

Oplegnotitie

Haveninrichtingsplannen

Cluster B, 'Het oostelijk Wad'



Opdrachtgever:

Samenwerkingsverband De Waddeneilanden (VAST)
Postbus 203
8860 AE Harlingen

Contactpersoon:
Albert-Jan Zijlstra, Beleidscoördinator Waddengebied
T 0517-740000

Opgesteld door:



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

1. Inleiding

Op 3 december 2007 is het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee 'Beleven en bewaren' (CVW) door 27 partijen ondertekend. Op grond van 21 afspraken wordt door alle betrokken partijen gestreefd naar een evenwicht tussen 'beleven en bewaren' zonder een grens te stellen aan het aantal ligplaatsen in jachthavens. Het CVW heeft derhalve een dubbeldoelstelling: betere recreatie (ontwikkeling veilige en duurzame jachthavens) en een betere natuur (d.w.z. dat gestreefd wordt naar het beter geleiden van de vaarrecreatie om verstoringen van natuurwaarden te voorkomen). Dit betekent dat de havens en natuurorganisaties een gezamenlijk belang hebben om invulling te geven aan het CVW.

De convenantpartners hebben afspraken gemaakt over de veiligheid en kwaliteit van de havens in de Waddenzee. Dit betekent dat alle havens moeten beschikken over voldoende veilige en beschutte passantenplaatsen ('maatgevende capaciteit'¹). Daarnaast moet een 'buffercapaciteit'² gefaciliteerd worden die nader kan worden bepaald afhankelijk van de lokale situatie. Geconstateerd is dat o.a. binnen het Cluster B (Oostelijk Wad) de havens van Ameland en Schiermonnikoog niet aan deze afspraak voldoen. De havens liggen tijdens het vaarseizoen vol en er is onvoldoende manoeuvreerruimte. Dit leidt tot onveilige situaties en door plaatsgebrek tot ankeren en droogvallen op het Wad. Hierdoor wordt de natuur in de Waddenzee onnodig belast. Om tot oplossingen te komen is in het CVW afgesproken dat de havens een haveninrichtingsplan (HIP) zullen maken³.

Als basis voor de haveninrichtingsplannen is in 2010 door de Stuurgroep Uitvoering Convenant, de Havenvisie Wadden 'Verantwoord varen op het Wad' en een Oplegnotitie opgesteld. Uitgangspunt is dat het recreatief medegebruik van de Waddenzee mogelijk is binnen de natuurlijke draagkracht van het gebied. Daarbij vormt het sturen op goed gedrag een belangrijk instrument. Voor het opstellen van de visie is onderzoek gedaan naar de capaciteit van lig- en passantenplaatsen in de huidige situatie en naar de uitbreidingswensen van alle Waddenhavens. De gemeenten en de Stichting Jachthavens Waddeneilanden hebben na consultatie van alle betrokken partijen ingestemd met de Havenvisie. Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden tussen de Stuurgroep Uitvoering Convenant en de Coalitie Wadden Natuurlijk over de relatie met de dubbeldoelstelling van het CVW, het sturingsmechanisme en de gewenste integraliteit. Op 16 december 2010 heeft het Regionaal College Waddenzee (RCW) ingestemd met de verdere uitwerking van de Havenvisie zoals verwoord in de Oplegnotitie. Daarbij zal worden gestreefd naar afstemming van de haveninrichtingsplannen per cluster om tot een optimaal resultaat te komen. De Havenvisie en Oplegnotitie zijn richtinggevend. Geadviseerd is om bij de uitwerking van de plannen onderscheid te maken tussen de korte en de lange termijn en een goede balans te vinden tussen capaciteitsuitbreiding en (de resultaten) van het sturen op gedrag. Binnen het Cluster B (Oostelijk Wad) zijn door Schiermonnikoog, Ameland en Lauwersoog haven(her)inrichtingsplannen opgesteld. De haven van Noordpolderzijl heeft geen plannen om de haven aan te passen. Met de haveninrichtingsplannen wordt beoogd om de veiligheid en kwaliteit van de opvang van passanten, op korte en lange termijn, binnen het cluster te verbeteren. Capaciteitsuitbreiding kan daarvoor noodzakelijk zijn.

2. Opgave Cluster B ('Het oostelijk Wad')

Vanuit de Raad voor de Wadden⁴ is aangegeven dat bij de uitvoering van het convenant onderscheid gemaakt moet worden naar type vaarrecreant, naar tijd en plaats om generalisering van mogelijke problemen te voorkomen. Vanuit deze gedachte en vanwege de aantoonbare relatie tussen sluispassages, vaarroutes en jacht- en passantenhavens is in de Havenvisie uitgegaan van een clusterbenadering. De belangrijkste toeristische bestemmingen op het oostelijk Wad zijn Schiermonnikoog en Ameland. Zij vormen samen met Lauwersoog en Noordpolderzijl Cluster B ('Het oostelijk Wad'). De schepen die in dit gebied varen liggen voor een belangrijk deel in Lauwersoog en rond het Lauwersmeer. Op grond van het convenant hebben de havens binnen het cluster de opgave om nu en in de toekomst, onder alle omstandigheden, het aanbod van schepen op een veilige en

¹ De maatgevende capaciteit is het gemiddelde aantal passanten (schepen) dat de haven aandoet op de 7 drukste dagen buiten de top van de gemiddeld 20 drukste dagen in het hoogseizoen. De uitkomst van deze berekening is een getal dat als norm geldt voor het minimale aantal boxen in een haven.

² De buffercapaciteit is het verschil tussen de maximum en de maatgevende capaciteit.

³ Randvoorwaarden voor deze plannen zijn de derde PKB Waddenzee, het CVW en de Natuurbeschermingswet 1998 (vanwege de aanwijzing tot Natura 2000 gebied van de Waddenzee)

⁴ Advies Raad voor de Wadden aan de Stuurgroep Waddenprovincies n.a.v. Concept Convenant Vaarrecreatie, 27 september 2006.

verantwoorde manier op te vangen. Door het bieden van voldoende capaciteit in de haven kan de noodzaak om droog te vallen buiten de havens en verstoring van de natuur op het Wad worden verminderd. In de Havenvisie is aangegeven dat door afstemming van de plannen per cluster beoogd wordt een optimaal resultaat te bereiken. Voorliggende Oplegnotitie is opgesteld om afstemming mogelijk te maken en inzichtelijk te maken of aan de afspraken uit het CVW kan worden voldaan. Bovendien wordt een beeld gegeven van de knelpunten die binnen het Cluster B zijn geconstateerd. Deze kunnen door het Cluster B aan het RCW worden voorgelegd om tot oplossingen te komen.

