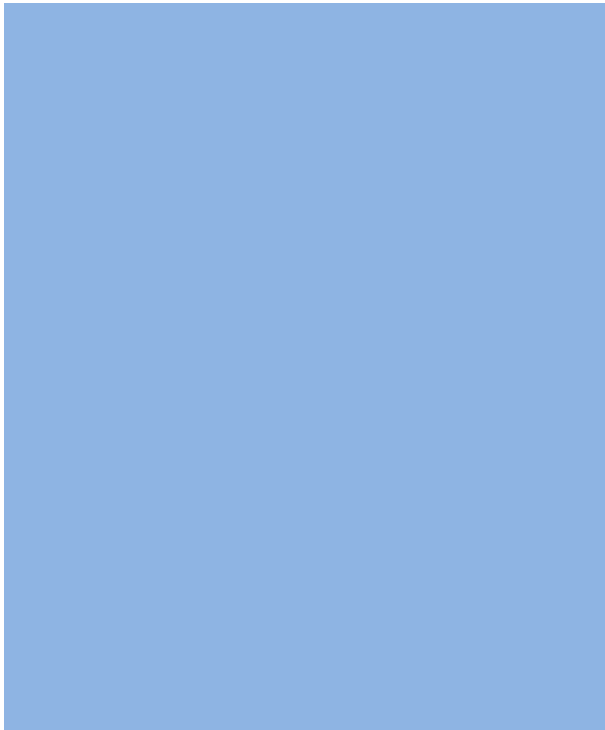




30 januari 2020

Verkenning haalbaarheid passantenhaven en jachthaven Schipperskerk, voorverkenning, concept

Projectbureau Vrolijks, Breda

Situatie en vraagstelling

situatie

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

De gemeente wil graag verkennend onderzoeken of dit mogelijk is en wat de meerwaarde van een dergelijke passantenhaven is voor de waterrecreatie, voor de gemeenschap van Schipperskerk, voor recreatie en toerisme en voor de gemeente als geheel.

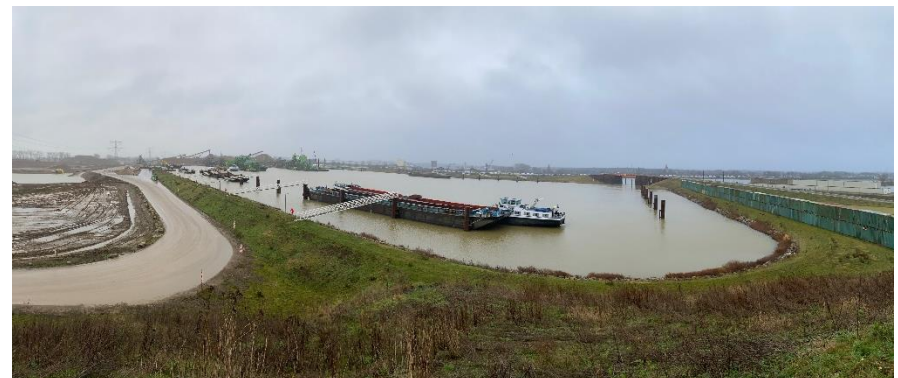
Naast de Berghaven ligt een werkhaven die nu wordt gebruikt voor verwerking van delfstoffen in het Grensmaasgebied. De plannen zijn om deze werkhaven na gebruik te dempen en af te werken als landbouwgebied en natuurgebied. De gemeente Sittard-Geleen wil graag de vraag rond haalbaarheid van de passantenhaven combineren met een verkenning van de optie om in de werkhaven in de toekomst een jachthaven te realiseren.

Daarbij is gevraagd te bekijken in hoeverre beide planideeën draagvlak hebben, meerwaarde hebben voor het gebied en de gemeente, realiseerbaar zijn en inpasbaar zijn. We kijken daarbij naar markt, beleid, nautische veiligheid en draagvlak.

Besloten is de vraag rond beide ideeën op te splitsen in twee fases. In de eerste fase wordt verkend of het überhaupt kan en haalbaar lijkt en of er directe showstoppers zijn. Dit sluit af met een advies voor verdere studie. De tweede fase (na een go-no-go moment) zoomt in op concept, exploitatie, investering en realisatie.



