

Scenario-analyse Havengebied Breskens



Gemeente Sluis
Reinder de Jong
Versie 0.1
10 november 2023

Inhoudsopgave

Inleiding en kadering	2
Omschrijving opdracht	2
Insteek van het masterplan	2
Duiding veranderde situatie	2
Technische opgaven/ beperkingen	3
Ruimtelijke context.....	4
Eigendom en verantwoordelijkheid	5
Proces en opgehaalde input.....	7
Betrokken stakeholders	7
Beroepsvaart	8
Toeristische activiteiten	11
Nautische bedrijvigheid.....	13
Overige activiteiten	14
Conclusies naar aanleiding van de gesprekken	16
Aanbevelingen vanuit de opgehaalde input.....	17
Scenario's.....	19
Scenario 1: Verslibde haven.....	19
Scenario 2: De Gedempte Haven.....	21
Scenario 3: Een levendige haven met nautische bedrijvigheid en toeristische activiteiten	23
Aanbevolen scenario	27
Bijlage 1: Vergelijking scenario's	
Bijlage 2: Rapportage kansen havenontwikkeling Breskens in relatie tot de riviercruisesector (DDCP)	

Inleiding en kadering

Deze scenario-analyse betreft de uitkomst van een intern uitgevoerde studie naar de mogelijkheden om – gaandeweg de realisatie van het Masterplan Havengebied Breskens – de haven te ontwikkelen, plannen bij te sturen of aan te scherpen. Hierbij hoort ook nadrukkelijk het maken van keuzes rekening houdend met veranderde omstandigheden. Denk daarbij aan technische of economische omstandigheden, zoals de slechte staat van de damwanden of het wegvallen van een groot deel van de actieve visserij. De scenario-analyse heeft geen betrekking op de verdere ontwikkeling van de appartementencomplexen, dit is een vast gegeven. Wel heeft zij betrekking op de overige activiteiten die in het havengebied kunnen plaatsvinden. Zowel op de kades als in het water.

Omschrijving opdracht

De opdracht die als basis dient voor deze scenario-analyse is als volgt:

Ontwikkel diverse scenario's voor de invulling van het havengebied in Breskens aansluitend op (of ter bijstelling van) het Masterplan Havengebied Breskens met daarbij een sterke toeristische component.

De scenario-analyse is nadrukkelijk niet een wijziging van het masterplan, maar kan de aanleiding vormen om elementen uit het masterplan anders in te vullen. De uitgangspunten van het masterplan blijven – in principe – overeind staan.

Insteek van het masterplan

De doelstelling van het masterplan voor het havengebied van Breskens was gericht op het samen laten vloeien van verschillende functies.

De ontwikkeling van de industriële haven van Breskens tot een multifunctioneel havengebied waarin (lichte) industriële functies – specifiek visserij en nautische dienstverlening – samenvloeien met andere functies. Deze functies betreffen permanente woonfuncties, recreatief verblijf (in de vorm van appartementen deels voor permanente bewoning en deels voor toeristische verhuur of als 2^e woning), toeristische activiteiten (waaronder de vestiging van de Visserij-Experience met daarin o.a. het visserijmuseum) en watersport.

Duiding veranderde situatie

Ten opzichte van de periode waarin het Masterplan Havengebied Breskens werd opgesteld is de situatie op een drietal terreinen stevig veranderd. Deze veranderde situaties vormen de belangrijkste aanleiding voor de scenario-analyse, tezamen met de technische beperkingen.

1. Verhuizing van de vismijn

De vismijn in Breskens zou een centrale plek innemen in het havengebied. Deze zou gevestigd worden in het nieuw te bouwen viscentrum en zou tezamen met het visserijmuseum de Visserij Experience gaan vormen waar de bezoeker de weg van de vis van vangst tot bord kon beleven en proeven. Ook een viswinkel en restaurant maakten onderdeel uit van de Visserij Experience. De vismijn is echter uit Breskens verdwenen en de garnalenzeef waarvoor Breskens een licentie had is verhuisd naar Vlissingen. Dit als gevolg van de terugloop van de actieve visserij, vangstbeperkingen en rijksbeleid met betrekking tot het aantal licenties. Vanwege het wegvallen van de vismijn is gekeken naar een alternatieve invulling voor de Visserij Experience.

2. Terugloop actieve visserij

Door onder andere vangstbeperkingen, strengere regelgeving voor vissers, veranderde economische omstandigheden, de Brexit en het verliezen van de licentie voor de garnalENZEEF (en daarmee het verdwijnen van de vismijn uit Breskens (waarbij e.e.a. ontegenzeggelijk verband houdt met elkaar) is de actieve visserij in Breskens ernstig teruggelopen. Een groot aantal schepen is in de afgelopen jaren gestopt en verkocht of gesaneerd. Daarnaast is een deel van de vloot verhuisd. Er liggen nog een handjevol kotters in de haven van Breskens en de aanvoer van vis is nog maar beperkt. De vraag is welke toekomst er nog is voor actieve visserij in de Zuidwestelijke Delta en in Breskens in het bijzonder en welke plaats de kotters in de haven nog moeten krijgen.

3. Van ligplaatsentekort naar ligplaatsenoverschot

De jachthaven in Breskens kende rond 2015 een wachtlijst en had dan ook grote behoefte aan uitbreiding. Onder andere als gevolg van corona, veranderde economische omstandigheden, vergrijzing van de sector en de realisatie van de haven in Cadzand-Bad is het ligplaatsentekort in de afgelopen jaren omgeslagen naar een ligplaatsenoverschot. Steeds minder mensen kopen een eigen boot. De noodzaak tot uitbreiding van de jachthaven – beoogd in de Visserijhaven – is daardoor voorlopig van de baan. De jachthaven zet in plaats daarvan in op vernieuwing van de faciliteiten en steigers van de bestaande jachthaven. Gekoppeld aan de uitbreiding van de jachthaven was ook de komst van een internationaal zeezeilcentrum.

Technische opgaven/ beperkingen

In de havens hebben we te maken met een aantal technische beperkingen. Deze zijn ten dele van tijdelijke aard maar hebben wel invloed op de scenario's. We benoemen de volgende technische opgaven of beperkingen:

- De staat van de damwanden is van dien aard dat het aanleggen van (zware) schepen niet op verantwoorde wijze direct aan de kade kan.
- Langs de westkade van de Handelshaven (zijde Pharos) is een tijdelijke steunberm aangebracht ter stutting van de haven. Hierdoor is een deel van de Handelshaven (tijdelijk) niet toegankelijk.
- De haven wordt op diepte gehouden in samenwerking met de Jachthaven Breskens b.v. De gehanteerde dieptes zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de gemeente en de jachthaven. De oorspronkelijke havendieptes vormen hiervoor de onderlegger.
- Het water van de Handelshaven is in beheer bij de gemeente, het water van de Visserijhaven en de Jachthaven van Jachthaven Breskens b.v.
- De kades langs de Handelshaven en de Visserijhaven zijn eigendom van en in beheer bij de gemeente.
- Met name de Handelshaven heeft bij noordenwind/ noordwesterwind (de niet dominante windrichting) te maken met flinke golfslag waardoor de ligomstandigheden niet ideaal zijn.

Ruimtelijke context

In het bestemmingsplan Havengebied Breskens is vastgelegd welke functies de verschillende havens hebben. Als we specifiek kijken naar het water dan wordt daarin het volgende onderscheid gemaakt, voortkomend uit het Masterplan voor het havengebied.



Figuur 1: Verbeelding Bestemmingsplan Havengebied Breskens

Handelshaven:

- Enkelbestemming: Water - Haven
- Dubbelbestemming: Waterstaat/ waterkering

De voor 'Water - Haven' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- Ligplaatsen en bevoorrading ten dienste van de beroepsvaart;
- Golfbrekers, bestortingen en waterkeringen;
- Evenementen;
- Parkeervoorzieningen in de open lucht;
- Ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats': ook voor laden- en lossen ten behoeve van het viscentrum;
- Groenvoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, brandstofvoorzieningen waarvan uitgezonderd LPG, nutsvoorzieningen, afmeervoorzieningen en steigers, verhardingen, voorzieningen voor afvalinzameling en sanitair, waterhuishoudkundige voorzieningen en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming.

