

vrolijks
projectbureau

Passantenhaven Schipperskerk
Projectuitwerking

Verslag feedback stakeholders, uitwerking VO exclusief raming investering

Projectbureau Vrolijks | Breda | 27 december 2021

Startpunt uitwerking

In juni 2020 werd een initiatief gepresenteerd om bij de kern Schipperskerk in de gemeente Sittard-Geleen een passantenhaven te ontwikkelen. Daarbij werd op basis van een globale analyse een voorstel gedaan voor inrichting, capaciteit, inpassing in de omgeving en onderbouwing van mogelijke exploitatie.

Op basis van dit voorstel heeft de gemeenteraad zich positief uitgelaten over dit initiatief en in principe middelen beschikbaar gesteld voor uitvoering. Daarbij is afgesproken dat er met belanghebbenden en stakeholders verder gesproken zou worden over wensen en randvoorwaarden die zij stellen aan het definitief ontwerp.

Op basis daarvan hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met de volgende belanghebbenden en betrokkenen:

- Regioteam Limburg Watersportverbonden
- Ondernemers in de Berghaven
- Woonbootbewoners in de Berghaven
- Sportvisserij Limburg
- Bewoners Schipperskerk
- Rijkswaterstaat

Op basis van deze gesprekken zijn de uitgangspunten voor de passantenhaven aangescherpt en is een voorlopig ontwerp gemaakt. Op basis daarvan is een raming gemaakt van investeringen. Het Voorlopig Ontwerp (VO) vormt uitgangspunt voor een Definitief Ontwerp (DO) dat in principe wordt opgesteld door de uitvoerend aannemer.



Input Watersportverbond

Op 21 januari 2021 werd online overleg gevoerd met de gemeente Sittard-Geleen en vertegenwoordigers van de Waterrecreatie vanuit het Regioteam Limburg van het Watersportverbond. De deelnemers vanuit het verbond zijn mede aanleiding voor het (voor)onderzoek naar de passantenhaven in Schipperskerk en zijn dan ook verheugd dat het initiatief een stap verder komt.

De watersport kent een opleving in seizoen 2020, mede door Corona. Het vermoeden is dat de groei die in Limburg al structureel was door Duitse gasten een extra impuls zal krijgen. De leden van het Regioteam denken daarmee dat de meerwaarde van een passantenhaven in Schipperskerk groeit en dat de omgeving van Schipperskerk met de ontwikkelingen in de Maasvallei ook steeds aantrekkelijker wordt.

De deelnemers geven aan dat de inschattingen zoals gemaakt werden voor hen realistisch overkomen. Een gelijktijdige capaciteit van 10 tot 15 boten lijkt goed passend, zeker omdat de toervaart (met de boot op vakantie en overnachten aan boord) verspreid over het seizoen plaatsvindt en minder pieken heeft zoals de dagvaart die wel kent.

Qua ontwerp voor de passantenhaven is er geen specifieke voorkeur voor een model. Het comfort van vingerpieren of van ligplaatsen langszij de steiger is vergelijkbaar.



Input Sportvisserij

Op 20 januari 2021 werd online overleg gevoerd met de gemeente Sittard-Geleen en Sportvisserij Limburg. Dit overleg gaf inzicht in de zorgen die er zijn bij Sportvissers rond de plannen van de gemeente om te komen tot een passantenhaven.

Sportvisserij Limburg heeft in het gesprek duidelijk gemaakt dat zij de capaciteit voor sportvisserij op deze locatie nodig heeft en daar ook rechten heeft (visrechten zijn verhuurd). Er zijn verschillende stekken in de oever gemaakt die intensief gebruikt worden. Bovendien worden er op deze locatie regelmatig wedstrijden gehouden waarvoor (nagenoeg) alle visstekken noodzakelijk zijn. Vanuit Sportvisserij wordt daarom verzocht bij het ontwerp zo veel mogelijk rekening te houden met de belangen van sportvissers en de capaciteit niet te beperken.

Samenvattende uitgangspunten voorlopig ontwerp

- Behoud capaciteit sportvisserij, voorkeur voor een steiger los van de oever zodat capaciteit sportvisserij op hoofdlijnen gelijk blijft
- Behoud toegankelijkheid van de oever zoveel mogelijk
- Behoud het vrije water zoveel mogelijk
- Bij realisatie passantenhaven bij voorkeur geen voorzieningen ín de oever gezien de functie van deze ondieptes voor vissen
- Beperk de lengte van de voorziening voor de passantenhaven ten gunste van behoud van zoveel mogelijk sportvisserijplekken
- Voorkeur voor kopse model van afmeren, zodat met een steigerlengte van 40 meter ruimte blijft voor viswedstrijden met ruim 30 deelnemers en een onderlinge afstand van 9 a 10 meter.



