

Startnotitie

Milieueffectrapportage Jachthaven
Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder

projectnr. 1907-167834
januari 2007

Opdrachtgever

Ontwikkelings- en Exploitiemaatschappij Willemsoord B.V.
Postbus 183
1780 AD DEN HELDER

datum vrijgave

11 januari 2007

beschrijving revisie 03

definitief (rev. 02 ongewijzigd)

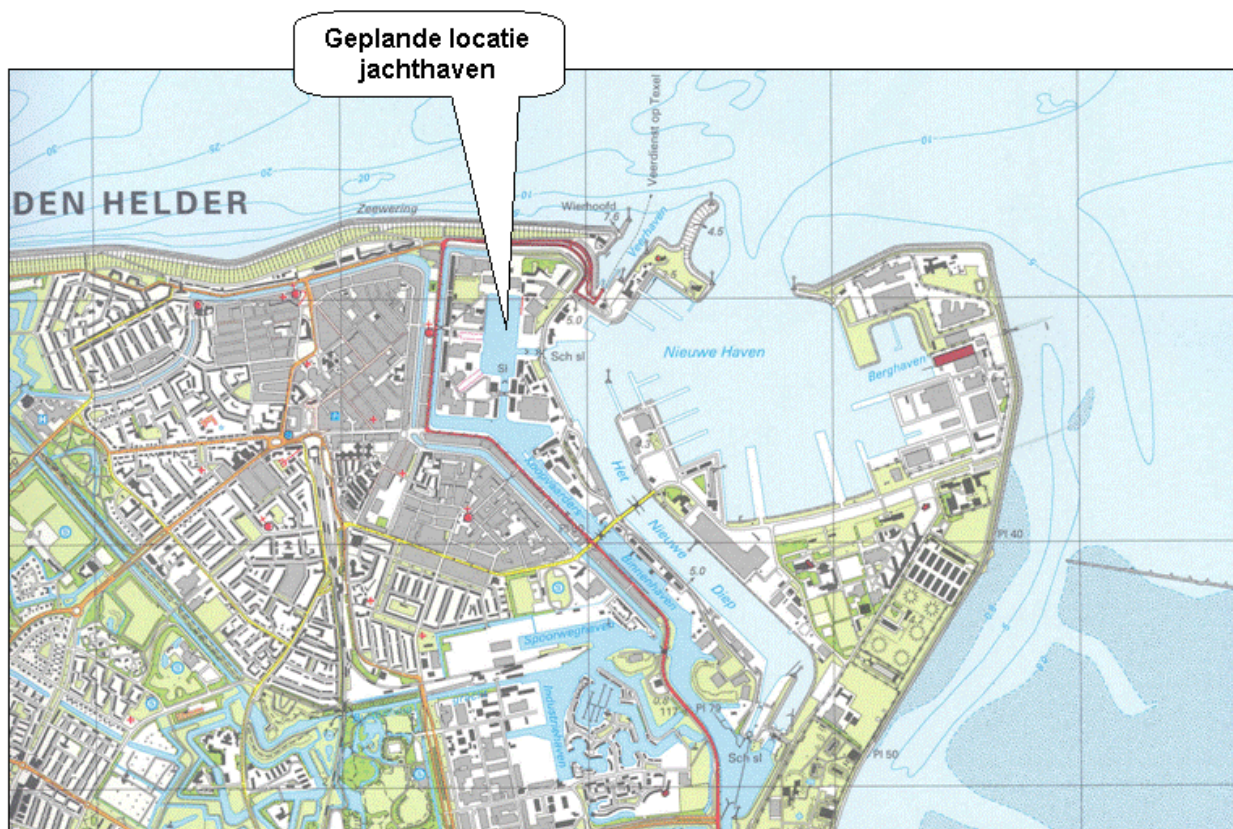
goedkeuring

ir. E. Koomen

vrijgave

drs. A.L. de Jong

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en achtergrond	3
1.2	Doel van het voornemen	3
1.3	Milieueffectrapportage	3
1.4	Startnotitie	5
2	Beleidskader	9
3	Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten	11
4	Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en te verwachten milieueffecten	13
5	Procedures: milieueffectrapportage en te nemen besluiten	17
5.1	Milieueffectrapportage	17
5.2	Te nemen besluiten: het m.e.r.-plichtige besluit	17
5.3	Overige te nemen besluiten	18
	Bijlagen	
1	Brief van Waterrecreatie Advies d.d. 3 juli 2006	



Figuur 1. Omgeving van het plangebied.

1 Inleiding

Voor u ligt de startnotitie 'Milieueffectrapportage Jachthaven Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder'. Deze notitie geeft het begin aan van de milieueffectrapportage(m.e.r.)-procedure¹ die ten behoeve van de besluitvorming over de inrichting van het 'natte dok' van de oude rijkswerf Willemsoord als jachthaven wordt doorlopen (figuur 1). De realisatie van deze jachthaven is een initiatief van de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.

1.1 Aanleiding en achtergrond

Na de overdracht van de oude rijkswerf Willemsoord van het Rijk naar de gemeente Den Helder in 1993 zijn de gebouwen en het terrein gerestaureerd. Het vastgoed werd overgedragen aan de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. die ook opdrachtgever was voor de restauratie. De restauratieperiode werd afgesloten met de opening in 2004 en de start van het entertainment- en attractiepark Cape Holland, gevolgd door de opening van een evenementen- en horecalocatie in de zuidwesthoek, van het reddingmuseum en van een expositieruimte. In het ondernemingsplan "Tot Sail 2008 en verder" van de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V., uit april 2006, wordt kort ingegaan op de problemen en tegenvallende bezoekersaantallen tot nu toe, maar worden vooral plannen gepresenteerd om dit historische nautisch georiënteerde deel van Den Helder extra impulsen te geven voor de toekomst.

De inrichting en het gebruik van het 'natte dok' als jachthaven met zowel lig- als passantenplaatsen en bijbehorende voorzieningen, speelt in deze plannen een belangrijke rol.

1.2 Doel van het voornemen

Doel van het voornemen is de inrichting en het gebruik van het 'natte dok' als jachthaven met (uiteindelijk) 250 tot 300 lig- en passantenplaatsen en bijbehorende voorzieningen.

