

Aanleiding

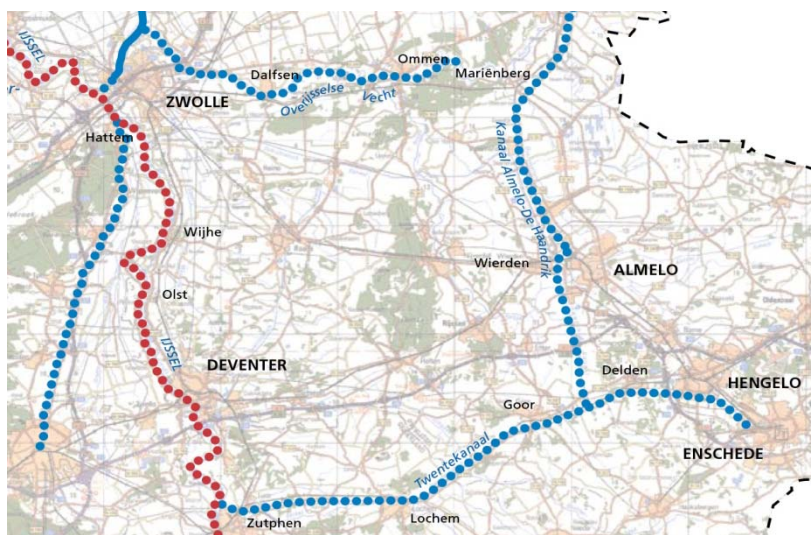
De gemeente Zwolle exploiteert een passantenhaven in de binnenstad aan het Bolwerk. Onlangs werd besloten het aanbod te verrijken met sanitaire voorzieningen voor de havengasten. Daarmee wordt een impuls gegeven aan het bezoek aan Zwolle per boot. Voor de gemeenteraad is dit aanleiding geweest in een motie het college te vragen de mogelijkheid van een vaarroute richting Raalte en Almelo te onderzoeken om daarmee de vaarmogelijkheden naar de stad te verbeteren en de investering in de haven beter te laten renderen.

Verkenning van haalbaarheid en realiteit

In deze notitie wordt op basis van eerder soortgelijk onderzoek, kennis van de watersportmarkt, het regionale toervaartnet en de lokale situatie van het Overijssels Kanaal op dit moment een eerste verkenning gegeven van het realiteitsgehalte van dit idee. Uitgangspunt daarbij is het regionale toervaartnetwerk. Bekeken wordt wat daar de vaarbewegingen en gebruiksvormen zijn en wat de toegevoegde waarde is van deze herstellende vaarroute. Aansluitend worden de knelpunten over het traject op hoofdlijnen benoemd om de omvang van de uitdaging te duiden. Vervolgens wordt een inschatting gemaakt van de verhouding tussen beiden. Het betreft een eerste quickscan, gebaseerd op beperkt onderzoek en bestaand en beschikbaar cijfermateriaal.