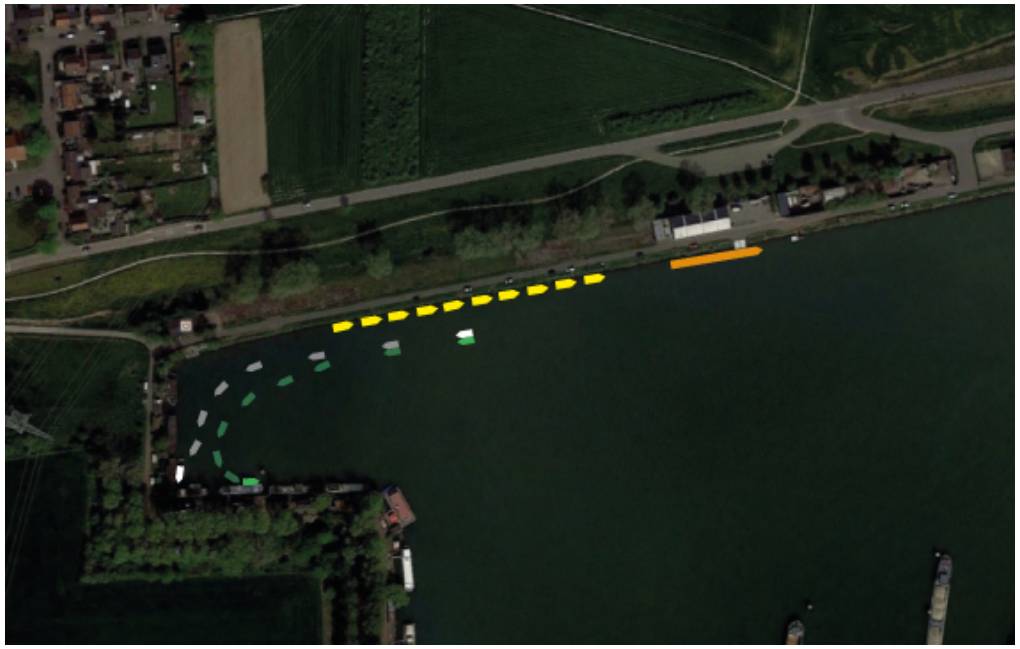
Input woonbootbewoners

Op 23 maart 2021 werd online een gesprek gehouden met een vertegenwoordiging van de woonarkbewoners in de Berghaven in Schipperskerk. De bewoners hebben daarbij meerdere zorgen geuit rond hun woongenot, waarbij een deel ook een mogelijke link heeft met de passantenhaven. Deze en andere punten zijn in overleg met RWS opgepakt en krijgen hun eigen gevolg.

In relatie tot de passantenhaven geven de woonbootbewoners aan zich zorgen te maken over de bestaande overlast door nachtvissers, met vervuiling en geluidsoverlast als gevolg. Een andere functie zoals een passantenhaven zorgt voor een andere vorm van levendigheid die mogelijk juist problemen voorkomt. Wel is behoud van bereikbaarheid over water, privacy voor de woonarken en goed toezicht van belang.

Samenvattende uitgangspunten voorlopig ontwerp

- Voorkom toenemende overlast sportvissers / nachtvissers en draag bij aan terugdringen bestaande overlast
- Behoud mogelijkheid bezoek aan arken via het water en gebruik ligplaats bijboot bij ark
- Organiseer en intensiveer toezicht op de locatie ter voorkomen van overlast
- Onderzoek of visuele afscherming (riet?) mogelijk is als scheiding tussen woonarken en passantenhaven.
- Passantenfunctie bij voorkeur dicht bij woonarken, visserij liever wat verder richting de bedrijfslocaties
- Plaats borden, instructies, vuilnisbakken etc. voor behoud netheid.



Bovenstaande schaalvergelijking maakt duidelijk dat er geen knelpunten zijn te verwachten in relatie tot de bereikbaarheid van de woonarken via het water voor bezoek en voor gebruik van een eigen bijboot. Er is voldoende ruimte.