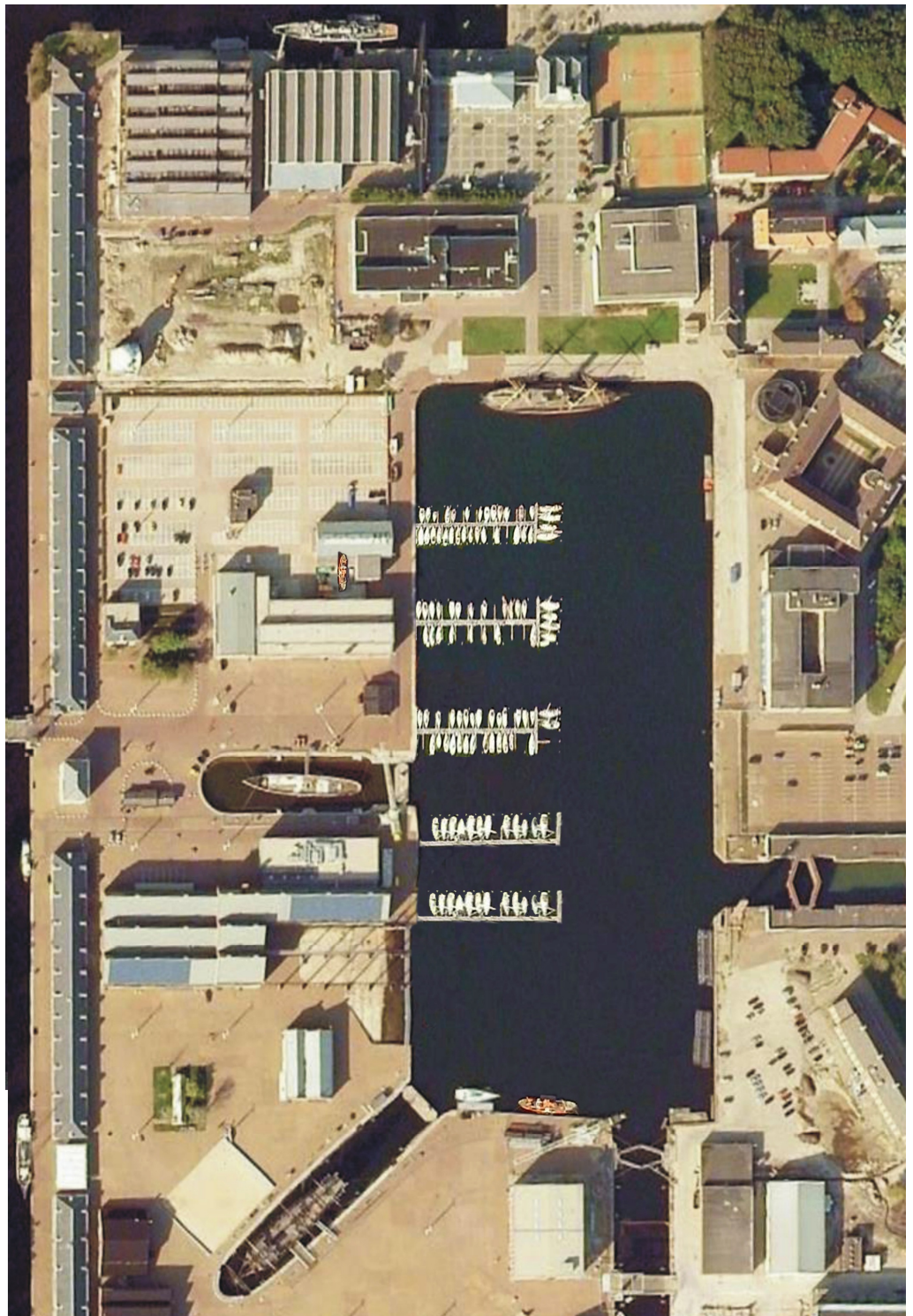
1.3 Milieueffectrapportage

M.e.r.-plicht

Het instrument m.e.r. is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in besluitvormingsprocessen te geven. Concreet betekent dit dat het voor bepaalde activiteiten verplicht is om een MER op te stellen, ten behoeve van het nemen van een ruimtelijk besluit of het aanvragen van een milieuvergunning. Het gaat daarbij met name om activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

1. In deze startnotitie komen twee afkortingen regelmatig voor:

- De m.e.r.: hieronder wordt de milieueffectrapportage als procedure verstaan, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen. Dit traject bestaat uit de startnotitie, het vaststellen van de richtlijnen en het opstellen van het milieueffectrapport.
- Het MER: dit is het milieueffectrapport zelf.



Figuur 2. Mogelijke inrichting van het 'natte dok' als jachthaven (fotomontage).

In het Besluit m.e.r. is in bijlage C aangegeven dat de aanleg van een jachthaven m.e.r.-plichtig is als het gaat om een haven met meer dan 500 ligplaatsen of meer dan 250 ligplaatsen in een gevoelig gebied. De jachthaven Willemsoord krijgt minder dan 500 ligplaatsen en ligt daarbij niet in een gevoelig gebied. De inrichting als jachthaven is dan ook niet m.e.r.-plichtig op grond van het landelijk vigerende Besluit m.e.r.

Naast het landelijk van kracht zijnde Besluit m.e.r. is ook de Provinciale Milieu Verordening (PMV) van de provincie Noord-Holland van belang. De drie provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen hebben namelijk van hun recht gebruik gemaakt (op grond van artikel 7.6 Wet milieubeheer) om specifieke m.e.r.-plichteisen op te nemen in hun milieuverordeningen voor de Waddenzee en het Waddengebied. Het Waddengebied is (in de PMV van Noord-Holland) gedefinieerd als: "het Noord-Hollandse deel van de Waddenzee alsmede het grondgebied van de aan de Waddenzee grenzende Noord-Hollandse gemeenten". In de PMV staat voorts over "de aanleg van een jachthaven" dat het opstellen van een MER verplicht is: "indien de activiteit in het Waddengebied plaatsvindt: in alle gevallen waarin de activiteit de aanleg van 100 ligplaatsen of meer betreft". De m.e.r.-plicht voor de jachthaven Willemsoord is dus hierop gebaseerd.