3. Oplossingen voor korte en lange termijn

Op korte termijn (tot 2015) moet volgens de Havenvisie Wadden binnen het Cluster B de nadruk worden gelegd op het oplossen van bestaande onveilige situaties in de havens van Schiermonnikoog en Ameland. Daarnaast moet een oplossing worden gevonden voor de opvang van autonome groei. Deze wordt binnen het cluster geschat op 2% per jaar (10,4% tot 2015). Overeenstemming zal moeten worden bereikt hoe de opvang van deze groei kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar ruimte in de havens binnen de bestaande havenkom.

Binnen het Cluster B wordt op lange termijn (tot 2025) rekening gehouden met een totale groei van 34,6% ten opzichte van het huidige aantal passantenplaatsen. Capaciteitsuitbreiding om deze groei te kunnen opvangen is mede afhankelijk van de werking van de afspraken die door de convenantpartners zijn gemaakt over educatie, informatie en communicatie. Met de convenantpartners is afgesproken dat in 2012, op basis van het ecologisch monitoringprogramma en monitoring van de verwachte scheepsbewegingen en sluispassages, de noodzaak tot facilitatie van de verwachte toename op lange termijn definitief zal worden vastgesteld.

4. Havenvisie nader uitgewerkt in Haveninrichtingsplannen

Om te kunnen voldoen aan de afspraken uit het CVW zijn door Schiermonnikoog, Ameland en Lauwersoog (concept) haven(her)inrichtingsplannen gemaakt met de nadruk op veiligheid en kwaliteit. Het gaat daarbij om het realiseren van afmeerplaatsen in boxen ten behoeve van de maatgevende capaciteit en plaatsen voor de opvang van buffercapaciteit en noodopvang⁵ om bij grote drukte de schepen op een verantwoorde en veilige wijze te kunnen accommoderen. In de Havenvisie Wadden is aangegeven dat de havens daartoe zouden willen uitbreiden met in totaal 135 passantenplaatsen, waarvan 50 in Lauwersoog, 60 op Schiermonnikoog en 25 op Ameland. De eilanden willen daarnaast zowel de buffercapaciteit als noodopvang vergroten met 45 plaatsen (zie bijlage).

Volgens de Havenvisie is in de haven van Ameland en Schiermonnikoog momenteel sprake van een onveilige situatie. Het haven(her)inrichtingsplan van zowel Ameland, als Schiermonnikoog, zoals beschreven in de Havenvisie, voorziet in principe in herinrichting van en uitbreiding van de bestaande haven. Hiervoor is aanpassing van de PKB grens en/of Natura 2000 noodzakelijk. Met de plannen wordt beoogd om te voldoen aan afspraken die in het Convenant zijn gemaakt om de kwaliteit en veiligheid te verbeteren en kwalitatief goede plaatsen te bieden. Op die manier kan worden voorkomen dat boten noodgedwongen droogvallen buiten de havens van Ameland en Schiermonnikoog. In het hoogseizoen gaat het om circa 70 boten. Daarnaast hebben Ameland en Schiermonnikoog aangegeven ruimte te willen creëren voor uitbreiding van respectievelijk 30 en 15 vaste ligplaatsen voor eigen inwoners (zie bijlage).

In Lauwersoog voorziet het Plan voor Regie en Ruimtelijke Ontwikkeling Lauwersoog (PROloog), in samenvoeging van diverse ontwikkelingen, zoals vergroting van de schutsluiscapaciteit en aanleg van een getijde jachthaven met 150 ligplaatsen (zie bijlage). Door de beperkte capaciteit van de sluis is vraag ontstaan naar buitendijkse ligplaatsen. Vanuit een buitendijkse haven kan optimaal op het tij gevaren worden. Realisatie van PROloog biedt bovendien de mogelijkheid om Lauwersoog tot een aantrekkelijke recreatieve trekpleister te transformeren. Hierdoor kan niet alleen worden tegemoet gekomen aan de opvang van (de autonome groei) van passanten op een veilige en kwalitatief goede manier, maar ook kan een nieuw aantrekkelijk vaardoel worden gerealiseerd binnen het Cluster B.

⁵ Noodopvang is de extra ruimte die gereserveerd wordt (in aanvulling op de maximumcapaciteit) om in geval van calamiteiten, zoals bij plotselinge weersverslechtering schepen te kunnen opvangen.

5. Schiermonnikoog

In de jachthaven van Schiermonnikoog kunnen passanten alleen 'gestapeld' afmeren⁶. Dit is niet conform de afspraken uit het CVW en gaat ten koste van de kwaliteit en veiligheid. Door te stapelen is de manoeuvreerruimte in de haven beperkt en in geval van calamiteiten is het moeilijker om schepen te verplaatsen. De maatgevende capaciteit van de haven is 135, terwijl er slechts 120 passantenplaatsen zijn. Dit leidt bij grote drukte tot rijen dik stapelen en noodgedwongen droogvallen van circa 30 schepen buiten de haven.

Om aan de kwaliteits- en veiligheidseisen uit het CVW te kunnen voldoen, het droogvallen buiten de haven te verminderen en het huidige aantal ligplaatsen te kunnen behouden, is verruiming van de haven noodzakelijk. Om dit te kunnen realiseren is aanpassing van de huidige PKB grenzen noodzakelijk. In dat geval kunnen ook 15 extra vaste ligplaatsen voor eilandbewoners gerealiseerd worden. Uit onderzoek van de gemeente is echter gebleken dat uitbreiding van de haven financieel niet haalbaar is, vanwege de zeer hoge investeringen. Vervolgens zijn andere opties nagegaan om zoveel mogelijk aan het CVW te kunnen voldoen.