Visserijhaven/ Jachthaven:

- Enkelbestemming: recreatie/ jachthaven

- Dubbelbestemming: waterstaat/ waterkering

De voor 'Recreatie - Jachthaven' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- Een waterbekken met vaste ligplaatsen en passantplaatsen voor recreatievaartuigen;
- Jachthaventerrein met voorzieningen voor verkeers- en verblijfsdoeleinden;
- Afmeervoorziening(en) voor dienstvaartuigen;
- Dagrecreatie, waaronder watersportactiviteiten;
- Golfbrekers, bestortingen en waterkeringen;
- Beheer-, club- en dienstgebouwen;
- Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij;
- Evenementen;
- Geluidswerende voorzieningen, rabatten, verhardingen, voet- en fietspaden en wegen met doorgaande rijstroken en opstelstroken en bus stroken daaronder begrepen;
- Parkeervoorzieningen in de open lucht;
- Ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met categorie 2': ook voor bij de jachthaven behorende horecavoorziening tot en met categorie 2 van de Staat van Horeca-activiteiten;
- Groenvoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, brandstofvoorzieningen waarvan uitgezonderd LPG, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, afmeervoorzieningen en steigers, verhardingen, voorzieningen voor afvalinzameling en sanitair, waterhuishoudkundige voorzieningen, wegen en andere voorzieningen ten dienste van de bestemming.

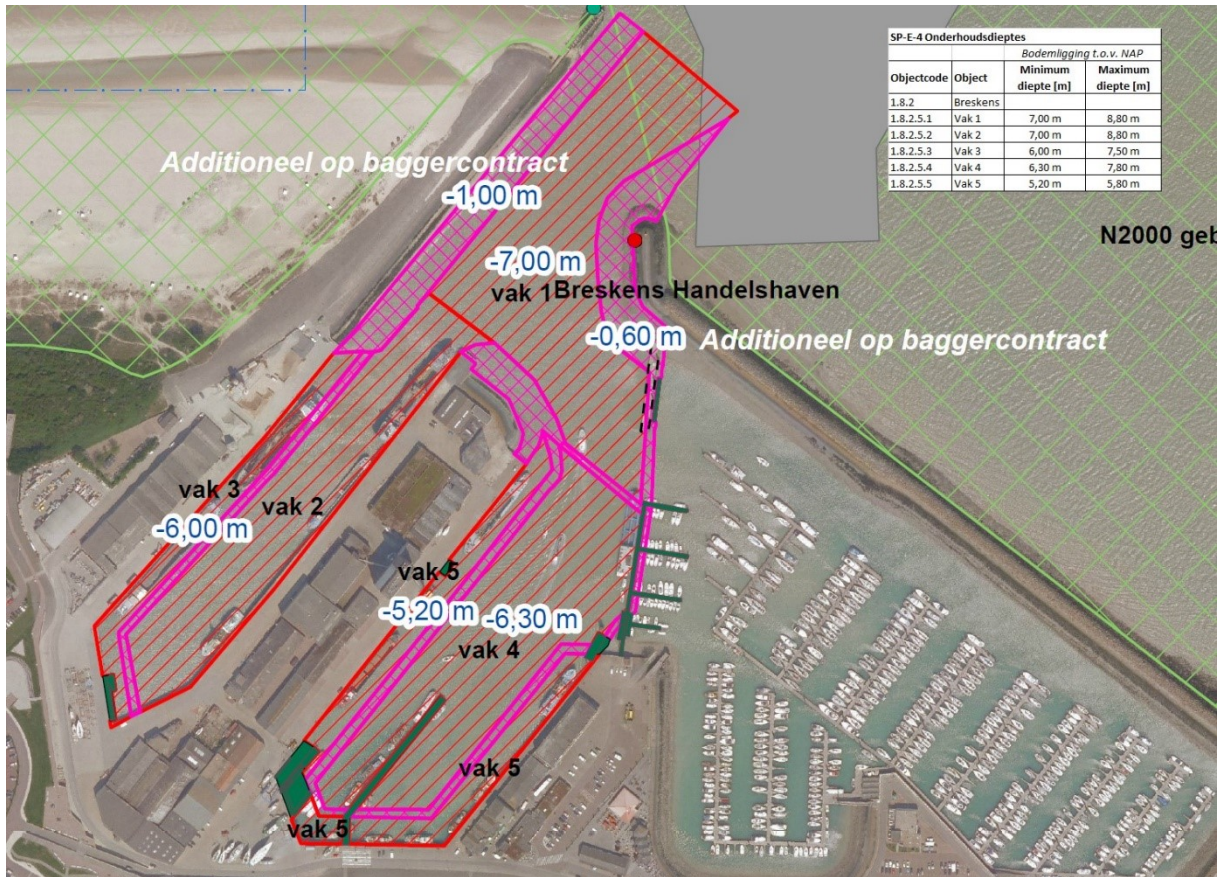
Het bestemmingsplan is richtinggevend bij de uitwerking van de verschillende scenario's maar is niet als maatgevend beschouwd. Het is niet uitgesloten dat keuzes voor een andere invulling van de havens leiden tot een noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan. Dit dus als gevolg van voortschrijdend inzicht. Waar er een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is betekent dit een mogelijk risico op de haalbaarheid van een scenario.

Eigendom en verantwoordelijkheid

De gemeente is eigenaar van de Handelshaven voor zover dit het water, de damwanden en de kadeplatforms betreft. De gemeente heeft met de minister van IenW een beheerovereenkomst gesloten waarin de gemeente zich bereid toont om het wettelijk beheer van het havencomplex over te nemen. Het wettelijk beheer is echter nog niet overgedragen. Het beheer houdt o.a. in het op diepte houden van de Handelshaven (vak 2 en vak 3) (zie figuur 2). Tot nog toe heft de gemeente geen havengelden.

Jachthaven Breskens b.v. heeft het eigendom en het beheer van de Visserijhaven (wateroppervlak) en de jachthaven. De damwanden en het eerste deel van de kades zijn eigendom van de gemeente. Het aanleggen van faciliteiten (aanlegvoorzieningen, walstroom etc.) is de verantwoordelijkheid van de jachthaven. De jachthaven is verantwoordelijk voor het op diepte houden van deze havens (vak 4 en van 5).

Gezamenlijk houden de jachthaven en de gemeente vak 1 op diepte door een kostenverdeling en gelijktijdige uitvoering van baggerwerkzaamheden. De onderhoudsdieptes zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen gemeente en jachthaven en komen voort uit afspraken met het rijk. Deze dieptes variëren van minimaal - 5,20 meter t.o.v. NAP tot minimaal - 7 meter t.o.v. NAP.



Figuur 2: Te hanteren onderhoudsdieptes havengebied

Proces en opgehaalde input

Om te komen tot de verschillende scenario's hebben we in de voorbije periode gesproken met een groot aantal stakeholders die momenteel een rol hebben of mogelijk zouden kunnen hebben in het havengebied. Met deze partijen is gesproken over wat zij nodig hebben om in de haven succesvol te kunnen (blijven) ondernemen of activiteiten te ontplooiën. Daarbij is ook nadrukkelijk gekeken naar de belemmeringen die zij ervaren.

Alvorens in te gaan op de belangen van de verschillende partijen geven we een overzicht van de partijen/ personen met wie we in dit verband gesprekken hebben gevoerd.

Breed gedeelde zorg

Belangrijk hierbij te benoemen is dat over de brede linie van stakeholders er in hun optiek veel onduidelijkheid bestaat over wat de gemeente nu wil met de haven. Hierdoor gaan gebeurtenissen, zoals de aanleg van de tijdelijke steunberm in de Handelshaven, een eigen leven leiden en lijdt dit tot aannames die niet of slechts ten dele overeenkomen met de waarheid.