Partijen bij milieueffectrapportage

Bij de milieueffectrapportage zijn verschillende partijen betrokken. Dit betreft:

- *De initiatiefnemer:* de particulier of de overheidsorganisatie die een activiteit wil ondernemen. Deze moet het MER (laten) opstellen. In onderhavig geval is de initiatiefnemer de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.
- *Het bevoegde Gezag:* één of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Het bevoegde gezag geeft in de m.e.r.-procedure richtlijnen voor de inhoud van het MER en beoordeelt de inhoud bij ontvangst. In het onderhavige geval is het bevoegde gezag het College van Burgemeester & Wethouders van Den Helder.
- *De Commissie voor de milieueffectrapportage:* dit is een onafhankelijke adviescommissie, in de Wet milieubeheer aangewezen als wettelijk adviseur. Deze commissie adviseert het bevoegde gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het MER (het 'richtlijnenadvies') en toetst, als het MER gemaakt is, de inhoud ervan aan de vastgestelde richtlijnen (het 'toetsingsadvies').
- *De insprekers:* insprekers zijn personen of organisaties die op bepaalde momenten in de m.e.r. procedure (zie hoofdstuk 5) hun mening over de gewenste inhoud van het MER en over de juistheid of volledigheid van het MER kenbaar maken. Het is voor iedereen mogelijk om als inspreker te reageren op en mee te denken in de m.e.r.-procedure op het moment van verschijnen van de startnotitie en het moment van bekendmaking van het MER.

1.4 Startnotitie

Algemeen

De m.e.r. procedure is gestart met het uitbrengen van de voorliggende startnotitie. Naast deze functie als officiële start van de procedure dient de startnotitie tevens voor het verstrekken van informatie over het voornemen en de te verwachten effecten.

Mede op grond van de startnotitie worden door het bevoegde gezag richtlijnen opgesteld voor de inhoud van het MER. Hierbij zal onder andere gebruik worden gemaakt van het 'advies voor richtlijnen' van de Commissie voor de milieueffectrapportage en van de adviezen en reacties uit de inspraak.



Figuur 3. Noordelijk deel van het als jachthaven in te richten 'natte dok'.

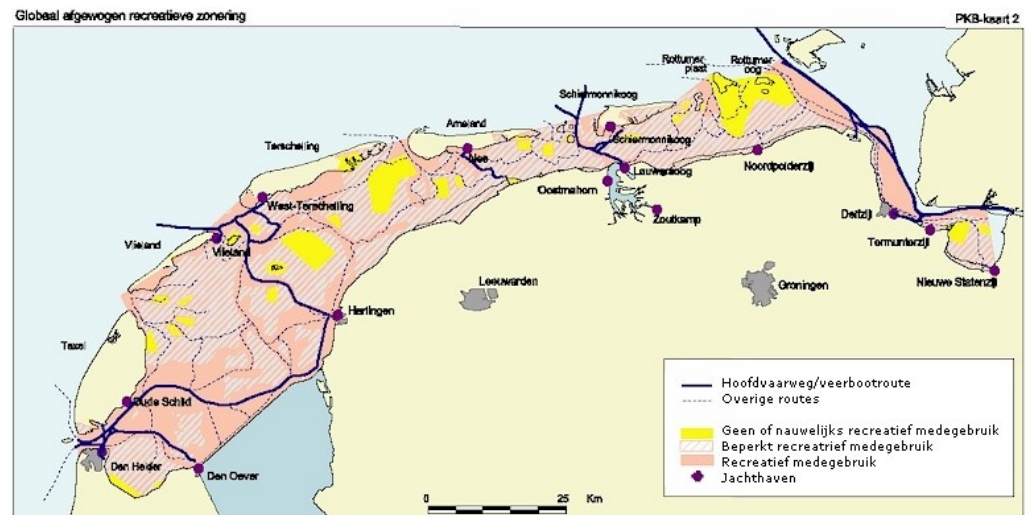


Figuur 4. Zuidelijk deel van het als jachthaven in te richten 'natte dok'.

Inspraak op de startnotitie

Iedereen wordt in de gelegenheid gesteld in te spreken op de startnotitie. Dit dient te geschieden binnen de gestelde termijn van ten minste vier weken. Schriftelijke reacties kunnen binnen deze termijn na publicatie van de startnotitie worden gestuurd aan:

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder
Postbus 36
1780 AA Den Helder



Figuur 5. Pkb-kaart: globaal afgewogen recreatieve zonering.

2 Beleidskader

In het MER zal het nationale, provinciale en gemeentelijke beleid worden beschreven voor zover relevant voor de jachthaven.

Een complicerende factor voor het project is de planologische kernbeslissing (pkb) Waddenzee. Zeer recent (oktober 2006) heeft de Tweede Kamer ingestemd met deel 3A: "Aangepast kabinetsstandpunt pkb Derde Nota Waddenzee naar aanleiding van behandeling in de Tweede Kamer".

Hierin is de volgende tekst opgenomen:

o. Recreatie

Het rijksbeleid ten aanzien van de recreatie op de Waddenzee is gericht op het beheersbaar maken en houden van het recreatief medegebruik en het ontwikkelen van duurzame vormen van recreatie, waarbij de natuurlijke draagkracht van het gebied uitgangspunt is. Voor het recreatief medegebruik geldt een zonering waarbij de voor verstoring gevoelige gebieden worden ontzien. Een kaart met een globaal afgewogen recreatieve zonering is bij deze pkb gevoegd (pkb-kaart B).

Er mogen geen nieuwe jachthavens in of direct grenzend aan de Waddenzee worden aangelegd.

Op initiatief van de waddenprovincies wordt een convenant opgesteld tussen rijk, waddenprovincies en waddengemeenten. Hierin wordt een integraal beleid voor het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee uitgewerkt. Indien het convenant op 31 december 2007 nog niet in werking is getreden en het alsnog nodig blijkt een capaciteitsbeleid voor jachthavens te hanteren, zal het kabinet de pkb op dit onderdeel partieel herzien.