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

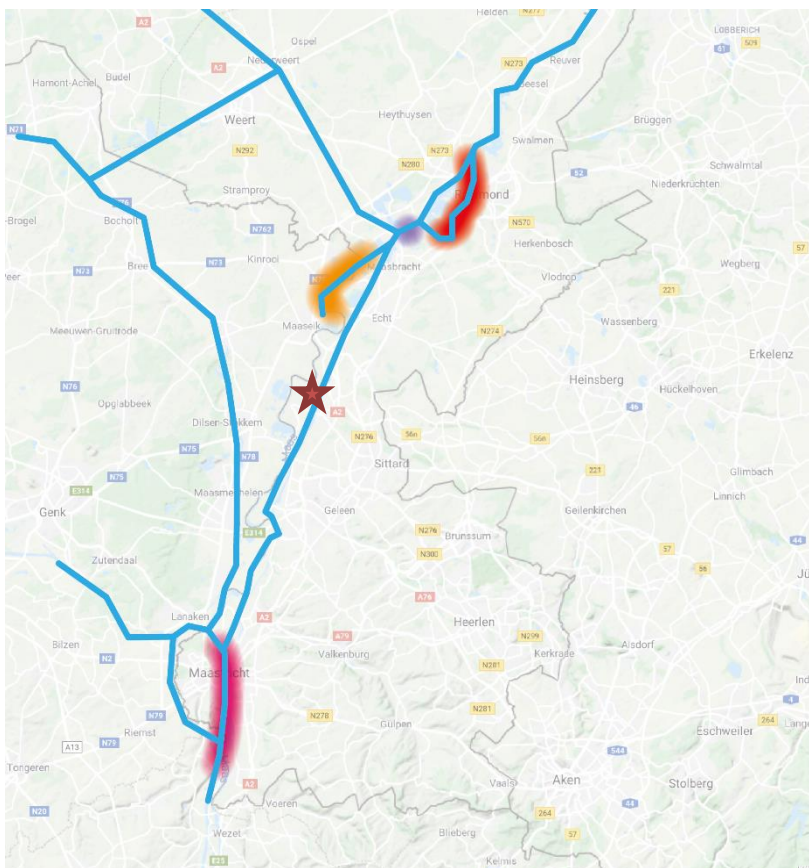


Panoramafoto Werkhaven project Grensmaas, locatie verkenning jachthaven

Netwerk van vaarwegen

Netwerk van Vaarwegen in Limburg en Vlaanderen

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



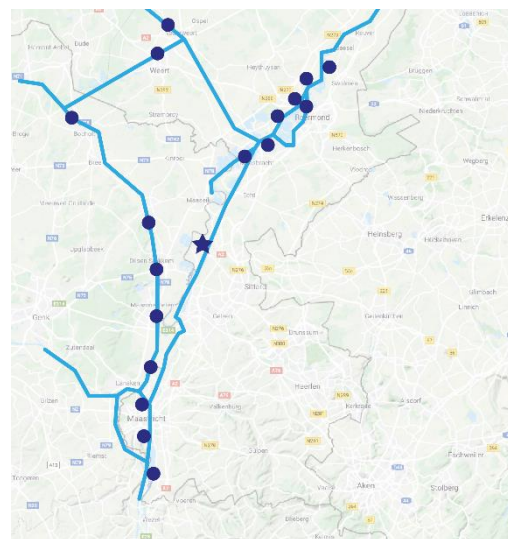
Netwerk van Vaarwegen rond Schipperskerk met concentraties vaste ligplaatsen

Havenconcentraties in de omgeving

De Provincie Limburg telt ca. 11.000 ligplaatsen voor pleziervaartuigen in het water. Het grootste deel daarvan concentreert zich op en aan de Maasplassen in Midden-Limburg, waar zo'n 7.800 ligplaatsen aangeboden worden. Daarvan zijn er ruim 3100 in het stuwpannd Roermond gelegen en ruim 4200 in het stuwpannd Maasbracht, inclusief de Belgische Maasplassen. Ten zuiden van het Julianakanaal zijn er nog ruim 800 ligplaatsen, allen in Maastricht of aan de plassen net ten zuiden van de stad. In het tussenliggende gebied worden geen ligplaatsen aangeboden.

Passantenvoorzieningen onderweg

Op onderstaand kaartje is aangeduid op welke plaatsen er buiten jachthavens voorzieningen zijn voor kort verblijf in de vorm van passantensteigers en passantenhavens. Opvallend is dat deze voorzieningen talrijk zijn in de omgeving, maar totaal ontbreken langs het Julianakanaal. Een passantenhaven in Schipperskerk kan dit tekort opvullen.



