



In opdracht van het
samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Projectbureau Vrolijk, Breda
13 november 2008

Toervaart in Zuidoost-Brabant

Analyse van mogelijkheden en meerwaarde

Vooraf

Achtergrond van de vraagstelling

De regio Eindhoven ligt voor wat betreft de ontwikkeling van watersport niet direct voor de hand. Toch wordt de regio doorsneden door twee kanalen met enkele zijtakken. Watersport, en dan speciaal de toervaart (meerdaagse vakanties aan boord van een schip), is in Nederland sterk in opkomst. Met name de minder traditionele vaarregio's staan sterk in de belangstelling. Deze regio's zetten sinds een aantal jaren in op de ontwikkeling van toervaartvoorzieningen.

De redenen hiervoor zijn divers. Enerzijds wordt de economische bijdrage van de recreatietoervaart erkend. Daarnaast wordt water gezien als belangrijke smaakmaker van nieuwe en bestaande stedelijke en landelijke gebieden. Het 'tot leven brengen van water' kent daarmee een bredere basis dan alleen de watersporters.

Ook in de regio Eindhoven zijn er diverse gemeenten die kijken naar ontwikkelingsmogelijkheden op het water. Door de kanalenstructuur is het daarbij nog meer dan bij andere vormen van toeristische ontwikkeling noodzakelijk in regionaal of provinciaal verband te kijken naar de ontwikkelkansen. Andere gemeenten geven toegang, bieden aanvullende voorzieningen, werken ook aan de uitstraling van het kanaalfront of zijn verantwoordelijk voor brugbediening en sluisbediening.

Om die reden heet het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven het initiatief genomen een eerste onderzoek uit te voeren naar mogelijkheden en meerwaarde van toervaartontwikkeling in Zuid-oost-Brabant. Deze rapportage is daarvan het resultaat. Deze zal gepresenteerd worden aan de gemeenten in de regio, waarna in gezamenlijk verband of individueel eventuele initiatieven opgepakt kunnen worden.

Gebruikte begrippen:

- Toervaart: vakantie aan boord van een pleziervaartuig met een overnachting aan boord
- Jachthaven: haven, geschikt voor vaste ligplaatsen voor pleziervaartuigen, in gebruik voor langere periode
- Passantenhaven: haven, ingericht voor de ontvangst van pleziervaartuigen tijdens een vaarvakantie. Er wordt aan boord geslapen, er worden geen boten voor langere periode gestald
- Aanlegplaatsen: voorzieningen voor het tijdelijk afmeren van pleziervaartuigen voor regio-bezoek en/of overnachting
- Passantenplaatsen: zie aanlegplaatsen



Aanbod

Aanbod voor toervaart bestaat uit:

- Vaarwater
- Kunstwerken
- Omgeving en toeristische voorzieningen
- Jachthavens
- Aanlegplaatsen
- Ondersteunende voorzieningen

Vaarwater, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid

Vaarwater

Het vaarwater in Zuidoost-Brabant bestaat uit twee kanalen met enkele neventakken. In de noord-zuidrichting loopt de Zuid-Willemsvaart door de regio, van 's-Hertogenbosch naar Weert en verder door naar België. Ten noorden van Helmond loopt het Wilhelminakanaal vanaf de Zuid-Willemsvaart in de richting van Oirschot, Tilburg en Oosterhout, om daar aan te sluiten op de West-Brabantse binnenwateren en de Bergse Maas. Deze twee vaarwegen vormen de basis van het toervaartnetwerk in de regio.

De Zuid-Willemsvaart is bij Helmond inmiddels om de kern heengelegd. Het kanaal door het centrum van Helmond is nog wel intact, maar niet meer bevaarbaar over de gehele lengte. De Aarlerixtelsebrug (noorden) Sluis 7 (noordzijde) en de spoorwegovergang beperken de doorvaart. In het centrum van Helmond zijn enkele bruggen permanent buiten werking gesteld. Het centrum van Helmond is (in potentie) bereikbaar vanaf de noordzijde en vanaf de zuidzijde, maar niet van noord naar zuid.

Vanaf het oude kanaaltracé door Helmond splitst het Eindhovensch Kanaal af tot aan het centrum van Eindhoven. Dit kanaal is op dit moment niet meer in gebruik voor de toervaart. In Eindhoven zijn diverse bruggen permanent buiten gebruik gesteld.

Vanaf het Wilhelminakanaal ten westen van Best splitst eveneens een kanaal af richting Eindhoven, het Beatrixkanaal. Dit smalle doodlopende kanaal eindigt aan de randweg van Eindhoven in een jachthaven met jachtwerf.

Aantrekkelijkheid vaarwater

Het Wilhelminakanaal en het Beatrixkanaal zijn relatief smal. Beroepsvaart op het Wilhelminakanaal is ter hoogte van Eindhoven beperkt, maar nog wel aanwezig. Het kanaal is aantrekkelijk vaarwater met afwisselend natuur, open landschap en stedelijke gebieden (bedrijven en bewoning) als decor.

De Zuid-Willemsvaart is wat breder en ook iets drukker bevaren door de beroepsvaart. Ook hier is er een afwisseling tussen open landschap, natuur en bebouwing. De schaal is hier echter groter en de oevers zijn meer begroeid met riet. Bovendien is een aanliggende weg langs nagenoeg het gehele traject sterk beeldbepalend. Het vaarwater kan ook als saai ervaren worden.

Het smalle en sterk begroeide Eindhovensch kanaal, nu onbereikbaar voor toervaart, is ter hoogte van Mierlo en Geldrop redelijk aantrekkelijk. In Eindhoven is de industrie (DAF-trucks en anderen) sterk beeldbepalend.