Behalve in het bestaande snelvaargebied bij Oudeschild mag de Waddenzee niet worden gebruikt voor waterskiën, jetskiën en vergelijkbare gemotoriseerde activiteiten. Het bestaande snelvaargebied bij Den Helder wordt gesloten.

Aan de waddenprovincies wordt gevraagd om het recreatiebeleid voor de Waddenzee met inachtneming van deze pkb verder inhoud te geven.

In paragraaf 1.1 van de pkb wordt de aard en werkingssfeer toegelicht:

De onderdelen van de pkb met de status van concrete beleidsbeslissing zijn *vet, cursief, blauw en onderstreept* weergegeven. De overige uitspraken in deze pkb dragen een indicatief karakter. Provincies en gemeenten zullen met deze uitspraken rekening moeten houden bij het opstellen van streek-, structuur- en bestemmingsplannen. Een aantal uitspraken is voor de uitvoering van het rijksbeleid van zodanig gewicht, dat zij de status van 'beslissing van wezenlijk belang' hebben gekregen. Dat betekent dat het rijk alleen van deze uitspraken kan afwijken door de pkb te herzien. Deze beslissingen van wezenlijk belang als bedoeld in artikel 3, lid 2 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zijn *vet en blauw* weergegeven.

Een MER wordt primair opgesteld om de verwachte milieueffecten in beeld te brengen en deze te toetsen aan de vigerende beleidskaders. Dat is uiteraard ook in deze m.e.r.-procedure het hoofddoel. Daarnaast zal in het MER aandacht worden besteed aan de gevolgen die de pkb op de voorgenomen inrichting van het natte dok als jachthaven kan hebben. In het MER zal met name worden ingegaan op de zinsnede dat 'er geen nieuwe jachthavens in of direct grenzend aan de Waddenzee mogen worden aangelegd'. Daarbij zal ook het Advies van de Raad voor de Wadden (27 september 2006) dat op 4 oktober 2006 naar de Stuurgroep Waddenprovincies en de Tweede Kamer is gezonden, worden betrokken. Ook verschillende hieraan voorafgaande documenten worden in het MER behandeld, zoals de door het Rijk uitgevoerde Strategische Milieubeoordeling en Passende Beoordeling van de Derde Nota Waddenzee (beide december 2005). Los van de juridische gevolgen van de pkb zal worden ingegaan op de vraag of meer ligplaatsen of meer havens in of rond de Waddenzee zal leiden tot meer verstoring. Bijlage 1 bij deze startnotitie betreft de brief van 'Waterrecreatie Advies' aan Willemsoord B.V. van 3 juli 2006. In deze brief is al op hoofdlijnen op deze vraag ingegaan, met als uitkomst dat de voorgenomen benutting van het 'natte dok' als jachthaven eerder tot positieve dan tot negatieve effecten op de natuurwaarden in de omgeving zal leiden. In hoofdstuk 4 wordt hier nog nader op ingegaan.

3 Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten

De inrichting van het 'natte dok' van Willemsoord houdt concreet het volgende in:

- Het maken van (uiteindelijk) 250 tot 300 lig- en passantenplaatsen;
- Het bouwen van een botenlift;
- Het realiseren van een winterstalling aan land al of niet in bestaande loodsen;
- Het realiseren van een drijvend brandstofstation met vuilwater- en bilgewaterinzamelpunt;
- De vestiging van een havenkantoor in een bestaand gebouw;
- Het bouwen van sanitaire voorzieningen in bestaande gebouwen;
- De aanleg van voldoende parkeerplaatsen, in aanvulling op de reeds bestaande;
- Het eventueel faciliteren van reparatie en onderhoud in bestaande gebouwen.

Om het 'natte dok' als jachthaven te kunnen gebruiken is het gewenst dat de Zeedoksluis (de oostelijke toegang van het 'natte dok') onder nader te bepalen condities wordt opengesteld, waardoor een getijdenhaven ontstaat. Een alternatief betreft het gebruik van de Zeedoksluis als schutsluis (feitelijk de handhaving van de huidige situatie). Verder is de restauratie en openstelling van het 'Boerenverdriet' gewenst. Door het 'Boerenverdriet, de afgedamde zuidelijk gelegen zoetwatersluis van het 'natte dok' open te stellen ontstaat er voor de schepen een toegang tot het Noordhollands Kanaal. In het MER worden de mogelijkheden voor openstelling onderzocht en, indien relevant, als variant in het MER opgenomen.

In het MER zal het nulalternatief worden beschreven. Dat is de ontwikkeling van het gebied als het plan niet doorgaat. Het nulalternatief dient primair om de effecten tegen af te zetten.

Verder zal in het MER het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven. Hierbij worden de eventuele nadelige gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk voorkomen dan wel beperkt.

In het MER worden de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

- Het nulalternatief, dat uitgaat van de situatie die ontstaat als het plan niet wordt uitgevoerd;
- Het planalternatief 1, waarbij het 'natte dok' van Willemsoord wordt heringericht als een jachthaven met (uiteindelijk) 250 tot 300 ligplaatsen en zowel de Zeedoksluis als het 'Boerenverdriet' wordt opengesteld;
- Het planalternatief 2, waarbij het 'natte dok' van Willemsoord wordt heringericht als een jachthaven met (uiteindelijk) 250 tot 300 ligplaatsen en alleen de Zeedoksluis wordt opengesteld;

- Twee varianten voor het openstellen van de Zeedoksluis waarbij de ene variant uitgaat van realisatie van een getijdenhaven (deuren Zeedoksluis onder normale omstandigheden open) en de ander uitgaat van gebruik van de sluis als schutsluis (deuren Zeedoksluis onder normale omstandigheden gesloten);
- Twee varianten in de onderverdeling van ligplaatsen in enerzijds vaste ligplaatsen en anderzijds passantenplaatsen: één variant met 75% vaste ligplaatsen en 25% passantenplaatsen en één variant met 25% vaste ligplaatsen en 75% passantenplaatsen;
- Twee varianten voor zowel alternatief 1 als 2 waarbij de ene variant uitgaat van het faciliteren van reparatie en onderhoud in de bestaande gebouwen met nr. 39 en/of 41 en de andere niet;
- Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Visie en missie

De haven is één van de kernwaarden van het bestaan van Den Helder. Samen met de luchthaven ligt de zeehaven op de beste locatie ten opzichte van het Nederlandse deel van het Continentaal Plat (het Nederlandse deel van de Noordzee) voor de bevoorrading van en onderhoud aan de grootschalige olie- en gaswinning.