Het lange tijdsbeslag wat samenhangt met besluitvorming, duidelijkheid over voortgang en daadwerkelijke voortgang, de vele wisselingen qua projectorganisatie en bestuur zorgen voor een breed uitgedragen onderbuikgevoel dat de gemeente niet in control is en de regie in feite ligt bij de projectontwikkelaars.

Vanwege onder andere de juridische processen kan de gemeente Sluis niet altijd volledig naar buiten treden. Aandacht dient echter wel blijvend uit te gaan naar omgevingsmanagement en frequente communicatie. Er heerst wel breed waardering voor de gevoerde gesprekken in de afgelopen periode. Het is belangrijk hieraan ook opvolging te geven.

Betrokken stakeholders

Bij de totstandkoming van deze scenario-analyse is gesproken met de volgende partijen/ personen:

- Beroepsvaart
 - Koninklijke Binnenvaart Nederland
 - Eigenaar/ visser BR29
 - Vishandel Mike de Houck
 - De Feijter b.v.
- Toeristisch
 - Rederij de Festijn
 - Rederij Dijkhuizen
 - Rederij Denick
 - Jan van Gent sportvisserij
 - Dutch Delta Cruise Port
- Watersport
 - Jachthaven Breskens b.v.
 - Watersportvereniging Breskens
 - Holland Ocean Racing
 - Altair opleiding en yachtcharter
- Nautische bedrijvigheid
 - Breskens Yacht Service

- Jachtwerf Delta
- Breskens Rigging Service
- Meeusen Composites
- Overige partijen
 - KNRM
 - Federatie Varend Erfgoed Nederland
 - Stichting Carlot
 - Stichting Visserijmuseum Breskens

Per (hoofd)categorie zijn op de volgende pagina's de belangrijkste aandachtspunten benoemd.

Beroepsvaart

De beroepsvaart maakt al lange tijd gebruik van de haven. Voor de aanleg van de steunberm werd de Handelshaven gebruikt. Zowel voor het aanleggen van binnenvaartschepen als voor grotere zeegaande schepen, zoals baggerschepen of sleepopperzuigers.

Voor de laatste categorie schepen biedt het bestemmingsplan voor de Handelshaven geen plaats meer. Deze schepen legden tot voor kort echter nog wel aan in Breskens. Met de provincie Zeeland wordt hierbij gesproken over de mogelijkheid om dit type schepen te faciliteren in de Veerhaven.

Binnenvaart



Figuur 3: De vroegere haven met actieve visserij en industriële activiteiten

De binnenvaart wenst de haven te kunnen blijven gebruiken. Binnenvaartschepen willen de haven kunnen gebruiken als ligplaats voor de nacht of in het weekend. Voor de binnenvaart zou de haven enkel gelden als ligplaats, er hoeven geen laad- of losmogelijkheden te zijn. Wel moet er mogelijkheid zijn om boodschappen en de eigen auto te kunnen laden (of lossen) via de op het schip aanwezige voorzieningen.

De wens is om 210 meter kadelengte te reserveren voor binnenvaartschepen. Mogelijkheid zou zijn om zij-aan-zij te liggen waardoor er gelijktijdig 4 schepen in de haven kunnen aanmeren. De standaardmaat van binnenvaartschepen bedraagt 110 meter. Bij laagwater hebben geladen schepen een diepgang van 5 meter. Over het algemeen maken echter enkel lege schepen gebruik van de haven. Een diepgang van 3,5 meter volstaat dan.

Met oog op golfslag liggen binnenvaartschepen bij voorkeur in de Visserijhaven of beschut achter een golfbreker.

Qua voorzieningen is er behoefte aan walstroom, vuilwaterafgifte, drinkwaterinname en afvalvoorzieningen (huisvuil). Hierbij wordt het niet meer als logisch gevonden om ook te betalen voor het gebruik van faciliteiten. Om aanlegmogelijkheden te faciliteren in de getijdenhaven zou het wenselijk zijn afloopvoorzieningen te realiseren.

Zandwinschepen

De Handelshaven bood voorheen ruimte aan een aantal rederijen welke met zeegaande zandwinschepen in de haven liggen. Voor deze schepen met een lengte van rond de 100 meter was eerder geen plaats meer in de haven. Deze schepen hebben in de directe omgeving van Breskens nu geen ligplaats. Deze reders brengen echter wel economische spin-off met zich mee en hebben van oorsprong ook economische binding met Breskens. Uitwijkmogelijkheden naar bijvoorbeeld de Veerhaven blijken gecompliceerd te zijn.

Breskens is voor dit type schepen een aantrekkelijk thuisbasis. Enerzijds doordat men niet door de sluisen hoeft en dus direct buitengaats kan gaan. Daarnaast zijn op industrieterrein Deltahoek ook nautische dienstverleners gevestigd en biedt ook de lokale supermarkt een aanvullende service voor schepen die een week van huis zijn. Anders dan de binnenvaartschepen heeft dit type schepen een redelijk voorspelbaar schema. Door voor hen vaste ligplaatsen te faciliteren op basis van een abonnement bestaat er een vaste dekking voor investeringen in havenfaciliteiten.

Qua uitstraling voor de haven biedt dit type schepen vanwege de imposante verschijning meerwaarde, voor omwonenden levert dit wellicht (in beperkte mate) overlast op door de hoogte van de schepen.



Figuur 4 Zandwinschepen zoals deze in Breskens voorheen een ligplaats hadden

Visserij

In Breskens ligt nog maar één eigen actieve garnalenkotter die af en toe nog uitvaart. Focus vormt tegenwoordig eerder het uitvaren met toeristen om hen kennis te laten maken met de garnalenvisserij. Daarnaast liggen er nog twee schepen die op zeebaars vissen. De overige kotters die nog in de haven liggen (o.a. twee schepen uit Boekhout) zijn niet meer actief en staan te koop.



Figuur 5: De actieve visserij aan de vissteiger uit 1920

De haven wordt nog wel gebruikt door ongeveer zeven kotters die aanmeren in de haven en deze gebruiken als losplaats. De vis of garnalen worden dan op de vrachtwagen geladen en elders verhandeld.

De verwachting is zeker niet dat de visserij de komende jaren aantrekt en er meer kotters naar de haven komen. De enige nog actieve visser wacht op de saneringsregeling vanuit het rijk. Tegelijkertijd kan de bouw van het viscentrum met daarin plaats voor visverwerking wel een impuls betekenen voor vissers die van de haven van Breskens gebruik willen maken om vis of garnalen te lossen en weer te kunnen uitvaren. Voor de beoogd uitbater van de visverwerking, vishandel en horeca is dit ook een belangrijk uitgangspunt. Het is met oog daarop ook wenselijk om het laten aan- of afmeren van kotters te blijven faciliteren.

Breskens heeft wat dat betreft een streepje voor op andere havens in de Zuidwestelijke Delta. Schepen hoeven immers niet door een sluis hetgeen een tijdrovende en kostbare aangelegenheid is. Met prijzen voor vis die onder druk staan kan het om de kostprijs te drukken aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van de haven van Breskens om vis te lossen op de vrachtwagen. Hierbij is wel van belang dat er goede aanmeer- en losvoorzieningen zijn. De aanwezigheid van de visverwerker in de haven en diens netwerk kunnen bijdragen aan behoud of intensivering van het huidige gebruik.

Toeristische activiteiten

Rondvaarten

De Westerschelde met haar containerreuzen en de Hooge Plaeten met de grote zeehondenpopulatie maken Breskens tot een interessante haven voor toeristische rondvaarten. Rederij de Festijn heeft een vaste ligplaats in de Visserijhaven en maakt gebruik van de opstapsteiger in de Handelshaven. De Festijn biedt meerdere keren per week rondvaarten aan. De wens is er, wanneer hiervoor het personeel kan worden aangetrokken, de frequentie van rondvaarten te intensiveren. Daarnaast maken ook andere reders incidenteel gebruik van de haven voor het aanbieden van rondvaarten op de Westerschelde.

