realisatie van het Oldambtmeer en de aanleg van de zuidelijke en de noordelijke vaarverbinding in de periode 2005 -2015 was het project nog niet af. Zo bleven er nog plannen in de ijskast liggen voor vaarroutes die het waterrecreatiegebied Oldambt aantrekkelijker moeten maken. Eén van die vaarroutes is het doortrekken van het Beertsterdiep via de niet meer voor de vaarrecreatie toegankelijke waterwegen: Beertster Zijldiep, Hoofdkanaal en Boezemkanaal naar Nieuwe Statenzijl (vaarverbinding Reiderland). Deze startnotitie heeft als doel de randvoorwaarden, knelpunten en de noodzakelijke kunstwerken en voorzieningen zichtbaar te maken voor een investeringsbegroting, een haalbaarheidsonderzoek en een ‘Plan van aanpak’.

1 Wat de vaarroute oplevert en voor wie

Het weer toegankelijk maken van het Beertster Zijldiep tot een bevaarbaar water biedt kansen voor het ‘*Vaargebied Oldambt*’ waarin zich ook het aantrekkelijke Oldambtmeer bevindt.

Deze kansen zijn vooral gelegen in de kwaliteitsimpuls die het geeft aan de woon- en leefomgeving (leefbaarheid) en voor ondernemende Oldambtsters en Oldambtster ondernemers. Te denken valt aan verhuur van sloepen en kano’s, aan horeca en aan (mini) campings. Op deze vaarroute wordt *de beleving van de Graanrepubliek in zijn volle omvang ervaren*.

TOELICHTING

2 Potentie vaargebied

Het Oldambtmeer en zijn vaaromgeving heeft de potentie een zeer aantrekkelijk sloepen- en kanogebied te worden. Die beleving is er in ieder geval bij de bezitters van sloepen, sloepachtigen en andere meestal kleine open vaartuigen.

De meeste nieuwe bewoners van Blauwestad hebben of kopen een boot als zij er komen wonen. Kijken we terug naar de afgelopen 12 jaar, dan doen geleidelijk bewoners van het Riet hun zeilboot weer van de hand. Reden daarvoor is de problematische zelfbedieningsbrug Dwergjuffer. Deze brug geeft vanaf de woonwijk zeilboten (en zeiljachten) toegang tot het meer. Een andere bedreiging is de aanwezigheid van waterplanten. Deze overlast is een paar jaar verdwenen, maar weer in volle omvang teruggekomen en geeft ergernis bij alle recreatieschippers.

3 Entertainment voor familie en vrienden

Kijken we naar de bezitters van sloepen, dan hebben zij na een jaar of vier alle hoeken en gaten van het meer en ook het nu nog beperkte vaargebied nabij het meer wel gezien. Voor hen is de sloep dan vooral ‘entertainment’ voor bezoekende familie en vrienden. Reden waarom bewoners na enige tijd hun sloep weer verkopen en dan meestal kiezen voor een camper. Slechts een enkeling kiest voor een kajuitboot/ motorkruiser/ motorjacht.

4 Weinig uitnodigend Oldambtmeer

Veel bewoners zijn uitgekeken op dit beperkte vaargebied en wil nu wel eens verder van huis. Dat dan veelal voor een camper wordt gekozen en niet voor een kajuitboot heeft te maken met de niet uitnodigende toegankelijkheid van de vaarwegen in Groningen. Met name geldt dit ook voor de aanlooproutes naar het Oldambtmeer. Dat er bijvoorbeeld ook een sleutel

nodig is voor het bedienen van de Blauwediepsluis binnen een afgesloten terrein is niet-begrijpelijk. Veel vaartoeristen van buiten Groningen worden hierdoor niet uitgenodigd het Oldambtmeer te bezoeken. Voor zover bewoners van Blauwestad wel kiezen voor een kajuitboot/ motorkruiser/ motorjacht, krijgt hun schip in bijna alle gevallen als thuishaven een jachthaven in Friesland.

5 Historische vaarweg

Het Beertster Zijldiep loopt blijkens oude kaarten vanaf het Winschoterdiep (Winschoterzijl) in NW-richting naar de Hoofdweg (Beerta) en vervolgt zijn route langs deze hoofdweg en buigt bij de boerderij Huningaheerd af om bij Sportveld Thos weer aan te sluiten op het huidige bevaarbare traject tot aan het Wilhelminaplein en verder richting De Tjamme.

