



BERNISSE IN BEWEGING



onderzoek naar de haalbaarheid van invaart
vanaf het Voedingskanaal naar de Bernisse





figuur 1: impressie van afmeermogelijkheden en elektrisch laden bij Heenvliet in fase 1





INHOUDSOPGAVE

1. INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding	5
1.2 Uitwerking raadsopdracht	6
1.3 Focus op vijf onderzoeksvragen	7
1.4 Leeswijzer	8

2. CONTEXT

2.1 Huidige situatie	9
2.2 Bezoekmotieven	10
2.3 Type vaartuigen	11

3. SCENARIOS IN BEELD

3.1 Bekende toekomst	13
3.4 Fase 1	15
3.5 Fase 2	17
3.6 Fase 3	19

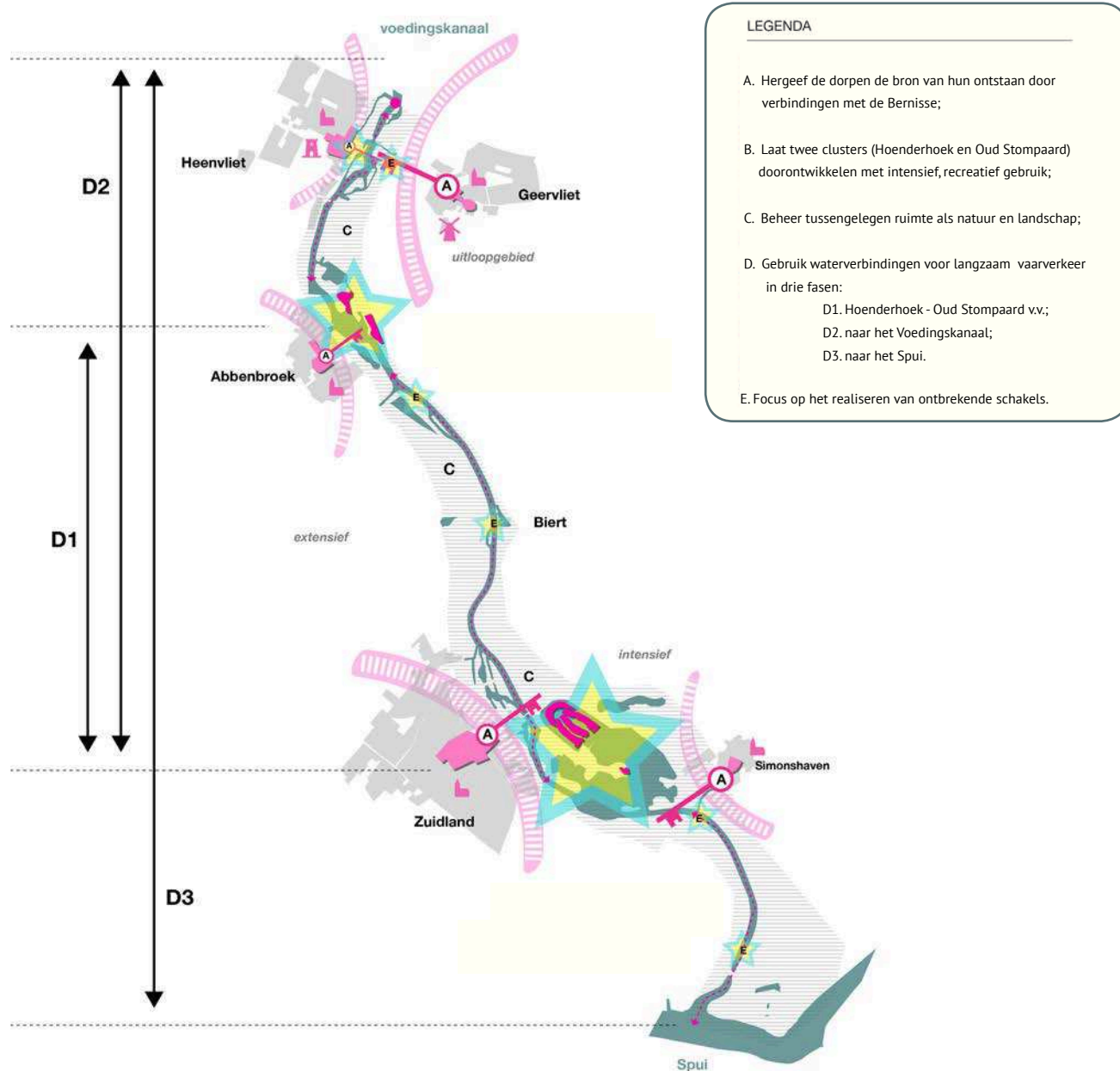
4. CONCLUSIES

4.1 Invaart mogelijk	21
4.2 Effecten beheersbaar	21
4.3 Economische meerwaarde	23
4.4 Handhavingstechniek	25
4.5 Starten met fase 1 & 2	27

5. ADVIES

5.1 Vervolg	29
5.2 Gebiedsfonds	29
5.3 (kennis-)Netwerk	30
5.4 Slotwoord	30

BRONNEN EN VERWIJZINGEN	31
-------------------------	----



figuur 2. beleidsvisie 'Beleef en Bereik Bernisse! - de verbinding van Voorne-Putten'



1. INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding

In februari 2013 heeft de gemeente de beleidsvisie "Beleef en Bereik Bernisse! - de verbinding van Voorne-Putten" ^[1] vastgesteld (zie figuur 2). Hierin wordt een geleidelijke aanpak beschreven om het toeristisch-recreatieve gebruik en het rendement van het Bernisse-gebied en de aanliggende kernen te verbeteren.

Onderdeel van de visie is het gebruik van het water als langzame vaarverbinding, in drie stappen:

1. het stimuleren van (electrische) pleziervaart tussen Hoenderhoek en Oud-Stompaard;
2. het mogelijk maken van invaart van de Bernisse aan de noordzijde;
3. het inzetten op doorvaart van de Bernisse door het leggen van een verbinding naar het Spui.

Onder regie van de gemeente en in samenwerking met het Waterschap Hollandse Delta en het Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg zijn ondernemers in 2013 gestart met de uitvoering van de eerste stap: het beperkt bevaarbaar maken van de Bernisse tussen de huidige twee voorzieningenconcentraties. Tijdens een pilot-periode van een aantal maanden is er een (elektrische) sloep te water gelaten en zijn er vaartochten en arrangementen geweest tussen Oud-Stompaard en Hoenderhoek.

De evaluatie van deze pilot was dermate positief dat voor het seizoen 2014 door de drie boven genoemde instanties vergunning/ontheffing is verleend voor de voortzetting en mogelijke uitbreiding van de vloot tot vijf sloepen.

Mede gezien de positieve ervaringen van de pilot heeft de gemeenteraad op 4 maart 2014 aan het college van B&W de opdracht gegeven om te (laten) onderzoeken of invaart van de Bernisse met recreatievaartuigen vanaf het voedingskanaal (stap 2 van de beleidsvisie Beleef en Bereik Bernisse) op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt.