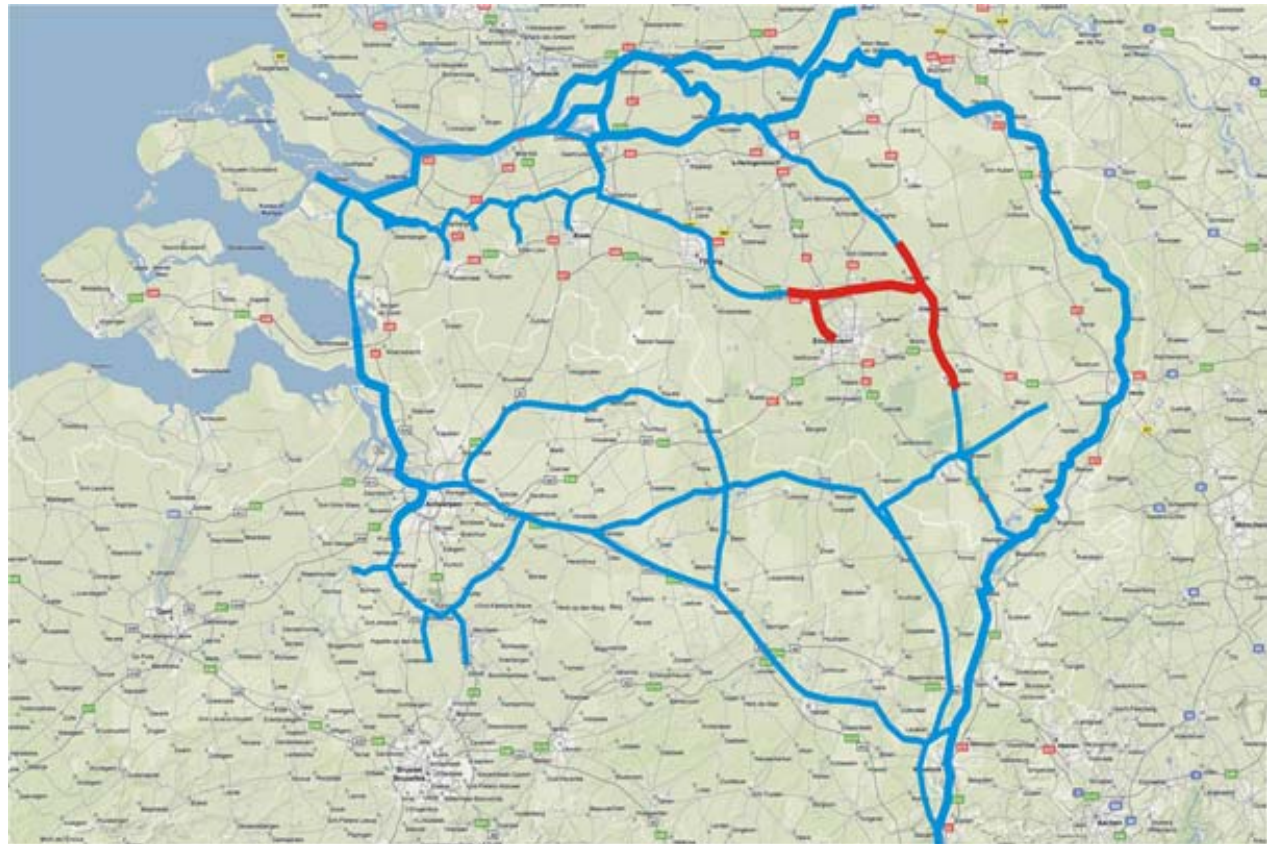


Aanbod

Positie in het toervaartnetwerk

De kanalen van Zuidoost-Brabant zijn op zichzelf beperkt als vaargebied, maar sluiten aan in een groter verband. Op de kaart is de aansluiting zichtbaar richting de Vlaamse kanalen en richting het westen van Brabant. Daarbij valt ook de positie tussen de Delta, de Biesbosch en de Maasplassen op. De kanalen van Brabant vormen als het ware een binnendoorroute tussen deze watersportgebieden.

De aansluiting naar Vlaanderen legt een vaargebied open dat net als in Brabant gekenmerkt wordt door smalle kanalen door natuur, open landschap en langs stadjes en dorpjes. Deze kwaliteiten zorgen met elkaar voor een aantrekkelijk bestemming voor een motorbootvakantie.



Aanbod

Kunstwerken, beroepsvaart en bediening

Kunstwerken

De doorgaande kanalen kennen een flink aantal kunstwerken die om bediening vragen. 11 beweegbare bruggen en 7 sluizen met eveneens een beweegbare brug maakt de doorvaart minder vlot. De sluizen op de Zuid-Willemsvaart worden vernieuwd. Zij zijn geschikt gemaakt voor wat grotere beroepsvaart, de zogenaamde CMT klasse IV tussen 's-Hertogenbosch en Helmond en de klasse III op de rest van de Zuid-Willemsvaart en op het Wilhelminakanaal.

Beroepsvaart

De verwachting is dat de beroepsvaart toe zal nemen in heel Europa, onder druk van steeds grotere congestie op de weg en steeds hogere brandstofprijzen. Voor een belangrijk deel zal dit geschieden door schaalvergroting, het aantal te vervoeren ton per schip zal toenemen, deels ook in containers. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 zal daar een belangrijke impuls aan geven. Er zijn binnenvaartondernemers in Brabant die spreken van een verviervoudiging. De verwachting van Rijkswaterstaat is dat er een forse toename zal zijn, maar dat deze voor een beperkt deel door meer schepen vervoerd zal worden. (bijvoorbeeld door uitbreiding gebruik Zinkhaven Budel Dorplein.

De kunstwerken worden op grotere schepen aangepast, de kanalen zelf veelal niet. Daardoor zal er soms met aanvullende maatregelen rekening moeten worden gehouden, zoals konvoivaart, wachtplaatsen, passeerplaatsen en tijdelijk eenrichtingverkeer. Voor de watersport zullen de belemmeringen naar verwachting gering zijn, de capaciteit van de kanalen laat een verdere groei toe.

De intensivering van beroepsvaart zal op de Maas binnen het project Maascorridor nog omvangrijker zijn. Bovendien zullen er enkele sluizen tijdelijk gestremd worden op de Maas om deze te verlengen. Juist om die reden is de kanalenroute als binnendoorroute tussen Maasplassen en Delta belangrijk.

Extra positieve aandacht is er in die zin voor het Wilhelminakanaal, omdat de toename op de Zuid-Willemsvaart na de omlegging bij 's-Hertogenbosch groot zal zijn.

Brughoogtes

Op de kanaaltrajecten zijn beweegbare en vaste bruggen. De vaste bruggen zijn bepalend voor de soorten schepen. De doorvaart op het Wilhelminakanaal tot Best kan tot 5,70 meter, door naar Aarle Rixtel kan tot 5.30 doorvaarthoogte. De Zuid-Willemsvaart kent een doorvaarthoogte van 5.30 meter, het Beatrixkanaal van 4,76 meter en het Eindhovensch kanaal (indien bevaarbaar gemaakt) van 2,50 meter.

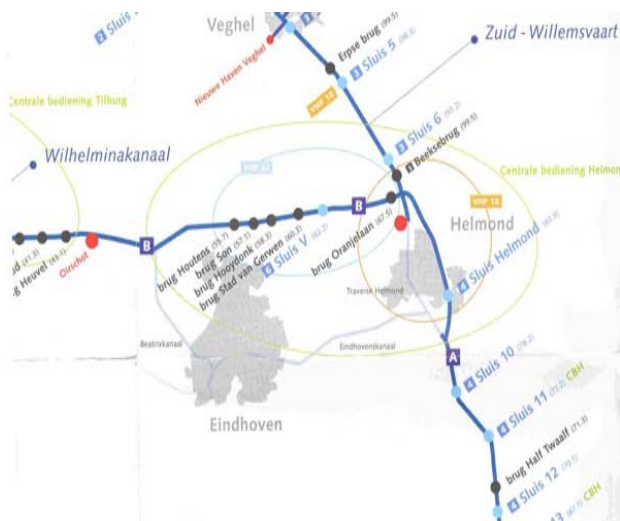
De bediening

De bediening van bruggen en sluizen in het plangebied is redelijk compleet. Er is bediening op doorweekse dagen gedurende de gehele dag, op zaterdag tot 16.00 uur en op zondag tot 17.00 uur.

