

# Hollandse Meren, het Waterrecreatie Hart van de Randstad

HAALBAARHEIDSONDERZOEK VOOR DE  
RECREATIEVE ONTWIKKELING VAN ÉÉN  
HOLLANDSE MERENGEBIED



# HAALBAAR



# Hollandse Meren, het Waterrecreatie Hart van de Randstad

## HAALBAARHEIDSONDERZOEK VOOR DE RECREATIEVE ONTWIKKELING VAN EEN HOLLANDSE MERENGEBIED

### Colofon

#### Uitgave

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

#### Projectgroep

Provincie Noord-Holland: Martijn Koop, Anne Jans  
Provincie Zuid-Holland: Sjef Verbaanderd  
Provincie Utrecht: Ines Westelingh, Gwen Boon

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland  
Project: Hollandse Meren, het blauwe hart van de Randstad  
Dossier: C2395-01  
Omvang rapport: 52 pagina's  
Auteur: Liezelotte Nagtegaal, Gwen Boon  
Bijdrage: Remko Rosenboom, Michiel de Jong, Jacqueline Bouwmans  
Projectleider: Remko Rosenboom  
Projectmanager: Johan Heymans  
Datum: november 2009

#### Eindredactie

Provincie Noord-Holland  
Directie Beleid | Sector NRL

#### Fotografie

Provincie Noord-Holland

#### Grafische verzorging

Thieme GrafiMedia Groep

#### Oplage

200 exemplaren

Haarlem, april 2010

# SAMENVATTING

## HOLLANDSE MEREN, HET WATERRECREATIE HART VAN DE RANDSTAD

Tussen Leiden, Amsterdam en Utrecht ligt een aantrekkelijk vaargebied bestaande uit onder andere de Loosdrechtse Plassen, Westeinderplassen, Braassemmermeer, Nieuwkoopse Plassen, Vinkeveense Plassen en de Kager Plassen. De plassen worden met elkaar verbonden door vaarten en rivieren zoals de Vecht, Amstel en Drecht. Dit netwerk van plassen en rivieren vormen samen de Hollandse Meren (zie fig. 1). Het waterrijke gebied is gevormd in de tijd van turfwinning en veenontginningen. De open veenweiden, het vele water en cultuurhistorische steden en dorpen herinneren aan deze ontstaansgeschiedenis.

Het grootste deel van het Hollandse Merengebied valt binnen de grenzen van Nationaal Landschap het Groene Hart, waar rust, openheid en leegte de belangrijkste kernkwaliteiten zijn. De randen van het Hollandse Merengebied worden gevormd door het stedelijke gebied van de Randstad. Juist het contrast met de Randstad en de ligging zo dicht bij de grote steden maakt het Hollandse Merengebied zo uniek. De rust en de schoonheid van het landschap trekt jaarlijks veel waterrecreanten.

De provincies en gemeenten streven samen met het rijk naar een versterking van de (internationale) concurrentiepositie van Randstad Holland. Het versterken van onder andere de economie en de bijzondere kwaliteiten van het gebied zijn doelstellingen van Metropoolregio Amsterdam.

Vanuit het Metropolitane Landschap wordt gestreefd om de landschappelijke identiteit van het gebied verder te versterken door het Hollandse Merengebied te ontwikkelen tot één samenhangend waterrecreatiegebied. De provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om samen met de provincies Utrecht en Zuid-Holland en met medewerking van verschillende belanghebbenden richting te geven aan de ontwikkeling van de waterrecreatie in het Hollandse Merengebied. Daarvoor heeft zij een toekomstbeeld opgesteld voor 2040 en een beschrijving van de benodigde ontwikkelingen om dit toekomstbeeld gerealiseerd te krijgen. Deze brochure beschrijft zowel het toekomstbeeld voor 2040 en de daarvoor benodigde ontwikkelingen.

### TOEKOMSTBEELD HOLLANDSE MEREN IN 2040

In 2040 is het Hollandse Merengebied een bekend vaarrecreatiegebied voor Nederlanders en buitenlanders. Het gebied vormt zowel fysiek als toeristisch-recreatief een samenhangend geheel. Door regionale promotie en marketing en het gezamenlijk organiseren van evenementen en opzetten van arrangementen staat de Hollandse Meren in de Top 5 waterrecreatiegebieden van Nederland. De verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen bieden een breed assortiment aan themaroutes met daaraan gekoppelde faciliteiten.

Vanuit de steden rondom het gebied en de Randstad kan men makkelijk de Hollandse Meren bereiken. Stedelingen maken gretig gebruik van deze mogelijkheid om te recreëren maar ook toeristen zien de grote attractiviteit van de Hollandse Meren en koppelen één of meer dagen Hollandse Meren aan hun vakantie in Amsterdam. Naast een kort verblijf zijn er voldoende mogelijkheden voor een langere vakantie in het Hollandse Merengebied. Doordat een aantal grote knelpunten zijn opgelost en het beheer van bruggen en sluizen beter op elkaar is afgestemd, is het voor allerlei soorten boten mogelijk om van plas naar plas te varen. Daarnaast is de veiligheid sterk verbeterd door innovatieve oplossingen en betere informatievoorzieningen.

Goede bewegwijzering en zonering maken duidelijk welke routes de verschillende vaartuigen kunnen volgen. De kleine ondiepe wateren in het veengebied rondom Vinkeveen en Nieuwkoop biedt plaats voor de kleinere recreatietoervaart. Voor kano's en roeiboten is een aantrekkelijk meerdaagse routestelsel door onder andere voor ongemotoriseerde vaartuigen toegankelijk gemaakte natuurgebieden. Zeilboten en grotere motorboten maken vooral gebruik van de plassen en de rondvaartroutes ertussen. Zeilboten met een staande mast hebben de mogelijkheid om via Katwijk vanaf de Noordzee op de staande mastroute aan te haken.

Het gebied is goed ingericht voor de recreatietoervaart. Op strategische punten liggen praktische voorzieningen als oplaadpunten, aanlegplaatsen en in- en uitstap plaatsen voor kano's. Daarnaast maken horecavoorzieningen, verhuurpunten en overnachtingsmogelijkheden het gebied aantrekkelijk.

Toeristische overstappunten hebben geleid tot een sterkere relatie tussen activiteiten op en aan het water en op het land. De verbinding van vaarroutes met wandel- en fietspaden hebben de mogelijkheden en daarmee de verblijfstijd in het gebied aanzienlijk verlengd.

Het Groene Hart en het Hollandse Merengebied profiteren van elkaar en zorgen voor een gezonde economische- en recreatieve sector zonder dat de kernkwaliteiten van het gebied aangetast worden.

## ONTWIKKELINGSRICHTING HOLLANDSE MEREN

Om het toekomstbeeld Hollandse Meren 2040 ook daadwerkelijk te realiseren is er in overleg met diverse partijen uit het gebied een ontwikkelingsrichting uitgewerkt. De ontwikkelingsrichting, focust op het oplossen van fysieke knelpunten, toeristisch-recreatieve ontwikkeling en samenwerking tussen partijen en beheerders.

### Fysieke verbindingen: aantrekkelijke vaarroutes

Het oplossen van een aantal huidige knelpunten is noodzakelijk voor het creëren van aantrekkelijke vaarroutes voor verschillende type vaartuigen (kano's, motorboten en zeilboten):

- Veilige oversteeek over het Amsterdam Rijnkanaal;
- Betere afstemming van de brug- en sluisbediening;
- Waar mogelijk vaste bruggen vervangen door beweegbare bruggen of brughoogte aanpassen;
- Onderzoeken of het oplossen van knelpunten in combinatie met andere ingrepen (infrastructuur, natuur, woningbouw) kunnen worden uitgevoerd;
- Aanleg ingang vanuit Noordzee bij Katwijk

### Toeristisch-recreatieve ontwikkeling: bekend en bemind

Naast het oplossen van knelpunten ligt het succes van de Hollandse Meren als één waterrecreatiegebied in de recreatieve ontwikkeling ervan. De verschillende routes worden bekend gemaakt bij recreanten en toeristen door middel van promotie en marketing. De volgende acties zijn nodig:

- Bepalen zonering per boottype afhankelijk van fysieke, landschappelijke en waterrecreatieve kwaliteiten en opstellen van een toekomstbeeld van gewenste routestructuur per vaartuigtype
- Maken gebiedsoverzicht van het huidige aanbod voorzieningen (milieupunten, aanlegsteigers, aanlegplekken)
- Verbeteren informatievoorziening via bebording en folders en uniforme Hollandse Meren bewegwijzering;
- Zichtbaar maken van historische en landschappelijk waardevolle elementen;
- Bekijken of vergunningsplicht voor sommige gebieden kan worden versoepeld;
- Ontwikkelen van transferia en Toeristen Overstap Punten (TOP's) op strategische locaties in het Hollandse Merengebied;
- Opzetten verschillende verhuurpunten zodat recreanten op één plek kunnen huren en op een andere plek kunnen inleveren;
- Ontwikkelen (thematische) arrangementen en Hollandse Meren evenementen;
- Afspraken over bedieningsmaatregelen (o.a. groene golven) en afstemmen brug- en sluisbediening op vraag (ruimere openingstijden).

### Samenwerking

De ontwikkeling van één sterk en verbonden Hollandse Merengebied is iets dat voor iedereen kansen biedt.

Samenwerking tussen ondernemers en overheden zijn daarvoor belangrijke voorwaarden. Samenwerking kan op de volgende manieren worden gestimuleerd:

- Bepalen en opzetten organisatie- of coördinatiestructuur;
- Opstellen uitvoeringsprogramma (incl. programmering, acties en financiën);
- Opzetten samenwerkingsverband tussen de verschillende bureaus voor toerisme en ondernemers (stedelijk, regionaal en lokaal);
- Gezamenlijke informatievoorziening (promotie, marketing, website, kaartmateriaal).



# INHOUD

## 7 | Leeswijzer

## 8 | 1 Inleiding

9 | 1.1 Metropoolregio Amsterdam

9 | 1.2 Waarom ontwikkelen?

11 | 1.3 Haalbaarheidsonderzoek

## 12 | 2 Werken aan een gedegen en gedragen visie

## 14 | 3 Hollandse meren in beeld

15 | 3.1 Ligging

16 | 3.2 Deelgebieden

17 | 3.3 Bestaande vaarroutes

19 | 3.4 Barrières en andere ruimteclaims

20 | 3.5 Recreatieve trends en ontwikkelingen

23 | 3.6 Doelgroepen en categorieën

24 | 3.7 Het gedrag van de waterrecreant

## 26 | 4 Ontwikkelingsrichting & haalbaarheid

27 | 4.1 c c Aantrekkelijke vaarroutes voor vijf categorieën

29 | 4.2 Bekend en Bemind

32 | 4.3 Succes door samenwerking en verbinding

## 34 | 5 Hollandse meren in 2040

35 | 5.1 Conclusies haalbaarheid

36 | 5.2 Haalbaar toekomstbeeld 2040

## 38 | 6 Projectenveloppen

39 | 6.1 Fysieke verbindingen

40 | 6.2 Toeristisch-recreatieve (economische) ontwikkeling

42 | 6.3 Samenhang en samenwerking

## 45 | Bijlage 1 Tabel BRTN

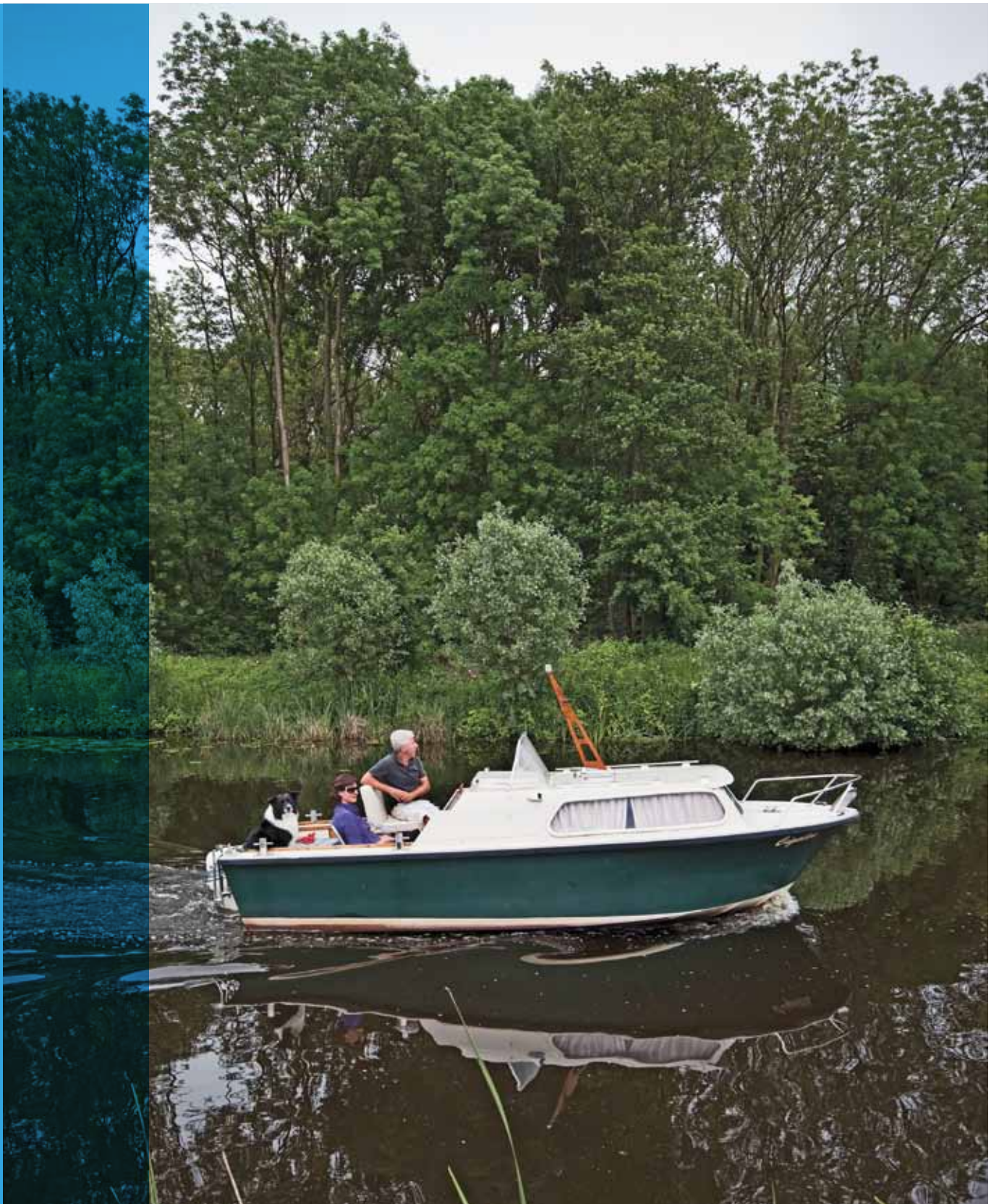
## 46 | Bijlage 2 Plannen en beleid

## 48 | Bijlage 3 Lijst met geïnterviewde partijen en aanwezigen workshop

## 49 | Bijlage 4 Literatuurlijst

## 50 | Bijlage 5 Gebiedspartijen

# LEESWIJZER



Voor u ligt het rapport *'Hollandse Meren, Haalbaarheidsonderzoek voor de recreatieve ontwikkeling van één Hollandse Merengebied'*

In het Actieprogramma tot 2020 van Metropoolregio Amsterdam is een haalbaarheidsonderzoek voor de Hollandse Meren opgenomen om te onderzoeken of het mogelijk is alle of een deel van de plassen en meren in het zuidelijk deel van het Metropolitane Landschap te verbinden. DHV heeft in opdracht van Provincie Noord-Holland het haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd in nauwe samenwerking met provincie Zuid-Holland en provincie Utrecht.

Deze studie is uitgevoerd naar aanleiding van het conferentiedocument *'De Kracht van het Landschap, Streefbeeld 2040 en Actieprogramma 2020 voor het Metropolitane Landschap'* waarin een streefbeeld voor de Hollandse Meren is opgesteld.

Het rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 wordt de probleemstelling, de ambitie vanuit Metropoolregio Amsterdam en de hoofdvragen van het haalbaarheidsonderzoek beschreven. In hoofdstuk 2 wordt de aanpak kort toegelicht. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het gebied, huidige vaarroutes en toeristisch recreatieve ontwikkelingen. De ontwikkelingsrichting en haalbaarheid van het Hollandse Merengebied worden besproken in hoofdstuk 4. We gaan in op de verschillende categorieën boten en geven antwoord op de vraag hoe het Hollandse Merengebied verder ontwikkeld kan worden en op de kaart kan worden gezet. In hoofdstuk 5 trekken we de conclusie welke ontwikkelingen uit het streefbeeld van Metropoolregio Amsterdam wel en niet haalbaar zijn. Daarnaast beschrijven we hoe een haalbaar toekomstbeeld voor het Hollandse Merengebied in 2040 er uit zou kunnen zien. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 projectenveloppen uitgewerkt. Deze vormen de basis voor de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen in een toekomstig gebiedsprogramma.

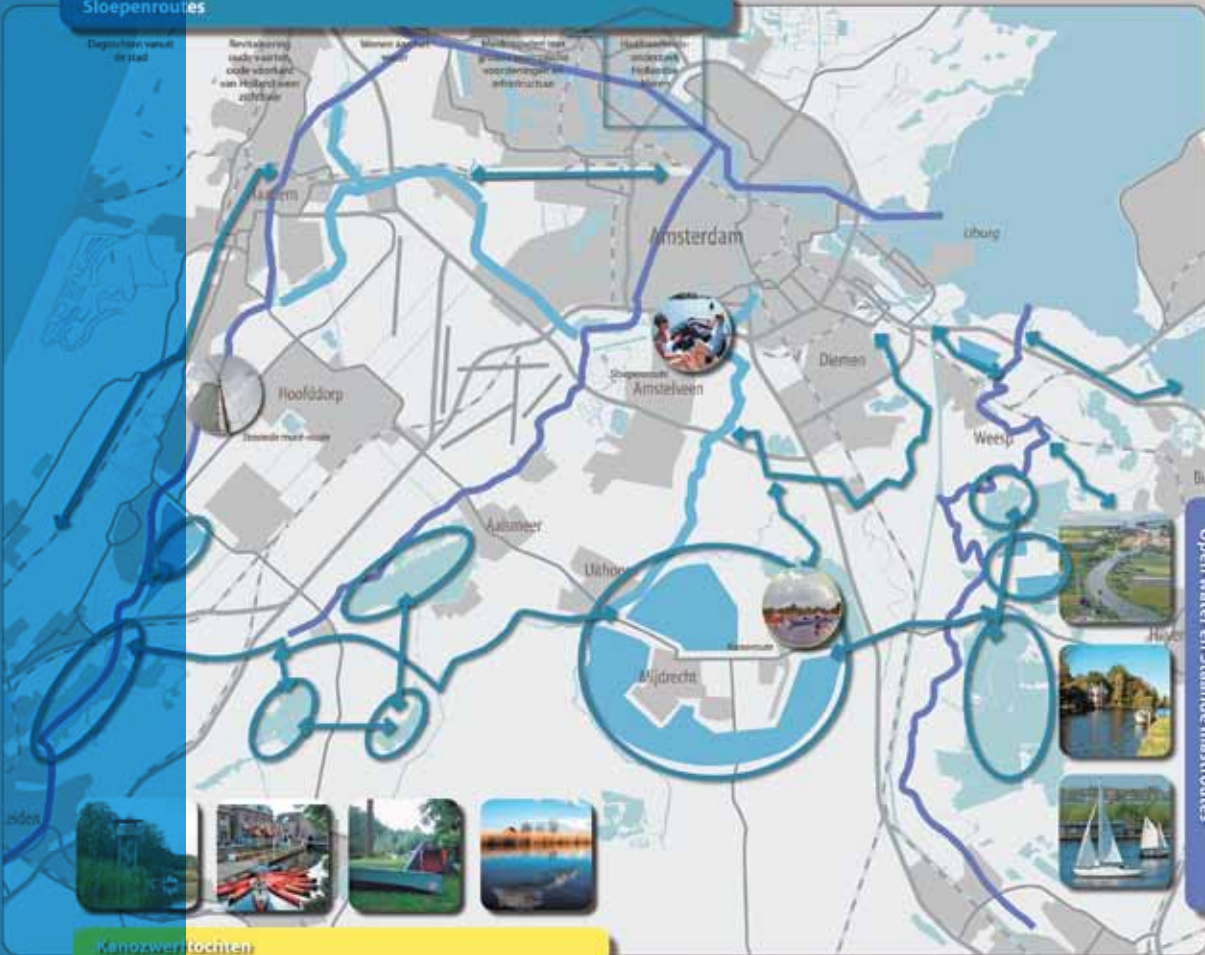
Achtergrond informatie verkregen uit het literatuuronderzoek en de gehouden interviews zijn te vinden in de bijlagen.

# INLEIDING

## Het Metropolitane Landschap 2020 *Hollandse Meren*



### Sloepenroutes



Open water en Staande mastroutes

- Enduct Mulder
- By pass vliet
- Verbandingen tussen open water optimalisatie



### Kanozwemtochten

- Combinatie met natuurontwikkeling
- Normatieve inzichten
- GPS routes en dijpende behuizingen
- Natuurbeleving

In opdracht van de Stuurgroep  
het Metropolitane Landschap

Tussen Leiden, Amsterdam en Utrecht ligt een aantrekkelijk vaargebied bestaande uit onder andere de Loosdrechtse Plassen, Westeinderplassen, Braasemermeer, Nieuwkoopse Plassen, Vinkeveense Plassen en de Kager Plassen. De plassen worden met elkaar verbonden door vele vaarten en rivieren zoals de Vecht, Amstel en Drecht. Het netwerk van plassen en rivieren vormen samen de *Hollandse Meren*.

Het waterrijke gebied is gevormd in de tijd van turfwinning en veenontginningen. De open veenweiden, droogmakerijen, plassen en meren en cultuurhistorische steden en dorpen herinneren aan deze ontstaansgeschiedenis. Het overgrote deel van het Hollandse Merengebied maakt deel uit van het Nationale Landschap het Groene Hart waar rust, openheid en leegte de belangrijkste kernkwaliteiten zijn.

De randen van het Hollandse Merengebied worden gevormd door het stedelijke gebied van de Randstad. Juist het contrast met de Randstad en de ligging zo dicht bij de grote steden maakt het Hollandse Merengebied zo uniek. De rust en de schoonheid van het landschap trekken jaarlijks veel recreanten.

### 1.1 METROPOOLREGIO AMSTERDAM

De provincies en gemeenten streven samen met het rijk naar een versterking van de (internationale) concurrentiepositie van Randstad Holland. Het versterken van onder andere de economie en de bijzondere kwaliteiten van het gebied zijn doelstellingen van Metropoolregio Amsterdam. Voor Metropoolregio Amsterdam is de groenblauwe structuur straks één van de belangrijkste visitekaartjes van de Metropoolregio Amsterdam. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de totstandkoming, kwaliteit en uitstraling van de dynamische Metropoolregio Amsterdam waarin stad en land sterk zijn verweven (bron: vrom.nl).