Riet als visuele afscherming
De suggestie van woonbootbewoners om een rietkraag tussen de woonboten en de passantenhaven te realiseren is globaal verkend. De diepte van 4,30 ter plaatse maakt rietgroei zonder aanpassing van de bodem onmogelijk. Aanpassing van de bodem in talud zorgt voor verzanding van de haven in de toekomst (ongewenst). Een oplossing met drijvende ‘bakken’ met riet is gezien de kosten en eventuele golfslag door opwaaiing niet realistisch.

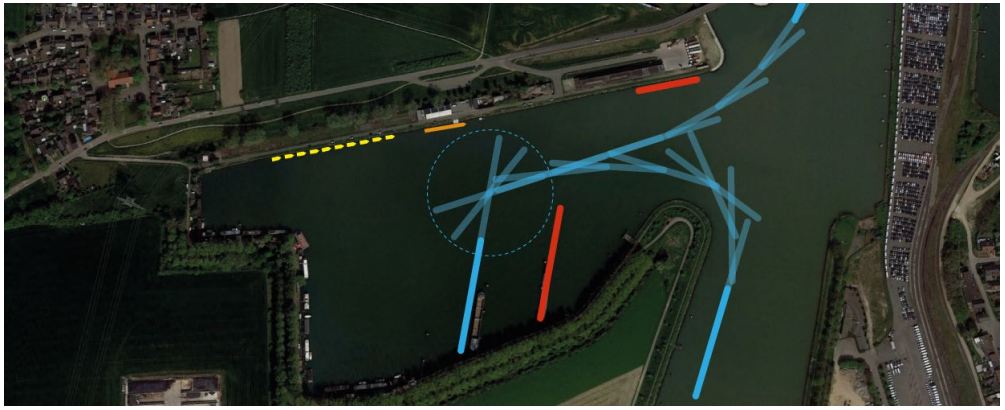
Input Rijkswaterstaat

Op 1 juli 2021 en op 1 november 2021 werd overleg gevoerd met Rijkswaterstaat. Daarbij waren in het eerste overleg de afdelingen betrokken die gaan over eigendom en huur van het water en in het tweede overleg waren de Intaker, een specialist nautische veiligheid en een specialist op het gebied van milieu en natuur aanwezig.

Uit het overleg bleek dat de inschatting is dat het initiatief haalbaar is mits het voldoet aan onderstaand geformuleerde uitgangspunten. Vanuit nautisch beheer werd veronderstelt dat de passantenhaven geen aantrekkende werking voor recreatievaart op het Julianakanaal zou hebben, waardoor er geen sprake was van nieuwe risico's. Er werd informatie gedeeld over de procedure en het werkplan bij uitvoering.

Samenvattende uitgangspunten voorlopig ontwerp

- Houd rekening met snelle waterstandstijging bij het leeg laten lopen van sluis (40 cm in 5 minuten)
- Stuwpand moet bij problemen leeg gelaten kunnen worden
- De bodem van de Berghaven is waterdicht, nieuwe voorzieningen moeten deze waterdichtheid borgen en bestand zijn tegen aanvaring
- Het beheer en onderhoud wordt een verantwoordelijkheid van de gemeente. Er wordt een huurovereenkomst opgesteld met RVB
- Er worden eisen gesteld bij uitvoering aan de materialen in verband met de waterkwaliteit
- In geen geval mag de functie van wachthaven voor grotere beroepsvaartschepen in het gedrang komen.
- Maak analyse bodem op basis van Geoweb
- Betrek Richtlijn Vaarwegen bij de uitwerking van Voorlopig Ontwerp



In bovenstaande schaalanalyse wordt duidelijk dat er, onafhankelijk van het model voor de passantenhaven, nooit een knelpunt kan ontstaan in relatie tot de wachtplaatsen en rustplaatsen voor de beroepsvaart, zelfs als er sprake is van afgemeerde 135 meter schepen.



Bovenstaande uitsnede uit Geoweb geeft aan dat er sprake is van een diepgang van 4,30 meter met enige marge. De oever loopt af in een talud van circa 1:2. Voor een diepgang van 2 meter is een afstand van circa 4 meter tot de oever minimaal. Dit is mede bepalend voor het ontwerp.

Input bedrijven en bewoners

Op 2 maart 2021 werd een online gesprek gevoerd met de ondernemers in de Berghaven. Daarbij is aan de orde geweest hoe het gebruik op dit moment is en welke kansen de ondernemers zien voor verbetering.

