

BIBLIOTHEEK
RIJKSDIENST VOOR DE
IJSSELMEERPOLDERS

WERKDOCUMENT

DE MOGELIJKHEDEN TOT ONTWIKKELEN VAN
DE KANOSPORT IN FLEVOLAND

door

Gerda Hammink.

1979-304 Abr

september

R

13157

IR
13157

8512

RIJKSDIENST VOOR DE IJSSELMEERPOLDERS
SMEDINGHUIS
LELYSTAD

8512

KANOSPORT

De mogelijkheden tot ontwikkelen van de kanosport in Flevoland

door

Gerda Hammink, stagiaire van de Bosbouw en Cultuurtechnische school te Velp bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, afdeling Recreatie, september 1979.

<u>I N H O U D</u>	<u>Blz.</u>
VOORWOORD	7
INLEIDING	9
1. ALGEMEEN	11
2. KANOSPORTORGANISATIE IN NEDERLAND	12
2.1. <u>De problemen in de N.K.B.</u>	12
2.2. <u>Andere in de kanosport actieve organisaties</u>	12
3. BOOTTYPEN	14
3.1. <u>Kano</u>	14
3.2. <u>Kajak</u>	14
3.3. <u>Canadees</u>	14
3.4. <u>Vouwboot</u>	15
3.5. <u>Houten zelfbouw kano</u>	15
3.6. <u>Vlakwater-, stromendwater en combinatietype</u>	15
4. VORMEN VAN KANOSPORT	16
4.1. <u>Toeristisch varen</u>	16
4.1.1. <u>Kanokamperen</u>	16
4.2. <u>Wedstrijdvaren</u>	16
4.2.1. <u>Vlakwater</u>	16
4.2.2. <u>Long-distance</u>	17
4.2.3. <u>Wild water</u>	17
4.2.4. <u>Kanopolo</u>	17
4.2.5. <u>Kanoschoonvaren</u>	18
5. VAARWATER IN NEDERLAND	19
5.1. <u>Vlakwaterwedstrijdbanen</u>	19
5.1.1. <u>Technische aspecten kanobanen</u>	19
5.2. <u>Wildwaterbanen</u>	20
6. GEBRUIK EN BESCHIKBAARHEID VAN HET VAARWATER IN EN OM FLEVOLAND	21
6.1. <u>Het landelijk gebied</u>	21
6.2. <u>De stadsgrachten in Lelystad en Almere</u>	22
6.3. <u>Kanokamperen</u>	22
6.4. <u>Te ontwikkelen routes</u>	23
7. CONCLUSIES	24
SAMENVATTING	25
LITERATUURLIJST	26
Bijlage A. Veel bezochte kanowateren in Nederland	
Bijlage B. Overtoom	
Bijlage C. Per boot bereikbare kampeerterrainen	
Bijlage D. Te ontwikkelen routes.	

VOORWOORD

Dat ik met veel plezier aan deze notitie heb gewerkt op de afdeling Recreatie van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, vind ik de moeite van het vermelden wel waard.

Verder wil ik iedereen bedanken die hebben bijgedragen bij de totstandkoming van deze notitie. Dit zijn met name de heer Smit van de afdeling Recreatie en de heer Stok van de Kanobond.

Lelystad, september 1979

Gerda Hammink

INLEIDING

Deze, tijdens de stageperiode bij de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders afdeling Recreatie geschreven notitie, gaat over de kanosport. De nadruk moest vooral worden gelegd op de ontwikkelingsmogelijkheden van deze sport in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland.

Omdat er weinig literatuur op het gebied van kanosport is, werd de inhoud voornamelijk uit gesprekken met leden en bestuursleden van de Kanobond gehaald.

De eerste drie hoofdstukken zijn algemeen gehouden om de lezer een beeld van de kanosport te geven. De organisaties op het gebied van kanosport worden hierin behandeld en tevens de boottypen.

Hoofdstuk vier en vijf behandelen de verschillende vormen van kanosport en de mogelijkheden daarvoor in Nederland.

Het laatste hoofdstuk is toegespitst op Flevoland.

1. ALGEMEEN

De slagzin "recreatie, trimmen pak de kano" wordt door de Nederlandse Kano Bond (N.K.B.) al enkele jaren gebruikt tijdens propaganda en voorlichtingsacties.

Die paar woorden geven dan ook heel goed aan waarvoor tegenwoordig de kano in hoofdzaak wordt gebruikt: een middel om actief te recreëren in de buitenlucht. Dat is natuurlijk lang niet altijd het geval geweest. Van oorsprong is de kano een gebruiksvoorwerp, onmisbaar voor personen- en vrachtvervoer en erg handzaam tijdens de jacht. Door de Eskimo's en enkele andere natuervolken wordt de kano nog steeds gebruikt.

