

Economisch belang haven en vaarroute Opmeer

Lokaal en regionaal economisch perspectief



Lelystad, 27 maart 2013

Watermanagement

Zelf was ik al enthousiast over het aanleggen van een haventje, of aanlegsteiger in Spanbroek/Opmeer. Maar het uitgevoerde onderzoek laat zien dat dit idee ook op steun kan rekenen van vele anderen en dat er ook een economisch draagvlak ligt dat de vorming hiervan ondersteunt. Het is een goede aanvulling op het toeristisch product dat Opmeer al biedt, een stimulans voor de lokale economie, biedt kansen voor ondernemers en voorziet in een behoefte.

De wereld vanaf het water is prachtig en zo heel anders dan vanaf de vaste grond. Je kunt je daar, als je nog nooit hebt gevaren, misschien niets bij voorstellen, maar het is echt zo. Routes waar je dagelijks komt met de fiets of auto zijn zo anders als je die vanaf het water ziet. Water geeft rust, ontspanning, het vergroot je wereld. Velen weten dat al, en als we daar als regio, dus niet alleen Opmeer, maar met z'n allen een bijdrage aan kunnen leveren dan is dat een groot goed.

Water is nu de economische markt die groeit. Er zijn zoveel oude wateren die nu langzaam dichtslibben omdat ze voor vrachtvaart niet mee gebruikt worden. Dat is eeuwig zonde, we moeten het vaarroutenetwerk onderhouden en uitbreiden om de recreatieve economie te kunnen stimuleren. En we ons bewust gaan worden van die mogelijkheden en deze ook bewust betrekken bij nieuwe of vernieuwing van bestaande bestemmingsplannen dan hoeven de investeringen niet eens zo hoog te zijn.

Het is een project met een lange adem waarbij bij alle bestuurders het waterbesef tussen de oren moet komen te zitten. Aankomend koning Willem Alexander, watermanager bij uitstek, zei het al: "Water is passie, water is alles." Laten wij ons daar vooral bij aansluiten, voor inzetten en het meenemen in ons werken en denken.

GertJan Nijpels
Burgemeester Opmeer

Opdrachtgevers:

Gemeente Opmeer
Postbus 199, 1715 ZK Spanbroek
Contactpersoon: M.J. Koopmans
T 0226-363376

&

Recreatieschap Westfriesland
Postbus 20, 1610 JD Bovenkarspel
Contactpersoon: K. Schoenaker
T 0228-565760

Opgesteld door:



Bataviahaven 1, 8242 PR Lelystad
T 0320-218847, F 0320-281308
E info@waterrecreatieadvies.nl
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1. Opdracht	1
2. Inleiding	1
3. Het economisch belang van een passantenhaven in Opmeer	1
4. Het economisch belang in een breder perspectief	4
5. Watersport in Noord-Holland Noord	4
6. Promotie en het bekendmaken van de vaarmogelijkheden	8
7. Het economisch rendement van investeringen in infrastructuur ten behoeve van de recreatievaart	9
8. Relatie met het beleid in Noord-Holland	12
9. Samenvatting en conclusies	13

1. Opdracht

De gemeente Opmeer en Recreatieschap Westfriesland hebben aan Waterrecreatie Advies gevraagd de economische perspectieven van investeringen in de bereikbaarheid van Opmeer en de realisatie van een passantenhaven in beeld te brengen. Deze vraag is gesteld door de provincie Noord-Holland in verband met de mogelijke medefinanciering van te nemen maatregelen.

2. Inleiding

De gemeente Opmeer en Recreatieschap Westfriesland zijn al een aantal jaren bezig met een onderzoek naar de mogelijkheden om de watersport in Westfriesland een impuls te geven. Het Recreatieschap heeft door Unihorn BV de hoogtes van bruggen en duikers en de diepgang van alle vaarwegen, sloten en kanalen in Westfriesland in kaart laten brengen. In 2011 is door Waterrecreatie Advies een eerste marktverkenning gedaan naar de mogelijke ontwikkeling van een passantenhaven in Opmeer¹. De resultaten zijn gepresenteerd tijdens een druk bezochte informatiebijeenkomst op 27 april 2011. Omdat bijna iedereen enthousiast was, is een vervolgonderzoek gestart naar de haalbaarheid en de inrichting van de haven. Dit onderzoek is opgeleverd in januari 2013², samen met een overzicht van de noodzakelijke investeringen om Opmeer bereikbaar te maken. Ook deze resultaten zijn tijdens een informatiebijeenkomst besproken³ en weer was iedereen enthousiast.

Om een haven in Opmeer te realiseren zijn investeringen noodzakelijk. Om Opmeer te kunnen bereiken moeten bruggen worden verhoogd en delen van sommige vaarwegen moeten worden uitgebaggerd. Ook de bediening van een brug en een sluis vormt een knelpunt. Tijdens een overleg met de gemeente Opmeer en het Recreatieschap heeft de provincie gevraagd om de economische perspectieven van de noodzakelijke investeringen in beeld te brengen. Navolgend een samenvatting van wat hierover inmiddels bekend is en wat er verder over kan worden gezegd.

3. Het economisch belang van een passantenhaven in Opmeer

Het dorp Opmeer heeft ca. 2.500 inwoners, de gemeente Opmeer ruim 11.000. Via de Ringvaart van de Heerhugowaard en de Wijzend is het dorp Opmeer over het water bereikbaar.



In de route naar Opmeer liggen een aantal bruggen en bij Rustenburg ligt een sluis. De afgebeelde kaart uit de Marktverkenning voor de ontwikkeling van een Passantenhaven in Opmeer geeft een overzicht van de vaarroutes en de hoogtes van bruggen in de buurt in 2011.

Kaart met doorvaarthoogtes van bruggen in de omgeving van Opmeer (bron en basis: ANWB waterkaart).

¹ Marktverkenning voor de ontwikkeling van een Passantenhaven in Opmeer, Waterrecreatie Advies, april 2011

² Haalbaarheid en inrichting van een Passantenhaven in Opmeer, Unihorn en Waterrecreatie Advies, januari 2013

³ Informatieavond 13 februari 2013

De route van Alkmaar naar de sluis bij Rustenburg heeft een doorvaarthoogte van 2,65 meter. De route ten noorden van Opmeer via de Westerlangereis naar het dorp Verlaat heeft een doorvaarthoogte van 2,62 meter. In de Marktverkenning van 2011 wordt daarom gestreefd naar een doorvaarthoogte van alle aan te passen bruggen van 2,60 meter. Inmiddels is de Trompenbrug bij Opmeer (zie foto op voorkant van deze notitie) vernieuwd en van 1,82 meter doorvaarthoogte gebracht naar 2,60 meter. De spoorbrug bij Obdam blijkt een doorvaarthoogte te hebben van 2,45 meter i.p.v. 2,30 meter.

De doorvaarthoogte van bruggen en de diepgang van de vaarwegen is van belang om een bepaalde categorie schepen aan te trekken. In de Marktverkenning is onderzocht hoeveel en welk type schepen in de omgeving van Opmeer liggen⁴. In de directe omgeving van Opmeer liggen 14 jachthavens met 701 ligplaatsen. De gemiddelde bezettingsgraad is 93,6%, de gemiddelde bootlengte 7 meter. 97,5% van de boten zijn motorboten. In dit gebied worden bijna 21.000 bootovernachtingen van passanten geboekt. De gemiddelde verblijftijd van passanten in havens bedraagt 2 nachten. In het hele binnengebied van Noord-Holland is de gemiddelde bootlengte 8 meter en worden 130.000 bootovernachtingen geboekt. Het aantal ligplaatsen bedraagt 23.348. Het aantal passanten per ligplaats in de omgeving van Opmeer is dus relatief hoog, de omgeving blijkbaar interessant.

Nabij gelegen havens geven een goed beeld van het type schepen waarop ook Opmeer zich wil richten.



Boten in Jachthaven De Rijd in Nieuwe Niedorp



*Motorboot 'Barkas', L x B x d = 10 x 3,20 x 0,80 m.
Hoogte opbouw: 2,40 m.*

De motorboten in Jachthaven De Rijd zijn geschikt voor het maken van meerdaagse tochten. De hoogte van de opbouw, de laagste (vaste, niet beweegbare) brug in een traject en de waterdiepte zijn bepalend voor de routes die men kan varen.

