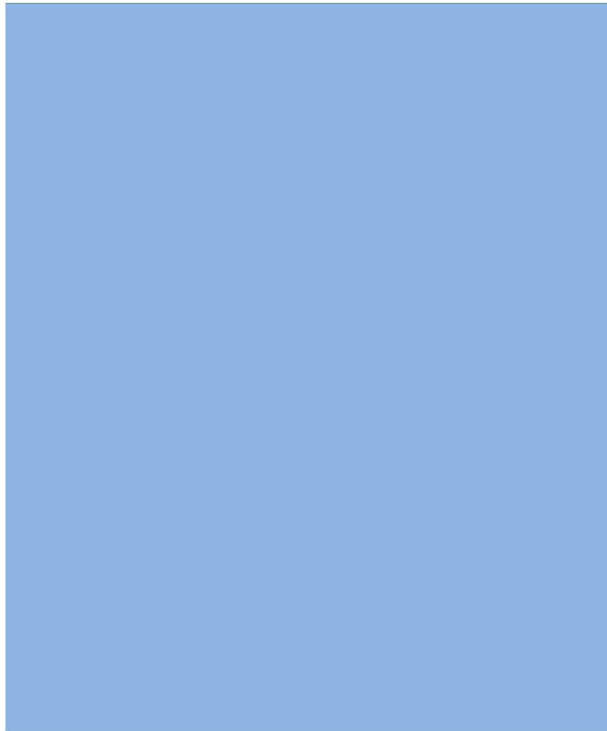




18 juni 2020 (herziening 18-12-2023)

Haalbaarheidsonderzoek Passantenhaven Schipperkerk

Projectbureau Vrolijkx, Breda

Situatie en vraagstelling

situatie

De gemeente Sittard-Geleen is benaderd door het Watersportverbond met de vraag of er een passantenhaven gerealiseerd kan worden in de Berghaven in Schipperskerk. Daarbij is het uitgangspunt dat er op de route over het Julianakanaal verder geen passantenhavens zijn en dat de omgeving Schipperskerk zich steeds meer leent als recreatieve stopover in het Grensmaasgebied in ontwikkeling.

De gemeente heeft vervolgens als eerste fase een verkenning uit laten voeren van de mogelijkheden en de meerwaarde van een dergelijke passantenhaven voor de waterrecreatie, voor de gemeenschap van Schipperskerk, voor recreatie en toerisme en voor de gemeente als geheel. Uit deze verkenning bleek dat er wel meerwaarde wordt verwacht en dat er geen grote showstoppers zijn die realisatie onmogelijk zouden kunnen maken.

Op basis van deze verkenning is een haalbaarheidsstudie uitgewerkt voor dit project waarbij samen met andere stakeholders dieper is gekeken naar meerwaarde, capaciteit, verwacht gebruik, technische uitvoerbaarheid, belangen in de omgeving en verwachte investeringen.

Deze rapportage geeft de analyses weer van deze aspecten en brengt de feitelijkheden in beeld die een besluit over realisatie en exploitatie mogelijk te maken.

Herziening 18 december 2023

Voor de aanleg van de passantenhaven wordt een uitgebreide vergunningsprocedure doorlopen. Daarbij zijn alle onderlinge documenten relevant en moeten deze zo actueel mogelijk zijn. Om die reden is dit haalbaarheidsonderzoek geactualiseerd met recente cijfers en inzichten. Voor diverse onderwerpen zijn er geen verschillen ten opzichte van de situatie in 2020. deze zijn ongewijzigd gebleven.



Kade langs de Berghaven met drie bedrijven, waarvan één gericht op betimmering van schepen

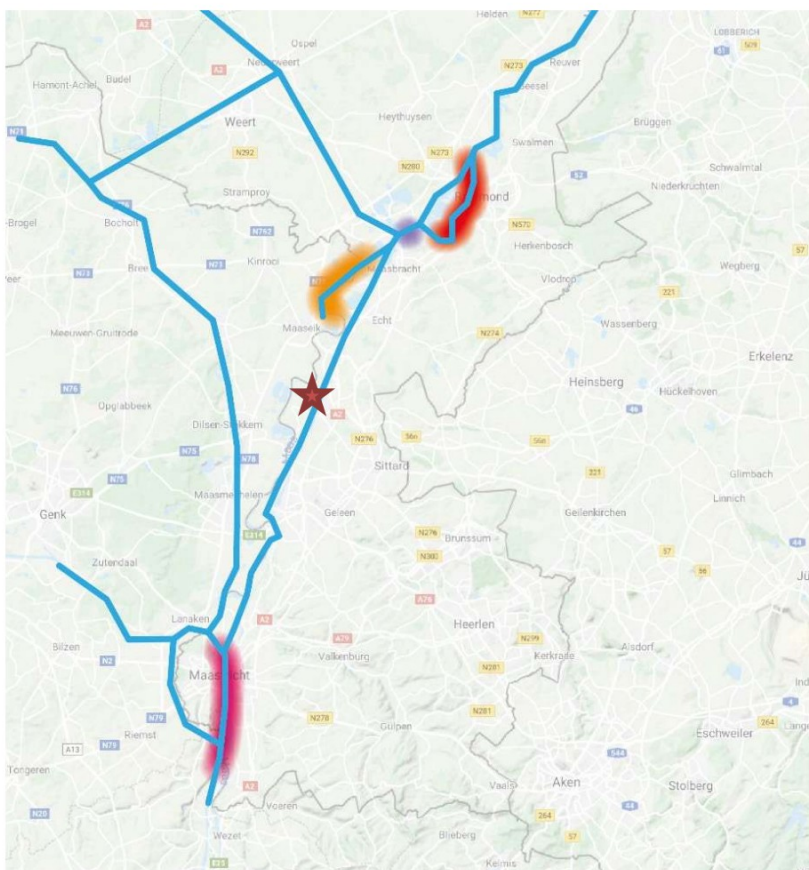


Panoramafoto Berghaven, vanaf de beoogde locatie passantenhaven

Netwerk van vaarwegen

Netwerk van Vaarwegen in Limburg en Vlaanderen

Sittard ligt aan het Julianakanaal nabij de sluis van Born. Het Julianakanaal vormt een verbinding tussen het Midden-Limburgse Maasplassengebied en Maastricht. Een alternatieve verbinding loopt via de Vlaamse kanalen, de zogenaamde Willemsroute via de Zuid-Willemsvaart. Het netwerk kent vooral kanalen met sluisen en beweegbare en vaste bruggen.



Netwerk van Vaarwegen rond Schipperskerk met concentraties vaste ligplaatsen

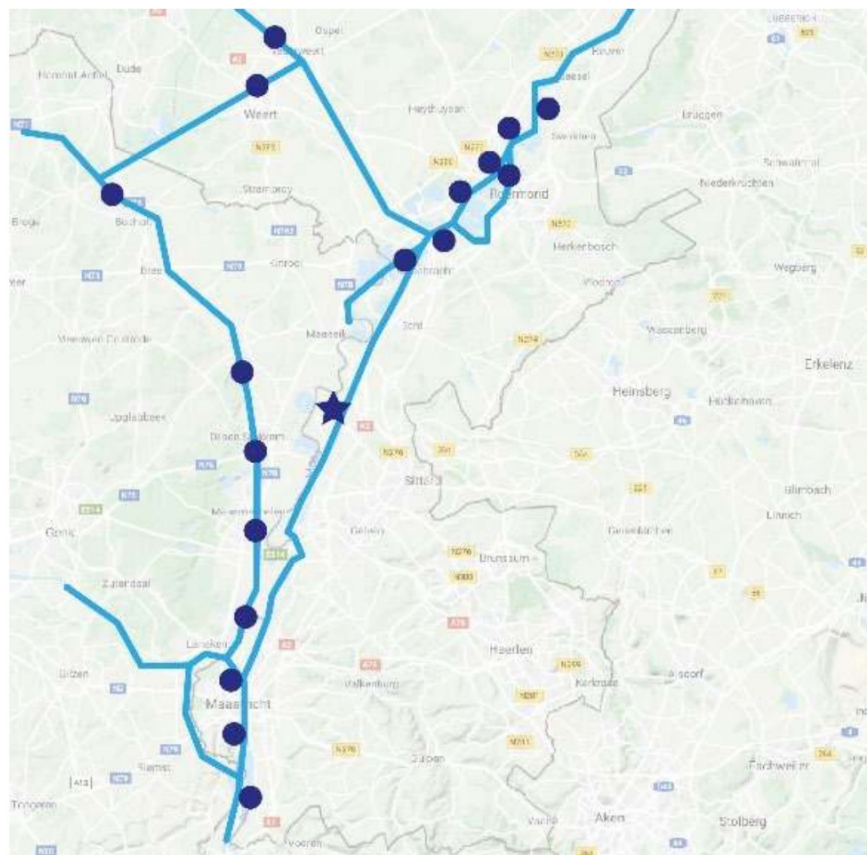
Havenconcentraties in de omgeving

De Provincie Limburg telt ca. 11.000 ligplaatsen voor pleziervaartuigen in het water. Het grootste deel daarvan concentreert zich op en aan de Maasplassen in Midden-Limburg, waar zo'n 7.800 ligplaatsen aangeboden worden. Daarvan zijn er ruim 3.100 in het stuwpand Roermond gelegen en ruim 4.200 in het stuwpand Maasbracht, inclusief de Belgische Maasplassen. Ten zuiden van het Julianakanaal zijn er nog ruim 800 ligplaatsen, allen in Maastricht of aan de plassen net ten zuiden van de stad. In het tussenliggende gebied worden geen ligplaatsen aangeboden.