De eerste kanovereniging werd in 1882 opgericht en had als thuishaven Nijmegen. De overkoepelende organisatie heet thans "Nederlandse Kano Bond" (N.K.B.) en bestaat uit 30 verenigingen.

De populariteit voor de kanosport is vooral te danken aan het feit dat het een goedkope vorm van watersport is.

Bovendien is men, doordat de kano makkelijk is mee te nemen, vrij mobiel; met name in vergelijking met het zeilen. Maar doordat er de laatste jaren steeds meer goedkope vormen van watersport komen (bijv. het sterk in opkomst zijnde windsurfen), is men bang dat het kanoën enigszins in de verdrukking zal komen.

2. KANOSPORTORGANISATIE IN NEDERLAND

Na een moeizame beginperiode kwamen in de twintiger en dertiger jaren kanoverenigingen van de grond in Haarlem, Zaandam en Amsterdam, die te zamen in 1932 de "Z.A.H.-Kring" stichtten. Twee jaar daarna werd deze belangengroepering omgezet in de N.K.B., die sindsdien uitgroeide tot ruim 30 verenigingen, verspreid over het gehele land.

Het dagelijks bestuur zetelt in Leiden. Daarnaast heeft men Nederland verdeeld in vijf gewesten die ook ieder een bestuur hebben. Verder heeft de bond nog zo'n tien commissies onder zich. Zo is er een commissie voor zowel het vlak- als het wildwatervaren en een bondspropagandacommissie.

De vereniging telt thans 3.500 leden. Dit kunnen bondsleden zijn of persoonlijke leden. De bondsleden zijn aangesloten bij een vereniging waardoor men tevens een stallingsplaats voor de kano verwerft. De persoonlijke leden zijn rechtstreeks lid van de N.K.B. en moeten zelf voor stallingsruimte zorgen. Er zijn natuurlijk ook tal van toervaarders die zich bij geen enkele vereniging aansluiten. Het zijn met name de wedstrijdvaarders die zich organiseren.

De N.K.B. coördineert alle kano-activiteiten van de verenigingen, waardoor de verenigingsleden ook het recht hebben aan evenementen deel te nemen die in andere plaatsen georganiseerd worden.

Naast de N.K.B.-organisatie bestaan er nog enkele kleinere groeperingen; soms in verenigingsvorm, soms als doelgroep zonder statuten. De doelstellingen van deze groeperingen zijn uiteenlopend en variëren van het uitsluitend verschaffen van stallingsruimte tot het uitsluitend organiseren van enkele toertochten per jaar.

2.1. De problemen in de N.K.B.

Naar aanleiding van een kort gesprekje met een importeur van kano's, kreeg ik de indruk dat de oorzaak van de geringe belangstelling voor de kanosport bij de bond zelf gezocht moet worden. En nadat ik hierover eens navraag had gedaan bij zowel leden als buitenstaanders werd deze indruk wel versterkt. Het lijkt er veel op dat de N.K.B. te druk is met onderlinge conflicten op te lossen. Hierdoor komen ze niet meer toe om op de juiste manier naar buiten te treden. Het is niet voor niets dat ze de N.K.B. vaak spottend "de Ned. Knibbel Bond" noemen! Dit blijkt ook wel uit de verslagen van jaarvergaderingen in de Waterkampioen.

Er is zelfs een structuurcommissie in het leven geroepen om orde op zaken te stellen; het resultaat laat nog op zich wachten.

Wel is men op het goede idee gekomen de wereldkampioenschappen kanovaren van 1983 in Nederland te laten plaatsvinden. De N.K.B. zal dan tevens haar 50-jarig bestaan vieren. Men hoopt dan wat meer publiciteit aan deze sport te geven, met als mogelijk gevolg een vergroting van de populariteit.

2.2. Andere in de kanosport actieve organisaties

Naast de organisatie Sportbond zijn er ook andere organisaties actief betrokken bij de kanosport.

- A.N.W.B. Deze toeristen-organisatie organiseert in het kader van de zgn. A-Clubreizen, kanotrektochten, meest in het buitenland. Men kan stellen dat dit een commercieel belang is, dat toch voor de ontwikkeling van de toeristische kanovaart van betekenis kan zijn.

- Particuliere kanoverhuurders.

In Nederland een nauwelijks voorkomende activiteit, in het buitenland echter een veel voorkomende toeristische attractie. Vooral ook bij Nederlanders in de belangstelling. Bekende gebieden zijn: de Lesse in België, de Ardèche in Frankrijk, Guden Lac in Denemarken.

- Gemeentelijke afdelingen voor Lichamelijke Opvoeding.