Er is behoefte aan een goed toegankelijke drijvende opstapsteiger. Deze moet toegankelijk zijn met kinderwagens en rollators en eventueel rolstoel. Rolstoeltoegankelijkheid betreft echter wel een vraagpunt gezien de toegankelijkheid van schepen en het hoogteverschil tussen de kade en een steiger bij laagwater. Met name het hoogteverschil tussen laag en hoogwater (ca. 4 meter) zorgt voor een beperking in toegankelijkheid.

Voor een vaste ligplaats zijn walstroom, waterinname en lozingsmogelijkheid afvalwater gewenst. Daarbij is het wenselijk om al in te spelen op de elektrificatie van schepen, zo is de haven toekomstproof. Zeker voor rondvaarten is elektrisch varen in de toekomst realiseerbaar, het type vaarten leent zich hier immers perfect voor.



Figuur 6: Aan boord bij een rondvaart vanuit Breskens naar de zeehonden

Wat betreft Rederij de Festijn is het wenselijk om voor de rondvaarten één coördinerende partij aan te wijzen om te voorkomen dat rondvaarten in elkaars vaarwater zitten. Deze partij kan ook een verbindende rol spelen tussen nautische activiteiten en activiteiten op de wal (zoals arrangementvorming). Om de toegang van passagiers op de steiger te reguleren is het daarbij wenselijk om op de wal een ticketshop te voorzien (die ook kan dienen als servicepunt).

Vissen

In de jachthaven liggen verschillende sportvissers, de afgelopen jaren is de vloot echter snel kleiner geworden als gevolg van vergrijzing en de afnemende kans op een goede vangst. Het advies om geen vis of schelpdieren meer te eten uit de Westerschelde draagt hier ook aan bij.

In de haven liggen nog verschillende boten die met groepen of toeristen uitvaren om te vissen (hengelsport). Deze gebruikers maken tot nog toe of gebruik van de opstapsteiger of ze laten mensen opstappen op de vissteiger in de Visserijhaven. Een bijzondere en authentieke activiteit is het meevaren op een garnalenkotter of viskotter waarbij de bezoeker letterlijk kan ervaren hoe het leven aan een kotter is en hoe de vangst eraan toe gaat. Dit versterkt het verhaal van 'From catch to plate'. Of deze activiteiten in de toekomst kunnen (blijven) plaatsvinden is echter sterk afhankelijk van de eerdergenoemde saneringsregeling. Mogelijk zijn dit wel activiteiten die in samenwerking met (of op initiatief van) het museum en/ of toeristische reder(s) ook toekomstgericht kunnen worden aangeboden.

Naast de boten die met bezoekers uitvaren, liggen in de jachthaven ook nog kleinere sportvisbootjes die in particulier eigendom zijn (o.a. leden van visclub De Honte). Bij de leden van visclub De Honte is de verwachting dat men in de toekomst ligplaatsen in de Handelshaven krijgt aangeboden waar men vrij van liggeld gebruik van kan maken.

Riviercruises

Bij de scenario-analyse hebben we niet alleen gekeken naar bestaande activiteiten maar ook naar de mogelijkheid om nieuwe vormen van nautische activiteiten te ontwikkelen in het havengebied. Er is opdracht gegeven aan Dutch Delta Cruise Port om een QuickScan uit te voeren waarbij inzichtelijk gemaakt moest worden of de haven van Breskens geschikt is (te maken) om te fungeren als haven voor riviercruises. Daarbij is niet alleen gekeken naar de haven maar ook naar de aantrekkelijkheid van Breskens/ West Zeeuws-Vlaanderen als bestemming voor riviercruises.



Figuur 7: Een voorbeeld van een riviercruiseschip

De markt voor riviercruises is groeiende, er is behoefte aan nieuwe routes en nieuwe bestemmingen. Toekomstgericht is de aanleg van de vaarverbinding tussen Gent en Parijs (project Seine – Schelde) een kans voor de ontwikkeling van riviercruiseshavens in de zuidwestelijke delta.

Vanwege de vaaromstandigheden op de Westerschelde is Breskens echter niet aantrekkelijk om vast te worden opgenomen in routeschema's, dit met oog op de onzekerheid van vaaromstandigheden in relatie tot het vooraf plannen van cruises. Bovendien gelden er de nodige beperkingen op de Westerschelde voor riviercruises waardoor het ook niet onder alle omstandigheden is toegestaan om van de Westerschelde gebruik te maken met een riviercruiseschip. Daarnaast is de bestemming niet aantrekkelijk genoeg als op zichzelf staande bestemming. Wel is het aantrekkelijk om (als de

vaaromstandigheden dit toelaten) gebruik te maken van de haven als opstaplocatie voor bus transfers richting Brugge/ Gent. De aanwezigheid van omliggende havens (Terneuzen, Vlissingen, Middelburg) maakt de noodzaak om Breskens in het aanbod te integreren niet per se nodig.

De bevindingen met betrekking tot de bestemming en de vaarmogelijkheden hebben zowel betrekking op de grotere riviercruises (135 meter lengte) als de kleinere schepen (bike & boat).

Wel kan de haven van Breskens fungeren als uitwijkhaven waarbij incidenteel gebruik gemaakt kan worden van de haven. Voorwaarde is dan wel dat er goede voorzieningen zijn inclusief de mogelijkheid om passagiers op bussen te laten stappen.

De rapportage van Dutch Delta Cruise Port is als bijlage bij deze analyse gevoegd.

Watersport

Zoals aangegeven bij de veranderde situatie is in de jachthaven het tekort aan ligplaatsen omgeslagen in een overschot. Gezocht wordt naar nieuwe doelgroepen en een nieuwe impuls voor de haven. De jachthaven zet in op het vernieuwen van de bestaande ligplaatsfaciliteiten.

Vanuit het masterplan is ingezet op de komst van een zeezeilcentrum. Voor partijen die een rol kunnen spelen in de exploitatie van een dergelijk centrum vormt een fysiek zeezeilcentrum met activiteiten op de kade een voorwaarde om nautische activiteiten (verhuurvloot, zeezeiltraining) te ontplooiën. De jachthaven is bereid om een investering te doen in de droge faciliteiten voor een zeezeilcentrum en het aanbieden van faciliteiten in de Visserijhaven. Dit in combinatie met de realisatie van een vast toiletgebouw op de kade (ter vervanging van het drijvende toiletgebouw).

Voorwaarde voor realisatie van het zeezeilcentrum is dat partijen meerjarig zekerheid kunnen geven over huur of gebruik van het centrum. De partijen die al van begin af aan betrokken waren bij de planvorming voor het zeezeilcentrum zijn hier enthousiast over. Nautische activiteiten kunnen hierbij low-profile opgestart worden waarbij er naarmate er meer activiteiten (zoals verhuur) plaatsvinden er meer aanbieders komen of het aanbod wordt vergroot (uitbreiding vloot).

Met de Westerschelde en de Noordzee is er vaarwater aanwezig waarop vrijwel te allen tijde gevaren kan worden. Hiermee onderscheidt Breskens zich van zeehavens aan de Hollandse kust.

In de Visserijhaven wil de jachthaven een evenementensteiger realiseren waarbij er aanvullend hierop door herinrichting van een deel van de jachthaven ook aanlegplaatsen kunnen worden gerealiseerd voor grotere zeezeilschepen.

Nautische bedrijvigheid

Rondom de Visserijhaven zijn verschillende nautische dienstverleners gevestigd. De twee jachtwerven en daaraan gekoppelde bedrijven bieden dienstverlening aan tot aan de grootste zeezeilschepen (tot 100 voet). De partijen willen ook in de toekomst actief kunnen blijven in Breskens en zien ook kansen voor de verdere versterking van hun activiteiten in relatie tot het zeezeilcentrum. Door samenwerking met zeilscholen en onderwijsinstellingen kunnen nieuwe doelgroepen geïnteresseerd worden voor het zeezeilen en de nautische dienstverlening.