Impressie luchtfoto jachthavens regio Roermond, aantrekkelijk vaarwater dichtbij

Willemsroute en passantenvoorzieningen



Locaties passantenhavens en passantenplaatsen

Passantenvoorzieningen in de omgeving

Uit bovenstaande kaart blijkt dat er op de alternatieve noord-zuid-route op meerdere plaatsen passantenvoorzieningen zijn. De route over het Julianakanaal is duidelijk gericht op doorvaart. De kortere route, minder sluisen en de noodzakelijke (en dure) vaarvignetten op de Vlaamse kanalen zorgen toch nog voor recreatief gebruik van het kanaal



Nautische situatie

Het Julianakanaal is sterk gericht op beroepsvaart. Aantrekking van extra pleziervaart wordt door de nautisch beheerder over het algemeen als minder gewenst gezien. Een extra stop-mogelijkheid om een tocht te onderbreken is mogelijk wel van meerwaarde. De vaarkaart toont de omvang van de beroepsvaart. De sluisen Linne, Born (kaart) en Maasbracht worden door Varen doe je Samen als knelpunt uitgelegd

Beroepsvaart en pleziervaart

Julianakanaal 'snelweg voor beroepsvaart'

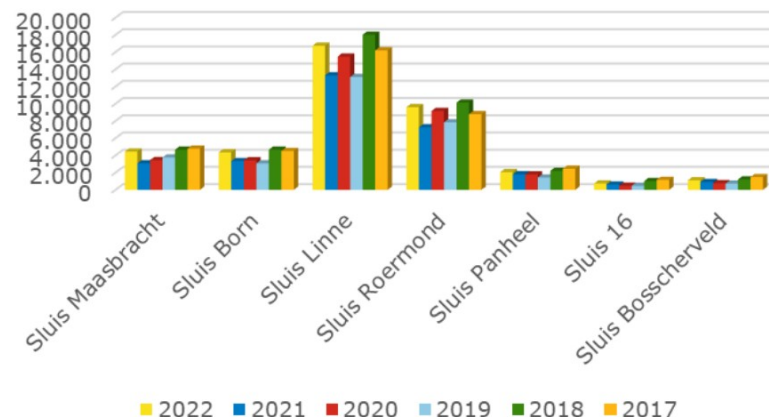
Het Julianakanaal is een zeer druk bevaren beroepsvaartroute, die door de nautisch beheerder van Rijkswaterstaat wordt aangeduid als de A2 over het water. Uit sluisstellingen van de afgelopen jaren blijkt ook wel dat het zwaartepunt sterk gericht is op de beroepsvaart. De pleziervaart is vooral bij de sluisen rond Roermond een stuk intensiever. Voor het Julianakanaal zijn de sluisen Maasbracht en Born bepalend. Het aantal recreatievaartuigen dat het Julianakanaal gebruikt bedraagt ca. 4000 met een daling in 2019 en een klein herstel in 2021 en 2022. Dit is veelal verkeer op weg of vanuit Maastricht of recreatieverkeer dat een ronde door Nederland en Vlaanderen vaart.

De omvang van de beroepsvaart is in aantal schepen bijna 5 keer zo groot. De cijfers van de beroepsvaart na 2020 zijn niet opgevraagd, maar de verhouding tussen beroepsvaart en pleziervaart is soortgelijk gebleven.

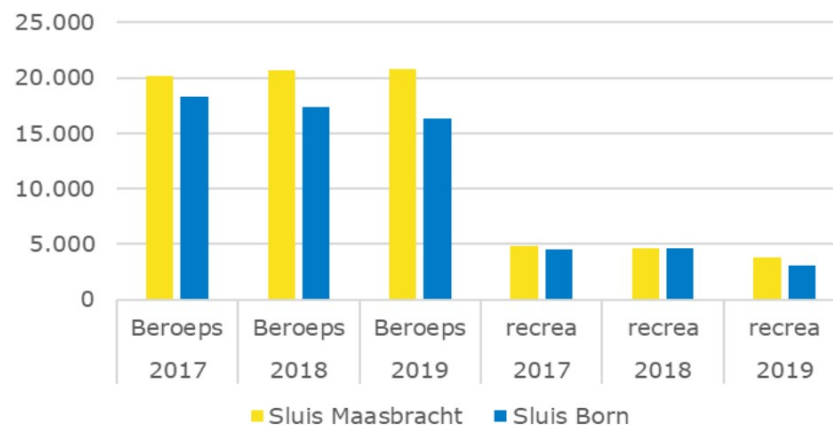
Voor de analyse werd een gesprek gevoerd met de nautisch beheerder van de vaarwegen bij Rijkswaterstaat. Hij geeft onder meer het volgende aan:

- De route via het Julianakanaal is zeer druk bevaren en door de verhoging van de toelaatbare CEMT-klasse (maximale omvang vrachtschepen) zal de schaal nog verder groeien (aantal schepen en omvang schepen)
- De bevaarbaarheid van het Julianakanaal vergt voldoende vaardigheid en een betrouwbaar en sterk motorschip.
- De tocht over het Julianakanaal is niet altijd prettig door de steile oevers die zorgen voor terugkaatsende golfslag van passerende en tegemoetkomende vrachtschepen.
- Het verval in de sluisen van Maasbracht en Born is erg groot, beiden ruim 11 meter. Voor de pleziervaart is dit indrukwekkend, maar ook niet altijd eenvoudig. De pleziervaart en beroepsvaart worden samen geschut. De sluisen hebben beweegbare bolders voor de veiligheid.
- De route van de Maasplassen naar Maastricht is aanzienlijk korter van via Vlaanderen, afhankelijk van de sluisen vier uur of ruim 10 uur varen.

sluispassages recreatie Limburg 2017-2022



Verhouding beroepsvaart-pleziervaart



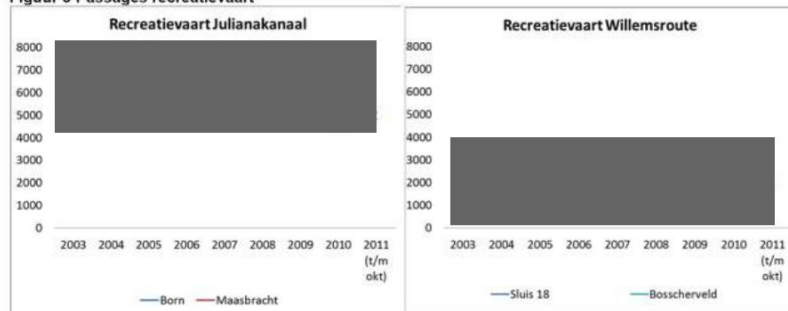
Vergelijking sluispassages beroepsvaart en recreatievaart relevante Limburgse sluisen

Willemsroute als alternatief

In 2009 werd een start gegeven aan het project Willemsroute. In verband met de werkzaamheden aan het Julianakanaal (voor schaalvergroting beroepsvaart) werd gezocht naar een aantrekkelijk alternatief voor de recreatievaart. Het Julianakanaal bleef bevaarbaar voor de recreatievaart, maar toervaarders werden met een vaarkaart, korting op de doorvaartgelden in Vlaanderen, informatie over toeristische mogelijkheden onderweg en een forse promotiecampagne verleid om een alternatieve route te kiezen. De kaart en de toeristische informatie is nog altijd beschikbaar. De korting op de doorvaartrechten (waterwegenvignet Vlaanderen) is komen te vervallen, waardoor de Willemsroute minder aantrekkelijk is en minder intensief gebruikt wordt.

Uit een evaluatie onder watersporters, uitgevoerd in 2011 door het Kennislabo van Toerisme Limburg (B) bleek dat gebruikers zeer tevreden waren over de route en de informatie. Zij gaven aan de route vaker te (zullen) gebruiken. De analyse van sluispassages in die jaren laat zien dat er sprake is van een stijging van het gebruik van de Willemsroute bij een lichte daling van de recreatievaart op het Julianakanaal. Onderstaande grafiek werd ontleend aan de MKBA die voor de Willemsroute werd gemaakt. Deze concludeert dat bij dalende kosten de Willemsroute rendabel is. De cijfers dateren van de periode dat de Willemsroute extra gepromoot werd. De aantallen in Maasbracht en Born van destijds zijn iets hoger dan vanaf 2017, maar de cijfers geven een indicatie van het effect van inzet op de route.

Figuur 3 Passages recreatievaart



Bron: Ecorys o.b.v. sluispassages aangeleverd door Rijkswaterstaat en NV De Scheepvaart

Willemsroute in 2022 en 2023

In 2020 werd een eerste initiatief genomen vanuit het Regionaal Landschap Kempen en Maasland om de Willemsroute opnieuw leven in te blazen. Daarbij werd een brede insteek gekozen, ten behoeve van de toervaart en de recreanten aan land, op de fiets of wandelend.

In deze uitwerking werd de route niet zozeer gepositioneerd als een alternatief voor het Julianakanaal, zoals in 2010 het geval was. De route wordt nu, inclusief het Julianakanaal, gepositioneerd als meerdaagse rondgaande route. De ontwikkeling van een passantenhaven in Schipperskerk past uitstekend in deze positionering, die de behoefte aan goede passantenvoorzieningen tussen Maasbracht en Maastricht doet groeien. Van de Willemsroute is inmiddels een vaarkaart gemaakt die online (gratis) besteld kan worden.

In 2022 werd een onderzoek gedaan onder toervaarders rondom de Willemsroute. Enkele belangrijke resultaten voor de passantenhaven Schipperskerk zijn opgenomen op pagina 7 van deze rapportage. De resultaten spreken voor zich en versterken de behoefte aan de beoogde passantenvoorziening.

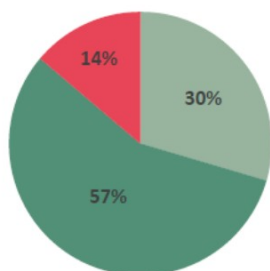


ONTDEK DE WILLEMSROUTE ALS VAARLUS
EEN MEERDAAGS TOPAVONTUUR OP EN LANGS HET WATER

Willemsroute onderzoek toervaarders 2022

Willemsroute gevaren

■ Ja, gedeeltelijk ■ Ja, volledig ■ Nee



- 86% die de route kent, heeft hem al gevaren (of 51% van alle toervaarders)
- Van degenen die de Willemsroute gevaren hebben, heeft 2/3 hem volledig gevaren
- Nederlanders die de Willemsroute kennen, hebben hem al vaker gevaren (93%) dan Belgen (84%)
- Ook bij de leeftijdsgroepen merken we een verschil. 70% van de -50 jarigen, 79% van de 50-59 jarigen en 92% van de 60-plussers die de Willemsroute kennen, hebben hem al gevaren.