De verwachting is dat invaart:

- het toeristisch bezoek aan de gemeente bevordert;
- de daarmee samenhangende economische bestedingen vergroot;
- de leefbaarheid van de kernen vergroot;
- kansen biedt om de ombuigingen in het beheer van het gebied door het Recreatieschap te compenseren.



figuur 3. arrangementen met fluistersloep in de Bernisse, 2014

1.2 Uitwerking raadsopdracht

Aan de opdracht vanuit de gemeenteraad is praktisch en efficiënt gevolg gegeven in drie stappen. Allereerst is er een (bestuurlijk) vooroverleg geweest met het Waterschap Hollandse Delta om de slagingskans van invaart globaal te verkennen. Het Waterschap bleek daarbij onder voorwaarden bereid mee te denken over de invaart vanaf het Voedingskanaal. Vervolgens is een 'pre-scan'^[2] gemaakt waarin is verwoord waarop een onderzoek naar haalbaarheid van invaart vanaf het Voedingskanaal naar de Bernisse antwoord zou moeten geven. In de pre-scan is een onderscheid gemaakt tussen verschillende vormen van gemotoriseerde invaart. De pre-scan is voorgelegd aan een aantal specialisten en lokale experts (HISWA, TOP-Voorne, Kenniscentrum Kusttoerisme, de lokale watersportverenigingen, de Stichting Toervaartnetwerk Nederland, het

KNWV, SOBM, Team Sloep met het verzoek inhoudelijk hierop te reageren. Daarnaast is het stuk ambtelijk ter kennis gebracht aan het Waterschap Hollandse Delta en Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg.

Op basis van de terugkoppelingen^[3] en aanvullende gesprekken (met onder meer de ondernemers) zijn een aantal scenario's uitgewerkt en zijn er antwoorden geformuleerd op de belangrijkste vragen rondom de invaart. Waar nodig en/of wenselijk is extra literatuuronderzoek gedaan om conclusies nader te onderbouwen. Tenslotte is er een handelingsperspectief geschetst op welke manier invaart kan leiden tot het realiseren van beleidsdoelen van de gemeente. En op welke manier eventuele negatieve effecten van invaart kunnen worden voorkomen en/of gecompenseerd.



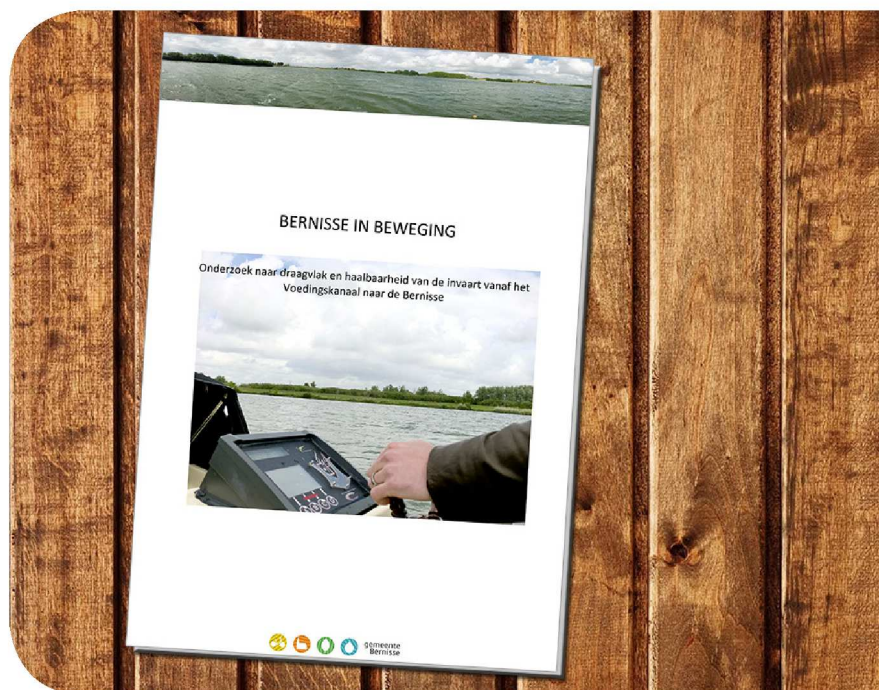
figuur 4. huidige situatie: invaartverbod op de Bernisse, ten noorden van de Toldijk

1.3 Focus op vijf onderzoeksvragen

Focus in het haalbaarheidsonderzoek ligt op het beantwoorden van vijf kernvragen:

1. Is invaart van de Bernisse (in verschillende scenario's) met een beperkt maatregelenpakket mogelijk?
2. Zijn de effecten op waterkwaliteit, natuur en ecologie beheersbaar?
3. Leidt de ingreep tot economische meerwaarde?
4. Zijn de (eventuele) neveneffecten handhaafbaar?
5. Welke stappen kunnen er op korte termijn worden gezet?

7



figuur 5. de 'pre-scan invaart Bernisse', zoals uitgezet naar partijen

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de context van de opgave beschreven. Er wordt ingegaan op de huidige situatie en de vraag waarom de Bernisse een bestemming zou kunnen zijn voor pleziervaart. Ook wordt beschreven op welke type(n) recreatievaartuigen het onderzoek betrekking heeft. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van een aantal ontwikkelingsscenario's voor invaart, die als volgtijdelijke fasen worden gepresenteerd. In hoofdstuk 4 worden de conclusies van het onderzoek beschreven, zowel uit de terugkoppeling van de pre-scan als (waar nodig) aangevuld met achtergrondinformatie over randvoorwaarden en gevolgen van de scenario's. Hoofdstuk 5 beschrijft het advies: een handelingsperspectief op welke wijze er doorgewerkt kan worden aan de invaart. Tenslotte wordt in de bronnenlijst verwezen naar een aantal relevante achtergronddocumenten.



figuur 6. vrije doorvaarhoogte Bernisse ter plaatse van de Toldijk

	participatie x 1.000 (aantal Nederland)	frequentie per jaar (aantal activiteiten)
varen of zeilen met een kajuitboot	694	10
varen met een sloep	679	5,4
varen met een open boot	547	4,6
kanoën	442	3,6
zeilen met open zeilboot	344	5,4
roeien	252	9,8
varen met een speedboot / jet ski	203	7,7
duiken	147	12,2
durfen (kite-/golf/windsurfen)	132	6,3
waterskiën of wakeboarden	109	4,7

tabel 1. watersportactiviteiten door de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in 2013
[bron: NBTC - NIPO] ^[4]

2. CONTEXT

2.1 Huidige situatie

Hoewel de Bernisse ooit ontworpen is op bevaarbaarheid is dat voor gemotoriseerde vaartuigen op dit moment niet mogelijk. Invaart van de Bernisse vanuit het Voedingskanaal voor gemotoriseerde vaartuigen is verboden en vanuit het Spui is het fysiek onmogelijk. De (ongemotoriseerde) vaartuigen die er in het gebied zijn liggen aangemeerd bij Zuytland Buiten of kunnen te water gelaten worden via een aantal botenhellingen in het gebied.