Ondernemers in de Berghaven zien de overlast door de verlatenheid van de plek als uitdaging. Het toevoegen van een functie als een passantenhaven en daarmee recreatief gebruik van de haven kan zeker bijdragen aan de verbetering van de situatie. Niba geeft als erfpachter van het meest westelijke perceel aan haar rechten te laten vervallen en de erfpacht te beeindigen. Het scheepstimmerbedrijf Gimar geeft aan dat de steiger voor het eigen perceel beschikbaar moet blijven voor kleine riviercruiseschepen (onderhoud en refit). De ondernemer voorziet zeker markt voor de passantenhaven, mits aantrekkelijk vormgegeven en beperkt van capaciteit. Situering zover mogelijk ín de Berghaven ligt voor de hand om visstekken te behouden.

Samenvattende uitgangspunten voorlopig ontwerp
- Locatie zover mogelijk ín de Berghaven
- Beperkte capaciteit zal voldoende zijn, wel belangstelling maar niet heel druk
- Vrijhouden oevers voor de bedrijfspercelen bestaande bedrijven
- Indien mogelijk uitvoeren zodat boeg schepen naar buiten wijst ter voorkoming golfslag
- Goed beheer en toezicht gevraagd zoals bij camperplaatsen
- Gecombineerd gebruik van steiger door sportvissers en passantenschepen kan leiden tot conflicten. Maak steigers exclusief voor pleziervaart.

Op 3 maart 2021 werd een online gesprek gevoerd met een vertegenwoordiging van de bewoners van Schipperskerk. Tijdens dit gesprek is het bestaand gebruik van de Berghaven besproken en zijn de opties voor realisatie van een passantenhaven bekeken vanuit bewonersperspectief.

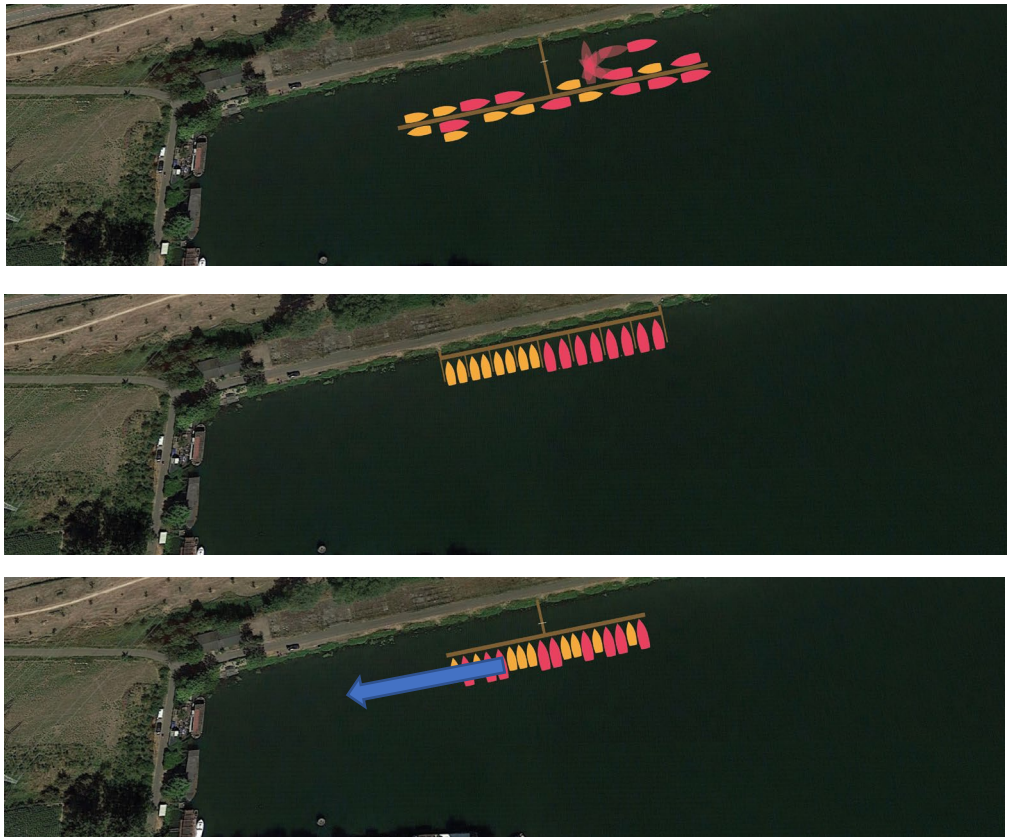
Bewoners storen zich aan de mate van overlast op deze locatie, veroorzaakt doordat er weinig toezicht is en de locatie met name in de avond volledig verlaten is. Nachtvissers zorgen regelmatig voor geluidsoverlast en veel bezoekers laten vuil achter. Functies die andere soorten bezoekers naar deze plek trekken kunnen bijdragen aan een betere balans. Daarbij roepen bewoners de gemeente wel op om integraal te kijken naar de recreatieve ontsluiting met fiets- en wandelroutes naar en door dit gebied. Bovendien wordt de gemeente gevraagd veel aandacht te besteden aan toezicht en handhaving zodat de verblijfskwaliteit ook echt verbeterd.