In een aantal grote plaatsen o.a. Den Haag en Amsterdam worden van gemeentewegen kanolessen georganiseerd. De kano'sport wordt hierbij als een eerste kennismaking met de watersport beschouwd.

Vele duizenden kinderen hebben op deze wijze al kennis gemaakt met de watersport.

3. BOOTTYPEN

Sinds 1970 heeft in West-Europa de polyester kano zijn houten voorgangers bijna geheel verdrongen. Vooral op het gebied van toerisme en wildwatervaren is het thans vrijwel alleen polyester wat men gebruikt. In 1970 kwamen de eerste polyester kano's op de markt; nu zijn er in Nederland al ongeveer vijftien kanowerven en importeurs bezig hun waren aan de man te brengen.

Als men in Nederland over een kano spreekt bedoelt men meestal een Kajak. Dit in tegenstelling tot de meeste andere landen (Duitsland, Frankrijk, Engeland en Amerika) waar met het woord kano vrijwel altijd een Canadese kano wordt bedoeld. Het waarom is duidelijk: in Nederland komt de Kajak veel vaker voor dan de Canadees.

Naast de Kajak en de Canadees zijn er nog andere kanotypes. Hieronder in schema weergegeven.

KANO	Kajak	}	Vlakwater
	Canadees		Wildwater
	Vouwboot		Combinatie
	Houten zelfbouwcano		

3.1. Kano

Een vaartuig met een scherpe voor- en achtersteven. Voortbewogen door één of meerdere vaarders, die ieder een peddel of pagaai los in de hand hebben. (Een peddel is een spaan met een blad aan beide uiteinden, een pagaai is een enkelvoudige peddel met meestal een Kruk aan het handvat).

De peddel of pagaai heeft geen steunpunten aan de boot, zoals bij roeiboten het geval is. De vaarder zit met zijn gezicht in de vaarrichting. Verder is de boot kielloos en de boot moet licht genoeg zijn om door de opvarenden over korte afstanden over het land vervoerd te kunnen worden.

3.2. Kajak

De Kajak is van oorsprong een eenpersoonskano uit Groenland. Hij is lang en smal (ongeveer 5,40 m lang en slechts 0,45 m breed). De vaarder heeft een jack (anorak) aan, waarvan de onderrand om de kuiprand vastgemaakt wordt, waarmee een waterdichte afsluiting verkregen wordt.

Men heeft tegenwoordig in Nederland naast de eenpersoons ook twee- en vierpersoons uitvoeringen. Er wordt ook vaak zonder spatzeil (wat de anorak vervangt) gevaren.

De Kajak is zeer geschikt voor de individuele kanotoerist. Op het land en op de auto goed hanteerbaar voor één persoon. Verreweg de meest verkochte soort in Europa.

3.3. Canadees

Van oorsprong is de Canadees een open boot van 6 tot 11 m lengte, die voortbewogen wordt door twee of meer vaarders. Om de boten voort te bewegen gebruiken zij pagaaien. De vaarders zitten op één been geknield op de bodem van de boot.

In Nederland wordt de boot meestal uitgevoerd in polyester, soms in aluminium. De lengte ligt meestal tussen de 4,50 m en 6 m. Dan is er nog de C 10, een boot van 11 meter, die door 6 tot 10 vaarders bemand wordt.

Het is een ideale, comfortabele gezinsboot, iets langzamer dan andere typen en vat meer wind.

3.4. Vouwboot

Toen de auto nog geen algemeen vervoermiddel was, was de vouwkano erg populier, het voordeel is nl. dat hij demontabel is. Tegenwoordig hebben de meeste kanoërs een auto met imperiaal of trailer wat een stuk makkelijker is. Het opbouwen van een vouwkano neemt toch zeker 25 minuten in beslag. Bovendien is de vouwboot in goedkope en middenklasuitvoering niet geschikt voor ruw gebruik. De dure uitvoering is een universele boot voor vele soorten vaarwater, maar let wel dat men voor een vouwboot uit de duurste prijsklasse, 2 of 3 eenpersoons polyester kano's kan kopen. De vouwboot is alleen te koop in tweepersoons type.

3.5. Houten zelfbouw-kano

Door kanowerven in Nederland wordt deze boot niet meer vervaardigd. Wel kan men bij de N.K.B. een werktekening en bouwbeschrijving van deze kano aanvragen. Het is een eenpersoons vlakwaterkano. Per jaar worden er nog zo'n 200 à 300 door zelfbouwers in elkaar gezet.

3.6. Vlakwater-, stromend water- en combinatietype

Het vlakwatertype moet aan de volgende eisen voldoen:

1. koersvastheid
2. geringe zijwindgevoeligheid.

Het model is daarom lang en smal met een nagenoeg plat dekje.