Locaties passantenhavens en passantenplaatsen

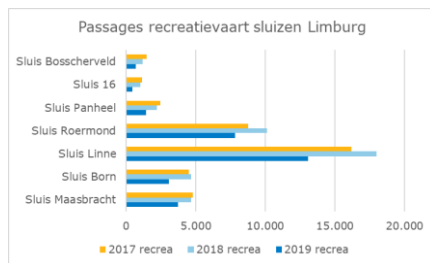
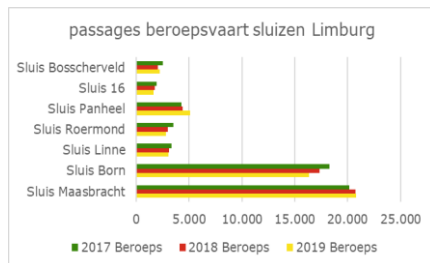
Beroepsvaart en pleziervaart

Julianakanaal 'snelweg voor beroepsvaart'

Het Julianakanaal is een zeer druk bevaren beroepsvaartroute, die door de nautisch beheerder van Rijkswaterstaat wordt aangeduid als de A2 over het water. Uit sluisstellingen van de afgelopen jaren blijkt ook wel dat het zwaartepunt sterk gericht is op de beroepsvaart. Het aantal recreatievaartuigen dat het Julianakanaal gebruikt bedraagt ca. 4000 met een daling in 2019. Dit is veelal verkeer op weg of vanuit Maastricht of recreatieverkeer dat een ronde door Nederland en Vlaanderen vaart. De omvang van de beroepsvaart is in aantal schepen bijna 5 keer zo groot.

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

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



Vergelijking sluispassages beroepsvaart en recreatievaart Limburgse sluisen

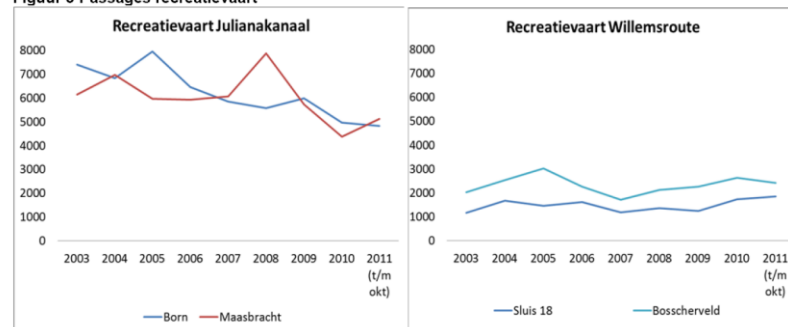
Willemsroute als alternatief

In 2009 werd een start gegeven aan het project Willemsroute. In verband met de werkzaamheden aan het Julianakanaal (voor schaalvergroting beroepsvaart) werd gezocht naar een aantrekkelijk alternatief voor de recreatievaart. Het Julianakanaal bleef bevaarbaar voor de recreatievaart, maar toervaarders werden met een vaarkaart, korting op de doorvaartgelden in Vlaanderen, informatie over toeristische mogelijkheden onderweg en een forse promotiecampagne verleid om een alternatieve route te kiezen.

De kaart en de toeristische informatie is nog altijd beschikbaar. De korting op de doorvaartrechten (waterwegenvignet Vlaanderen) is komen te vervallen, waardoor de Willemsroute minder aantrekkelijk is en minder intensief gebruikt wordt.

Uit een evaluatie onder watersporters, uitgevoerd in 2011 door het Kennislabo van Toerisme Limburg (B) bleek dat gebruikers zeer tevreden waren over de route en de informatie. Zij gaven aan de route vaker te (zullen) gebruiken. De analyse van sluispassages in die jaren laat zien dat er sprake is van een stijging van het gebruik van de Willemsroute bij een lichte daling van de recreatievaart op het Julianakanaal. Onderstaande grafiek werd ontleend aan de MKBA die voor de Willemsroute werd gemaakt. Deze concludeert dat bij dalende kosten de Willemsroute rendabel is. De Willemsroute is na 2012 niet als project voortgezet.

Figuur 3 Passages recreatievaart



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

Havens in het Maasplassengebied

Het Maasplassengebied is populair voor zowel Nederlandse als Duitse watersporters. Ruim 60% van de ligplaatshouders aan de Maasplassen is Duits, op de Vlaamse Maasplassen liggen naast Belgen ook Nederlanders en Duitsers met hun boot. De meeste havens liggen aan de plassen zelf of hebben direct verbinding tot de plassen. Dit maakt dat er een aantrekkelijk vaarmilieu is, waarbij de recreatiebeleving direct start bij het verblijven in de haven en het verlaten van de haven.

De havens die veel variatie in vaarmogelijkheden hebben zijn het populairst. Roermond als vaargebied is aantrekkelijk maar ook de omgeving van Thorn, Kinrooi en Stevensweert verbindt via de Maas gebieden met gevarieerde vaarmogelijkheden aan elkaar.