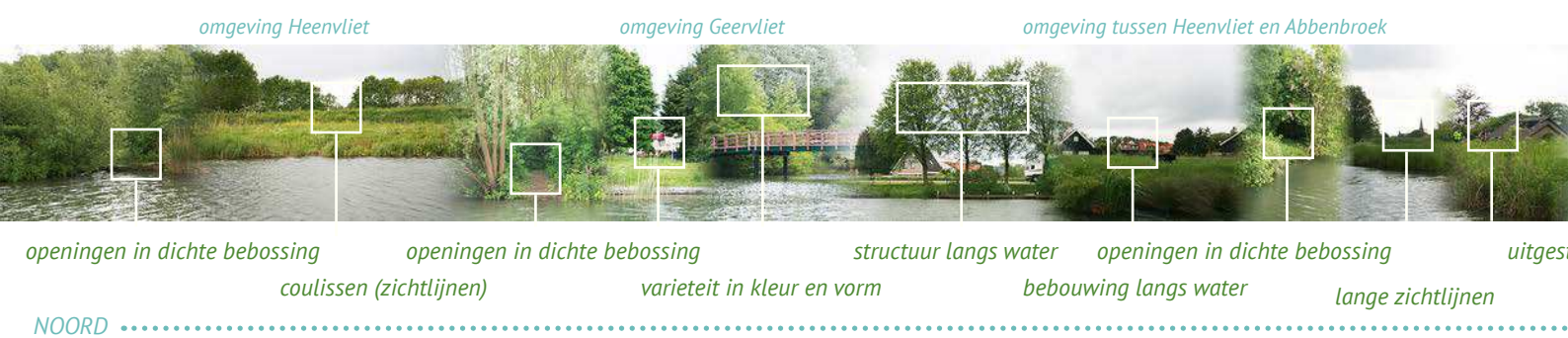
De Bernisse wordt voornamelijk gebruikt door recreanten uit de directe omgeving. In vergelijking met andere recreatiegebieden in Zuid-Holland (zie tabel 2) blijkt dat de Bernisse op dit moment een gemiddeld aantal bezoekers kent (jaarlijks circa 134.000). De opvangcapaciteit van het gebied is meer dan het dubbele daarvan,

waardoor het niet vreemd is dat het gebied als 'heel rustig' ervaren wordt. De belangrijkste activiteiten van bezoekers zijn wandelen en fietsen. Opvallend is, dat de gemiddelde bestedingen per bezoeker aanzienlijk lager liggen (circa 35%) dan de gemiddelde bestedingen in de andere recreatiegebieden in Zuid-Holland en dat het aandeel pleziervaart ('varen met boot') in de activiteiten in het gebied nihil is^[5]. In gebiedsplan van het Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg^[6] wordt gesteld, dat "de bevaarbaarheid van de Bernisse tegemoet kan komen aan een groeiende groep recreanten die graag op het water wil genieten". Binnen de verschillende profielen in dagrecreanten blijkt de (toer-) vaarder iemand met een bovengemiddeld uitgavenpatroon, waarmee het een doelgroep is die de bestedingen in het gebied zou kunnen vergroten.

9



tabel 2. Bernisse in de dagrecreatiemonitor Zuid-Holland 2013-2014 [bron: NBTC NIPO research]^[5]



figuur 7. fotocollage van belevingen tijdens een vaartocht over de Bernisse (van noord naar zuid)

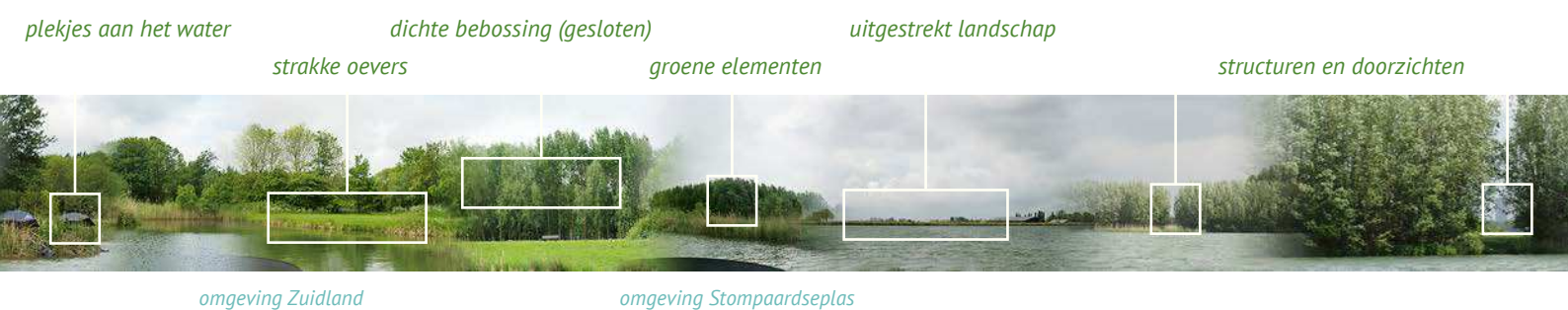
2.2 Bezoekmotieven

Cruciale vraag is, of het bevaarbaar maken van de Bernisse ook zal leiden tot de komst van pleziervaarders. Of - met andere woorden - sluiten de bezoekmotieven van pleziervaarders aan op de kwaliteiten en potenties van de Bernisse?

Het blijkt dat de aantrekkingskracht van gebieden om er naartoe te varen voor (toer-)vaarders onder meer bepaald wordt door de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes, natuur en landschap, passantenhavens en gevarieerd vaarwater. Ook de aansluiting op wandel- en fietsroutes is een belangrijk argument om een gebied per boot te bezoeken. De tijdsbesteding op het water zelf gaat met name over het genieten van de natuur, uitrusten of zwemmen ^[7].

Het groen, open ruimte met vergezichten over het agrarisch landschap en historische dorpen langs de oevers geven de Bernisse een eigen karakter. Een vaartocht van noord naar zuid is een afwisseling van belevingen (zie figuur 7). Van besloten, kleinschalig tot wijds en ruim. Van ondoordringbare oeverbegroeiing tot laag gazon. Van solitaire bomen tot robuuste landschapskamers. Met een netwerk van vrijliggende fiets- en wandelpaden aan weerszijden van de oevers. En kleine bruggetjes en struinpaden door het gebied.

Met de rustige natuur, de vijf kernen nabij het water en de commerciële voorzieningen en horeca rondom Oud-



DE KWALITEITEN EN VARIATIE VAN HET UNIE





omgeving tussen Abbenbroek en Zuidland



- trekt landschap
- varieteit in kleur en vorm
- solitaire bomen
- dichte bebossing (gesloten)
- structuur langs water
- openingen in dichte bebossing
- uitgestrekt landschap
- bebouwing langs water (coulissen)

2.3 Type vaartuigen

Stompaard en Hoenderhoek sluit het gebied in potentie aan op belangrijke bezoekmotieven van pleziervaarders.