Vanuit het Metropolitane Landschap wordt voorgesteld om de landschappelijke identiteit van het Hollandse Merengebied verder te versterken. Metropoolregio Amsterdam heeft voor 2040 een streefbeeld opgesteld voor het Hollandse Merengebied (zie box). De ambitie van het Metropolitane Landschap is om voor 2040 de meren en plassen in het zuidelijk deel van het Metropolitane Landschap van de Metropoolregio Amsterdam zoveel mogelijk met elkaar te verbinden zodat één groot Hollands Merengebied ontstaat dat vergelijkbaar is met dat in Friesland. Hiervan kan

gebruik worden gemaakt door open motorboten (sloepen), zeilboten (staande mastroute) en kano's.

### METROPOLITANE LANDSCHAP: STREEFBEELD 2040

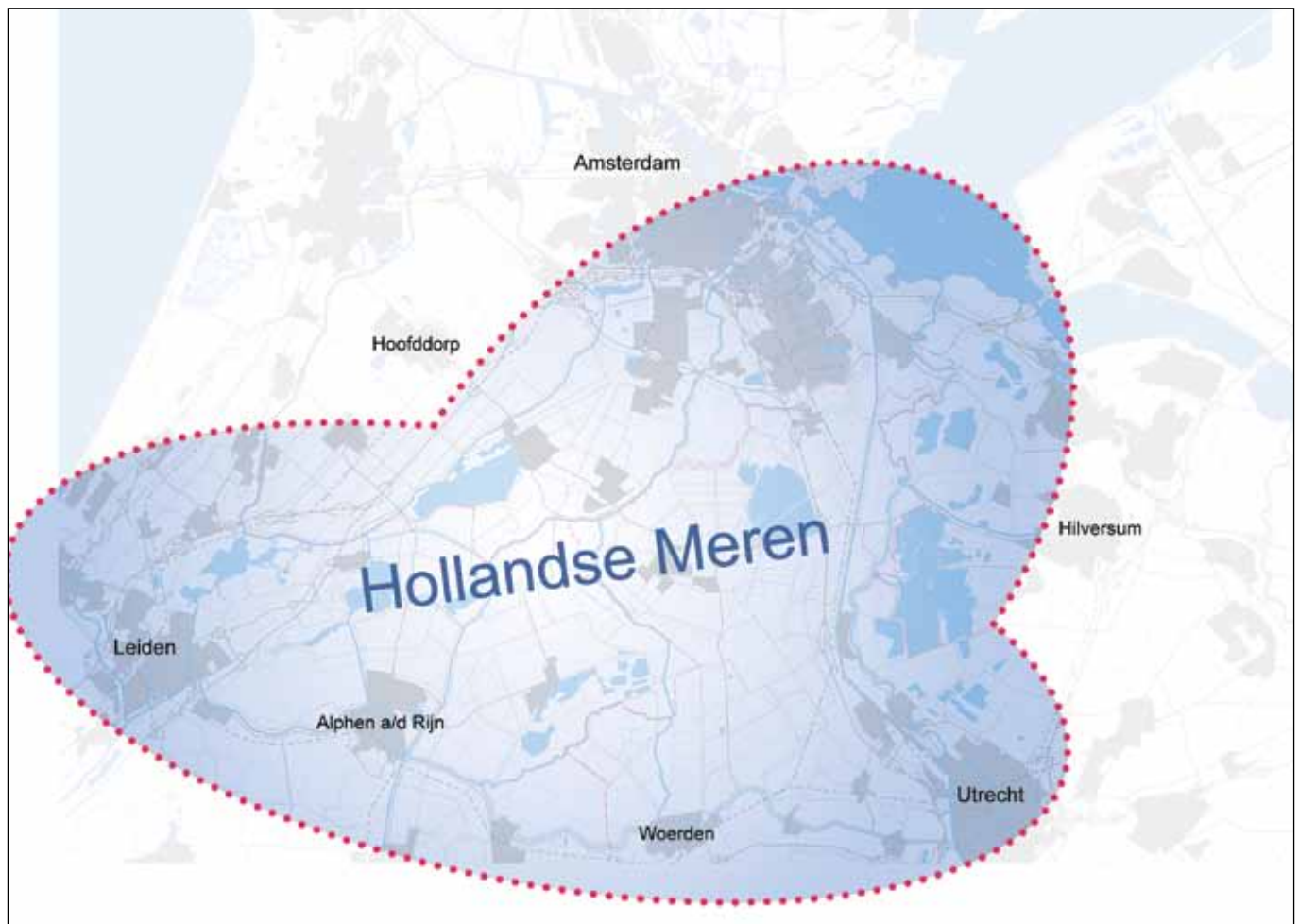
Het zuidelijke deel van het Metropolitane Landschap heeft zich ontwikkeld als 'het Hollandse Meren gebied' dat met de Noordzee, IJsselmeer/Waddenzee, Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen en de Friese Meren behoort tot de top-5 van watergebieden van Nederland. Het is mogelijk om vanuit Scheveningen en Katwijk met Staande Mast vanaf de Noordzee binnendoor naar het IJsselmeer te varen. Kagerplassen, Braasemermeer, Westeinderplassen, Drecht, Kromme Mijdrecht, Vinkeveense Plassen, Vecht, Loosdrechtse Plassen, 's Gravelandse Vaart, IJmeer/Gooimeer, zijn verbonden door in ere herstelde trekvaarten, oude waterlopen, nieuw gegraven kanalen, met beweegbare bruggen, aquaducten en andere technisch innovatieve oplossingen. Voor de kleine waterrecreatie, bijvoorbeeld elektrisch aangedreven sloepen, kano's en roeiboten, ligt er een aantrekkelijk netwerk van vaarroutes op polderniveau, dat dusdanig onderling verbonden is dat een- en meerdaagse tochten mogelijk zijn.

Er zijn volop mogelijkheden tot verpozing op en langs het water zowel in recreatieve als toeristisch-consumptieve zin. Het water in de regio is niet alleen van belang voor de eigen bewoners van de 'metropoolregio Amsterdam', maar heeft ook een functie om recreanten en toeristen van buiten op te vangen en te laten genieten en een belangrijk aandeel in de economie van de regio.

Bron: *Metropoolregio Amsterdam, Conferentiedocument "De kracht van het landschap, Streefbeeld 2040 en Actieprogramma 2020 voor het Metropolitane Landschap"*

### 1.2 WAAROM ONTWIKKELEN?

Het Hollandse Merengebied vormt op dit moment zowel fysiek als mentaal nog geen geheel; het ontbreekt aan een integrale en gedragen visie voor de recreatietoervaart. Om tot het streefbeeld van Metropoolregio Amsterdam te komen waarin de wateren één aaneengeschaafd geheel vormen, moet er richting worden gegeven aan de ontwikkeling.



**Kaart 1.1 Ligging Hollandse Meren**

Hierin moeten bestaande knelpunten worden opgelost en met partijen een gezamenlijke visie worden opgesteld.

### Knelpunten

Door de ligging dicht bij de Randstad is de druk op ruimte groot. Het gebied wordt doorkruist door snelwegen, spoorverbindingen en het Amsterdam Rijnkanaal. Hierdoor heeft het gebied te kampen met een aantal fysieke knelpunten.

De vele vaste bruggen en sluisen vormen een fysieke barrière voor zeilboten en grotere motorboten. Voor recreanten is het nu niet mogelijk om met een grote zeilboot (staande mast) vanaf de Noordzee via de Hollandse Meren naar het IJmeer en de Randmeren te varen.

Daarnaast heeft het gebied van nature een aantal eigenschappen die niet altijd overeenkomen met de eisen die bepaalde type boten stellen aan een vaarweg. Beperkte diepgang en smalle vaarwegen belemmeren de doorgang voor grotere boten. Ook de oversteek over het Amsterdam Rijnkanaal en beperkte toegang van bepaalde plassen en beschermde gebieden zijn belangrijke knelpunten.

Deze fysieke knelpunten maken het momenteel lastig om een aangesloten netwerk van vaarwegen te realiseren waardoor mogelijkheden worden gecreëerd voor meerdaagse tochten.

Naast de fysieke knelpunten speelt de aantrekkelijkheid van het gebied voor waterrecreanten een belangrijke rol in de problematiek. Op en langs het water zijn te weinig mogelijkheden om aan te leggen, iets te drinken en eten of iets te bezichtigen. Recreanten die al gebruik maken van een deel van de wateren, voelen zich nog niet uitgenodigd om verder het gebied in te trekken. Daarnaast is het gebied als waterrecreatiegebied slecht bekend bij recreanten en toeristen. Er wordt nauwelijks gebruikt gemaakt van het enorme bezoekerspotentieel in de omliggende steden van de Randstad of uit de rest van Nederland.

Tot slot laat de samenwerking van partijen soms te wensen over. De kanalen, rivieren, vaarten, meren en plassen worden beheerd door een groot aantal partijen (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, natuurmonumenten, staatsbosbeheer) die vanuit verschillende, soms conflictueuze, doelen beleid voeren.

### De ambitie: één Hollandse Merengebied

Het Hollandse Merengebied heeft een enorme potentie om ontwikkeld te worden tot een waterrecreatiegebied van formaat. In het kort zijn de ambities als volgt samen te vatten:

- Het zoveel mogelijk opheffen van bestaande (fysieke)

knelpunten in de vaarroutes voor de grote en kleine recreatievaart;

- Koppelen van meren en plassen;
- Verbeteren kwaliteit en beleving van (bestaande en nieuwe) vaarroutes en omgeving;
- Logisch knooppuntensysteem met overstappunten land/water;
- Samenwerkingsverband voor Hollandse Merengebied (promotie en marketing, gezamenlijk en op elkaar afgestemd beheer en integrale versterking van andere sectoren als natuur, milieu, landschap).

### 1.3 HAALBAARHEIDONDERZOEK

In het Actieprogramma tot 2020 van Metropoolregio Amsterdam is een haalbaarheidsonderzoek voor de Hollandse Meren opgenomen om te onderzoeken of het mogelijk is alle- of een deel van de plassen en meren in het zuidelijk deel van het Metropolitane Landschap te verbinden. Uit de gestelde ambitie vanuit het streefbeeld is de volgende hoofdvraag te formuleren:

*Kan het Hollandse Merengebied, alle betrokken partijen in acht nemend, in de periode tot 2040 integraal worden ontwikkeld tot een uniek, (landschappelijk en economisch) aantrekkelijk en aaneengesloten toeristisch-recreatief watergebied waar mensen graag wonen en recreëren?*

Om te komen tot een antwoord op deze vraag, heeft het haalbaarheidsonderzoek als doel inzicht te krijgen in de volgende aspecten met kennisbehoefte op drie niveaus: fysieke verbindingen, toeristisch-recreatieve (economische) ontwikkeling en samenhang en samenwerking:

#### Fysieke verbindingen

- Inzicht in bestaande verbindingen en routes in categorieën staande mastroutes, motorbootroutes en kanoroutes.
- Mogelijkheden om alle meren en plassen in Hollandse Merengebied te verbinden in categorieën staande mastroutes, motorbootroutes en kanoroutes.
- Haalbaarheid (technisch, financieel, wenselijkheid) om alle meren en plassen in Hollandse Merengebied te verbinden in categorieën staande mastroutes, motorbootroutes en kanoroutes.
- Mogelijke gefaseerde aanpak voor de realisatie van nieuwe verbindingen en verbeteren bestaande (op welke deelgebieden als eerste concentreren).

#### Toeristisch-recreatieve (economische) ontwikkeling

- Inzicht in versterken toeristisch-recreatieve beleving op en vanaf het water (routes, voorzieningen (o.a. horecagelegenheden, aanlegplaatsen, informatiepanelen en bezoekerscentra), activiteiten (o.a. attracties, markten, dorpen), aansluiten bij kracht van omgeving (landschap, cultuurhistorische waarden, attracties, routes).
- Inzicht in de economische perspectieven van vaarverbindingen voor het Hollandse Merengebied.
- Behoefte aan een integrale en gedragen visie voor de

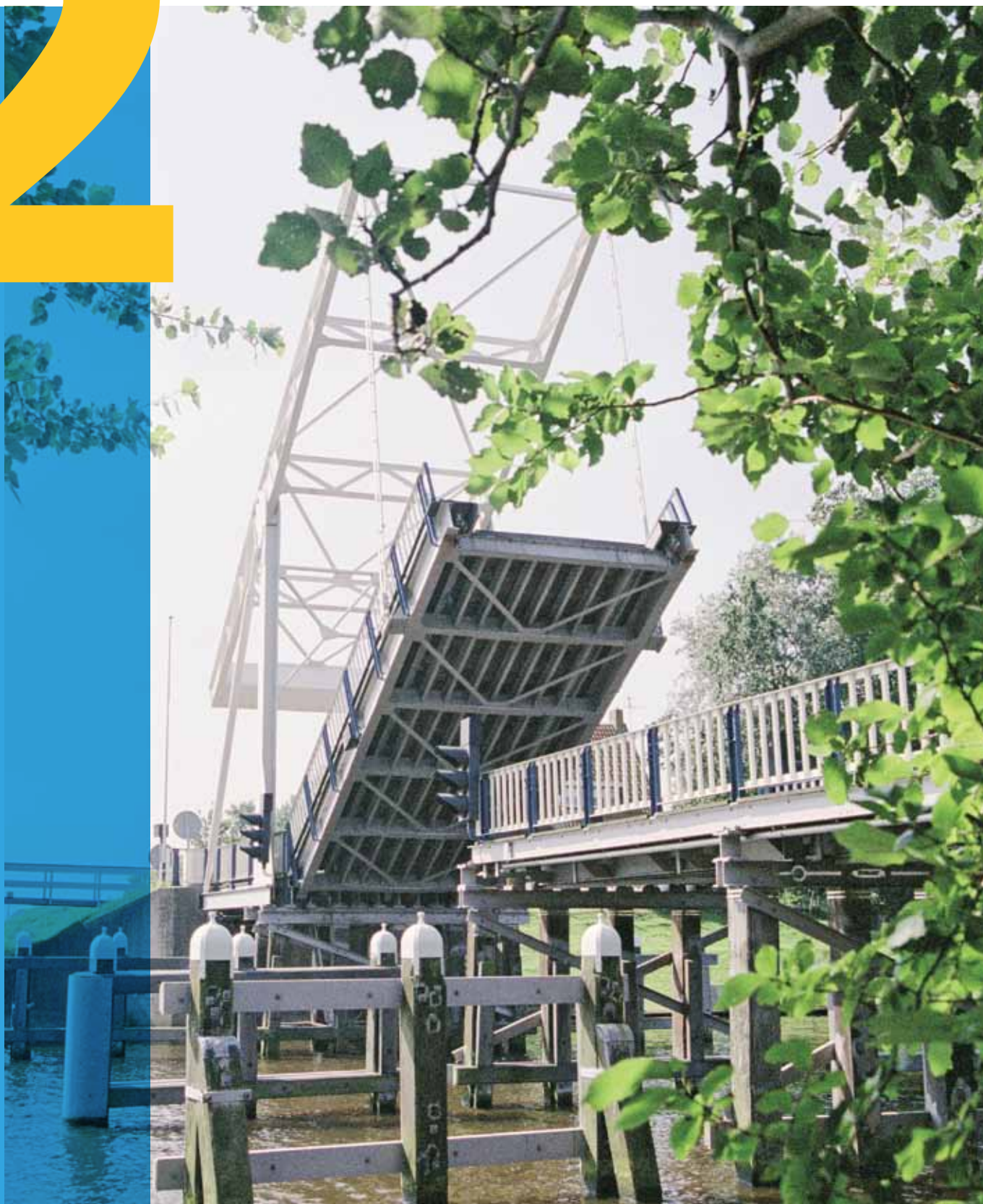
waterrecreatie in het Hollandse Merengebied (o.a. gezamenlijke promotie- en marketing).

#### Samenhang en samenwerking

- Inzicht in partijen die betrokken kunnen worden bij de ontwikkeling van één Hollands Merengebied
- Inzicht in geplande ontwikkelingen/activiteiten in het Hollandse Merengebied (en eventueel omgeving) die direct of indirect van invloed zijn op de waterrecreatie.
- Inzicht in de mogelijkheden tot integrale uitvoering met andere beleidsvelden zoals waterhuishouding, ecologie en gebiedsontwikkeling.

HET HOLLANDSE  
MERENGEBIED HEEFT  
EEN ENORME POTENTIE  
OM ONTWIKKELD TE  
WORDEN TOT EEN  
WATERRECREATIE  
GEBIED VAN FORMAAT

## WERKEN AAN EEN GEDEGEN EN GEDRAGEN VISIE



In dit haalbaarheidsonderzoek is een integrale en gedeelde ontwikkelingsrichting voor het Hollandse merengebied gegeneerd; partijen uit het gebied zijn betrokken geweest bij de inhoudelijke vormgeving ervan. Wij hebben de drie betrokken provincies, waterschappen, grotere gemeenten en enkele regionale belangenorganisaties uit de waterrecreatiesector actief betrokken bij het proces.

In het verleden zijn er veel onderzoeken geweest naar knelpunten en recreatieve en toeristische potenties van het gebied en zijn er veel plannen gemaakt. Aan de hand van een literatuurstudie, is de ruimtelijke karakterisering van het Hollandse Merengebied in kaart gebracht. Er is inzicht verkregen in bestaande en mogelijke nieuwe verbindingen voor verschillende categorieën boten. Bestaande knelpunten zijn nauwkeurig bekeken, hoe deze op te lossen zijn en wat de haalbaarheid daarvan is.

Naast het literatuuronderzoek zijn toeristisch recreatieve trends, ideeën, wensen en mogelijkheden onderzocht door middel van interviews met sleutelpersonen en gebiedskenners op het gebied van landschap, waterwegen, recreatie en toerisme. De geïnterviewde partijen staan in bijlage 3.

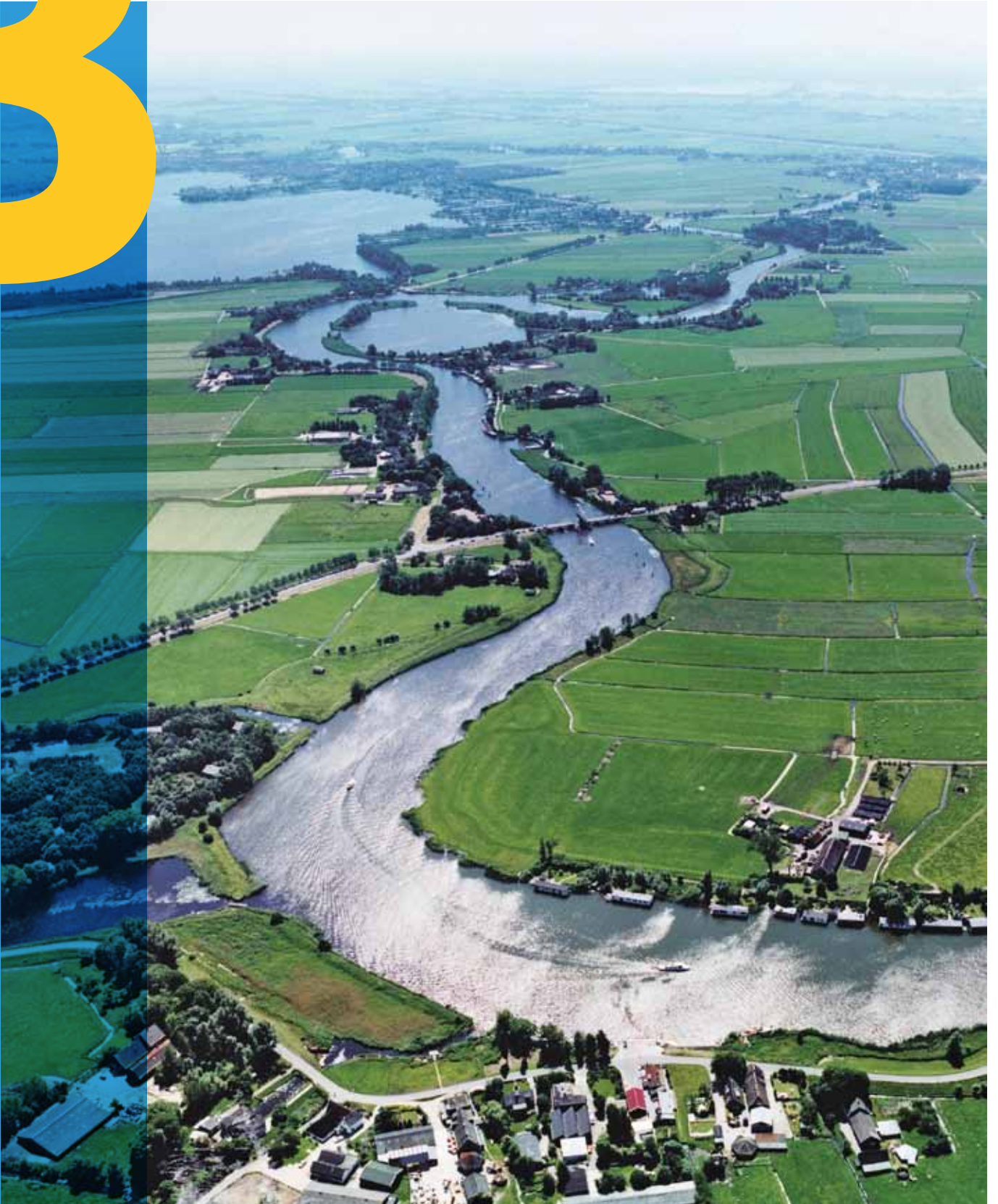
Kennis uit het literatuurstudie en de interviews is als basis gebruikt om ontwikkelingsrichtingen voor het Hollandse Merengebied te genereren en te komen tot één gedeelde ontwikkelingsrichting. De ontwikkelingsrichtingen zijn tijdens een workshop met verschillende betrokken partijen (zie bijlage 3) besproken en verder uitgewerkt. In deelgroepen zijn deze ontwikkelingsrichtingen verder uitgewerkt. Met elkaar hebben we nagedacht over onder andere welke ontwikkelingen kansrijk en wenselijk zijn, welke knelpunten opgelost kunnen worden en welke doelgroepen er echt passen bij het Hollandse Merengebied. Ook zijn er uit de workshop een aantal ideeën gekomen hoe het gebied in zijn geheel gepromoot kan worden en welke partijen daarbij het voortouw zouden moeten nemen. De ontwikkelingsrichting is er een die haalbaar is én gedragen wordt door de betrokken partijen.

Haalbare oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt in projectenveloppen die de basis vormen voor de verdere uitwerking van de gekozen oplossingsrichting in een toekomstig gebiedsprogramma.