De te stellen eisen aan het stromend watertype zijn:

1. grote wendbaarheid
2. goed bestand tegen overkomend water.

Om een grote wendbaarheid te verkrijgen, is de boot vrij kort en breder dan het vlakwatertype. Wat ten koste van de snelheid gaat. Het dekje is hoog opgebouwd en spits van vorm.

Wie een kano wil die zowel op vlak- als op stromend water te gebruiken is, moet genoegen nemen met het combinatietype. Op het open water heeft men weliswaar meer last van zijwind dan een vlakwaterboot (het dekje is nl. hoger opgebouwd), maar dit type voldoet dan ook redelijk aan het wildwatervaren.

4. VORMEN VAN KANOSPORT

Men kan op veel verschillende manieren de kanosport beoefenen; het kan variëren van zo maar wat spelevaren tot kanoschoonvaren. Het nu volgende verhaal gaat hier verder op in.

4.1. Toeristisch varen

Hoeveel mensen er in Nederland een kano bezitten en er mee varen is onbekend. Het enige dat men zeker weet is dat er 3.500 kanovaarders lid zijn van de kanobond. Naar de rest kan men alleen gissen. Van de kant van de kano-importeurs krijgt men hierover geen opheldering, zij willen hun gegevens niet kwijt. Bovendien is er tussen de bond en de importeur nauwelijks sprake van enig contact hierover, zodat de N.K.B. ook niets weet.

Een groeiend aantal handelaren in kano's ondersteunt de veronderstelling dat de sport sterk groeit.

Men neemt wel aan dat er buiten de leden van de N.K.B. nog andere, niet-georganiseerde kanosport beoefenaars rondpeddelen. En dit is nu, zo denkt men, de grootste groep van toeristische vaarders. Deze groep wil rustig kanoën in de natuur. Het is dus een vereiste dat ze zich kunnen voortbewegen in een stukje landschapsschoon omdat de spanning van het wedstrijdement wegvalt.

4.1.1. Kanokamperen

Een apart tak van kanoën, welke ook onder het toeristisch varen valt, is het kanokamperen. Aangezien er in de Kampeer- en caravankampioen steeds vaker verslagen van kanokampeertochten staan, lijkt het erop dat deze tak in populariteit toeneemt. Dit is niet zo verwonderlijk; met een kano zijn de mooiste plekjes te bereiken die men op andere wijze meestal niet kan doorkruisen. Wanneer het gebied zo groot is dat de tocht meerdere dagen in beslag zal nemen is de tent het meest geëigende middel om te overnachten.

Een en ander sluit ook aan bij de groeiende belangstelling voor het lichtgewicht kamperen.

Het is helaas in Nederland niet toegestaan vrij te kamperen, zodat men wel genoodzaakt is een camping op te zoeken. Gewoonlijk maakt men dagtochten van ca. 25 km, behalve het kanoën heeft men dan ook nog tijd om aan te leggen en dingen te bekijken.

Een Canadees en een vlakwaterkajak zijn de meest geschikte types voor het kanokamperen, hierin heeft men nl. voldoende ruimte voor de kampeerspullen.

4.2. Wedstrijdvaren

Een grote groep van kanovaarders doet regelmatig mee aan wedstrijden. In Nederland ligt de nadruk vooral op de vlakwaterwedstrijden. Maar er zijn ook nog wel andere soorten wedstrijden die zich momenteel druk aan het ontwikkelen zijn.

4.2.1. Vlakwaterwedstrijden

De oudste wedstrijdvorm is het snelheidsvaren op stilstaand water.

Er zijn drie soorten wedstrijden:

De sprint (max. 150 m)

De korte baan (300 tot 500 m)

De lange baan (2.000 tot 10.000 m).

Meestal wordt er gevaren met een eenpersoons wedstrijdkajak. Ook is de tweepersoons uitvoering regelmatig te zien. De vierpersoons wat minder. In ons land komt de Canadees als wedstrijdcano, het zij in een-, twee- of tienpersoons uitvoering, bij wedstrijden haast nooit voor.

Men vaart in bebakende banen waarbij per kano een bepaalde baanbreedte wordt aangehouden (hier wordt in par. 5.1.1. verder op ingegaan).

4.2.2. Long distance-race

De long distance-race ofte wel lange afstands- of marathonedstrijd, is de laatste jaren zeer sterk in opmars. Dit zowel op nationaal als op internationaal gebied.

Het zijn vaak de oudere vlakwaterwedstrijdvaarders die met succes aan deze race meedoen; zij beschikken over een grote mate van techniek en tactiek.