Waar het echter nog aan ontbreekt zijn specifieke voorzieningen voor de pleziervaart die de Bernisse als bestemming ook werkelijk toegankelijk maken. Bijvoorbeeld in de vorm van aanmeermogelijkheden nabij de dorpen, zodat detailhandel en horeca gemakkelijk bereikt en bezocht kunnen worden. Of in de bewegwijzering van het gebied, zodat bestemmingen zichtbaar en bereikbaar worden. Of in 'gebiedsmarketing' van de Bernisse, waarin de kwaliteiten van het gebied gepromoot worden binnen bepaalde doelgroepen van pleziervaarders.

Bij het openstellen van de Bernisse voor invaart vanaf het Voedingskanaal is het van belang te bepalen welke soorten pleziervaartuigen passend zijn voor het bevaren van het gebied. De HISWA-vereniging hanteert een globaal onderscheid in zes typen pleziervaartuigen (zie tabel 3) ^[8].

11



•ZUID

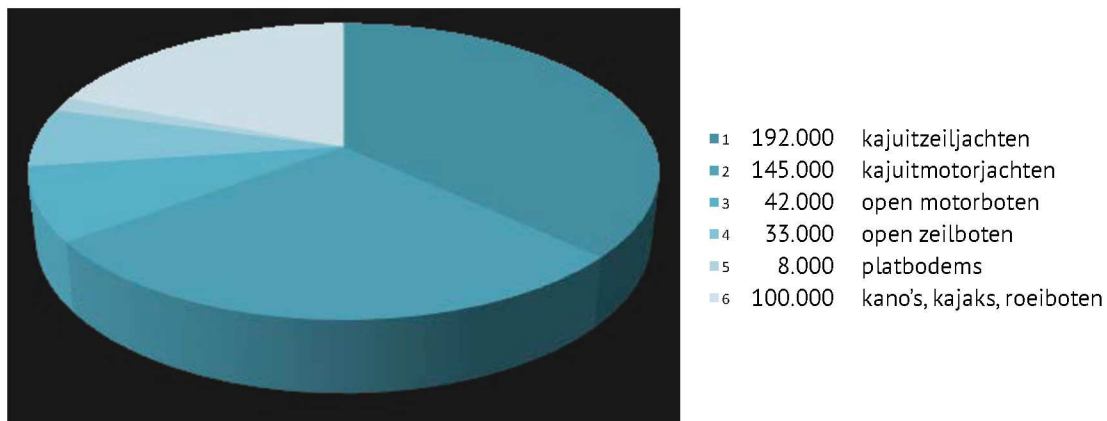
- verblijven aan het water
- recreatie aan het water
- strakke oevers
- uitgestrekt landschap
- coulissen (zichtlijnen)
- solitaire bomen
- openingen in dichte bebossing



Zuytland Buiten

Simonshaven

KE LANDSCHAP IN HET BERNISSEGEBIED



tabel 3. typen en aantallen recreatievaartuigen in Nederland [bron: HISWA] ^[8]

Momenteel geldt op de Bernisse een algeheel invaartverbod voor vaartuigen met motorvermogen. Feitelijk is daarmee invaart voor kano's, kajaks, roeiboten en zeilboten- en jachten reeds toegestaan en in vele gevallen ook fysiek mogelijk.

Bezien vanuit de verschillende typen recreatievaartuigen heeft de afweging of invaart mogelijk is dus met name betrekking op kajuitmotorjachten en open motorboten. Deze typen beslaan circa 36% van het totaal aantal recreatievaartuigen in Nederland.

Binnen de gemotoriseerde typen recreatievaartuigen is een nader onderscheid te maken in vormen van aandrijving, met name tussen elektrisch, hybride en (fossiele) brandstof aangedreven motoren.

Gezien het verschil in neveneffecten wordt in het onderzoek een onderscheid gehanteerd in 'elektrische pleziervaartuigen' (inclusief het elektrisch gebruik van hybride motoren) en 'gemotoriseerde pleziervaartuigen' (voor alle overige typen). Binnen het totale aantal recreatievaartuigen in Nederland is het aandeel elektrische pleziervaartuigen gering. Schattingen daarvan komen uit op circa 2% van het totaal. ^[9]



3. SCENARIOS IN BEELD

3.1 Bekende toekomst

In het onderzoek wordt een aantal scenario's geschetst (als fasen) en vergeleken met de 'bekende toekomst'. Deze bekende toekomst is de situatie zoals binnen enkele jaren zal ontstaan ten gevolge van de ombuigingsoperatie in het beheer en onderhoud van het Bernisse-gebied door het Recreatieschap. Hierin zijn en worden namelijk diverse kunstwerken, zoals bruggen, steigers, damwanden, botenhellingen en duikers vervangen of verwijderd.

Onder fase 1 wordt verstaan dat noordelijke invaart van de Bernisse mogelijk blijft voor ongemotoriseerde pleziervaartuigen en dat er tussen Oud-Stompaard en Hoenderhoek maximaal 5 elektrisch aangedreven sloepen mogen varen. Hoewel dit scenario feitelijk nu al mogelijk is, zullen toch maatregelen getroffen moeten worden om het te water laten van de sloepen en de aanmeermogelijkheden bij La Campagne en de Pannekoekenbakker te garanderen.

Fase 2 gaat uit van 'ongeorganiseerde invaart' van elektrische pleziervaartuigen en bijbehorende maatregelen. Fase 3 gaat over de 'georganiseerde invaart' van alle typen gemotoriseerde pleziervaartuigen waarvoor het mogelijk is (door fysieke kunstwerken zoals brughoogten, -breedtes en diepgang) om de Bernisse te bereiken. Met georganiseerde invaart wordt bedoeld dat hieraan ook een monitoring- en handhavingssysteem wordt gekoppeld.





FASE 1

3.2 Fase 1

In fase 1 is het middels de bestaande ontheffingen mogelijk voor vijf sloepen van Team Sloep, om tussen Oud-Stompaard en Hoenderhoek te varen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande voorzieningen (zie pagina 14), te weten: de steiger bij La Campagne en de steiger bij De Pannekoekenbakker. Het te water laten van de sloep vindt plaats bij de boothelling nabij de Stompaardse Plas.

Fase 1 is de minimumvariant, waarin beide steigers gehandhaafd blijven en de bestaande helling voldoende hersteld wordt om het schadeloos in- en uit het water halen van de sloepen mogelijk te maken. Dit vergt investeringen, ook omdat de steiger bij La Campagne op de ombuigingslijst staat om in de winter van 2014/2015 te worden weggehaald, terwijl de steiger bij de Pannekoekenbakker in de winter van 2016/2017 wordt verwijderd.

Naast de minimumvariant is in fase 1 een plus variant mogelijk, waarbij de twee steigers ter plaatse van La Campagne en de Pannekoekenbakker (zie figuur 8) uitgebreid worden en er bewegwijzering / informatiebebording wordt aangebracht om bestemmingspunten vanaf het water te markeren.

Gezien het sterk gecontroleerde karakter van het aantal en type vaarbewegingen zijn in fase 1 geen verdere beheersmaatregelen nodig.

De besteding van de extra incidentele middelen 2014 uit de gemeentelijke begroting van 2014 voorzien in een deel van deze plus-variant.