De havens in de stuwpannen van Maasbracht en Roermond hebben een goede bezetting. Recent onderzoek heeft aangetoond dat de bezetting van de havens in Roermond zelfs weer wat groeit. Er is geen sprake van volledige bezetting, enkele havens hebben nog capaciteit beschikbaar. Bovendien worden er havens opnieuw ingericht (City Marina Roermond), uitgebreid (Nautische Boulevard Wessum) of nieuw in gebruik genomen (Maasresidence Thorn). Daarmee is er ook voor mensen die in dit gebied willen varen capaciteit beschikbaar. Er is geen 'push-factor' om vanuit Roermond of Maasbracht naar een andere haven te gaan buiten het stuwpan.

In (de omgeving van) Maastricht is de bezetting bij havens eveneens goed. In het Bassin (stadshaven) worden geen vaste ligplaatsen verhuurd. De verenigingen in de stad kennen een volledige bezetting en de commerciële jachthavens aan de plassen ten zuiden van de stad hebben een bovengemiddelde bezetting. Er is nog wel wat capaciteit en verloop onder ligplaatshouders. Er zijn geen push-factoren vanuit Zuid-Limburg die ligplaatshouders richting een andere regio stuw.

Vaarkwaliteit en havenconcept

Havens zijn niet alleen parkeerplaatsen voor boten, maar ook recreatielocaties voor bootrecreanten. In de haven wordt verbleven en geklust aan de boot, buiten de havens willen watersporters een prettige omgeving, openbare aanlegplaatsen en passantenhavens als bestemming en een groene of rustige omgeving. In toenemende mate varen mensen maar korte tochten, waardoor 'het eerste uur varen' steeds belangrijker is. Deze eerste trajecten zijn op de Maasplassen in Midden-Limburg en in Zuid-Limburg veelal aantrekkelijker. De binnensteden van Roermond en Maastricht zijn bereikbaar via het water voor toeristisch bezoek en er zijn plassen in het groen voor recreatie op en vanaf de boot. We kunnen er van uit gaan dat de aantrekkelijkheid van het primaire vaarwater groter is op de alternatieve locaties in Limburg dan aan het Julianakanaal, omgeving Schipperskerk, waar alleen het kanaal zelf de vaarmogelijkheden biedt zonder recreatieve vaarbestemmingen in de directe omgeving. Bij voldoende capaciteit elders is er dan geen reden om de boot naar Schipperskerk te halen voor een recreatieve ligplaats

Naast varen willen mensen vaak ook klussen aan hun boot. Zij gebruiken daarvoor vooral het winterseizoen. In dat geval hebben zij in de zomer een ligplaats op een recreatief aantrekkelijke locatie en willen ze in de winter de boot dicht bij huis hebben om regelmatig te kunnen klussen. Havens op minder aantrekkelijke locaties richten zich soms succesvol op deze 'thuismarkt'. In dat geval is service, stalling op de wal, ruimte voor bedrijvigheid en voldoende capaciteit voor kraan en servicebedrijven belangrijk.

Havens à la carte



STALLINGHAVEN

Parkeerplaats voor boten die in de winter op land gestald worden (buiten of binnen)

Havens à la carte



SERVICEHAVEN

Ligplaatsen gekoppeld aan een watersport-servicebedrijf / botenbouwer / spuitser etc.

Havens à la carte



FULL SERVICE MARINA

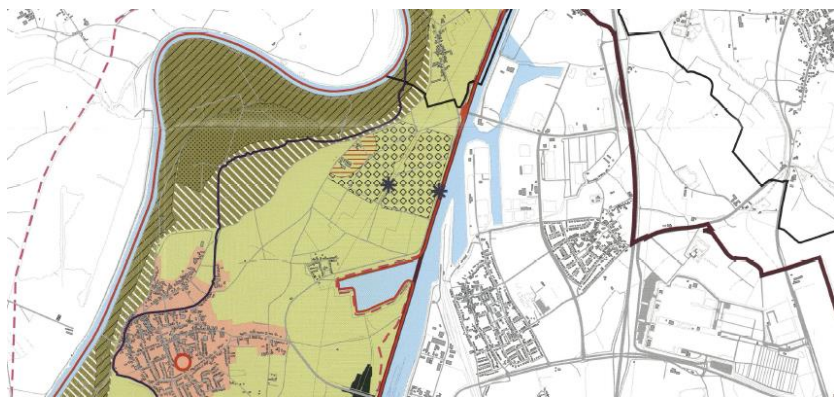
Grootchalige en complete haven waar alles gericht is op de boot.