IN DIT HAALBAARHEIDSONDERZOEK  
IS EEN INTEGRALE EN GEDEELDE  
ONTWIKKELINGSRICHTING VOOR  
HET HOLLANDSE MERENGEBIED  
GEGENEREERD

# 3

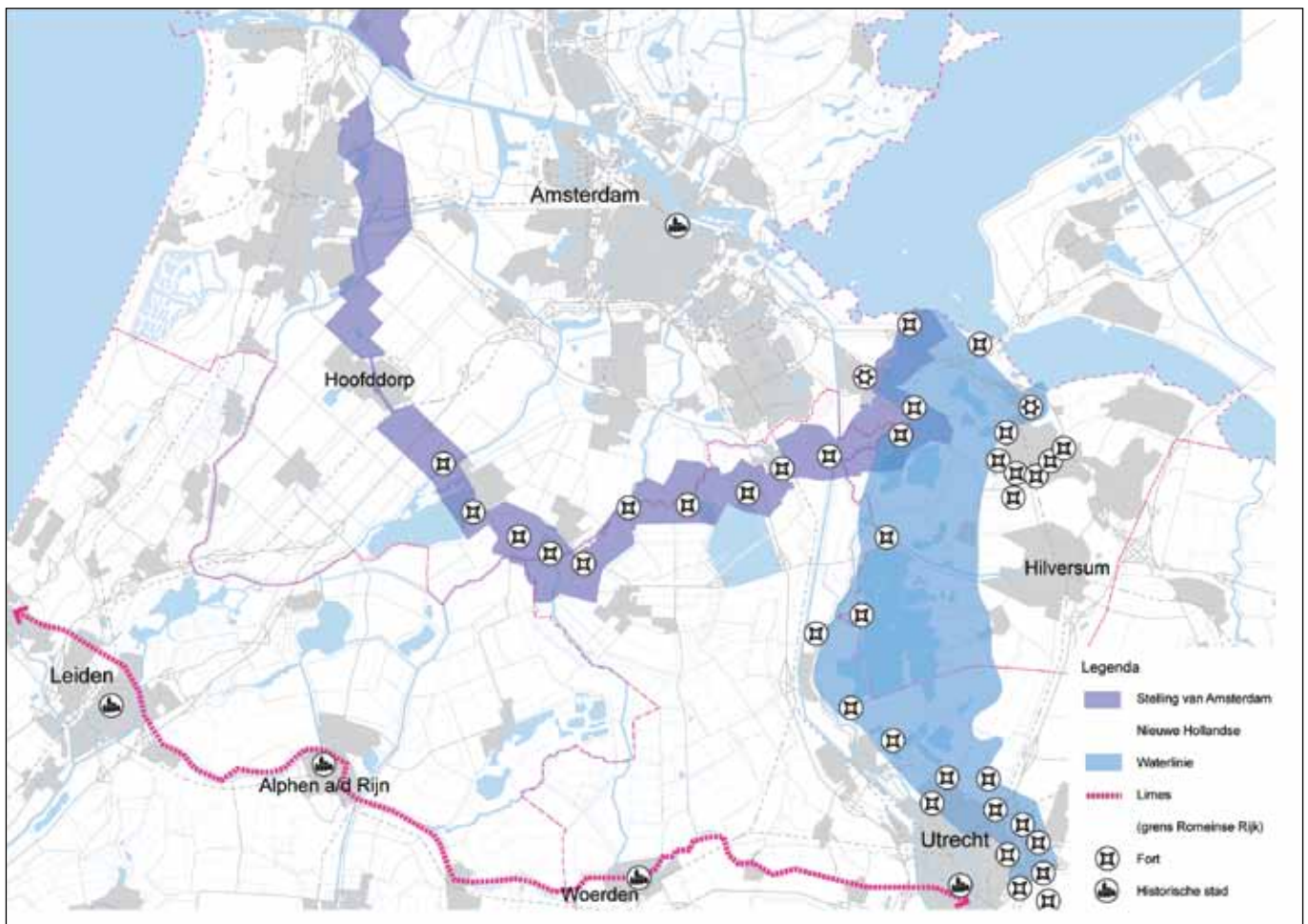
## HOLLANDSE MEREN IN BEELD



### 3.1 LIGGING

Het Hollandse Merengebied ligt in de Provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht en tussen de steden Amsterdam, Naarden, Utrecht, Woerden en Leiden. Het gebied bestaat grotendeels uit open veenweide landschap dat zich kenmerkt door een fijnmazig patroon van weilanden (strokenverkaveling), sloten en lintdorpen. Door de lage ligging en de historie van turfwinning en veenontginningen is het gebied zeer waterrijk met sloten, weteringen, boezems, rivieren en plassen. Het grootste deel van het Hollandse Merengebied valt samen met de contouren van het Groene Hart waar rust, openheid en leegte de belangrijkste kernkwaliteiten zijn. Het gebied kent waardevolle cultuurhistorische elementen als molens, kastelen en buitenplaatsen, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Stelling van Amsterdam en de Limes (zie kaart 3.1).

De randen van het Hollandse Merengebied worden gevormd door het stedelijke gebied van het Metropolitane landschap. Aan de westzijde gaat het landschap over van veenweide naar productielandschap (akkers en glastuinbouw) en het stedelijke gebied van Amsterdam en Leiden. Aan de oostzijde liggen de stedelijke gebieden van Hilversum, Bussum en Utrecht. Ondanks het contrast staat het metropolitane landschap in rechtstreekse verbinding met het Hollandse Merengebied door middel van water. De grachtensystemen van de oud Hollandse steden zijn gekoppeld aan rivieren, vaarten en kanalen die het Hollandse Merengebied ingaan. Het Hollandse Merengebied kan gezien worden als een belangrijk uitloopgebied voor de stedeling. Juist het contrast en verbinding met het metropolitane landschap en de ligging zo dicht bij de grote steden maakt het Hollandse Merengebied zo uniek.



Kaart 3.1 Cultuurhistorie in het Hollandse Merengebied

### 3.2 DEELGEBIEDEN

Het Hollandse Merengebied kan in drie deelgebieden worden onderscheiden op basis van waterhuishoudkundige kenmerken, geologie, cultuurhistorische kenmerken en het karakter van het gebied. De deelgebieden zijn: Hollandse Plassen, Veengebied van Nieuwkoop en Vinkeveen en Oostelijke Vechtplassen (zie kaart 3.2).

#### 1 Hollandse plassen

Onder het Hollandse Plassengebied vallen o.a. de Kagerplassen, Westeinderplassen, Langeraarse Plassen, het Braassemermeer en Wijde Aa. De Nieuwkoopse Plassen vallen in een ander deelgebied. De meeste plassen zijn ontstaan door turfwinning en/of afslag van de oevers. De diepte van de plassen is rond de 2 meter (met uitzondering van het noordoostelijk deel van het Braassemermeer waar het plaatselijk 20 meter diep is) (bron: Op weg naar het Blauwe Hart, 2003).

De Hollandse Plassen kenmerken zich door grote open plassen dichtbij het stedelijk gebied van Leiden en Aalsmeer. De omgeving bestaat grotendeels uit agrarisch productielandschappen zoals droogmakerijen in de Haarlemmermeer en glastuinbouw rondom Aalsmeer en Roelofarendsveen. Karakteristiek aan de Hollandse Plassen is de combinatie van grootschalige plassen met gladde oeverlijn afgewisseld met kleinschalige eilanden (Kagerplassen) en legakkers (Westeinder Plassen). De oevers van de Westeinderplassen en Braassemermeer raken het stedelijk gebied. Rondom de Kagerplassen is het landschap overwegend open grasland (veenweide). Doordat glastuinbouw, akkers en woningen direct aan het water grenzen, zijn veel oevers niet vrij toegankelijk. De Braassem is een belangrijk internationaal zeilwedstrijdwater. De Westeinder Plassen is het grootste bevaarbare binnenmeer van Nederland (bron: Op weg naar het Blauwe Hart, 2003). De Hollandse Plassen zijn goed met elkaar verbonden via o.a. de Haarlemmertrekvaart. De Kagerplassen, Westeinderplassen en het Braassemermeer zijn onderdeel van de staande mastroute.

#### 2 Veengebied van Nieuwkoop en Vinkeveen

Veengebied van Nieuwkoop en Vinkeveen bestaat uit de Vinkeveense- en de Nieuwkoopse plassen.

Deze plassen zijn gevormd door turfwinning en afslag van de oevers en bestaan uit vele petgaten, legakkers, plassen, sloten afgewisseld met gras-riet en moeraslanden. Tussen de legakkers is de diepgang beperkt. Op de noordplas van de Vinkeveense Plassen is de diepgang door zandwinning echter 10 tot 50 meter.

Beide plassen kenmerken zich door de ligging in een open veenweidegebied met weinig bebouwing. De oevers van de plassen bestaan grotendeels uit natuur (moeras, grasland en bomen) en hebben rafelige strookvormige randen door de vele legakkers en petgaten. In de plassen liggen honderden strookvormige eilandjes. Natuur is een belangrijk onderdeel van dit deelgebied. De Nieuwkoopse Plassen zijn voor een groot deel eigendom van

natuurmonumenten en is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).. Bepaalde delen zijn niet toegankelijk voor motorboten. Bij Vinkeveen zijn de Grote Weije en Kleine Weije (Botshol) aangewezen als natuurgebied en niet toegankelijk voor boten. Hierdoor ademt dit gebied rust uit. Ook cultuurhistorie speelt een belangrijke rol in dit deelgebied. De authentieke lintdorpen, molens en bruggetjes zijn kenmerkend voor het veenweidegebied.

In de Nieuwkoopse Plassen is de toegankelijkheid voor grotere (zeil)boten beperkt door de diepgang, een vaste brug met doorvaarhoogte van 2,50, een verbod op motorboten in bepaalde gebieden en de beperkte diepgang. In de Vinkeveense Plassen zijn alle plassen met elkaar verbonden door beweegbare bruggen maar ook hier is de diepgang een beperkende factor voor vaartuigen. Vanaf de Kromme Mijdrecht zijn de Noordeinderplas en het dorp Nieuwkoop met staande mast bereikbaar (bron: Op weg naar het Blauwe Hart, 2003). Beide plassen zijn zeer geschikt voor kano's en fluisterboten.

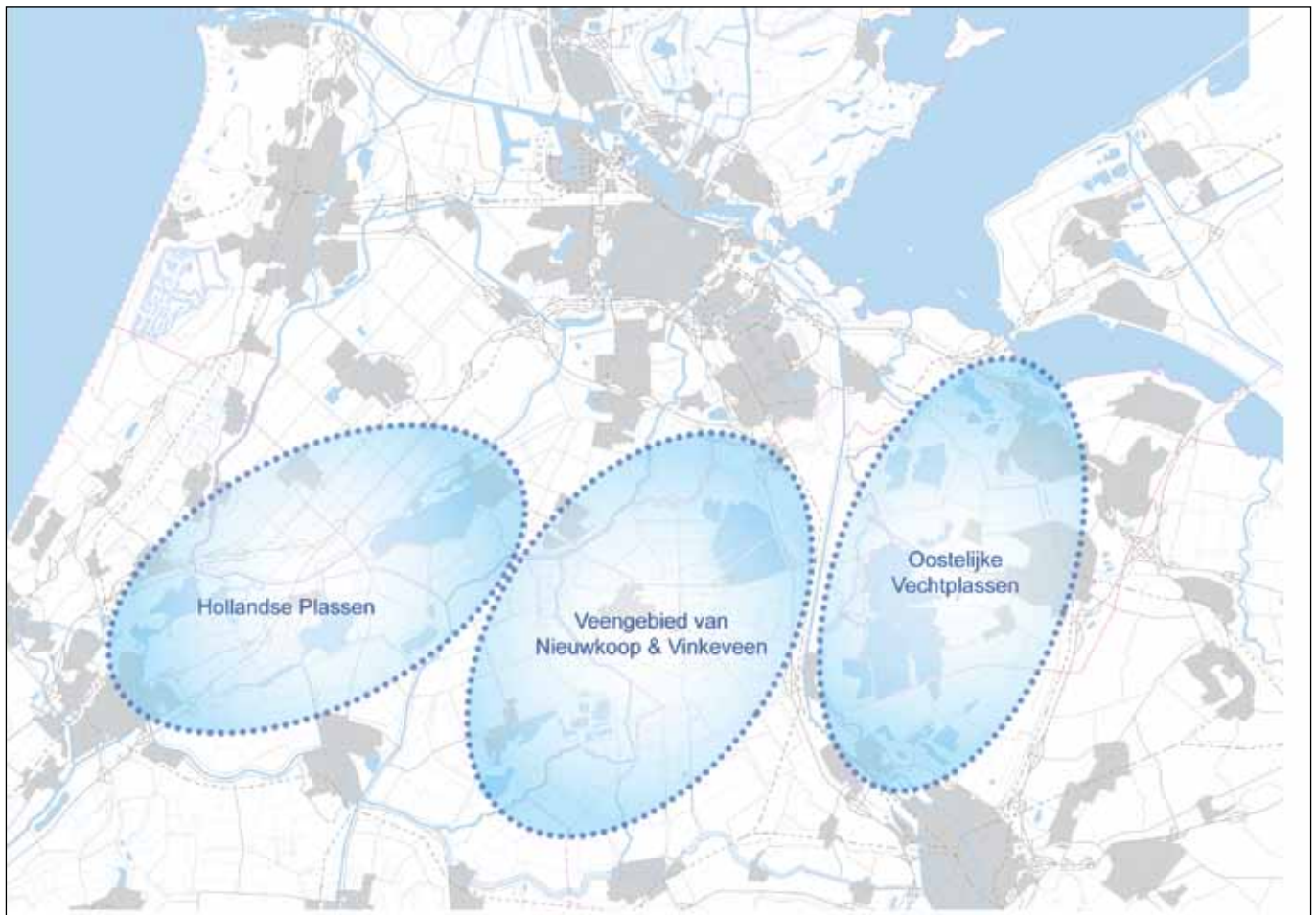
#### 3 Oostelijke Vechtplassen

Onder de Oostelijke Vechtplassen vallen o.a. de Loosdrechtse Plassen, Het Wijde Blik, De Spiegelplas en Blijkpolderplas, de Ankeveense Plassen en het Naardermeer. Ook de Vecht behoort tot dit deelgebied.

Deze plassen hebben verschillende ontstaanswijzen. De Loosdrechtse- en Ankeveense Plassen zijn ontstaan door turfwinning en afslag van de oevers, het Naardermeer is een natuurlijk meer en de Spiegel- en Blijkpolderplas zijn diepe zandwinputten.

De plassen kenmerken zich door grote open plassen met een kleinschalig uiterlijk langs de oevers en door rafelige oevers (strokenverkaveling) met opgaande begroeiing. Het gebied heeft een hoge cultuurhistorische waarde doordat het onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ook de lintdorpen, buitenplaatsen, bruggen en sluizen zijn authentiek voor het verder open veenweide landschap. In tegenstelling tot het veengebied van Nieuwkoop en Vinkeveen, worden de plassen omringd door dorpen en steden (Utrecht, Hilversum, Bussum, Naarden, Breukelen en Maarssen) die bekend staan als een dure leefomgeving. Hierdoor is de recreatieve druk op de plassen groot en zijn er tal van watersportverenigingen, jachthavens en voorzieningen.

Niet alle plassen zijn toegankelijk voor (motor)boten. Het Naardermeer is in zijn geheel eigendom van Natuurmonumenten en is aangewezen als NATURA2000 gebied. De Loosdrechtse Plassen daarentegen worden druk bevaren door zeil- en motorboten. De plassen staan met elkaar in verbinding maar zijn niet overal makkelijk bereikbaar door bruggen en sluizen. Via de Mijndense Sluis staan de Loosdrechtse Plassen in verbinding met de Vecht. Via deze route kan er met staande mast van de Loosdrechtse Plassen naar het IJmeer worden gevaren. Het Amsterdam Rijnkanaal ten westen van de Oostelijke Vechtplassen is een groot knelpunt voor de recreatievaart.



**Kaart 3.2 Deelgebieden Hollandse Meren**

Het vormt een harde scheiding tussen de Oostelijke Vechtplassen en de ander plassen in de Hollandse Meren.

### 3.3 BESTAANDE VAARROUTES

In het Hollandse Merengebied ligt een uitgebreid netwerk van bestaande vaarroutes. De routes voor zeilboten, motorboten en kano's zijn in beeld gebracht (zie kaart 3.3 tot 3.5).

De kaart met zeilbootroutes is gebaseerd op gegevens van Basisrecreatie toervaartnetwerk (BRTN) van Stichting Recreatie Nederland (SRN), Waterkaarten van de ANWB. Er worden drie verschillende routes op aangegeven: vaarroute voor zeilboten in de categorie AZM en BZM (masthoogte tot 30 meter en diepgang tot 2,10 meter), vaarroutes voor kleine zeilboten (diepgang tot 1,90) in de staande mastroute die geschikt is voor de grootste categorie zeilboten (AZM). Plassen waar gezeild kan worden staan ook op de kaart.

Motorbootroutes zijn gebaseerd op gegevens van BRTN en de waterkaarten van de ANWB. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de grootste categorie motorboten AM, BM en CM (opbouwhoogte tot 3,40 meter en diepgang tot 1,50) en kleinere motorboten (opbouwhoogte tot 2,40 en diepgang tot 1,10) (zie ook schema afstemming normering BRTN en RVW in bijlage 1). Plassen waar motorboten zijn toegestaan staan ook op de kaart.

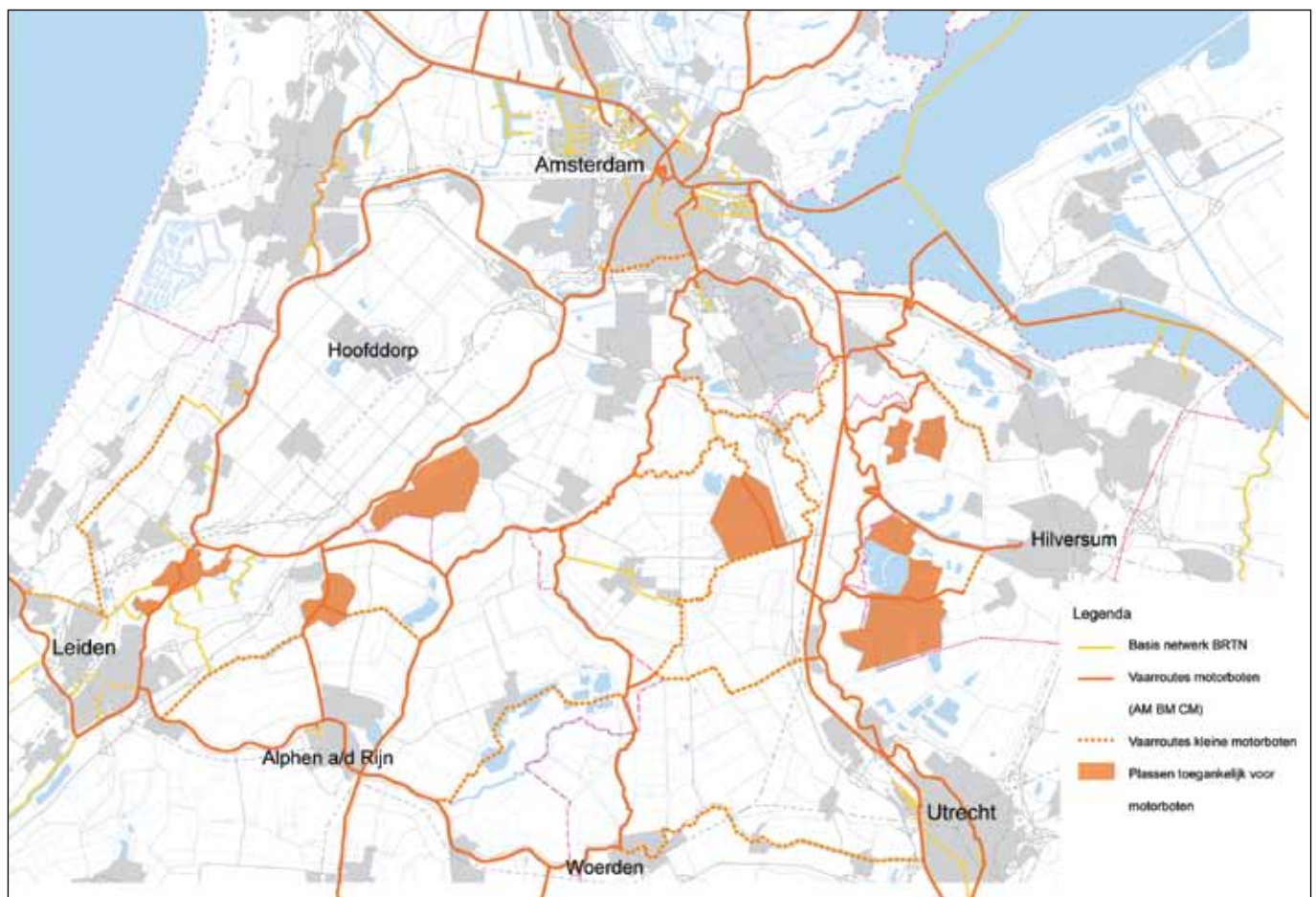
Kanoroutes zijn gebaseerd op informatie van

Kenniscentrum Recreatie en de Noord-Hollandse Routenetwerk Kleine Recreatievaart (Decisio, 2009). Er is onderscheid gemaakt tussen bestaande kanoroutes, geplande kanoroutes en plassen geschikt voor kano's.