Om actief te kunnen blijven in Breskens is het van het grootste belang dat de haven op diepte blijft. Als gevolg van de onzekerheid met betrekking tot de kades wordt er langs de kanten momenteel

minder gebaggerd. Hierdoor kunnen niet alle schepen, en daarmee (potentiële) klanten meer gebruik maken van de haven van Breskens en zijn dienstverleners genoodzaakt om service op andere locaties te verlenen. Er bestaan daarbij zorgen over de frequentie waarmee er gebaggerd moet worden als gevolg van het dichtslibben van de haven.

Naast de basisvoorwaarde van voldoende diepgang (> 5 meter) is het voor partijen ook van belang dat zij ook na realisatie van de appartementen van de kades gebruik kunnen blijven maken om bijvoorbeeld een mast af te hijsen en de schepen op de kades te plaatsen en hier werkzaamheden aan te verrichten. Het tijdelijk afsluiten van een deel van de kade voor overig verkeer is hierbij wel van belang.



Figuur 8: Nautische dienstverlening rondom de visserijhaven

Bedrijven maken zich zorgen over de hoogte van kades. Bij springtij (waterhoogte + 2.85 meter) lopen de kades onder. Bij extreem hoogwater staat het water tot middelhoogte op de kades en loopt deze zelfs de huidige bebouwing in. Zeker met oog op een stijgende zeespiegel is de verwachting dat er vaker sprake zal zijn van overstromende kades (waarbij er ook zorgen zijn over verzakkingen als gevolg van langdurige infiltratie). Maatregelen om dit tegen te gaan zijn echter niet voor de hand liggend. Immers het plaatsen van bijvoorbeeld een keersluis vergt zeer hoge investeringen. Bovendien moeten samenhangend daarmee ook de dijken rondom de haven verhoogd worden. Ook brengt dit een belemmering met zich mee voor de gebruiksmogelijkheid van de haven. Bezien moet worden hoe bedrijven zich bij het vernieuwen van bebouwing het beste kunnen wapenen tegen hoog water. Bij de koopovereenkomsten voor de appartementen worden ook alle eigenaren gewezen op het feit dat men buitendijks woont. Dat dit risico's met zich meebrengt is evident.

Overige activiteiten

KNRM

De KNRM is momenteel gevestigd op de Middenhavendam en de reddingsboot, de Zeemanshoop, heeft een ligplaats in de Visserijhaven (aan de steiger bij Breskens Yacht Service). De KNRM is voornemens zich te vestigen in het Viscentrum op de kop van de Handelshaven. De ligplaats van de reddingsboot is hierbij voorzien in de directe nabijheid van de voorziening op de wal om de aanlooptijd zo kort mogelijk te hebben. Dit betreft een vaste ligplaats waar vandaan de reddingsboot een vrije doortocht moet hebben richting de Westerschelde.

De aanlegsteiger betreft een drijvende steiger voorzien van een gangway. Bij de gangway kan er sprake zijn van gecombineerd gebruik met bijvoorbeeld een toeristische opstapsteiger. Op de aanlegsteiger is een brandstofponton noodzakelijk (het huidige brandstofponton zal meeverhuizen).

In de directe nabijheid van de KNRM-steiger moet een opstelplaats worden gefaciliteerd voor ambulances. Voor de KNRM is het van doorslaggevend belang dat de Handelshaven bruikbaar blijft en dat er bovendien een gunstig ligklimaat wordt gecreëerd door middel van de aanleg van een golfbreker. Ook de veiligheid van kades, aanlegvoorzieningen en toegang tot de steiger zijn voor haar basisvoorwaarden, evenals het hebben van een gegarandeerde en vaste ligplaats. De steiger moet ook kunnen fungeren als calamiteitensteiger.

Varend erfgoed

Een bijzondere categorie schepen vormt het varend erfgoed. Dit is onderdeel van de mobiele collectie Nederland. In Nederland zijn er 16 behoudsorganisaties die verenigd zijn binnen de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN). In het register varend erfgoed Nederland staan 6.000 schepen geregistreerd. Hiervan zijn zo'n 2.500 nog actief varend.



Figuur 9: Varend erfgoed in Haarlem

Er is behoefte aan havens waar varend erfgoed kan aanmeren. Verschillende typen havens worden onderscheiden:

- Monumentenhavens specifiek aangewezen voor varend erfgoed waarbij een deel ook gebruikt wordt als woonlocatie;
- Passantenhavens waar schepen voor een korte periode mogen liggen tegen gunstige voorwaarden;
- Havens die gebruikt worden door varend erfgoed als een ander schip (vaste ligplaatshouder) onderweg is.
- Schepencarrousel: havens waar varende (veelal woon)schepen kunnen liggen voor maximaal 3 maanden. Deze schepen blijven rouleren.

Vanuit de FVEN is er behoefte aan plekken waar schepen gegarandeerd kunnen liggen voor kortere (passantenhaven) of langere periode (schepencarrousel). In Zeeland zijn dergelijke havens nog nauwelijks aanwezig. Voor Breskens zou dit kansen bieden om unieke schepen aan te trekken die ook meerwaarde bieden voor de toeristische beleving. De schepen zijn niet alleen fotogeniek, maar kunnen eventueel ook worden ingezet tijdens evenementen of voor toeristische activiteiten (of bedrijfsuitstapjes).

Vanwege het tijverschil is het wenselijk om schepen aan een drijvende steiger te kunnen laten aanmeren. Er is hierbij behoefte aan een drijvende steiger met een lengte van 100 meter waar schepen gegarandeerd kunnen liggen (als passantenhaven), eventueel ook zij-aan-zij. Belangrijk hierbij is dat er gebruik gemaakt kan worden van voorzieningen (walstroom, afvalwater, vers water, huisvuil). Het is wenselijk om hierbij ook plaats te bieden voor varend erfgoed in de schepencarrousel.

Voorwaarde voor succes is dat bekend is dat de haven faciliteiten aanbiedt voor varend erfgoed en dat dit gepromoot wordt. Veel havens bieden (voor een beperkt aantal dagen) de mogelijkheid aan varend erfgoed om zonder liggeld van de haven gebruik te maken.

Wanneer een aanlegsteiger voor varend erfgoed niet gebruikt wordt kan deze ook door andere schepen gebruikt worden.

Conclusies naar aanleiding van de gesprekken

Veel partijen zijn positief over het ondernemen van activiteiten in de haven van Breskens. Zowel de beroepsvaart als de toeristische vaart wil gebruik maken van de haven. Belangrijke voorwaarden die hierbij zijn meegegeven zijn een gunstig ligklimaat en kwalitatieve aanlegvoorzieningen en faciliteiten zoals walstroom. Zekerheid over het aantal schepen wat gebruik zal maken van de haven is echter niet te geven.

Zowel partijen die al in of rond de haven gevestigd zijn als overige stakeholders willen toekomstgericht in de haven actief blijven, maar zekerheid kan niet of nauwelijks geboden worden. Het bieden van goede faciliteiten en een gunstig ligklimaat (aanlegsteigers, voldoende diepte, aanwezigheid van golfbrekers) is een voorwaarde om gebruik te kunnen en willen maken van de haven. Hier is durf en politieke wil voor nodig, want investeringen in de haven gaan uit voor (eventuele) baten.

Partijen vinden het niet meer dan normaal dat er liggeld wordt geheven en er betaald wordt voor het gebruik van de faciliteiten. Of er een bepaalde mate aan kostendekkendheid kan worden gerealiseerd voor zowel faciliteiten als voor aanlegvoorzieningen valt echter te betwijfelen. Het bieden van faciliteiten en het zorgdragen voor kwalitatieve aanlegvoorzieningen kan echter wel zorgen voor een gunstig ondernemersklimaat waar bedrijven in het havengebied en in Breskens van kunnen profiteren hetgeen bijdraagt aan de levendigheid van het havengebied.