Voor de recreatievaart kan de haven van Den Helder de brug vormen tussen de Waddenzee en de Noordzee. De stad Den Helder moet zich weer gaan richten op deze haven. Na een periode waarin havengebieden als onaantrekkelijk werden ervaren is het nu tijd voor een beeld waarbij een haven als aantrekkelijk bruisend centrumgebied wordt ervaren. De oude rijkswerf Willemsoord kan worden ontwikkeld tot een dergelijk nieuw stadscentrum met haar gezicht naar de haven. Daarbij krijgt het de centrumfuncties terug die het eeuwenlang heeft gehad. Hierbij moeten het havengebied en huidige stadshart elkaar versterken. De jachthaven moet door de aanwezige voorzieningen die elders in de Waddenzee en de Noordzee ontbreken aantrekkelijk zijn voor zeezeilers.

Willemsoord B.V. heeft zich tot doel gesteld de oude rijkswerf langzaam maar gestaag te transformeren tot een havengebied met monumentaal karakter dat tevens als stadspark voor iedereen toegankelijk is en waar voorwaarden ontstaan voor duurzaam ondernemen, gebruik en bezoek. Als economische drager van het ondernemingsplan staat de realisatie van een jachthaven in het natte dok van Willemsoord centraal.

4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en te verwachten milieueffecten

In het MER zal de omgeving van het plangebied worden beschreven en zal worden ingegaan op de toestand van het milieu in de huidige situatie. Voorts zullen de milieueffecten van de realisatie van de jachthaven in beeld worden gebracht. Om de effecten te kunnen beoordelen wordt de situatie waarin het gebied zich zou ontwikkelen zonder de realisatie van de jachthaven (= autonome ontwikkeling, het nulalternatief) per milieuaspect vergeleken met de planalternatieven, inclusief de varianten. Hierna worden drie belangrijke milieuaspecten reeds kort toegelicht. In het MER zullen ook de andere relevante milieuaspecten worden beschreven.

Natuurwaarden

Een belangrijk aspect in deze m.e.r. zijn met name de natuurwaarden van de Waddenzee in relatie tot de mogelijke verstoring daarvan door de recreatievaart. De specifieke waarden van de Waddenzee, een Vogel- en Habitatrichtlijngebied, zullen in het MER worden beschreven. Dit geldt ook voor een deel van de kustzone dat eveneens is aangemerkt als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Op grond van de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken zal een relatie worden gelegd tussen de natuurwaarden (met name vogels en zeezoogdieren) en de recreatievaart. Dit betreft zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als de situatie met een toename van de recreatievaart door de geplande jachthaven. Hierbij zal ook aan de orde komen of in het kader van de Natuurbeschermingswet een 'verslechterings- en verstoringstoets' nodig is, of mogelijk een 'passende beoordeling'.

In bijlage 1 is door 'Waterrecreatie Advies' op hoofdlijnen ingegaan op de mogelijke gevolgen van een jachthaven in Den Helder in relatie tot de mogelijke beïnvloeding van de natuurwaarden in de Waddenzee. Dit betreft een brief van 3 juli 2006, die derhalve geschreven is vóór vaststelling van de pkb Waddenzee. Een tweetal punten uit deze brief zijn eruit gelicht:

1. In de berekeningen rond de maximale capaciteit aan lig- en passantenplaatsen op de Waddenzee zijn de havens in Den Helder volledig meegenomen. Den Helder grenst echter aan drie verschillende soorten vaarwater: de Waddenzee, de Noordzee en het Noordhollands Kanaal. Op basis van de karakteristieken van de in Den Helder aanwezige recreatievaartuigen kan worden afgeleid dat zeker niet alle schepen qua vaargebied op de Waddenzee zijn gericht. Een deel richt zich op de binnenwateren van Noord-Holland en een deel is duidelijk op de Noordzee gericht. In de nieuwe weging zou dit meegenomen moeten worden waardoor in Den Helder ruimte zou ontstaan voor nieuwe ligplaatscapaciteit (die deels toegerekend moet worden aan het vaargebied Waddenzee).

2. In het rapport “Naar een nieuw watersportbeleid voor de Waddenzee” van de Stuurgroep Waddenprovincies (1999) wordt onderscheid gemaakt tussen uitbreidingsmogelijkheden rond het oostelijk wad en mogelijkheden rond het westelijk wad. “Een beheersbare groei van de havencapaciteit in de westelijke Waddenzee” achtte de stuurgroep mogelijk waarbij Den Helder expliciet werd genoemd. Op zich is deze filosofie begrijpelijk, omdat de natuurwaarden in het ondiepere oostelijke wad kwetsbaarder zijn dan in het diepere westelijke wad.

Ook het karakter, oost of west, is duidelijk anders. Een plan tot uitbreiding van de ligplaatscapaciteit in Den Helder zou inspelen op het rapport waar voor het eerst de grens van 4.400 is genoemd. In de afgelopen jaren hebben andere havens uitbreidingsplannen gerealiseerd. Den Helder had nog geen concrete plannen. Nu het uit economische en pragmatische redenen dringend noodzakelijk is de watersport in Den Helder te ontwikkelen (SAIL 2008 en een impuls voor Cape Holland), dreigt de gemeente slachtoffer te worden van haar eigen terughoudende opstelling in de afgelopen jaren.