Willemsroute gevaren

Enkel deels gevaren (n=173)



Vaarders die de Willemsroute deels hebben gevaren, hebben gemiddeld 2 stukken verkend

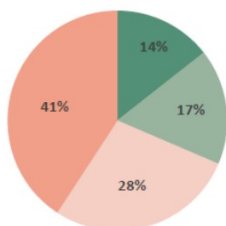
Deels of volledig gevaren (n=493)



De gemiddelde vaarder van de Willemsroute heeft 3,3 stukken gevaren

Vaarfrequentie Willemsroute

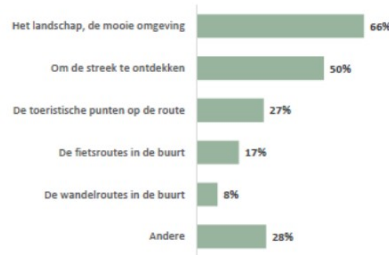
■ 3x per seizoen of vaker ■ 2x per seizoen ■ 1x per seizoen ■ Minder dan 1x per seizoen



- 6 op 10 Limburgse respondenten vaart de Willemsroute minstens 2 keer per seizoen. Significant meer dan alle andere regio's.
- 5 op 10 Nederlanders vaart deze minder dan 1x per seizoen. Ook voor de rest van België (uitgezonderd Antwerpenaren) is dit het geval.
- Ook de helft van de 70-plussers vaart de Willemsroute minder dan 1x per seizoen. 50-59 jarigen zijn de meest frequente vaarders van de Willemsroute.

Waarom wel, waarom niet?

Willemsroute al gevaren (n=493)

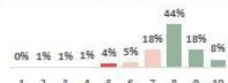


Kent Willemsroute maar niet gevaren (n=79)

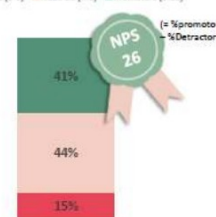
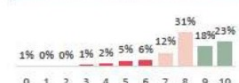


Tevredenheid en aanbeveling

Algemeen beeld Willemsroute



Aanbevelen Willemsroute



Bij het aanbevelen waren er meer Nederlanders die een neutrale score gaven.

Aanbevelingsscore van 9 of 10:

- Mooie route
- Rustige route
- Aangename route
- Mooie natuur
- Leuke aanlegplaatsen
- Fietsgelegenheid
- Voldoende aanlegplaatsen

Aanbevelingsscore van 8 of minder:

- Te weinig aanlegplaatsen
- Te weinig aanlegplaatsen met faciliteiten
- Prijs vaarvignet
- Te weinig specifieke aanlegplaatsen (aan sluizen, voor lange schepen, om te overnachten, voor passanten,...)
- Onvriendelijke sluisbediening/personeel

Enkele overig interessante resultaten onderzoek

- 83% van de vaarders heeft aangemeerd tijdens de tocht
- 83% gebruikt de havens om te overnachten
- 57% gebruikt de havens om een bezoek te brengen aan dorp of stad
- 32% gebruikt een haven om uit te rusten
- 33% gebruikt de haven als startpunt van een wandeling, 24% van een fietstocht

Verkenning beleidskaders

Toeristische visie Zuid-Limburg

De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft onlangs de visie Vrijtijdseconomie voor Zuid-Limburg vastgesteld (Bestemming Zuid-Limburg 2030). Daarin wordt onder meer ingezet op een verdere versterking van de vrijetijdseconomie, verbreding van het productaanbod en benutting van de variatie in landschappen. Één van de doelstellingen is spreiding van toerisme zodat de drukte beter verdeeld wordt. De regio rond Schipperskerk is met Rivierpark Maasvallei in ontwikkeling als onderscheidend landschap dat geschikt is voor fietsen en wandelen.



College-akkoord Sittard-Geleen en Addendum

Het college van Sittard-Geleen heeft bij hernieuwing van het collegeakkoord in het addendum aangegeven dat zij de euregionale kansen wil benutten en de toeristisch recreatieve structuur wil versterken. De samenhang tussen stad en buitengebied vraagt om een verbetering. Dit is goed voor de diversiteit in de economie en voor de leefbaarheid van de gemeente.

Regionaal landschap Rivierpark Maasvallei

Voor de samenwerkende gemeenten en provincies in Rivierpark Maasvallei is het verder ontwikkelen van recreatie en toerisme een belangrijke taak. Routercreatie wordt als belangrijke kans gezien. Nu al is er sprake van ca 1 miljoen recreatieve fietsers en 300.000 wandelaars in Regionaal Landschap Kempen en Maasland. De vaarroute via Zuid-Willemsvaart, Julianakanaal en Weert vormt een verbindende rondgaande route die uitstekend past bij de doelgroep van het gebied. Sinds 2021 is hiervan ook (weer) een vaarkaart beschikbaar.

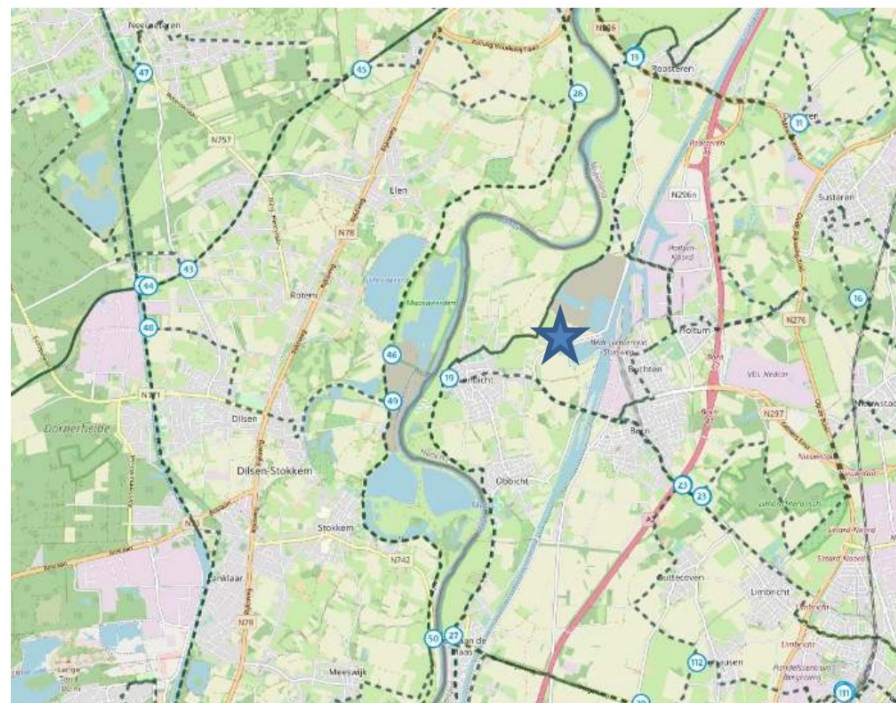


Toeristische aantrekkelijkheid (in wording)



Grensmaas gebied in ontwikkeling

Het project Grensmaas verandert het gebied enorm. Daardoor neemt de recreatieve kwaliteit toe. Als potentieel uitloopegebied voor nabijgelegen verstedelijkte gebieden met een sterke oriëntatie op industrie vormt het 'Grenspark Maasvallei' in de nabije toekomst een aantrekkelijke groen-blauwe long die ook voor de toervaarders van meerwaarde kan zijn



Fietsknooppunten in de regio, Schipperskerk sluit eenvoudig aan op grensoverschrijdend netwerk

Fietsroutestructuur

Veel toervaarders die langere tijd met hun motorboot op vakantie zijn hebben fietsen aan boord. De ontdekking van het achterland vanuit (passanten)havens is een belangrijke activiteit. De koppeling van Schipperkerk aan een netwerk met zeer verschillende routes en omgevingen geeft waarde aan een eventuele stopover.

Verkenning haalbaarheid passantenhaven

Wenselijkheid en haalbaarheid

Uit de analyse blijkt dat een eventuele passantenhaven in de Berghaven van Schipperskerk zich met name zal richten op passerende schepen. Jaarlijks is er sprake van ca 4.000 recreatievaartuigen die op doorreis zijn van de Maasplassen Midden-Limburg naar Maastricht en andersom. De schippers zijn vaak met de boot op vakantie en beperken gemiddeld het aantal vaaruren tot 3 à 4 uren per dag. Aanlegplaatsen op aantrekkelijke locaties kunnen schippers verleiden om een stop voor enkele uren of een nacht te maken.

De ontwikkeling van de Grensmaas is een imposant project dat het landschap ingrijpend veranderd. In de toekomst zal er sprake zijn van een aantrekkelijk gebied dat dooraderd wordt door een recreatieve routestructuur voor wandelen en fietsen. De inzet van Rivierpark Maasvallei is het gebied in de nabestemming te versterken als recreatief uitloopegebied.

Een passantenhaven met ruimte voor motorjachten op doorreis sluit in potentie goed aan bij deze ambitie. Naar schatting meer dan 80% van de motorjachten heeft fietsen aan boord. Tijdens een vakantie met de boot is wandelen en fietsen van routes vanuit passantenhavens de belangrijkste activiteit. Schipperskerk is een aantrekkelijke centrale plek in de verder wat saaie en onrustige vaartocht over het Julianakanaal. De ligging buiten de vaargeul op enige afstand daarvan geeft rust en voldoende verblijfskwaliteit.

Een passantenhaven past in het ruimtelijk beleid van de gemeente en past binnen het vigerende bestemmingsplan. Rijkswaterstaat geeft in eerste aanleg aan geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling en ziet meerwaarde in een veilige overnachtingslocatie. Zij verwacht dat het gebruik beperkt zal blijven en dat het geen aantrekkende werking zal hebben op de recreatievaart op het Julianakanaal. Groei van de recreatievaart op het Julianakanaal ziet zij als minder gewenst. De veiligheid op het Julianakanaal is al een punt van zorg door de groeiende beroepsvaart. Een passantenhaven heeft dan deels ook een veiligheidsbevorderende werking (uitrusten, uitwijken).

Passages, capaciteit, ruimtelijke inpassing

Vanuit ervaring met soortgelijke routes en met het Julianakanaal is bekend dat veel van de passerende recreatieschepen sterk gericht zijn op het bereiken van de bestemming aan de noord-of zuidzijde van het kanaal. Een deel van de passerende schepen zal een stopover willen maken in Schipperskerk. Dat kan zijn vanwege veiligheid, omslaand weer, om uit te rusten en om de route in twee fases op te knippen. Er zijn geen standaard adviestijden zoals in de auto (twee uur, dan een kwartier rust) maar een stopover zorgt voor meer veiligheid. Uit onderzoek voor de Willemsroute bleek dat de aanwezigheid van passantenhavens zorgde voor verlenging van de tocht en verblijf in de havens onderweg (met daarbij behorende bestedingen).