In de haven is er potentie om zowel beroepsvaart, toeristische activiteiten, erfgoed en watersport te blijven faciliteren. Voor riviercruises is de potentie te laag.

Aanbevelingen vanuit de opgehaalde input

Op de voorgaande pagina's is een overzicht opgenomen van de input die door de verschillende stakeholders is aangedragen. Van hieruit komen de belangrijkste aanbevelingen voort die binnen de scenario's worden afgewogen:

- Binnenvaart: Binnenvaartschepen bieden beperkt meerwaarde voor de toeristische beleving van de haven, maar doen hier ook geen afbreuk aan. Het ontvangen van binnenvaartschepen draagt bij aan een levendig havengebied met een diversiteit aan nautische activiteiten. Aanbeveling is om de ontvangst van deze schepen te faciliteren met een kade. De vraag is of het mogelijk is om schepen met een lengte van ca. 100 meter achter de golfbreker te leggen.
- Zandwinschepen: dit type schepen heeft minder te lijden onder invloed van golfslag en is niet afhankelijk van een golfbreker. Ten opzichte van binnenvaartschepen is de uitstraling imposanter waardoor deze qua beleving meer waarde toevoegen. De haven zou ruimte kunnen bieden aan een aantal vaste gebruikers welke Breskens als thuishaven gebruiken.
- Visserij: Blijf visserij en de mogelijkheid om met viskotters te kunnen aanmeren faciliteren in de haven. Zij versterken de visserijbeleving. Wees hierbij bewust van de mogelijke eindigheid van deze sector. Doe echter gezien de onzekerheid van deze sector geen investeringen in de haven (aanlegvoorzieningen) die enkel ten goede komen aan deze sector.
- Toeristische rondvaarten: Faciliteer rondvaarten in Breskens waarbij er één goed toegankelijke opstapsteiger wordt gerealiseerd (in combinatie met het faciliteren van één of meerdere vaste ligplaatsen). Het is hierbij aan de sector zelf om daarbij één coördinerende reder aan te wijzen die verantwoordelijk is voor agendabeheer, afstemming van rondvaarten en ook een aanjagende functie heeft voor het stimuleren van arrangementvorming. Meest voor de hand liggend is hierbij de reder met een vaste ligplaats (Rederij de Festijn). Deze partij kan ook een coördinerende rol vervullen als het gaat om het aantrekken van Varend Erfgoed. Mogelijk kan deze coördinerende rol toekomstgericht ook gekoppeld worden aan de functie van havenmeester (of havenexploitant). Ook andere schepen zoals de sportvissers kunnen gebruik maken van de opstapsteiger wanneer zij met gasten uitvaren.
- Riviercruises: Zet in Breskens niet specifiek in op het aantrekken van riviercruises. Aanlegfaciliteiten die gerealiseerd worden voor andere type schepen kunnen benut worden wanneer de haven gebruikt wordt als uitwijkhaven. Onderneem hierbij geen activiteiten om de haven van Breskens te promoten als cruisehaven gezien de beperkte economische meerwaarde van riviercruises voor Breskens en de regio west Zeeuws-Vlaanderen.
- Watersport en nautische dienstverlening: Het initiatief om te komen tot een zeezeilcentrum ligt bij de Jachthaven Breskens B.V. waarbij er gestart wordt met beperkt aantal activiteiten die toekomstgericht schaalbaar zijn. Stimuleer en faciliteer dit proces vanuit de gemeente vanuit een aanjagende en verbindende rol. Faciliteer hierbij de nautische dienstverlening als uniek onderdeel van de lokale economie door het bieden van een gunstig ondernemersklimaat in de haven en het bieden van goede faciliteiten. Stimuleer daarbij de samenwerking tussen het zeezeilcentrum en dienstverleners om zodoende de deelsector toekomstbestendig en robuust te maken.
- KNRM: Faciliteer een aanlegplaats voor de KNRM-reddingsboot in de haven in de directe nabijheid van het viscentrum waarbij oog is voor de ligomstandigheden.
- Varend erfgoed: Realiseer een aantal volwaardige aanlegplaatsen (dus inclusief voorzieningen) voor Varend Erfgoed waarbij er – ten opzichte van de beroepsvaart – een aantrekkelijk klimaat wordt gehanteerd (bijvoorbeeld ten aanzien van havengeld). De aanwezigheid van Varend Erfgoed heeft een publiek aantrekkende werking en zorgt voor de nodige dynamiek in de haven. Varend Erfgoed kan versterkend werken voor het museum,

zeker wanneer hier actief wordt ingezet op erfgoed met een relatie tot visserij. Ook kan dit een basis zijn voor evenementen waarbij schepen ook bezichtigd kunnen worden. Varend Erfgoed kan ook passagiers vervoeren, maar mag dit niet op commerciële basis doen (een deel van de schepen beschikt over een ANBI-status, waardoor ze door de Belastingdienst zijn aangemerkt als culturele instelling en ticketverkoop als vorm van fondsenwerving wordt aangemerkt). Dergelijke activiteiten kunnen complementair zijn aan de passagiersvaart.

- Om schepen aan te trekken is het wenselijk gebruik te maken van de coördinerende functie van de toeristisch reder of door het anders invullen van de functie van havenmeester, meer gericht op het zijn van havenexploitant.

Scenario's

Aan de hand van de verzamelde input en de conclusies en aanbevelingen die daaruit voortkomen zijn in het nu volgende deel een drietal hoofdsenario's uitgewerkt. We benoemen eerst de verschillende scenario's en komen van daaruit tot een aanbevolen scenario.

Scenario 1: Verslibde haven

De onzekerheid met betrekking tot het toekomstgericht kunnen ontvangen van schepen is groot. Ook de staat van de damwanden is van dien aard dat het in de huidige staat niet verantwoord is om schepen te laten aanmeren. De tijdelijke steunberm in de Handelshaven heeft het gebruik van de Handelshaven al grotendeels ingeperkt.

Niks doen vergt geen investeringen in havenvoorzieningen. Wanneer we niks doen zal de haven langzaam dichtslibben. Met de Jachthaven Breskens b.v. wordt het baggercontract ontbonden¹. Of de Visserijhaven op diepte wordt gehouden is de verantwoordelijkheid van Jachthaven Breskens b.v.

Gevolg van het scenario is dat op termijn de Handelshaven, zeker bij laagwater, dichtslibt. Gevolg hiervan is stankoverlast. De haven biedt geen vaarwater en faciliteiten voor toeristische activiteiten, voor het binnenhalen van viskotters of voor de KNRM. In dat geval is vestiging van de KNRM in het viscentrum niet verantwoord en dient deze uit te wijken naar bijvoorbeeld de Veerhaven of in de Visserijhaven te blijven.

Voor de vestiging van het viscentrum is een verslibde haven geen visitekaartje, ook de mate van exploitabelheid hiervan zal in het geding komen. Voor de verkoop van de appartementen op de Middenhavendam is het scenario zeker niet stimulerend.



Figuur 10: De haven van Walsoorden als voorbeeld van een dichtgeslibde haven

¹ Bij de overdracht van de havens en het bepalen van de afkoopsom is de waarde van het op diepte van de havens meegewogen. Hierbij is 50% van de ontvangen gelden doorbetaald aan de Jachthaven BV. Het ontbinden van de baggerovereenkomst met de jachthaven heeft (mogelijk) gevolgen voor de beheerovereenkomst.



Figuur 11: Scenario Verslibde haven

Scenario 2: De Gedempte Haven

De staat van de damwanden en de onzekerheid met betrekking tot de komst van schepen, in relatie tot de beperkte mate van kostendekking werpt de vraag op of de gemeente wel een haven moet willen hebben.