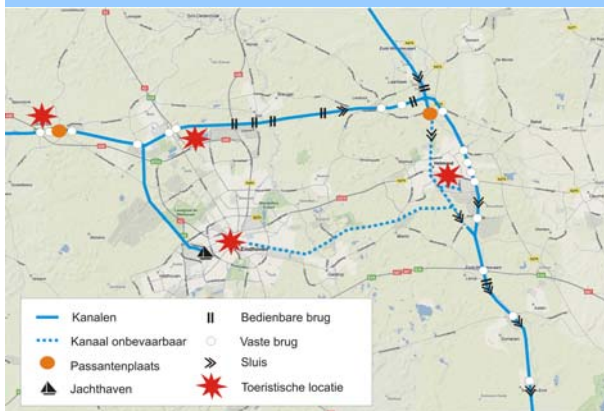
Regels

Op de Brabantse kanalen is het Binnenvaart Politie Reglement van toepassing. Hierin zijn voorrangregels vastgelegd. Belangrijk artikel binnen het BPR is het verbod op het nemen van een ligplaats, tenzij anders is aangeduid. Het aantal plaatsen waar dit toegestaan is is zeer beperkt en altijd gekoppeld aan de bediening van een brug of sluis (wachtsteigers). Uitzondering hierop vormen de loswal in Lieshout, tegenover de Zwaikom Oirschot (nu passantenhaven) en in de zwaikom richting Best. Ligplaatsregime hier is 3 x 24 uur. Andere ligplaatsen voor tijdelijk gebruik zijn er in Aarle Rixtel.

De maximum snelheid is 10,8 km per uur



Aanbod



In de bijlagen is opgenomen:

- Kenschets van de toervaarder
- Overzicht van informatiemedia over toervaart in de regio
- Overzicht van betrokken organisaties bij de toervaart en hun rol

Toeristische voorzieningen land en water

Niet (alleen) het vaarwater zelf is bepalend voor de aantrekkelijkheid voor recreatietoervaart, vooral de toeristische voorzieningen en omgeving maakt een vaargebied aantrekkelijk.

Omgeving en toeristische voorzieningen

De kanalen geven nu op enkele plaatsen toegang tot het toeristisch achterland. In Oirschot en Aarle Rixtel zijn aanlegvoorzieningen. In potentie zijn er meerdere toeristische locaties bereikbaar te maken via het water. De kernen van Best, Son, Lieshout, Beek en Donk, Helmond, Someren en Asten kunnen de toeristische beleving verrijken. Met name Helmond kan hierin belangrijk zijn, omdat het water de binnenstad nadert. Daarnaast zijn er toeristische locaties nabij het water. Met name Aquabest ligt direct tegen het kanaal, maar is niet bereikbaar voor toervaarders.

De fietsroutestructuur loopt deels parallel aan de toevaartroute. Het Wilhelminakanaal maakt bijna in zijn geheel onderdeel uit van het fietsroutenetwerk en de Zuid-Willemsvaart wordt op diverse plaatsen in Zuidoost-Brabant korte tijd gevolgd of gekruist. Wandelroutenetwerken zijn er onder andere in de omgeving van Oirschot, Laarbeek en Someren. Daarnaast zijn er in alle plaatsen lokale routes beschikbaar. Uitbreiding van netwerken is mogelijk in aansluiting op nieuwe toeristische voorzieningen.

Jachthavens

De regio Eindhoven kent maar één jachthaven, de Beatrixhaven aan het einde van het Beatrixkanaal. Door de ligging tegen de Randweg Eindhoven, op flinke afstand van de stad en omgeven door industrie, is deze haven weinig toeristisch van karakter. Bovendien is het Beatrixkanaal ruim 8 km lang, voordat toervaarders een keuze hebben tussen linksaf of rechtsaf. Hierdoor is de haven ook

minder aantrekkelijk als thuishaven. Veel ligplaatshouders hier gebruiken de haven voor de winterperiode, om aan de boot te werken in het water of op de kant. Zij hebben daarnaast een ligplaats in een meer toeristisch vaargebied, bijvoorbeeld in de Delta.

Op enkele plaatsen in het gebied zijn informele aanlegplaatsen in gebruik genomen en liggen enkele boten in het kanaal. Dit aantal ligt naar schatting op maximaal 25 boten in het hele gebied.

Passantenplaatsen

De regio beschikt over twee passantenhavens. In Oirschot is in 2008 een nieuwe passantenhaven aangelegd nabij de dorpskern. Deze haven biedt ruimte aan zo'n 30 schepen en beschikt over elektravoorzieningen, water en sanitair. In Aarle-Rixtel is in een vroegere kanaalarm eveneens een passantenhaven ingericht. Hier is ca 270 meter kade beschikbaar voor toervaarders. Er zijn geen voorzieningen. In de directe omgeving van de regio zijn er passantenhavens in Hilvarenbeek, Veghel en Nederweert.

Andere formele aanlegplaatsen zijn er niet in de regio. Wel zijn er diverse verbredingen en zwaai-kommen in de kanalen en zijn er remmingwerken en wachtplaatsen bij bruggen en sluizen. Deze kunnen als passantenplaats gebruikt worden, maar zijn er niet voor bedoeld.

Ondersteunende voorzieningen

Met ondersteunende voorzieningen wordt bedoeld reparatie, onderhoud, brandstof, waterinname en dergelijke. Waterinname is mogelijk in Oirschot, een jachtreparatiewerf is aanwezig in de Beatrixhaven. Overige voorzieningen ontbreken.

Beleid

Grensoverschrijdend watertoerisme

In 1998 werd er een onderzoek gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatiotoervaart in het grensgebied Vlaanderen-Nederland. Daarbij werden ruim 50 locaties in de provincies Limburg (NL en B) Noord-Brabant, Antwerpen en Vlaams Brabant in beeld gebracht waar verbeteringen mogelijk waren. Dit heeft in de loop van de jaren daarna geresulteerd in drie Interreg-projecten waarbij passantenhavens en andere watersportvoorzieningen zijn aangelegd. Direct relevant voor Zuidoost-Brabant zijn de gerealiseerde passantenvoorzieningen in Tilburg, Biest Houtakker, Veghel, Nederweert en Wessem. Helmond maakte in het beginstadium eveneens onderdeel uit van het project maar kon de havenvoorzieningen niet tijdig bereikbaar maken via water.

Ontwikkelingen en beleid

Basistoervaartnet

In Nederland is voor het eerst aan het begin van de jaren 90 het belang van een samenhangend toervaartnetwerk erkend. Dit mondde uit in een Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, die inmiddels al weer enkele malen werd geüpdate. Deze visie legt de normen voor de vaarwegen vast aan de hand van het soort gebruik in combinatie met de diepte, doorvaarthoogte, voorzieningen en bedieningsregimes. Hierdoor ontstaat een 'streefbeeldkaart' voor de waterwegen in Nederland, die de status van een Planologische Kernbeslissing heeft gekregen. In deze kaart zijn de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal aangeduid als categorie BM, wat staat voor ontsluitingswater voor motorbootvaart. Ten opzichte van de normering zijn er in Zuidoost-Brabant geen fysieke knelpunten op het basistoervaartnet (wel in centrum Helmond). Wel is er verschil tussen de gewenste bedieningstijden en de werkelijkheid, met name in het weekend. Belangrijke functie van de beleidsvisie is het bewaken van bestaande doorvaartmogelijkheden, bij realisatie van nieuwe infrastructuur.

Waterrecreatie Kansenkaart

Rijkswaterstaat wil haar beleidsinbreng op het gebied van waterrecreatie vergroten en haar bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de waterrecreatie op rijkswateren. Zij heeft daartoe in diverse regio's zogenaamde Waterrecreatie kansenkaarten opgesteld. In deze kansenkaart wordt aan de hand van marktpraag, productanalyse en beleid van Rijkswaterstaat in beeld gebracht welke maatregelen Rijkswaterstaat kan ondersteunen. Voor Brabant is in samenwerking met Limburg een kansenkaart gemaakt voor de Brabantse en Limburgse kanalen. Rijkswaterstaat kiest voor het faciliteren van de doorgaande toervaart op de kanalen. Daarnaast pleit zij voor toegankelijke kanaaloevers en een betere binding tussen land en water. Zij wil de recreatieve en educatieve mogelijkheden van kunstwerken beter benutten en wil het gebruik monitoren en beter communiceren met de sector.