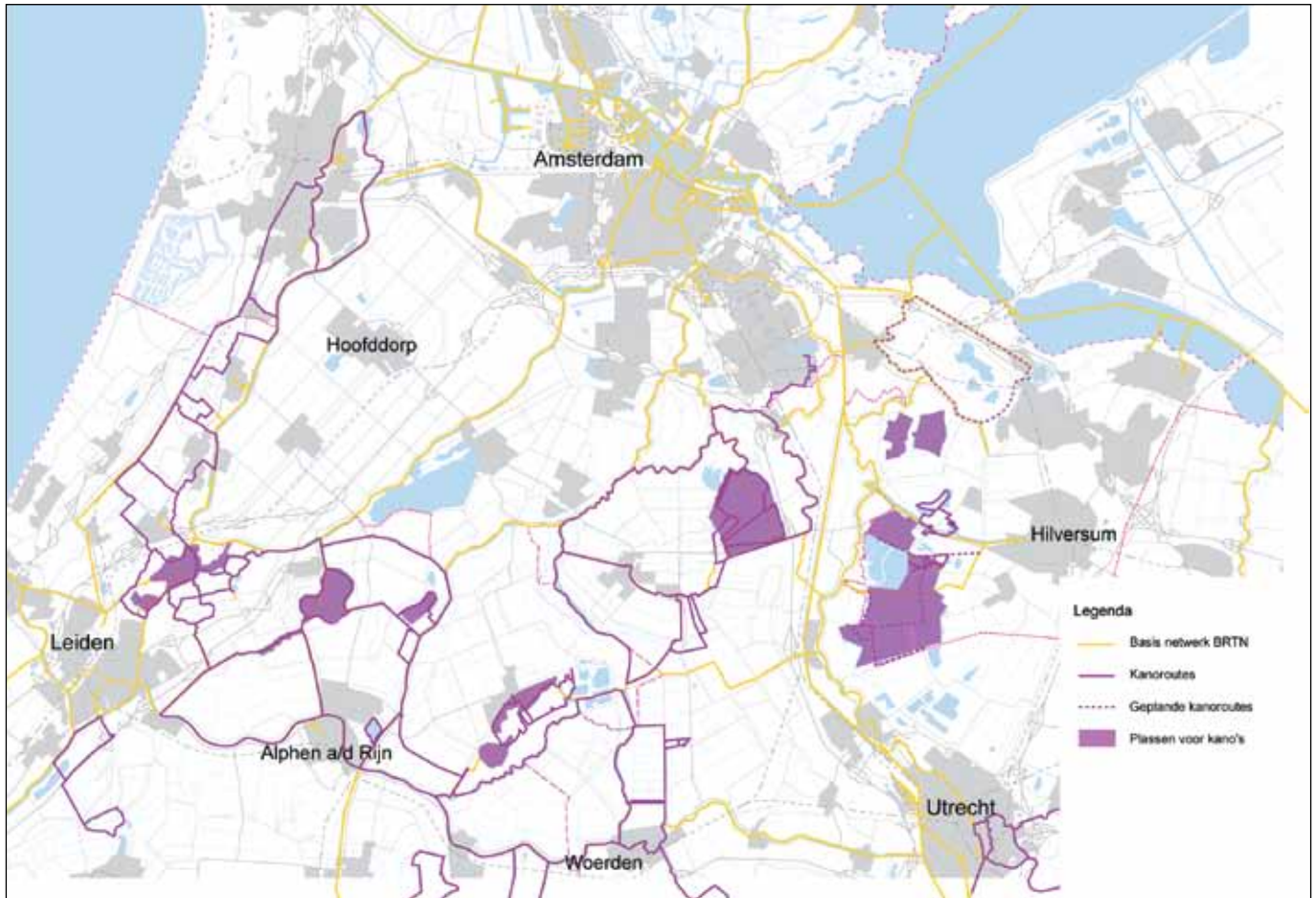
**JUIST HET CONTRAST EN DE LIGGING ZO DICHTBIJ DE GROTE STEDEN MAAKT HET HOLLANDSE MERENGEBIED ZO UNIEK**



Kaart 3.3 Zeilbootroutes



Kaart 3.4 Motorbootroutes



**Kaart 3.5 Kanoroutes**

### 3.4 BARRIÈRES EN ANDERE RUIMTECLAIMS

Het Hollandse Merengebied kent een aantal barrières en knelpunten waardoor bepaalde plassen en routes niet voor alle type boten bevaarbaar zijn en routes die niet altijd op elkaar aansluiten. Door de ligging in de metropool is de druk op de ruimte groot. Stedelijke ontwikkelingen en uitbreiding van infrastructuur rondom en in het Hollandse Merengebied gaat door. Ook kan beleid, zoals het beleid voor NATURA2000 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beperkingen geven voor ontwikkelingen van het gebied. De belangrijke knelpunten en barrières worden hieronder toegelicht (zie ook kaart 3.6 voor de fysieke knelpunten)

#### **Beperkte diepgang en breedte vaarwegen**

Het belangrijkste knelpunt in het Hollandse Merengebied heeft te maken met de geologie en schaal van het gebied. Veenstromen, riviertjes en weteringen in het veenweidegebied hebben vaak een beperkte diepgang en breedte waardoor ze niet geschikt zijn voor boten van de grootste categorieën. Door de onstabiele bodem en venige oevers is het meestal niet mogelijk deze wateren op de juiste diepte te brengen. Diepgangproblemen zijn in het hele gebied aan de orde maar vooral in het veengebied van Nieuwkoop en Vinkeveen (aangegeven op kaart 3.6 knelpunten).

#### **Bruggen en sluisen**

De vele bruggen en sluisen horen bij het veenweidegebied maar geven beperkingen aan de doorvaart. Vaste bruggen

hebben een hoogtebeperking die vooral voor zeilboten (staande mast) maar ook voor motorboten niet toereikend zijn. Één vaste brug op de route betekent dat de hele route niet geschikt is voor een type vaartuig. Lage vaste bruggen komen vooral voor rond Leiden en tussen Utrecht en Woerden (Leidsche Rijn). Beweegbare bruggen en sluisen kennen een vast bedieningsschema. Veel bruggen en sluisen op de vaarroute betekent vaak wachten en tol. In kaart 3.6 zijn de vaste bruggen weergegeven. Bruggen lager dan 3.40 m zijn een knelpunt voor een groot aantal motorboten. Bruggen lager dan 30 m zijn een knelpunt voor zeilboten met staande mast.

#### **Infrastructuur en mobiliteit**

Het sterk verstedelijkte gebied kent een groot infrastructureel netwerk. De snelwegen en spoorwegen met de vaste bruggen vormen vooral een barrière. Deze geven een beperking aan de staande mastroute. Een soepele doorgang is echter noodzakelijk en dit betekent dat beweegbare bruggen slechts gedeeltelijk een oplossing zijn. Aanpassingen, zoals beweegbare bruggen en aquaducten, zijn kostbaar. Bij nieuwe infrastructuur en uitbreidingen van infrastructuur wordt vaak geen rekening gehouden met recreatievaart.

#### **Oversteek Amsterdam Rijnkanaal**

Het Amsterdam Rijnkanaal is een belangrijke vaarroute voor beroepsvaart en daardoor druk bevaren.

Wanneer men van de Vinkeveense Plassen naar de Oostelijke Vechtplassen wil varen, moet men het Amsterdam Rijnkanaal oversteken. Dit geeft onveilige situaties, vooral voor langzame en kleine boten.

### Beperkte toegang

Sommige gebieden zijn verboden voor (motor) boten of alleen toegankelijk met een vergunning. Meestal gaat het hier om natuurgebieden zoals NATURA2000 gebieden en EHS gebieden. Natuurwetgeving geeft veel beperkingen aan het huidige gebruik en voor toekomstige ontwikkelingen. Natuurlijke oevers gaan moeilijk samen met druk bevaren routes (golfslag). In NATURA2000 gebieden mag vaak niet gevaren worden of is er een verbod op motorvaartuigen. Uitbreiding van recreatie stuit op veel verzet door verstoring van de natuur. Plassen die verboden zijn voor motorboten en plassen die voor alle vaartuigen ontoegankelijk zijn staan aangegeven in kaart 3.6.

### Toegankelijkheid

Vanuit de steden is het niet altijd duidelijk hoe het Hollandse Merengebied te bereiken is, zowel via land als over het water. De bewegwijzering is onvoldoende aanwezig. Daarnaast is het, bijvoorbeeld vanuit Utrecht, lastig om via het water het gebied in te gaan vanwege fysieke barrières als vaste bruggen wachttijden bij sluizen.

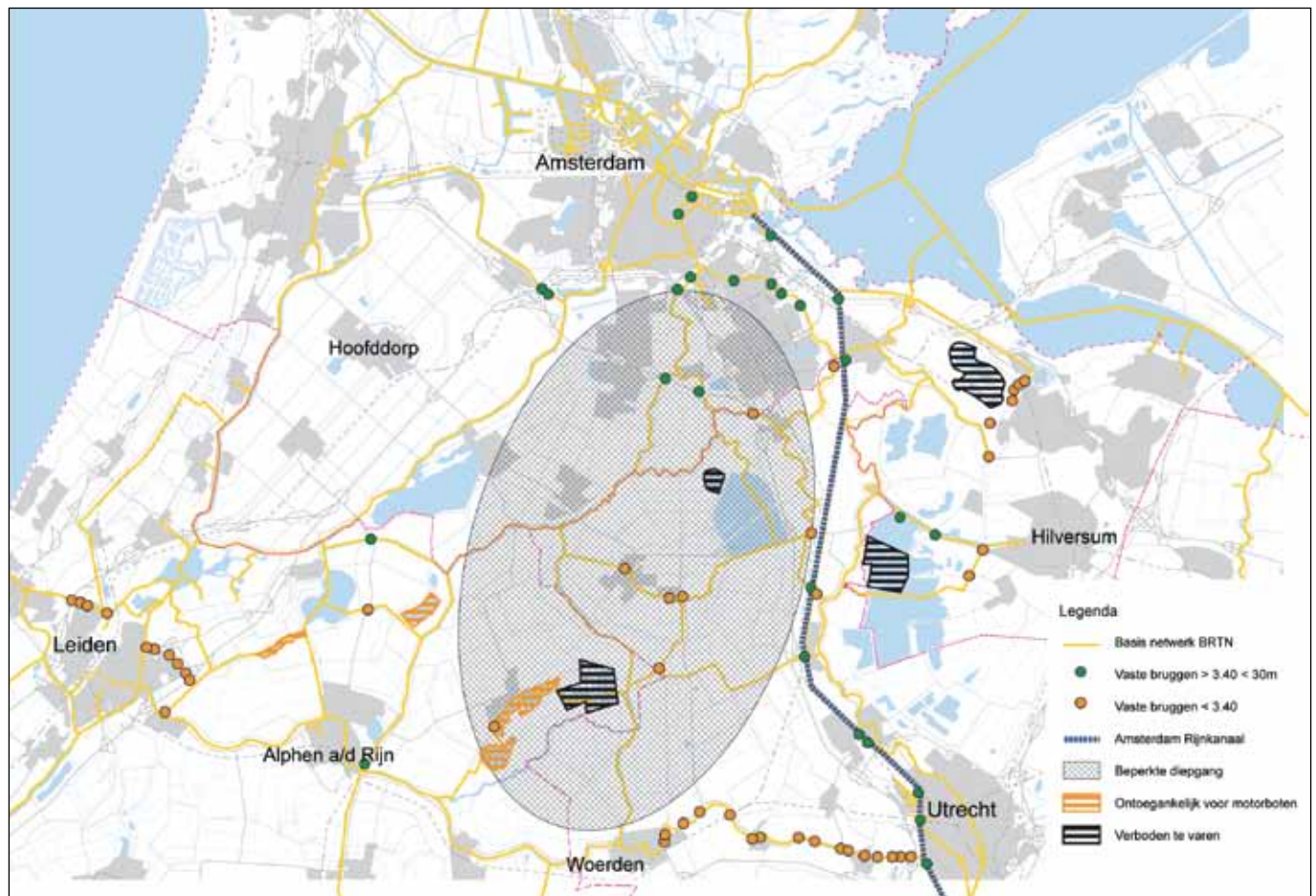
### Partijen en beheerders

Omdat het gebied een flink oppervlak bestrijkt, raakt de ontwikkeling van één Hollandse Merengebied een groot aantal partijen en beheerders. Partijen en beheerders in het gebied zijn de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, de hoogheemraadschappen Amstel-, Gooi- en Vechtstreek, Rijnland en Stichtse Rijnlanden, recreatieschappen, gemeentes en de ondernemers. De beheerders zijn naast het rijk, de provincies en waterschappen natuurmonumenten en staatsbosbeheer. De samenwerking tussen de partijen en beheerders laat soms te wensen over. Beleid wordt niet altijd op elkaar afgestemd. Bovendien hebben niet alle partijen dezelfde ambitie op het gebied van waterrecreatie waardoor het moeilijk is om één samenhangend Hollandse Merengebied te realiseren.

Om een beeld te krijgen van alle gemeentes die deel uitmaken van het Hollandse Merengebied en het gebied waar de hoogheemraadschappen opereren, hebben we deze in kaart gebracht (kaart 3.7).

## 3.5 RECREatieve TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Nederland verkeert in een economische recessie. Dit heeft zijn weerslag op de toeristisch-recreatieve uitgaven; zodra de consument het vertrouwen in de economie verliest, dan is er onvermijdelijk sprake van vraaguitval in de



Kaart 3.6 Knelpuntenkaart

sector. Dat is terug te zien in cijfers, horeca wordt daarbij zwaarder getroffen dan recreatie, sport en cultuur.

Ook is voor het eerst een daling te zien in het aantal dagtochten, behalve voor de watersport. In de periode 2006/2007 neemt het aantal dagtochten in de watersport nog toe terwijl in deze periode al sprake is van daling in het aantal dagtochten bij wandelen, fietsen en paardrijden (bron: cbs).

## Recreanten

Het aantal gasten en overnachtingen in het Hollandse Merengebied neemt, net als in heel Nederland, af. Dit is het gevolg van het dalend aantal buitenlandse gasten. Tot nu toe neemt het aantal gasten uit Nederland en hun overnachtingen toe (bron: cbs). Hoe het zit met het aantal overnachtingen op een boot is niet bekend. Het Hollands Merengebied is nog geen populaire vakantiebestemming en maakt slechts een klein onderdeel uit van het totaal (bron: cbs, cvo en NBTC). Nederlanders houden over het algemeen korte vakanties in Nederland en gaan steeds vaker voor lange vakanties naar het buitenland. Het is wel goed mogelijk dat de recessie hier enige verandering in brengt (bron: cbs).

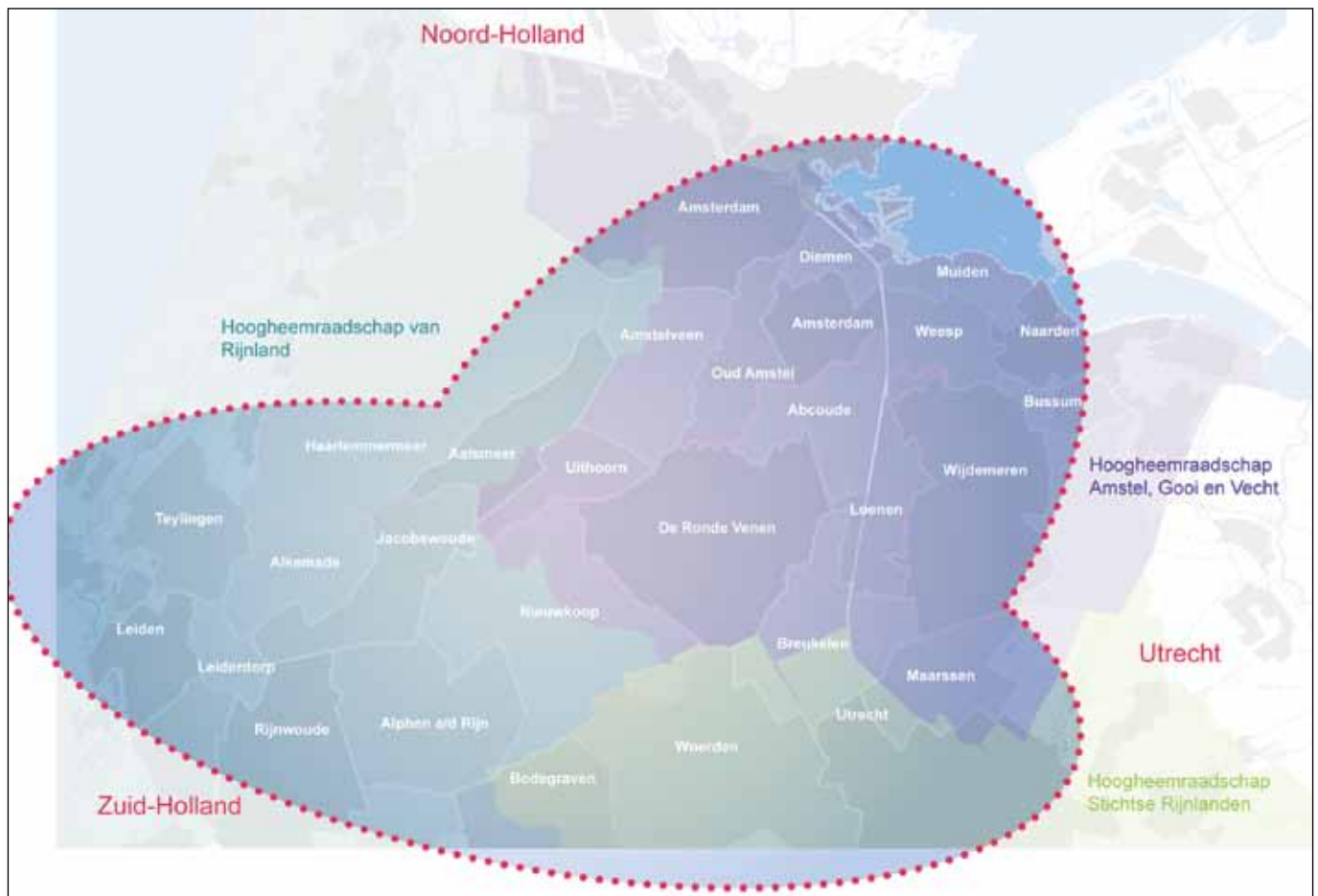
De gemiddelde leeftijd van de recreatietoerist is de afgelopen jaren gestegen naar 51 jaar in 2002 (bron: waterrecreatie in Gouda, van Lent en van der Poel, 2005). Boten worden gemiddeld groter, waardoor behoefte is aan

grotere ligplaatsen en diepere wateren. Daarentegen stappen veel ouderen over van zeilboot op sloep. De sloep is de afgelopen jaren sterk in populariteit toegenomen. De sloep wordt vooral nog vooral in de eigen woonomgeving gebruikt.

Toervaarders maakten in 2002 gemiddeld langere vakanties dan 10 jaar daarvoor, al geldt dit niet voor de toerzeilers. Het voorseizoen wordt langer – er is sprake van seizoensspreiding; het veranderende klimaat is hier deels oorzaak van. Er is ook meer animo voor meerdaagse tochten. Toervaarders zijn meer gaan uitgeven en dan vooral de motorbootvaarders. Toervaarders brengen ook steeds meer uren door op de wal. Wandelen, fietsen, cafe en terrasbezoek zijn het populairst. De stad vormt het decor voor een groot deel van de recreatieactiviteiten van de toerist. De boot wordt steeds meer een vervoermiddel om een toeristische regio te verkennen, en steeds minder een recreatieactiviteit op zich.

## Voorzieningen

Het totaal aantal jachthavens is de afgelopen jaren afgenomen. Alleen het aantal jachthavens met ligplaatsen van 500 of meer is toegenomen. Het totaal aantal vaste verhuurde zomerligplaatsen is voor zeilboten aanzienlijk afgenomen en voor motorboten aanzienlijk toegenomen. Het totaal aantal watersportclubs is iets afgenomen (1.080 in 2003 en 1.050 in 2006), zo ook het aantal leden.



Kaart 3.7 Gebiedsgrenzen gemeentes en hoogheemraadschappen

Het aantal clubs voor kanovaren en roeien en voor motorbootvaren en waterskieu is toegenomen, hoewel het totaal aantal leden is afgenomen. Voor de verenigingen die zeilen en surfen of zeilen en motorbootvaren aanbieden is een grotere daling te zien.

De baten voor watersportclubs en -scholen zijn daarentegen aanzienlijk toegenomen tot 65 miljoen in 2006 (bron: cbs). Waterrecreatie Advies heeft in 2008 de ontwikkeling van watersport voor de Provincie Noord-Holland in beeld gebracht over de periode 2000/2002 - 2007. In dit onderzoek komt naar voren dat voor Noord-Holland ook een daling geldt van het aantal jachthavens (-2%), maar een toename van het aantal ligplaatsen (2,7%), het aantal schepen (6,4%), de gemiddelde bezettingsgraad (3,3% en aantal passanten (20,6%). Het aantal op de wachtlijst is gestegen, het aandeel Nederlanders en het aandeel motorboten, maar het aandeel zeilboten en roeiboten is afgenomen en zo ook het aandeel Duitsers. Deze gegevens betreffen niet het gehele gebied, maar wel Agglomeratie Amsterdam en Gooi- en Vechtstreek.

SRN verwacht de komende jaren een toename van de toervaartvloot (1%) per jaar. Deels wordt dit veroorzaakt door de vergrijzing; een toenemende groep vitale 55-plussers met bestedingsruimte.

De recessie, concurrentie van andere recreatieve sporten, wachttijden en kostenstijgingen van bruggelden en vergunningen zorgen voor een afremmende groei.

De algemene trend is dat we steeds meer geld besteden aan en kilometers maken voor onze vrijetijdsbesteding. Deze trend is al tientallen jaren zichtbaar. Toerisme & recreatie is de derde economische pijler van Nederland. De recessie heeft invloed op de sector, maar de economie zal uiteindelijk weer aantrekken en de verwachting is dat de trend - een groeiende toeristisch-recreatieve sector - zal doorzetten. Wat zijn de algemene trends op het gebied van toerisme en recreatie die relevant zijn voor de Hollandse Meren. Relevant in de zin dat het kansen biedt voor het gebied, zonder dat het afbreuk doet aan de kwaliteiten van het gebied: natuurschoon, rust, ruimte en openheid. Hieronder worden zij besproken:

#### **Beleveniseconomie: tijdelijke gebeurtenissen, themagerichte aanpak, arrangementen**

Een algemene trend voor de gehele toeristisch-recreatieve sector is dat de beleveniseconomie doorzet; het zijn de emoties die mensen in beweging brengen, er is vraag naar authentieke, intieme en persoonlijke belevenissen, die kant en klaar worden aangeboden. Consumenten zijn ook sneller uitgekeken op bestemmingen en verwachten elke keer weer iets nieuws, iets anders, iets beters. Plaatselijke en tijdelijke gebeurtenissen zijn populair, zoals festivals, evenementen, reizende tentoonstelling en tijdelijke restaurants. Hierin is ook een toename van de populariteit van themagebonden activiteiten te zien. Op die manier kunnen bijzondere herinneringen worden gecreëerd. Er bestaat een groeiende vraag naar complete

ervaringen waarbij alles wordt geregeld: eten, slapen en vermaak (arrangementen). Het is belangrijk dat voor de ontwikkeling en vooral de promotie en marketing van Hollandse Meren hierop wordt ingespeeld.

#### **Duurzaamheid, natuur, rust en streekeigenheid**

Er is daarnaast ook steeds meer belangstelling voor duurzaamheid en meer hang naar duurzame producten. Milieubewustzijn als 'business' wordt steeds belangrijker. Hieraan gekoppeld is de toegenomen belangstelling voor natuur en rust (onthaasting), ruimte en groen en voor authenticiteit en oprechtheid; het terug naar de natuur- en streekegevoel en het boerenleven (plattelandstoerisme). Voor Hollandse Meren is het dus belangrijk gebruik te maken van de unieke ligging met het landelijke karakter dichtbij verstedelijkt gebied.

#### **Korte vakanties met sociaal karakter**

Toeristisch-recreatief gedrag wordt ook socialer; er vinden steeds meer uitjes en korte vakanties in groepsverband plaats. In antwoord op de 'verzakelijking' van de samenleving willen mensen meer vrije tijd doorbrengen met familie, vrienden en gelijkgestemden. Die contacten moeten vanwege druk op de vrije tijd planmatig worden onderhouden. Dagjes uit en weekendjes weg zijn middelen daartoe. Het plangebied biedt daarvoor bij uitstek goede mogelijkheden. Dichtbij stedelijk gebied heeft Hollandse Meren een groot verzorgingsgebied met een groot bezoekerspotentieel. Veel mensen wonen op relatief korte afstand van het gebied en korte uitstapjes zijn dus goed te maken. In de promotie en marketing en bij het ontwikkelen van interessante product-marktcombinaties dient hierop te worden ingespeeld.