Watersporters geven in Nederland gemiddeld € 95 per dag⁵ uit bij de plaatselijke middenstand, vooral aan boodschappen (35%), horeca (27%), recreatief winkelen (13%) en cultuurbezoek (3%). Het is een gemiddelde, soms meer soms minder. Er moet wel een mogelijkheid zijn om daadwerkelijk geld te besteden en dat is niet overal zo. Watersporters besteden aanmerkelijk meer dan gasten in de verblijfsrecreatie. Ook vaste ligplaatshouders geven geld uit als ze in de eigen haven aan boord zijn. Zij besteden excl. passantengeld en cultuurbezoek ca. € 85 per dag. In de Marktverkenning is de aanname gedaan dat Opmeer op jaarbasis ca. 1.500 bootovernachtingen van passanten moet kunnen halen. Bij een geschatte gemiddelde besteding van ca. € 80 in Opmeer incl. passantengeld, levert dit een bijdrage van ca. € 120.000 aan de lokale economie per jaar.

Op basis van nationale kengetallen zijn er in de gemeente Opmeer ongeveer 75 mensen met een motorboot⁶. Een deel van deze booteigenaren zou de boot mogelijk in Opmeer neer willen leggen. Booteigenaren betalen liggeld en zorgen voor bestedingen bij de middenstand. Als ca. 40 van de 50 plaatsen in het haventje als ligplaats worden verhuurd, levert dit afhankelijk van de exploitatievorm nog ca. € 80.000 op aan omzet en bestedingen. Het betreft liggeld (40 x ca. € 800 à € 1.000 per jaar =

⁴ Bron gegevens: 'Ontwikkeling watersport provincie Noord-Holland 2000/2002 - 2007', Waterrecreatie Advies, maart 2008

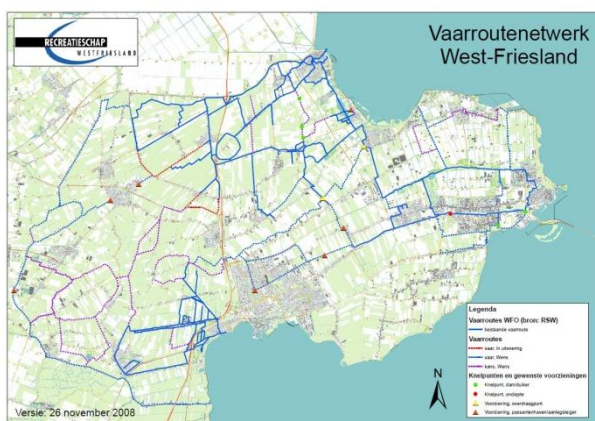
⁵ 'Recreatietoervaart 9 jaar later', Alterra, 2001 (cijfers gecorrigeerd voor inflatie)

⁶ In Nederland liggen ca. 200.000 boten in het water, in jachthavens, bij (vakantie)woningen en in sloten en kanalen. Percentage motorboten ruim 50% (bron Waterrecreatie Advies, monitoring onderzoek watersport Nederland)

ca. € 35.000 en bestedingen door ligplaatshouders in de eigen haven en omgeving (ca. 20 dagen⁷ x 40 ligplaatshouders x € 60⁸ = € 48.000). Een haventje in Opmeer voor ligplaatshouders en passanten genereert dus ongeveer € 200.000 omzet per jaar als bijdrage aan de plaatselijke economie.

Deze € 200.000 aan extra bestedingen per jaar is echter niet het enige argument om een passantenhaventje in Opmeer te willen. Een haventje functioneert als motor voor andere ontwikkelingen. Motorbootvaarders zijn veelal actieve senioren die met hun boot rond toeren, veel vrije tijd hebben en relatief veel geld besteden. Zij verblijven vaak voor langere tijd, ook in het voor- en naseizoen op en aan het water. 54% van deze "toervaarders" maakt fietstochten in de omgeving. Ten behoeve van de Marktverkenning is een SWOT-analyse gemaakt van de omgeving van Opmeer waaruit blijkt dat er in de directe omgeving (fietsafstand) voldoende te beleven valt om een bezoek aan Opmeer te rechtvaardigen. Ook direct aangrenzende gemeenten zoals Koggenland en Heerhugowaard, profiteren daarvan. In deze gemeenten ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de watersport (passantenhaven, aanlegplaatsen, horeca, etc.). De huidige ligplaatshouders in het hele gebied incl. Nieuwe Niedorp, Langedijk, Alkmaar en het gebied ten zuiden van Koggenland profiteren ook van een betere bereikbaarheid van Opmeer omdat er mogelijkheden ontstaan om in een (lang) weekend "een rondje Opmeer" te varen. In de marktverkenning wordt hier nader op ingegaan.

In opdracht van het Recreatieschap zijn door Unihorn en Waterrecreatie Advies ook de vaarmogelijkheden aan de oostkant van Opmeer in kaart gebracht. Dit watersysteem heeft een ander (gescheiden) peil en is geschikt voor (de verhuur van) boten met een beperkte doorvaarthoogte zoals sloepen (elektrisch varen), polderschuiten, kano's en boten voor sportvissers.



"Haarvaten" in Westfriesland ten oosten van Opmeer

Doorvaarthoogte ca. 1,50 meter, een andere doelgroep

Ook dit gebied is zeer waterrijk. Het is nu al mogelijk om van Opmeer naar Enkhuizen en Medemblik te varen, routes naar Hoorn zijn in ontwikkeling. De westkant van Opmeer grenst aan een netwerk voor meerdaagse tochten (recreatiotoervaart), de oostkant biedt perspectief voor dagtochten en verblijfsrecreatie. Individueel en in combinatie zijn er mogelijkheden om in Opmeer meer omzet te genereren en te profiteren van de mogelijkheden die het water als (ver)bindend element biedt. Behalve bestedingen bij de lokale middenstand levert de watersport een bijdrage aan de leefbaarheid en de instandhouding van voorzieningen. Het opent mogelijkheden voor verruiming van de openingstijden van het toeristisch aanbod. In financiële zin is dit op lokaal niveau echter moeilijk te kwantificeren. 42⁹ van de 70 mensen die aanwezig waren op de Informatieavond over de haven in april 2011 hebben een vragenformulier ingevuld. Zij gaven 152 antwoorden op vragen, waarvan 140 positief: De haven biedt meer recreatiemogelijkheden voor Opmeer (35x), het is een goede aanvulling op het toeristisch product (31x), het is een stimulans voor de lokale economie (30x), voorziet in een behoefte (19x) en biedt nieuwe kansen voor ondernemers (25x). Het was voldoende om het onderzoek voort te zetten en de kosten en mogelijkheden verder in kaart te brengen.

⁷ Onderzoek gemeente Aalsmeer

⁸ Bestedingen zijn lager dan bestedingen van passanten omdat men geen passantengeld betaald en o.a. minder geld uitgeeft aan "cultuur", omdat men het gebied kent.

⁹ Politici mochten niet meedoen, 7 van de aanwezigen hadden een boot.

4. Het economisch belang in een breder perspectief

In de tweede fase van het onderzoek zijn de kosten verder in kaart gebracht die nodig zijn om Opmeer bereikbaar te maken en een passantenhaven(tje) of passantenplaatsen te realiseren. Investerings- en baten zijn gespecificeerd, inclusief een aantal varianten. Door de omgeving te informeren en het enthousiasme van alle betrokkenen zijn "spontaan" een aantal problemen opgelost. De Trompenbrug werd verhoogd van 1,82 meter naar 2,60 meter. Watergangen werden iets dieper gebaggerd en zijn nu bijna overal tenminste 1,50 meter diep. Een horecaondernemer lijkt bereid de sluis en de brug bij Rustenburg te bedienen. Op dit moment wordt de sluis tussen 16 april en 16 oktober alleen bediend op zaterdag, zon- en feestdagen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat minder dan 500 boten per jaar de sluis passeren. Om de route langs Opmeer weer bevaarbaar te maken, moet de in principe overbodige brug bij Veenhuizen worden verwijderd (hoogte nu 1,97 meter) en moet bij de reconstructie van de kruising van de AC de Graafweg en de Korte Langereis de nieuwe brug niet lager worden dan 2,60 meter (nu 2,62 meter). In de route resteren verder een aantal houten bruggetjes die iets te laag zijn, maar vrij eenvoudig kunnen worden verhoogd. De spoorbrug over de Ringvaart van de Heerhugowaard bij Obdam blijkt een doorvaarthoogte te hebben van 2,45 meter. Verhogen naar 2,60 meter kan, maar heeft op dit moment gezien de kosten nog geen prioriteit. Om het dorp Opmeer bereikbaar te maken vanuit de Ringvaart van de Heerhugowaard moeten 2 houten bruggetjes worden verhoogd en een oplossing worden gevonden voor de monumentale Wipbrug over de Wijzend. Ook daarover wordt overleg gepleegd.

Zijn dit soort investeringen maatschappelijk verantwoord en hoe meet je de effecten? Alleen op lokaal niveau, het belang voor Opmeer, zijn deze investeringen niet rendabel. Ze leveren een bijdrage aan de leefbaarheid, zijn van belang voor het in stand houden van voorzieningen in het dorp Opmeer en bieden kansen voor ondernemers. Ook de omgeving profiteert, dus niet alleen Opmeer heeft baat bij uitvoering van de plannen. De gemeenten Koggenland en Heerhugowaard grenzen ook aan de Ringvaart van de Heerhugowaard en profiteren mee.