Onderzocht is of door herinrichting van de bestaande jachthaven voldaan kan worden aan de veiligheidseisen uit het CVW. Hierdoor zou de huidige capaciteit echter zodanig afnemen, dat de exploitatie van de jachthaven onder druk komt te staan. Bovendien is deze optie nadelig voor het Wad omdat capaciteitsgebrek in de haven zal leiden tot een sterke toename van het droogvallen buiten de haven. Ook loopt het onderhoud van de voorzieningen op de wal in dat geval gevaar omdat door droogvallers geen havengeld betaald wordt.

De gemeenteraad heeft na afweging van alle varianten moeten concluderen dat het voldoen aan de afspraken uit het Convenant, de Havenvisie en de Oplegnotitie door uitvoering van het haven(her)inrichtingsplan financieel onhaalbaar is. Dit betekent dat de huidige situatie, met stapelplaatsen voor passanten, voorlopig zal blijven bestaan, dat wil zeggen mits een oplossing kan worden gevonden voor de baggerproblematiek.

Jaarlijks moeten hoge kosten worden gemaakt voor het op diepte houden van de jachthaven. Door sedimentatie is regulier baggeren noodzakelijk om de gebruiksmogelijkheden en daarmee het voortbestaan van de getijdenhaven te waarborgen⁷. De baggerkosten zijn vanaf 2008 sterk gestegen, als gevolg van het besluit van het toenmalige Ministerie van LNV. De vrijkomende baggerspecie mag, vanwege de aanwijzing als Natura 2000 gebied, niet meer worden gedeponereerd ten noordoosten van de jachthaven zonder vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet. In 2010 heeft het ministerie een vergunningaanvraag van de gemeente Schiermonnikoog geweigerd⁸. Door deze beslissing moet de specie elders in een slibdepot worden opgeslagen. Dit depot moet echter eens in de vier jaar worden gelegegd⁹. Hiermee moet in 2013 worden begonnen. De extra kosten zijn door de gemeente echter niet op te brengen. Door Schiermonnikoog is onderzoek gedaan naar alternatieven. Berekend is dat de afvoer van slib vanaf de haven per schip naar een alternatieve stortlocatie tot een 4 tot 5-voudige verhoging van de baggerkosten zal leiden¹⁰. Ook biedt optimalisatie van de baggerfrequentie en -diepte, en het verplaatsen van de haven geen oplossing voor het baggerprobleem¹¹. Bovendien zijn voor verplaatsing van de jachthaven eveneens zeer hoge investeringen vereist.

Schiermonnikoog verwacht dat de oplossing is gelegen in de mogelijkheid om een kwelderstrook te ontwikkelen tussen en de jachthaven en de veerhaven, door het baggerslib in aansluiting op de

⁶ 'Stapelen' betekent dat schepen per soort of lengtemaat naast elkaar afmeren. Bij grote drukte moet men over meer schepen lopen om de wal te bereiken en/of is men bij vertrek afhankelijk van de burens. Dit gaat ten koste van de kwaliteit en veiligheid.

⁷ Door Arcadis is onderzocht dat de haven bij het uitblijven van baggerwerkzaamheden na twee of ten hoogste drie jaar niet meer bruikbaar zal zijn.

⁸ Door B&W is geen bezwaar aangetekend tegen dit besluit om te voorkomen dat de Raad van State het bezwaar ongegrond zou verklaren omdat een dergelijk project deel moet uitmaken van een beheerplan. Een ongegrond verklaring zou volgens B&W alle toekomstige plannen op slot zetten.

⁹ De extra kosten die hiermee gemoeid zijn, naast de reguliere baggerkosten, bedragen € 240.000.

¹⁰ Bij hoog water kunnen slechts geringe hoeveelheden worden afgevoerd per schip wegens de ondiepte in de buurt van de jachthaven.

¹¹ Door Arcadis is dit onderzocht in 2009. Geconcludeerd is dat aan de zuidzijde van het eiland zijn geen locaties denkbaar met een lagere snelheid van dichtslibben. Aan de west- en zuidwestzijde van Schiermonnikoog leidt de dynamiek van de geulen en platen tot bezwaren voor de bouw en handhaven van een jachthaven. Daarnaast worden vergunningtechnische problemen verwacht vanwege het beschermingsregiem van de Natuurbeschermingswet.

bestaande kwelder in oostelijke richting te storten¹². Door de besloten ligging leent het gebied zich goed voor kweldervorming en zou de kwaliteit van het gebied kunnen worden verbeterd. Bovendien zou de gebiedseigen baggerspecie uit de recreatiehaven¹³ op deze manier zinvol kunnen worden hergebruikt. Hoewel het plan breed gedragen wordt, is het onduidelijk of en zo ja wanneer het zou kunnen worden uitgevoerd. DLG heeft in het kader van het Programma Rijke Waddenzee onlangs opdracht gekregen voor een haalbaarheidstudie. Het is de bedoeling dat de gemeenteraad zich in september 2012 over een voorstel kan buigen.

Om verzanding te voorkomen moet voorlopig de door het ministerie voorgeschreven wijze van baggeren worden voortgezet. Omdat hiervoor de middelen ontbreken is als gevolg van de baggerproblematiek de exploitatie en het voortbestaan van de jachthaven ernstig in gevaar. Indien de gemeente Schiermonnikoog vanuit financiële overwegingen gedwongen wordt te stoppen met baggeren, zal de haven binnen 3 jaar onbruikbaar zijn¹⁴. Afgezien van de economische gevolgen voor het eiland, kan Schiermonnikoog in dat geval onbedoeld niet voldoen aan de maatgevende capaciteit en de afspraken uit het Convenant en zal het droogvallen op het Wad noodgedwongen toenemen in plaats van verminderen. Bovendien zou door dichtslibbing van de haven van Schiermonnikoog, voor vaarrecreanten uit Lauwersoog en het Lauwersmeergebied, een aantrekkelijk vaardoel in de Waddenzee verloren gaan.