Zeker gezien de stijging van de zeespiegel is het de vraag of het toekomstgericht nog wel verantwoord is om buitendijks te wonen. De appartementencomplexen staan op een verhoogde plint, maar wat als de kades over pakweg 30 jaar dagelijks bij hoogwater onder water komen te staan, is het gebied dan nog wel zo aantrekkelijk? Moet de gemeente Sluis niet voorsorteren op zeespiegelstijging en haar bewoners beschermen voor hoogwater (ook al zijn ze geweest op de risico's van buitendijks wonen)?

Het dempen van de volledige Handelshaven en indien gewenst daarmee samenhangend ook de Visserijhaven biedt kansen om het havengebied te verbouwen tot een aantrekkelijk verblijfsgebied waarin nieuwe functies een plaats kunnen krijgen. Een gedempte haven kan uiteraard worden tot een groot parkeerterrein maar kan ook aantrekkelijk worden ingericht tot havenpark of ten dele worden bebouwd met openbare voorzieningen. Zo biedt de haven ruimte om te sporten in de open lucht, kan ze benut worden voor evenementen.

Door de Gedempte Haven op hoogte van de plint te brengen kan het zeewater blijvend buitengehouden worden. De bewoners van de appartementen kunnen nog steeds van het uitzicht op de Westerschelde genieten maar hebben geen last van havenactiviteiten of van zeewater. De bedrijven aan de huidige Visserijhaven moeten – wanneer ook dit deel van de haven gedempt zou worden - worden verplaatst naar de rand van het gebied zodat ze zeilschepen aan de waterkant uit het water kunnen halen. Voor de jachthaven wordt een nieuwe opening gecreëerd zodat deze buitendijks kan blijven bestaan.

Voor de KNRM is het Viscentrum in dit scenario geen logische plek, zij zouden in dit scenario moeten meeverhuizen met de nautische dienstverleners. De reddingsboot komt te liggen bij de nieuwe havenmond zodat de bemanning alsnog snel aan boord kan gaan.



Figuur 12: Voorbeeld van de Gedempte Haven in Waalwijk. Hier is de voormalige haven in transformatie tot een levendig woon- en leefgebied

Uiteraard vergt het dempen van de haven een forse investering maar beheerkosten lijken op lange termijn beter beheersbaar.

Het verplaatsen van bedrijven naar andere locaties in het havengebied biedt wellicht toekomstgericht ook kansen om op locaties nog bebouwing toe te voegen waardoor er ook hier kostendragers zijn.



Figuur 13: Scenario De Gedempte Haven

Scenario 3: Een levendige haven met nautische bedrijvigheid en toeristische activiteiten

De insteek van het Masterplan Breskens was om de haven van Breskens te transformeren tot een levendig havengebied waarin verschillende functies zouden samenvloeien. Vanuit de gevoerde gesprekken blijkt er animo om gebruik te maken van de havens, maar zekerheid is er nauwelijks. Om ligplaatshouders en activiteit van schepen aan te trekken moet er echter vooruit geïnvesteerd worden. Een haven met goede faciliteiten en kwalitatieve aanlegvoorzieningen vormt een voorwaarde om schepen aan te trekken. Vanuit de toekomstige afspraken met het rijk over het herstel van de damwanden ontstaat bovendien de mogelijkheid om er zorg voor te dragen dat de havens over stabiele kades beschikken die er klaar voor zijn om schepen te laten aanmeren.

Hoewel de Handelshaven en de Visserijhaven in principe los staan van elkaar hangen deze wel met elkaar samen. Vanuit de gemeente ligt de focus allereerst op de inrichting van de Handelshaven.

In dit scenario biedt de gemeente Sluis achter in de haven in de Handelshaven aan de Middenhavendam faciliteiten om gelijktijdig een klein aantal viskotters te ontvangen die hun vangst op de kade kunnen lossen. Wensen ze een (tijdelijke) ligplaats dan kan men aanmeren aan de beroepskade die een lengte heeft van ruim 200 meter. Meest wenselijk is het met oog op een gunstig ligklimaat dat de schepen achter de golfbreker kunnen liggen. Onderzoek moet uitwijzen hoe deze het beste gepositioneerd kan worden. Langs de Middenhavendam hebben ook de zandwinschepen, en als er ruimte is binnenvaartschepen, een ligplaats. Deze liggen in principe buiten de golfbreker.

Op de korte zijde van de haven komt er in dit scenario een drijvende steiger met een lengte van 70 meter. Hier heeft de reddingsboot van de KNRM een vaste ligplaats en maken ook rondvaartschepen gebruik van deze steiger om bezoekers mee te nemen naar de zeehonden. Deze ligt dus direct voor de deur van het Viscentrum waardoor er goede koppelmogelijkheden zijn tussen het museum en nautische activiteiten.

Langs de Westhavendam ligt er in dit scenario een drijvende steiger van ongeveer 150 meter waar o.a. de Festijn maar ook toekomstgericht een elektrische rondvaartboot hun vaste ligplaats hebben. Hier is ook plaats voor schepen die zijn aangemerkt als varend erfgoed. De erfgoedsteiger kan zowel gebruikt worden door passanten als voor de scheepscarroussel. Dit erfgoed is niet alleen fotogeniek maar is bij tijd en wijle ook toegankelijk voor bezoekers.

Rondom de Handelshaven liggen moderne faciliteiten voor walstroom en water zodat ieder schip tijdens zijn verblijf de motor uit kan laten en aan de kabel ligt.

Het viscentrum vormt het hart van de Handelshaven. Met oog op de afstand tussen het Viscentrum en de kade is voor de deur van het viscentrum is een plein gecreëerd (scenario 3a) zodat de afstand tussen de kade en het gebouw is omgetoverd tot een verblijfsgebied waar vissers van weleer hun 'klapkot' hebben en die plaats biedt voor evenementen zoals de visserijfeesten of een vismarkt. Het plein biedt daarbij ook de mogelijkheid voor een traumahelikopter om te landen of voor andere hulpdiensten. Dit ten dienste van de calamiteitensteiger (KNRM).

De Visserijhaven biedt plaats aan moderne zeezeilschepen. Aan de evenementensteiger langs de Kaai is plaats voor een aantal zeilboten bijvoorbeeld voor zeilwedstrijden op de Westerschelde. Aan de zijde van de Middenhavendam kan gewerkt worden aan de grootste zeezeilschepen. De historische voormalige vissteiger heeft geen aanlegfunctie meer maar wordt aangekleed met bankjes etc. zodat deze een verblijfsfunctie krijgt.

Het zeezeilcentrum is gevestigd bij het jachthavengebouw. Verschillende partijen bieden hier cursussen aan. Bemanningsruimten met overnachtingsmogelijkheden worden gevestigd aan de Kaai waar nu nog kantoorunits staan.



Figuur 14: Scenario 3 Een levendige haven met nautische activiteiten



Figuur 15: Scenario 3a Scenario 3 aangevuld met een havenplein voor de deur van het viscentrum. Dit zorgt voor een meer logische invulling van de haven en de aanlegsteigers



Figuur 16: Scenario 3b waarbij een groter deel van de haven wordt ingekort

Aanbevolen scenario

In bijlage 1 zijn de verschillende scenario's naast elkaar gezet en tegen elkaar afgewogen. Vanuit deze analyse bevelen we aan om scenario 3a verder uit te werken en dit scenario als basis te gebruiken bij de verdere planontwikkeling in het havengebied.