Wij schatten dat tussen de 600 en 800 recreatievaartuigen een stop zullen maken voor een korte of langere tijd (zie berekening pagina 9). Indien 40% tijdens de dag komt en 60% ook blijft overnachten dan is er sprake van 360 tot 480 overnachtingen in de passantenhaven. Ervaring leert dat ca 1/3 van de overnachtingen gedurende de 15 drukste dagen van het jaar in passantenhavens plaatsvinden. Dit zou duiden op een gevraagde gelijktijdige capaciteit van 10 ligplaatsen. Een capaciteit van tussen 10 en 15 ligplaatsen is bijna altijd afdoende.



Omvang en verwacht gebruik passantenhaven

Gebruik passantenhaven

Het gebruik van de passantenhaven ontstaat door gebruikers van het Julianakanaal die een stopover maken. Dit kunnen ze doen om de volgende redenen:

- Verandering weersomstandigheden (veiligheid)
- Problemen aan de boot of met de schipper (veiligheid)
- Vermoeidheid (veiligheid)
- Korte pauze voor maaltijd of rust (veiligheid en recreatie)
- Overnachting (recreatie)
- Toeristisch bezoek achterland Schipperskerk (recreatie, Rivierpark Maasvallei)
- Diverse andere redenen.

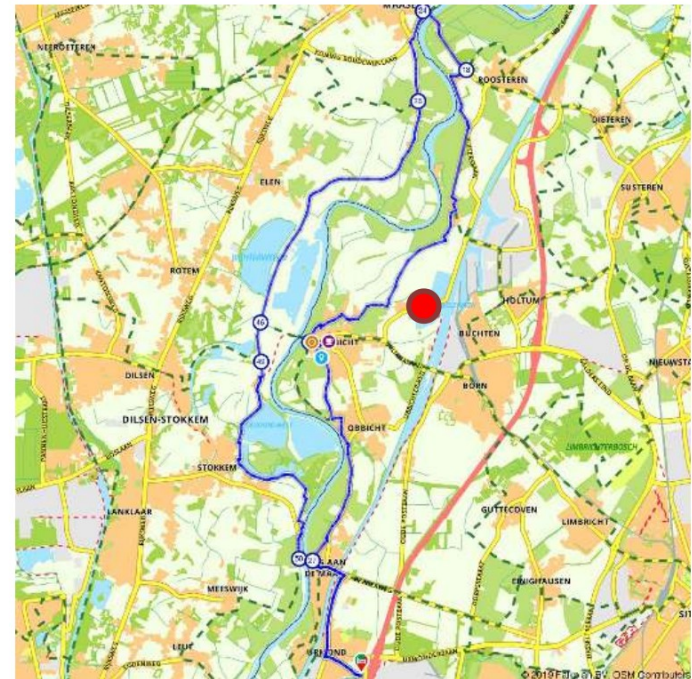
Wij gaan er van uit dat dit niet of nauwelijks leidt tot meer schepen die via deze route vaart. Er is geen aantrekkende werking van recreatievaart.

Uitgangspunt is dus het bestaande aantal recreatieschepen dat over het Julianakanaal vaart. Dit is ieder jaar anders. Gemiddeld gaan we uit van 4.000 pleziervaartuigen die Schipperskerk passeren. Wij schatten dat het percentage schepen dat een stop zal maken op de dag of voor de nacht circa 15% en 20% bedraagt. Tussen 600 en 800 recreatievaartuigen zouden dan een stop maken. Indien 40% tijdens de dag komt en 60% ook blijft overnachten dan is er sprake van 360 tot 480 overnachtingen in de passantenhaven.

De aanwezigheid van de voorziening creëert doorgaans ook de (soort van) vraag. Door goede aanlegplaatsen in de haven beschikbaar te hebben zullen mensen ook wat willen blijven. Ervaringen met de Willemsroute leert dat mensen bij nieuwe voor hen onbekende voorzieningen mogelijk ook verleid worden het achterland te verkennen. Daarbij is het achterland sterk in ontwikkeling, met Rivierpark Maasvallei ontstaat een geheel nieuw en uniek landschap met recreatieve routestructuren. Onze verwachting is dat veel bezoekers dat een onverwachte kwaliteit vinden, positief verrast zullen zijn en misschien nog wat langer zullen blijven om het gebied per fiets of wandelend te verkennen.

Aantrekkelijkheid passantenhaven

Op dit moment is de omgeving van de Berghaven weinig recreatief ingericht en deels ook weinig aantrekkelijk. Daarmee is langdurig verblijf niet te verwachten. Anderzijds is met name de noordwestelijke punt van de haven wat verder weg gelegen van de bedrijven langs de Berghaven. De ligplaats is hier relatief rustig, open, met weinig golfslag en zonder veel geluidsoverlast van de bedrijven. De directe koppeling met de kern Schipperskerk en met de rest van het achterland en de aansluiting op de fietsroutestructuur maakt het een aantrekkelijke stop voor een dag(deel) om een verder per boot niet bereikbaar gebied in ontwikkeling te bezoeken.



Fietsroutestructuur in de omgeving, snelle aansluiting op recreatief netwerk

Meerwaarde vanuit stakeholders, toerisme

Regionaal Landschap Kempen en Maasland (hierna RLKM)

Deze grensoverschrijdende samenwerking van organisaties zet zich in voor de toeristische doorontwikkeling van twee grensoverschrijdende parken, waaronder Rivierpark Maasvallei. De inzet is dit gebied verder in te richten als recreatief landschap met een aantrekkelijke routestructuur en een veelzijdige beleving. Daarbij wordt primair gericht op extensieve recreatie, onder meer wandelen en fietsen.

In het gebied is nu al sprake van 600 km goed onderhouden routestructuur en worden jaarlijks 1 miljoen fietsers en 300.000 recreatieve wandelaars ontvangen. Het Regionaal Landschap Kempen en Maasland werkt namens de deelnemende organisaties aan versterking van toerisme en recreatie. Daarbij wordt ook de waterrecreatie betrokken. Uitgangspunt van de organisatie is dat de recreatiotoervaart (met de boot meerdaags op vakantie en slapen aan boord) zeer goed past bij het soort toerisme waarvoor het gebied zeer geschikt is. De ontsluiting van fiets- en wandelroutes vanuit de havens kan extra cross-overs creëren die aantrekkelijk zijn voor het gebied.

RLKM werkt voor twee grensoverschrijdende parken en zoekt ook synergie tussen beide parken. De vaarronde via de Zuid-Willemsvaart, Maas, Julianakanaal en Kanaal Wessem-Nederweert verbindt beide landschapsparken aan elkaar. Langs de gehele route zijn er op regelmatige afstand passantenhavens beschikbaar, behalve langs het Juliananaal. Inzetten op de ontwikkeling wordt door RLKM zeer gedragen en de organisatie kan ook behulpzaam zijn bij realisatie en promotie.

Versterking van toervaartnetwerk

Het toervaartnetwerk is een samenhangend stelsel van vaarwegen waar de recreatiotoervaart gebruik van kan maken. Het netwerk wordt beheerd door Rijkswaterstaat, Waterschappen, provincies en gemeenten en wordt ondersteund door een breed onderschreven convenant waarin afspraken zijn vastgelegd over doorvaartmogelijkheden en voorzieningen. Waterrecreatie Nederland is de organisator van dit convenant en komt op voor de belangen van het netwerk en haar gebruikers. In Waterrecreatie Nederland zijn naast provincies en ministeries ook de Unie van Waterschappen en de watersportorganisaties vertegenwoordigd.

Waterrecreatie Nederland ziet de aanleg van een passantenvoorziening in Schipperskerk als een verrijking van het toervaartnetwerk. De afstand tussen de passantenvoorzieningen van Maastricht en Maasbracht is in vergelijking tot elders in Nederland bijzonder groot. Aanleggelegenheden voor nood zijn er wel bij de sluizen, maar een recreatieve plek voor een korte of langere stopover maakt de route aantrekkelijker en de doorvaart veiliger.

Waterrecreatie Nederland onderschrijft het belang van goede en toegankelijke voorzieningen in gebieden die in ontwikkeling zijn, zoals Rivierpark Maasvallei. Het landschap in wording biedt een nieuw bezoekmotief en een welkome onderbreking.

Ook het Watersportverbond, regionaal vertegenwoordigd door de Regiocommissie, schaaft zich achter het idee van een passantenhaven. Er is contact geweest met het hoofdkantoor van het watersportverbond, waar gepleit wordt voor toegankelijke veilige en goed beheerde passantenvoorzieningen langs het toervaartnetwerk ter bevordering van het gebruik van het netwerk en ter verbreding van de economische bestedingen van dit gebruik.

Meerwaarde vanuit stakeholders, veiligheid

Veiligheid

In het vooronderzoek is sonderend geïnformeerd bij Rijkswaterstaat Nautisch Beheer in hoeverre er bezwaren zouden zijn tegen de aanleg van een passantenhaven. In deze haalbaarheidsfase is dat verder uitgewerkt. Daaruit kwamen de volgende uitgangspunten:

- Behoud van voldoende ruimte om te keren met grotere beroepsvaartschepen in de Berghaven zodat de (toch al schaarse) overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart ongehinderd blijft
- Zoveel mogelijk afstand van de vaarweg om golfslag van voorbij varende schepen te voorkomen. Overigens wordt er aangegeven dat dit mee zal vallen omdat de snelheid in de nabijheid van de sluis Born beperkt is
- Geen aantrekkende werking van de haven op onervaren pleziervaart
- Geen extra ingang naar het kanaal, gebruik maken van de bestaande overzichtelijke ingang.

Varen Doe je Samen

Rijkswaterstaat werkt samen met andere vaarwegbeheerders en Waterrecreatie Nederland aan de campagne Welkom op het Water. De projectleider van dit programma heeft zich gebogen over de mogelijkheid voor een passantenhaven in Schipperskerk. De bevindingen zijn:

- Er zijn geen nautische bezwaren tegen een passantenhaven op de boogde locatie
- De passantenhaven is een aantrekkelijke stopover op een druk bevaren route. De locatie nabij de sluis is daarbij een logische locatie. De vaarafstand naar Maastricht en Maasbracht is soortgelijk. Daarmee wordt een belangrijke potentie van de regio ontsloten vanaf het water, door fiets- en wandelroutes waar mogelijk aan te sluiten op de passantenhaven. Veel toervaarders hebben een fiets bij zich en wandelen in de omgeving is een belangrijke activiteit.
- In noodgevallen op het kanaal kan voor de sluizen worden afgemeerd. Het streven moet zijn de sluizen niet te gebruiken als rustplaats bij noodstoppen maar beschikbaar moet blijven als wachtplaats. De nieuwe locatie kan deze behoefte invullen en is belangrijk voor de veiligheid.