6. Ameland

De jachthaven van Ameland heeft in principe vergunning voor 180 lig- en passantenplaatsen, maar door dichtslibbing van de haven kunnen op dit moment maar 90 plaatsen worden benut. Als gevolg van gebrek aan capaciteit is bij grote drukte het 7 rijen dik stapelen van boten geen uitzondering en wordt door circa 40 schepen buiten de haven geankerd of drooggevalen. Indien de volledige capaciteit wel zou kunnen worden benut is berekend dat de maatgevende capaciteit 100 zal zijn¹⁵.

Ook voor charterschepen zijn op dit moment niet alle plaatsen bruikbaar¹⁶. Omwille van veiligheid en een goede bereikbaarheid voor zowel eilandbewoners als passanten is in 2003 een Toekomstvisie gemaakt voor de jachthaven en de veerdam¹⁷. Deze is door de Raad in 2004 vastgesteld¹⁸. De visie ging ten aanzien van herinrichting van de jachthaven uit van het vernieuwen en vergroten van de capaciteit¹⁹. In 2008 heeft het College besloten de uitwerking van het plan binnen het bestemmingsplan te laten plaatsvinden. In het aangepaste plan²⁰ wordt daarom gestreefd naar een capaciteit van 50 ligplaatsen voor eilandbewoners, 110 passantenplaatsen en 20 plaatsen voor de chartervaart. Kwaliteitsverbetering van de jachthaven heeft ook betrekking op het havenkantoor en de walvoorzieningen. Voorts is in het kader van de planvorming onderzocht dat toepassing van damwanden noodzakelijk is om de haven in de toekomst op een goede en duurzame manier op diepte te kunnen houden. Hierdoor zou tevens de belasting op het gebied kunnen worden verminderd. Realisatie van optimalisering van de jachthaven zou daarom moeten worden gezien in combinatie met vervanging van de in verval zijnde rijendam door een zeebestendige dam.

Conform de Havenvisie Wadden zal een concreet uitgewerkt voorstel aan de Raad worden voorgelegd²¹. Door realisatie van het plan kan worden voldaan aan de maatgevende capaciteit van 100, zoals genoemd in de Havenvisie Wadden. Hierdoor zal overeenkomstig de afspraken uit het CVW minder worden drooggevalen buiten de haven, waardoor de natuur minder zal worden belast en zullen onveilige situaties door rijen dik stapelen tot het verleden behoren.

¹² De gemeente is vanuit het Overlegorgaan Nationaal Park Schiermonnikoog trekker van het kwelderontwikkelingsproject.

¹³ Het gaat om gebiedseigen slib dat niet of nauwelijks beïnvloed wordt door de recreatiehaven. De kwaliteit is derhalve niet vergelijkbaar met slib uit een industriehaven.

¹⁴ Dit is door Arcadis berekend.

¹⁵ In de huidige situatie is deze echter gemeten 50.

¹⁶ Voor de chartervaart zijn in de huidige situatie 12 van de 20 plaatsen bruikbaar.

¹⁷ Door de gemeente is een studieplan gemaakt dat door Grontmij in 2004 is uitgewerkt in de Toekomstvisie veerdam en jachthaven Ameland.

¹⁸ Raadsbesluit van 28 juni 2004.

¹⁹ Oorspronkelijk was uitbreiding van 180 naar 235 plaatsen voorzien.

²⁰ dat is opgesteld in overleg met alle betrokken partijen.

²¹ De Raad had het College in 2008 gevraagd met een concreet uitgewerkt voorstel te komen. Dit was echter uitgesteld vanwege het Convenant Vaarrecreatie in afwachting van de Havenvisie Wadden.

7. Lauwersoog

De haven van Lauwersoog fungeert op dit moment vooral als doorgangshaven naar de eilanden, als toegangspoort van Nederland of als vertrekpunt naar verder weg gelegen bestemmingen in het buitenland. In 2010 is in de visserijhaven een passantenhaven ingericht met 60 plaatsen. Vanwege de unieke ligging op de grens van zoet en zout, te midden van toeristische trekpleisters als Dokkum, Esonstad, Zoutkamp en Pieterburen hebben de provincie Groningen en gemeente De Marne een toekomstvisie ontwikkeld, die is vertaald in een Plan voor Regie en Ruimtelijke Ontwikkeling Lauwersoog (PROloog)²². Als onderdeel van het plan is vergroting van de sluiscapaciteit, aanleg van een buitendijkse jachthaven en transformatie naar een belangrijke toeristische trekpleister en vaardoel in Noord-Nederland voorzien. Door de provincies Friesland en Groningen en omliggende gemeenten is tevens een project gestart voor kwaliteitsverbetering van het Lauwersmeergebied als geheel²³. Kwaliteitsverbetering van Lauwersoog als vaardoel en de vaarcombinatiemogelijkheden op zoet en zout versterken de aantrekkelijkheid van het Lauwersmeergebied als vaargebied. Lauwersoog vormt een van de in het oog springende ontwikkelopgaven. Over Lauwersoog is het Programma Lauwersoog²⁴ verschenen, een ambitiepakket van diverse maatregelen. De provincie Groningen en de gemeente De Marne hebben gezamenlijk een gebiedsregisseur aangesteld en een investeringsbudget beschikbaar gesteld voor een kwaliteitsimpuls in het in het Lauwersmeer en in Lauwersoog²⁵. Hoofddoel is om in samenwerking met particuliere ondernemers en overheden van Lauwersoog een duurzame, toekomstgerichte (visserij)haven en een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken.

Voor de haven van Lauwersoog is in de Havenvisie Wadden geen maatgevende capaciteit opgegeven omdat de buitendijkse passantenplaatsen op dat moment nog niet waren gerealiseerd en de maatgevende capaciteit dus nog niet kon worden bepaald. Wel is aangegeven dat 150 vaste ligplaatsen en 50 extra specifieke passantenplaatsen gewenst zijn aan de zeezijde. De gemeente de Marne is voornemens om de gewenste situatie, zoals aangegeven in de Havenvisie te betrekken bij de plannen en het initiatief voor een Interregaanvraag voor de ontwikkeling van de haven van Lauwersoog. De gemeente is 'lead partner' geworden van de uitvoering van een Interreg North Sea Fish subsidie programma. In dit programma wisselen de havens van Harlingen, Lauwersoog, Hull en twee Belgische havens hun ervaringen, zorgen en behoeften uit. Ook zal onderzoek worden uitgevoerd naar duurzame inrichtingsmogelijkheden van de havens.