Provinciale visie op toervaren

Onder de naam Trossen Los, visie op toervaren in Brabant, heeft de provincie samen met het BBT haar beleid op het gebied van toervaart geformuleerd. De visie, uit 2004, pleit voor Brabant als vaarbestemming, zowel op de kanalen als op de rivieren. Zij wil inzetten op korte vaarvakanties. Voor de regio Eindhoven wordt aangeduid dat er een tekort is aan openbare aanlegplaatsen op regelmatige afstand van elkaar. Helmond en Eindhoven worden beiden genoemd als slecht bereikbare plaatsen. De omgeving van Beek en Donk en Oirschot worden aangeduid als zoekgebied voor aanlegplaatsen.

Streekplan Brabant in Balans

Het Streekplan geeft inzicht in de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor de Provincie Noord-Brabant. Het Streekplan wil de recreatie op en rond het water bevorderen, door voorzieningen te faciliteren die de recreatieve gebruikswaarde verhogen. Met name versterking van de relatie land-water is een kansrijk speerpunt.

(Ont)Spannend Brabant en uitvoeringskader

De provinciale beleidsnota (Ont)spannend Brabant geeft richting aan het toeristisch recreatief beleid van de Provincie Noord-Brabant. Ontwikkeling van de toervaart vormt een belangrijk speerpunt, waarbij het grensoverschrijdend toervaren als aandachtspunt wordt genoemd. De Provincie wil inzetten op de ondersteuning van de nadere invulling van het toervaartnetwerk en wil bijdragen aan innovatieve oplossingen op knelpunten in het netwerk van vaarwegen op te heffen. Verknoping van land en water wordt gezien als middel om optimaal gebruik te maken van de Brabantse kwaliteiten langs het toervaartnetwerk, naast de opheffing van knelpunten.

ILG Gelden

De provinciale middelen voor ontwikkeling van een vitaal platteland zijn gebundeld in het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG)

Vraag

Bestaand gebruik en economische impact

Bestaand gebruik

De watersportvraag of toervaartvraag is sterk gerelateerd aan het aanbod. Door het ontbreken van voorzieningen ontbreekt in sommige regio's ook de vraag. Tegelijkertijd zien we dat er een tekort is aan ligplaatsen om de groeiende vloot te kunnen accommoderen. Daardoor is er een grote druk op nieuw te ontwikkelen watersportlocaties en leert de ervaring dat deze snel bezet zijn.

In de regio Zuidoost-Brabant is er nagenoeg geen aanbod. De vraag is dan ook beperkt. Wel is er doorgaande toervaart. Het kaartje geeft de sluis-passages van 2007 in perspectief. Daaruit blijkt dat de sluis bij Engelen relatief veel schepen laat passeren (ligplaatsen en passangenplaatsen 's-Hertogenbosch) en dat de sluispassages dalen naarmate het open vaarwater verder weg is. Gezien de aantallen bij sluis Schijndel, Sluis I en sluis 13 als randen van het gebied wordt het aantal passages geschat op rond de 2000 schepen per jaar.

Het ligt voor de hand dat nagenoeg alle passages in Someren toervaarders op doorvaart betreft, omdat er geen haven in de directe omgeving is. Gemiddeld kunnen we stellen dat, mede door de beperkte voorzieningen, boten circa 1,5 dag in het gebied zijn. Dat zorgt voor ruim 3000 'bootnachten'.

Economische impact

Per boot per nacht besteden watersporters gemiddeld € 77,50. dit zal in de regio Eindhoven bij gebrek aan voorzieningen zeker niet meer zijn. De economische impact van de toervaart komt dan neer op zo'n 230.000 euro. Daarnaast kent Eindhoven in het Beatrixkanaal een jachthaven die veelal in de winter gebruikt wordt als stallingshaven en werkhaven. Hierdoor zullen de 'bootgerelateerde bestedingen' veel in deze regio terecht komen. Schattingen van enkele jaren terug gaan uit van ca 3000 per boot per jaar (los van het gebruik). Dat zou met 86 ligplaatsen / stallingsplaatsen neerkomen op nog eens 250.000 euro regionale bestedingen. De economische impact van toervaart in Zuidoost-Brabant ligt dus op dit moment om en nabij de 500.000 euro, hetgeen laag te noemen is.

Zoals later nog te beschrijven is de indirecte economische impact groter, door omgevingskwaliteit, waarde van onroerend goed en gebiedsimago.



Watersport als smaakmaker van gebiedsontwikkeling (Hoorn)

Context



Waarom watersportontwikkeling

Bestedingen

Toervaarders op vakantie besteden gemiddeld € 77,50 per boot per dag aan boodschappen, horeca, cultuur en recreatief winkelen. Het accommoderen van de toervaart is daarmee een impuls in de lokale economie.

Kosten bootbezit

Het hebben van een boot brengt kosten met zich mee voor verzekering, onderhoud, verbeteringen aan boord, ligplaats en winterstalling. Deze kosten zijn onafhankelijk van het gebruik van de boot en komen vaak terecht in de regio van de vaste ligplaats. De gemiddelde bestedingen per boot worden geschat op ca € 3.000 per jaar, los van de aanschaf en/of afschrijving van de boot.

Bootjes kijken

Havens zijn vaak populaire plekken om als toerist of recreant naar toe te gaan. Daarmee stoffeert de watersport als het ware de 'droge' toeristische omgeving.

Water in de belangstelling

Nu de prognoses over een stijgende zeespiegel en beperkte afvoercapaciteit voor rivieren steeds concreter worden stijgt de belangstelling voor het water. De actualiteit richt zich opnieuw op het 'wapenen tegen het water'. Steeds vaker echter wordt de discussie rondom dijkversterking en rivierverruiming gecombineerd met het benutten van kansen die de waterkant biedt. De toervaart maakt in bijna alle gevallen onderdeel uit van die kansen.

Terras aan het water

Horecabedrijven met een terras aan het water varen wel bij een levendige waterkant, waar boten voorbij komen en aan kunnen leggen.

Ambitie en omgevingskwaliteit

De regio Eindhoven zet hoog in als het gaat om economische ontwikkeling. Met de Brainport gedachte als basis creëert zij een zeer hoogwaardig werkmilieu met een grote economische spin-off. De toervaart zal in vergelijking daarmee zeer beperkt bijdragen aan de regionale economie. Het belang ligt echter anders. Hoogwaardig werk vraagt om hoogwaardig personeel, dat op haar beurt vraagt om een hoogwaardig, aantrekkelijk en gevarieerd woon-en recreatiemilieu. Toervaart kan daar een goede bijdrage aan leveren, het bevordert de veelzijdigheid van de regio en draagt daarmee bij aan het imago.

Ontwikkeling van de toervaart in regionaal verband past ook in de bredere strategie voor toeristische ontwikkeling van de regio. Het Groene Woud zorgt voor het natuurlijke raamwerk, knooppuntensystemen voor fietsers, wandelaars en ruiters leggen natuur en buitengebied open, stedelijke centra met moderne cultuurvoorzieningen en winkelfuncties vullen de behoefte aan stedelijke recreatie in. Toervaart en een levendige waterkant legt hier nog een extra laag bovenop.