15

LEGENDA

- nieuwe voorzieningen (steiger)
- nieuwe voorzieningen (bewegwijzering / toeristische informatie)
- nieuwe voorzieningen (verbinding)
- bestaande voorzieningen (steiger)
- bestaande voorzieningen (verbinding)
- bestaande voorzieningen verwijderd (verbinding)
- bestaande voorzieningen verwijderd (steiger)
- toeristische verankering op het eiland Voorne Putten (routes)
- Mogelijke toeristische / recreatieve functies
- karaktervolle ruimte (dorpspleinen)
- routing (lokaal)
- TOP
- bijzondere attractieve spot



figuur 8. bestaande steiger bij de Pannekoekenbakker



3.3 Fase 2

In fase 2 kan er ongeorganiseerde in- (en uit-)vaart van elektrische pleziervaartuigen plaatsvinden. Procesmatig zijn hiertoe ontheffingen nodig vanuit gemeente, Waterschap en Recreatieschap en dient er (in beperkte mate) gehandhaafd te worden. Projectmatig is de minimumvariant om een aantal voorzieningen te realiseren zodat optimaal ingespeeld kan worden op de beoogde spin-off van de invaart. Concreet gaat het hierbij om: het realiseren van een aanmeervoorziening en route(-beschrijving) nabij Zuidland, zodat gebruik gemaakt kan worden van de 11 horecavoorzieningen en de 7 detailhandelwinkels in het dorp. Eveneens gaat het om het realiseren van een aanmeervoorziening en route(-beschrijving) nabij Heenvliet, zodat gebruik gemaakt kan worden van de 2 horecavoorzieningen, het boodschappencentrum en Ruïne Ravesteyn. Een derde (optionele) voorziening is een afmeerplaats ter plaatse van het Beren Eetcafé.

Gezien het geringe aandeel elektrische pleziervaartuigen in het totaal van recreatieve vaartuigen (zie pagina 12) is aannemelijk dat er in het seizoen slechts enkele boten per dag in het gebied zullen komen. Wel zal naar verwachting het aantal elektrische pleziervaartuigen met een ligplaatsen aan de kavels van Zuytland Buiten toenemen.

Om meer elektrische pleziervaartuigen naar het gebied te trekken en te anticiperen op (toekomstige) innovaties is een plus-variant op fase 2: het realiseren van openbare elektrische laadpunten en (gebieds-)marketing van Bernisse als 'hotspot voor e-vaartuigen' (zoals bijvoorbeeld ook met succes in de provincie Friesland is ontwikkeld).^[10]

17

LEGENDA

-  nieuwe voorzieningen (steiger)
-  nieuwe voorzieningen (bewegwijzering / toeristische informatie)
-  nieuwe voorzieningen (verbinding)
-  bestaande voorzieningen (steiger)
-  bestaande voorzieningen (verbinding)
-  bestaande voorzieningen verwijderd (verbinding)
-  bestaande voorzieningen verwijderd (steiger)
-  toeristische verankering op het eiland Voorne Putten (routes)
-  Mogelijke toeristische / recreatieve functies
-  karaktervolle ruimte (dorpspleinen)
-  routing (lokaal)
-  TOP
-  bijzondere attractieve spot



figuur 9. anticiperen op groei van 'e-vaartuigen'



3.4 Fase 3

In fase 3 kan er georganiseerde invaart van alle typen gemotoriseerde pleziervaartuigen plaatsvinden. De fysieke belemmeringen worden gevormd door een maximale doorvaarthoogte van 2,50 meter en een maximale diepgang van circa 60 centimeter. Procesmatige beperking ligt in het vastleggen van een maximale vaarsnelheid van 5 km/h. Hiervoor zijn ontheffingen nodig vanuit gemeente, Waterschap en Recreatieschap en dient er gehandhaafd te worden.

Projectmatig geldt voor fase 3 dat de maatregelen zoals genoemd in fase 1 en 2 ook gerealiseerd dienen te worden. Echter, gezien de verwachting dat het aantal pleziervaartuigen in fase 3 aanzienlijk groter zal zijn, is de schaal en maat van de voorzieningen ook groter. Eveneens wordt de koppeling met (het bestaande) fiets- en wandelnetwerk belangrijker, wat leidt tot een aantal extra aanmeerplaatsen. In het onderzoek wordt uitgegaan van het faciliteren van circa 10 boten per dag (1500 toervaartboten in het seizoen).^[3, 11]

LEGENDA

-  nieuwe voorzieningen (steiger)
-  nieuwe voorzieningen (bewegwijzering / toeristische informatie)
-  nieuwe voorzieningen (verbinding)
-  bestaande voorzieningen (steiger)
-  bestaande voorzieningen (verbinding)
-  bestaande voorzieningen verwijderd (verbinding)
-  bestaande voorzieningen verwijderd (steiger)
-  toeristische verankering op het eiland Voorne Putten (routes)
-  Mogelijke toeristische / recreatieve functies
-  karaktervolle ruimte (dorpspleinen)
-  routing (lokaal)
-  TOP
-  bijzondere attractieve spot





figuur 10. impressie van de afmeermogelijkheden bij Zuidland in fase 1





4. CONCLUSIES

4.1 Invaart mogelijk

De Bernisse is een waterrijk gebied met veel toeristisch-recreatieve potentie. Tijdens de aanleg van de rivier in de jaren '70 is er een compleet pakket aan (technische) maatregelen getroffen om de Bernisse geschikt te maken voor (gemotoriseerde) pleziervaart. Zo is de stroomsnelheid ten gevolge van de waterinlaat beperkt door voldoende breedte en diepte, is er bij de constructie van de oevers rekening gehouden met vaarbewegingen en is er aan de aansluiting van de Bernisse op het Voedingskanaal in nautisch opzicht de nodige aandacht besteed. Ook is de doorvaarthoogte van bruggen en kunstwerken uitgevoerd op 2,50 meter boven het waterpeil, waardoor het merendeel van vaartuigen op het Brielse Meer ook op de Bernisse zouden kunnen varen. Technisch gezien is invaart dus mogelijk ^[3]. Zowel in het gemeentelijk bestemmingsplan, de keur van het Waterschap en de verordening van het Recreatieschap is gemotoriseerde invaart momenteel verboden. In het nieuwe bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om dit mogelijk te maken. Met een beperkt maatregelenpakket en aanpassingen van verordeningen kan invaart worden toegestaan. Hierdoor kunnen bestaande en nieuwe toeristisch-recreatieve bestemmingspunten in de Bernisse worden bereikt en kunnen pleziervaartuigen vanuit de Bernisse via het voedingskanaal richting het Brielse Meer en de sluis bij Spijkenisse gaan varen en vice versa.

4.2 Effecten beheersbaar

De effecten van invaart op waterkwaliteit, natuur en ecologie zijn per fase / scenario verschillend. Voor elektrische vaartuigen (fase 1 en 2) zal - gezien de aard en geringe omvang van het aantal - het effect zeer beperkt zijn. Door toestaan van (elektrische) vaart met aangewezen vaste aanlegplaatsen (zoals beschreven in fase 1 en 2) zijn de verwachte negatieve effecten nihil.