Haventypologieën uit systeem Havens à la Carte die passen bij locatie Werkhaven Grensmaas

Verkenning beleidskaders

Pol Grensmaas 2003

Voor het project Grensmaas werd in 2003 een Provinciaal Omgevingsplan Limburg gemaakt. Hierin zijn de kaders vastgelegd voor de ontzanding en weerdverlaging in de Grensmaas en voor de nabestemming. De Berghaven valt buiten de contouren van het POL. Voor het gebied van de werkhaven is een toekomst voorzien voor 'ruimte voor veerkrachtig watersysteem' en voor 'landbouw na ontgronding en opvulling'. Er is voor de werkhaven dus vooralsnog niet voorzien in een andere nabestemming met behoud van (nu aanwezig) water. Herziening van het POL vraagt om een groot maatschappelijk belang en om een langdurige procedure.



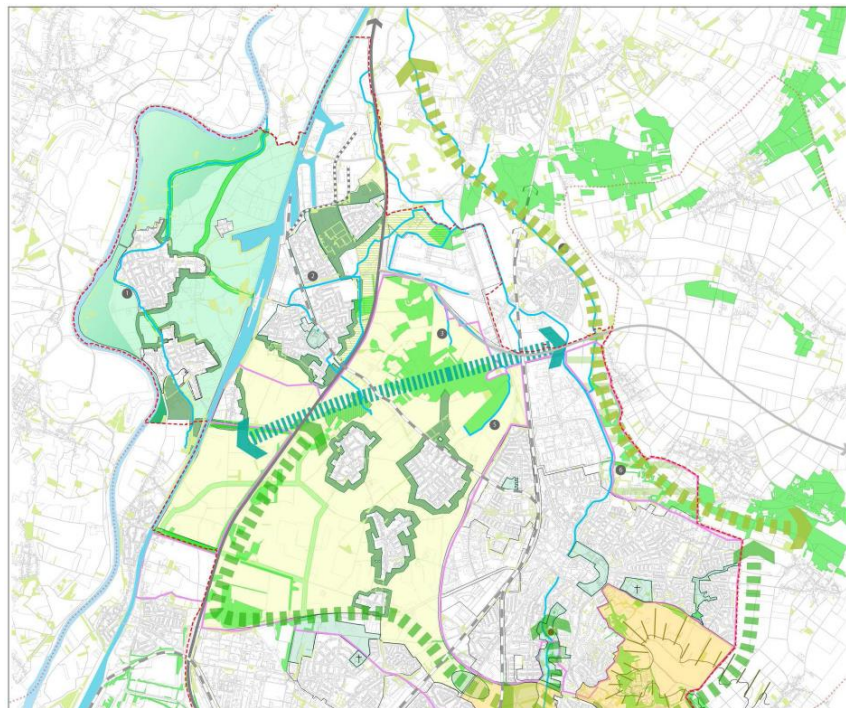
Kaartfragment POL Grensmaas 2003

Bestemmingsplan

Voor de Berghaven geldt de enkelbestemming 'water'. Additionele voorzieningen voor de beroepsvaart en recreatievaart (onder andere ten behoeve van de veiligheid) passen binnen deze bestemming. Passantenplaatsen in de Berghaven zijn binnen de bestemming mogelijk. Voor de locatie Werkhaven geldt een bestemming landbouw met landschappelijke of natuurlijke waarden. Aanpassing van deze bestemming is nodig om hier een jachthaven met ondersteunende voorzieningen te realiseren.

Omgevingsvisie Sittard-Geleen

De gemeente heeft in 2016 een Omgevingsvisie opgesteld. Daarin wordt voor de locaties rond Schipperskerk niet gesproken over watersport of jachthavenontwikkeling. De gemeente ziet binnen de thema's recreatie, toerisme en gezondheid de ontwikkeling van het Grensmaaslandschap als aantrekkelijk uitloopgebied voor routegebonden recreatie. Binnen het thema natuur wordt de omgeving Schipperskerk gezien als 'Grensmaaslandschap'. De locatie wordt niet gezien als bedrijfslocatie of bouwlocatie voor de toekomst. Dit beperkt de mogelijkheid voor ontwikkeling van een havenconcept met geclusterde servicebedrijven.



Kaartfragment Omgevingsvisie Sittard-Geleen, 2017

Van Mooder Maas naar Grensmaas naar Maasvallei

In 2019 werd door de Werkgroep Nieuwe Grensmaasnatuur een visie uitgewerkt op de inrichting en natuurontwikkeling van Nattenhoven tot Visserweert. In deze werkgroep zitten ook vertegenwoordigers van de aanliggende Maasdorpen, die ook grotendeels zitting hebben in de klankbordgroep Koeweide-Trierveld.

Voor het gebied Gevenbicht-Koeweide verbaast de werkgroep zich over gewijzigde plannen van Consortium Grensmaas waarbij een deel van de oorspronkelijk aangeduide zone voor natuur (ter plaatse van de Werkhaven) wordt aangeduid als landbouwgrond. De werkgroep pleit voor een herinrichting van het gebied met natuur dat door wandelpaden ontsloten wordt. Van behoud van water, eventueel met een functie, is in het geheel geen sprake.