Context



Watersport als instrument

Stadshavens

In steeds meer steden worden de havens niet als doel gezien maar als smaakmaker of beeldbepaler in de stedelijke ontwikkeling. Jachthavens en passantenhavens maken onderdeel uit van de positionering van nieuwe stedelijke gebieden.

Instrument in plaats van doel

Veel stedelijke gebieden kennen eenzelfde achtergrond. Een rivier of kanaal geeft toegang tot een haven, die in het verleden werd gebruikt voor opslag en overslag van goederen. Daaromheen zijn industrieterreinen gevestigd, die veelal door omvang en bereikbaarheid steeds minder geschikt worden voor bedrijfsmatige functies. Gemeenten en stedenbouwers ontdekken deze gebieden en maken plannen voor nieuwe vitale woonwijken en stadsdelen. Meestal hebben ontwerp en naamgeving een link met het water (Havenkwartier...). Om deze link waar te maken moet het water 'tot leven komen'. Passantenhavens, jachthavens, museumhavens en andere natte functies doen hun intrede. Hoewel zij bijdragen aan economie en werkgelegenheid, zijn zij vooral geïntroduceerd als beeldbepaler, als mooie functie.

Op kleinere schaal wordt deze techniek ook toegepast. Voormalige bedrijfslocaties aan het water worden herontwikkeld als woonplek of kantoorlocatie. Het water geeft meerwaarde en maakt een ontwikkeling onderscheidend. Door ontwikkelingen op en aan het water te combineren ontstaan bijzondere woonmilieus. De ontwikkeling van een haventje of andere nautische functie is dan meer een onderdeel van het geheel en geen doel op zich. In financiële zin wordt dit ook vertaald, onrendabele investeringen in watersportfuncties worden goedge maakt door meerwaarde van onroerend goed in de omgeving.



De Eemhaven in Amersfoort (2007) vormt een belangrijke smaakmaker in het Eemkwartier, een uitbreiding van het centrumgebied in een voormalig industriegebied met goederenhaven.



't Bassin in Maastricht (2002) vormt nu het 'waterplein' in de stad, maar is vooral de eerste smaakmaker voor gebiedsontwikkeling Belvédère.

Trends in de watersport

Grotere boten.

Boten worden steeds groter. Mensen maken over het algemeen een watersportcarrière door waarbij zij ieder nieuw of volgend schip een stukje groter kiezen. Hierdoor neemt de vloot met name aan de bovenkant toe, en blijft deze aan de onderkant redelijk gelijk. In de laatste twintig jaar is de bootmaat verschoven van 8 meter gemiddeld naar ruim 10 meter. De botenbouwers spreken van een grote groei in het segment tussen 10 en 12 meter.

Grote motorjachten.

Daarnaast neemt ook het aantal grote jachten van 15 meter of meer toe. Hoewel hier nog geen sprake is van echte grote aantallen zijn deze boten wel vaak te vinden op de grotere vaarwateren en op langere trajecten. Dit biedt kansen voor een kanalengebied.

Meer toervaart.

Vroeger was het varen een activiteit op zich. Nu wordt de boot steeds vaker gebruikt als middel om van A naar B te komen. De vaartijd per dag neemt af en de waltijd neemt toe. Het toervaren is daarmee een toenemende trend. Mensen gaan met de boot op vakantie en doen onderweg een groot aantal bestemmingen aan. Zij besteden hun tijd met wandelen, fietsen, winkelen, horecabezoek, museumbezoek en dergelijke. De verdere uitbouw en verbetering van het recreatiotoervaartnet draagt bij aan een verdere toename van deze gebruiksvorm.

Meer motorboten

Het aantal motorboten neemt in vergelijking tot het aantal zeilboten enigszins toe. Hoewel de zeilsport onder jonge mensen populair is, stappen door de vergrijzing steeds meer mensen op latere leeftijd over op een motorboot.

Belangstelling stedelijke havens.

Door de verandering van het vaargedrag (minder varen, meer 'passagieren'), de steeds grotere boten en door de toename van de motorboten zijn stedelijke en dorpse havens bijzonder in trek. Zij hebben naast een goede aanlegplaats veel te bieden qua achterland en activiteit. Bovendien zijn zij vaak via (groter) vaarwater bereikbaar en vormen bruggen in stedelijk gebied een belemmering voor de zeilvaart. In een groot aantal steden in Nederland wordt gewerkt aan de ontwikkeling van stads-havens.

Toename van sloepen

Het grootste succes in de watersportindustrie van de afgelopen tien jaar is ongetwijfeld de sloep. Deze luxe uitgevoerde open motorboot zorgt voor een toename van het aantal schepen en voor meer vaarvariatie in stedelijk gebied en in plassen-gebieden. Belangrijk daarbij is dat de sloep bij nieuwkomers in de watersport in de smaak valt. Hierdoor is het voor een op zich wat vergrijzende gebruikersgroep mogelijk nieuwe klanten aan zich te binden.



Analyse



Analyse van mogelijkheden

Doorvaart is essentieel

Een gebied is pas interessant voor toervaart als bestemmingen onderling verbonden zijn. Dit is de belangrijkste voorwaarde die de regiogemeenten aan elkaar bindt. Op dit moment zijn kanaalbreedte, sluisbreedte, diepgang, doorvaarthoogte en bedieningstijden voldoende voor een goede bereikbaarheid. De intensivering van de beroepsvaart speelt echter wel parten. Nieuwe regels voor vlotte doorvaart van beroepsvaart die 'eigenlijk te groot is voor de kanalen' kunnen de recreatievaart in de verdrukking drijven. Daarnaast is de zondagbediening bij wijze van proef ingevoerd, maar is voortzetting van groot belang. De regio zal gezamenlijk op moeten trekken om de belangen van een solide en vlotte doorvaart mogelijk te blijven maken.

Beperkte aantal passages

De omvang van de toervaart in Brabant is op dit moment beperkt. Het ligt niet voor de hand dat dit door het aanleggen van voorzieningen explosief gaat stijgen. Het aantal schepen zal wat toe kunnen nemen, maar de route blijft altijd een secundaire route.

Verlengen verblijfstijd

Om echter van die schepen die in het gebied komen optimaal te profiteren is het zaak deze langer vast te houden. Daarvoor zijn aanlegplaatsen in het buitengebied en passantenhavens essentieel. Belangrijk is bovendien deze zo te lokaliseren dat zij aansluiten op fietsroutes, wandelroutes en andere toeristische structuren. Uiteraard kunnen de routestructuren ook aangepast worden op nieuwe toeristische voorzieningen.

Beperkte mogelijkheden voor aanleggen

De kanalen zijn qua breedte en inrichting maar op een enkele plaats geschikt om passantenplaatsen te maken. De intensivering van beroepsvaart stelt hogere eisen aan de vaarweg en het gebruik van zwaaikommen als passeerplaatsen zal toenemen. Hiermee komen tenminste een aantal van deze potentiële locaties voor passantenplaatsen te vervallen.

Investing vs opbrengsten

Het is de moeite waard beperkt in te zetten op zeer eenvoudige voorzieningen, met kleine investeringen. Hierdoor neemt de verblijfstijd en dus economische impact toe. Zodra echter de investeringen van enige omvang zijn stelt de vergunningverlener forse eisen aan de inrichting. Hierdoor wegen de meerwaarde en de investeringen meestal niet tegen elkaar op.