De omzet van de watersportindustrie in Nederland bedraagt ca. 2,45 miljard en genereert ca. 27.500 arbeidsplaatsen¹⁰. Een deel van deze omzet en werkgelegenheid zit in de omgeving van Opmeer; in Medemblik, Enkhuizen, Hoorn en bijvoorbeeld bij Jachtwerf Jongert in de Wieringermeer. Om een deel van deze omzet toe te rekenen aan Opmeer is niet verantwoord. De provincie Noord-Holland heeft ca. 311 jachthavens (hoofd- en nevenactiviteit) waarin ruim 33.000 boten¹¹. Dat is ca. 20% van het totale botenbestand in jachthavens in Nederland¹². De omzet van de watersportindustrie in Noord-Holland bedraagt op basis daarvan ca. € 500 miljoen per jaar en zorgt voor ca. 5.500 arbeidsplaatsen (fte).

Decisio heeft in 2012 onderzoek gedaan naar de omzet en bestedingen in de watersport in Noord-Holland en komt tot een tweemaal zo hoog bedrag. Zij schatten de omzet van de waterrecreatie en -toerisme sector in Noord-Holland op ca. 1 miljard (€ 838 - € 1.034 miljoen) en 10.580 - 12.990 banen. Dit is echter inclusief ca. € 200 miljoen bestedingen in de zee- en riviercruisevaart en de chartervaart. Verder maken de bestedingen van sportvissers, surfers en zwemmers (€ 16 per dagtocht, totaal € 160 - € 198 miljoen) deel uit van genoemde omzet. De "pleziervaart" inclusief jachtwerpen, jachthavens en toeleveranciers zorgt volgens Decisio voor € 473 - € 609 miljoen bestedingen en 7.230 - 9.390 arbeidsplaatsen (fte) in Noord-Holland. De kleine recreatievaart, kanoën, roeien, sloep- en fluitervaren zorgt voor € 15 - € 20 miljoen bestedingen en 150 - 200 fte werkgelegenheid.

5. Watersport in Noord-Holland Noord

Kan het economisch belang van de watersport in Noord-Holland worden vergoed en wat kan Opmeer daar aan bijdragen of heeft Opmeer i.s.m. het Recreatieschap daar inmiddels aan bijgedragen?

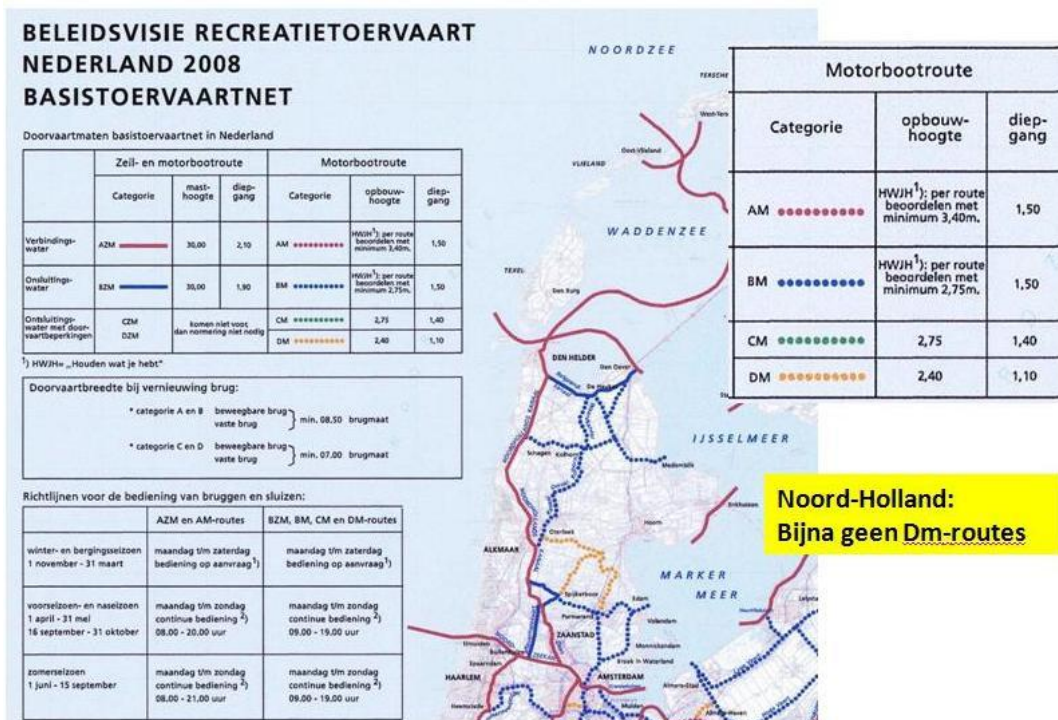
Tijdens beide bijeenkomsten over de haven van Opmeer is door verschillende aanwezigen gevraagd ook de vaarmogelijkheden in het gebied onder de lijn Alkmaar - Hoorn tot het Noordzeekanaal bij de kansen van Opmeer te betrekken. Samenwerking met de gemeenten binnen het Recreatieschap Westfriesland en direct aangrenzende gemeenten ligt voor de hand. De vaarmogelijkheden in het zuidelijke deel van Noord-Holland Noord is niet primair de verantwoordelijkheid van de gemeente Opmeer zoals burgemeester G.J.A.M. Nijpels tijdens beide bijeenkomsten heeft aangegeven.

¹⁰ Factsheet Watersportindustrie, HISWA Vereniging, juni 2012

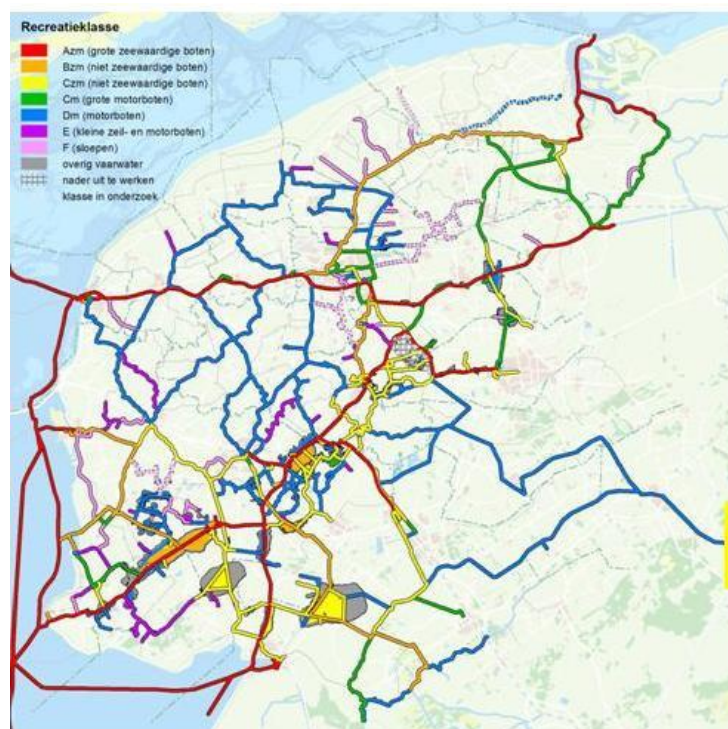
¹¹ Monitor watersport Noord-Holland 2000/2002 - 2007, Waterrecreatie Advies. 35.380 ligplaatsen bij een bezetting van 94,0%

¹² Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland, Waterrecreatie Advies, september 2005

In het kader van deze opdracht hebben we desalniettemin een quick scan uitgevoerd naar de vaarmogelijkheden ten zuiden van Westfriesland.



Uit de kaart blijkt dat Noord-Holland bijna geen Dm-routes heeft. Dm-routes zijn volgens de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) toerwaartroutes voor boten met een diepgang van max. 1,10 meter en een opbouwhoogte van 2,40 meter. Als voor de route via Opmeer een doorvaarthoogte van 2,60 meter wordt aangehouden i.v.m. de aansluitingen in het zuiden en in het noorden, dan voldoet de route aan categorie Dm, ook zolang de spoorbrug bij Obdam nog een doorvaarthoogte heeft van 2,45 meter. Een nieuwe DM-route via Opmeer zou aansluiten op het (gele) DM-netwerk oostelijk van de “Staande Mastroute” richting Edam, Monnickendam en Purmerend. De route via de sluis bij Rustenburg heeft ook een directe (Dm-)verbinding met het Alkmaardermeer en omgekeerd. Zijn Dm-routes belangrijk?