Samenvattende uitgangspunten voorlopig ontwerp
- Verbetering van situatie door andere functie gewenst
- Zorg voor aansluiting naar de kern en voor aansluiting naar fiets- en wandelstructuur
- Situering zoveel mogelijk ín de Berghaven om aansluiting te krijgen en om overlast van andere gebruikers te voorkomen

Samenvatting input VO

Op basis van de geleverde input is afgewogen welke omvang, model, locatie en uitgangspunten het beste aansluiten bij de geleverde input:

- Een capaciteit van 10 schepen gelijktijdig, eventueel uitbreidbaar
- Uitvoering als kopse steiger, zonder boxpalen, met vingerpieren (zo min mogelijk palen, behoud waterdichtheid)
- Compacte uitvoering (behoud zoveel mogelijk oever sportvisserij)
- Realisatie los van de oever (behoud ondiepe oever, onderwaterprofiel, capaciteit sportvisserij, afsluitbaar indien nodig, exclusief voor pleziervaart)
- Uitvoering als drijvende steiger (voor snelle waterstandsstijging)
- Realisatie zo ver mogelijk in de Berghaven (minder golfslag, aansluiting kern, behoud ligplaats bedrijven, voorkoming overlast sportvissers bij kern en woonboten)
- Niet te ver het water in (behoud privacy en bereikbaarheid woonarken)
- Beheer via app of website (zoals bij campers), met regelmatig toezicht op betaling liggeld (en voorkomen overlast)
- Beperkte voorzieningen, geen sanitair / elektra (aantrekkende werking en overlast)
- Voldoen aan Richtlijn Vaarwegen



Geanalyseerde ontwerpen en voorlopige keuze, kleiner uit te voeren als start initiatief

Richtlijn Vaarwegen en inrichting haven

Er is onderzoek gedaan vanuit de Richtlijn Vaarwegen 2020 om aanvullende uitgangspunten te verkennen voor inrichting van de passantenhaven.

De Richtlijn Vaarwegen kent geen specifieke richtlijn voor pleziervaarthavens. Voor passantenhavens wordt gesteld dat deze geen aanvullende voorziening zijn en daarmee niet zorgen voor extra belasting van de capaciteit van de vaarweg. De noodzakelijke capaciteit van de passantenhaven is vraaggestuurd en ter beoordeling van de vaarwegbeheerder. Er moeten op regelmatige afstand passantenhavens zijn als tussentijdse stopplaats.

De Richtlijn Vaarwegen spreekt van ca 20 km als afstand naar de volgende passantenhaven. De huidige afstand tussen de passantenhavenhavens van Maasbracht en Maastricht bedraagt ca 36 km. De afstand van Schipperskerk naar Maasbracht is ca 14 km, de afstand naar Maastricht is circa 22 km.

De Richtlijn Vaarwegen geeft aan dat het Julianakanaal een doorgaande hoofdvaarweg is, waarbij de Berghaven een overnachtingshaven voor de beroepsvaart is. De Richtlijn geeft input voor de inrichting van overnachtingshavens. Deze verandert niet door de komst van de passantenhaven. De passantenhaven beperkt de capaciteit en bruikbaarheid van de overnachtingshaven voor de beroepsvaart niet waardoor er geen sprake is van nadere beperkingen of eisen.

Rijkswaterstaat stelt als eis dat de waterdichtheid van de bodem van de Berghaven door de komst van de passantenhaven niet wordt aangetast.

De waterdichtheid geldt als eis voor het gehele Julianakanaal. Elders in de Berghaven en langs het Julianakanaal zijn voorzieningen gerealiseerd met palen in de bodem van het kanaal. Daaruit blijkt dat deze eis op zich de realisatie niet beperkt. Rijkswaterstaat heeft vooralsnog geen nadere eisen geformuleerd aan de constructie ten behoeve van blijvende waterdichtheid, het initiatief is aan de initiatiefnemer.