In fase 3 zijn eventuele negatieve effecten afhankelijk van aard en aantal vaarbewegingen. Indien fase 3 wordt gerealiseerd dient dit nader te worden onderzocht, maar ook hier is de verwachting dat effecten beheersbaar zullen zijn. De Bernisse is immers relatief breed en veelal voorzien van natuurlijke oevers, waardoor zonering van verschillende gebruikers (zwemmers, vissers, boten) eenvoudig mogelijk is (bijvoorbeeld door het markeren van een vaarcorridor). Door de kleinschaligheid van de schepen in combinatie met beperkte vaarsnelheid van maximaal 5 km/h zal oever- en bodembeschadiging door golfslag zeer beperkt zijn. Daarnaast zijn moderne motoren zodanig geconstrueerd, dat lawaaioverlast en effecten op waterkwaliteit tot een minimum wordt beperkt. In veel gebruiksverordeningen is bijvoorbeeld aangegeven dat pleziervaart in de periode april-oktober geen overlast tot gevolg heeft voor natuurwaarden (zoals op groeikansen van waterplanten, beschadiging van rietkragen en verstoring van paaiplekken voor vissen).

De garantie dat eventuele negatieve effecten van fase 3 beheersbaar zijn, kan worden bereikt door monitoring en handhaving (zie verder, pagina 25). Het uitgangspunt daarbij is overigens - voor het Waterschap - dat er geen hogere kosten mogen voortvloeien uit een ander gebruik. De kosten van beheersmaatregelen dienen verhaald te worden op de gebruikers.

De aandachtspunten bij het nader onderzoeken van effecten van fase 3, in relatie tot monitoring en handhaving zijn:

- het limiteren van eventuele negatieve invloeden van fase 3 op doelstellingen van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en de Kader Richtlijn Water (KRW);
- het voorkomen van (eventuele) oever- en bodembeschadiging door golfslag en door het aanleggen van boten, in relatie tot monitoring van de peildiepte van de rivier en aanbrengen van een zonering (vaarcorridor);
- het voorkomen van verminderde waterkwaliteit door (illegale) lozing;
- het voorkomen van aantasting van landschapswaarden van het omliggende gebied;
- het voorzien in het nemen van (eventuele) compenserende of mitigerende maatregelen.



4.3 Economische meerwaarde

Met het mogelijk maken van de invaart zijn kosten en baten gemoeid die per scenario verschillen. Bij fase 1 en 2 zijn de kosten van maatregelen beperkt en is er een geringe groei van het aantal toeristisch-recreatieve bestedingen te verwachten. In fase 3 zijn de kosten hoger, maar is er ook grotere economische meerwaarde.

Voor elk van de fasen is een globale investeringskostenraming gemaakt (zie tabel 4). Daarbij zijn de kosten voor civieltechnische ingrepen nihil gesteld, uitgaande van de reeds aanwezige voorzieningen.

Per fase is onderscheid gemaakt tussen het aanleggen van tijdelijke, drijvende (afmeer-)voorzieningen en permanente, vaste afmeervoorzieningen. Van beide opties is ook de plus-variant in beeld gebracht, waarin ook bewegwijzering en gebiedspromotie is gecalculeerd.

De kosten van de fasen zijn cumulatief, dus indien meerdere fasen worden ontwikkeld dienen de kosten bij elkaar te worden opgeteld. Het principe van elke fase is dat er geen desinvesteringen worden gedaan door maatregelen uit een vorige fase weg te halen.

	INVESTERINGSKOSTEN TIJDELIJKE STEIGER	INVESTERINGSKOSTEN TIJDELIJKE STEIGER (PLUS)
FASE 1	€ 30.000,00	€ 46.000,00
FASE 2	€ 99.000,00	€ 121.000,00
FASE 3	€ 92.400,00	€ 161.400,00

	INVESTERINGSKOSTEN PERMANENTE STEIGER	INVESTERINGSKOSTEN PERMANENT STEIGER (PLUS)
FASE 1	€ 50.000,00	€ 66.000,00
FASE 2	€ 165.000,00	€ 186.000,00
FASE 3	€ 179.000,00	€ 229.000,00

tabel 4. investeringskostenraming per fase

In het algemeen leidt bevordering van watersport tot economische meerwaarde, met name als gevolg van het bestedingspatroon van de gemiddelde watersporter. In het bijzonder gaat het daarbij om bestedingen voor horeca en detailhandel (als direct baathebbenden). Door openstellen van de invaart kunnen ondernemers aan of dichtbij de Bernisse beter inspelen op dagrecreatie vanuit bijvoorbeeld het Brielse Meer. Ook het verder ontwikkelen van dagrecreatie rondom de Stompaardse Plas wordt dan aantrekkelijker en dorpskernen kunnen profiteren van strategische aanleg- en afmeerplaatsen.

Financieel is het effect afhankelijk van de aanpalende ontwikkelingen die elk scenario twee zal brengen. Een globale bandbreedte voor het directe economisch effect van fase 3 is, dat bestedingen van watersporters met motorjachten statistisch gezien circa 75 tot 112 euro per dag bedragen ^[11]. De invaart volgens fase 3 zal naar schatting 1.500 schepen per jaar naar het gebied brengen ^[3]. In dat geval ligt het potentieel aan bestedingen tussen 112.000 en 168.000 euro, wat in verhouding tot de huidige uitgaven van recreanten aanzienlijk is (zie eerder, tabel 2).

Naast het direct economisch effect kunnen secundaire effecten worden verwacht, bijvoorbeeld omdat ook ondernemers gaan anticiperen en investeren in een verbeterd toeristisch-recreatief klimaat.

actieve RFID

Toepasbare diensten:

- vergunningen ligplaatsen;
- doorvaart monitoring;
- liggeld afwikkeling;
- havendiensten;
- loyalty (anti diefstal, info aan burger d.m.v. foto).

Voordelen:

- automatisch verrekenen zonder handmatige invoer;
- snellere afhandeling;
- 100% controle en handhaving;
- koppeling aan extra diensten van de gemeente.

Werking:



1: NAW gegevens aanmelden, alsook vaartuig-informatie en betaalmethode;



2. Semi-actieve tag met vergunningen informatie sturen aan gebruiker. Transponder gekoppeld aan GSM/PDA gebruiker;



3. Gebruiker bevestigt Transponder aan vaartuig, automatisch aanmelden via RFID;



4. Ontvanger wordt bevestigd op toegangsplaatsen;



5. Een handheld voor controle door toezichthouders. Bij controle komen de ingevoerde gegevens op de handheld zoals lengte, breedte, merk en voortstuwing.

figuur 11. technische mogelijkheden handhaving via RFID



4.4 Handhavingstechniek

De neveneffecten van invaart verschillen per scenario, maar zijn in alle gevallen handhaafbaar. Handhaving zal zich concentreren op vier onderdelen:

- het vermijden van conflictsituaties tussen gebruikers;
- het beperken van vaarsnelheid;
- het voorkomen van illegale lozingen;
- het (vooralsnog) tegengaan van overnachtingen.