Bij De Tjamme (nabij Oudeweg 35, Beerta) vervolgde het Beertster Zijldiep zijn route in bijna NNO-richting langs de molen in Ganzendijk en boog af richting Hongerige Wolf en daarna bijna pal noord door de Grote Slapersluis (Rijksmonument), langs het Ambonezenbosje naar de Dollard. Het traject Boven de Grote Slapersluis is rond 1930 grotendeels gedempt en sluit dan aan op het nieuwe boezemkanaal naar Nieuwe Statenzijl.

Later is het traject vanaf De Tjamme richting Ganzendijk gedempt en is rond 1980 in oostelijke richting een nieuwe waterweg (Hoofdkanaal) gegraven. Deze waterweg maakt op 53.1908, 7.1394 een knik in noordelijke richting naar Hongerige Wolf

6 Huidige situatie

6.1 Het nu bevaarbare traject tot het Wilhelminaplein/ Nieuweweg

Het Beertster Zijldiep is nu vanaf het Oldambtmeer via het Reiderdiep bevaarbaar gemaakt tot aan het Wilhelminaplein/Nieuweweg in Beerta. In dit al gereede traject van totaal circa 4,5 km liggen 7 vaste bruggen, waarvan er 5 een doorvaarthoogte hebben van 2,5 meter. De overige twee bruggen hebben een doorvaarthoogte van 2,8 meter. Dit zijn de Eikenschans voet-/fietsbrug bij Beerta en de hangbrug Waterjuffer nabij woonwijk Het Riet.

De gedachte [vaarroute Beertster Zijldiep](#) (hyperlink in pdf-document naar Google Maps), gerekend vanaf het Reiderdiep, heeft tot aan de Westerwoldse Aa bij Nieuwe Statenzijl een totale lengte van 14,85 km, waarvan nu nog slechts 1,6 km bevaarbaar is.

6.2 Dammen en bruggen in het nieuwe traject tot gemaal Hongerige Wolf

Nr	Dam of vaste brug	Coördinaten	Toelichting
1	Zomerpeil Beertsterdiep = 0,45m -NAP Dam: Wilhelminaplein	53.177970, 7.102093	Het kunstwerk zal bestaan uit een vaste betonnen brug waar zich een sluis onder bevindt
*	Sluis 1 Verval = 23 cm Sluis onder brug H25? bouwen		Zomerpeil Beertster Zijldiep = 068m -NAP Bewust peil i.v.m verwachte schade aan aanliggende bebouwing. Waterschap: Anton Bartelds Tel 0598 - 693 227 **)
	Als alternatief een bypass route realiseren die de kwetsbare bebouwing direct na de brug omzeilt. Dit betekent dat het peil dan gelijk kan worden getrokken. De sluis verval, maar dan moeten twee wegen worden gekruist met als gevolg een extra vaste betonbrug. Tevens zal grond moeten worden aangekocht voor de circa 140 meter lange bypass.		
2	Landbouwbrug: naast Oudeweg Beerta	53.179060, 7.103031	Een wat gammel ogende vaste landbouwbrug (doorvaarthoogte 'op het oog' circa 1,8m?)
3	Fundament verwijderen	53.179989, 7.104232	Restanten fundament van een voormalige landbouwbrug

Startnotitie Masterplan Vaar- en waterrecreatie in Groningen

4	Brug in de Oudeweg	53.181021, 7.105310	Deze brug hoeft mogelijk niet te worden verhoogd
5	Dam: C.G. Wiegersweg	53.183324, 7.108482	
6	Dam nabij boerderij Oudeweg 33	53.185066, 7.111017	Sluit aan op een later gegraven afwateringskanaal 'Hoofdkanaal'
*	Sluis 2: Verval = 1,97m		Zomerpeil Hoofdkanaal = 2,65m -NAP
7	Landbouwbrug	53.187923, 7.120419	Landbouwbrug in een onverharde weg vanaf een boerderij aan het eind van de Oudeweg richting de landerijen
8	Brug in de Eggelaan	53.189539, 7.131636	Eggelaan toegankelijk vanaf de Nieuweweg (nabij boerderij Nieuweweg 5, Beerta)
9	Brug in de weg Finsterwolderhamrik	53.208855, 7.136939	Weg gaat richting Kostverloren
	Traject tot het gemaal		Circa 140 meter voor het gemaal gaat de vaarroute pal west richting Hongerige Wolf.