Wij hebben navraag gedaan bij twee leveranciers van havens en steigervoorzieningen voor de pleziervaart. Beiden geven aan dat deze eis vooraf zelden voorkomt bij realisatie van de haven en vaak eerder een aandachtspunt is bij het verwijderen van palen.

Als constructie wordt voorgesteld om de havenpalen te voorzien van een vloeistofdichte ‘stop’ ter hoogte van de bodem. Door deze stop is het niet mogelijk dat er water via de paal vanuit de haven naar dieper gelegen grondlagen stroomt. De methode van het plaatsen van de palen wordt afgestemd met Rijkswaterstaat in het werkplan tussen aannemer en bevoegd gezag, waarbij het uitgangspunt is dat de plaatsing van de paal zelf zo gebeurt dat er geen lekkage ontstaat naast de paal en dat de krachten van de paal voldoende zijn om kleine aanvaringen van pleziervaart op te vangen zonder risico op lekkage. Om schade zoveel mogelijk te beperken wordt voor de haven uitgegaan van verankering in de oever (scharnierende brug) en drie buispalen voor de gehele constructie.

Voorlopig ontwerp passantenhaven

In nevenstaand ontwerp presenteren wij de voorlopige uitgangspunten voor de haven:

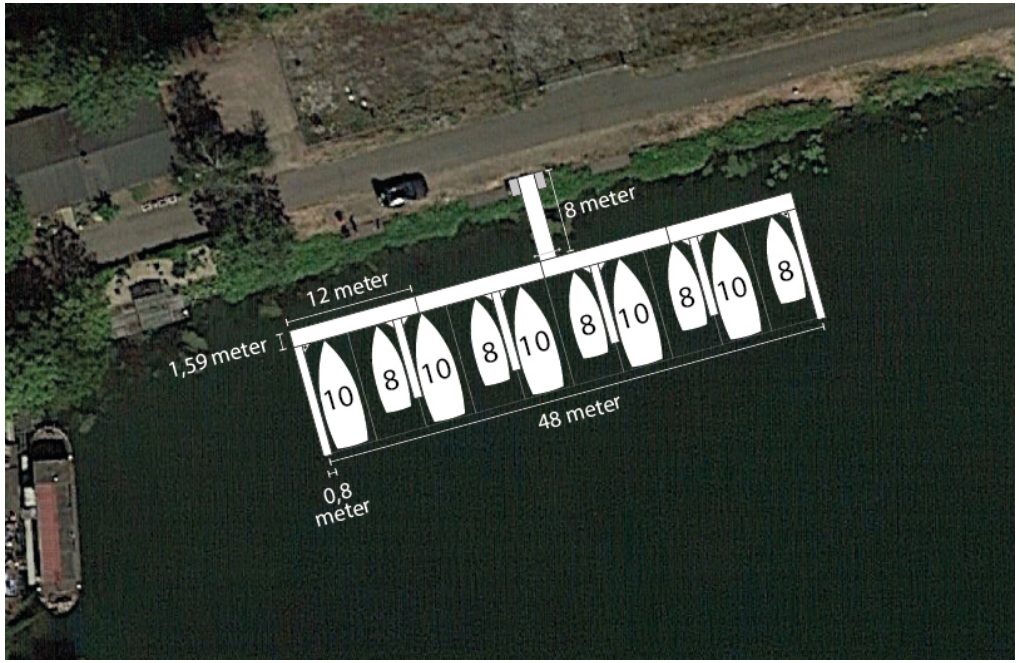
- Een capaciteit van 10 schepen gelijktijdig, eventueel uitbreidbaar in de toekomst
- Uitvoering met vingerpieren, het geheel uitgevoerd aan drie buispalen en een oeverbevestiging voor de scharnierende gangway
- Haveninrichting geschikt voor boten van 8 tot 12 meter, flexibel inzetbaar, doorgaans motorboten (diepgang tot 1,60 meter), met vingerpieren tussen dubbele boxen
- Vingerpieren die minimaal de lengte hebben van het maatrevende schip, minimaal 8 meter lang
- Vingerpieren aan de buitenzijde bieden ruimte voor iets langere schepen in voorkomende gevallen
- Afstand steiger tot de oever vanaf de waterlijn ca 4 meter
- Steigerbreedte ca 1,75 meter
- Vingerpieren breed ca 50 cm, in overleg met de steigerbouwer
- Mogelijkheid om een poort op de toegangssteiger te plaatsen bij (vrees voor) overlast op de steiger
- Steigerlengte 50 meter, op een totale oeverlengte van 620 meter, voor behoud van voldoende capaciteit sportvisserij (> 90%)
- Afstand tot woonark westzijde ca 25 meter, afstand tot woonarken overzijde ca 55 a 60 meter. Voldoende blijvende uitdraairuimte en privacy
- Behoud van open uitzicht woning Berghaven 1 en toegankelijkheid van het water.