Basistoervaartnet

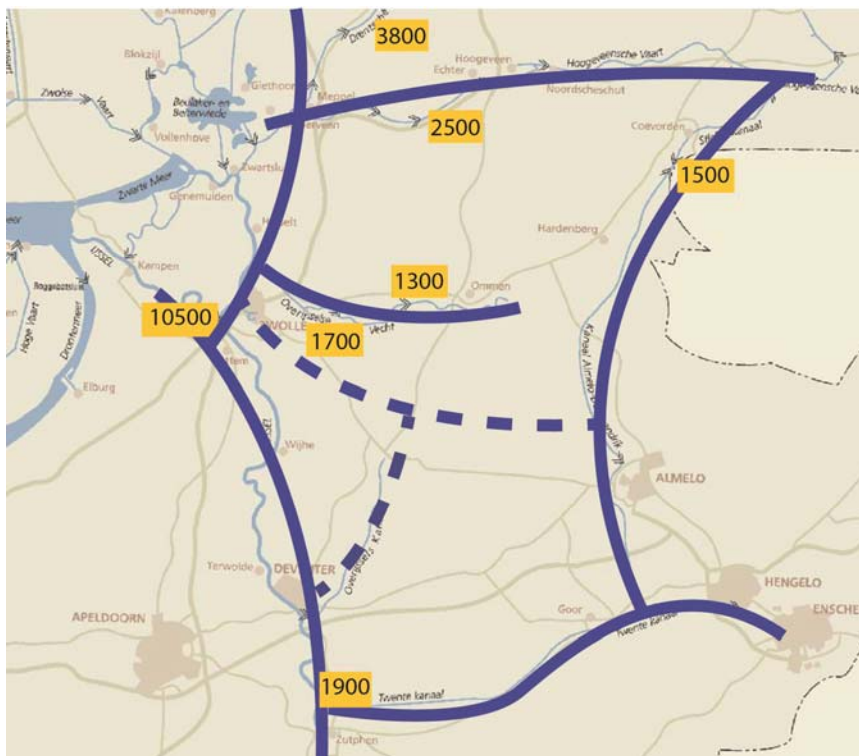
Nederland kent een basistoervaartnet. Hierin worden de bestaande en gewenste vaarwegen in onderlinge samenhang in beeld gebracht. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe versie, de laatste dateert van 2010. Op de kaart van het Basistoervaartnet (vastgelegd in de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland, BRTN) is de route niet opgenomen als gewenst of aanwezig. In de omgeving worden de verbindingen van Noord naar zuid gevormd door de IJssel en het Kanaal Almelo-De Haandrik. In oost-west richting zijn er verbindingen via de Hoogeveense Vaart en via het Twentekanaal. De Overijsselse Vecht is voor recreatietoervaartschepen (met kajuit) bevaarbaar tussen Zwolle en Ommen en daarna (binnenkort) bevaarbaar tot de Haandrik voor open kleine sloepen. De legenda van de BRTN kent aan de kanalen in de omgeving de status 'ontsluitingswater motorboten' toe met een gevraagde vrije doorvaarthoogte van 2,75 meter en een continue bediening van kunstwerken overdag, zeven dagen per week.



Het Overijssels Kanaal is niet opgenomen als alternatieve of gewenste oost-west verbinding, evenals het aftakkingskanaal richting Raalte en Deventer niet is opgenomen als alternatief voor de IJssel. In eerdere versies van deze landelijke visie gold dat wel voor de Vecht, maar deze is na analyse van mogelijkheden en meerwaarde geschrapt.

Passages en pleziervaartbewegingen

In 2012 werd (opnieuw) een afweging gemaakt in de regio voor het volledig bevaarbaar maken van de Overijsselse Vecht als nieuwe doorgaande oost-west verbinding. Aanleiding was het Vaarbesluit van Waterschap Velt en Vecht, waarmee alleen kleinere boten werden toegelaten op het oostelijk traject van de Vecht. Ten behoeve van deze analyse werd een verkenning gemaakt van sluispassages in de omgeving. Deze vormen een goede indicator van de belangstelling voor recreatieve scheepvaart in een gebied. Op de oost-west-verbindingen via de Hoogeveense Vaart en het Twentekanaal was respectievelijk sprake van ca. 2500 en 1900 passages. De oostelijke noord-zuid verbinding, waar ook het Overijssels kanaal zou aantakken, kent ruim 1500 passages van recreatievaartuigen. De sluizen in de Vecht kennen respectievelijk 1700 en 1300 passages. Daarmee is dit deel van het land maar beperkt bevaren door de pleziervaart.



Voorbeeld kanaal Erica Ter Apel

In 2013 werd het kanaal tussen Erica en Ter Apel opnieuw geopend voor scheepvaart. Daarmee werd vanuit de richting Meppel en Twente een verbinding gelegd naar het Oost Groningse kanalenstelsel. In 2013 was het eerste jaar een succes met circa 2500 passages. Dit is deels te danken aan de nieuwigheid. Daarnaast werd met deze (korte) ontbrekende link een stelsel aan elkaar gekoppeld. De toename zoals in Ter Apel zal zeker hoger zijn dan de realistische verwachtingen voor het Overijssels kanaal. Bovendien zal op het Overijssels kanaal sprake zijn van verdringing, mensen zouden deze route varen in plaats van Twentekanaal of Hoogeveense Vaart, waardoor de netto regionale toename naar verwachting lager is.