Richtlijn vaarwegen

In de Richtlijn Vaarwegen 2020 worden ontwerpprincipes, rekenregels en uitgangspunten geformuleerd voor een goede aanleg van de voorzieningen voor beroepsvaart en pleziervaart op de Nederlandse vaarwegen. Wij hebben een analyse gemaakt van deze richtlijnen en kunnen concluderen dat de locatie en de functie op zichzelf voldoen aan de uitgangspunten van de Richtlijn

De richtlijn geeft aan dat de golfhoogte van de beroepsvaartschepen ter plaatse van de passantenhaven niet hoger mag zijn dan 0,2 meter om comfortabel te kunnen overnachten. De afstand tot het kanaal in combinatie met de beperkte snelheid zorgt voor een lagere golfhoogte.

De richtlijn geeft aan dat passantenplaatsen op regelmatige afstand van elkaar een gebied veiliger en aantrekkelijker maken. Vanuit die optiek is de realisatie van een passantensteiger het invullen van een blinde vlek in een gebied zonder voorzieningen.

Er worden in de Richtlijn Vaarwegen geen specifieke eisen gesteld aan passantenvoorzieningen. Belangrijk is dat zij deugdelijk zijn en dat er voldoende beheer en toezicht georganiseerd is om te kunnen functioneren.

Regionale spreiding van toerisme

De toeristische visie voor de regio Zuid-Limburg zet in op het versterken van het gehele gebied als veelzijdige toeristische regio. Daarbij zijn de kansen die de grensregio biedt en de verschillende landschappen belangrijke troefkaarten. De gemeenteraad heeft de toeristische visie 'Bestemming Zuid Limburg 2030' in het voorjaar van 2020 vastgesteld.

Belangrijk uitgangspunt is de verspreiding van toeristische druk in het zuiden van Limburg. De verschillende landschappen hebben ieder hun eigen karakteristiek die vraagt om versterking.

De Grensmaas en Rivierpark Maasvallei is een gebied en landschap in ontwikkeling. Door daar nu al sterk in te zetten op routegebonden recreatie met ontsluiting voor auto en boot wordt dit gebied extra onder de aandacht gebracht als te ontdekken pareltje.



Toekomstvisie uit Bestemming Zuid-Limburg 2030, december 2019

Stimuleren extensieve recreatie

De gemeente Sittard-Geleen wil de binding tussen stad en landschap versterken en daardoor de woon- en leefkwaliteit en de economie van de binnensteden versterken (Addendum coalitieakkoord). Belangrijk onderdeel van deze strategie is de versterking van de routestructuur voor extensieve recreatie, zoals fietsen en wandelen.

Het fietsnetwerk is al goed ontwikkeld en kent verdere versterking vanuit het Rivierpark Maasvallei. De gemeente is ook voornemens een knooppuntensysteem voor wandelen te ontwikkelen ('Knopen Lopen') en ziet hierin een fijnmazig netwerk in het Rivierpark en dus de omgeving van Schipperskerk. Het aansluiten vaneen eventuele passantenhaven sluit goed aan bij deze visie.

'Passend toerisme'

De gemeente zet in op wandelen, fietsen, routes en passende vormen van recreatie in het buitengebied. Kleinschaligheid en individuele beleving van het landschap staat daarbij centraal. Om die reden heeft de gemeente ook camperplaatsen gerealiseerd voor individuele bezoekers. Ook hier gaat het om zelfvoorzienende gasten die weinig extra service nodig hebben en vanaf de camper en het fietsenrek de omgeving beleven.

Het toervaren is zeer goed te vergelijken met het campertoerisme. Ook hier is sprake van zelfvoorzienende gasten die een omgeving willen verkennen. De gemiddelde leeftijd van toervaarders met motorboten ligt boven de 55, het betreft doorgaans rustige gasten die langere tijd op vakantie zijn met de boot en goed voor hun omgeving, de aanlegplaats, de boot en elkaar zorgen. Deze vorm van toerisme past in de regionale doelgroep.

Meerwaarde vanuit stakeholders, lokaal

Dorp Schipperskerk

Voor deze haalbaarheidsstudie hebben wij contact gehad met [REDACTED] die vaak de kern Schipperskerk vertegenwoordigd in regionale en lokale werkgroepen en ruimtelijke processen. Uit dit gesprek is gebleken dat er voor een jachthaven met de daarbij behorende voorzieningen weinig draagvlak vanuit het dorp te verwachten valt. Eerdere ideeën over herbestemming van de werkhaven in die richting leverden veel negatieve reacties op. Een passantenvoorziening mag dan ook nooit het begin zijn van een jachthaven ontwikkeling met stalling en onderhoud en dergelijke.

De inzet van het dorp is dat het gebied geschikt is voor de externe vormen van recreatie, zoals wandelen en fietsen. Thematische routes, zoals het Natuurpad (in ontwikkeling) en de Lange Afstands Wandelroute passen bij de schaal en het karakter van het gebied. De toervaart met doorgaans rustige gasten past daar goed in.

Voor de lokale gemeenschap is handhaving belangrijk. Er wordt gevraagd de schaal beperkt te houden, zeker in het begin, om zo te ervaren wat voor soort gasten en gebruik hier op af komen. Dát er wat op deze plek gebeurt met passend toerisme wordt wel toegejuicht. Er is nu soms sprake van ongewenst gebruik en overlast van groepen overnachtende sportvissers en andere groepen aan de waterkant die juist aangetrokken zijn voor het gebrek aan andere functies op deze locatie. Passend toerisme kan dit ontmoedigen.



Lokale ondernemers

Aan de Berghaven zijn drie bedrijven gevestigd. Het bedrijf dat het meest naar de beoogde locatie van de passantenhaven is Gimar van [REDACTED] een interieur en betimmeringsbedrijf voor de jachtbouw. Het bedrijf heeft naast scheepsbetimmering ook opdrachten in meubelbouw en keukenbouw. Het bedrijf gebruikt de steiger voor de bedrijfskavel voor het afmeren, soms uithalen en inlaten van schepen. Enkele klanten zijn kleinere passagiersvaartuigen die voor de steiger komen te liggen en daar worden geholpen.

In een gesprek met [REDACTED] [REDACTED] werd er op aangedrongen dat de bruikbaarheid van de steiger en van het water onbelemmerd is, ook als er grotere schepen komen voor timmerwerkzaamheden. Daarvoor werd gevraagd om een stukje van de eigen kavel weg te blijven, om manoeuvreren mogelijk te maken.

De behoefte aan een voorziening voor passanten op deze locatie wordt herkend. Soms wordt er door pleziervaart op anker overnacht, soms komen er vragen binnen of de bedrijfssteiger gebruikt mag worden voor dit doel. Ook [REDACTED] pleit voor kleinschaligheid en eenvoud, een bescheiden start en mogelijke groei in de toekomst. Voor zijn bedrijf heeft het geen grote directe meerwaarde; mogelijk komt er eens een toevallige passant die later het bedrijf herkend als er interieurwerk nodig is, maar dat zal beperkt zijn. [REDACTED] [REDACTED] ziet geen rol voor zichzelf in beheer en exploitatie.

Bestedingen als het gevolg van passantenhavens worden met name gerealiseerd in horeca en winkels. Schipperskerk is een kleine kern met één café-restaurant en geen winkels. De bestedingen in het betreffende restaurant kunnen een kleine impuls krijgen. Verder zijn door gebruik van fietsen vanaf de boot winkels in de omgeving voor boodschappen en fun-shopping wat vaker bezocht.

Toegankelijkheid andere gebruikers

Sportvisserij vanaf de kade

De kade langs de Berghaven wordt regelmatig gebruikt door sportvisserij. De combinatie van een relatief lage waterkant, de nabijheid van een kleine weg en de mogelijkheid om in de oever te parkeren naast de visstek maakt deze plek populair. De sportvisserij gebruikt nu de gehele kade.

De rechten voor de sportvisserij zijn verleend aan sportvisserij Limburg. Dat geldt voor de Berghaven en het gehele Julianakanaal. Sportvisserij is toegestaan met een Vispas.

Bij de indeling van de passantenhaven is het gebruik van visplekken langs een deel van de kade direct 'vanuit de achterklep van de auto' niet meer mogelijk. Om zoveel mogelijk rekening te houden met de sportvisserij is de steiger compact gehouden en blijft deze los van de oever. Bovendien zijn ruime stroken aan de west- en oostzijde vrijgehouden voor sportvisserij. Hierdoor is gecombineerd gebruik prima mogelijk.



Eigendommen

Aan de Berghaven zijn de drie bedrijfskavels in eigendom van de exploiterende bedrijven. De weg, de oever en het water zelf zijn eigendom van Rijkswaterstaat / Rijksvastgoedbedrijf. De omheinde bedrijfskavel ter hoogte van de beoogde passantenhaven is op dit moment niet in gebruik en is in eigendom van NV Niba, een ontzandingsbedrijf dat deel uitmaakt van het Grensmaasconsortium.

Het kavel is tot nu toe in de ontzanding niet gebruikt. Het ligt niet voor de hand dat dit alsnog gaat gebeuren. De overslag van zand en grind vindt steeds plaats in de Werkhaven en past ook niet qua schaal en uitstraling bij dit deel van de Berghaven.

Voor wat betreft eigendommen worden er geen problemen verwacht. Er is medewerking van Rijkswaterstaat nodig om op rijkswatergebied de steiger te mogen realiseren. Hierover zijn nog geen afspraken vastgelegd.