Watersport als kijkfunctie

De situatie is anders als je watersport ziet als smaakmaker voor een gebiedsontwikkeling. In diverse gemeenten zijn woningbouwplannen in ontwikkeling met een link naar het water. De inrichting van een haven is dan vaak een wensbeeld. Watersport is dan niet het doel, maar meer een instrument in gebiedsontwikkeling. In dat geval drukken de investeringen niet op de meerwaarde van de watersport, maar op de meerwaarde van het te ontwikkelen onroerend goed. Afhankelijk van het plan is in dat geval een verantwoorde investering mogelijk.

Conclusies

Conclusie ontwikkelingsmogelijkheden

Watersport is een groeimarkt en bovendien vanuit economisch perspectief de moeite waard. Zuidoost-Brabant profiteert door haar ligging en beperkte mogelijkheden maar beperkt. Het investeren in nieuwe watersportlocaties is echter in het gebied gecompliceerd en kostbaar. Bovendien staat de vaarkwaliteit wat onder druk door intensivering van de beroepsvaart. Zuidoost-Brabant kan wel inzetten op verlenging van de verblijfstijd door kleinschalige en eenvoudige voorzieningen te maken waar mensen kunnen overnachten en waarvanuit mensen gebruik kunnen maken van de toeristische voorzieningen in de omgeving. Rijkswaterstaat stelt vanuit veiligheid en waterkwantiteit eisen aan dergelijke ontwikkelingen. Als gemeenten of ontwikkelaars kansen willen benutten die ontstaan door vrijkomende bedrijfscomplexen aan de waterkant kan dit een aantrekkelijke aanvulling zijn op het woonmilieu, en ook op de toervaartkwaliteit.

Conclusies soorten voorzieningen en organisatie

Jachthavens

Het ontwikkelen van jachthavens als zelfstandige functie ligt in het gebied niet voor de hand. De investeringen zijn extra hoog, omdat de nieuw te maken havenbekkens waterdicht moeten zijn. Dit vraagt om een schaalgrootte die niet past bij de vaarkwaliteiten van het gebied.

Watersportservicebedrijven

Het is mogelijk een extra bedrijfslocatie te realiseren voor watersportservice in het gebied, door hergebruik van een reeds bestaande loswal of bedrijfslocatie. Dergelijke initiatieven moeten uit de markt komen en door de markt gefinancierd worden, het regionaal belang is beperkt.

Passantenhavens

Het is wenselijk en mogelijk de passantenhaven van Aarle Rixtel op te waarderen. Uitbreiding van capaciteit en voorzieningen draagt bij aan de aantrekkelijkheid.

Passantenplaatsen

Het is wenselijk passantenplaatsen te maken in combinatie met routestructuren, horeca en dorpskernen. Hierbij is een locatie tegen een brug of sluis, liefst met een bestaande verbreding van het kanaal, buiten de vaargeul, met een remmingwerk als buffer het meest kansrijk. Essentieel is de investering en beheerskosten in de hand te houden.

Sloepenhaven in stedelijk gebied

De sloep als lifestyle-object is de laatste jaren sterk in opkomst. Hoewel vooral populair in stedelijk gebied met grachten of aan de Hollandse plassen komen er ook elders steeds meer sloepen. Dit is een uitstekend onderdeel van stedelijke ontwikkeling. De beperkte doorvaarthoogte maakt bovendien de bruikbaarheid bijzonder groot. Dergelijke mogelijkheden zijn er in met name in Helmond.

Promotie en marketing

Voor het gebied is er een flink aantal informatiebronnen beschikbaar, waarin ook toeristische informatie wordt gecombineerd met nautische informatie. Daarnaast geeft Rijkswaterstaat een kaart uit, evenals de ANWB, het Watersportverbond en het eerder interregproject Beleef het Water. Het is zaak deze te bundelen en de budgetten die er kennelijk beschikbaar zijn in te zetten op complete informatie en goede verkrijgbaarheid daarvan.

Organisatie

Het belangrijkste regionale belang is het openhouden van de route en het instandhouden van de huidige doorvaart. Hiervoor moet iemand gecoördineerd de belangen behartigen. Bestaande organisaties als SRE hebben hiervoor samen met het watersportverbond voldoende kennis en connecties in huis om dit adequaat te verzorgen.

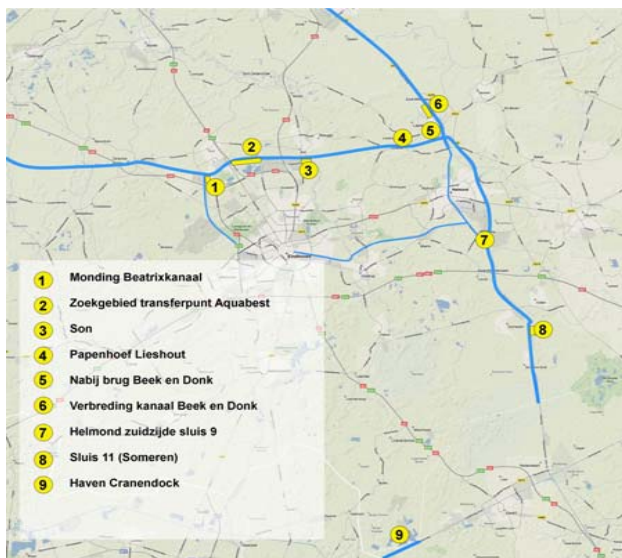
Gemeentelijke en commerciële initiatieven

Gemeenten en projectontwikkelaars moeten zelf de in gelegenheid zijn bij vergunningverlenende instanties de plannen neer te leggen. Het is wenselijk hiervoor een centraal aanspreekpunt in te stellen die snel informatie kan geven over haalbaarheid en eventuele complicaties bij een initiatief voor wat betreft nautische veiligheid en kwantiteitsbeheer. Dit voorkomt langdurige en zinloze procedures voor projecten die op voorhand niet of beter anders realiseerbaar zijn.

Ambitie en keuze: voorzieningen op 3 niveaus

- adequate ontvangst van passerende toervaarders met basisvoorzieningen (aanlegplaatsen)
- verlengen van verblijfstijd met beperkt aantal passantenvoorzieningen (passantenhavens)
- hergebruik van locaties binnen stedelijk ontwikkelingsgebied met watersport als kijkfunctie

Advies



Adequate ontvangst van toervaarders

Door het karakter van het vaargebied zijn toervaarders sterk gericht op doorvaart. Niettemin moeten er binnen een gebied op regelmatige afstand mogelijkheden zijn om aan te leggen. Fysiek zijn die mogelijkheden er wel, maar het is niet toegestaan. Bovendien zal door intensivering van het gebruik door beroepsvaart het aantal mogelijkheden eerder afnemen.

Om de toervaarders op een adequate wijze te ontvangen en om hen de mogelijkheid te bieden aan te haken op toeristische voorzieningen en route-structuren is het wenselijk op meerdere plaatsen in het gebied passantenplaatsen te maken. Het karakter daarvan kan zeer eenvoudig zijn. Een rechte kade, een punt aan wal om aan vast te maken en aansluiting op de openbare weg zijn voldoende. Daarnaast is uiteraard toestemming van de vaarwegbeheerder en de daarbij behorende bebording nodig.

Rijkswaterstaat stelt eisen aan de inrichting. In principe is rechtstreeks uitdraaien van de boot op de vaarweg nautisch onverantwoord. Er zal een echte haven met ingang moeten komen. Het verbreden van het kanaal is vaak fysiek ingewikkeld, omdat de kanalen meestal in een ophoging liggen. Verbreding doorbreekt de waterdichtheid en het kanaal loopt hierdoor leeg. Het aanpassen van deze systemen is kostbaar.