Door aanleg van een nieuwe buitendijkse jachthaven kan de gewenste situatie, conform de Havenvisie Wadden worden gerealiseerd. Naar verwachting zal het type ligplaatshouders dat in de toekomst voor de buitendijkse jachthaven zal kiezen een afspiegeling zijn van boten die nu binnendijs in Lauwersoog liggen²⁶. Vanwege de diepgang zullen deze schepen voornamelijk extra geulgebonden vaart op de Waddenzee betekenen en dus weinig extra druk op de natuur van het Wad veroorzaken. Voorwaarde is dat de haven van Schiermonnikoog, Ameland en Noordpolderzijl goed toegankelijk blijven. Transformatie van Lauwersoog als toeristische trekpleister en kwaliteitsverbetering van het Lauwersmeergebied betekent anderzijds dat de haven kan uitgroeien tot een aantrekkelijk vaardoel op de scheiding van zoet en zout. In dat geval zou de autonome groei die binnen het Cluster B wordt verwacht hier deels naar kunnen worden afgeleid.

8. Noordpolderzijl

Zoals aangegeven in de Havenvisie Wadden heeft de haven van Noordpolderzijl geen plannen om de haven aan te passen. In de haven zijn 4 ligplaatsen verhuurd (sportvissers / wadlotochten en Waddenschilder Geurt Busser). Voor passanten is ca. 150 meter kade beschikbaar, die deels bruikbaar is. De beperkte accommodatie voor passanten leidt in de haven zelf niet tot onveilige situaties. Omdat de haven droogvalt, is de bereikbaarheid beperkt. Af en toe wordt buiten de haven geankerd of drooggevalen als er onvoldoende diepgang is om de haven binnen te varen, of omdat men vroeg wil vertrekken en niet elders op het Wad wil overnachten. Voor ondiep stekende schepen

²² De gebiedsopgave voor het Lauwersmeergebied, opgenomen in het POP Groningen en Streekplan Fryslan is uitgewerkt in de Visie Koers voor het Lauwersmeer. Vervolgens is als ruimtelijk kader "PROloog (Plan voor Regie en Ontwikkeling Lauwersoog)" vastgesteld en het Programma Lauwersoog, op grond waarvan o.a. een gebiedsregisseur is aangesteld.

²³ Koersdocument voor het Lauwersmeer, rapportage nog niet openbaar

²⁴ Programma Lauwersoog, april 2012

²⁵ Provincie Groningen € 15 miljoen, gemeente De Marne € 425.000

²⁶ Havenvisie Wadden: Het gaat om circa 80% zeiljachten, 5% motorboten, 10% platbodems en catamarans en 5% sportvissers. De uitvaarpercentages kunnen in het hoogseizoen worden geschat op 5 à 10 %.

zoals platbodems en catamarans is Noordpolderzijl de enige haven tussen Lauwersoog en Borkum, Delfzijl of het Duitse Wad waar men kan overnachten. De haven heeft verder een belangrijke functie als vluchthaven bij plotselinge verslechtering van het weer. Er moet, net als op de eilanden regelmatig worden gebaggerd. De baggerkosten zijn hoog, omdat reguliere baggerschepen te diep steken om het slib mee te nemen en elders te storten. Tijdelijke persleidingen in de Waddenzee zijn kwetsbaar. Het baggeren van de haven heeft daarom in 2009 ruim € 800.000 gekost. Sinds 2011 wordt de bagger uit de havenkom van Noordpolderzijl weer opgeslagen in een klein depot naast de haven en niet meer vervoerd naar een verspreidingslocatie op zee. Door de havenkom jaarlijks te baggeren blijft de vaargeul naar verwachting ook langer op diepte. Na 'rijping' is het slib bruikbaar voor het kwelderherstelplan. Ook kan het waterschap het slib gebruiken bij onderhoudswerken aan de zeedijk²⁷.

9. Gevolgen van de haveninrichtingsplannen binnen het cluster

De gemeente Schiermonnikoog heeft uit financiële overwegingen, in principe ingezet op behoud van de bestaande jachthaven en uitvoering van het project Verkweldering Wad tussen de oude en nieuwe veerdam. Indien dit plan niet kan worden uitgevoerd zal de gemeente om financiële redenen genoodzaakt zijn te stoppen met baggeren en zal de haven binnen 3 jaar onbruikbaar worden door verzanding. Hierdoor zal Schiermonnikoog onbedoeld niet kunnen voldoen aan de afspraken uit het CVW. Deze ontwikkelingen leiden tot de volgende gevolgen voor het Cluster B:

- De baggerproblematiek waar Schiermonnikoog mee wordt geconfronteerd, draagt niet bij aan het voldoen aan de opgave van het cluster om het aanbod van schepen nu en in de toekomst op een veilige en verantwoorde manier op te vangen en droogvallen of ankeren op het Wad te verminderen.
- Bij vermindering of verdwijnen van de capaciteit op Schiermonnikoog zal droogvallen en ankeren op het Wad toenemen in plaats van afnemen.
- Door beperking van de capaciteit of het verzanden van de jachthaven zal de druk op de jachthaven van Ameland, als vergelijkbare toeristische bestemming, sterk stijgen.
- Door plaatsgebrek in of verzanding van de haven van Schiermonnikoog zal ook de druk op de passantenplaatsen van Lauwersoog toenemen.
- Door beperking of verdwijnen van de capaciteit in de jachthaven van Schiermonnikoog wordt afbreuk gedaan aan de recreatieve waarde van de Waddeneilanden als vaardoel vanuit het Lauwersmeergebied.