**) Grondmerchanisch advies (en/of advies hydroloog) wenselijk

6.3 Dammen en bruggen in traject Hongerige Wolf - Nieuwe Statenzijl

Nr	Dam of vaste brug	Coördinaten	Toelichting
	Afslag circa 140 meter vóór het gemaal		Vaarroute gaat pal west langs het Festivalterrein Hongerige Wolf
10	Dam	53.214436, 7.135707	Lijkt wel een verbindingroute voor landbouwverkeer. Vaarroute sluit weer aan op het voormalige traject van het Beertster Zijldiep dat in zuidelijke richting nog tot bijna voorbij Ganzendijk aanwezig is.
11	Dam in de weg "Oude Sluisbuurt"	53.215198, 7.133674	Vaarroute gaat nu noordelijk, parallel aan het Hoofdkanaal
12	Vaarweg graven * Sluis 3: Verval = 2,85m	53.2158, 7.1344	Graven van een vaarweg van circa 120 meter in NO-richting met een toegang voldoende ver van het gemaal (stroming). Zomerpeil Boezemkanaal = 0,20m +NAP
13	Brug in weg Reiderwolderpolder	53.221584, 7.134178	Vaarweg heet ook hier Hoofdkanaal
14	Grote Slapersluis (keersluis W70 dm)	53.228297, 7.133268	Deze is geheel gerestaureerd en staat open voor toekomstige recreatievaart. Aan dit Rijksmonument hoeven geen werkzaamheden meer worden verricht. Na de sluis heet de vaarweg Boezemkanaal
15	Brug Carel Coenraadpolder	53.232245, 7.168473	
16	Brug Reiderwolderpolder	53.228216, 7.206540	220 meter na deze vaste brug komt het Boezemkanaal uit in de Westerwoldse Aa

7 Voorstel / advies

7.1 De schepen die deze vaarroute straks gaan gebruiken

We moeten ons afvragen en voorstellen welke vaartuigen respectievelijk bewoners in de regio het voornemen zouden kunnen hebben een route te varen met maximaal 11 beweegbare zelfbedieningsbruggen dan wel 18 vaste bruggen waar men probleemloos onderdoor kan varen. Bij een eerste blik op de route zijn vermoedelijk hoogstens 2 á 3 bruggen op de gewenste doorvaarthoogte van 2,5 meter van de huidige bruggen te brengen. Dan blijven er nog altijd 8 of 9 beweegbare zelfbedieningsbruggen over.

De vaarwegbreedte (bevaarbare gedeelte) moet dan minimaal circa 11 meter zijn en de vaarwegdiepte minimaal 1,2 meter. De beweegbare bruggen worden eigendom van de gemeente die ook verantwoordelijk wordt voor het onderhoud. Als uit kosten oogpunt de vaarwegbreedte beperkt wordt tot bijvoorbeeld 8 á 9 meter gaan kajuitboten, ook als ze onder 2,5 meter door kunnen varen, geen gebruik maken van deze vaarroute. Het zelf moeten bedienen van veel bruggen draagt daar ook niet aan bij.

Deze vaarroute lijkt dan ook bij uitstek bedoeld voor de kleine recreatievaart en met name voor sloepen, sloepachtigen en kano's. *Enigszins storend is wel dat er twee (2) en mogelijk zelfs drie (3) sluizen nodig zijn.*

Maatgevende schip

De maten voor het maatgevende schip kunnen voor de kleine recreatievaart worden gesteld op: L70 - B27,5 - H13-H19 - T7 ⇒ lengte - breedte - opbouwhoogte - kioldiepte (dm)

7.2 Vaarwegklasse belevingsvaarroute "Graanrepubliek" (voormalige Beertster Zijldiep)

Het reeds bevaarbare traject vanaf het Reiderdiep tot aan het Wilhelminaplein voldoet niet aan de laagste Motorbootklasse MD omdat de bruggen (trouwens alle bruggen in het Reiderdiep en Beertsterdiep) slechts een doorvaarthoogte hebben van 2,5 meter en niet 2,6 meter. De BRTN kent echter geen lagere bootklassen. Dit voornemen is er echter wel. Gelet op hetgeen in 7.1 is geconcludeerd, lijkt succes voor deze vaarroute vooral kansrijk voor de beoogde vaarwegklasse ME (kleine recreatievaart). Voordeel is bovendien dat de investeringskosten dan substantieel omlaag gaan.