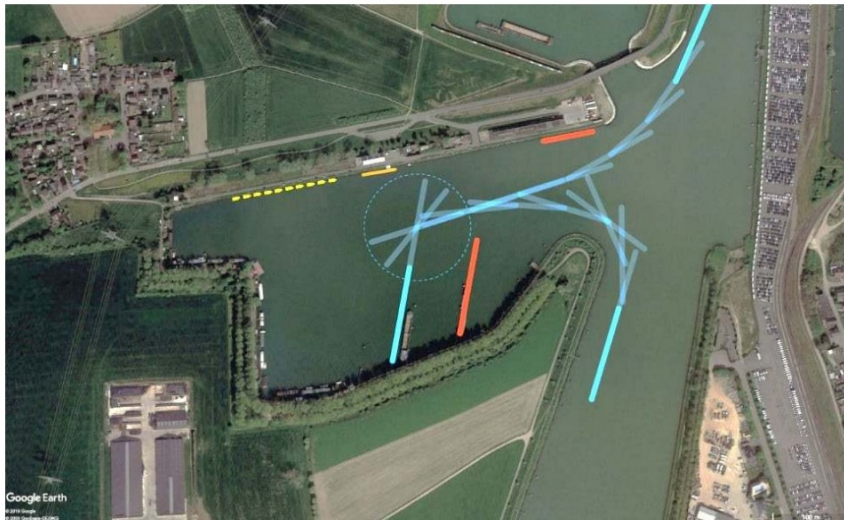
Toegankelijkheid andere gebruikers Berghaven

Wachtplaats / overnachtingplaats beroepsvaart en toegankelijkheid

In de Berghaven zijn meerdere aanlegplaatsen voor de beroepsvaart om te rusten of te overnachten. Deze plekken zijn schaars en moeten te allen tijde bereikbaar blijven. In onderstaande analyse hebben wij de meest ongunstige situatie opgenomen, waarbij de voorste plaatsen bezet zijn en van de achterste plaatsen dieper in de Berghaven gebruik gemaakt moet worden. Ook dan is er voor het schip met maximale lengte (135 meter) voldoende ruimte om te keren.

De Richtlijn Vaarwegen 2020 gaat uit van een draaicirkel in een zwaairom van 1,2 x de lengte van het maatgevende schip. Dit is als uitgangspunt genomen.

Aan de noordoostzijde van de haven is een kleine beroepsvaartschip ingetekend bij het betreffende bedrijf. Dit wordt op dit moment niet zo bevoorraad. De tekening laat zien dat dit ook in de toekomst geen problemen oplevert.



Woonarken Berghaven

Rond de haven liggen aan de westelijke en zuidelijke kade woonarken. Deze zijn deels ook bewoond en in verschillende staat van onderhoud. Belangrijk is dat het woonmilieu van deze arken niet wezenlijk wordt aangetast. De afstand tussen de beoogde passantenhaven en de dichtstbijzijnde woonschepen is 75 meter. Er is dan geen sprake van nabijheid of van inkijk of overlast.

De meeste woonarken hebben een klein pleziervaartuig naast de ark liggen. Deze moeten ongehinderd de ligplaats kunnen bereiken en verlaten. Onderstaande analyse op schaal laat zien dat dit geen probleem is en dat er ruim voldoende draaicirkel is.

Op veel plaatsen in Nederland komen in voormalige industriehavens en rivierarmen pleziervaart, toervaart en woonarken samen. De afstand tussen deze functies is doorgaans veel kleiner en levert ook dan geen problemen op.



Voorbeelden van elders

Voorbeelden langs de Maas



Stadshaven Venlo met veel voorzieningen



Kade in Arcen met kleine passantenhaven voor overdag



Passantenhaven in Wessem, combinatie met passagiersvaart



Passantensteigers aan het Leukermeer, realisatie 2019

Voorbeelden elders drukke beroepsvaartroutes



Ligplaatsen direct tegen de kade langs de IJssel



Drijvende steiger met roosters langs de Maas



Vaste steiger los van de kade langs een doorgaand kanaal



Informele ligplaatsen naast de Sint Servaasbrug in Maastricht

Capaciteit en groeiconcept

Groeimodel, van 5 naar 15, eventueel meer

Op pagina 8 van deze haalbaarheidsstudie is een raming gemaakt van de maximale wenselijke capaciteit voor de passantenhaven. Daarbij hebben we op basis van vergelijking en inschatting een indicatie gegeven. Uit deze raming kwam een gemiddeld gebruik van minder dan 5 schepen per nacht, een bezetting in de hoogseizoenperiode van 10 maximaal en een reserv capaciteit zodat in de toekomst 15 schepen af kunnen meren.

Vanuit het dorp, de nautisch beheerders van Rijkswaterstaat en de naastgelegen watersportondernemer komt het advies om vooral klein te starten en te kijken hoe het resultaat is om vervolgens wat door te groeien. Dit is goed mogelijk, de steiger kan in de loop van de tijd verlengd worden en kan op zeker moment bij drukte 'dubbel' gebruikt worden. Dat geeft veel capaciteit op bijzonder drukke dagen en is in de watersport gebruikelijk. Bij groot succes kan er uiteindelijk voor worden gekozen de boten af te meren in boxen, haaks op de steiger. Daardoor kan de capaciteit eenvoudig naar 15 schepen, mogelijk nog iets meer als daar tzt behoefte aan is.

In onderstaand groeimodel is aangeduid op welke wijze de haven kan groeien van 5 schepen naar 10 schepen, naar 10 schepen + dubbelliggen naar haaks afgemeerde schepen met 15 ligplaatsen. De keuze om dit te doen is mede afhankelijk van de investeringen. De toegang van kade naar steiger moet ook bij 5 ligplaatsen gemaakt worden en is 'maar één keer nodig'. Daarmee worden minder ligplaatsen per stuk duurder. Dit blijkt ook uit de raming van investeringen (zie elders)



Voorzieningen voor de toervaarders

De toervaarders op het Julianakanaal beschikken doorgaans over een wat groter motorjacht vanaf ca. 9 meter. Deze schepen hebben een schoonwatertank aan boord, vaak een douche, altijd een toilet en een accu als 'leefaccu'. Daarmee wordt stroom voorzien voor verlichting en elektrische apparaten aan boord. De accu wordt met de motor opgeladen tijdens het varen. Afhankelijk van elektragebruik zijn de meeste motorjachten qua elektra 2 tot 3 dagen zelfvoorzienend, water is er voldoende voor langere tijd.

Om de voorziening in Schipperskerk zeker in het begin laagdrempelig en eenvoudig te houden is het aanbieden van water, elektriciteit en sanitair niet nodig. Deze voorzieningen vergen investeringen maar vragen ook om dagelijks beheer, eventueel toezicht, reparatie bij niet functioneren etc. Dit past voorsnog niet in het beheermodel van de passantenhaven en het verwachte gebruik.

Ook andere voorzieningen als horeca, speeltoestellen, parkinrichting en dergelijke zijn niet nodig. De toervaarder is zelfvoorzienend, heeft fietsen aan boord of wil wandelen, heeft eigen communicatie aan boord en heeft niemand nodig voor kort verblijf of overnachting.

Een nader te maken afweging is in hoeverre de steiger afsluitbaar moet zijn. Dit heeft vooral te maken met de steiger/constructie, capaciteit en beheervorm. Daar wordt later op ingegaan.



Uitvoering als vaste steiger

Afweging vaste of drijvende steiger

In de Berghaven is op dit moment sprake van een min of meer vast peil. Door windrichting en peilbeheer kan dit wel iets fluctueren, maar dit is minimaal. Daarmee bestaat er de keuze tussen een vaste steiger, die op een vaste hoogte boven het water wordt gefixeerd, of een drijvende steiger, die meebeweegt met de waterstand.

In beide gevallen wordt de steiger op ca 2 meter van de oever geplaatst ter hoogte van de waterlijn om voldoende diepgang voor de steiger te voorzien voor de schepen. De steigers zijn afhankelijk van merk en uitvoering 1 tot 1,5 meter breed en hebben op één punt een loopplank naar de wal.

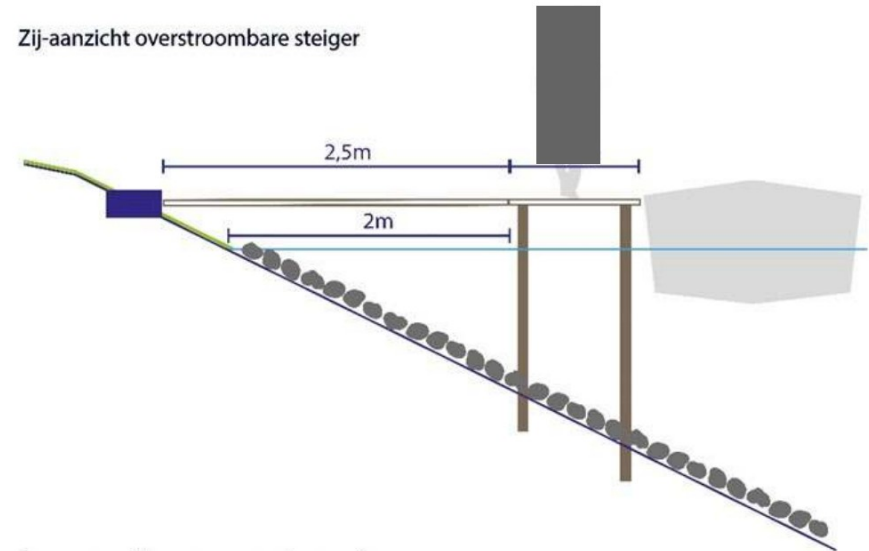
Voordelen vaste steiger

Vaste steigers zijn veelal eenvoudige constructies. Het zijn palen waaraan of waarop een steiger wordt gemonteerd op ca. 60 cm boven het vaste stuwpeil van de haven of het kanaal. Het is vaak robuust uitgevoerd. Het steigerdek moet bij extreme omstandigheden kunnen overstromen, dus kan niet van hout of ander drijvend materiaal gemaakt worden. Vaak worden voor vaste steigers die moeten kunnen overstromen roosters gebruikt als loopdek, waardoor het water niet op de steigers blijft staan. Op veel plaatsen heeft dit ook als voordeel dan eenden het niet plezierig vinden en dat eventuele poep van eenden en vogels direct wegloopt. De steiger is zelden glad, altijd schoon en zeer eenvoudig in onderhoud.