Uit deze punten blijkt dat een jachthaven in Den Helder op voorhand zeker niet tot negatieve effecten op de natuurwaarden in de Waddenzee hoeft te leiden. In tegendeel: uit bovenstaande blijkt dat een jachthaven in Den Helder, vanwege de korte afstand tot de Noordzee en de mogelijke diepgang (waterdiepte tot 6 m), voor een belangrijk deel faciliterend zal zijn voor recreatieverkeer dat op de Noordzee is gericht. Verder blijkt eruit dat de recreatiedruk op de Waddenzee kan verminderen, juist door een jachthaven in Den Helder te realiseren in combinatie met andere voorzieningen zoals attractiepark Cape Holland, de bioscoop Utopolis en andere amusementsbedrijven, alsmede het reddingmuseum Dorus Rijkers, maar ook de horecavoorzieningen en mogelijkheden om te winkelen. Door de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig vaardoel kan een aantrekkelijk alternatief ontstaan voor situaties waarin op de Waddeneilanden geen lig- of passantenplaatsen beschikbaar zijn. Indien daar geen plaats is kan immers noodgedwongen sprake zijn van buitengaats ankeren of droogvallen, met verstoring als mogelijk gevolg.

In het MER zullen deze veronderstellingen nader worden onderbouwd en zal worden nagegaan welke (positieve dan wel negatieve) effecten er kunnen optreden. Indien mogelijk zal daarbij worden geanticipeerd op het door de waddenprovincies verder uit te werken convenant.

Zoals reeds genoemd in hoofdstuk 2 (Beleid) zal in het MER bij de beschrijving van de natuurwaarden ook het Advies van de Raad voor de Wadden (27 september 2006) worden betrokken, alsmede verschillende hieraan voorafgaande documenten, zoals de door het Rijk uitgevoerde Strategische Milieubeoordeling en Passende Beoordeling van de Derde Nota Waddenzee (beide december 2005). Een voor dit project relevant punt uit het advies is de conclusie dat "geulgebonden vaart" nauwelijks aantasting of verstoring van vogels en zeezoogdieren veroorzaakt. In dat zelfde advies wordt ook de volgende tekst uit de Strategische Milieubeoordeling van de Derde Nota Waddenzee geciteerd:

Citaat Strategische Milieu Beoordeling van Derde Nota Waddenzee

Het zijn dan ook niet zozeer de aantallen vaartuigen die zich veelal in de vaargeulen ophouden, maar eerder plaats, tijd en gedrag van vaartuigen en opvarenden die kunnen leiden tot verstoring. Op deze laatste aspecten dient met name te worden gestuurd.

In het MER zal worden ingegaan op deze aspecten (plaats, tijd en gedrag) en de mogelijkheden en verantwoordelijkheden die de initiatiefnemer heeft om hierin te sturen.

Water

Ten aanzien van het watersysteem (effecten op waterkwaliteit en -kwantiteit) zijn de volgende (deel)activiteiten van belang:

- openstelling van de Zeedoksluis (twee varianten: getijdenhaven of schutsluis)
- openstelling van het 'Boerenverdriet' (de afgedamde zoetwatersluis van het 'natte dok').

Deze twee onderdelen van het plan zullen voor een belangrijk deel de effecten op de waterkwaliteit en -kwantiteit bepalen. Ook eventuele effecten op de primaire waterkering zijn hierbij van belang. De beschrijving van het aspect water in het MER zal mede in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier worden bepaald, waardoor tevens afstemming in het kader van de Watertoets is gewaarborgd.

Nautische veiligheid

De realisatie van een jachthaven op de bedoelde locatie houdt in dat er (nieuwe) interacties kunnen ontstaan tussen recreatievaart en beroepsvaart. Afstemming met de havendienst zal daarom plaatsvinden en er dient bepaald te worden of specifieke (veiligheids)maatregelen gewenst zijn.



Figuur 6. De westzijde van het dok.

5 Procedures: milieueffectrapportage en te nemen besluiten

5.1 Milieueffectrapportage

De m.e.r.-procedure start met het uitbrengen van de startnotitie. Daarin geeft de initiatiefnemer aan wat hij van plan is te gaan doen. Nadat de startnotitie bekend is gemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn/haar mening in het milieueffectrapport aan de orde moeten komen. De inspraaktermijn die hiervoor staat is ten minste vier weken. Tijdens deze periode vraagt het bevoegd gezag ook aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs advies over de inhoud van het op te stellen MER. Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en van de overige adviseurs en de inspraakreacties stelt het bevoegde gezag de richtlijnen vast waar de inhoud van het MER aan moet voldoen.

De initiatiefnemer stelt vervolgens op basis van de richtlijnen het MER op. Onderwerpen in het MER zijn onder andere de (beleids)achtergronden van het initiatief, de beschouwde alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Nadat de initiatiefnemer het MER heeft aangeboden aan het bevoegde gezag, toetst het bevoegd gezag of het MER voldoet aan de richtlijnen. Als het bevoegde gezag positief oordeelt, aanvaardt ze het MER als basis voor verdere besluitvorming. Na de aanvaarding brengt het bevoegde gezag het MER in de inspraak door het ter visie te leggen en eventueel een inspraakavond te organiseren. Tevens vraagt het bevoegde gezag een toetsingsadvies aan de Commissie voor de m.e.r.

5.2 Te nemen besluiten: het m.e.r.-plichtige besluit

De milieueffectrapportage is volgens de Provinciale Milieu Verordening van Noord-Holland gekoppeld aan de vaststelling van het ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke "aanleg van de jachthaven" voorziet.

In dit geval is het m.e.r.-plichtige besluit de door Burgemeester en Wethouders van Den Helder te verlenen ontheffing van de Bouwverordening op grond van een in te dienen aanvraag voor een bouwvergunning. De vergunningaanvraag zal in ieder geval betrekking hebben op realisatie van de ligplaatsen ("bouwwerken geen gebouw zijnde"). Het MER zal derhalve samen met de aanvraag om een bouwvergunning ter inzage worden gelegd.

De ontheffing zal zorgvuldig en voldoende gemotiveerd dienen te worden. In het onderhavige geval vereist dit een uitgebreide ruimtelijke onderbouwing waarvan het overgrote deel zal worden geleverd vanuit het MER.

In het MER zal nader worden ingegaan op de desbetreffende procedure.