Realisatie van het plan voor capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering van de jachthaven van Ameland heeft de volgende gevolgen voor het Cluster B:

- Realisatie van het plan van Ameland voor herinrichting en optimalisering van de jachthaven neemt de veiligheid en kwaliteit op de Waddeneilanden toe en zal de maatgevende capaciteit zoals aangegeven in de Havenvisie kunnen worden gehaald. Ameland kan op deze manier voldoen aan de afspraken uit het convenant.
- Door uitvoering van het plan zal de druk op de natuur op het Wad als gevolg van ankeren en droogvallen door plaatsgebrek verminderen.
- Kwaliteitsverbetering van de jachthaven leidt tot kwaliteitsverbetering van de Waddeneilanden als toeristische bestemming.

Realisatie van aanleg van een buitendijkse jachthaven in Lauwersoog, transformatie tot een aantrekkelijk vaardoel en vergroting van de sluiscapaciteit conform PROloog heeft de volgende gevolgen voor het Cluster B:

- Lauwersoog kan, in zijn huidige vorm, het capaciteitstekort dat binnen Cluster B zal ontstaan bij verzanding van de haven van Schiermonnikoog, niet volledig compenseren, aangezien de belevingswaarde van Schiermonnikoog en Lauwersoog als vaardoel niet vergelijkbaar is.
- De autonome groei van de waterrecreatie die binnen het Cluster B wordt verwacht, kan in de huidige situatie onvoldoende worden geaccommodeerd op het oostelijke Wad. Door transformatie van Lauwersoog tot aantrekkelijk vaardoel en kwaliteitsverbetering van het

²⁷ Bron: www.noorderzijlvest.nl, januari 2011

Lauwersmeergebied kan de autonome groei in de toekomst, die wordt geschat op 34,6% in 2025 gedeeltelijk worden afgeleid naar het Lauwersmeergebied.

10. Resultaten monitoringprogramma's

De resultaten van het ecologisch monitoringprogramma, zoals afgesproken in het CVW moeten in 2012 beschikbaar komen. Deze zijn medebepalend voor de besluitvorming over de noodzaak tot facilitatie van de verwachte toename op lange termijn. Het niet tijdig of niet volledig beschikbaar komen van deze resultaten zal tot stagnatie leiden bij de uitvoering van de haveninrichtingsplannen.

11. Gevolgen op hoofdlijnen voor de economische haalbaarheid

11.1 Schiermonnikoog

Voor Schiermonnikoog vertegenwoordigt de jachthaven een groot economisch belang. Jaarlijks wordt voor € 1,3 miljoen aan inkomsten op het eiland gegenereerd. De jachthaven zorgt bovendien voor 15 fte aan arbeidsplaatsen. Indien de jachthaven niet kan worden behouden, zal droogvallen op het Wad sterk toenemen. Hierdoor komt de financiële exploitatie van de havenvoorzieningen op de wal onder druk te staan, omdat door droogvallers geen havengeld wordt betaald. Ook zullen inkomsten voor het eiland dalen en zullen de bestaande fte's gerelateerd aan de jachthaven afnemen.

11.2 Ameland

Realisatie van het plan voor capaciteitsvergroting en kwaliteitsverbetering van de jachthaven van Ameland zal bijdragen tot het verhogen van de aantrekkelijkheid van het eiland als vaardoel. Dit zal een positieve invloed hebben op de bestedingen en werkgelegenheid bij de lokale middenstand.

11.3 Lauwersoog

Aanleg van een buitendijkse jachthaven, vergroting van de sluiscapaciteit, de transformatie van Lauwersoog tot een aantrekkelijke toeristische trekpleister in combinatie met kwaliteitsverbetering van het Lauwersmeergebied zal een belangrijke economische impuls betekenen voor de hele regio. Voor deze ontwikkeling is van groot belang dat de omliggende havens op zoet en zout, bereikbaar en toegankelijk zijn.

12. Conclusie

Door de dreigende verzanding van de jachthaven van Schiermonnikoog staat de opgave voor Cluster B om het aanbod aan schepen onder alle omstandigheden op korte en lange termijn op een veilige en verantwoorde manier te kunnen opvangen, onder druk. Indien niet (voldoende) aan de afspraken van het convenant kan worden tegemoet gekomen, bestaat het gevaar dat het ligplaatsplafond voor jachthavens uit de PKB in de Waddenzee weer zal herleven.

Vergroting van de capaciteit van de havens binnen Cluster B en behoud van de toegankelijkheid door tijdig baggeren bieden kansen om de recreatievaart en de autonome groei beter te geleiden. Door koppeling van deze maatregelen met het geven van voorlichting over de 'erecode voor Wadvaarders' en de publiekscampagne 'Ik pas op het Wad', kan verstoring van natuurwaarden in de Waddenzee worden voorkomen²⁸.

²⁸ De Coalitie Wadden Natuurlijk heeft voor de koppeling van vergroting van de haven capaciteit en voorlichting voor Wadvaarders onlangs een concreet voorstel gedaan aan de gemeente Ameland.

Bijlagen:

1. Haveninrichtingsplannen in perspectief

Sinds de jaren '70 heeft de vaarrecreatie een hoge vlucht genomen in de Waddenzee en raakten de havens van Vlieland en Terschelling overvol omdat zij de toestroom van vaarrecreanten tijdens het hoogseizoen nauwelijks aankonden. Door groei nam de economische betekenis van de vaarrecreatie in het Waddengebied voor de lokale economie sterk toe.

In de jaren '70 en '80 groeide de maatschappelijke bezorgdheid omtrent het milieu. Actiegroepen, zoals de Landelijke Vereniging tot behoud van de Waddenzee (opgericht in 1965) wilden maatregelen om menselijke activiteit te beperken vastleggen in een Waddenwet. Zij meenden dat een wet de meest geschikte oplossing zou bieden om de toenemende recreatiedruk op het wad tegen te gaan. Lokale overheden en watersportverenigingen zagen daar echter niets in. Zij vonden de versturende werking op het wad van de vooral geulgebonden recreatievaart beperkt en pleitten daarom voor het realiseren van voldoende havenplaatsen om verstoring van de natuur en ongelukken tijdens ankeren en droogvallen te voorkomen.

In plaats van een Waddenwet kwam er een planologische kernbeslissing (PKB Waddenzee, 1980) als overkoepelend beleid. Daarnaast bood de Natuurbeschermingswet (art. 17) de mogelijkheid om kwetsbare gebieden af te sluiten.