Verschillende gebruikersgroepen kunnen conflicterende belangen hebben. Recreatievaartuigen, vissers en zwemmers zijn daarvan voorbeelden. Gezien de schaal en maat van de Bernisse is er voldoende gelegenheid om een ruimtelijke spreiding / zonering van verschillende doelgroepen te organiseren (via zwemlijnen en andere typen afbakeningen).

Ten aanzien van conflicterende belangen en voor de overige aandachtsgebieden van eventuele negatieve effecten van invaart kan worden gehandhaafd met Radio Frequency Identification-technologie (zie figuur 11: actieve RFID). Hiermee kan toegang, verblijf en (eventuele) betaling worden georganiseerd, gebaseerd op een gezond verdienmodel. Bijkomend voordeel is, dat de innovatieve RFID-techniek door een van de bestaande ondernemers in de Bernisse op andere plaatsen in Nederland al is opgezet en wordt gebruikt, waarmee de kennis over de techniek al in het gebied voorhanden is. In het kader van fase 3 dient deze handhavingstechniek, inclusief de opvolging nader worden onderzocht. Eveneens is hierbij de vraag bij welke organisatie de primaire verantwoordelijkheid van handhaving ligt.





figuur 12. impressie van een aanlegplaats bij het Beren Eetcafe





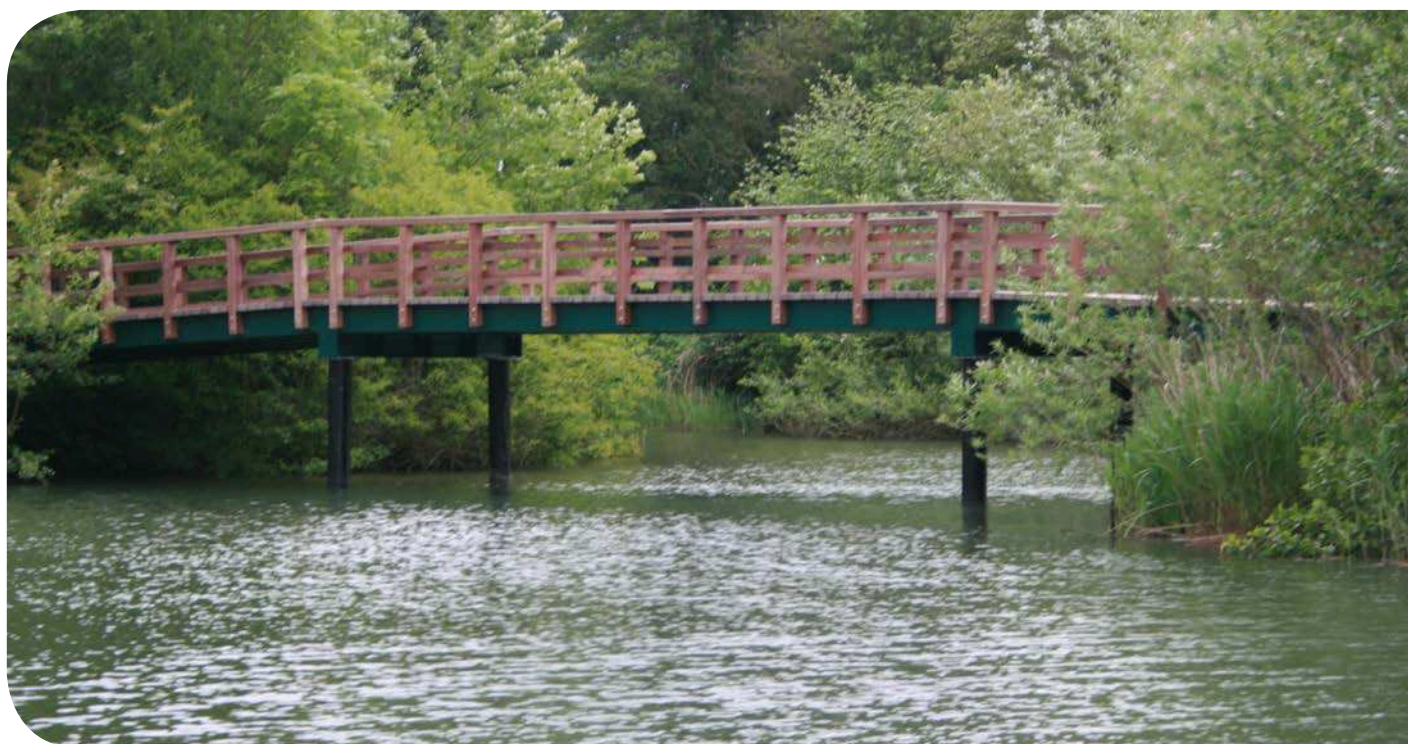
4.5 Starten met fase 1&2

In voorgaande paragrafen is beargumenteerd dat invaart van de Bernisse aan de Noordzijde in 3 fasen, met een beperkt maatregelenpakket mogelijk is. Dat de effecten op waterkwaliteit, natuur en ecologie beheersbaar zijn en dat ingrepen tot economische meerwaarde leiden. De vraag resteert welke stappen er op korte termijn gezet kunnen worden.

Bij de uitvoering van de verschillende fasen van de invaart, is een balans tussen urgentie en geleidelijkheid het uitgangspunt. De urgentie is evident: een meer dan tweemaal grotere opvangcapaciteit van het Bernissegebied

dan het jaarlijks aantal bezoekers, relatief lage bestedingen van de gebruikersgroepen, ombuigingen vanuit het Recreatieschap, druk op voorzieningen en leefbaarheid in de dorpen en de vraag vanuit bestaande recreatieondernemers. Maar ook geleidelijkheid is van belang om de effecten van elke stap te kunnen taxeren en geen maatregelen te nemen die later teruggedraaid moeten worden.

Vanuit de balans tussen urgentie en geleidelijkheid is het zinvol om fase 1 en 2 op korte termijn te realiseren (2015) en volgtijdelijk ook zorgvuldige voorbereidingen te treffen voor fase 3.





5. AGENDA

5.1 Vervolg

Gezien de positieve grondhouding omtrent de conclusies van het onderzoek naar de invaart tijdens een 'in gesprek met de raad' (Bernisse, d.d. 30 september 2014), alsmede de gezamenlijke raden (Spijkenisse/Bernisse, ofwel Nissewaard i.o., d.d. 7 oktober 2014) is het voorstel om de verdere voorbereidingen voor het realiseren van fase 1 en 2 te gaan treffen met het oog op realisatie.