#### **Gezondheid: gezond eten en bewegen**

Gezondheid is een steeds belangrijker onderwerp en daarbij hoort gezond eten en bewegen; zeker nu 50% van de Nederlandse volwassen bevolking met overgewicht kampt (kenniscentrum overgewicht). Daarbij worden sporten als wandelen, hardlopen en fietsen steeds populairder. Het gaat niet om het kweken van spierbundels, maar om het verbeteren van de gezondheid en het herstellen van de balans tussen lichaam en geest: er is groeiende belangstelling voor 'wellness'. Bewegen in een natuurlijke omgeving is een sterk punt waarop de (water-)recreatie in de Hollandse Meren zich kan profileren.

#### **Kwaliteit regeert**

De vrije tijd van de consument neemt af, werk en privé-activiteiten nemen meer tijd in beslag, de consument heeft een volle agenda. Een moment van rust en ontspanning wordt daarom steeds belangrijker en de consument is bereid hier meer voor te betalen dan hij/zij vroeger deed.

#### **Zorgtoerisme is in opkomst**

De zorgvrager is bereid meer te betalen voor specifieke voorzieningen, maar verblijft liever niet in specifieke

zorghotels. De zorgvrager gaat namelijk meestal samen met anderen op vakantie en wil meestal geen speciale behandeling. Er is met name vraag naar verblijfsaccommodatie waar naast gewone kamers enkele aangepaste kamers worden geboden.

### **Belangstelling voor kamperen verschuift**

De belangstelling voor kamperen in het algemeen daalt, maar er zijn twee groeiemarkten: er is een groeiende groep mensen die luxe wil kamperen, en anderzijds zijn er steeds meer mensen die de natuurcamping willen opzoeken. Ook de groep mensen met een kampeerauto groeit.

## **3.6 DOELGROEPEN EN CATEGORIEËN**

Bij de ontwikkeling van het Hollandse Merengebied is het van belang onderscheid te maken in doelgroepen. Enerzijds gaat het om de gebruikers (ervaren recreatie-toervaarders, bewoners van het gebied en toeristen) anderzijds het boottype dat wordt gebruikt, (zeilboot, kano, roeiboort, motorboot). Hieronder zijn de verschillende doelgroepen en categorieën vaartuigen verder uitgewerkt en afgezet tegen recreatieve behoeften en benodigde voorzieningen.

### **Gebruikers**

#### **Bewoners Hollandse Meren**

Momenteel recreëren vooral bewoners van de Hollandse Meren in het gebied, vooral de mensen die aan het water wonen. Deze groep heeft vaak een eigen boot (bij huis of bij de dichtstbijzijnde plas) en maakt vaak korte tochten in de omgeving of heeft een meerdaags verblijf op één van de plassen. Bewoners maken echter minder gebruik van de andere plassen en watergangen in het Hollandse Merengebied.

#### **Recreanten metropolitane landschap**

Een tweede doelgroep zijn de Randstedelingen die vanuit de omliggende steden (Amsterdam, Leiden en Utrecht, Haarlem, Hilversum en Bussum) het gebied in kunnen. De nabijheid van de stad zo dicht bij de Hollandse Meren biedt uitstekende mogelijkheden om meer recreanten en toeristen het gebied in te trekken. Sommige Randstedelingen bezitten een (zeil) boot, anderen huren een boot voor een dagje uit of een meerdaags verblijf in het gebied. Een groot deel van deze groep kent het gebied wellicht nauwelijks en heeft veelal geen ervaring in de recreatietoervaart. Zij weten niet hoe ze het gebied in kunnen komen, waar ze kunnen opstappen of een boot kunnen huren en welke route er zijn. In deze groep zit een enorme potentie om ontwikkeld te worden.

#### **Toeristen**

Voor de toeristen in het binnen- en buitenland geldt over het algemeen hetzelfde als voor de recreanten uit het metropolitane landschap. Ze kennen het gebied niet goed genoeg. Ook hier ligt er een potentie om te ontwikkelen.

Voor deze groep zal de informatie over verhuurpunten en arrangementen vooral bij stedelijke toeristenbureaus en VVV's moeten worden aangeboden.

### **Vaartuigen**

#### **Staannde mast**

De gebruikers van staannde mast zeilboten zijn vooral mensen die op doortrek zijn. Ze varen van de Zeeuwse wateren naar het IJsselmeer, Waddenzee of de Friese Meren. Hiervoor kunnen ze gebruik maken van de staannde mastroute.

#### **Kleinere zeilboten (strijkbare mast)**

De doelgroep bestaat vooral uit echte waterliefhebbers die in het seizoen vooral op het water verblijven. De behoefte van deze doelgroep om met de boot te 'trekken' en daarmee dorpjes en andere attracties te bezichtigen is kleiner dan bij de groep die gebruik maakt van motorboten.

#### **Grote motorboot**

Doelgroepen zijn vooral recreanten en vakantiegangers (van binnen en buiten het gebied) die op doorvaart zijn of vooral op de plassen blijven en zo nu en dan een uitstapje maken.

#### **Sloep en kleine motorboot**

55-plussers stappen steeds vaker over op de sloep; dit is een doelgroep die relatief veel heeft te besteden en veel vrije tijd heeft. De bewoners en ook een deel van de randstedelingen bezitten vaak een eigen motorboot/sloep, waarmee zij regelmatig korte tochten maken.

Uit ons onderzoek blijkt dat de bewoners meer behoefte hebben aan meerdaagse tochten. Dit betekent dat voorzieningen, zoals voldoende accommodaties en aanlegsteigers, en informatievoorziening hierop moet worden aangepast. Het grootste obstakel is veelal het gebrek aan kennis over de routes en mogelijkheden.

Recreanten en toeristen van buiten het gebied zullen vaker een boot huren. Wanneer zij thuis informatie kunnen inwinnen over de begin- en eindpunten, het vervoer ernaartoe, de verhuurpunten, arrangementen en accommodaties, zijn zij eerder geneigd een onbekend gebied aan te doen.

GPS-routes bieden voor zowel de bewoners, 55-plussers als de recreanten en toeristen van buiten het gebied uitkomst.

Gebruikers van sloepen en kleine motorboten maken vaak dagtochten in hun directie omgeving en maken daarbij gebruik van de voorzieningen op land zoals horeca, winkels en attracties. Deze categorie maakt anno 2009 nog niet veel meerdaagse tochten. Grootste oorzaak hiervan is de beperkte bekendheid met meerdaagse routes en gebrek aan faciliteiten zoals overnachtingsmogelijkheden. Vanwege de kortere afstanden die nu worden afgelegd, is een fijnmazig netwerk voor de categorie wenselijk.

De kleinschaligheid van het gebied met overal kleine watergangen, kanalen, vaarten en sloten maakt dit mogelijk.

### Kano en Roeiboot

Deze categorie zoekt naar een optimale beleving op kleine en rustige vaarwegen, laag op het water en in meer natuurlijke gebieden. Daarnaast laat de trend zien dat er behoefte is aan meerdaagse kanotochten.

Bewoners met een eigen kano of roeiboot gebruiken deze vooral voor korte tochten nabij hun eigen huis. Zij kennen de routes en vaarwegen uit ervaring.

Recreanten en toeristen van buiten het gebied zijn vooral jonge actieve mensen, jongeren in groepen, en gezinnen. Voor hen is het belangrijk om makkelijk toegang te hebben tot verhuurpunten (met auto of via het openbaar vervoer). Daarnaast is het belangrijk dat deze mensen al thuis of bij aankomst in de randsteden worden geïnformeerd over de mogelijkheden in het gebied zoals verhuurpunten, vervoer van en naar begin- en eindpunt en mogelijke arrangementen.

## 3.7 HET GEDRAG VAN DE WATERRECREANT

TRN heeft in 2002 onderzoek gedaan naar het gedrag van de recreatietoervaarder (Wat drijft de recreant? Een verkenning naar waterrecreatie in Nederland). Ondanks dat het enigszins verouderde gegevens zijn, zijn deze voor dit onderzoek gebruikt (bron: waterrecreatie in Gouda, van Lent en van der Poel, 2005).

### Algemeen

- Bijna een vijfde deel (19%) van de Nederlanders gaat wel eens varen, dat kan zijn met een motor of zeilboot, roeiboot of kano.
- De belangrijkste beweegredenen om te gaan toervaren, zeilen, roeien of kanovaren zijn veelal de geestelijke dan wel de lichamelijke ontspanning. Rust en stilte en natuur en landschap zijn erg belangrijk eigenschappen in het gebied waar men wil varen.
- Het seizoen voor de toervaart loopt vanaf maart tot en met september, met pieken in het voorseizoen en in de zomervakantieperiode.
- Ongeveer de helft van de toervaarders, roeiers en kanovaarders en tweederde van de zeilers vaart meestal in hetzelfde gebied.

### Profiel

- Het leeftijdsprofiel van de toervaarders en zeilers, met uitzondering van de groep 16 tot en met 24 jarigen (deze groep is minder vertegenwoordigd) is ongeveer gelijk aan het leeftijdsprofiel van de Nederlandse bevolking.
- Toerzeilers zijn in het algemeen jonger dan motorbootvaarders.
- Het inkomen van toervaarders verschilt nauwelijks van het modale inkomen in Nederland. Alleen onder de zeilers komt een bovenmodaal inkomen iets vaker dan gemiddeld voor.

- Toervaren en -zeilen wordt bijna altijd in gezelschap van anderen gedaan. 38% gaat meestal samen met vrienden, 25% gaat meestal met familie varen. Daarnaast worden het gezin en de eigen partner genoemd.

- 

### Vaar- en bezoekgedrag

- Toervaren als dagtocht wordt met name ondernomen in de maanden mei tot en met augustus. Als vakantie met name in de maanden juni, juli en augustus.
- Belangrijkste keuzecriterium van toervaarders voor een vaargebied is de variatie in het vaarwater, en in de tweede plaats de aanwezigheid van natuur en landschap. Het derde criterium is de aanwezigheid van oude stadjes en dorpen.
- Zeilers kiezen meer een vaste vaarregio (bestemming), en motorbootvaarders zijn meer op doortocht door verschillende gebieden. De zeilers worden meer beïnvloed door het vaarwater, de motorvaarders juist meer door natuur en cultuur in het achterland.
- Zeilers kiezen relatief vaak ook een bepaalde route omdat het een bekende en vertrouwde route is. Motorbootvaarders kiezen als dagtraject een route waar het mogelijk is om boodschappen te doen.
- 18% van de toervaarttochten vindt plaats in het Groene Hart. 20% van de zeiltochten vindt plaats in het Groene Hart. Daarmee heeft het Groene Hart het grootste marktaandeel voor toervaren, en komt het Groene Hart voor zeilers op de derde plaats na het Friese merengebied (34%) en het IJsselmeer (31%).
- De meeste varende waterrecreanten stippelen vooraf geen route uit en winnen geen informatie over het gebied in. Degenen die dit wel doen, doen dit via het internet, het bezoeken van de VVV of het lezen van de folders van de VVV.
- De provincies waar de meeste toervaarders vandaan komen zijn Friesland, Noord- en Zuid-Holland. In het algemeen varen de toervaarders vooral in de omliggende regio's van hun eigen vaste ligplaats, met uitzondering van de Zuid-Hollandse toervaarders. Zij varen vooral in Oost-Nederland. Betekent dit dat het Hollandse Merengebied niet aantrekkelijk genoeg is voor de eigen bewoners?
- Het opnemen van historische stadjes en dorpjes blijkt (in zes van de elf regio's) het meest van invloed te zijn op de routekeuze van het dagtraject. Ook het volgen van de kortste route naar een bestemming blijkt van grote invloed te zijn op de routekeuze. De aanwezige recreatieve voorzieningen lijken een niet erg voorname rol te spelen in het keuzeproces.
- Het overgrote deel van de toervaarders woont in Nederland. Dit resultaat is vergelijkbaar met 1993. Het aantal buitenlanders is in vergelijking met 1993 met 2% afgenomen. Duitsers vormen de grootste groep buitenlanders.

- Toervaarders geven gemiddeld een waarderingscijfer van 7,4 voor de voorzieningen in Nederland.
- Verbeteringen zijn mogelijk op het punt van openbare toiletgelegenheden, meer aanlegsteigers en meer informatie over aanlegmogelijkheden

### Ervaren knelpunten

- Onder recreatiotoervaarders wordt als het grootste knelpunt ervaren het vaargedrag van (niet ervaren) watersporters. Circa de helft van alle toervaarders noemt dit.
- Ook het aantal wachtplaatsen (40%) en de bedienings-tijden (35%) van bruggen en sluisen worden als knelpunt genoemd. Ruim een kwart van de toervaarders noemt het ontbreken van sanitaire voorzieningen bij aanlegplaatsen een knelpunt.

BIJ DE ONTWIKKELING  
VAN HET HOLLANDSE  
MERENGEBIED GAAT HET  
ENERZIJDs OM DE  
GEBRUIKER ANDERZIJDs  
OM HET BOOTTYPE



## ONTWIKKELINGSRICHTING & HAALBAARHEID

# 4



Dit hoofdstuk beschrijft hoe het Hollandse Merengebied ontwikkeld kan worden met het streefbeeld 2040 van de groen-blauwe structuur van de Metropoolregio Amsterdam en de kenmerken van het gebied in ons achterhoofd. De ontwikkelingsrichting en de haalbaarheid daar van is aan de hand van de volgende thema's toegelicht:

- Fysieke verbindingen.
- Toeristisch-recreatieve (economische) ontwikkeling.
- Samenhang en samenwerking.

Uit het voorgaand hoofdstuk (Hollandse Meren in beeld) blijkt dat het Hollandse Merengebied een zeer uitgebreid routestelsel heeft die meerdaagse tochten voor de verschillende categorieën mogelijk maakt. Het gebied kent echter een aantal barrières en knelpunten waardoor bepaalde vaarroutes en plassen niet voor alle type boten bevaarbaar zijn. Deze knelpunten zijn niet allemaal op te lossen.

Dit betekent niet dat er geen fysieke knelpunten zijn op te lossen, maar het betekent wel dat we eerst goed moeten kijken naar de gewenste recreatiervoer voor het gebied; passen we het gebied aan ten behoeve van de recreatiervoer of passen we de recreatiervoer aan bij de eigenschappen van het gebied?

Sommige gebiedsspecifieke eigenschappen die als knelpunt kunnen worden ervaren zijn onlosmakelijk verbonden met de karakteristieken van het Hollandse Merengebied, ze dragen tenslotte bij aan de uniekheid van het gebied. Ons doel is bewust gebruik te maken van de mogelijkheden en onmogelijkheden van het gebied. Diepgang-, en toegankelijkheidsknelpunten zorgen voor een soort natuurlijke zonerings; boten varen alleen waar ze kunnen varen. Deze zonerings willen we meer doelmatig gaan hanteren. Dit betekent dat we bewust delen van het gebied aanwijzen en inrichten voor bepaalde categorieën boten, door aanleg van routes, bewegwijzering en informatieborden. Daarnaast willen we ook dat de doelgroepen met hun verschillende categorieën boten meer bekend raken met de mogelijkheden die ze wel hebben en deze ook uitbreiden (zoals meerdaagse tochten).

Een eerste stap hierin is het oplossen van een aantal belangrijke knelpunten waar de gehele recreatiervoer baat bij heeft. Voorbeelden zijn een betere afstemming van de brug- en sluisbediening en een veilige oversteek over het Amsterdam Rijnkanaal. Daarna kijken wat er vanuit het gebied mogelijk is voor de verschillende categorieën.

## 4.1 AANTREKKELIJKE VAARROUTES VOOR VIJF CATEGORIEËN

Voor verschillende categorieën vaartuigen zijn mogelijkheden onderzocht om verbindingen en faciliteiten te optimaliseren in het Hollandse Merengebied. De gehanteerde indeling is gemaakt naar snelheid van vaartuigen, (wenselijk) gebruik van wateren en naar benodigde dieptes en hoogtes van vaarwegen (zie bijlage 1).

De categorieën zijn als volgt:

- 1 **Staande mast:** grote zeilboten (AZM) met niet strijkbare mast
- 2 **Kleine zeilboot:** zeilboten met strijkbare mast (valkjes/16kwadraat)
- 3 **Grote motorboot:** de grotere motorboten (AM), vaak met kajuit
- 4 **Sloep en kleine motorboot:** kleinere motorboten, vaak zonder kajuit
- 5 **Kano:** kleine boten zonder motor, hieronder vallen ook de roeiboten

### Staande Mast

De categorie Staande Mast bestaat uit grote zeilboten met een niet strijkbare mast. Deze boten varen vooral op grote open wateren zoals de Noordzee, Waddenzee en het IJsselmeer. Omdat de weersomstandigheden op de Noordzee soms onstuimig zijn is er een alternatieve route tussen de Zeeuwse Wateren en het IJsselmeer door binnenwateren; de zogenaamde staande mastroute.

Vanuit Metropoolregio Amsterdam bestaat de wens om de Staande Mastroute, die nu een aantal plassen niet aandoet, verder uit te breiden van oost naar west (Katwijk, Oostelijke Vechtplassen).

Momenteel zijn er te veel knelpunten voor grote zeilboten om een nieuwe staande mastverbinding van oost naar west te maken. Een aantal vaste (spoor)bruggen en de beperkte grootte van de wateren in het Hollandse Merengebied betekent dat grootschalige ingrepen moeten plaatsvinden die technisch en financieel niet haalbaar zijn.

Bovendien is het maar de vraag of een dergelijke route veel extra biedt voor het gebied. De Staande Mastroute is slechts een route om snel en veilig van het ene grote water naar het andere te komen. De rivieren, kanalen en plassen in het Hollandse Merengebied zijn te kleinschalig om lang te verpozen. Een lange route die alleen op de motor kan worden gevaren is niet heel aantrekkelijk voor deze categorie.

### Kleinere zeilboot (strijkbare mast)

De categorie kleine zeilboten bestaat uit kleinere zeilboten met een strijkbare mast. De plassen in de Hollandse Meren zijn door hun grootte, hun landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden aantrekkelijke wateren die veel door deze categorie worden gebruikt.

Uitwisseling van zeilboten op verschillende plassen komt nog niet zoveel voor. Vaak blijft men met de boot op één plas.

Er is een aantal knelpunten die het voor zeilers onaantrekkelijk maken om van plas naar plas te zeilen. De tussenliggende watergangen zoals kanalen, vaarten en sloten zijn smal waardoor er op deze plekken op de motor gevaren moet worden. Bovendien is er op deze routes vaak sprake van sluizen en bruggen waar men veel tol moet betalen en lang moet wachten. Sommige routes zijn voor zeilboten helemaal niet begaanbaar doordat er een vaste brug is. Zeilboten met strijkbare mast zouden hier wel onderdoor kunnen maar ook dit kan ten koste gaan van het plezier.

Tot slot is er het Amsterdam Rijnkanaal dat over moet worden gestoken wanneer men van de Vinkeveense Plassen naar de Loosdrechtse Plassen wil, of andersom. Deze oversteek is gevaarlijk, veel onervaren zeilers zullen deze route daarom niet graag willen varen.

De afstand en de (wacht)tijd die een zeiler moet overbruggen om van plas tot plas te komen speelt een belangrijke rol bij de keuze om naar een andere plas te varen. De plassen van het Hollandse merengebied kunnen voor zeilers worden ingedeeld in drie groepen.

- Groep 1: De Kager Plassen, Westeinderplassen en het Braassemmeer liggen relatief dicht bij elkaar en kunnen daardoor een interessant zeilnetwerk zijn.
- Groep 2: De Vinkeveense Plassen, Loosdrechtsche Plassen en Ankeveensche Plassen liggen ook relatief dicht bij elkaar.
- Groep 3: De Nieuwkoopse Plassen.

De drie groepen liggen relatief ver van elkaar af waardoor een zeiler die van de ene groep plassen naar de andere wil een lang stuk op de motor moet varen. Dit gegeven moet men in het achterhoofd houden bij het aanpakken van knelpunten.

### Grote motorboot

Motorboten met kajuit zijn bij uitstek boten waarmee wordt getoerd en waarmee mensen op vakantie gaan. Mensen slapen op de boot en doen verschillende bezienswaardigheden (cultuurhistorische kernen, attracties, etc) aan. Daarnaast doen ze boodschappen in kernen en gaan met (zelfmeegebrachte) fiets of te voet aan wal om de omgeving te verkennen. Voor deze categorie zijn meerdaagse tochten en rondjes belangrijk. Hierdoor is het belangrijk dat de vaarroutes op elkaar aansluiten en gekoppeld worden aan attracties en routes op het land. De belangrijkste knelpunten voor grote motorboten zijn beperkte diepgang in het veengebied rondom Vinkeveen en Nieuwkoop, gebieden die voor motorboten niet toe-

gankelijk zijn, vaak uit natuurbeschermingsoverwegingen en vaste bruggen die te laag zijn om onderdoor te varen (vooral tussen Woerden en Utrecht en rondom Leiden).

Het is moeilijk om de eerste twee type knelpunten aan te pakken omdat veel veenwatertjes niet dieper kunnen worden uitgebaggerd. Natuurgebieden zullen niet snel worden opengesteld voor motorboten. Daarom zal het veengebied rondom Vinkeveen en Nieuwkoop nooit helemaal toegankelijk kunnen worden voor de grootste categorie motorboten.

Het BRTN routenetwerk voor grote motorboten is anno 2009 relatief groot. Tegelijkertijd zijn er in de cultuurhistorische kernen veel doorvaartmogelijkheden in het verleden verdwenen door vaste bruggen. Een voorbeeld hiervan is de route Woerden-Utrecht.

Om de vaarroutes voor deze categorie te vergroten moet men vooral kijken welke mogelijkheden er zijn om vanuit de steden (vooral Utrecht) verder het gebied in te kunnen komen en een goede oost-west verbinding tussen de Hollandse Plassen en Oostelijke Vechtplassen te creëren.

### Sloep en kleine motorboot

De kanalen, vaarten, sloten én plassen lenen zich uitstekend voor dit soort boten.

Sloepen en kleine motorboten zijn lager en minder diep dan de grootste type motorboten waardoor ze minder hoogte- en diepgangknelpunten ondervinden. Hierdoor is het vaarroutenetwerk voor deze categorie groter dan die voor categorie Grote Motorboot. De kleinere motorboten kunnen van dezelfde routes gebruik maken en kunnen daarnaast ook de kleinere en minder diepe veenwateren bevaren in het middengebied van de Hollandse Meren. Bovendien kunnen ze door hun grootte komen tot de kernen van steden zoals Utrecht, Leiden en Amsterdam. Grootste knelpunten voor deze categorie zijn gebieden die voor motorboten niet toegankelijk zijn, wachttijden bij sluizen, de oversteek bij het Amsterdam Rijnkanaal en vaste bruggen die te laag zijn om onderdoor te varen (vooral tussen Woerden en Utrecht en rondom Leiden). Afgezien van de genoemde knelpunten ligt er vooral een grote potentie voor deze categorie in het Hollandse Merengebied. Deze categorie kan verder worden ontwikkeld door middel van goede promotie en verbetering van voorzieningen.