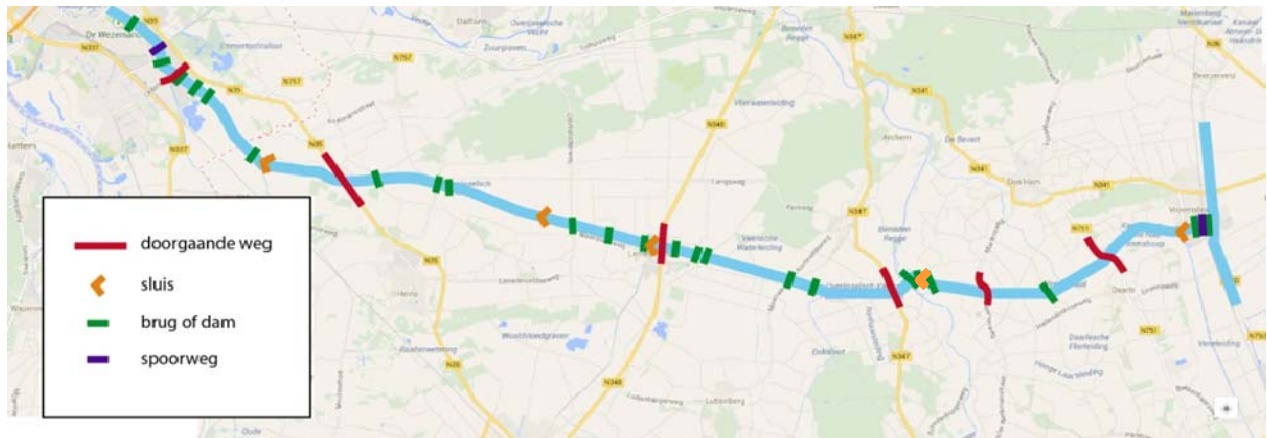
Economische impact van passages

Recreatietoervaarders zijn mensen die met hun boot op vakantie zijn. Zij besteden onderweg bij bakker, slager, brandstofpunt en haven. Een groot deel van de bestedingen komt bij de horeca terecht. Diverse onderzoeken wijzen een besteding van tussen de € 80 en € 100 per boot per nacht uit. Indien alle verwachte passages gemiddeld 1,5 dag extra blijven, zou dit voor de regio een extra bestedingsimpuls betekenen van tussen de € 150.000 en € 300.000.

Inspanningen om het kanaal bevaarbaar te maken

De oost-west vaarverbinding vanuit Zwolle leidt vanuit de stad via het Almelosche Kanaal, de Nieuwe Wetering en het Overijssels kanaal naar Vroomshoop, waar wordt aangetakt aan het bevaarbare kanaal Almelo-De Haandrik-Coevorden. Het kanaal is sinds 1964 niet meer bevaarbaar. Een eerste verkenning van knelpunten en uitdagingen levert het volgende beeld op.

1. Het traject kent in oorsprong vijf sluizen. Deze zijn niet meer in gebruik en niet meer bruikbaar. sluis I werd gedempt, sluizen II en III zijn compleet vervallen en alleen als contour zichtbaar, sluis IV is nog intact maar zonder deuren en sluis V werd gedempt.
2. Het traject is op minimaal 5 plaatsen afgedamd, waarbij bruggen zijn vervangen door dammen met duikers om het water door te laten. In Lemelerveld betreft het een parkeerplaats, in Hancaten een verkeersknoop in de dorpskern.
3. Het traject kent minimaal 18 bruggen. De meesten daarvan zijn vaste bruggen zonder ophaalmechanisme. Waar de bruggen nog wel beweegbaar zijn, zijn deze al zo lang buiten gebruik dat het de vraag is of het haalbaar is deze opnieuw in werking te stellen.
4. Het traject wordt in Zwolle en Vroomshoop doorkruist door een spoorlijn. Ervaring met NS leert dat het (opnieuw) in gebruik stellen van beweegbare bruggen op zeer grote problemen stuit vanwege de krappe dienstregeling die zij rijden
5. Het traject wordt gekruist door het riviertje de Regge. Oorspronkelijk was hier een aquaduct, het kanaal ging over de rivier. Dit is geheel vervallen en gesloopt. Het kanaal is hier eenvoudigweg afgedamd.
6. Het traject wordt op minimaal drie plaatsen gekruist door een belangrijke verkeersader: de N347 tussen Ommen en Hellendoorn, de N348 tussen Ommen en Raalte en de N35 tussen Zwolle en Raalte. Het is niet uitgewerkt wat de vrije doorvaarthoogte van deze bruggen is maar de verwachting is dat deze deels te laag zal zijn voor de recreatietoervaart.