Er zijn drie klassen:

Heren senioren (18 jaar en ouder)

Heren junioren (15-17 jaar)

Dames (vanaf 16 jaar)

De senioren varen minimaal een afstand van 20 km met een hindernis, doch wedstrijden van 60 km en langer komen ook voor. Beide overige klassen varen per wedstrijd ongeveer 15 km waarin ook een hindernis (b.v. in de vorm van een overdraagplaats) voorkomt.

4.2.3. Wildwaterwedstrijden

De wildwaterwedstrijden zijn te verdelen in twee soorten: de afvaart en de slalom. Hiervan is de slalom het spectaculairst.

Een afvaartwedstrijd wil zeggen dat de deelnemer(ster) zo snel mogelijk een vastgesteld riviergedeelte stroomafwaarts moet varen. In tegenstelling met de vlakwaterwedstrijden vaart men hier evenals bij de slalom slechts tegen de klok (dus ombeurten).

De slalom speelt zich op een naar verhouding klein gebied af. Deze wedstrijdvorm geniet de grootste publieke belangstelling. De slalom wordt gevaren in drie boottypen: de een- en tweepersoons wildwatercanadees.

Het parcours bestaat uit een riviergedeelte, al of niet met een waterval en stroomversnellingen, waarop ten minste 25 en ten hoogste 30 poortjes zijn bevestigd.

Een poortje wordt gevormd door twee, aan staaldraad gehangen stokken, die het water niet mogen raken. Beide stokken hangen op een afstand van minimaal 120 en maximaal 300 cm uit elkaar. Deze afstand is afhankelijk van de stroomsnelheid en de moeilijkheidsgraad van de rivier. De deelnemers(sters) moeten de poortjes in vastgestelde volgorde passeren. Ook zijn er poortjes bij die men achterwaarts moet bevaren. Elke aanraking van één of beide stokken met de peddel, de boot of met het lichaam, levert tussen de 10 en 15 strafseconden op die bij de totale vaartijd geteld worden.

4.2.4. Kanopolo

Kanopolo wordt tegenwoordig slechts incidenteel beoefend, meestal in een zwembad. De kono's zijn klein en zeer kort, hierdoor zijn de bootjes langzaam maar zeer wendbaar. Het type van boot verandert nogal eens omdat men steeds weer een ander, nog veel beter soort, bedenkt.

Ook staat over de spelregels nog niets vast, bovendien mag men in Duitsland de bal alleen met de peddel voortbewegen en in Engeland uitsluitend met de handen. Nederland doet het dan natuurlijk nog weer anders, hier mag het nl. met zowel de handen als de peddel. Met het juiste aantal personen en de ideale afmetingen van het pad is men nog steeds aan het experimenteren. Toch worden dit jaar voor het eerst hier en daar kleine competities gespeeld. Maar voordat deze sport werkelijk betekenis zal hebben moet er nog wel heel wat gebeuren.

4.2.5. Kanoschoonvaren

Dit is een tak -of liever gezegd wordt misschien een tak- in de kano-sport. Door een zeer kleine groep wordt momenteel in zwembaden deze tak gedemonstreerd. Er worden figuren op muziek uitgevoerd. Op deze manier kan men uitstekend laten zien wat men aan techniek beheerst.

5. VAARWATER IN NEDERLAND

Voor het toervaren kan in principe al het water in Nederland gebruikt worden, zo wordt verteld door N.K.B.-leden. Toch zijn op tal van plaatsen de wateren dusdanig vervuild dat het niet prettig is om er te varen. Ook, en dit is vooral iets van de laatste jaren, heeft men steeds vaker een vergunning nodig om bepaalde wateren te mogen bevaren. In Twente b.v. is men van plan voor alle beken een vergunning te eisen. De N.K.B. probeert er nu voor te zorgen dat als men lid is van de N.K.B. men automatisch een vergunning heeft voor alle wateren in Nederland. Op bijlage A is aangegeven waar momenteel de meest bezochte kanowateren in Nederland zijn.

5.1. Vlakwaterwedstrijdbanen

Hieraan heeft men in Nederland geen gebrek, de eisen zijn dan ook niet bijzonder hoog (zie 5.1.1.). Een speciale kanobaan is aangelegd in het Spaarnwoudeproject. Men maakt ook veel gebruik van roeibanen voor de wedstrijden (Bosbaan, Beekse Bergen) maar ook kanalen en rivieren worden vaak gebruikt. Een bekend voorbeeld is de Zaan.

5.1.1. Technische aspecten kanobanen

Ontsluiting

De kanobaan moet gelegen zijn aan of nabij openbare wegen en een goede ontsluiting hebben.

Toegangsweg met een minimale verhardingsbreedte van 5 m is aan te bevelen, in verband met boten op trailers.

De ligging van de kanobaan dient zo mogelijk dichtbij wooncentra te worden gekozen in verband met de optimale benutting van de baan.