### Kano en roeiboort

De categorie 'Kano en roeiboort' vaart zonder motor en is een kleinschalig vaartuig. Hierdoor heeft deze categorie toegang tot gebieden waar andere boten niet kunnen komen zoals kleine ondiepe vaarten en sloten en natuurgebieden waar gemotoriseerde vaartuigen verboden zijn. Dit betekent een fijnmazig netwerk van kano- en roeiboortroutes voor relatief korte afstanden, maar wel ruimte biedend voor meerdaagse tochten. Afwisseling van de omgeving is, ondanks de relatief korte afstanden die

worden afgelegd, belangrijk. Het relatief kleinschalige maar afwisselende karakter van de Hollandse Meren biedt hiervoor goede mogelijkheden.

De grootste knelpunten voor kano's en roeiboten zijn drukke vaarwegen met veel gemotoriseerde boten, de oversteek bij het Amsterdam Rijnkanaal, sluizen en een gebrek aan opstap- en uittreedpunten.

## 4.2 BEKEND EN BEMIND

Een versoepelde doorgang, een betere bereikbaarheid en een groter recreatietoervaartnetwerk dat meerdaagse tochten mogelijk maakt, is niet voldoende om van de Hollandse Meren één sterke toeristisch-recreatieve regio te maken.

Naast het oplossen van knelpunten en het maken van nieuwe verbindingen ligt het succes van de Hollandse Meren als één waterrecreatiegebied in bekendheid (promotie en marketing, branding), routing (routes, bewegwijzering, informatiepanelen) en het aanbod van complementaire voorzieningen die het gebied aantrekkelijker maken.

Voor de bekendheid van het Hollandse Merengebied zou de groep bewoners verleiden moeten worden om verder het gebied in te trekken. Met relatief kleine verbeteringen in de informatievoorziening zijn bewoners op de hoogte te brengen van een groter aanbod in routes en voorzieningen, maar het kost meer inspanning om deze mensen zich onderdeel te laten voelen van een grootschaliger Hollandse Merengebied.

Om de Randstedeling te verleiden een dag, een weekend of langer in het gebied door te brengen, moeten ze 'aan de hand' worden meegenomen. Dit kan door het aanbieden van arrangementen, duidelijk vindbare transferia als opstappunt te ontwikkelen en een goede informatievoorziening. Een wervende regiocampagne gericht op deze groep en uitgevoerd in de steden is hiervoor nodig.

Voor toeristen uit het buitenland kan de Hollandse Meren een vakantiebestemming zijn. Om de belevingswaarde voor hen te vergroten, moet er worden ingezet op belevingswaarde en cultuurhistorie door middel van thema arrangementen. Door middel van informatie en websites moet duidelijk worden wat er op het water en het land te doen is.

Om deze groepen te verleiden is het van belang het gebied toegankelijker te maken, zoals gekoppelde verhuurpunten (boten, fietsen) en toeristische overstappunten (TOP's). Ten tweede zijn er voorzieningen nodig die bijdragen aan de diversiteit en belevingswaarde van het gebied, zoals arrangementen, excursies, (tijdelijke) attracties en evenementen, aanlegsteigers bij historische kernen en onderdelen van de linies (Stelling van Amsterdam, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes (voormalige grens van het Romeinse Rijk) en het vergroten van de toegankelijkheid van bijzondere natuurgebieden (op selecte momenten en onder begeleiding).

Kortom, het gaat om voorzieningen die de verbinding tussen het metropolitane landschap en het waterrecreatieve Groene Hart maken die daardoor de mogelijkheden van het toekomstige Hollandse Merengebied vergroten.

## Hollandse Meren in beeld

De Hollandse Meren overlapt grotendeels met het Groene Hart (zie kaart 4.1). De groen blauwe structuur, waarin de Hollandse Meren en het Groene Hart zijn verweven, biedt goede mogelijkheden als uitloopgebied voor de Randstedeling; hierin ligt het grote bezoekerspotentieel. Met een toenemende verdichting in de steden wordt de openheid van en toegang tot het Groene Hart en het Hollandse Merengebied steeds belangrijker.

Op dit moment wordt echter het toeristisch-recreatieve potentieel nog onvoldoende benut. Een oorzaak hiervan is dat het gebied nog niet wordt gezien als recreatiegebied. Een aantal acties is daarom noodzakelijk, zoals:

- Uitwerken van de unieke en de grote diversiteit aan landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Hollandse Meren in één aantrekkelijk identiteitsverhaal. De variatie in beleving, cultuur, historie, natuur en landschap is terug te vinden in afzonderlijke delen van het Hollandse Merengebied maar gezamenlijk hebben zij meer marktwaarde.
- Opzetten van een regionale website Hollandse Meren. Belangrijk is dat zowel de leek als de meer doorgewinterde recreatietoevaarder van de vijf verschillende doelgroepen 'hun' informatie kunnen vinden op de site. Het is ook belangrijk dat de informatie over waterrecreatie op een overzichtelijke manier is gekoppeld aan recreatie op het land. Op de website moeten de volgende onderdelen aan bod komen:
  - Impressie van het gebied met de bijzondere cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten.
  - Overzicht van wat er in het gebied aan waterrecreatie is te doen.
  - Overzicht van vaarroutes per categorie. Routes kunnen door mensen flexibel worden opgesteld, zodat mensen kortere of langere en zelfs meerdaagse tochten kunnen samenstellen.
  - Overzicht van activiteiten, voorzieningen, horecagelegenheden en waar deze op of aan de vaarroute liggen. Wanneer mensen voor hun eigen bootcategorie een route samenstellen, is duidelijk waar zij kunnen aanmeren, kunnen drinken en wat er is te zien.
  - Informatie over op- en overstappunten waar mensen kunnen parkeren en een boot kunnen huren.
  - Informatie over tijdelijke voorzieningen en evenementen: een agenda. Op een kaart is steeds duidelijk te zien waar wat is en hoe je daar (per boot) kunt komen.
  - Mogelijkheden voor het zelf samenstellen van een arrangement.
  - Informatie over veilig varen.

- Opzetten regiocampagne dat zowel in het gebied als in de steden wordt gevoerd. Hierin moeten ondernemers en partijen samenwerken.
- Aansluiten bij stedelijke bureaus voor toerisme, zorgen dat daar promotiemateriaal komt te liggen, maar ook dat er gezamenlijke arrangementen worden opgesteld.
- Opstellen van interessante arrangementen waarbij varen, dineren en bezoeken van aantal interessante bezienswaardigheden onderdeel vormt. In sommige arrangementen kan ook een overnachting worden opgenomen. Thema's waarop kan worden ingestoken zijn:
  - Natuur/cultuur/water/winkelen/culinair;
  - Agrotourisme: streekeigen producten, overnachten en activiteiten bij de boer;
  - Landschap van de Gouden eeuw;
  - Zuiderzeeroute;
  - Ontwikkeling van lage landen in beeld;
  - Sloepen en slapen arrangementen/Groene Hart-sloepen;
  - De stille vloot (trekschuiten/kano's/fluisterboten).

Mogelijkheid bieden om arrangementen in 'bouwstenen' op te knippen zodat bezoekers via website een arrangement naar eigen inzicht kunnen samenstellen.

- Het Hollandse Merengebied is/wordt een aantrekkelijk gebied voor recreatietoervaarders uit heel Neder-

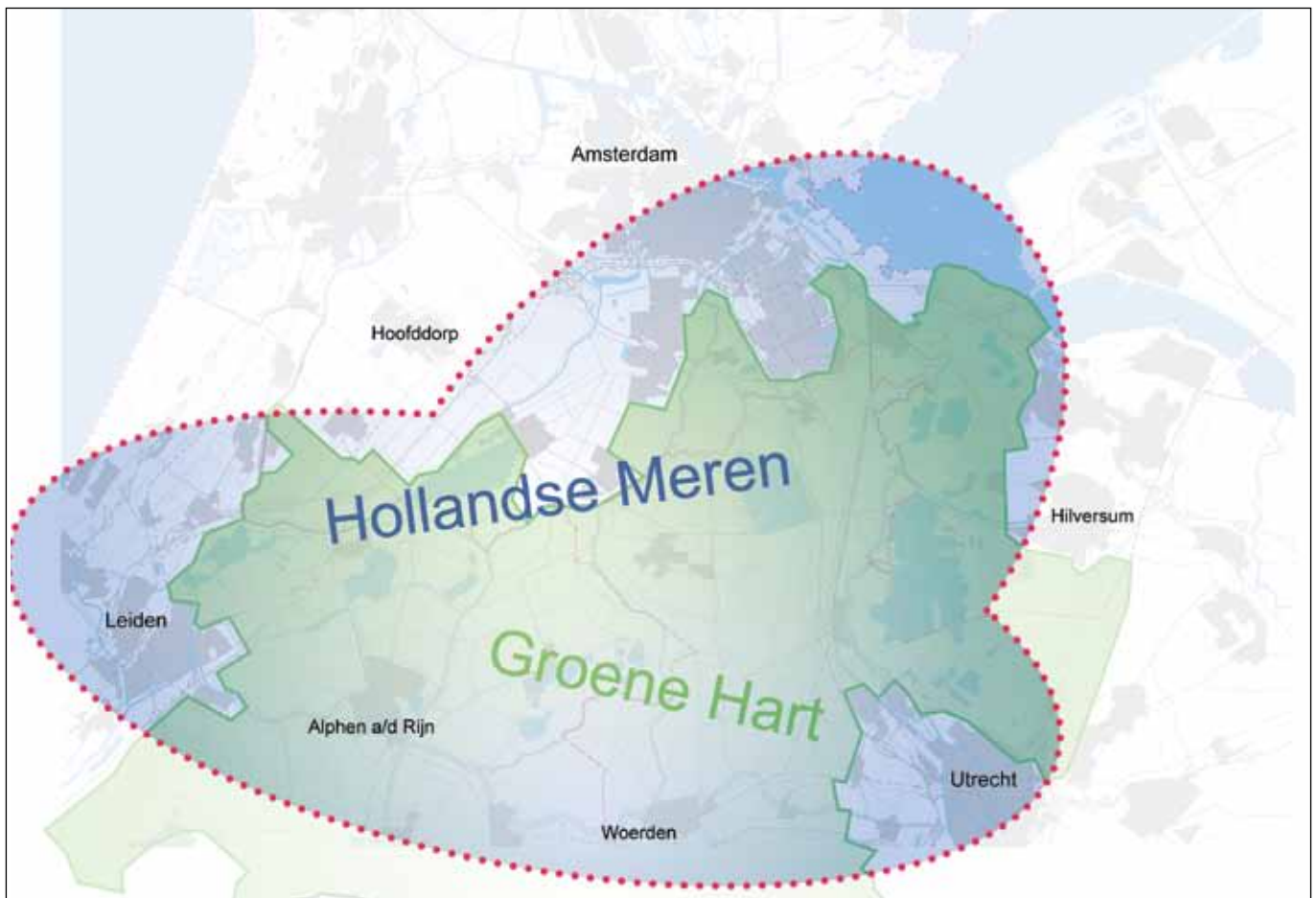
land. Daarom is het belangrijk de regiocampagne meer nationaal te voeren, bijvoorbeeld via één Hollandse Meren ANWB-recreatietoerkaart en bijbehorende gids.

### Gebruiken, versterken en vergroten

De kracht van Hollandse Meren zit in de diversiteit van het gebied. De diversiteit is terug te vinden in de deelgebieden, in de afwisseling van activiteiten op zowel het water als op het land en in de evenementen, attracties, bezienswaardigheden en activiteiten die Hollandse Meren aanbiedt. Het nodigt uit tot langer verblijf en zorgt ook voor een betere seizoensspreiding. Dit biedt kansen voor uitbreiding van de accommodatiesector.

Deze diversiteit moeten we dan ook versterken en de belevingswaarde ervan vergroten. Dit kan onder andere door meer bekendheid hieraan te geven en door het aanbieden van waterrecreatieve arrangementen die aanhaken op de bijzonderheden van de deelgebieden:

- Het Veengebied van Nieuwkoop & Vinkeveen kan aanhaken op de natuurlijke kwaliteiten van het gebied door bijvoorbeeld overnachten in ecohutten langs het water of op vlotten, exclusieve bezoeken aan natuurgebieden, een overlevingstocht, spelen in een speeldernis waarbij het element water een groot onderdeel vormt en meer mogelijkheden voor kanoën, roeien en fluisterboten.



Kaart 4.1 Overlap Hollandse Merengebied met het Groene Hart

- De Oostelijke Vechtplassen kunnen deels aanhaken op de uitstraling van de luxe buitenplaatsen langs de Vecht en de recreatieve mogelijkheden van de Loosdrechtse plassen. Dit door bijvoorbeeld het aanbieden van arrangementen waarin luxe, culinair genieten en overnachten op of nabij buitenplaatsen zijn opgenomen. De natuurlijke omgeving van de Ankeveense Plassen is rustiger en biedt dezelfde mogelijkheden als de Nieuwkoopse Plassen.
- In het Hollandse Plassengebied bieden de bloementeelt en zelfs de kassen mogelijkheden voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Het jaarlijks terugkerend evenement 'Kom in de kas' is hiervan een goed voorbeeld. Daarnaast biedt een tocht langs de bijzondere kernen van het meer verstedelijkte gebied van de Hollandse Plassen goede mogelijkheden. Steden als Leiden, Alphen aan de Rijn, Aalsmeer en Amsterdam kunnen hun binnenstad meer toegankelijk maken voor de recreatietoerist, met behulp van betere bewegwijzering en routing.

We raden aan de volgende activiteiten aan te bieden om de belevingswaarde en diversiteit te vergroten:

- Aanbieden van bijzondere arrangementen en excursies onder begeleiding van een activiteitenbureau waarin verschillende doelgroepen (stedeling, bewoner, internationale toerist) en categorieën boten hun aansluiting kunnen vinden.
- Aanbieden vakantieweken zoals watersportkamp, zeilweek, survivalweek die meer gebiedsbreed zijn ingestoken.
- (Tijdelijke) attracties en evenementen en aansluiten bij bestaande zoals Kom in de kas, opening Keukenhof, boerenlanddag, polderdag, etc..
- Het zichtbaar maken van minder zichtbare historische elementen langs de vaarroutes. Dit kan door meer traditionele informatieborden maar ook door gebruik van kunst, fotografie en multimediale inzet.
- Betere toegankelijkheid van bijzondere natuurgebieden. Het is mogelijk om op gezette tijden en onder begeleiding van een beheerder kwetsbare natuurgebieden met kano of fluisterboot te betreden.

### Betere routing en verbinding

Het is belangrijk dat mensen hun weg in en naar het gebied vinden. Deels dragen een goede promotie en marketing hieraan bij, maar een goede routing, duidelijke bewegwijzering en heldere op- en overstappunten zijn essentieel. Het gaat dan om het volgende:

- Duidelijke routes per categorie, waarbij de routes van verschillende categorieën boten op sommige plekken overlappen, maar ook op een aantal plekken meer exclusief voor één categorie zijn ingericht.
- Heldere bewegwijzering met op strategische locaties informatieborden aangaande veiligheid, nabijheid van bepaalde voorzieningen en de keuzemogelijkheden over de te volgen route.

- Transferia in de kernen waar mensen kunnen parkeren en waar een ov-halte is en waar mensen kunnen opstappen op de boot. Op deze locatie beginnen arrangementen en excursies, zijn boten te huur, en ligt een horecavoorziening.
- Op een aantal strategische locaties in het gebied liggen Toeristische Overstappunten waar mensen kunnen aanmeren en parkeren, waar ze fietsen, skates of paarden kunnen huren en vanwaar fiets-, wandel- en vaarroutes beginnen. Een (tijdelijke en kleinschalige) horecavoorziening en speelvoorzieningen voor kinderen maken een TOP tot een levendige plek. Op een TOP wordt ook informatie gegeven over de bezienswaardigheden, activiteiten en attracties nabij. Daarnaast biedt een TOP oplaad- (voor elektrische fietsen en boten) en milieupunten.

Daarnaast hebben de verschillende categorieën boten behoefte aan uitbreiding van een aantal praktische voorzieningen, zoals:

- Meer aanlegsteigers. De locatie hiervan op een aantal strategische plekken zoals bij TOP's, (historische) kernen met horeca en winkels, opengestelde natuurgebieden en buitenplaatsen en bijvoorbeeld onderdelen van de linies (Stelling van Amsterdam, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes) vergroten tegelijkertijd de toeristisch-recreatieve mogelijkheden.
- Uitbreiding vaste plekken en passantenplekken bij havens.
- Milieupunten waar mensen hun vervuilde water en afval kwijt kunnen.
- Oplaadpunten voor elektrische boten en fietsen.

### 4.3 SUCCES DOOR SAMENWERKING EN VERBINDING

Samenwerking tussen ondernemers en overheden zijn belangrijke voorwaarden voor een succesvolle ontwikkeling van de Hollandse Meren. We hebben de verbinding tussen de plassen en de verschillende wateren, tussen stad en land en tussen verschillende toeristisch-recreatieve mogelijkheden middels promotie en marketing en arrangementen gelegd. Om dit daadwerkelijk te realiseren zodat één Hollands Merengebied ontstaat, is het belangrijk dat de gebiedspartijen met elkaar op één lijn zitten en zich willen inzetten voor gezamenlijke promotie en marketing, inzet van middelen en ruimte en dat ze hierin willen investeren.

In het gebied zitten veel ondernemers die leven van de recreatietoerist maar ook ondernemers die meer zouden kunnen profiteren van de recreatietoerist; zeker nu de relatie tussen land en water binnen de recreatietoerist sterker wordt.

Hollandse Meren is geen ontwikkeling die van bovenaf moet worden opgelegd, maar de ontwikkeling van één sterk en verbonden Hollands Merengebied is iets dat voor iedereen kansen biedt en waar iedereen op kan inzetten. De vraag is hoe je dit goed kunt organiseren.

Daarnaast vragen een aantal, vooral fysieke, oplossingen om aanzienlijke investeringen. Bovendien spelen in het gebied een hoop andere ontwikkelingen die hun eigen ruimte vragen, zoals natuur en infrastructurele ontwikkelingen.

Hoe gaan we hiermee om en wie financiert dit?

### Eén overkoepelend orgaan

Veel partijen werken al samen in het gebied. Wij denken dat het goed is om aan te sluiten bij deze bestaande samenwerkingsverbanden en regionale informatiekanalen, zoals:

- Programmabureau Groene Hart.
- (Platform) Groene Hart Kloppend Hart.
- VVV Groene Hart.
- Samenwerkingsverband Hollandse Plassen.

Het is belangrijk dat de gemeentes, hoogheemraadschappen en provincies hun individuele activiteiten meer afstemmen op het Groene Hart en de Hollandse Meren daarin. Helderheid over plannen voor aanleg voorzieningen en oplossen knelpunten van de verschillende gebiedspartijen is daarom belangrijk. Daarnaast moet de Hollandse Meren gebruik maken van lokale initiatieven en deze bundelen tot een regionaal gebiedsprogramma.

Enkele bestaande voorbeelden zijn:

- Watersportfestival Loosdrechtse Plassen.
- Duikevenement Vinkeveense Plassen.
- Klassenevenement Westeinder Plassen.
- Uitbreiding samenwerking waterrecreatie-ondernemers bij promotie en marketing onder auspiciën van HISWA.

Wij stellen voor om één orgaan in te zetten dat verschil-

lende initiatieven inventariseert, bundelt en zo nodig stimuleert. Aangezien er al een groot aantal instanties bestaat die werken aan het beter op de kaart zetten en ontwikkelen van het toeristisch-recreatief product binnen het Groene Hart, stellen wij voor geen nieuw orgaan in het leven te roepen maar aan te sluiten bij lopende initiatieven.

### Integrale aanpak

Er bestaat nog onvoldoende afstemming tussen de verschillende ontwikkelingen in het Groene Hart. Bij infrastructurele aanpassingen wordt geen rekening gehouden met de behoeften voor de recreatietoervaart. Bij de aanleg van nieuwe woongebieden wordt nog lang niet altijd rekening gehouden met de kansen voor de recreatietoervaart (bijv. Leidsche Rijn). Het wederzijdse voordeel wordt lang niet altijd gezien; de efficiëntievoordelen van de gelijktijdige aanleg van nieuwe voorzieningen bij de formatie van een geheel nieuwe wijk en anderzijds de vergroting van de leefkwaliteit voor de inwoners van de nieuwe wijk wanneer hun tuintjes grenzen aan het water. Het economische belang van de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van het Groene Hart en de recreatietoervaart daarin dient voelbaar te zijn. In Friesland is het economische belang van de recreatietoervaart in alle lagen doorgedrongen (zie box). Dit biedt mogelijkheden voor een meer integrale aanpak, gezamenlijke bekostiging en daarmee efficiëntievoordelen. Hierdoor ontstaan kansen om een aantal op te lossen knelpunten, die bijdragen aan uitbreiding van het recreatietoerwaartnet, te koppelen aan bijvoorbeeld infrastructurele of natuurontwikkelingopgaven.

#### Het Friese Merenproject ([www.friesemeren.nl](http://www.friesemeren.nl))

Het hoofddoel van Het Friese Merenproject is om Fryslân aantrekkelijker te maken als watersportgebied en daarmee de economie te stimuleren. Concreet: de werkgelegenheid in de Friese watersportsector moet met 30 procent stijgen, oftewel 1200 extra banen ten opzichte van het jaar 2000. Daarnaast moet Het Friese Merenproject de leefbaarheid en het vestigingsklimaat in Fryslân verbeteren, onder meer door een betere doorstroming van het autoverkeer en minder wachttijden voor bruggen en sluizen. Het Friese Merenproject betekent dat er minder autoverkeer door de toeristische dorpjes gaat omdat er geïnvesteerd is in rondwegen. De automobilist in Fryslân profiteert mee want dankzij de opgehoogde bruggen en aquaducten kun je gewoon doorrijden. Ook de inwoners van watersportdorpen merken de betere bereikbaarheid. Tot slot wordt ook de natuur in Fryslân versterkt. Kortom, het project is goed voor iedereen: of je nu in de provincie woont of er op bezoek gaat.

Voor de uitvoer van het Friese Merenproject is een stuurgroep in het leven geroepen. De Stuurgroep Friese Merenproject wordt gevormd door vertegenwoordigers van de Vereniging Friese Gemeenten, de Friese Natuurorganisaties, RECRON, HISWA, het Watersportverbond, De Marrekrite, Wetterskip Fryslân, LTO Noord en de provincie Fryslân. Nieuwtjes komen in de nieuwskrant en een aantal symposia is georganiseerd voor een goede afstemming van elkaars belangen, wensen en eisen. Daarnaast is een plan van aanpak voor een 1e en een 2e fase opgesteld door een aantal deskundigen vanuit beleid (provincie), onderzoek (adviesbureau's) en het toeristische bedrijfsleven (ondernemers). De Provincie financiert een substantieel deel. Voor de co-financiering zal naast gemeentelijke fondsen een beroep worden gedaan op middelen in subsidie-regelingen, zoals het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkelingen (EFRO), het Fonds Economische Structuurversterking (FES), het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) en het Waddenfonds.