In combinatie met bruggen en sluisen is er iets meer mogelijk, omdat schepen daar al geremd zijn en er dus minder gevaar is. Kansrijke locaties voor eenvoudige aanlegplaatsen zijn aan de binnenzijde van een remmingwerk nabij een brug of sluis, die kan dienen als tijdelijke aanlegplaats. Ook kansrijk zijn de dode armen zoals nu al in gebruik in Aarle Rixtel. Ook aan de zuidzijde van Helmond is een dergelijke mogelijkheid aanwezig

Op het kaartje zijn zeven mogelijkheden aangegeven die nader bekeken kunnen worden in samenspraak met de gemeente en de vaarwegbeheerder

- rondom de monding van het Beatrixkanaal zijn Eindhoven, Best en Oirschot eenvoudig te bereiken. Mogelijk kan hier een eenvoudige voorziening komen
- het gebied rond Aquabest biedt diverse toeristische attracties en zwemmogelijkheden. Aquabest is niet gekoppeld aan het kanaal. Bekeken kan worden of er ergens demogelijkheid is om (nautisch verantwoord) een aanlegplaats te maken zodat toervaarders van deze attracties gebruik kunnen maken
- In Son en Breugel leent de zwaairom aan de zuidoever ten oosten van de brug zich goed voor enkele eenvoudige aanlegplaatsen
- in Beek en Donk aan het Wilhelminakanaal is ruimte ten oosten van de brug, aan de noordoever, voor restaurant de Hommel
- in de verbreding van de Zuid-Willemsvaart, aan de westelijke oever, ter hoogte van Beek en Donk
- ten zuiden van sluis 11 Someren, aan de oostoever van de Zuid-Willemsvaart, tussen de wachtplaatsen voor de sluis
- in de havenkom bij Budel Dorplein, aan de noordoever van de Zuid-Willemsvaart
- Nabij Lieshout ligt papenhoef, waar uitbreiding van de overslagcapaciteit voor Bavaria wordt gecombineerd met camperplaatsen en een aanlegplaats
- Aan de zuidzijde van sluis 9 in Helmond kan, zonder sluispassage richting stad, een eenvoudige aanlegplaats worden gerealiseerd

Advies

Passantenhavens

Het gebied kent nu twee passantenhavens, bij Oirschot (geopend in 2008) en een wat minder formele maar wel veel gebruikte voorziening in de kanaalarm bij Aarle-Rixtel. Het ligt niet voor de hand hieraan veel extra voorzieningen toe te voegen. Aarle Rixtel kan opgewaardeerd worden voor uitbreiding van capaciteit en voorzieningen.

Passantenhaven in Cranendonck

Binnen de gemeente Cranendonck leven er plannen om een haventje te realiseren aan de noordzijde van de Zuid-Willemsvaart, op het kanaaltraject tussen Weert en Bocholt (B). Een dergelijke ontwikkeling ligt niet voor de hand. De ontwikkeling van een passantenhaven als hier bedoeld is kleinschalig en brengt beperkte economische bestedingen met zich mee. De bestedingen zijn met name gericht op de nabije dorpskern en aansluiting op toeristische infrastructuur. De dorpskern van Budel Dorplein ligt op ca 4 km, en het gebied daartussen wordt beheerst door de zinkfabriek. De nabijgelegen plassen (Ringelsven, de Hoort) ontberen de toeristische voorzieningen om echte trekkers te zijn.

Ook de gemeentegrenzen maken een dergelijke haven complex, Het kanaal is gemeente Weert, evenals een groot deel van de havenkom, alleen de kop van de haven is gemeente Cranendonck. De aanwezigheid van goede passantenvoorzieningen in Nederweert, Weert en Bocholt vangen de vraag in voldoende mate op.



Advies

Watersport als instrument

Op diverse plaatsen in het gebied bevinden zich industrieterreinen, bedrijventerreinen en andere te herstructureren gebieden aan het water die vragen om herontwikkeling. Indien dit aan de orde komt, ligt een combinatie met het kanaal voor de hand. In veel gevallen zal ook het ontwerp van gebied, woningen of kantoren gericht zijn op het water en de beleving die dat met zich meebrengt. In die gevallen is het wenselijk ook de functies op het water nadrukkelijk mee te nemen. De toervaart profiteert dan van haar eigen schoonheid, en wordt ingezet als instrument in de stedelijke context. Pleziervaart en bruine vloot kunnen hierin een belangrijke rol spelen.

De locaties daarvoor worden eerder ingegeven door de ontwikkelingen aan de wal, dan door de wensen in de toervaart. Het kaartje en de locaties zijn daarom zeker niet limitatief, vooral indicatief. Kansen worden voorzien op deze en ook andere locaties:

- aan de noordoever van het Wilhelminakanaal in Best ligt bij een verbreding van het kanaal een parkeerterrein. Herontwikkeling daar zou aanleiding geven om het water te gaan benutten voor toervaartfuncties.
- Het werfterrein van Rijkswaterstaat in Son,

zuidoever, ten oosten van de brug, biedt ook aanleidingen voor ontwikkeling. Aan de noordzijde van het kanaal wordt momenteel al een terrein ontwikkeld.

- Herstructurering van de kanaalzone nabij Aarle Rixtel in samenwerking met de gemeente Helmond met nieuwe voorzieningen als een hotel-functie en restaurants kan aanleiding zijn de passantenhaven uit te breiden tot een kleine jachthaven
- De uitbreiding van het centrum van Helmond in noordelijke richting biedt aanleiding om aanlegplaatsen of andere functies in het kanaal te voorzien, ten noorden van de havenweg (oostoever). Overigens vergt dit aanzienlijke investeringen, de Aarle Rixtelse brug zou in dat geval opnieuw bediend moeten worden, sluis 7 vraagt een grootschalige renovatie en de kruising met de Juilanalaan / Oostende heeft verkeerstechnisch grote gevolgen
- De ontwikkeling van Suytkade, aan de zuidzijde van de binnenstad van Helmond, is al sterk gericht op water. Toervaartfuncties zijn voornamelijk niet voorzien, maar zijn prima inpassbaar. Daartoe moeten wel sluis 9 en 8 regulier bediend worden (nu op aanvraag). De nieuw aangelegde brug naar de wijk is een vaste brug en te laag voor de toervaart. Het ligt voor de hand binnen het leisurecluster, ten zuiden van de brug, te kijken naar ligplaatsen voor toervaart en op andere plaatsen sloepenplaatsen aan te bieden
- Aan de oostoever van het Wilhelminakanaal in Someren ligt een zandbedrijf aan een verbrede havenkom. Deze en andere soortgelijke locaties zijn aantrekkelijk voor watersportontwikkeling als de bedrijfsterreinen in aanmerking komen voor herontwikkeling met woningbouw.



Impressie Suytkade Helmond

Bijlage



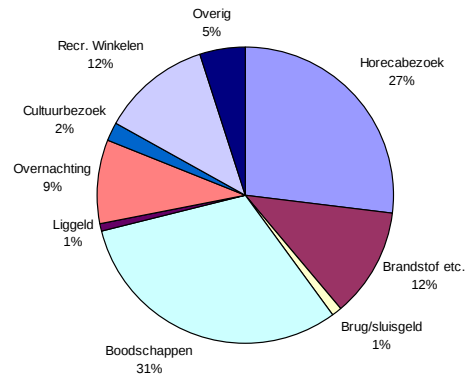
Kenschets van de toervaarder

Passanten / toervaart

Recreatietoervaart staat voor mensen die met hun boot op vakantie zijn en aan boord overnachten. Toervaarders besteden gemiddeld € 77,50 per boot per nacht (2002).