Dit scenario doet het meeste recht aan het oorspronkelijke masterplan, welke ook de basis vormt voor de provinciale subsidie, en geeft het beste invulling aan de uitkomst van de gevoerde gesprekken. Bovendien zitten hier, door de vorming van het havenplein ook een aantal voordelen aan om het havengebied meer levendig te maken (evenementen, verblijfsgebied)

Het advies hierbij is als volgt:

- Zet in op een sterke Handelshaven met een hoog en kwalitatief voorzieningenniveau waarbij verschillende functies een eigen plaats hebben in de Handelshaven.
- De Visserijhaven biedt geen ligplaatsen voor de beroepsvaart, hierin hebben zeezeilschepen en schepen die in onderhoud zijn bij de jachtwerven op de Middenhavendam hun plaats. Ook kan de Visserijhaven gebruikt worden voor zeiltrainingen.
- Realiseer een erfgoedsteiger in de haven waarbij ingezet wordt op het aantrekken van Varend Erfgoed. Met name Varend Erfgoed met een link met de visserij kan hierbij meerwaarde bieden in relatie tot het Viscentrum.
- Biedt voor varend erfgoed ook de mogelijkheid om voor een langere periode in de haven te mogen wonen (maximaal 3 maanden) waarmee de haven ook onderdeel kan worden van de scheepscarroussel.
- De havenmeester krijgt een coördinerende rol en meer de functie van havenexploitant. Hij is ook verantwoordelijk voor het aantrekken van voldoende schepen, bijvoorbeeld voor Varend Erfgoed. De functie van coördinator van rondvaarten is zelf georganiseerd door de toeristische reders.
- Realiseer een plein tussen het viscentrum en de haven waardoor de vorm van de haven meer logisch is. Het havenplein vormt een verblijfsgebied en biedt plaats aan evenementen.

Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn:

- Leg in de Handelshaven één of twee drijvende golfbrekers zodat schepen in de luwte kunnen liggen en er minder kadebelasting optreedt. Onderzoek hoe deze het beste kunnen worden gelegd om de meest gunstige ligomstandigheden te creëren. Afhankelijk hiervan kan een ontwerp worden gemaakt voor de haveninrichting.
- Hef liggeld voor het gebruik van de haven, dit ter afdekking van een deel van de kosten. Aanvullend hierop dient er voor water, stroom etc. betaald te worden naar gebruik. Hanteer hierbij een eenduidig tarievenstelsel met de Jachthaven die de Visserijhaven exploiteert.

Bijlage 1: Vergelijking scenario's

	Huidige situatie	Scenario 1 Verslibt	Scenario 2 Gedempt	Scenario 3 Haven	Scenario 3a Haven met havenplein	Scenario 3b Halve haven, deels gedempt
<i>Uitgangspunt</i>	Kades worden hersteld zodat deze bruikbaar zijn om schepen te laten aanmeren. Rijkswaterstaat draagt de kosten voor herstel van de damwanden.					
Functionaliteit						
<i>Functie haven</i>	Beperkt bruikbaar voor nautische activiteiten, deels ontoegankelijk vanwege steunberm	Haven is enkel bij hoogwater toegankelijk en te gebruiken. Schepen vallen droog	Nautisch geen functie Verblijfsgebied	Bruikbaar voor verschillende nautische activiteiten.	Bruikbaar voor verschillende nautische activiteiten.	Bruikbaar voor verschillende nautische activiteiten. Geen binnenvaart of zandwinschepen
<i>Mate in lijn met masterplan</i>	Zeer beperkt	Zeer beperkt	Niet Toeristische hotspot afhankelijk van invulling verblijfsgebied	Volledig	Volledig	Volledig
Technische gevolgen						
<i>Aantal strekkende meters damwand</i>	700 meter	700 meter	80 meter	700 meter	645 meter	350 meter
<i>Oppervlakte verharding</i>	n.v.t.	0 m ²	26.500 m ²	0 m ²	2.500 m ²	10.400 m ²
<i>Permanent bruikbare kadelengte</i>	440 meter, met sterk gereduceerde gebruiksmogelijkheden vanwege technische staat	Nihil	0 meter	700 meter	645 meter (geoptimaliseerd door effectiever ruimtebeslag)	350 meter

Gevolgen stakeholders						
<i>Visserij</i>	Kade bruikbaar voor lossen vangst	Alleen lossen bij hoogwater, geen ligplaats	Niet bruikbaar	Kade bruikbaar voor lossen vangst + ligplaats met voorzieningen	Kade bruikbaar voor lossen vangst + ligplaats met voorzieningen	Kade bruikbaar voor lossen vangst + ligplaats met voorzieningen
<i>Binnenvaart</i>	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Ligplaats indien beschikbaar buiten de golfbreker met voorzieningen	Ligplaats indien beschikbaar buiten de golfbreker met voorzieningen	Niet bruikbaar
<i>Zandwinschepen</i>	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Ligplaats op contractbasis buiten de golfbreker met voorzieningen	Ligplaats op contractbasis buiten de golfbreker met voorzieningen	Niet bruikbaar
<i>Rondvaarten</i>	Opstapsteiger bruikbaar	Opstapsteiger alleen bij hoogwater, geen ligplaats	Niet bruikbaar	Nieuwe opstapsteiger + ligplaats	Nieuwe opstapsteiger + ligplaats	Nieuwe opstapsteiger + ligplaats
<i>Varend erfgoed</i>	Geen voorzieningen	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Erfgoedsteiger met voorzieningen	Erfgoedsteiger met voorzieningen	Erfgoedsteiger met voorzieningen
<i>KNRM</i>	Niet optimaal vanwege beperkingen voor plaatsing golfbreker	Niet bruikbaar	Niet bruikbaar	Eigen steiger, beperkte ruimte voor hulpdiensten	Eigen steiger incl. ruimte voor hulpdiensten	Niet bruikbaar als gevolg van afstand tot viscentrum
<i>Economische spin-off</i>	Zeer beperkt	Zeer beperkt	Nihil	Groot, zowel toeristisch als voor nautische dienstverlening	Groter dan 3 als gevolg aantrekkelijk verblijfsgebied (bijv. ruimte voor visserijfeesten of vismarkt)	Kleiner als 3 als gevolg van ontbreken grotere schepen voor nautische dienstverlening

Gevolgen stakeholders (vervolg)						
<i>Viscentrum</i>	Te dicht op damwand	Te dicht op damwand Geen relatie met nautische activiteiten. Stankoverlast Niet bruikbaar voor KNRM	Twijfelachtig of gebruikers nog willen instappen. Geen relatie met water. Niet bruikbaar voor KNRM.	Relatie met nautische activiteiten is aanwezig	Geoptimaliseerd door relatie met nautische activiteiten en realisatie havenplein als verblijfsgebied	Niet bruikbaar voor KNRM, haalbaarheid ter discussie.
<i>Bewoners</i>	Stemt niet overeen met verwachting wonen aan haven	Stankoverlast Wonen aan verwaarloosde haven	Stemt niet overeen met verwachting wonen aan haven. Afhankelijk van invulling verblijfsgebied slechter	Stemt overeen met verwachting: wonen in levendig havengebied	Beter. Stemt overeen met verwachting: wonen in levendig havengebied	Stemt deels overeen overeen verwachting: wonen in levendig havengebied. Afhankelijk van invulling verblijfsgebied slechter.
Financiële gevolgen						
<i>Beheerkosten</i>	N.v.t.	Minimaal, ad hoc werk	Instandhouding bestrating is voordeliger dan baggeren.	Baggerkosten gelijk aan huidig. Instandhouding havenvoorzieningen	Beperkt lager dan 3 door minder baggerkosten en instandhouding damwanden (ca. 5%)	Baggerkosten tot 50% lager. Instandhouding voorzieningen en bestrating.
<i>Investeringskosten</i>	N.v.t.	Geen extra investeringen benodigd ten behoeve van hedendaagse voorzieningen (walstroom etc.) of steigers	Dempen en herinrichten van de haven is aanzienlijk goedkoper dan het aanbrengen van nieuwe damwanden.	Investering in havenvoorzieningen	Beperkt goedkoper dan 3 door 55 meter minder damwanden, wel investering in dempen en inrichten havenplein	Grotere kostenbesparing dan 3a

			Volledig voor rekening van gemeente.			
<i>Opbrengsten</i>	Geen	Geen	Geen	Opbrengst genereren uit havengelden	Opbrengst genereren uit havengelden	Lagere opbrengst havengeld door beperkte kadelenkte