## HOLLANDSE MEREN IN 2040



Dit hoofdstuk beschrijft de conclusie over de haalbaarheid van het streefbeeld 2040 dat door Metropoolregio Amsterdam is opgesteld en beschrijft ook een haalbaar toekomstbeeld.

## 5.1 CONCLUSIES HAALBAARHEID

Kan het streefbeeld 2040, dat door Metropoolregio Amsterdam is opgesteld ook daadwerkelijk ontwikkeld worden? Of zoals de hoofdvraag uit de inleiding van dit rapport luidt: *Kan het Hollandse Merengebied, alle betrokken partijen in acht nemend, in de periode tot 2040 integraal worden ontwikkeld tot een uniek, (landschappelijk en economisch) aantrekkelijk en aaneengesloten toeristisch-recreatief watergebied waar mensen graag wonen en recreëren?*

Het antwoord op de hoofdvraag is dat het Hollandse Merengebied zeker kan worden ontwikkeld tot een uniek, aantrekkelijk en aaneengesloten toeristisch-recreatief watergebied. Het is echter niet haalbaar om het volledige streefbeeld van Metropoolregio Amsterdam tot ontwikkeling te brengen. Hieronder benoemen we aan de hand van het streefbeeld van Metropoolregio Amsterdam welke ontwikkelingen wel en welke ontwikkelingen niet haalbaarheid zijn:

### **1 Het zuidelijke deel van het Metropolitane Landschap heeft zich ontwikkeld als 'het Hollandse Merengebied' dat behoort tot de top-5 van watergebieden van Nederland.**

Haalbaar, de unieke ligging nabij de Randstad, het aantrekkelijke landschap met cultuurhistorische waarden en de bijzondere natuur zorgen ervoor dat het Hollandse Merengebied de potentie heeft om zicht te ontwikkelen tot een top-5 waterrecreatiegebied. Dit kan door middel van goede samenwerking tussen partijen en beheerders en met behulp van marketing en profilering van het gebied.

### **2 Het is mogelijk om vanuit Scheveningen en Katwijk met Staande Mast vanaf de Noordzee binnendoor naar het IJsselmeer te varen.**

Niet haalbaar, gezien het grote aantal knelpunten die niet kunnen worden opgelost (zoals vaste (spoor)bruggen, beperkte diepgang van de wateren en smalle vaarwegen) is het niet mogelijk een aaneengesloten staande mastroute te creëren van Katwijk naar het IJsselmeer. De Oostelijke Vechtplassen kunnen voor de Staande Mastcategorie boten niet worden verbonden met de Hollandse plassen.

Een ingreep die wel wenselijk en haalbaar wordt geacht is de insteek vanuit de Noordzee het binnenland in bij Katwijk. Vanaf dit punt kunnen zeilers aanhaken op de al bestaande Staande Mastroute via Leiden, de Westeinderplassen en de Kager Plassen. Om deze verbinding mogelijk te maken moet er een nieuwe sluis bij Katwijk worden aangelegd. Eventueel kan de mogelijk aan te leggen verbinding tussen het de Westeinderplassen en de Drecht geschikt worden gemaakt voor de Staande Mastcategorie boten

Een verdere uitbreiding van de Staande Mastroute richting het oosten achten wij niet mogelijk gezien de fysieke omstandigheden van het veengebied. De categorie Staande Mast kan dus alleen in het Hollandse Plassengebied worden ontwikkeld. Daarnaast bestaat er al een verbinding voor zeilboten tussen de Loosdrechtse Plassen en het IJmeer. De Nieuwkoopse Plassen en Vinkeveense Plassen kunnen niet worden aangesloten op een staande mastverbinding.

### **3 Kagerplassen, Braasemermeer, Westeinderplassen, Drecht, Kromme Mijdrecht, Vinkeveense Plassen, Vecht, Loosdrechtse Plassen, 's Gravelandse Vaart, IJmeer/Gooimeer, zijn verbonden door in ere herstelde trekvaarten, oude waterlopen, nieuw gegraven kanalen, met beweegbare bruggen, aquaducten en andere technisch innovatieve oplossingen.**

Deels haalbaar. Het herstellen van trekvaarten en oude waterlopen, het graven van nieuwe kanalen, vaste bruggen vervangen door beweegbare bruggen en het aanleggen van aquaducten is allemaal mogelijk zolang er voldoende financiële middelen worden ingezet. Maar ook met een beperkter budget is één aaneengesloten Hollands merengebied haalbaar, afhankelijk van het type vaartuig kunnen de plassen in het Hollandse Merengebied met elkaar worden verbonden:

- Kleinere zeilboten (met strijkbare mast) kunnen een groot deel van het Hollandse Merengebied bereiken. Het grootste knelpunt voor één aaneengeschaalde route is de onveilige oversteek bij het Amsterdam Rijnkanaal en een verbinding tussen de Loosdrechtse Plassen en de Vinkeveense Plassen.
- Een aantal ingrepen zijn wenselijk en nodig om de afstand in tijd tussen de plassen aanzienlijk te laten afnemen en om een rondvaart van plas naar plas mogelijk te maken. Het gaat om de volgende ingrepen:
- Verminderen van wachttijden bij bruggen en sluizen door deze beter op elkaar af te stemmen en aan te

laten sluiten bij seizoensspecifieke wensen van de recreatievaart.

- Verhogen aanlegplaatsen en wachtsteigers bij sluisen en bruggen.
- Veilige oversteek van het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Enkele vaste bruggen vervangen door beweegbare waardoor zeilers, zonder het strijken van de mast, een groter aantal plassen en wateren kunnen bereiken.
- Voldoende toeristisch-recreatieve mogelijkheden en voorzieningen bieden om een aantal dagen door te kunnen brengen in het gebied.
- Nieuwe verbinding Drecht-West-einder
- De verbinding om van de Loosdrechtse plassen naar de Vinkeveense plassen te varen via Nieuwe Wetering verbeteren door oplossing vaste bruggen A2 en het spoor

Grote motorboten (categorie BM en CM) kunnen gebruik maken van routes door het hele Hollandse Merengebied zoals de Hollandse Plassen, de Oostelijke Vechtplassen en vaarwegen zoals de Amstel, De Drecht en de Ringvaart Haarlemmermeer. Het veengebied van Vinkeveen en Nieuwkoop heeft een beperkte diepgang en vaak smalle vaarwegen. Deze knelpunten kunnen niet worden opgelost. Hierdoor kan dit gebied niet worden opgenomen voor routes voor de grootste categorie motorboten.

Een aantal gewenste verbeteringen zijn haalbaar, zoals:

- Een betere verbinding en bewegwijzering vanuit de steden het Hollandse Merengebied in, vooral vanuit Utrecht.
- Veilige oversteek van het Amsterdam Rijnkanaal op verschillende locaties.
- Verbinding tussen Utrecht en Woerden verbeteren zodat er een doorgaande route komt tussen Utrecht en Leiden via de Leidsche Rijn en Oude Rijn.
- Vaarwegen rondom Leiden toegankelijk maken voor grote motorboten door enkele vaste bruggen te vervangen en/of bepaalde wateren op voldoende diepgang te brengen zodat er vanuit Leiden toegang is tot de Amstel.
- Toegang tot en aanlegplaatsen bij een aantal kernen zoals bij o.a. Woerden en Aalsmeer, de grote steden Leiden, Amsterdam en Utrecht en nieuwe kernen zoals Leidsche Rijn zodat er een goede koppeling ontstaat met attracties en routes op land.
- Meer aanlegplaatsen buiten de kernen.

Voor kleine motorboten en sloepen is er al één aangesloten netwerk aanwezig. Een aantal verbeteringen zijn echter wenselijk en haalbaar:

- Een verbinding via Leidsche Rijn van Woerden naar Utrecht.
- Toegang tot centrum van grote steden en goede bewegwijzering.
- Toegang tot en aanlegplaatsen bij een aantal aantrekkelijke kernen zodat er een goede koppeling

ontstaat met attracties en voorzieningen op land en omdat hier potentiële bezoekers van het gebied makkelijk kunnen opstappen.

- Meer aanlegplaatsen buiten de kernen.
- Op aantal locaties (vanuit aantal kernen) iets fijnmaziger netwerk zodat vanuit deze kernen kleinere tochten kunnen worden ondernomen. Enkele voorbeelden zijn Aalsmeer, Woerden, Utrecht, Amsterdam en Leiden.
- Veilige overgang Amsterdam Rijnkanaal op verschillende locaties.
- Meer voorzieningen zoals overnachtingplaatsen.

#### **4 Voor de kleine waterrecreatie ligt er een aantrekkelijk netwerk van vaarroutes op polderniveau, dat dusdanig onderling verbonden is dat een- en meerdaagse tochten mogelijk zijn.**

Haalbaar. Voor kano's (en andere kleine vaartuigen) bestaat er al een uitgebreid routenetwerk door het hele Hollandse Merengebied. Kanoërs kunnen vanaf de Kager Plassen via het Braassemermeer, de Nieuwkoopse Plassen naar de Vinkeveense plassen peddelen. De West-einderplassen en de Oostelijke Vechtplassen zijn nog niet verbonden met dit netwerk. De laatste kunnen worden verbonden door een oplossing te vinden voor de oversteek bij het Amsterdam Rijnkanaal en de doorsteek van de Drecht met de Westeinderplassen te realiseren.

Daarnaast is het mogelijk het Hollandse Merengebied voor kleine vaartuigen aantrekkelijker te maken door:

- Meer aanlegplaatsen in het gebied.
- Meer opstap- en uittreedpunten.
- Meer overstappunten waar kano stuk over land kan worden getild naar volgende sloot.

#### **5 Er zijn volop mogelijkheden tot verpozing op en langs het water zowel in recreatieve als toeristisch-consumptieve zin. Het water in de regio is niet alleen van belang voor de eigen bewoners van de 'metropoolregio Amsterdam', maar heeft ook een functie om recreanten en toeristen van buiten op te vangen en te laten genieten en een belangrijk aandeel in de economie van de regio.**

Haalbaar. Samenwerking, marketing en profileren zijn hier de sleutels tot succes. Het Hollandse Merengebied heeft al heel veel te bieden. Wanneer de partijen, beheerders en ondernemers in het gebied de handen ineen slaan en een gezamenlijke campagne opzetten is het Hollandse Merengebied al een heel stuk verder op toeristisch-recreatief gebied. Daarnaast kunnen er verbeteringen worden gedaan op het gebied van voorzieningen, informatie (routes en kaarten), arrangements, transferia en toeristische overstappunten (TOP's).

## 5.2 HAALBAAR TOEKOMSTBEELD 2040

De conclusies uit de voorgaande paragraaf laten zien dat delen van het streefbeeld van Metropoolregio Amsterdam kunnen worden ontwikkeld en andere delen niet. Het haalbaar toekomstbeeld laat zien hoe het Hollandse Merengebied eruit kan zien vanuit de integrale ontwikkelingsrichting uit dit haalbaarheidsonderzoek.



In 2040 is het Hollandse Merengebied een bekend vaarrecreatiegebied voor Nederlanders en buitenlanders. Het gebied vormt zowel fysiek als toeristisch-recreatief een samenhangend geheel. Door regionale promotie en marketing en het gezamenlijk organiseren van evenementen en opzetten van arrangementen staat de Hollandse Meren in de Top 5 waterrecreatiegebieden van Nederland. De verscheidenheid aan landschappen, steden en dorpen bieden een breed assortiment aan themaroutes met daaraan gekoppelde faciliteiten. Vanuit de steden rondom het gebied en de Randstad kan men makkelijk de Hollandse Meren bereiken. Stedelingen maken gretig gebruik van deze mogelijkheid om te recreëren maar ook toeristen zien de grote attractiviteit van de Hollandse Meren en koppelen één of meer dagen Hollandse Meren aan hun vakantie in Amsterdam. Naast een kort verblijf zijn er voldoende mogelijkheden voor een langere vakantie in het Hollandse Merengebied. Doordat een aantal grote knelpunten zijn opgelost en het beheer van bruggen en sluisen beter op elkaar is afgestemd is het voor allerlei soorten boten mogelijk om van plas naar plas te varen. Daarnaast is de veiligheid sterk verbeterd door innovatieve oplossingen en betere informatievoorzieningen. Goede bewegwijzering en zonerings maken duidelijk welke routes de verschillende vaartuigen kunnen

volgen. De kleine ondiepe wateren in het veengebied rondom Vinkeveen en Nieuwkoop biedt plaats voor de kleinere recreatietoervaart. Voor kano's en roeiboten is een aantrekkelijk meerdaagse routestelsel door onder andere voor ongemotoriseerde vaartuigen toegankelijk gemaakte natuurgebieden. Zeilboten en grotere motorboten maken vooral gebruik van de plassen en de rondvaartroutes ertussen. Zeilboten met een staande mast hebben de mogelijkheid om via Katwijk vanaf de Noordzee op de staande mastroute aan te haken. Het gebied kent drie deelgebieden met allemaal een geheel eigen karakter, toch zijn ze samen meer dan de som der delen. Het gebied is goed ingericht voor de recreatietoervaart. Op strategische punten liggen praktische voorzieningen als oplaadpunten, aanlegplaatsen en in- en uitstap plaatsen voor kano's. Daarnaast maken horecavoorzieningen, verhuurpunten en overnachtingsmogelijkheden het gebied aantrekkelijk. Toeristische overstappunten hebben geleid tot een sterkere relatie tussen activiteiten op en aan het water en op het land. De verbinding van vaartroutes met wandel- en fietspaden hebben de mogelijkheden en daarmee de verblijfstijd in het gebied aanzienlijk verlengd. Het Groene Hart en het Hollandse Merengebied profiteren van elkaar en zorgen voor een gezonde economische- en recreatieve sector zonder dat de kernkwaliteiten van het gebied aangetast worden.

# PROJECTENVELOPPEN



Vanuit de in deelrapport 3 genoemde oplossingsrichtingen zijn zogenaamde ‘projectenveloppen’ uitgewerkt. Projectenveloppen zijn overzichtelijke pakketten van oplossingen, die in de uitvoering factoren koppelen als type project, kenmerken van gebieden (zowel belevings- kenmerk als recreatief), partijen en prioriteit in de fase-ring. Het totaal aan projectenveloppen geeft het benodigde inzicht voor een keuze over de haalbaarheid van de oplossingsrichtingen. Tevens vormt het de basis voor de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen in een toekomstig gebiedsprogramma.

Een projectenvelop bestaat uit:

- doel en belang;
- uit te voeren acties;
- actoren per actie;
- Urgentie voor het uitvoeren van de acties voor de realisatie van het opgestelde streefbeeld.

De projectenveloppen zijn onderverdeeld in: Fysieke verbindingen, Toeristisch-recreatieve (economische) ontwikkeling en Samenhang en samenwerking.

## 6.1 FYSIEKE VERBINDINGEN

### A Hollandse Meren doelgericht attractief – voorzien in voorzieningen en knelpuntvrij

Doel en belang		
Oplossen knelpunten met prioritering naar gebruik, wenselijkheid en haalbaarheid zodat vlotte doorgang voor verschillende doelgroepen		
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
1 Gebiedsdekkend in kaart brengen welke fysieke knelpunten moeten worden opgelost. Hierbij de beoogde routes, zoning en dus de verschillende vaartuigen in acht nemend	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> </ul>	Hoog, kaderstellend voor oplossen knelpunten
2 Oplossen no-regret knelpunten zoals Amsterdam Rijnkanaal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> </ul>	Hoog, het gaat tenslotte om no-regret maatregelen
3 Onderzoeken of het oplossen van knelpunten in combinatie met andere ingrepen (infrastructurele, natuur, woningbouw etc) kunnen worden uitgevoerd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> </ul>	Middel, kan leiden tot kostenbesparingen voor het oplossen van knelpunten, kan pas na eerste actie
4 Afspraken over bedieningsmaatregelen (o.a. groene golven) en afstemmen brug- en sluisbediening op vraag (ruimere openingstijden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Natuurorganisaties</li> <li>• ANWB, Watersportverbond</li> <li>• VVV's</li> <li>• Ondernemers (o.a. verhuurders, hotels, restaurants)</li> </ul>	Middel, is noodzakelijk om bepaalde gewenste routes beter te ontsluiten.
5 Oplossen overige fysieke knelpunten. In onderstaand tabel staan de knelpunten die in dit – meer globale – onderzoek naar voor kwamen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> </ul>	Laag, kan pas na vastgesteld kader

Knelpunt	Locatie
Brughoogte aanpassen voor 16 bruggen	Route Woerden-Utrecht Toerisme & Recreatie over Leidsche Rijn
Waterdoorgang	Drecht-Westeinder
Sluis/ingang vanuit Noordzee	Katwijk
Herstelde sluis	Utrecht Toerisme & Recreatie (Joseph Haydnlaan richting binnenstad)
Nieuwe/herstelde vaarweg naar historische kern	Bijv. Woerden, Aalsmeer
Veilige overgang Amsterdam Rijnkanaal	Bijv. bij Nieuwe Wetering en Oude Rijn.
Verbeteren diepgang (baggeren)	Diverse verspreide locaties, overleg met waterschappen over waar exact

Op basis van de gewenste toeristisch-recreatieve ontwikkeling van het Hollandse Merengebied voor de recreatietoervaart en rekening houdend met marktwerking, gewenste zonering, randvoorwaarden etc. is een aantal fysieke knelpunten maar ook een aantal toeristisch-recreatieve punten te benoemen. Deze kunnen – wanneer opgelost of toegevoegd – het gebied aantrekkelijker maken. Ze zijn in onderstaande tabel benoemd.

Verder zijn er nog meer algemene en minder locatiespecifieke fysieke knelpunten die aandacht verdienen. Het gaat hierbij om de hoeveelheid aanlegsteigers, overstappunten voor kano's, Transferium stedelijke kernen, Trailerhelling voor zeil- en motorboten en toeristische overstappunten.

## 6.2 TOERISTISCH-RECREATIEVE (ECONOMISCHE) ONTWIKKELING

### B Hollandse Meren aantrekkelijk en divers

<b>Doel en belang</b>		
<b>Acties</b>	<b>Actoren</b>	<b>Mate van urgentie voor streefbeeld</b>
		Op de scheidslijn van fysiek en toeristisch-recreatieve ontwikkeling ligt het voorzieningenaanbod: routes, bewegwijzering, bezienswaardigheden en praktische voorzieningen van aanlegsteigers tot milieupunt
1 Opstellen toekomstbeeld van gewenste routestructuur per vaartuigtype	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• ANWB, RECRON, Koninklijk Horeca Nederland, Kamer van Koophandel</li> <li>• HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart, Watersportverbond</li> <li>• Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden, plaatselijke en Groene Hart Bureau voor Toerisme</li> </ul>	Hoog, dit is de basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied
2 Maken gebiedsoverzicht van het huidige aanbod voorzieningen (milieupunten, aanlegsteigers, aanlegplekken voor passanten en vast, etc), transferia, TOP's. Zodat goed inzicht of aanbod én spreiding voldoende is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeenten</li> <li>• VVV's,</li> </ul>	Hoog, in combinatie met gebiedsdekkende visie voor gewenste routes e.d. (B1)
3 Invoeren uniforme Hollandse Meren bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB, RECRON</li> <li>• Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden, plaatselijke en Groene Hart Bureau voor Toerisme</li> </ul>	Hoog, is ook het verbeteren van wat er nu al is.
4 Verbeteren informatievoorziening via bebording en folders betreffende routes, bezienswaardigheden e.d.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• ANWB, RECRON, Koninklijk Horeca Nederland, Kamer van Koophandel</li> </ul>	Hoog, is ook het verbeteren van wat er nu al is.
5 Zichtbaar maken van reeds aanwezige 'onzichtbare' historische en landschappelijk waardevolle elementen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• Gemeenten</li> <li>• Provincies</li> </ul>	Middel, is een belangrijke pijler van de aantrekkelijkheid van het gebied voor waterrecreanten en dus van de vraag naar de verdere ontwikkeling van het gebied.
6 Bekijken of vergunningsplicht voor sommige gebieden kan worden versoepeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Gemeenten</li> </ul>	Middel, discussie over de beleidsmatige ruimte hiervoor binnen wettelijke kaders

## B Hollandse Meren aantrekkelijk en divers vervolg

Doel en belang		
		Op de scheidslijn van fysiek en toeristisch-recreatieve ontwikkeling ligt het voorzieningenaanbod: routes, bewegwijzering, bezienswaardigheden en praktische voorzieningen van aanlegsteigers tot milieupunt
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
7 Ontwikkelen transferia in Leiden, Amsterdam en Utrecht Toerisme & Recreatie van waaruit makkelijk Hollandse Merengebied in kan worden gevaren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVV's</li> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeenten</li> </ul>	Laag, eerst verbeteren van huidige voorzieningen. Is in Zuid-Holland al wel opgestart
8 Aantal TOP's op strategische locaties in Hollandse Merengebied Combinaties van voorzieningen voor verschillende doelgroepen onderzoeken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVV's</li> <li>• Provincies</li> <li>• Gemeenten</li> </ul>	Laag, eerst verbeteren van huidige voorzieningen. Kost tevens veel tijd en geld

## C Hollandse Meren op de kaart

Doel en belang		
		Potentiële bezoekers binnen en buiten het gebied bekend maken met en enthousiasmeren voor de Hollandse Meren. Ze moeten handvaten krijgen aangereikt die de drempel verkleinen om vanuit de stad of hun eigen omgeving een redelijk onbekend en gevoelsmatig minder toegankelijk gebied in te gaan. Het gaat ook om het verbeteren van het 'gebruiksgemak'; dat bezoekers weten waar ze de informatie vandaan kunnen halen, wat ze kunnen doen en waar ze het kunnen doen.
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
2 Opzetten Hollandse Meren site of uitbreiden Groene Hart site met waterrecreatie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• ANWB, RECRON, Koninklijk Horeca Nederland, Kamer van Koophandel</li> <li>• HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart, Watersportverbond,</li> <li>• Ondernemersverenigingen, ondernemers (Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> </ul>	Hoog, is no-regret en kan vraag voor goede voorzieningen routes e.d. vergroten en daarmee de verdere ontwikkeling van het gebied stimuleren.
3 Ontwikkelen (thematische) arrangementen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• Ondernemersverenigingen, ondernemers (Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> </ul>	Hoog, kan reeds op basis van bestaande routenetstructuur gebeuren.
4 Ontwikkelen regiocampagne incl. branding	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• ANWB, RECRON, Koninklijk Horeca Nederland, Kamer van Koophandel</li> <li>• Ondernemersverenigingen, ondernemers (Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> </ul>	Middel, heeft pas zin pas acties B1 en C3 zijn uitgevoerd
5 Ontwikkelen Hollandse Meren evenementen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> <li>• ANWB, RECRON, Koninklijk Horeca Nederland, Kamer van Koophandel</li> <li>• HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart, Watersportverbond,</li> <li>• Ondernemersverenigingen, ondernemers (Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> </ul>	Zeer laag, heeft pas een toegevoegde waarde als gebied zich ontwikkeld heeft tot een waterrecreatiegebied. In deelgebied Hollandse plassen al wel plannen voor zeilevenement in 2010