Bodem, topografie en hydrologie

In het algemeen is het technisch mogelijk kanobanen te graven waarbij de topografie van het terrein zoveel mogelijk moet worden benut.

Een waterspiegel van + 1 m beneden de oeverhoogte is gewenst. Het beste is om ook alle rondomliggende gronden minimaal 1 m drooglegging te geven.

Een sterk wisselende waterstand kan op een kanobaan niet worden geaccepteerd.

Windrichting

De lengte-as van de roeibaan dient zo mogelijk 10-30 graden uit de meest voorkomende windrichting te liggen. Door beplantingen en/of het uitvoeren van grondwerken is het mogelijk de baan geheel of gedeeltelijk in de luwte te leggen.

Vormgeving

Lengte

Er worden wedstrijden gehouden op afstanden 150, 300, 500, 1000, 2000, 3000, 6000 en 10000 m'.

Zowel voor de start als na de finish is een extra inwaar- en uitvaar-ruimte nodig van + 100 m'.

Breedte

Voor nationale kampioenschappen zijn 6 banen van 9 m breed vereist. Daarnaast dienen een vrije opvaarbaan van 5 m breedte minimaal en ter vermijding van vaarvoordeel twee kantstroken van 5 m minimaal aanwezig te zijn.

Bij 95 m breedte is de baan tevens geschikt voor internationale wedstrijden.

Diepte

De totale waterdiepte van de wedstrijd baan moet minimaal 1,50 m bedragen. In verband met het voorkomen van plantengroei is een grotere diepte aan te bevelen.

Verhardingen

Bij het aanleggen van de parkeerterreinen moet men rekening houden met auto's en boottrailers.

De voetpaden moeten in verband met aan- en afvoer van de boten breder zijn dan normaal. Men geeft als advies 3 m.

Wegen aan weerszijden in de lengterichting van de baan zijn gewenst in verband met het volgen van de wedstrijden met fiets, bromfiets of auto.

Beplanting

Bij de aanleg van de beplanting dient te worden gelet op:

- het landschappelijk element waarbij ook de keuze van de houtsoorten een rol spelen.
- een functionele beplanting waardoor de invloed van wind tot een minimum wordt beperkt.

5.2. Wildwaterbanen

Deze zijn er in Nederland niet, maar worden af en toe speciaal voor wedstrijden gemaakt. Zo worden er in Valkenswaard regelmatig wedstrijden georganiseerd bij een molenstuw. Als men de poortjes maar dicht genoeg bij elkaar zet kan het best moeilijk te bevaren zijn. De meeste wildwatervaarders vinden het dan ook maar een schamel surrogaat.

6. GEBRUIK EN BESCHIKBAARHEID VAN HET VAARWATER IN EN OM FLEVOLAND

Onder vaarwater in en om Flevoland wordt verstaan al het water dat geschikt is voor één of meer categorieën recreatievaartuigen. In hoeverre de wateren geschikt zijn blijkt uit het volgende:

I. Randmeren, IJsselmeer, Oostvaardersdiep

Geen beperkingen.

Alle recreatievaart kan in principe gebruik maken van deze wateren. Maar men kan toch wel zeggen dat deze wateren qua karakter vooral geschikt zijn op de wat grotere recreatievaart en daarom minder geschikt zijn voor kano's.

II. Hoge en Lage Vaart, Dwarsvaarten, Oostervaart, Swiftervaart, Noordertocht, Larservaart en Larsertocht, afwateringskanaal in Almere

Beperking m.b.t. doorvaarthoogte.

Deze wateren zijn wat betreft maat geschikt voor alle recreatievaart, uitgezonderd de zeilvaart.

III. Bevaarbare tochten, stadsgrachten en andere kleine wateren

Beperking m.b.t. doorvaarthoogte, breedte en diepgang.

Deze wateren kunnen, afhankelijk van hun afmetingen, geschikt zijn voor kleine motorboten tot kano's.

Hieronder staat aangegeven aan welke afmetingen en doorvaarthoogten de vaarten en tochten moeten voldoen voor bepaalde typen boten.

<u>3 m</u>	0,50-0,70	kano, roeiende rubberboot
	0,50	
<u>5 m</u>	0,70-1,00	kano, roeiboten, kleine open boten met b.b. motor
	0,80	
<u>8 m</u>	1,00-1,50	kano, roeiboten, open motorboten met ruit
	1,00	
<u>8 m</u>	2,50	kano, roeiboten, open motorboten, kleine motorkruisers
	1,00	
<u>10 m</u>	2,50	kano, sportroeiboten, roeiboten, open motorboten, middelgrote motorkruisers.
	1,00	
<u>10 m</u>	2,50	Alle niet-zeilende recreatievaart
	1,50	

Voor kleine zeilboten is toch nog een min. doorvaarthoogte van + 7 m vereist!