7.3 Afmetingen vaarweg en kunstwerken

Bruggen

Doorvaarthoogte	Minimaal 1,6 m	Onderzoek op welke plek de meest kritische doorvaarthoogte wordt gerealiseerd. Baseer op basis daarvan de doorvaarthoogte van alle bruggen. Dit betekent dat misschien wel een vaste doorvaarthoogte van alle bruggen kan worden gerealiseerd die substantieel hoger is dan 1,6 meter
Doorvaartbreedte	Minimaal 5,5 m	Minimaal 2x de breedte (2,75 m) van het maatgevende schip

Nieuwe schutsluizen

In de nieuw te bouwen sluizen moeten ten minste 3 maatgevende vaartuigen kunnen schutten. De sluisbreedte bedraagt minimaal 1,5x de breedte van het maatgevende schip. Dit komt neer op sluisafmetingen L22 W40 (dm). Bij een mix van scheepslengtes moeten er tegelijk zelfs 4 schepen kunnen schutten. De sluizen met een hoog verval i.v.m beleving misschien iets breder maken (4,5 á 5,0 meter).

Het aantal sluisen kan tot twee beperkt worden als de sluis bij het Wilhelminaplein/ Nieuweweg kan vervallen. Hier is het verval slechts 23 cm. Bij het Waterschap bestaat nu nog de angst dat gelijktrekken van het peil tot zettingsproblemen bij de er direct naastliggende bebouwing leidt. Gelet op het hoogteverschil van het plaatselijke peil met de fundering kan deze vrees wel eens ongegrond zijn. De grote peilwisselingen (droge zomers) de afgelopen twee jaar geven mede aanleiding voor een niet gegronde vrees. Een adviesbureau voor grondmechanica kan daar uitsluitsel over geven.

Vaarwegafmetingen

De actuele breedte van de verschillende vaarwegtrajecten verschilt nogal. Deze bedraagt in het traject tussen Wilhelminaplein en Hoofdkanaal tussen de 10 en 13 meter. In het Hoofdkanaal tot aan het gemaal Hongerige Wolf tussen 14 en 16 meter. Na het gemaal circa 24 meter en in het Boezemkanaal zelfs 28 - 31 meter

Vaarwegbreedte (effectief te bevaren breedte van waterweg)	Minimaal 8 meter (krap profiel)	Minimaal 3x de breedte (2,75 m) van het maatgevende schip en 4x indien het een drukke vaarroute lijkt te worden.
Vaarwegdiepte	Minimaal 0,9 - 1,0 m	Minimaal 0,2 - 0,3 m meer dan de kioldiepte van het maatgevende schip

7.4 Pleisterplaatsen

Sloepvaarders zijn pleziervaarders bij uitstek. Als zij gaan varen, willen zij ook altijd ergens naartoe varen. De route maakt een dagtrip naar Nieuwe Statenzijl probleemloos mogelijk. Zelfs een vaarrondje via de Westerwoldse Aa en Pekel Aa weer terug naar huis. Aantrekkelijke pleisterplaatsen waar ook kan worden overnacht maken het traject extra belevingsvol. Het nu bevaarbare gedeelte van het traject beschikt al over 4 pleisterplaatsen: De steiger bij de hangbrug Waterjuffer, De kiosk in Het Riet, de passantenhaven Beerta en de aanlegoever bij het Wilhelminaplein. Te denken valt straks aan een (overnachting) steiger bij Hongerige Wolf (met klein kampeerveldje?). Daar zijn tevens kansen voor horeca. Denk aan een zelfde voorziening bij Nieuwe Statenzijl. Denk ook aan het plaatsen van kanosteigers bij elke pleisterplaats (zie desbetreffende document voor de randvoorwaarden en afmetingen van kanosteigers).

Hoewel Ganzendijk straks aan het doodlopende gedeelte (zijkanaal) ligt, vermindert dat de ondernemerskansen aan dit vaargedeele zeker niet. Overigens zijn er dan ook mogelijkheden voor bewoners nabij dit vaarwater voor een eigen boot (geeft ook een impuls aan de leefbaarheid van Ganzendijk en Hongerige Wolf)

7.5 Routeverkenning

Aansluitend is voor een correcte kostenbegroting nog wel een routeverkenning noodzakelijk en moet er enig meetwerk worden verricht.

Nu zijn er nog te veel onzekerheden over o.a:

- ✓ De actuele brughoogtes
- ✓ Op welke plek de kritische (laagste) doorvaarthoogte van een vaste brug zal optreden; hoeveel deze vermoedelijk straks zal bedragen (dit gegeven bepaalt straks de minimum te realiseren doorvaarthoogte van het gehele traject)
- ✓ De staat waarin de huidige bruggen verkeren
- ✓ De staat waarin de oevers verkeren
- ✓ Of de breedte van de actuele waterwegen
- ✓ De actuele vaarwegdiepte
- ✓ De staat van onderhoud en diepte van het doodlopende gedeelte van het voormalige Beertster Zijldiep bij Ganzendijk