Kaartfragment werkgroep Nieuwe Grensnatuur 2019

Workshop Grensmaas Gevenbicht

In juni 2019 werd een meerdaagse workshop gehouden met architecten en diverse betrokkenen in het kader van de architectuur expositie Tiny. Daarbij is nagedacht over de toekomst van het gebied. De workshops hebben het karakter van een ideeën-verkenning, uitkomsten in de vorm van tekeningen en lijsten hebben dan ook geen status maar zijn aangeboden aan betrokken bestuurders. Voor de (werk)haven wordt aangeduid dat het dempen zeer kostbaar is, waardoor het mogelijk interessant is na te denken over een herbestemming van het water zelf. Er worden opties gegeven voor een passantenhaven, voor zonnepanelen, drijvende Tiny-huisjes, drijvende boerderijen, educatie, een dagstrand, voorzieningen voor de jeugd en een parkeerplaats voor de start van fietstochten. In de nuancering achteraf wordt nog opgemerkt dat gebruik als passantenhaven of dagstrand niet past in de doelstelling om de kosten voor demping te besparen en anders te besteden. Bovendien wordt een aandachtspunt gegeven over de tijdelijke brug en haar veiligheid, waarbij aangeduid wordt dat het dan mogelijk noodzakelijk is de werkhaven los te koppelen van het Julianakanaal (dus geen jachthavenfunctie mogelijk) en dat de Berghaven een prima locatie is voor een passantenhaven.



Schets op poster workshop Grensmaas Gevenbicht, juni 2019

Verkenning haalbaarheid passantenhaven

Wenselijkheid en haalbaarheid

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

De ontwikkeling van de Grensmaas is een imposant project dat het landschap ingrijpend verandert. In de toekomst zal er sprake zijn van een aantrekkelijk gebied dat dooraderd wordt door een routestructuur. De inzet van Grenspark Maasvallei is het gebied in de nabestemming te versterken als recreatief uitloopegebied.

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

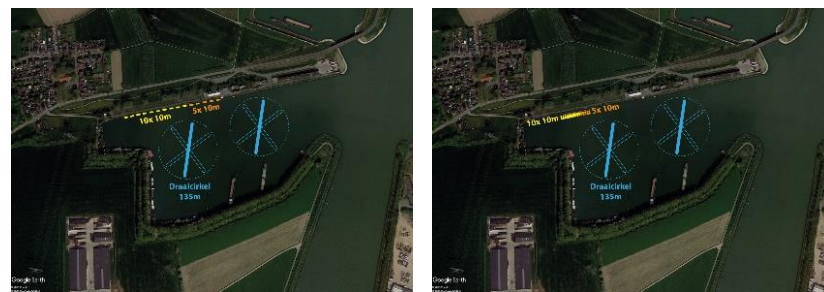
Een passantenhaven past in het ruimtelijk beleid van de gemeente en past binnen het vigerende bestemmingsplan. Rijkswaterstaat geeft in eerste aanleg aan geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling en ziet meerwaarde in een veilige overnachtingslocatie. Zij verwacht dat het gebruik beperkt zal blijven en dat het geen aantrekkende werking zal hebben op de recreatievaart op het Julianakanaal. Groei van de recreatievaart op het Julianakanaal ziet zij als minder gewenst.

Passages, capaciteit, ruimtelijke inpassing

Vanuit ervaring met soortgelijke routes en met het Julianakanaal is bekend dat veel van de passerende recreatieschepen sterk gericht zijn op het bereiken van de bestemming aan de noord-of zuidzijde van het kanaal. Een deel van hen zal mogelijk verleid kunnen worden om een stopover te maken in Schipperskerk. Een deel van hen zal deze stop ook graag maken vanwege veiligheid, bij omslaand weer, om uit te rusten en om de route in twee fases op te knippen. Uit onderzoek voor de Willemsroute bleek dat de aanwezigheid van passantenhavens zorgde voor verlenging van de tocht en verblijf in de havens onderweg (met daarbij behorende bestedingen).

Wij schatten dat het percentage schepen dat een stop zal maken op de dag of voor de nacht circa 15% en 20% bedraagt. Tussen 550 en 750 recreatievaartuigen zouden dan een stop maken. Indien 40% tijdens de dag komt en 60% ook blijft overnachten dan is er sprake van 330 tot 400 overnachtingen in de passantenhaven. Ervaring leert dat ca 1/3 van de overnachtingen gedurende de 15 drukste dagen van het jaar in passantenhavens plaatsvinden. Dit zou duiden op een gevraagde gelijktijdige capaciteit van 9 ligplaatsen. Een capaciteit van tussen 10 en 15 ligplaatsen is bijna altijd afdoende.