6.1. Het landelijk gebied

Het hiervolgende gaat wat dieper in op de derde categorie (bevaarbare tochten en andere kleine wateren). Vooral in hoeverre doorvaarthoogte, breedte en diepgang een belemmering vormen op een doorgaande route.

De mogelijkheid tot rondvaren in het landelijk gebied tussen de Vogelweg en het natuurgebied Oostvaardersplassen is al eerder onderzocht (werkdocument 1979-37 Abw). Hieruit blijkt dat na het uitvoeren van een aantal werkzaamheden zelfs voor kleine motorboten meerdere routes kunnen ontstaan. Die werkzaamheden bestaan hoofdzakelijk uit het verbreden van sloten tot tochten en het vervangen van duikers door bruggen.

Op bijlage D zijn de thans bevaarbare tochten en vaarten aangegeven voor kano's en kleine motorboten, ook kan men hierop zien wat de belangrijkste ontbrekende schakels zijn. Hieruit blijkt dat er voor kano's al enkele doorgaande routes mogelijk zijn, als men het overdragen van de kano's op een aantal plaatsen aanvaardt.

Toch blijft het wenselijk meerdere sloten te verbreden zodat er kortere rondvaartmogelijkheden ontstaan.

Een nadeel van het vaarwater in Flevoland is, dat de vaarten en tochten erg diep liggen zodat men geen uitzicht heeft. Een voordeel van deze diepteligging is, dat men bij het varen weinig last van zijwind zal ondervinden.

Opvallend is dat, hoewel men in Zuidelijk Flevoland duidelijk méér rekening heeft gehouden met de recreatievaart, er in Oostelijk Flevoland meer en kortere rondvaartroutes zijn. De oorzaak hiervan moet men zoeken bij het feit dat de kavels in Zuidelijk Flevoland groter zijn en daardoor een eenvormiger structuur en een ruimere schaal is ontstaan.

6.2. Stadsgrachten in Lelystad en Almere

Voor wat de grachten betreft is duidelijk rekening gehouden met de recreatievaart. Door de plaatselijke insnoeringen en uitsparingen is het tevens aantrekkelijk vaarwater.

Het zgn. spelevaren wordt veelal beoefend door kinderen, derhalve mogen de taluds niet te steil zijn en mag de oeververdediging niet meer dan 40 cm boven het wateroppervlak uitkomen omdat het dan voor de kinderen moeilijk wordt in en uit de boot te komen.

De kano is bij uitstek geschikt voor deze kleine binnenwateren. Zowel in Lelystad als Almere is dit onderkent. De verschillende peilgebieden worden veelal door overdraagmoeilijkheden, zoals overtoompjes, verbonden (zie Bijlage B).

Bij de eerste Scholengemeenschap in Lelystad is zelfs een eenvoudige kanosprintbaan aangelegd. Ook in het Almeregebied mag een dergelijke voorziening niet ontbreken.

De kanobaan zou als volgt kunnen functioneren:

- a. door de week t.b.v. schoolkanoën
- b. 's avonds en in de weekends door een kanovereniging.

In beide gevallen zal de baan meer als oefen- dan als wedstrijd baan beschouwd worden.

6.3. Kanokamperen (zie bijlage C)

Een vereiste voor het kanokamperen is dat de kampeerterreinen dichtbij het water liggen of althans per voet makkelijk te bereiken zijn. Ook mag de onderlinge afstand niet groter zijn dan een gemiddelde dagtocht (25 km). Om de met name qua afstand aanwezige hiaten op te vullen zouden vooral bij dorpskernen en in het landelijk gebied nog een aantal eenvoudige kampeermogelijkheden moeten worden gecreëerd. Hierbij valt o.a. te denken aan visplaatsen. Ook andere groepen (fietsers lange afstandswandelaars), zullen profijt hebben van dergelijke kampeerplekken.

6.4. Te ontwikkelen routes

Een relatief groot aantal wateren zijn geschikt voor de kanovaart. Overdraagpunten behoeven voor de ontwikkeling van een kanoroute niet bezwaarlijk te zijn, als het er maar niet teveel zijn en de draagafstanden niet te lang. Het lijkt weinig zinvol alle enigszins geschikte wateren als kanoroute te ontwikkelen. Men kan zich beperken tot een logisch net van kanowegen, waarbij met name de kampeermogelijkheden in het plan zijn opgenomen. In bijlage D is aangegeven welke wateren voor een dergelijk net in aanmerking komen. Met name de overdraagpunten vragen enige aandacht.

Een goed betreedbare oever is noodzakelijk waarbij de uitstaphoogte niet meer dan + 40 cm boven het water mag zijn.