Mede door internationale samenwerking met Duitsland en Denemarken kreeg bescherming van de natuur een steeds belangrijkere rol in de Waddenzee. Anderzijds werd midden jaren '80 door het ministerie van Economische Zaken juist aangedrongen op versterking van de waterrecreatie in de Waddenzee vanuit economische overwegingen.

Begin jaren '90 werd de eerste PKB Waddenzee herzien in verband met internationale ontwikkelingen en nieuwe kennis en inzichten over het Waddengebied. De hoofddoelstelling veranderde in duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied. Recreatieve en economische activiteiten bleven mogelijk, mits deze pasten binnen de hoofddoelstelling. Kwantitatieve maatregelen, (1 boot per 20 ha, een verbod op het aanleggen van nieuwe jachthavens en zonerings) werden opgenomen om de groeiende vaarrecreatie te stabiliseren.

Provincies kregen een grotere verantwoordelijkheid voor de recreatie. Dit heeft geleid tot het Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzee (IBW, 1994) waarin aangestuurd werd op een integrale samenwerking tussen overheden, belangenorganisaties en de bevolking om zo een balans te vinden tussen de natuurwaarden en menselijke activiteiten. Veiligheid en bereikbaarheid waren belangrijke thema's en door de provincies werd veel waarde gehecht aan de uitkomsten van het Recreatie Onderzoek Kustwateren (ROK, 1993), waarin werd geconcludeerd dat de waterrecreatie maar weinig verstrend effect heeft op de natuurwaarden. Ondanks deze uitkomsten hield het Rijk vast aan het stabiliseren van de omvang van de recreatieve activiteiten in de Waddenzee (Beheerplan Waddenzee 1996-2001). Het maatregelenpakket om de doelstellingen te bereiken zoals vaardruknormering (norm van 1 boot per 20 ha, ook als basis voor het jachthavencapaciteitsbeleid) droegen echter bij aan een afbrokkelend draagvlak bij gebruikers en regionale overheden.

Als antwoord op deze ontwikkeling werd eind jaren '90 door gebruikers, natuurbeschermingsorganisaties en overheid een gedragscode opgesteld, die door alle betrokkenen werd goedgekeurd. Daarnaast werd door de waddenprovincies (1999) afgezien van de vaardruknormering voor het westelijk en oostelijk wad. Ingezet werd op het creëren van ontwikkelingsruimte binnen de ecologische randvoorwaarden, waarbij de uitkomsten van het ROK de basis vormden. De provincies wilden deze ruimte bieden door een beheerste en gefaseerde verruiming van het capaciteitsbeleid voor jachthavens, in combinatie met monitoring en onderzoek naar de relaties met de waterrecreatie in het IJsselmeergebied. Ondertussen werd de wet- en regelgeving steeds complexer en werd de Waddenzee aangewezen als Natura 2000 gebied. Voor de bescherming van kwalificerende soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd, die nader worden uitgewerkt in ruimte en tijd in het Beheerplan Natura 2000. Plannen en projecten, die mogelijk negatieve effecten kunnen hebben op de specifieke waarden in het gebied, zijn vergunningplichtig op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

In de derde PKB Waddenzee (2000) werd tegen de zin van de provincies, een plafond ingesteld van een maximale capaciteit van 4600 ligplaatsen voor de jachthavens in de Waddenzee. Hoewel erkend werd dat watersport belangrijk is om draagvlak te creëren voor de natuur, wilde de rijksoverheid deze beperkende maatregel toch doorvoeren. Na veel overleg met alle betrokkenen is uiteindelijk in 2007 afgezien van het capaciteitsbeleid voor jachthavens. Voorwaarde was dat een convenant zou worden opgesteld gericht op het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee door het tegengaan van verstoring en het verbeteren van de veiligheid in de jachthavens. Gestreefd zou worden naar een evenwicht tussen 'beleven en bewaren' zonder een grens te stellen aan het aantal ligplaatsen in jachthavens. Het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee 'Beleven en bewaren' (CVW) is op 3 december 2007 door 27 partijen ondertekend. Afgesproken is o.a. dat aan de hand van de 'maatgevende capaciteit' en piekbelastingen zal worden bekeken op welke wijze de recreatievaart op een veilige en ecologisch verantwoorde wijze kan worden opgevangen in jachthavens. Om dit te kunnen realiseren is in het aangepaste kabinetsstandpunt van oktober 2006 inzake de PKB uitbreiding van de voor de recreatievaart bestemde Waddenhavens mogelijk gemaakt. Voorwaarde is een noodzaak vanwege ondermeer veiligheid en het ontbreken van passende alternatieve oplossingen. Het CVW is daarbij richtinggevend. Zeewaartse aanleg of aanpassing van havendammen en veerdammen is in beginsel niet toegestaan, tenzij veiligheid of bereikbaarheid dat vereisen en mits passend binnen het afwegingskader zoals aangegeven in de PKB. Ten aanzien van eventuele uitbreiding van de haven van Harlingen is in het besluit het volgende opgenomen: "Voor een eventuele uitbreiding van de haven van Harlingen wordt bij voorkeur gekozen voor een binnendijkse uitbreiding. Wanneer echter een concreet plan, dat is onderbouwd met onderzoek, leidt tot het inzicht dat een zeevaartse uitbreiding bij Harlingen mogelijk is, zal het kabinet dit mogelijk maken door middel van een partiële herziening. Op basis van voornoemd onderzoek zal de planologische afweging moeten plaatsvinden waarbij de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden van zowel de Waddenzee als het binnendijkse gelegen gebied betrokken worden".

De afspraken die de convenantpartners hebben gemaakt over de veiligheid en kwaliteit van de havens in de Waddenzee houden in dat alle havens moeten beschikken over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen ('*maatgevende capaciteit*'). Daarnaast moet een '*buffercapaciteit*' gefaciliteerd worden die door de havenmeester nader kan worden bepaald afhankelijk van de lokale situatie. Geconstateerd is dat de havens van Harlingen, Schiermonnikoog, Ameland en Terschelling niet aan deze afspraak voldoen. Deze havens liggen tijdens het vaarseizoen vol en er is onvoldoende manoeuvreerruimte. Dit leidt tot onveilige situaties in de havens en door plaatsgebrek tot ankeren en droogvallen op het Wad. Hierdoor wordt de natuur in de Waddenzee onnodig belast.