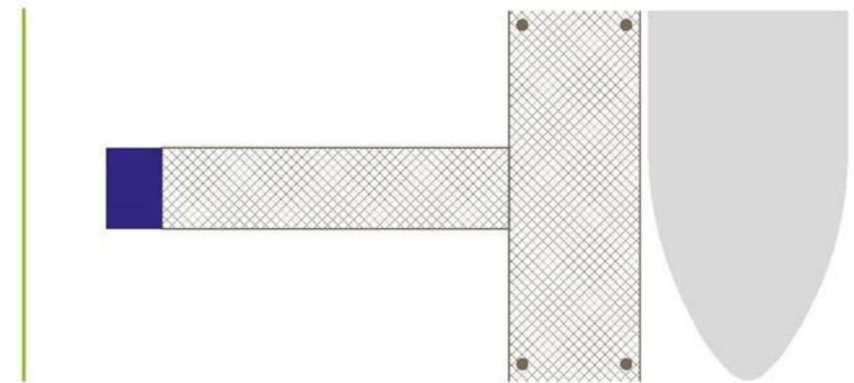
Nadelen vaste steigers

Vaste steigers zijn gebouwd als geheel en zijn daarmee minder flexibel dan drijvende steigers. Bij hoogwater lopen de steigers onder. Mogelijk wordt bij bestrijding van hoogwater in de toekomst ook het Julianakanaal meestromend gemaakt. De steigers lopen dan onder water. Overigens is bij die waterstand de scheepvaart al gestremd en is er dus geen gebruik meer van de steiger. De constructie is heel stijf en hard, waardoor golfslag alleen invloed heeft op de aangemeerde boten, met mogelijke schade.

Zij-aanzicht overstroombare steiger



Boven-aanzicht overstroombare steiger



Referenties vaste steigers



Uitvoering als drijvende steiger

Variant drijvende steiger

Een drijvende steiger gaat met de hoogte van het water mee. Afhankelijk van het soort gebruik kennen zij een hoogte boven water bij normale belasting van 50 cm. Ze worden aan palen bevestigd en rollen mee met de palen bij waterstandsverschillen.

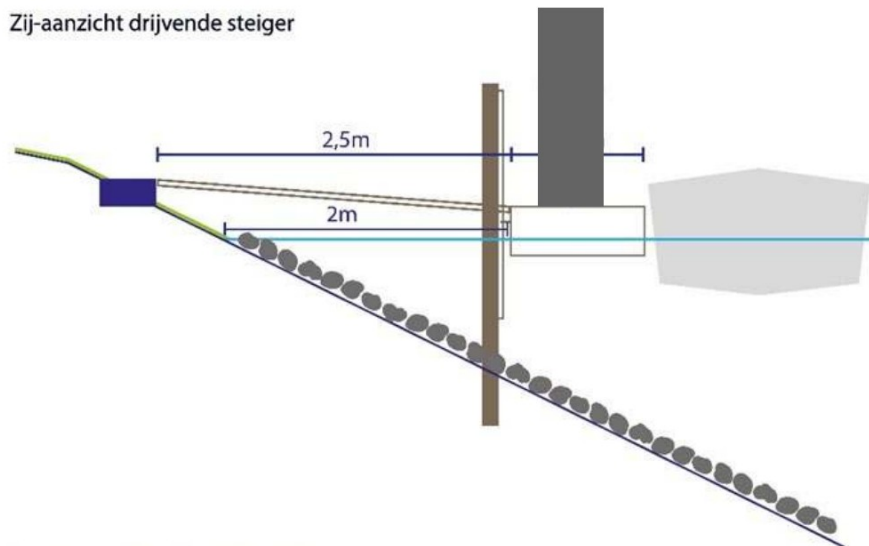
Voordelen drijvende steigers

Drijvende steigers liggen ten opzichte van de boot eigenlijk altijd op de juiste hoogte om in te stappen. Zij bewegen mee met de golven, net als de aangemeerde schepen, waardoor er minder druk op lijnen staat en waardoor er een kleinere kans op schade bestaat. Indien in de toekomst het Julianakanaal mee gaat stromen bij extreem hoog water blijft steiger boven water en overstroomt deze dus niet. Drijvende steigers vormen een standaard product, maatvoering en zijn daarmee aanpasbaar, uitbreidbaar en bij opheffen van de haven ook elders inzetbaar.

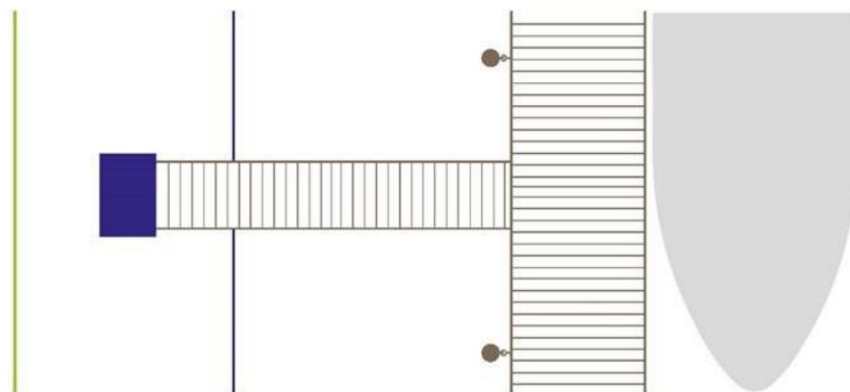
Nadelen drijvende steigers

Drijvende steigers kennen 'beweegbare delen' door de paalbeugels en rollen die zorgen voor de verbinding naar de steigers. Wat beweegt kan ook kapot. Doorgaans hebben drijvende steigers eenvoudig een technische levensduur van 30 jaar, maar er kan meer kapot. Bij hoogwater komt de steiger mee omhoog. Juist door de zeer zeldzame' extreme hoogwaterstanden in Limburg moeten palen dan extra hoog en extra sterk zijn, waardoor de constructie relatief zwaar is voor de bijzondere situaties. Voor de vaarwegbeheerder is essentieel dat een steiger nooit op drift raakt en daarmee cruciale kunstwerken als sluizen en brugpijlers kan raken. Drijvende steigers zijn daardoor wat duurder om te realiseren in Limburg.

Zij-aanzicht drijvende steiger



Boven-aanzicht drijvende steiger



Referenties drijvende steigers passantenhaven



Exploitatie van een passantenhaven

Nederland kent op veel plaatsen passantenplaatsen voor de toervaart. Dit zijn voorzieningen die soms heel eenvoudig zijn (steiger of oever) en soms juist wat uitgebreider (zoals bijvoorbeeld de passantenhaven Bassin Maastricht). Veel van deze voorzieningen worden als service door de lokale of regionale overheid aangeboden.

3 x 24 uur regeling

De watersport kent voor passantenhavens op veel plaatsen een 3 x 24 uur regeling. Dat wil zeggen dat schepen dezelfde locatie maximaal 3 dagen achter elkaar mogen gebruiken en dan weer naar elders moeten verplaatsen, vaak voor meerdere dagen naar een andere haven. Dit is om te voorkomen dat mensen hier een vaste ligplaats innemen. Overnachten aan boord is verplicht, het is niet toegestaan de boot voor de nacht achter te laten. Overdag kan men uiteraard wel fietsen of wandelen in de omgeving.

Betaald of gratis

Veel passantenhavens in Nederland zijn geheel gratis. In enkele regio's is er sprake van een soort regionale bijdrage (een vaantje in Friesland, een ligplaatskaart op de Grevelingen), Limburg kent een dergelijk systeem niet. De passantenhavens in Roermond, Wessum, Thorn en Linne zijn voorbeeld gratis, de passantenhaven van Maasbracht en Maastricht met meer voorzieningen zijn wel betaald en worden geëxploiteerd.

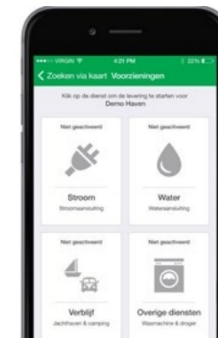
Watersporters vinden een kleine bijdrage geen probleem, mits in overeenstemming met het gebodene. Belangrijk argument voor betaling is dat daarmee direct een controle mogelijk wordt op gebruikers en of zij er te lang liggen en de haven wel op de juiste wijze gebruiken. Door een (online) registratie en betaling in te voeren ontstaat de mogelijkheid te handhaven. Een gemiddeld tarief is tussen € 5 en € 8 per schip, € 10 per schip per nacht wordt gezien als maximaal. Aandachtspunt is nog de toeristenbelasting. De huidige verordening houdt geen rekening met watertoerisme. Als dit wordt aangevuld wordt overnachten in Schipperskerk relatief zeer duur.

Exploitatie op afstand, Aan-Uit Net

Dit systeem wordt op de markt gebracht door Seijsener Recreatietechniek en bestaat uit een koppeling van de reservering van een havenplaats aan de eventuele ontsluiting van elektriciteitsvoorzieningen. Afrekening van de havenplaats en het elektra en waterverbruik is gekoppeld. De gebruikers hebben een App op hun telefoon (Android en IOS) om toegang te krijgen tot de havenfaciliteiten. Koppeling van het systeem aan bijvoorbeeld de entreepoort is mogelijk, waardoor het systeem ook beveiliging in zich heeft.

Het systeem Aan-Uit-Net wordt vaak toegepast in havens van overheden waar doorlopend beheer niet goed mogelijk is. Er zijn naar schatting tussen 30 en 50 havens op deze manier aangesloten. Het is niet bekend hoe vaak de App is gedownload of hoeveel actieve gebruikers er zijn. Door de combinatie met camperplaatsen is niet al het gebruik watersport gerelateerd, maar daardoor is er wel voldoende volume voor vernieuwing. De ervaringen in het land met dit systeem zijn positief.

Voordeel van gebruik van Aan-Uit-Net indien er geen elektra wordt afgerekend is dat er sprake is van een registratie (en eventueel betaling) en dat daarmee BOA's kunnen controleren of een boot zich heeft gemeld en kunnen bekeuren als dat niet zo is. Daardoor kan er steekproefsgewijs gecontroleerd worden en blijven de kosten voor registratie binnen de perken. Dit systeem lijkt wel op het eigen systeem dat Sittard-Geleen hanteert voor de camperplaatsen.