Classificatie Fryslân:

Klasse	Diepgang water	Hoogte brug
Cm (groen)	1,50m	3,00m
Dm (blauw)	1,30m	2,50m

Fryslân:
Uitgebreid Dm-route netwerk

Uit een snelle vergelijking blijkt dat de provincie Fryslân een uitgebreid Dm-routenetwerk heeft. Er is in de afgelopen jaren tijdens de eerste fase van het Friese Merenproject veel geïnvesteerd in dit netwerk met als doel de toervaart of "vrije doorvaart" in de provincie te bevorderen. Inmiddels is fase 2 van het Friese Merenproject in gang gezet en wordt geïnvesteerd in de ruimtelijke kwaliteit en bestedingsmogelijkheden in een geselecteerd aantal Friese watersportkernen en (alle) toegangspoorten. Veel mensen hebben een motorboot die onder een brug van 2,50 meter door kan ("kruiphoogte") en deze groep is belangrijk als het over bestedingen gaat. Het is interessant om te kijken op welke wijze de provincie Fryslân investeringen in het routenetwerk en de watersportkernen rechtvaardigt. Later in deze notitie komen we daar op terug. Eerst een overzicht van de mogelijkheden, knelpunten en potenties van het routenetwerk ten zuiden van de lijn Alkmaar - Hoorn.

Uit de kaart van het Recreatietoervaartnet in Noord-Holland blijkt dat de sluis bij Rustenburg zich op een driesprong bevindt. Via de Huigenvaart kan men naar de stad Alkmaar, via de Schermer Ringvaart naar het Alkmaardermeer en via de Beemster Ringvaart naar Purmerend, Edam en Monnickendam. Volgens de kaart zijn het drie Dm-routes, geschikt voor motorboten met een opbouwhoogte (boven water) van 2,40 meter. Voor de nieuwe route langs Opmeer betekent dit dat er drie aanvoerroutes zijn voor motorboten uit het zuiden. De route via Opmeer is dus niet alleen een alternatief voor de route langs Langedijk (kanaal Omval - Kolhorn) maar vormt potentieel een belangrijke ingang voor de recreatioervaart uit "het zuiden".

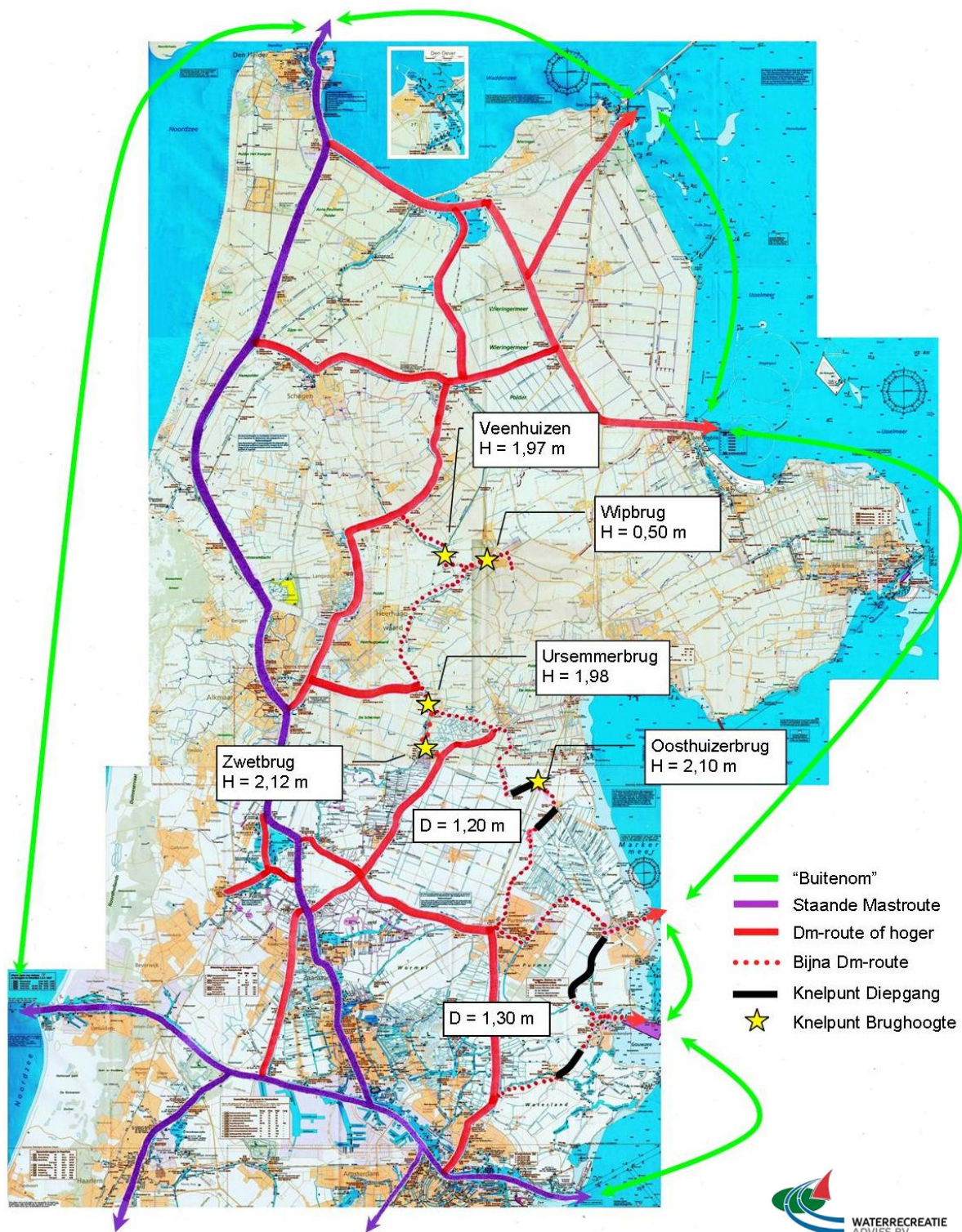
Uit een nadere bestudering van de ANWB-waterkaarten blijkt dat er in dit routenetwerk ook een aantal knelpunten zitten. Een van de knelpunten is de Ursemmerbrug bij Ursem, net ten zuiden van sluis Rustenburg. De Ursemmerbrug heeft een doorvaarthoogte van 1,98 meter. Het routenetwerk naar het zuiden voldoet dus eigenlijk niet aan categorie Dm, omdat de laagste brug, de doorvaarmogelijkheden bepaalt. Ursem behoort tot de gemeente Koggenland en vormt een belangrijke schakel in de toevaartroutes vanuit en naar het zuiden.



De Ursemmerbrug, doorvaarthoogte 1,98 meter

In de route naar Purmerend zitten volgens de waterkaart nog twee knelpunten: De Oosthuizerbrug in de gemeente Zeevang heeft een doorvaarthoogte van 2,10 meter en rond Oosthuizen is het vaarwater 1,20 meter diep i.p.v. de gewenste 1,50 meter. Oosthuizen is ook een belangrijke schakel omdat het dorp historisch interessant is en op slechts ca. 2,5 kilometer van de oude Zuiderzeestadjes Warder en Schardam ligt. Alle andere bruggen in de route naar Purmerend, Edam en Monnickendam zijn 2,35 meter of hoger. De route van sluis Rustenburg naar het Alkmaardermeer heeft een doorvaarthoogte van 2,50 meter als de Zwetbrug bij Schermerhorn in de gemeente Schermer verhoogd zou worden (nu 2,12 meter volgens de ANWB waterkaart).

Het beeld wordt duidelijker als de routes en knelpunten op een kaart worden gezet. Hieruit blijkt dat het Dm-route netwerk een aantal knelpunten vertoont waardoor de vaarmogelijkheden voor een belangrijke en economisch interessante doelgroep motorbootvaarders sterk worden beperkt. Door de knelpunten in samenwerking met aangrenzende en genoemde gemeenten op te lossen, krijgt het toervaartnet in het hele gebied Noord-Holland Noord een belangrijke impuls. De vaarmogelijkheden worden aanzienlijk vergroot en veel interessanter, zowel voor de doorgaande recreatioervaart als voor de ligplaatshouders in het gebied (dag- en weekendtochten, "rondjes varen").