Voorlopig technisch ontwerp passantenhaven

Wij baseren het voorlopig technisch ontwerp op de standaardmaten van leveranciers van kwalitatief zeer goede drijvende steigers met een flexibele indeling en modules om uit te bouwen in de toekomst. Daarbij gelden de volgende technische specificaties:

- Standaard basiselementen hoofdsteiger 12 meter lengte, breed minimaal 1,50 meter
- Vingerpieren breed 80 cm, lang 800 cm, met verbrede bevestiging
- Kopsteigers / vingerpieren, lang 10 meter, voor eventueel ligplaatsen buiten de steigerstructuur (grotere schepen)
- Oploopsteiger, lengte 4 meter boven water + 1 a 1,5 meter op land, scharnierend aan de oever, berekend op een waterstandsverschil van 100 cm naar boven en naar beneden
- Hoogte boven water ca 50 cm, drijvend op eigen constructie
- Verankering aan drie palen als getekend, met flexibele paalbeugels

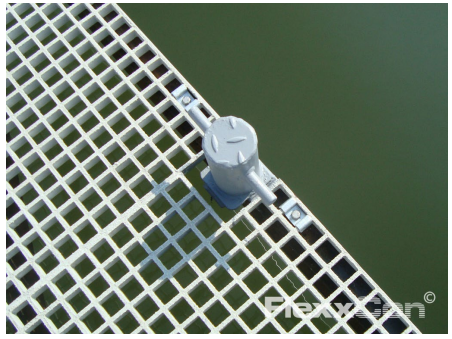


Voorlopig technisch ontwerp details en voorzieningen

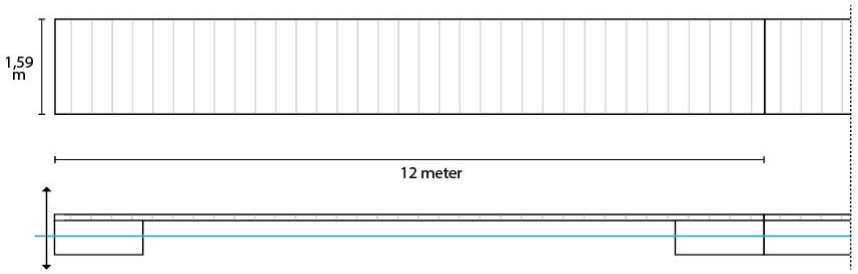
Op basis van de input zoals deze geleverd is door verschillende stakeholders gaan wij uit van de volgende technische uitvoering:

- Drijvende steiger, comfortabele breedte
- Loopdekken en vingerpieren uit te voeren in kunststof profiel (zie detail) zodat bij gebruik door eenden en ganzen de uitwerpselen bij regen van de steiger lopen en niet tot
- Geen elektra of water voorziening op de steiger. Deze is gericht op kort verblijf
- Mogelijkheid tot het plaatsen van een hek bij de toegang voor het geval er te veel overlast ontstaat van sportvissers op de steiger
- Plaatsen van een informatiepaneel en reddingmateriaal op de steiger (band, trap, infopaneel met noodnummer en toeristische informatie

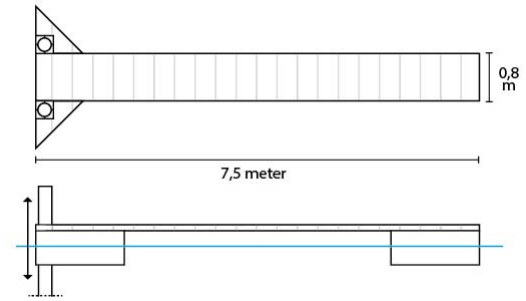




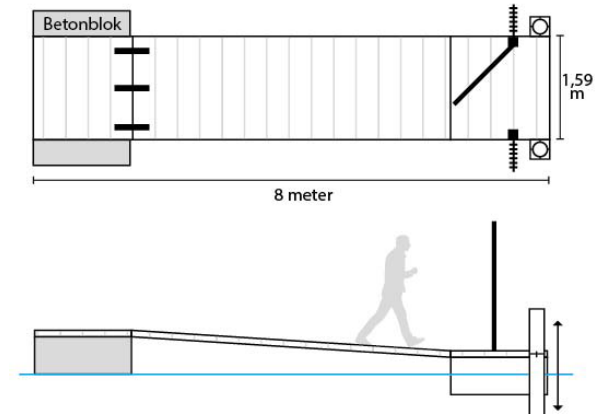
Boven- en zijaanzicht steigerdeel



Boven- en zijaanzicht vingerpier



Boven- en zijaanzicht beweegbare toegangssteiger



Investeringsraming uitgangspunten stuksprijzen

In verband met het aanvragen van offertes bij steigerbouwers is de raming in de openbare versie van de projectuitwerking onzichtbaar gemaakt.