7. CONCLUSIES

In de eerste plaats kan opgemerkt worden dat het kanoën een sport is die nog in het groeistadium is. Dit geldt bij de wedstrijdsport vooral voor kanopolo en het marathon varen. Wat betreft het marathonvaren liggen er in Flevoland tal van mogelijkheden. Twee vereisten van een marathonwedstrijd zijn in Flevoland aanwezig: ten eerste de lange afstand en ten tweede één of meerdere obstakels. Het ontbreekt eigenlijk alleen aan de organisatie! Als er in Lelystad of Almere een kanovereniging zou worden opgericht vangt men twee vliegen in één klap: de vereniging kan beginnen met het organiseren van wedstrijden en bovendien wordt het bekend dat er in Flevoland de mogelijkheid tot kanovaren bestaat. Hier ligt dus duidelijk een taak voor de N.K.B.

De overheid zelf zou de kanosport (de goedkoopste vorm van watersport) kunnen bevorderen door schoolkanomogelijkheden te scheppen, zoals in diverse grote steden het geval is.

Ook toeristisch kanovaren lijkt sterk te groeien (zie het aantal per auto meegevoerde kano's). Zowel voor deze tak als voor het hieraan verwante kanokamperen moet Flevoland toch als een waardevol gebied worden beschouwd.

SAMENVATTING

De kano die vroeger gebruikt werd door natuurvolken voor het jagen en vervoer, is thans een populair en goedkoop recreatievoertuig.

Het overkoepelend orgaan van de tegenwoordig 30 tellende verenigingen is de Nederlandse Kano Bond (N.K.B.). Binnen de bond heeft men Nederland verdeeld in vijf gewesten, ieder met een eigen bestuur. Lid worden van de N.K.B. kan men door bondslid te worden of soor zich als zgn. persoonlijk lid aan te melden.

Naast de N.K.B. zijn er nog enkele kleinere groeperingen: de doelstellingen variëren van het uitsluitend verschaffen van stallingsruimte tot het uitsluitend organiseren van enkele toertochten.

De initiatieven van de N.K.B. met betrekking tot eventuele uitbreiding van de verenigingen zijn niet bijzonder indrukwekkend. Wel is men van plan in 1983 de wereldkampioenschappen kanovaren in Nederland te laten plaatsvinden.

De kano's worden tegenwoordig bijna allemaal van polyester gemaakt. Met het woord kano kan men zowel de Kajak als de Canadees bedoelen, die resp. met een peddel en een pagaai worden voortbewogen. De Kajak en de Canadees zijn de twee hoofdtypes, daarnaast kent men nog de vouwboot en de houten zelfbouwcano.

Men kan op verschillende manieren de kanosport beoefenen, het grootste onderscheidt dat men maakt is het tussen het toeristisch varen en het wedstrijdvaren. In Nederland hebben de vlakwaterwedstrijden de grootste betekenis. Het marathonvaren en kanopolo zijn twee takken die sterk in opkomst zijn.

In principe kan men overal varen waar water aanwezig is, mits er geen vergunning noodzakelijk is. Aan kanobanen heeft men tot nog toe geen gebrek, meestal worden kanalen gebruikt voor wedstrijden. Bij een nieuw aan te leggen kanobaan stelt men vooral eisen aan de bodem en de vormgeving (lengte, breedte en diepte). Wildwaterbanen zijn in Nederland niet erg spectaculair, ze worden meestal bij een stuw gemaakt.

Het water dat in Flevoland voor de recreatie geschikt is, is verdeeld in drie categoriën; globaal: de meren
de Vaarten
de Tochten.

Voor de laatste categorie is voor de kanosport belangrijk omdat de kano het enige vaartuig is dat deze wateren kan bevaren. Uit de bijlage blijkt dat er in Flevoland al tal van mogelijkheden zijn, die door enkele sloten uit te diepen, makkelijk uit te breiden zijn.

Ook heeft men binnen de bebouwde kom in Flevoland (Lelystad en Almere) mogelijkheden tot rondvaren.

Een ander groot voordeel van Flevoland is het grote aantal per boot bereikbare kampeerterreinen; dit is vooral van belang voor kanokampeer- tochten. Een uitbreiding van de kampeermogelijkheden centraal in Flevoland lijkt gewenst.

LITERATUURLIJST

Kanovaren : Jan Eggens.

Waterkampioen : '77 - '78 - '79.

Kampeer- en Caravankampioen '78 - '79.

Het gebruik van de grachten in Almere-Haven : Werkdocument R.IJ.P. door
H. Bliëk.

Gesprekken met : De heer Koopmans, secretaris Kanobond regio Oost.
De heer Stork, secretaris dagelijks bestuur N.K.B.
De heer Wijckens, kanoimporteur.