Zijkanaal Raalte-Deventer

Het Zijkanaal Raalte Deventer volgt vanaf Zwolle deels hetzelfde traject en loopt vanaf Lemelerveld naar het zuiden via Raalte naar Deventer. Het traject werd voor scheepvaart gesloten in 1964 en kent soortgelijke hindernissen:

1. Het traject werd op minimaal 4 plaatsen onderbroken door een dam die de aanleg van een weg of centrum mogelijk maakte. Mogelijk is hier ook sprake van niveauverschil en is een sluis noodzakelijk.
2. Het traject wordt doorkruist door minimaal 3 doorgaande wegen (Raalte-Deventer, Raalte-Holtten en Zwolle Almelo). Op minstens één van deze kruisingen is sprake van een dam
3. Het traject wordt op minimaal 25 plaatsen gekruist door een brug (exclusief Deventer stad), waarvan minimaal de helft een vaste brug is met een beperkte doorvaarthoogte.

Verhouding inspanning en meerwaarde

Het bevaarbaar maken van het kanaal tussen Zwolle en Almelo of Zwolle en Deventer/Raalte verrijkt het toervaartnet en geeft Zwolle een nieuwe (achter)ingang. De verbindingen tussen oost en west krijgen er een nieuwe mogelijkheid bij. Tegelijkertijd blijkt dat de aantallen boten die in deze regio varen toch al relatief beperkt is, ook op de beschikbare verbindingen. Nieuwe verbindingen kunnen dit aantal vergroten, maar de passages van schepen dalen al een aantal jaren, waardoor een grote groei ook bij een nieuwe oost-west verbinding niet in de lijn der verwachting zit. Daarmee zal de economische meerwaarde voor stad en regio beperkt blijven.

Bovendien is de heropening van de vaarverbinding verre van eenvoudig. Het kanaal speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding van het gebied. Vroegere sluisen zullen hersteld of opnieuw aangelegd moeten worden op deze waterhuishouding te combineren met doorgaande scheepvaart. Ontkoppeling van het kanaal en de Regge zal nodig blijken waardoor een nieuw aquaduct aangelegd moet worden. De afdamming op verschillende plaatsen moet vervangen worden door (beweegbare) bruggen en zal eveneens vragen om aanpassing van het watersysteem. Het beweegbaar maken van bruggen is kostbaar, maar levert bovendien maatschappelijk verzet op vanwege de verkeersdoorstroming. De kosten voor het aanleggen van al deze voorzieningen zijn aanzienlijk. De onderhouds- en beheerskosten ook. Bruggen en sluisen vragen om een ruime bediening gedurende het vaarseizoen, afstandsbediening is goed mogelijk, maar ook dan blijft er arbeid en onderhoud nodig om de bruggen draaiende te houden.

Vanuit de balans tussen meerwaarde en meerkosten ligt verder onderzoek naar de bevaarbaarheid van deze verbinding niet voor de hand.

Enkele voorbeelden van schijnbaar definitieve doorsnijdingen van de trajecten in Raalte, Lemelerveld, Hancaten en bij de kruising met de Regge



Rob Vrolijk
Gespecialiseerd consultant watersportontwikkeling
5 september 2014