Voor deze fase willen we een goed inzicht geven in de verwachte investeringen. Daarbij is het niet gebruikelijk een uitgebreid bestek te maken voor deze omvang havens. Veelal wordt een Voorlopig Ontwerp met technische specificaties voor offerte ingestuurd aan enkele steigerbouwers die afdoende kwaliteit leveren. Detaillering van breedtes en exacte constructie is per leverancier verschillend. Wij willen nu nog niet gebonden worden aan een leverancier. Voor bovenstaande berekening zijn we daarom uitgegaan van een offerte uit 2019 van een gerenommeerde jachthavenbouwer. Daarbij hebben we rekening gehouden met een geschatte prijsstijging (materiaal en arbeid) van 35%. Hierover is contact geweest met een aannemer in jachthavens. Deze geeft aan dat dit een voldoende ruime schatting is.

Investeringsraming Passantenhaven Schipperskerk

In verband met het aanvragen van offertes bij steigerbouwers is de raming in de openbare versie van de projectuitwerking onzichtbaar gemaakt.

Onzekerheden / disclaimer

1. Materiaalprijzen stijgen zeer snel op dit moment (staal, aluminium, hout, kunststof), net als arbeidskosten door grote schaarste
2. Er is geen bodemonderzoek gedaan. We gaan er van uit dat de bodem een normale samenstelling heeft zonder complicaties
3. We gaan er van uit dat er geen kabels en leidingen onder de locatie aanwezig zijn
4. We hebben de raming gebaseerd op een constructie met drie palen (ivm RWS-eis waterdichte bodem). We gaan er van uit dat deze constructie voldoet aan de eisen van RWS mbt aanvaring en dat deze constructie voldoende stijfheid heeft (per bouwer verschillend)
5. We gaan er van uit dat de geraamde meerkosten en constructie voor waterdicht aanbrengen van palen conform de eisen van RWS is
6. Er zijn varianten in materiaal, kwaliteit en prijs. Beoordeling van inschrijvers op basis van prijs-kwaliteit is gewenst.

Op weg naar realisatie

Terugkoppeling aan gesprekspartners
In voorgaande analyse en ontwerp-uitwerking worden voorlopige keuzes gemaakt rond het ontwerp, de positie, de omvang en de uitvoering van de haven. Deze detaillering is mede gebaseerd op de input die van de stakeholders ontvangen is. Deze is verwerkt en waar mogelijk is er rekening gehouden met de wensen en inbreng.

Met de vaststelling van deze projectuitwerking door de gemeente vormt dit document het uitgangspunt voor besluitvorming door de gemeente, offerte-aanvraag bij marktpartijen en uitwerking in een definitief ontwerp, wellicht als (voorbereidend) onderdeel van de uitvoering. Daarmee wordt de basis gelegd voor realisatie. Kleine aanpassingen aan ontwerp en positionering zijn ook tijdens de voorbereiding en uitvoering mogelijk.

Zekerstellen raming en offerte voor uitvoering
De raming, het ontwerp en de stuksprijzen kennen nog wel onzekerheid. Er is nog geen definitief uitsluitsel over de technische eisen die RWS stelt aan behoud van de waterdichtheid van de bodem. Met betrekking tot het laatste stellen we voor deze rapportage aan RWS aan te bieden als initiatiefplan en check.

Vervolgstap is als er voldoende budget beschikbaar is om een offerteronde te houden met leveranciers om zeker te weten voor welk bedrag (met onzekerheid prijsstijging materialen) de haven uitgevoerd kan worden. Als dat past kan definitief vergunning aangevraagd worden. Daarvoor is ook de gekozen leverancier nodig die informatie kan aanleveren rond stevigheid, stabiliteit, plaatsen van palen, waterdichte bodem, werkplan etc.

Tussentijds zijn wellicht nog interne stappen met College en Raad nodig.

Rob Vrolijks,
27 december 2021