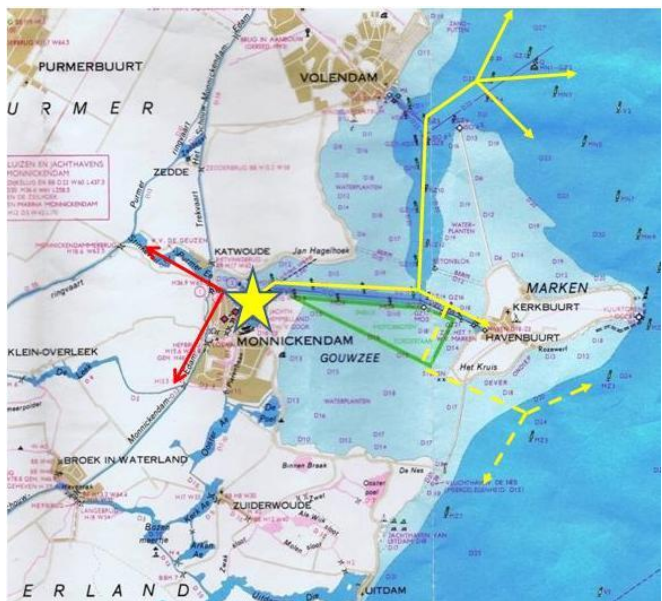
Kaart: Potentie en knelpunten van het vaarrouthenetwerk in Noord-Holland Noord

Uit het veldonderzoek van Unihorn naar de brughogtes en de diepgang van de vaarwegen in Westfriesland bleek dat ook de ANWB waterkaarten fouten vertonen. Nader onderzoek moet uitwijzen of bovenstaande quick scan klopt. Het is in ieder geval duidelijk dat er perspectief is voor het hele gebied ten noorden van het Noordzeekanaal als krachten worden gebundeld en gezamenlijk getracht wordt de knelpunten in het rood gestippelde netwerk weg te nemen. Gestreefd zou moeten worden naar een doorvaarthoogte van tenminste 2,40 meter. Afhankelijk van de doorvaarthoogte van andere bruggen in de route kan gekozen worden voor een grotere doorvaarthoogte (bijvoorbeeld Opmeer 2,60 meter en Ursem - Alkmaardermeer via de Zwetbrug 2,50 meter).

In Monnickendam hebben de ondernemers in het waterfront een gezamenlijke toekomstvisie ontwikkeld. Ook daar is al gekeken naar de verbindingen met het achterland en Monnickendam als knooppunt in een netwerk¹³.

Voorgesteld is om onder Marken in de Markerdijk een doorvaarmogelijkheid te maken. Het opent nieuwe mogelijkheden voor een rondje Amsterdam en zorgt voor een betere bereikbaarheid van de havens in Marken en Monnickendam.

In Amsterdam zijn 55 jachthavens waarin 4.000 boten. In de diverse grachten liggen ca. 14.000 boten¹⁴. Een deel betreft motorboten en sloepen geschikt voor dagtochten die de stad nooit zullen verlaten. Maar met iets grotere motorboten kunnen meerdaagse tochten worden gemaakt en dat levert een interessant potentieel.

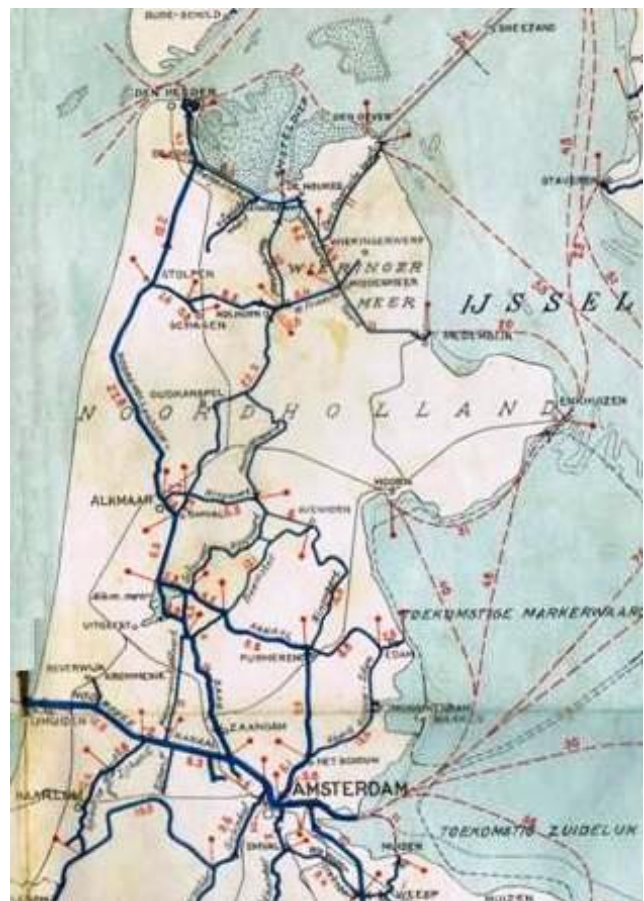


Kaart: Monnickendam als knooppunt in een netwerk en verbinding met het achterland

6. Promotie en het bekendmaken van de vaarmogelijkheden

Het creëren van een netwerk betekent nog niet dat het ook wordt gebruikt. Dat vraagt aandacht en promotie bij de juiste doelgroepen. Nationaal Landschap Laag Holland, het gebied tussen Amsterdam, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn en Purmerend, heeft in 2012 een Waterrecreatiekaart van het gebied uitgebracht. Volgens de kaart is Laag Holland “een weids open oer-hollands landschap waarin karakteristieke dijk- en lintdorpen voor de nodige afwisseling zorgen. Kenmerkend zijn de vele sloten en riviertjes die zich uitstekend lenen om het gebied per boot te ontdekken. Bijvoorbeeld via fluister- of kanoboten, die op vele plekken in Laag Holland te huur zijn. Voor de meer geofende watersporter zijn er op de plassen en meren volop mogelijkheden om te (leren) zeilen of te windsurfen”.

De Waterrecreatiekaart geeft toeristische informatie en verder vooral kanoroutes. De Zaan en het Noord-Hollands Kanaal ten noorden van het Alkmaardermeer richting Den Helder wordt aangegeven als “Staande Mastroute (in ontwikkeling)”. Over de hierboven aangegeven Dm-routes en bijbehorende toervaarmogelijkheden wordt geen informatie gegeven. Laag Holland heeft net als het deel van Westfriesland ten oosten van Opmeer zoveel “haarvaten” die in meer of mindere mate bevaarbaar zijn, dat de begaanbare doorgaande vaarroutes niet meer herkenbaar zijn. In 1957 was het nog wel overzichtelijk en herkenbaar.



Overzichtskaat der Nederlandse vaarwegen, 1957

¹³ Visie Waterfront Monnickendam 2030, Waterfronts NL, 25 april 2012

¹⁴ Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam, Waterrecreatie Advies, november 2012



Detail uit de 'Waterrecreatiekaart Laag Holland' uit 2012. Doorgaande vaarroutes zijn niet herkenbaar.

Zelfs de waterkaart van de ANWB vergt een hele studie om er achter te komen met welke diepgang en opbouwhoogte je vanaf de Willem 1 sluisen in Amsterdam door Waterland naar het noorden kunt varen (laagste brug 1,98 meter bij Ursem).

7. Het economisch rendement van investeringen in infrastructuur ten behoeve van de recreatievaart

De te beantwoorden vraag was om het economisch perspectief of het rendement van investeringen in de infrastructuur ten behoeve van een passantenhaventje in Opmeer met ca. 50 ligplaatsen in kaart te brengen. Het haventje is in deze notitie in een breder perspectief geplaatst. Opmeer is een schakel in het netwerk, maar vooral belangrijk omdat er enthousiasme en gedrevenheid is ontstaan om kansen voor de watersport daadwerkelijk aan te pakken. Als deze vonk overslaat naar andere gemeenten in het gebied zoals Koggenland, Heerhugowaard, Zeevang, Schermerhorn, Waterland en Purmerend, dan kan door samenwerking een economische impuls ontstaan die Noord-Holland als grootste watersportprovincie in Nederland eigenlijk niet kan laten liggen. De in deze notitie geschetste bevindingen sluiten aan op hetgeen Decisio concludeert in haar rapportage over de watersportsector in Noord-Holland¹⁵. Op pagina 78 wordt gesteld: "Een van de frequentst gehoorde wensbeelden heeft betrekking op het investeren in bestaande en nieuwe vaarroutes. Hierbij wordt gewezen naar Friesland waar de investeringen van een andere orde zijn dan in Noord-Holland...".