In onderstaande montage is deze gevraagde capaciteit op schaal ingemonteerd in twee modellen. Daarbij is de draaicirkel voor de wachtplaats beroepsvaart ingetekend om te verkennen of dit samenpast in de Berghaven. De passantencapaciteit is inpasbaar binnen de Berghaven.



Analyse inpasbaarheid gevraagde capaciteit passantenhaven in relatie tot bestaand gebruik

Verkenning haalbaarheid jachthaven

Marktvraag en verplaatsingsbereidheid

Limburg kent een fors aantal vaste ligplaatsen. Er is landelijk sprake van krimp van de vloot, voor Limburg is de markt stabiel of is de bezetting zelfs licht groeiend. De marktvraag wordt ingevuld door uitbreiding van havens in het Maasplassengebied, waardoor mensen met interesse in een eigen boot en een vaste ligplaats in Midden-Limburg voldoende keus hebben.

Het primair vaarwater vanuit Schipperskerk is naar verwachting onvoldoende aantrekkelijk om verplaatsingsbehoefte te creëren vanuit andere gebieden. Een havenconcept gericht op recreatievaart in de zomer achten wij vanuit de markt niet haalbaar. Een haven die gericht is op winterstalling en winterliggen 'dicht bij huis' zou in Schipperskerk mogelijk een thuismarkt kunnen bedienen. Succes van dit soort havenconcept is echter afhankelijk van een veelheid aan stallingsmogelijkheden en servicebedrijven die samen kunnen zorgen voor voldoende massa en voldoende aantrekkingskracht.

In de regio Midden-Limburg is een dergelijk concept op grote schaal in ontwikkeling in Wessem, onder de naam Nautische Boulevard Wessem. Hier worden bijna 1000 ligplaatsen aangeboden en bieden meerdere watersportservicebedrijven hun diensten aan. Er is veel capaciteit stalling op de wal en diverse bedrijfslocaties staan op de nominatie om herontwikkeld te worden tot watersportservice.

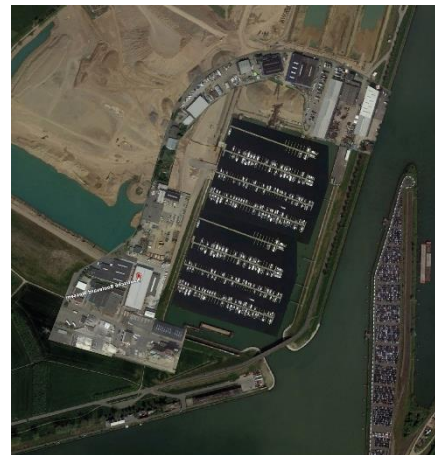
Wij hebben als ruimtelijke indicatie een montage gemaakt op schaal van deze Nautische Boulevard Wessem (landgebruik) op het terrein van de Werkhaven. Daaruit blijkt de enorme schaal die een dergelijk concept vraagt. Op zich is realisatie op kleinere schaal mogelijk, maar er zal in alle gevallen ruimte moeten zijn voor een forse bedrijfsomvang op land en op water. De aanwezigheid van bedrijven, bootkranen en stallingshallen vragen om een forse bedrijfsomvang om voldoende kritische massa te hebben. Wij gaan voor deze ontwikkeling uit van een rendabele bedrijfsmatige exploitatie. In dat geval zal een haven zeker ruimte moeten bieden aan 400 ligplaatsen en ruimte voor minimaal eenzelfde aantal boten op de kant met bijbehorende loodsruimte en werkplaatsen. In de montage zijn ca 550 boten in de haven geprojecteerd.

Nautische haalbaarheid

Rijkswaterstaat is als beheerder van het Julianakanaal verantwoordelijk voor de nautische veiligheid. Streven is om recreatievaart en beroepsvaart waar nodig goed te laten samengaan. Rijkswaterstaat stimuleert echter een alternatief gebruik. Verdere groei van de recreatievaart op het Julianakanaal is geen doel. Een extra haven met winterstalling en een forse capaciteit in het water zorgt voor extra vaarbewegingen. Indien er zwaarwegende maatschappelijke overwegingen zijn dan is deze groei ook op het Julianakanaal in te passen. Rijkswaterstaat is niet op voorhand tegen deze ontwikkeling, maar juicht het zeker niet toe. Zij waarschuwt voor toenemende veiligheidsissues met de beroepsvaart en vraagt zich af in hoeverre er binnen dat krachtenveld marktvraag zal zijn.