Raming investeringen (versie 2020)

investeringsraming passantenhaven Schipperskerk							
	vaste steiger			drijvende steiger			bron / status raming
	stuks	€/ stuk	totaal	stuks	€/ stuk	totaal	
aanpassen en schoonmaken oever	1	€ 3.000,00	€ 3.000,00	1	€ 3.000,00	€ 3.000,00	stelpost
bebording, installeren beheersysteem, Aan-Uit-Net	1	€ 2.500,00	€ 2.500,00	1	€ 2.500,00	€ 2.500,00	stelpost / ervaring
plaatselijk peilen diepgang, eventueel aanpassen	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	stelpost
aanvoer en plaatsen palen	12	€ 1.200,00	€ 14.400,00	3	€ 5.500,00	€ 16.500,00	offerte elders
toegangssteiger / gangway	1	€ 3.000,00	€ 3.000,00	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	offerte elders
steigers ca 1,5 meter breed met dekken m1	60	€ 300,00	€ 18.000,00	60	€ 600,00	€ 36.000,00	offerte elders
bolders en kikkers voor bevestiging schepen	20	€ 20,00	€ 400,00	20	€ 20,00	€ 400,00	offerte elders
paalbeugels voor steigers			€ -	3	€ 350,00	€ 1.050,00	offerte elders
eenmalige kosten aanvoer materieel per fase	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	stelpost / offerte elders
totaal 60 meter, 5 ligplaatsen			€ 49.300,00			€ 71.450,00	
extra palen fase 2, 5 extra ligplaatsen	12	€ 1.200,00	€ 14.400,00	2	€ 5.500,00	€ 11.000,00	offerte elders
extra steiger voor 5 extra ligplaatsen	60	€ 300,00	€ 18.000,00	60	€ 600,00	€ 36.000,00	offerte elders
extra bolders en kikkers voor 5 extra ligplaatsen	20	€ 20,00	€ 400,00	20	€ 20,00	€ 400,00	offerte elders
extra paalbeugels voor 5 extra ligplaatsen			€ -	2	€ 350,00	€ 700,00	offerte elders
eenmalige kosten aanvoer materieel bij splitsen fase	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	1	€ 4.000,00	€ 4.000,00	stelpost
uitbreiding 60 meter als meerkosten direct			€ 32.800,00			€ 48.100,00	
uitbreiding 60 meter, per 5 ligplaatsen, los uitgevoerd			€ 36.800,00			€ 52.100,00	
uitbreiding vingerpielen 15 plaatsen, 8 vingerpielen	8	€ 4.000,00	€ 32.000,00	8	€ 3.500,00	€ 28.000,00	ervaring / offerte elders
investering 5 ligplaatsen in één keer			€ 49.300,00			€ 71.450,00	
investering 10 ligplaatsen in één keer			€ 82.100,00			€ 119.550,00	
investering 15 ligplaatsen in één keer			€ 114.900,00			€ 167.650,00	
investering per losse uitbreiding 5 ligplaatsen			€ 36.800,00				
investering toekomst met vingerpielen eventueel			€ 32.000,00			€ 28.000,00	

Status raming

De raming op de vorige pagina is gebaseerd op ervaring bij de realisatie van havens, verwerking van offertes van elders en interpretatie van de lokale omstandigheden. Er heeft geen uitgebreid kostenonderzoek plaatsgevonden en er is geen bodemonderzoek of andersoortig onderzoek gedaan om deze raming meer zekerheid te geven. Onze ervaring is dat deze ramingen redelijk overeenkomen met de werkelijkheid, mits er regionaal uitvoerende bedrijven beschikbaar zijn. Inmiddels is na aanbesteding (2023) gebleken dat de raming een goede inschatting is geweest.

Advies steigersysteem

Op basis van de investeringen, de zeer lage onderhoudskosten, de uitvoering als 'hufter proof' voorziening en de eenvoudige constructie adviseren wij te kiezen voor een vaste overstroombare steiger met roosters die bij eventueel toekomstig extreem hoogwater onder water komt te staan. De extra flexibiliteit en uitbreidbaarheid van de drijvende steigers wegen niet op tegen hogere investeringen en risico's op extra onderhoudskosten. Dit systeem wordt op meerdere plaatsen in Limburg op afgelegen locaties toegepast en functioneert daar goed (Roermond, Grubbenvorst, Lottum).

Werkzaamheden passantenhaven

Bij beheer van de passantenhaven komen de volgende werkzaamheden kijken:

1. Inrichten en bijhouden van de informatie in de App. De ontwikkelaar rekent een bijdrage per transactie (%) en een vaste fee per jaar van ca € 500
2. Bijhouden van de oevers zodat de steigers goed toegankelijk blijven.
3. Bijhouden en controleren van bebording zodat de informatie compleet blijft
4. Regelmatig controleren of de afgemeerde schepen inderdaad betaald hebben en via de app zijn aangemeld. Waar nodig handhaven en beboeten
5. Bijhouden van de oevers, eventueel opruimen zwerfvuil. Dit zal beperkt zijn, is de ervaring, en zal ook nu gebeuren in relatie tot het gebruik als sportvisoever.

Constructies voor beheer

Voor beheer en exploitatie van kleinschalige passantenhavens zijn over het algemeen de volgende opties beschikbaar:

1. Gemeentelijke exploitatie ter plaatse, waarbij beheertaken worden toegevoegd aan de buitendienst of markt- en havendienst
2. Gemeentelijke exploitatie op afstand, waarbij boeking en betaling online plaatsvindt en waarbij controle en handhaving onderdeel wordt van het werk van BOA's en politie
3. Exploitatie door een nabijgelegen bedrijf met belangen, zoals een watersportservicebedrijf of een horecabedrijf. Deze ondernemer kan dan de opbrengsten ook behouden. Onderhoud blijft voor de gemeente
4. Exploitatie door een nabijgelegen watersportvereniging of jachthaven, die het 'beheer' meepakt.

Voor Schipperskerk vallen de meeste opties af. Nabijgelegen bedrijven hebben geen belangstelling of geen directe verbondenheid en in de nabijheid is er geen jachthaven of watersportvereniging. De locatie ligt erg decentraal voor een dagelijks toezicht vanuit de Markt- en Havendienst of buitendienst. Daarom adviseren wij gemeentelijke exploitatie op afstand, gebruik makend van de app AanUit.net, met regelmatig toezicht door Boa's en controle op betaling liggeld en correct gebruik van de steiger.

Exploitatiekosten en opbrengsten

De exploitatiekosten zijn volledig afhankelijk van de frequentie van het bezoeken van de haven voor controle. Door te kiezen voor vaste overstroombare steigers is er van feitelijk onderhoud geen sprake. Roosters en frames zijn veelal gegalvaniseerd en vragen geen onderhoud meer. De vaste fee voor gebruik van AanUit.net is beperkt.

De opbrengsten van de haven zijn eveneens beperkt. Indien er gemiddeld jaarlijks 400 vaartuigen overnachten tegen een tarief van € 8,- per overnachting dan is er na aftrek van de fee voor de app sprake van een omzet van tussen € 2.500 en € 3.000 per jaar. Daarbij is geen rekening gehouden met toeristenbelasting.

Financiering, conclusies en vervolgstappen

Financieringsmogelijkheden

Aanleg van passantenhavens is nagenoeg altijd een overheidstaak. Er is geen landelijke regeling of heffing waarmee aanleg gefinancierd kan worden. De beschikbaarheid van middelen voor financiering en realisatie is vaak afhankelijk van tijdelijke regelingen. Wij hebben vanuit onze ervaring een aantal opties die er eerder waren en mogelijk weer terugkeren verkend:

- Op landelijk niveau loopt er een programma 'Varen doe je samen'. Dit project is een initiatief van Waterrecreatie Nederland die als beheerder van het toervaartnetwerk betrokken is geweest bij investeringen in passantenhavens. De regeling die er destijds was bestaat niet meer, maar de Stichting Waterrecreatie Nederland neemt soms deel aan EU-projecten die gericht zijn op veiligheid of innovatie van het netwerk van vaarwegen. Mogelijk doen zich daar in de toekomst kansen voor.
- De provincie Limburg kende het Actieplan Waterrecreatie, waarbij door de provincie samen met gemeenten en ondernemers werd geïnvesteerd in voorzieningen ter verbetering en versterking van de watersport. In het vervolg op dit actieprogramma werd door de provincie Limburg een subsidie toegekend aan het project Passantenhaven Schipperskerk
- In regionaal verband wordt samengewerkt in het Regionaal Landschap Kempen en Maasland. Daarbij zijn gezamenlijke investeringen voornamelijk gericht op informatie en promotie. Het belang van de haven van Schipperskerk voor het 'rondje regionale landschappen' maakt het misschien mogelijk een kleine bijdrage vanuit deze regionale ontwikkeling te krijgen.
- De ontzanding van de Grensmaas door het Grensmaasconsortium legt ook afspraken vast over het 'nabestemmen' van de gebieden. Hoewel in de Berghaven zelf geen ontzanding plaatsvindt is het misschien mogelijk een bijdrage vanuit deze middelen te verschuiven naar de passantenhaven als onderdeel van de gebiedsontwikkeling.

Conclusie en vervolgstappen

De principiële keuze voor de aanleg van een passantenhaven vraagt om een besluit van de gemeente Sittard-Geleen. Daar ligt het initiatief en de mogelijke wens. Dit haalbaarheidsonderzoek brengt het volgende in beeld:

- Realisatie is mogelijk, er zijn geen grote bezwaren vanuit bestaande gebruikers en omliggende belangen
- Realisatie brengt meerwaarde voor de fietsroutestructuur, wandelroutestructuur, kern Schipperskerk en Regionaal Landschap Kempen en Maasland, meer specifiek Rivierpark Maasvallei
- De realisatie draagt bij aan de veiligheid van de vaarroute over het Julianakanaal.
- Het type toerisme past in de regionale en lokale strategie gericht op extensieve recreatie
- Met de aanleg zullen op termijn tussen 600 en 800 pleziervaartuigen de haven bezoeken, een deel ook om te overnachten. Een capaciteit bij aanvang van 10 plaatsen lijkt optimaal voor een goede start en groei
- De opbrengsten daarvan zijn zeer gering en beheer op afstand is mogelijk
- De investeringen zijn eenmalig, daarna zijn de kosten zeer beperkt
- Er zijn geen 'zekere' externe financieringsbronnen, een flink deel van de investering zal door de gemeente zelf gedaan moeten worden.

Vervolgstappen

De haalbaarheidsstudie legt de principiële vraag voor of de gemeente Sittard-Geleen bereid is eenmalig te investeren in een voorziening met meerwaarde voor bezoekers en gebied. Omvang van deze doelgroep en verwacht gebruik zijn beperkt. Niettemin zijn na investeringen de kosten ook gering. Indien de gemeente bereid en in staat is van de investering een substantieel deel voor haar rekening te nemen, kan bekeken worden of andere partijen ook een bijdrage kunnen doen. Als de financiering rond is zijn er maar beperkt stappen te doorlopen om plaatselijk overleg te voeren (woonbootbewoners en sportvissers, aanlegvergunning te krijgen, offertes te vragen en uit te voeren.

18 juni 2020 (herijking 18 december 2023)