Om te kijken in hoeverre het rendement meetbaar en investeringen verdedigbaar zijn, is de methodiek die in de provincie Fryslân voor het Friese Merenproject wordt gehanteerd nader bekeken. Het doel van het Friese Merenproject, eerste fase in 2000 was om een kwaliteitsverbetering in het Friese merengebied te realiseren. Het achterliggend doel was een versterking van de marktpositie van de sector recreatie en toerisme in het Friese Merengebied. Om dit te bereiken zou € 345 miljoen worden geïnvesteerd. De werkgelegenheid werd beschouwd als een goede effectindicator. Het begrip "marktpositie" moest in relatie worden gezien tot andere sectoren en andere toeristische gebieden. Verder werden nog een aantal outputindicatoren benoemd zoals kilometer vaarweg en aantal aanlegvoorzieningen. In 2002 is een kwantitatieve effectanalyse uitgevoerd naar het rendement van de investeringen en is berekend dat er een werkgelegenheidseffect kon worden verwacht van 30% in de periode 2001 - 2011. Dat betekende een toename van 1.200 extra aan de watersport gerelateerde

¹⁵ Inventarisatie watersportsector Noord-Holland, Decisio, 3 januari 2012

fulltime en parttime banen. Verder werd een positief jaarlijks economisch effect verwacht van € 20 tot € 25 miljoen. Het overgrote deel daarvan bestond uit extra uitgaven door waterrecreanten. Een deel van het effect zou bestaan uit de reductie van wachttijden voor het wegverkeer en een hogere marktwaarde van onroerend goed als gevolg van de maatregelen. Op basis van deze effectanalyse werd een "return on investment" (ROI) voorspeld van 5,8% tot 7,2%. Het Ministerie van Financiën hanteert voor grote infrastructurele projecten een minimum ROI van 4%, dus daar aan werd ruimschoots voldaan.

In 2006¹⁶ bleken de outputindicatoren te zijn gehaald. Vaarwegen waren gebaggerd, bruggen verhoogd, aquaducten aangelegd en aanlegplaatsen gerealiseerd. Verder bleek dat directe en indirecte effecten ontstonden. De investeringen leidden tot een aanzienlijke verbetering van het lokale leefklimaat omdat de bevaarbaarheid van het water ook voor de eigen bevolking toenam en het leefklimaat als geheel verbeterde. Er waren ook neveneffecten zoals het vergroten van de bergingscapaciteit door uitbreiding van het vaarwater en meekoppeling van natuurontwikkelingsprojecten.

In de eerste 5 jaar bleek de werkgelegenheid in de watersport met 10% te zijn gegroeid. Dit was aanzienlijk beter dan de algemene groei van de werkgelegenheid in Nederland die toen al een neergaande trend liet zien. De doelstelling van 30% werkgelegenheidsgroei in 10 jaar bleef gehandhaafd, maar de investeringen werden meer gericht op het verhogen van de bestedingen van watersporters aan de wal en de koppeling met landrecreatie. Verder werd geconstateerd dat vooral de vervolginvesteringen van ondernemers extra bestedingen genereren en dat overheidsinvesteringen geen harde garantie bieden voor de gewenste banengroei. Het effect van nieuwe vaarroutes zou pas zichtbaar worden nadat de vaarroute enige jaren had gefunctioneerd.

Hoewel het project gericht was op het vergroten van de werkgelegenheid, bleek de werkgelegenheidsgroei vooral te zijn ontstaan door extra bestedingen van watersporters. Het ging vooral om actieve senioren op motorboten. Vaak zijn fietsen aan boord, men vaart ook in het voor- en naseizoen en af en toe gaan de kleinkinderen mee. Speelvoorzieningen langs de wal zijn dus ook belangrijk. Een 2^e belangrijke groep (in Fryslân) is de verhuursector. Ook daar gaat het meestal om motorboten en gezinnen met kinderen. In 2006 werd voorzien dat groei in de werkgelegenheid vooral gekoppeld zou zijn aan meer bestedingen per watersporter, omdat het aantal vaarbewegingen op veel plaatsen gelijk was gebleven. Het aantal vaarbewegingen werd gebaseerd op sluis- en brugpassages omdat Fryslân geen inzicht heeft in het aantal overnachtingen van passanten in jachthavens (behalve het IJsselmeergebied en de Waddenzee).

Op 30 november 2011 werd het Uitvoeringsprogramma Friese Meren Project 2011 - 2015 door Provinciale Staten vastgesteld. In de periode 2000 - 2010 was € 235 miljoen geïnvesteerd, tot 2015 verwacht men nog € 211 miljoen te investeren, totaal € 495 miljoen. Het routenetwerk is grotendeels "op orde". Een paar routes waaronder de noordelijke Elfstedenroute bevinden zich in een afrondende fase. De focus wordt verlegd naar economie en ecologie, het versterken van de toegangspoorten en waterfronten. In de periode 2000 - 2009 was een werkgelegenheidsgroei bereikt van 22,7%. De landelijke werkgelegenheidsgroei in dezelfde periode was 16,4%. Van 2000 naar 2005 waren de bestedingen van watersporters toegenomen van € 41 naar € 59 per persoon per dag. In 2009 waren de bestedingen als gevolg van de crisis weer terug op € 41. De algemene doelstelling van 150% bestedingsgroei lijkt niet gehaald te worden. Van de beroepsbevolking in Fryslân werkt circa 7% in de toeristische sector. De totale bestedingen in de toeristische sector bedragen in Fryslân jaarlijks circa € 1 miljard.

Om het rendement van investeringen in infrastructuur te berekenen heeft Ecorys een model ontwikkeld; het Watersport Intensiteiten Model (WIM)¹⁷. Dit model geeft inzicht in de huidige intensiteiten per vaarweg en maakt het mogelijk om veranderingen in de intensiteiten vanwege allerlei investeringsmaatregelen door te rekenen. Door deze veranderingen vervolgens te koppelen aan bestedingen per gebruiker (dit gebeurt buiten het ruimtelijke model om) wordt inzicht verkregen in de economische impuls en kan het rendement van een investering worden bepaald.

¹⁶ Friese Meren Project 2^e fase (2006 - 2013), Koers op Fryslân, Plan van aanpak, vastgesteld door Provinciale Staten op 21 februari 2007

¹⁷ A&W-rapport 1019 / Ecorys- project nummer II16538, bijlage 1, uitleg Vaarmodel

Kern van het model van Ecorys is dat 2 factoren relevant zijn voor de berekening van het rendement van investeringen in de infrastructuur:

- (toename van) het aantal vaarbewegingen langs een (nieuwe) route door extra ligplaatshouders en passanten;
- (toename) van de bestedingen of bestedingsmogelijkheden van watersporters aan de wal.

Het model koppelt investeringen aan een toename van het gebruik van een vaarweg en een verhoging van de bestedingen. Door de extra bestedingen te delen door de gemiddelde omzet per arbeidsplaats (fte), ontstaat inzicht in de te verwachten toename van de werkgelegenheid. Uit het model blijkt dat de investeringen in het Friese Merenproject per jaar een bestedingsimpuls veroorzaken van € 21,8 - € 24,6 miljoen waarvan 71% consumptieve bestedingen. Het structurele werkgelegenheidseffect (direct en indirect) wordt geschat op ca. 330 tot 380 fte. Rekening houdend met de mate van parttime en seizoensgebonden arbeid in de toeristisch-recreatieve sector, komt dit overeen met 490 - 570 banen. Toename van de kwaliteit van de regio levert (direct en indirect) nog 90 - 225 fte extra op. Niet gekwantificeerd is de toename van de waarde van het onroerend goed door behoud of verhoging van het voorzieningenniveau in de kern.

Friesland is geen Noord-Holland en ieder maakt zijn eigen afwegingen. Om effecten te voorspellen of achteraf te berekenen zijn in ieder geval gegevens nodig over het gebruik van de route(s), het aantal overnachtingen van bezoekers in jachthavens en passantenhavens en de bestedingen van passanten. De gegevens over overnachtingen van passanten in Noord-Holland zijn bekend uit de monitor Ontwikkeling watersport Noord-Holland 2000 / 2002 en de monitor 2007¹⁸. Herhaling van het onderzoek als "nulmeting" is noodzakelijk om toename van het aantal overnachtingen van passanten in jachthavens ten gevolge van genomen maatregelen of verleende subsidies te kunnen berekenen. Verder zal onderzoek moeten worden gedaan naar de (toename van de) bestedingen van toervaarders in Noord-Holland. De op dit moment gebruikte gegevens¹⁹ zijn gedateerd of niet representatief voor toepassing in Noord-Holland Noord (binnenwater).

Ten behoeve van deze rapportage zijn al vast de relevante sluispassages achterhaald. Dankzij de vele sluisen in Noord-Holland kunnen de effecten van investeringen in verbetering van toegankelijkheid en bevaarbaarheid van het routenetwerk, lokaal en regionaal, goed in beeld worden gebracht. Toename van het gebruik hangt verder uiteraard af van het promoten van de nieuwe vaarmogelijkheden en inspanningen van het bedrijfsleven om de bestedingsmogelijkheden te vergroten, zowel van watersporters als van andere toeristen.