5.3 Overige te nemen besluiten

In het MER zal ook worden ingegaan op overige besluitvorming die nodig is voor realisatie van de jachthaven zoals:

- afspraken met de Koninklijke Marine over met name:
 - waterbodemsanering van het natte dok;
 - het gebruik van alle kades rondom het 'natte dok';
 - veiligheid/openbare orde met betrekking tot de terreinen van de Koninklijke Marine.
- afspraken met de Havendienst over het gebruik en de openingstijden van de Zeedoksluis, alsmede over nautische veiligheid;
- afspraken met het Hoogheemraadschap over de openstelling van de Zeedoksluis en de keersluis 'Boerenverdriet', inclusief eventuele besluitvorming over de primaire waterkering;
- vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer (door de gemeente Den Helder);
- eventuele vergunningverlening in het kader van de natuurbeschermingswetgeving (door de provincie Noord-Holland).

Bijlage 1 Brief van Waterrecreatie Advies d.d. 3 juli 2006



Waterrecreatie Advies B.V.
Het Ravelijn 1
Postbus 123, 8200 AC Lelystad
Tel. 0320 21 88 47, fax 0320 28 13 08
Rek. nr. 50.51.79.431 ABN-AMRO
K.v.K. Lelystad nr. 39066758
E-mail: info@waterrecreatieadvies.nl

Ontwikkeling- en Exploitatiemaatschappij
Willemsoord BV
T.a.v. de heer G. Bakker
Postbus 183
1780 AD Den Helder

Lelystad, 3 juli 2006
Betreft: Jacht- en passantenhaven Cape Holland

Geachte heer Bakker,

In aansluiting op het overleg op 22 juni treft u navolgend onze belangrijkste conclusies ten aanzien van inrichting van het Natte Dok in de Willemshaven van Den Helder met lig- en passantenplaatsen. Het is de bedoeling dat het Natte Dok, gelegen op het terrein van de Oude Rijkswerf Willemsoord in Den Helder wordt ingericht met drijvende steigers zodat het in 2008 kan fungeren als aanloophaven voor de deelnemers aan SAIL 2008. In theorie zou het dok daarna dienst kunnen doen als jacht- en passantenhaven. Het dok heeft een oppervlakte van circa 4 ha (130 x 300 m) en is afgesloten van de buitenhaven middels een brug en een sluis. De waterbodem van het dok moet nog worden gesaneerd.

U hebt gevraagd of wij een reactie zouden willen geven op de voorstellen zoals die zijn verwoord in het Ondernemingsplan van Willemsoord BV en de mogelijkheden en onmogelijkheden van een dergelijke ingreep.

PKB Waddenzee

In de concept PKB Waddenzee heeft het ministerie van VROM een maximum gesteld aan het aantal ligplaatsen. Onlangs zijn de 4.400 uit de oorspronkelijke PKB opgehoogd naar 4.600. Er mogen geen nieuwe jachthavens worden aangelegd. Het is mogelijk dat de minister haar mening wijzigt, maar dan zullen de gezamenlijke Waddengemeenten met een evenwichtig voorstel moeten komen ("Convenant Vaarrecreatie"). Vooruitlopend op dit convenant kunnen een aantal voor Den Helder relevante conclusies worden getrokken:

1. In de berekeningen rond de maximale capaciteit aan lig- en passantenplaatsen op de Waddenzee zijn de havens in Den Helder volledig meegenomen. Den Helder grenst echter aan drie verschillende soorten vaarwater: de Waddenzee, de Noordzee en het Noord-Hollands Kanaal. Op basis van de karakteristieken van de in Den Helder aanwezige recreatievaartuigen kan worden afgeleid dat zeker niet alle schepen qua vaargebied op de Waddenzee zijn gericht. Een deel richt zich op de binnenwateren van Noord-Holland en een deel is duidelijk op de Noordzee gericht. In de nieuwe weging zou dit meegenomen moeten worden waardoor in Den Helder ruimte zou ontstaan voor nieuwe ligplaatscapaciteit (die deels toegerekend moet worden aan het vaargebied Waddenzee).

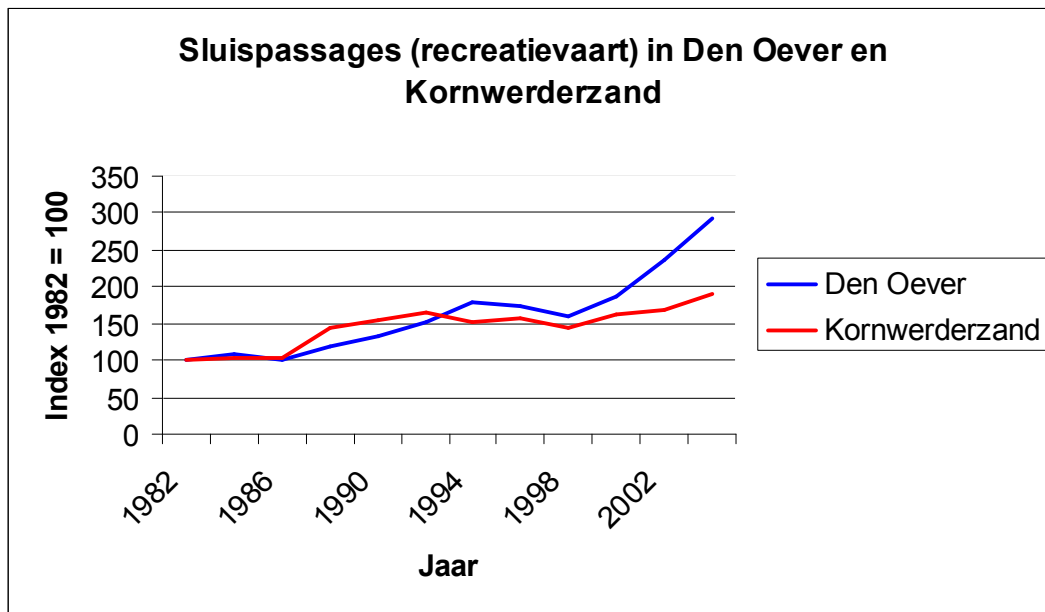
2. In het rapport “Naar een nieuw watersportbeleid voor de Waddenzee” van de Stuurgroep Waddenprovincies (1999) wordt onderscheid gemaakt tussen uitbreidingsmogelijkheden rond het oostelijk wad en mogelijkheden rond het westelijk wad. “Een beheersbare groei van de havencapaciteit in de westelijke Waddenzee” achtte de stuurgroep mogelijk waarbij Den Helder expliciet werd genoemd. Op zich is deze filosofie begrijpelijk, omdat de natuurwaarden in het ondiepere oostelijke wad kwetsbaarder zijn dan in het diepere westelijke wad. Ook het karakter, oost of west, is duidelijk anders. Een plan tot uitbreiding van de ligplaatscapaciteit in Den Helder zou inspelen op het rapport waar voor het eerst de grens van 4.400 is genoemd. In de afgelopen jaren hebben andere havens uitbreidingsplannen gerealiseerd. Den Helder had nog geen concrete plannen. Nu het uit economische en pragmatische redenen dringend noodzakelijk is de watersport in Den Helder te ontwikkelen (SAIL 2008 en een impuls voor Cape Holland), dreigt de gemeente slachtoffer te worden van haar eigen terughoudende opstelling in de afgelopen jaren.