Om tot oplossingen te komen is in het CVW afgesproken dat een haveninrichtingsplan (HIP) zal worden gemaakt. Belangrijke randvoorwaarden voor deze plannen zijn de derde PKB Waddenzee, het CVW en de Natuurbeschermingswet 1998 (vanwege de aanwijzing tot Natura 2000 gebied van de Waddenzee).

2. Schiermonnikoog

In de Havenvisie Wadden is de bestaande en gewenste situatie op Schiermonnikoog voor vaste ligplaatshouders en passanten als volgt aangegeven:

	<i>Huidige situatie</i>	<i>Gewenste situatie</i>
Vaste ligplaatsen:		
Vaste ligplaatsen	35	+ 15
Wachttijst zomerligplaatsen	15	
Vaste ligplaatsen niet in boxen of aan kopsteigers	0%	
Passantenplaatsen:		
Specifieke passantenplaatsen	120	+ 60
Aantal boxen incl. kopsteigers	0	
Aantal meters vrije kade voor passanten	360	
Maximum capaciteit	135	
Maatgevende capaciteit	135	
Buffercapaciteit (=max.cap.-/- maatgevende cap.)	0	+ 30
Noodopvang	0	+ 30
Droogvallen buiten de haven	30	
Totaal aantal passanten (2008)	3.000	
Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	3,5	
Totaal aantal bootovernachtingen 2008	10.500	
Charterplaatsen:		
Gemiddeld aantal plaatsen	8	+ 10
Aantal overnachtingen charterschepen in 2008	500	
Planning:		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding vaste ligplaatsen		2012
Planning/gewenst jaartal uitbreiding passantenplaatsen		2012
Planning/gewenst jaartal uitbreiding charterplaatsen		2012
Planning/gewenst jaartal uitbreiding noodopvang		2012

3. Ameland

In de Havenvisie Wadden is de bestaande* en gewenste situatie op Ameland voor vaste ligplaatshouders en passanten als volgt aangegeven:

	Huidige situatie	Gewenste situatie
Vaste ligplaatsen:		
Vaste ligplaatsen	60	+ 30
WachtlIJst zomerligplaatsen	30	
Vaste ligplaatsen niet in boxen of aan kopsteigers	30%	
Passantenplaatsen:		
Specifieke passantenplaatsen	120	+ 25
Aantal boxen incl. kopsteigers	0	
Aantal meters vrije kade voor passanten	285	
Maximum capaciteit	180	
Maatgevende capaciteit	100	
Buffercapaciteit (=max.cap.-/- maatgevende cap.)	80	+ 15
Noodopvang	0	+ 15
Droogvallen buiten de haven	40	
Totaal aantal passanten (2008)	3.737	
Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	3	
Totaal aantal bootovernachtingen 2008	11.211	
Charterplaatsen:		
Gemiddeld aantal plaatsen	20	+ 10
Aantal overnachtingen charterschepen in 2008	488	
Planning:		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding vaste ligplaatsen		2011
Planning/gewenst jaartal uitbreiding passantenplaatsen		2011
Planning/gewenst jaartal uitbreiding charterplaatsen		2011
Planning/gewenst jaartal uitbreiding noodopvang		2011

* In de Havenvisie "Wadden is voor de bestaande situatie uitgegaan van de vergunde situatie.

4. Lauwersoog

In de Havenvisie Wadden is de bestaande en gewenste situatie in Lauwersoog voor vaste ligplaatshouders en passanten als volgt aangegeven:

	<i>Huidige situatie</i>	<i>Gewenste situatie</i>
Vaste ligplaatsen:		
Vaste ligplaatsen	0	+ 150
WachtlIJst zomerligplaatsen		
Vaste ligplaatsen niet in boxen of aan kopsteigers		
Passantenplaatsen:		
Specifieke passantenplaatsen	60	+ 50
Aantal boxen incl. kopsteigers		
Aantal meters vrije kade voor passanten		
Maximum capaciteit		
Maatgevende capaciteit		
Buffercapaciteit (=max.cap./- maatgevende cap.)	200	
Noodopvang		
Droogvallen buiten de haven	0	
Totaal aantal passanten (2008)		
Gemiddeld aantal overnachtingen per boot		
Totaal aantal bootovernachtingen 2008		
Charterplaatsen:		
Gemiddeld aantal plaatsen	3	
Aantal overnachtingen charterschepen in 2008		
Planning:		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding vaste ligplaatsen		2015
Planning/gewenst jaartal uitbreiding passantenplaatsen		2009
Planning/gewenst jaartal uitbreiding charterplaatsen		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding noodopvang		

5. Noordpolderzijl

In de Havenvisie Wadden is de bestaande en gewenste situatie in Noordpolderzijl voor vaste ligplaatshouders en passanten als volgt aangegeven:

	<i>Huidige situatie</i>	<i>Gewenste situatie</i>
Vaste ligplaatsen:		
Vaste ligplaatsen	8	
Wachtilijst zomerligplaatsen		
Vaste ligplaatsen niet in boxen of aan kopsteigers	100%	
Passantenplaatsen:		
Specifieke passantenplaatsen	4	
Aantal boxen incl. kopsteigers		
Aantal meters vrije kade voor passanten	40	
Maximum capaciteit	8	
Maatgevende capaciteit	4	
Buffercapaciteit (=max.cap./-maatgevende cap.)	4	
Noodopvang	4	
Droogvallen buiten de haven	0	
Totaal aantal passanten (2008)	300	
Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	1,5	
Totaal aantal bootovernachtingen 2008	450	
Charterplaatsen:		
Gemiddeld aantal plaatsen	1	
Aantal overnachtingen charterschepen in 2008	6	
Planning:		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding vaste ligplaatsen		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding passantenplaatsen		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding charterplaatsen		
Planning/gewenst jaartal uitbreiding noodopvang		