Nr	Sluisnaam	Plaatsnaam	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
559	Schermerluis	Nauerna	2.629	?	4.226	3.978	3.737		Ingang NH Noord
561	Wilhelminasluis	Zaandam	?	?	2.761	3.514	4.026	3.464	Ingang NH Noord
579	Willem 1 sluisen	Amsterdam	?	?	10.740	11.483	6.900	9.611	Ingang NH Noord
572	Purmerend	Purmerend	?	?	4.066	4.471	4.365	3.646	Verbinding
574b	Grafelijkheidsluis	Monnickendam	?	5.645	6.864	7.247	6.134		Ingang NH Noord
574a	Kloosterdijksluis	Monnickendam	8.393	5.647	6.887	6.994	6.021		Verbinding
572p	Zeesluis	Edam	4.064	4.910	6.257	5.366	4.838		Ingang NH Noord
552d	Sluis Rustenburg	Rustenburg	430	?	?	345	457		Telpunt econ. effect Opmeer
532b	Roskamsluis	Langedijk	5.791	5.732	6.486	5.785	5.637	5.308	Telpunt econ. effect Opmeer
532a	Braaksluis	Kolhorn	4.412	4.168	4.287	4.001	2.435	3.539	Telpunt econ. effect Opmeer
532	Molenkolksluis	Kolhorn	2.386	2.111	2.318	2.238	2.081	1.839	Telpunt econ. effect Opmeer
531	Westfriesesluis	Kolhorn	2.864	1.118	2.905	2.946	2.511	2.292	Verbinding
530a	Overlekersluis	Medemblik	1.765	2.276	2.351	2.445	2.052		Ingang NH Noord
529	Slootsluis*	Slootdorp	?	?	583	255	?		Verbinding
529a	Haukessluis	De Haukes	473	1021	627	348	493		Verbinding
528	Stontelersluis	Den Oever	244	356	408	318	272		Ingang NH Noord
538	Kooyluis	De Kooy	?	3.143	3.359	3.968	3.476	2.932	Verbinding
539a	Koopvaardersschutsluis	Den Helder	11.667	12.241	12.429	10.924	10.389	10.076	Ingang NH Noord
539e	Zeedoksluis	Den Helder	0	178	742	736	1.008		Verbinding JH Willemsoord - Wad
	Totaal NH Noord		45.118	48.546	78.296	77.362	66.832	42.707	
	* tellingen Slootsluisbrug								
530b	Westerhavensluis	Medemblik	3.929	4.269	5.110	5.187	4.938		Verbinding bedrijventerrein

Sluistellingen Noord-Holland Noord: De ontbrekende (gele) gegevens in de tabel zijn opgevraagd, maar niet, of nog niet bekend. Sluispassages zijn een belangrijke indicator voor economische effecten.

¹⁸ Onderzoek Waterrecreatie Advies.

¹⁹ Recreatietoerisme; 9 jaar later (geïndexeerd), Alterra 2001 en NBTC-NIPO Research Botenpanel (te kleine respons voor een regionale vertaling)

8. Investerings in relatie tot het beleid in Noord-Holland

Op 21 maart 2013 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het Actieprogramma Watertoerisme en waterrecreatie 2013 - 2015 uitgebracht²⁰. Verwacht wordt dat het Actieprogramma in de komende maanden door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Conform het Actieprogramma wordt een bedrag van € 3,5 miljoen beschikbaar gesteld voor verbetering van de waterrecreatie in Noord-Holland. Uitgegaan wordt van een toe te kennen bijdrage van maximaal 50% voor de kosten van projecten die in aanmerking komen voor subsidie tot een maximum van € 400.000 per project.

De inventarisatie van de watersportsector door Decisio vormt de voornaamste grondslag voor de beschreven acties en investeringen om de economische benutting van watertoerisme te bevorderen. Het accent wordt gelegd op een betere benutting van het vaarrouten netwerk. Gefocust wordt op de categorieën binnen de watersportsector die in economisch opzicht het meest relevant zijn en waar het groeipotentieel ligt. Dit zijn de categorieën pleziervaart, de riviercruise- en chartervaart, sloepen / elektrisch varen en surfsporten.

Aanknopingspunten voor dit project vormen de uitgangspunten in de Economische Agenda 2012 - 2015 waarin gesteld wordt dat Noord-Holland haar topositie op het gebied van overnachtingen en watersport blijft behouden met als achterliggend doel maximalisering van de bestedingen, waardoor de werkgelegenheid in de toeristische sector zich optimaal ontwikkelt. Een van de doelstellingen is het streven naar een betere benutting van de vaarrouten netwerken waarbij het BRTN wordt aangemerkt als provinciaal belang. Over de toekomst van het BRTN wordt gesteld dat de provincie de instandhouding van de Staande Mastroute als een provinciale taak ziet. BRTN-vaarwegen die buiten het netwerk voor de broepsvaart en de Staande Mastroute vallen, worden toegedeeld aan Waterschappen (vertrekpunt bij de onderhandelingen). De mogelijkheid bestaat dat het provinciale BRTN-netwerk wordt "herijkt", hetgeen kan leiden tot aanpassing van de (BRTN)kaart in de Structuurvisie Noord-Holland.

De subsidies die in het kader van het Actieprogramma beschikbaar komen zijn geoormerkt voor navolgende typen projecten:

- a. Aanleg- en uitbreiding van openbare voorzieningen voor riviercruise- en chartervaart, jachthavens en passantenplaatsen, sloep- en elektrisch varen en surfsporten e.d., om zodoende het watertoerisme te faciliteren en kwalitatief te verbeteren;
- b. Aanleg en uitbreiding van passantenplaatsen langs het vaarrouten netwerk.

Bij de beoordeling van de aanvragen worden rangschikkingscriteria benoemd:

1. De verwachte groei van de directe toeristische recreatieve bestedingen en de verwachte groei van het aantal directe arbeidsplaatsen (uitvoering van projecten niet meegerekend) in relatie tot het project;
2. De ligging van het project aan het provinciaal vaarrouten netwerk (BRTN);
3. Regionaal draagvlak;
4. Inspelen op trends of innovaties.

Opmeer ligt niet aan het provinciaal vaarrouten netwerk (BTRN) en aanpassingen in het netwerk zoals het verhogen van bruggen of het verdiepen van vaarwegen komt dus waarschijnlijk niet in aanmerking voor subsidie uit het fonds dat behoort bij het Actieprogramma Watertoerisme. Aanpassingen in het netwerk ten zuiden van de lijn Hoorn - Alkmaar behoren (nog) wel tot het BRTN-netwerk.

²⁰ Actieprogramma Watertoerisme en waterrecreatie 2013 - 2015, provincie Noord Holland, 21 maart 2013

9. Samenvatting en conclusies

De gemeente Opmeer en Recreatieschap Westfriesland hebben aan Waterrecreatie Advies gevraagd de economische perspectieven van investeringen in de bereikbaarheid van Opmeer en de realisatie van een passantenhaven in beeld te brengen. Deze vraag is gesteld door de provincie Noord-Holland in verband met de mogelijke medefinanciering van te nemen maatregelen.

Sinds 2011 is door Waterrecreatie Advies en Unihorn onderzoek gedaan naar de marktmogelijkheden en haalbaarheid van een passantenhaventje in Opmeer. Om Opmeer bereikbaar te maken moeten een aantal bruggen in de Ringvaart van de Heerhugowaard tussen de sluis bij Rustenburg en Veenhuizen worden verhoogd. Het is de bedoeling dat de route uiteindelijk een doorvaarthoogte krijgt van 2,60 meter en de vaarwegen een diepgang van (tenminste) 1,50 meter. Hierdoor kunnen motorboten met een opbouwhoogte (boven water) van ca. 2,40 meter Opmeer bereiken en voldoet de route aan de Dm-norm uit de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN). Inmiddels hebben twee informatieavonden plaatsgevonden in Opmeer voor inwoners van de gemeente, omwonenden, het bedrijfsleven en andere belangstellenden uit de omgeving. De opkomst was elke keer hoog en het initiatief kan rekenen op een breed draagvlak. In samenwerking met o.a. het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) wordt gezocht naar mogelijkheden om een monumentale brug weer in werking te stellen, vaarwater op diepte te brengen en oplossingen te vinden voor de bediening van een toegangssluis en brug bij Rustenburg. Financiering van de maatregelen kost geld en de gemeente Opmeer heeft gevraagd of de provincie in principe bereid is mee te financieren. De provincie heeft daarop gevraagd naar het rendement van de benodigde investeringen en het perspectief dat wordt geboden.