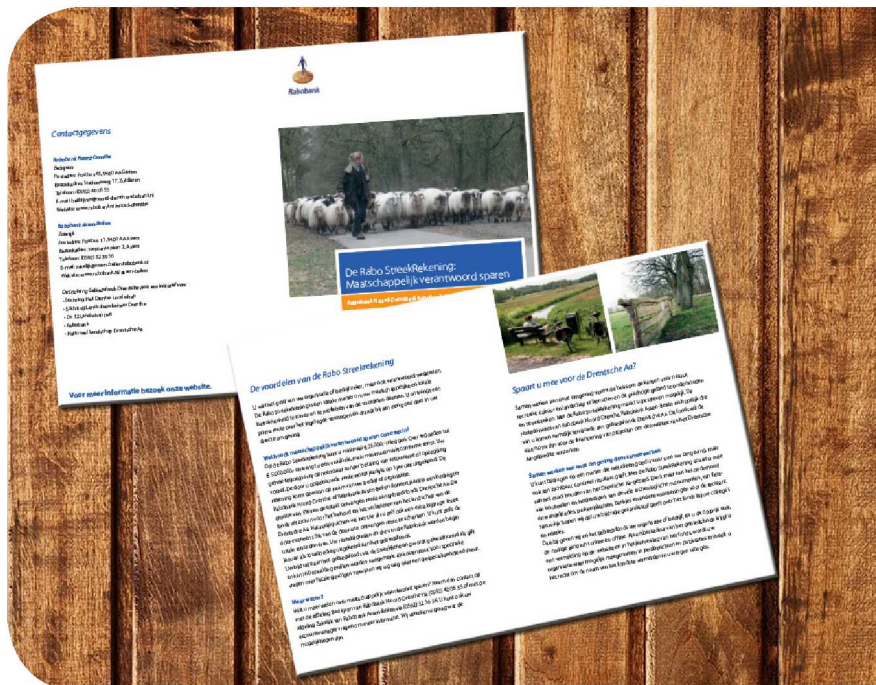
Deze voorbereidingen kunnen zich voltrekken via een uitvoeringsplan met bijbehorende uitvoeringskaart (zie nevenstaand). Het voornemen is, dat de gemeente initiatief neemt voor het realiseren van fase 1 en oplevering daarvan in het voorjaar van 2015. De oplevering kan een belangrijke bijdrage geven aan de geplande open dag van ondernemers in het Bernissegebied in het voorjaar van 2015 en kan tevens een praktische start zijn van de gebiedspromotie van de bevaarbare Bernisse. Daarnaast kunnen nadere afstemmingen plaatsvinden met het Waterschap Hollandse Delta en het Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg over de vergunningen voor fase 2.

Parallel daaraan (en in het kader van de visie op toerisme en recreatie van de gemeente Nissewaard) kan nader onderzoek plaatsvinden naar fase 3. Met name in het verkennen van mogelijkheden voor een gebiedsfonds en het uitbouwen van het (kennis-)netwerk en aantrekken van (externe) partijen en investeerders.

5.2. Gebiedsfonds

In fase 3 dient onderzocht te worden of een gebiedsfonds kan worden opgericht (zie bijvoorbeeld gebiedsfondsen en/of streekrekeningen Rabobank, figuur 13). Dat kan worden gebaseerd op een startkapitaal (bijvoorbeeld vanuit partijen die de verplichting hebben een maatschappelijk tegenprestatie te leveren, of vanuit gemeentelijke middelen). Het startkapitaal kan worden aangewend om te investeren in de noodzakelijke voorzieningen, maar vervolgens kan het fonds 'revolving' worden gemaakt, door eindgebruikers en belanghebbenden een (beperkte) afdracht te laten betalen aan het gebiedsfonds waarmee ook onderhoud en afschrijving langjarig kan worden gedekt.

29



figuur 13. voorbeelden gebiedsfonds: Rabobank Streekrekening



5.3. (kennis-)Netwerk

In de afgelopen jaren is door de gemeente aanzienlijke tijd en energie gestoken in het bouwen aan het netwerk van ondernemers, die baat hebben bij verbetering van het toeristisch-recreatief profiel van de Bernisse. De positieve effecten daarvan worden langzaam zichtbaar.

Vanuit verschillende betrokkenen bij het onderzoek naar de invaart van de Bernisse wordt aangedrongen op het verder uitbouwen van het ontstane netwerk. Zowel op het vlak van kennisuitwisseling en gezamenlijke arrangementen als in het betrekken van nieuwe ondernemers die kansen in het gebied kunnen verzilveren. Aanbeveling is, om de markt hierin pro-actief te gaan benaderen.

5.4. Slotwoord

Een belangrijke kanttekening die door betrokken partijen in het onderzoek naar de invaart van de Bernisse wordt gemaakt is, dat het een goede stap is maar dat hiermee nog geen 'rondje' gevaren kan worden. Het blijft bij in- en uitvaart van de rivier vanaf het Voedingskanaal. Bezien vanuit recreatietoervaart is doorvaart van de Bernisse, door het maken van een verbinding ter plaatse van het Spui, om verschillende redenen nastrevenswaardig. En ook de verwachte effecten hiervan overstijgen de effecten zoals benoemd bij fase 3. Globaal zal bijvoorbeeld het aantal boten toenemen van circa 1.500 in fase 3 naar > 5.000 in het geval van doorvaart.

Het blijft van belang om de rol van de Bernisse in de context van de lange termijn ontwikkelingen in de watersystemen van de zuidwestelijke delta pro-actief te blijven volgen. De aanbeveling is om dat intergemeentelijk te (blijven) doen, met name in relatie tot Goeree-Overflakkee en de overige gemeenten op Voorne-Putten.



Bronnen en verwijzingen

- [1] 'Beleef en Bereik Bernisse! - De Verbinding van Voorne-Putten', Spacevalue d.d. 25 juli 2012;
- [2] 'Bernisse in Beweging' – pre-scan onderzoek naar draagvlak en haalbaarheid van de invaart vanaf het Voedingskanaal naar de Bernisse. Gemeente Bernisse, d.d. 19 juni 2014;
- [3] Nota van reacties op de pre-scan vanuit specialisten en lokale experts. Gemeente Bernisse;
- [4] 'Het Watersportonderzoek 2013' door NBTC-NIPO Research, in 'Kerncijfers Gastvrijheidseconomie 2013' van de Nationale Raad toerisme, recreatie, horeca en vrije tijd;
- [5] 'Bezoek aan recreatiegebieden in Zuid-Holland - Dagrecreatiemonitor Zuid-Holland 2013-2014', NBTC-NIPO Research;
- [6] 'Gebiedsplan Recreatieschap Voorne-Putten-Rozenburg', definitieve versie AB, 1 juli 2010;
- [7] 'Daarom Watersport - De betekenis van watersport in beeld gebracht', Kenniscentrum Kusttoerisme 2012;
- [8] 'De Watersportindustrie', Hiswa vereniging, d.d. 1-1-2014. Raadpleegbaar via www.hiswa.nl/feiten-en-cijfers
- [9] 'Special Electrisch Varen', Agentschap NL, maart 2013;
- [10] 'Schoonvaren', Raadpleegbaar via www.fryslan.nl/schoonvaren;
- [11] 'Toekomstvisie Waterrecreatie 2025', Stichting Recreatietoervaart Nederland
- [12] 'Sturen op Water - Uitwerkingsprogramma van het Waterbeheerplan waterschap Hollandse Delta 2012 - 2017, juni 2012.





Dit onderzoek is opgesteld door:

Spacevalue B.V.
Haagdijk 39
4811 TN Breda
076.820 03 48
info@spacevalue.nl

In opdracht van:

Gemeente Bernisse
Gemeenlandsdijk Noord 26
3216 AG Abbenbroek
www.gemeentebornisse.nl

20 oktober 2014