Het overgrote deel van de bestedingen komt dus terecht bij de plaatselijke middenstand. De bestedingen gerelateerd aan schip en vaart zijn relatief gering.

Gemiddelde dagelijkse bestedingen naar activiteit in 2002



Toervaartgedrag

Het toervaartgedrag verandert. De vaartijd daalt en de tijd aan de wal stijgt. Inmiddels wordt het aantal varende uren per dag geschat op 3. De rest van de tijd brengen toervaarders op het schip of aan wal door. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat meer dan 75% van de motorbootvaarders een fiets aan boord heeft, die gebruikt wordt voor boodschappen, maar ook voor toeristische uitstapjes. De aansluiting op routestructuren wordt als belangrijk ervaren.

Bij deze keuze van een vaargebied zien we dezelfde motivering terug. Hiernaar is op grote schaal onderzoek gedaan in 2002. Voor motorbootvaarders is in volgorde van belangrijkheid de volgende motivering bepalend:

- Gevarieerd vaarwater
- Oude stadjes en dorpjes
- Natuur en landschap
- Rust en ruimte
- Passantenhavens
- Wandel en fietsmogelijkheden
- Enz.

Recreatietoervaarders zijn relatief lang onderweg, gemiddeld duurt een tocht 33 dagen (onderzoek Alterra, 2002) 18% is zelfs meer dan 42 dagen onderweg. Dit onderstreept de verwachting dat het veelal ook senioren zijn die zonder verplichtingen door Nederland kunnen toeren met hun boot. De gemiddelde leeftijd in hetzelfde onderzoek is dan ook 55 jaar, 51% van de respondenten is boven de 50. Bijna 70% is met één of twee personen onderweg. Tenslotte heeft 85% van de ondervraagde motorboten voldoende aan een doorvaarthoogte van 3,40 meter.

Bijlage

Informatievoorziening watersporters

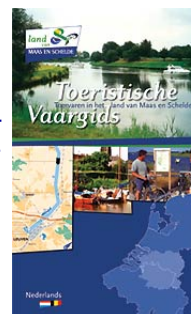
De meest gebruikte kaart voor watersporters is een **ANWB waterkaart**. Sinds enkele jaren brengt de ANWB ook een waterkaart voor de Brabantse kanalen op de markt. De kaart biedt informatie over het vaarwater, de kunstwerken en de aanlegmogelijkheden.



Rijkswaterstaat geeft een **kaart** uit die wordt verspreid via de sluizen. Hierop is vooral informatie te vinden over kunstwerken, bedienings tijden, vaarregels en tips voor het veilig varen.



De **Vaargids** 'Tussen Maas en Schelde' is een resultaat van de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. De gids combineert nautische informatie met toeristische informatie met elkaar.



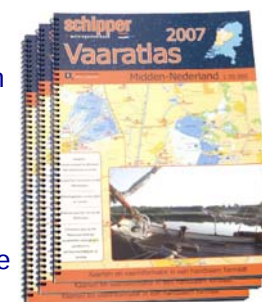
Internet vormt steeds vaker een belangrijke informatiebron. Met luchtfoto's, soms bewerkt voor gebruik aan boord, komen watersporters aan actuele informatie.



Belangrijkste bron voor 'feitelijke' informatie is de **Wateralmanak** van de ANWB. Er zijn drie delen, de regels, de vaargegevens (bruggen en sluizen) en de adressen. De noodzakelijke informatie voor de regio Eindhoven is opgenomen.



Het Watersportverbond geeft sinds enkele jaren eigen **vaaratlassen** uit waarin de nautische informatie wordt gecombineerd met praktische informatie over havens en watersportbedrijven in de omgeving. Alle beschikbare informatie uit de regio Eindhoven staat erin.



Conclusie

Voor de toervaarder zijn er allerhande informatiebronnen die ook voor deze regio voldoende compleet zijn. Aanvullingen op dit punt hebben geen meerwaarde.

Bijlage

Organisaties voor de watersport

Hiswa is de brancheorganisatie van watersportbedrijven. In de regio Eindhoven zijn er 3 leden, die allen geen directe relatie met de Brabantse Kanalen hebben.

Het **Watersportverbond** is de sportbond, maar ook de overkoepeling van watersportverenigingen die zijn aangesloten bij het verbond. Het watersportverbond heeft een professionele organisatie in Bunnik en vrijwilligers in de regio die zorgen voor kennisuitwisseling en belangenbehartiging.

De **ANWB** is vooral leverancier van informatie, met watersportbladen, kaarten, vaargidsen en praktische tips voor bootbezitters. In voorkomende gevallen komt de ANWB ook op voor de belangen van watersporters.

De **Vereniging Vaarroute West-Brabant** is een samenwerkingsverband van gemeenten en bedrijven in de regio's west- en midden Brabant. De vereniging heeft aan de wieg gestaan van de toeristische ontwikkeling van de binnenwateren. Er is in het verleden over gesproken het werkgebied uit te breiden naar geheel Brabant, maar deze plannen zijn niet geconcretiseerd.

Rijkswaterstaat is beheerder van de kanalen in de regio en daarmee verantwoordelijk voor de bediening van de meeste kunstwerken. Zij is ook de vergunningverlenende instantie voor bouwwerken aan de waterkant.

Het **Waterschap** is kwantiteitsbeheerder voor het water buiten de kanalen. De riviersystemen en beekdalen van bijvoorbeeld de Dommel en de Beerze zijn ontkoppeld van het kanaal. Daarmee heeft het waterschap geen bemoeienis met de toervaartontwikkeling.

Gemeenten hebben over het algemeen het beheer over de omliggende openbare ruimte in de dorpskernen. Ook worden waterlopen en kunstwerken die buiten de doorgaande vaarroute liggen vaak overgedragen aan de gemeentes. Dit is het geval in Helmond en Eindhoven (Eindhovenschanneel en Beatrixkanaal).

Het **Brabants Bureau voor Toerisme** heeft in het verleden de coördinatie gedaan van de Interreg-projecten rondom toervaart. Daarmee had zij een centrale rol in de beleidsbeïnvloeding. Zij beschikte ook over een 'aanjager toervaren'. Sinds enige tijd is deze functie vacant worden er geen initiatieven meer ontplooid.

De **VVV kantoren** zijn actief in het promoten van de regio en eventueel in het verkopen van informatie aan toervaarders. In de regio Eindhoven is deze rol beperkt opgepakt.

De **Provincie** beheert in de regio Eindhoven geen vaarwegen. Sinds kort is de provincie in staat om subsidie te verstrekken voor het opheffen van knelpunten in het toervaartnetwerk. Zij heeft deze taak overgenomen van de landelijke organisatie Stichting Recreatietoervaart Nederland.

De **Stichting Recreatietoervaart Nederland** is een samenwerkingsverband van watersportorganisaties, 4 ministeries en 12 provincies. Zij is de opsteller van de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland en gaf tot voor kort stimuleringsubsidies voor het opheffen van knelpunten in het netwerk van vaarwegen. Deze rol is nu, inclusief middelen, overgeheveld naar de provincie