## D Vaarbaar, vlot en veilig - routes, zonerings, bewegwijzering

Doel en belang		
<p>Veel vaarwegen blijken al toegankelijk, toch worden deze nog niet optimaal gebruikt. Aan de ene kant bestaat er de wens om meer recreatietoervaarders aan te trekken, aan de andere kant bestaat er de angst voor ongecontroleerde drukte, filevaren en gevaarlijke situaties. Zonerings, routes voor verschillende doelgroepen en heldere en eenduidige bewegwijzering en informatievoorziening bij mogelijk gevaarlijke (kruis-) punten, groene golven, etc. zijn mogelijke oplossingen om de vaarstromen in goede banen te leiden.</p>		
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
1 Bepalen zonerings per boottype afhankelijk van fysieke, landschappelijke, waterrecreatieve kwaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Natuurorganisaties</li> <li>• ANWB, Watersportverbond</li> <li>• VVV's</li> </ul>	Hoog, gewenst als onderdeel van A1 en B1
2 Ontwikkelen route kaartmateriaal, folders gps-routes (zie ook B4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Natuurorganisaties</li> <li>• ANWB, Watersportverbond</li> <li>• VVV's</li> <li>• Ondernemers (o.a. verhuurders, hotels, restaurants)</li> </ul>	Middel, kan nu al voor de huidige routes (o.a. Hollandse Plassen), kan pas echt voor het hele Hollandse Merengebied worden opgepakt als daarvoor duidelijk is wat de huidige en gewenste routes e.d. zijn.
3 Plaatsen informatiepanelen over veilige routes e.d. op strategische punten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• ANWB, Watersportverbond</li> </ul>	Hoog, een verbeterd gevoel van veiligheid maakt het gebied aantrekkelijker voor waterrecreanten

## 6.3 SAMENHANG EN SAMENWERKING

### E Opzetten ambtelijke en bestuurlijke organisatiestructuur

Doel en belang		
<p>Een ambtelijke en bestuurlijke organisatiestructuur Hollandse Meren wordt ingezet om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gezamenlijke draagvlak te creëren voor één Hollandse Merengebied bij de gebiedspartners.</li> <li>• een uitvoeringsprogramma met bijbehorende planning en financiering vast te stellen voor de korte, middellange en lange termijn.</li> </ul>		
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
1 Bepalen en opzetten organisatie- of coördinatiestructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Samenwerkingsverband Hollandse Plassen, Projectbureau Groene Hart, etc.</li> <li>• Koepelorganisaties van recreanten e.d. en belangenbehartigers</li> </ul>	Hoog, is zeer gewenst om de ontwikkeling van het Hollandse Merengebied als één gebied vorm te geven
2 Opstellen uitvoeringsprogramma (incl. programmering, acties en financiën)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Samenwerkingsverband Hollandse Plassen, Projectbureau Groene Hart, etc.</li> <li>• Koepelorganisaties van recreanten e.d. en belangenbehartigers</li> </ul>	Hoog, urgentie hangt sterk af van de gekozen coördinatie-/organisatiestructuur
3 Uitbrengen halfjaarlijkse nieuwsbrief, organiseren symposia e.d.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland</li> <li>• Gemeentes</li> <li>• Waterschappen</li> <li>• Samenwerkingsverband Hollandse Plassen, Projectbureau Groene Hart, etc.</li> <li>• Koepelorganisaties van recreanten e.d. en belangenbehartigers</li> </ul>	Middel, urgentie hangt sterk af van de gekozen coördinatie-/organisatiestructuur

## F Samenwerkingsverband Ondernemers Hollandse Meren - Meer dan de SOHM der delen

Doel en belang	Het succes van de toeristisch-recreatieve sector is voor een groot deel afhankelijk van de professionalisering van de ondernemers. De voordelen van één Hollandse Merengebied zijn groot voor de ondernemers; gezamenlijke promotie en marketing, een groter geografisch bereik en bezoekerspotentieel en meer diversiteit in product-marktcombinaties door het gezamenlijk ontwikkelen van arrangementen.	
Acties	Actoren	Mate van urgentie voor streefbeeld
1 Opzetten samenwerkingsverband tussen de verschillende bureaus voor toerisme (stedelijk, regionaal en lokaal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groene Hart Bureau voor Toerisme, Amsterdams Toerisme en Congres Bureau, Utrecht Toerisme &amp; Recreatie, VVV Leiden</li> </ul>	Hoog, werkt versnellend voor de realisatie van de gewenste ontwikkelingen
2 Opzetten/uitbreiden van samenwerkingsverband van ondernemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart</li> <li>Bestaande samenwerkingsverbanden van ondernemers</li> <li>Ondernemersverenigingen</li> <li>(Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> </ul>	Hoog, werkt versnellend voor de realisatie van de gewenste ontwikkelingen
3 Ontwikkelen arrangementen	Zie C4	Zie C4
4 Opzetten verschillende verhuurpunten zodat recreanten op één plek kunnen huren en op een andere plek kunnen inleveren	<ul style="list-style-type: none"> <li>HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart</li> <li>Ondernemersverenigingen</li> <li>(Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> <li>Groene Hart Bureau voor Toerisme</li> </ul>	Middel, is pas efficiënt als de gewenste routestructuur bekend is (B1)
5 Gezamenlijke informatievoorziening (promotie en marketing)	<ul style="list-style-type: none"> <li>HISWA-samenwerkingsverband Blauwe Hart</li> <li>Ondernemersverenigingen</li> <li>(Platform) Groene Hart Kloppend Hart</li> <li>Groene Hart Bureau voor Toerisme</li> </ul>	Laag, is pas effectief als bijvoorbeeld de gewenste arrangementen bekend zijn (zie C3)



## BIJLAGEN

## BIJLAGE 1 TABEL BRTN

In onderstaande tabel staan de normering die SRN voor het basistoervaartnet gebruikt voor de categorieën zeil- en motorboot en motorboot.

**Tabel | Afstemming normering BRTN 2000 en RVW 2005**

	Zeil- en motorbootroute			Motorbootroute			
	Categorie	Masthoogte	Doorvaart- hoogte	Diepgang	Categorie	Opbouw- hoogte	Diepgang
Verbindings- water	AZM	30m	30m	2.10m	AM	3.40m	1.50m
Ontsluitings- water	BZM	30m	30m	1.90m	BM	2.75m	1.50m
Ontsluitings- water met doorvaart beperkingen	CZM DZM	Beperkingen komen niet voor, normering is niet nodig			CM DZM	2.75m 2.40m	1.40m 1.10m

## BIJLAGE 2 PLANNEN EN BELEID

Wij hebben een literatuuranalyse uitgevoerd. Uit de meest relevante documenten hebben we de doelen, de geplande of gewenste ontwikkelingen en de voorgenomen acties gehaald voor zover deze invloed hebben op de recreatietoervaart. In onderstaande tabel zijn deze opgenomen.

**Tabel | Beleidsanalyse recreatietoervaart en Hollandse Merengebied**

<b>Nationaal</b>	
Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008 – 2013 (BRTN 2008), SRN	<p>Doel: Het net van bevaarbare wateren in Nederland behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk samenhangend recreatietoervaartnet.</p> <p><b>Utrecht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantrekkelijk maken van varen op de Vecht, veilige oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal en afstemming bediening van bruggen en sluisen.</li> <li>• Aandachtspunten: Het kwalitatief verbeteren van historische vaarwegen en boezemwateren in Utrecht, handhaven vaarmogelijkheden Oude Rijn en Leidsche Rijn en onderzoek verbinding Vecht en oostelijke Nieuwe Wetering.</li> </ul> <p><b>Noord-Holland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering van de staande mastroute heeft de grootste prioriteit.</li> <li>• Herstel doorvaart Muider- en Naardertrekvaart., aanleg schakel tussen Naarden en Gooimeer en verbeteren doorvaart Karnemelksloot en de 's Gravelandse Vaart als alternatieve route voor het Amsterdam Rijnkanaal en de Vecht.</li> <li>• Verbeteren bediening bruggen en het aantal wachtplaatsen</li> <li>• Aandachtspunten: Kwaliteitsimpuls Vecht</li> </ul> <p><b>Zuid-Holland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie ontbrekende schakel tussen de Drecht en de Westeinderplassen.</li> <li>• Verbetering bediening bruggen en sluisen en aanleg van wachtsteigers.</li> <li>• Aandachtspunten: Ontwikkeling bestaande vaarwegen: Dubbele Wiericke en trekvaart Leiden-Haarlem</li> <li>• Aansluiting Duin- en Bollenstreek (Haarlemmertrekvaart) op de Oude Rijn en het Aarkanaal.</li> <li>• Potentiële nieuwe vaarverbindingen: Does, Wijde Aa, Leidsche Vaart en Oegstgeesterkanaal.</li> </ul>
Nota Mobiliteit 2005 – 2020, Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderhoudsachterstanden op waterwegen weg werken en capaciteitsknelpunten oplossen op hoofdverbindingssassen van de binnenvaart.</li> <li>• Selectief uitbreiden van sluiscapaciteiten, ophogen van enkele bruggen, verdiepen en verbreden van enkele vaarwegen, uitbreiden capaciteit ligplaatsen en zoveel mogelijk marktconform bedienen van sluisen en bruggen.</li> </ul>
Structuurschema Groene Ruimte (SGR), 2000	<p>Doel: Verbeteren toegankelijkheid van water en oevers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bescherming van het basistoervaartnetwerk en het oplossen van fysieke knelpunten</li> <li>• National en internationale verbindingen hebben de hoogste prioriteit: Staande mastroute</li> <li>• Toegankelijk maken van oevers en aanleggen openbare aanlegplaatsen</li> </ul>
Beleidsaandachtspunten HISWA vereniging en KNWV, '99 / '02	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding van bestaande jachthavens en aanleg van nieuwe accommodaties in aansluiting op bestaande infrastructuur</li> <li>• Kwaliteitsverbetering van het vaargebied door de doorvaarbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren</li> <li>• Het betaalbaar houden van waterrecreatie, uitbreiding van aanlegplaatsen, brandstofpunten, Milieuservicepunten, verruiming verhuurfaciliteiten en promotie.</li> </ul>
<b>Regionaal</b>	
Ondernemersvisie Blauwe Hart, Het Blauwe Hart, Daar beleef je puur Holland!, 2008	<p>Doel: Binnen ruimtelijke ontwikkelingen een eensgezinde visie vanuit ondernemers te bieden voor versterking en optimalisering van watersport binnen Groene Hart.</p> <p>Speerpunten: Toegankelijkheid en bevaarbaarheid Blauwe Hart., synergie Groene Hart en Blauwe Hart (interactie water-land) en promotie Blauwe Hart.</p>
Uitvoeringsprogramma 2008 – 2013, Het Groene Hart, icoon van Nederland, Provincie Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, 2007	<p>Visie 2040: Beleving en robuustheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionering nationaal landschap als onderdeel van de groen-blauwe delta met de landschappelijke kernkwaliteiten (diversiteit, openheid, rust en stilte, veenweide karakter) als sturende elementen in het ruimtelijke beeld.</li> <li>• Behouden, herstellen en beleefbaar maken van Kenmerkende cultuurhistorie.</li> <li>• Robuust en duurzaam waterbeheer dat effecten van klimaatverandering kan opvangen</li> <li>• Verdroging natuurgebieden voorkomen</li> <li>• Waterkwaliteit voldoet aan alle normen.</li> </ul>
De kracht van het Landschap, streefbeeld 2040 en Actieprogramma voor het Metropolitane landschap, Conferentiedocument, 2007	<p>In de afgelopen Noordvleugelconferenties is de metropolitane strategie vastgesteld als leidraad voor de ruimtelijke economische ontwikkeling van de regio.</p> <p>Opgave: Het landschappelijk versterken van het zuidelijk deel van het Metropolitane landschap door middel van het verbinden van de meren en plassen in het gebied.</p>

## Vervolg

Watersportvisie: Op weg naar het Blauwe Hart, van knelpunten naar kansen, HISWA en KNWV, 2003	Doel: Het bieden van ideeën, handvatten en argumenten aan overheden in de Groene Hart regio voor verdere ontwikkeling van integraal beleid. Voorstel om het project 'Het Blauwe Hart' te introduceren om met drie provincies (Utrecht, Noord-Holland en Zui-Holland) te komen tot samenhangend beleid
1000 aanlegplaatsen Groene Hart, 1999	Doel: Het realiseren van 1000 tijdelijke aanlegplaatsen (maximaal 3 dagen) in het landelijk- en stedelijk gebied
Stimuleringsproject Blauwe Netwerk, Stuurgroep Blauwe Netwerk '95	Doel: Ontwikkelen en verbeteren van een samenhangend, overzichtelijk en goed functionerend netwerk van vaarwegen voor de recreatietoervaart in het Groene Hart. Het blauwe netwerk is basis voor de ontsluiting in het Groene Hart en bestaat uit de staande mastroute en andere routes zoals de kleine staande mastroute, Hollandse veenplasroute, forten en Amsterdamroute en de Hollandse stedenroute.

## Provinciaal

Agenda Vrijetijd 2006 – 2010, + Uitvoeringsagenda Vrijetijd 2008 – 2010, Provincie Zuid-Holland, 2005	Doel: Profileren van Zuid-Holland als waterprovincie en veiligheidsaspecten recreatievaart en beroepsvaart. <b>Hollandse plassengebied:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplossen van knelpunten in het basistoevernet door aanpassen van kunstwerken en aanbrengen voorzieningen.</li> <li>• Ontwikkeling van knooppunten/overstapplaatsen.</li> <li>• Varend erfgoed (cultuurhistorie)</li> <li>• Bundelen en opschalen van promotie</li> <li>• Uitvoeren van het NORT-project (inzetten van coördinatoren in de regio voor kwaliteitsverbetering)</li> <li>• Partners: o.a. VVV's, RECRON, Koninklijke horeca Nederland, HISWA en ANWB</li> </ul>
Provincie Noord-Holland Agenda, Recreatie en Toerisme 2008 – 2011, Provincie Noord-Holland, 2008	Doel: Het bevorderen van het (binnenlands en buitenlands) toeristisch bezoek naar en binnen de provincie met als achterliggend doel de bestedingen te maximaliseren om daarmee de werkgelegenheid in de toeristisch-recreatieve sector optimaal te kunnen ontwikkelen.

## Lokaal en deelgebiedniveau

### Hollandse Plassen

Visie recreatie en toerisme Onderdeel economische visie Aalsmeer, Grontmij, 2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling van Westeinder plassen en waterfront Aalsmeer laten aansluiten op plannen voor Hollandse plassengebied</li> <li>• Uitbreiding jachthavenplaatsen en passantenplaatsen</li> <li>• Doorvaarbaarheid van gebied Bloemenveiling</li> <li>• Mogelijkheden voor oeverrecreatie</li> <li>• Marketing en promotie</li> </ul>
Uitvoeringsprogramma Hollandse Plassen 2007-2013, Broekmeulens Projectbureau, november 2006	Doel: Realiseren aantrekkelijk verblijfsgebied voor toeristen en recreanten door middel van een samenhangend en goed functionerend netwerk van vaarwegen voor de recreatievaart, verbetering van routestructuren en uitbreiding van verblijfsmogelijkheden. Acties: Kwaliteitsverbetering accommodatie en horeca, ligplaatsen en passantenplaatsen, oplossen knelpunten, gezamenlijke promotie, verhuur en vaararrangementen, verbeteren van mogelijkheden dag-recreatie, staande mastroute.

### Oostelijke Vechtplassen

Herstelplan Loosdrechtse plassen, PVN, Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht, 2008	Doel: Helder maken van het watersysteem van de Loosdrechtse plassen om beter te voldoen aan de huidige functie van (water)recreatiegebied en natuur en een duurzame oplossing te bieden voor de baggerproblematiek. Om dit doel te bereiken worden op drie plaatsen verdiepingen aangelegd om het slib op te vangen.
Recreatie en Toerisme in de Venen, Uitvoeringsstrategie 2007-2013, Stichting ontwikkeling de Venen, april 2007	Doel: Het maken van een aantrekkelijk recreatief netwerk voor inwoners van de Venen, Randstad en toeristen (meerdaagse arrangementen).
Uitvoeringsprogramma Groene Uitweg, Provincie Noord-Holland en Grontmij, 2006	Doel: Karakter van de watergangen en plassen in het Groene Hart behouden en versterken. Sterprojecten: Binnendoorverbinding Vecht – Naardertrekvaart (trekker Gewest Gooi en Vecht-streek). Aquaduct Muiden (trekker Rijkswaterstaat)
Bestuurlijke nota, Verbeteren recreatief gebruik van wateren, oever en waterkeringen, Hoogheemraadschap AGV, 2003	Maatregelen die AGV gaat trekken: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Openstellen vaarwegen voor motorvaartuigen</li> <li>• Beheer en onderhoud openbare voorzieningen</li> </ul>
Visie en actieplan Watersport de Venen, 2002	In 2002 is de Visie en Actieplan Watersport de Venen vastgesteld om watersport verder te ontwikkelen door middel van zoning en het ontwikkelen van transferpunten.
Stimuleringsproject kerngebied De Venen, '98	Doel: Realisatie kerngebied voor natuur en recreatie waarin recreatief gebruik is afgestemd op natuurwaarden Verbetering recreatieve voorzieningen, herstel van oevers en stimuleren van elektrisch varen.

## BIJLAGE 3 LIJST MET GEÏNTERVIEWDE PARTIJEN EN AANWEZIGEN WORKSHOP

### Aanwezigen Workshop

Organisatie	Contact
Hoogheemraadschap van Rijnland	Ko van der Vlist
Hoogheemraadschap Amstel Gooi- en Vechtstreek	Carlijn Hekkenberg
Regio VVV Groene Hart	Hans Broekmeulen
Hiswa	Gerdina Krijger
Programmabureau Groene Hart	Sander Kwakkernaat
ANWB	Ko Droogers
Stadsregio Kaag en Braassem	Liz van Ruiten
Rijstreekberaad	Linda Nieuwenhuizen
Stichting Recreatietoervaart Nederland	Ton Romeijn
Watersportverbond	Henk van der Hoef
Natuurmonumenten	Dirk Kunst
Gewest Gooi- en Vechtstreek	Mariëtte Zivkovic-Laurenta
Gemeente Ronde Venen	Pieter Scholten
Fractie VVD Woerden	Ruud Mees
NORT	Miriam Gommers
Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden	Paul Molleman
Gemeente Nieuwkoop	Jan van Berkum
Provincie Noord-Holland	Anne Jans
Provincie Zuid-Holland	Sjef Verbaanderd
DHV	Remko Roseboom
DHV	Gwen Boon
DHV	Liezelotte Nagtegaal

## BIJLAGE 4 LITERATUURLIJST

### Rapporten en documenten

- Agenda Vrijetijd 2006 – 2010*, Provincie Zuid-Holland, 2005
- Agenda, Recreatie en Toerisme 2008 – 2011*, Provincie Noord-Holland, 2008
- Beleidsaandachtspunten HISWA vereniging en KNWV*, 1999 / 2002
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008 – 2013 (BRTN 2008)*, SRN
- Cijfermateriaal boven water, Inventarisatie feiten en cijfers waterrecreatie*, Stichting Recreatie, 2001
- 'De kracht van het landschap, Streefbeeld 2040 en Actieprogramma 2020 voor het Metropolitane Landschap'* Metropoolregio Amsterdam, Conferentiedocument, 2007
- Herstelplan Loosdrechtse plassen*, PVN, Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht, 2008
- Het Blauwe Hart, Daar beleef je puur Holland!*, Ondernemersvisie Blauwe Hart, 2008
- Noord-Hollands routenetwerk Kleine Recreatievaart*, Decisio, 2009
- Nota Mobiliteit 2005 – 2020*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ontwikkeling watersport provincie Noord-Holland 2007*, Waterrecreatie Advies, 2008
- Onderzoek naar de kansen op het vrij toegankelijk maken van openbare vaarwateren voor watersporters*, Waterrecreatie Advies, 2005
- Op weg naar een knelpuntvrij toevaartnet in Provincie Noord-Holland*, Buro Stroband, 2005
- Pre-verkenning Waterrecreatie, Inventarisatie en beschikbare kennis*, Stichting recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum, 2008
- Recreatief Routenetwerk Randstad*, Stichting recreatie, 2008
- Recreatie en Toerisme in de Venen, Uitvoeringsstrategie 2007-2013*, Stichting ontwikkeling de Venen, 2007
- Stimuleringsproject kerngebied De Venen*, Stuurgroep de Venen, 1998
- Stimuleringsproject Blauwe Netwerk*, Stuurgroep Blauwe Netwerk, 1995
- Structuurschema Groene Ruimte (SGR)*, 2000
- Uitvoeringsprogramma Amstelzone*, Grontmij Noord-Holland, oktober 1998
- Uitvoeringsprogramma Groene Uitweg*, Provincie Noord-Holland en Grontmij, 2006
- Uitvoeringsprogramma Hollandse Plassen 2007-2013*, Broekmeulens Projectbureau, 2006
- Uitvoeringsprogramma 2007 – 2013, Het Groene Hart, icoon van Nederland*, Provincie Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, 2007
- Uitvoeringsprogramma Agenda Vrijetijd 2006 – 2010*, Provincie Zuid-Holland, 2005
- Verbeteren recreatief gebruik van wateren, oever en waterkeringen*, Bestuurlijke nota, Hoogheemraadschap AGV, 2003
- Visie en actieplan Watersport de Venen*, 2002
- Visie recreatie en toerisme Onderdeel economische visie Aalsmeer*, Grontmij, 2008
- Waterrecreatie in Gouda*, van Lent en van der Poel, 2005
- Watersportvisie: Op weg naar het Blauwe Hart, van knelpunten naar kansen*, HISWA en KNWV, 2003

### Kaarten

- ANWB Waterkaart, ANWB, 2008
- ANWB Hollandse Plassen, ANWB 2007, 2008
- ANWB Vechtplassen, ANWB 2007, 2008
- Basistoervaartnetwerk Nederland, BRTN
- Noord-Hollands routenetwerk Kleine Recreatievaart, Decisio, 2009

### Internet

- [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)
- [www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)
- [www.kanoroutes.nl](http://www.kanoroutes.nl)

## BIJLAGE 5 GEBIEDSPARTIJEN

- Platform Groene Hart, Kloppend Hart
- Agrarische natuurverenigingen De Parmey, De Hollandse Venen, De Utrechtse Venen, De Vechtvallei, De Amstel, Wijk en Wouden, Weidehof Krimpenerwaard, Den Hâneker, Lopikerwaard en Van Ade
- St. Struinen en Vorsen
- Groene Hartlogies
- St. 7-hovenroute
- Groene Hart Landwinkel coöperatie
- Projectgroep Ontdek&Beleef
- ANWB
- LTO Noord
- RECRON
- Programmabureau Groene Hart
- Kamers van Koophandel in het Groene Hart
- VVV Het Groene Hart.







HAARLEM, APRIL 2010

# RHEIDSONDERZOEK

Dit rapport kwam tot stand i.s.m.



PROVINCIE  UTRECHT



METROPOOLREGIO  
AMSTERDAM