Een passantenhaventje in Opmeer met 50 lig- en passantenplaatsen zal naar verwachting een omzet genereren van ca. € 200.000 per jaar waarvan een belangrijk deel terecht komt bij de plaatselijke middenstand. De in Opmeer te verwachten doelgroep met een motorboot maakt meerdaagse tochten en tijdens deze tochten wordt vaak de omgeving per fiets verkend. Uit een SWOT-analyse blijkt dat de omgeving van Opmeer voldoende interessante mogelijkheden biedt om een verblijf te verlengen. In aansluiting op de gemeente Opmeer zullen andere gemeenten langs de Ringvaart van de Heerhugowaard, de gemeenten Koggenland en Heerhugowaard, ook van de maatregelen in de gemeente Opmeer profiteren. Tijdens de informatieavonden is door meerdere aanwezigen gevraagd om niet alleen deze route weer bevaarbaar te maken, maar ook te kijken naar de verbindingen ten zuiden van de sluis van Rustenburg via Ursem naar het Alkmaardermeer, Purmerend, Edam en Monnickendam. Kan het opwaarderen van “de route via Opmeer” niet als motor werken om heel Noord-Holland Noord een impuls te geven?

Middels een korte analyse van de beschikbare ANWB-waterkaarten zijn alle doorgaande routes in Noord-Holland Noord boven het Noordzeekanaal op knelpunten gecontroleerd. Het blijkt dat met een beperkt aantal ingrepen de toervaartmogelijkheden voor motorboten aanmerkelijk kunnen worden uitgebreid, waarna niet alleen in de gemeente Opmeer, maar ook in de gemeenten Zeevang, Schermerhorn, Waterland en Purmerend nieuwe mogelijkheden worden gecreëerd. Noord-Holland Noord is van oudsher voorzien van een uitgebreid netwerk van sloten en kanalen voor het vervoer van vracht of de ontwatering van de talrijke polders. Een deel van het netwerk is geschikt voor kano's, sloepen, polderschuiten en boten van sportvissers waarmee dagtochten worden ondernomen. De benodigde doorvaarthoogte voor deze schepen is ca. 1,50 meter. Motorboten die meerdaagse tochten maken, hebben een doorvaarthoogte nodig van ca. 2,50 meter (of meer). Er is dus sprake van verschillende netwerken.

Uit een vergelijking van het routenetwerk in de provincie Fryslân en de provincie Noord-Holland blijkt dat Fryslân een zeer uitgebreid netwerk aan (o.a.) Dm-routes in stand houdt en via het Friese Merenproject in de afgelopen jaren heeft uitgebreid. Vaak worden vergelijkingen gemaakt tussen de twee provincies waaruit blijkt dat Noord-Holland als provincie de meeste jachthavens en pleziervaartuigen herbergt, maar Fryslân door de watersporters hoger wordt gewaardeerd. Voor een belangrijk deel ligt dat aan de vaarmogelijkheden. Gezien de vraagstelling is er voor gekozen om te onderzoeken hoe men in Fryslân investeringen in de infrastructuur rechtvaardigt.

Via het Friese Merenproject is in de periode 2000 - 2010 € 235 miljoen geïnvesteerd in met name de verbetering van het routenetwerk door het baggeren van vaarwegen, het verhogen van bruggen en de aanleg van aquaducten om filevorming op het water en op de weg te voorkomen. Om deze investeringen te rechtvaardigen zijn talloze effectanalyses uitgevoerd. Primair zijn de investeringen gericht op een toename van de werkgelegenheid. Men verwachtte in de periode 2001 - 2011 een toename van 1.200 extra aan de watersport gerelateerde fulltime en parttime banen. Verder werd een

positief jaarlijks economisch effect verwacht van € 20 tot € 25 miljoen per jaar. Het overgrote deel daarvan bestond uit extra uitgaven door waterrecreanten. Op basis van deze effectanalyse werd een "return on investment" (ROI) voorspeld van 5,8% tot 7,2%. Het Ministerie van Financiën hanteert voor grote infrastructurele projecten een minimum ROI van 4%, dus daar werd ruimschoots aan voldaan.

In 2006 bleek dat de planning was gehaald, projecten waren uitgevoerd, maar ook bleek dat directe en indirecte effecten ontstonden. De investeringen leidden tot een aanzienlijke verbetering van het lokale leefklimaat omdat de bevaarbaarheid van het water ook voor de eigen bevolking toenam en het leefklimaat als geheel verbeterde. Verder waren er neveneffecten zoals het vergroten van de bergingscapaciteit en meekoppeling van natuurontwikkelingsprojecten. Na 5 jaar bleek de werkgelegenheid in de watersport met 10% te zijn gegroeid. De doelstelling was en bleef 30% groei in 10 jaar, maar nu vooral ook bij de middenstand door extra bestedingen van of door watersporters.

In 2011 is het uitvoeringsprogramma Friese Meren Project 2011 - 2015 vastgesteld. Door de crisis zijn bezuinigingen doorgevoerd, maar er is besloten in de periode tot 2015 nogmaals € 211 miljoen te investeren. In de periode 2000 - 2009 was in Fryslân een werkgelegenheidsgroei bereikt van 22,7%, terwijl de landelijke groei 16,4% bedroeg. De totale bestedingen in de toeristische sector in Fryslân bedraagt jaarlijks ca. € 1 miljard en 7% van de beroepsbevolking werkt in deze sector. De belangen zijn dus groot. Door Ecorys is een model ontwikkeld waaruit bleek dat investeringen in het Friese Merenproject per jaar een bestedingsimpuls veroorzaken van € 21,8 tot € 24,6 miljoen, waarvan 71% consumptieve bestedingen. Het structurele werkgelegenheidseffect wordt geschat op 330 tot 380 fte. Door parttime en seizoensgebonden arbeid in de toeristische sector komt dat overeen met 490 - 570 banen. Toename van de kwaliteit van de regio levert nog 90 tot 225 fte op. Niet gekwantificeerd is de toename van de waarde van het onroerend goed door behoud of verhoging van het voorzieningsniveau in de kern en de besparingen bij het wegvervoer omdat de files afnemen.

De in Fryslân opgedane ervaringen en berekende effecten zijn op hoofdlijnen ook geldig voor Noord-Holland. Om effecten van investeringen in Noord-Holland te berekenen zijn gegevens nodig over sluispassages, overnachtingen van passanten in havens en kernen en de gemiddelde bestedingen van passanten in het gebied (per boot per dag). Sluispassages en bootovernachtingen van passanten in jachthavens (2000/2002 en 2007) in Noord-Holland zijn bekend dankzij de watersportmonitor. Uit de toename van het aantal sluispassages en overnachtingen van passanten kan een groei worden berekend. Met behulp van gemiddelde bestedingen per passant en de bestedingen van ligplaatshouders kunnen de werkgelegenheidseffecten in een gebied worden bepaald.

Op 21 maart 2013 is het Actieprogramma Watertoerisme en waterrecreatie 2013 - 2015 verschenen. Verwacht wordt dat dit Actieprogramma in de komende maanden door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Daarna zal Gedeputeerde Staten de Uitvoeringsregeling subsidie Water als Economische Drager (WED), watertoerisme en waterrecreatie Noord-Holland 2013 vaststellen. Vervolgens kunnen projecten worden ingediend die aan een aantal criteria moeten voldoen. Zoals het er nu naar uitziet zijn investeringen in de infrastructuur zoals het verhogen van bruggen en het verdiepen van vaarwegen in routes die geen deel uitmaken van het provinciale BRTN-netwerk, zoals de route via Opmeer, niet subsidiabel. Openbare voorzieningen om het watertoerisme te faciliteren en kwalitatief te verbeteren zoals aanleg- en passantenplaatsen zijn in beginsel wel subsidiabel.

Het is crisis, ook de watersport heeft daarmee te maken. De groei van het aantal boten stagneert. Het aantal boten in het IJsselmeergebied is zelfs met 500 gedaald. Deze ontwikkelingen staan haaks op de door Decisio in 2012 geschetste situatie waarbij nog uitgegaan werd van een groot tekort aan ligplaatsen in de jachthavens in Noord-Holland. Er is sprake van een trendbreuk door verschillende omstandigheden waaronder de crisis, maar ook door de vergrijzing van watersporters en een veranderend vaargedrag. De concurrentie tussen vaargebieden neemt toe. Veel oudere watersporters varen op een motorboot en maken langere tochten. In Noord-Holland Noord kunnen met enkele aanpassingen nog hele nieuwe routenetwerken worden ontwikkeld, of eigenlijk oude routenetwerken worden hersteld. Net als de nieuwe noordelijke Elfstedenroute in Fryslân, ook 2,50 meter hoog, de verbinding Erica - Ter Apel in de Veenkoloniën of het weer bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal levert dit kansen. Het vergt samenwerking tussen een groot aantal gemeenten omdat de kwaliteit van een route wordt bepaald door de zwakste schakel, in dit verhaal meestal de laagste brug. Het enthousiasme in Opmeer en Westfriesland om samen problemen op te lossen en kansen te ontwikkelen is aanstekelijk en verdient steun. Een goede samenwerking met de aangrenzende gemeenten, met de gemeenten in Laag Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier vergroot de kansen en mogelijkheden.