Ruimtelijke haalbaarheid

Voor de Werkhaven werd een nabestemming in het POL Grensmaas vastgelegd als agrarisch gebied. Het gebied moet ruimte bieden aan een veerkrachtig watersysteem, aan een 'Grensmaaslandschap', natuur en aan extensieve routegebonden recreatie binnen Grenspark Maasvallei. Een dergelijke ambitie rijmt niet met de grootschaligheid die een jachthaven op deze plek op land en water nodig heeft voor een bedrijfsmatige exploitatie.



Montage haven in Werkhaven en bedrijvencluster Nautische Boulevard Wessem in omgeving

Conclusies en vervolgstappen

Voorlopige conclusie jachthaven

De werkhaven is ten behoeve van het Grensmaasproject aangelegd voor de verwerking en afvoer van delfstoffen. Daarbij is sprake van een langjarige planning en een duidelijk plan voor de herbestemming van de locatie daarna. Bij deze procedure zijn veel partijen betrokken en er is waar mogelijk draagvlak voor de werkperiode en de periode daarna verworven.

Verandering van deze plannen in het zicht van de afronding van werkzaamheden is mogelijk, mits daarvoor zeer goede redenen zijn. De provincie, gemeenteraad en de gemeenschap van Schipperskerk moet daar dan direct voordeel van ondervinden. Recente toekomstgerichte ateliers en inbreng laten zien dat de ontwikkelingsrichting met meer draagvlak eerder gaat naar natuur en extensieve recreatie.

Uit de analyse blijkt dat vanuit de marktvraag een havenconcept op deze locatie alleen kans van slagen heeft als dit een forse omvang heeft én als dit gecombineerd wordt met bedrijfsactiviteiten op de wal. De schaalgrootte is nodig voor een haalbaar concept, en ook dan is er concurrentie van andere projecten, zoals de concentratie in Wessum aan de Nautische Boulevard. Vooralsnog is er voor dit concept ook geen marktpartij met interesse op deze locatie.

Een dergelijk concept vormt een forse ruimtelijke ingreep. Deze sluit niet aan bij de verwachte agrarische herbestemming met natuurwaarden, bij het flexibele rivierconcept en bij de ruimtelijke visie in de omgevingsvisie. Bovendien zorgt deze schaalgrootte potentieel voor meer recreatievaartuigen op het Julianakanaal, waar Rijkswaterstaat geen voorstander van is.

Op basis daarvan is onze inschatting dat uitwerking van het concept geen kans van slagen heeft en vooral onrust in de omgeving zal veroorzaken. Wij adviseren dan ook de optie voor een jachthaven in de Werkhaven niet verder te onderzoeken.

Voorlopige conclusie passantenhaven

Een passantenhaven is een ondersteunende voorziening voor de recreatievaart die vaak meerdere dagen onderweg is met de boot en van plaats naar plaats vaart. Binnen het netwerk van vaarwegen vormt het Julianakanaal een verbindende schakel van noord naar zuid. Ondanks de voorkeur van de waterwegbeheerders en van sommige vaarrecreanten om de meer rustige en aantrekkelijke Willemsroute te kiezen maken jaarlijks ca. 4000 pleziervaartuigen gebruik van het Julianakanaal.

De doorvaart van noord naar zuid vergt ca. 4 uren varen. Een alternatieve stopplaats onderweg is er niet, behalve bij uitzondering een overnachtingsoptie voor de sluis Born. Omwille van veiligheid, vermoeidheid, omslaan van het weer of problemen met de boot biedt een passantenhaven halverwege de noord-zuid-route meerwaarde.

De Berghaven Schipperskerk is een locatie die zich goed leent voor deze ontwikkeling. Voldoende ver van de vaargeul, met ruimte voor een nieuwe functie, haverwege het traject en met een eenvoudige aansluiting op de recreatieve routestructuren. Deze aansluiting is belangrijk om er ook een recreatieve stopover van te maken. De ontwikkeling van de Grensmaas tot een Grenspark Maasvallei biedt zorgt dat dit een aantrekkelijk gebied wordt om te wandelen en te fietsen. De markt die gebruik zal maken van deze haven is niet heel groot, maar toch aantrekkelijk om te bedienen. Er zijn geen showstoppers die de ontwikkeling onmogelijk zouden maken.

Met betrekking tot de passantenhaven adviseren wij dan ook verdere uitwerking van het concept. Naast de raming van markt en capaciteit kan dan verder ingezoomd worden op voorzieningen, uitvoering, investeringen, exploitatie, bestedingen en meerwaarde in de zin van veiligheid en recreatie-ontwikkeling.

Rob Vrolijk
30 januari 2020