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

De gedachte achter het ligplaatsbeleid in de PKB Waddenzee is dat zorgvuldig omgegaan moet worden met de aanwezige natuurwaarden. Het lijkt logisch dat het Kabinet via de PKB de recreatiedruk op de Waddenzee wil reguleren door de lig- en passantencapaciteit aan banden te leggen. Zelfs in het IJsselmeergebied wordt rekening gehouden met de te beschermen natuurwaarden in de Waddenzee. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is het IJsselmeergebied in drie zones verdeeld en verdere groei van de watersport zou nadrukkelijk in het zuidelijk deel plaats moeten vinden. De praktijk is echter weerbarstig:

3. Uit het door ons in 2003 uitgevoerde “Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee” in opdracht van o.a. de ministeries van LNV, V&W en VROM blijkt dat het aantal watersporters dat naar de Waddenzee en de Noordzee vaart toeneemt. De autonome groei in het IJsselmeergebied is circa 300 nieuwe vaartuigen per jaar (plus 1%). Het aantal scheepsbewegingen naar de Waddenzee via de Stevinluis in Den Oever en de sluizen bij Kornwerderzand stijgt echter aanmerkelijk sneller. Geconcludeerd kan worden dat niet de toename van nieuwe vaartuigen in het IJsselmeergebied, maar het vaargedrag de druk op de Waddenzee vooral beïnvloedt. Navolgend treft u een overzicht van de sluispassages waaruit deze trend overduidelijk blijkt (bron Stuurgroep Waddenprovincies / Rijkswaterstaat):

Jaar	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Stevinluis	10.775	11.813	10.820	12.799	14.212	16.426	19.400	18.753	17.301	20.037	25.302	31.445
Index Stevinluis	100	110	100	119	132	152	180	174	161	186	235	292
Kornwerderzand	23.332	23.835	23.874	33.300	36.381	38.555	35.200	36.674	33.766	37.714	39.451	44.324
Index Kornwerd	100	102	102	143	156	165	151	157	145	162	169	190



De passages via de Afsluitdijk nemen aanmerkelijk sneller toe dan de autonome groei van het aantal schepen in het IJsselmeergebied. Verder nemen de sluispassages in Den Oever sneller toe dan de passages in Kornwerderzand. De schepen die via Den Oever naar het Wad gaan, zijn voor een groot deel op de Noordzee gericht. Op dit moment is Den Helder niet aantrekkelijk voor passanten. De enige haven in Den Helder die een noemenswaardig aantal passanten ontvangt is de Koninklijke Marine Jacht Club (bijna 4.000 / jaar). De overige (5) jachthavens in Den Helder trekken nauwelijks passanten omdat ze vanaf de Waddenzee achter de sluizen liggen en daardoor “slecht” bereikbaar zijn (totaal overige havens circa 600 passanten / jaar).

In theorie is het mogelijk in het Natte Dok met een boot te overnachten en Cape Holland te bezoeken, maar er zijn (nog) geen faciliteiten zoals aanlegsteigers en sanitair. Door het Natte Dok in te richten en de sluis in het seizoen open te laten staan, mag worden verwacht dat een flink aantal watersporters niet via de haven op Texel maar via Den Helder naar de Noordzee zal vertrekken. Omdat het winkelcentrum vlakbij het Natte Dok ligt, zal een passantenhaven verder zeker een economische impuls betekenen voor de middenstand in Den Helder. Bij een gemiddeld uitgavenpatroon van circa € 75 per bootovernachting is de watersport een interessante doelgroep. Geconcludeerd mag worden dat er duidelijk een markt is voor een hoogwaardige passantenhaven in Den Helder.

4. Door toename van de gemiddelde scheeplengte, voorzieningen als rolfoek en elektronica waarmee het navigeren op zee eigenlijk zeer / te eenvoudig is geworden, zal de stroom recreatievaartuigen vanaf het IJsselmeer richting Waddenzee verder toenemen. De autonome groei van het aantal boten in het IJsselmeergebied is eigenlijk nauwelijks relevant versus de trend naar groter water en verre bestemmingen. Dit betekent dat ook de druk op de sluizen in de Afsluitdijk toe zal nemen. Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied is op dit moment niet voornemens de capaciteit van de sluis in Kornwerderzand uit te breiden. Vooral Kornwerderzand vormt qua capaciteit een bottleneck in de Afsluitdijk. Het gevolg is dat de stroom schepen naar buiten er langer over doet om de sluis te passeren. Men gaat noodgedwongen eerder, of op een later tijdstip het Wad op. Wat vroeger als “klont” met afgaand tij de sluis passeerde is door capaciteitsproblemen bij Kornwerderzand gewijzigd in een langer lint. Vooral in Kornwerderzand leidt dit bij de sluis tot frustraties en problemen. Dit lijkt mede oorzaak van vluchtgedrag naar- en stijgende sluispassages bij Den Oever. Enerzijds voor Den Helder misschien wel aardig dat Terschelling en Vlieland klanten verspelen, maar dan moet “dit cadeau” wel (ontvangst-)ruimte worden geboden.

5. De kerngedachte achter de PKB Waddenzee is om de natuurwaarden in het gebied te beschermen. De Waddenzee is een belangrijk internationaal natuurgebied en integraal aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn en Wetland. Via de Vogelrichtlijn, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving via de Flora en Faunawet en de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998, worden in Europees verband bedreigde soorten vogels beschermd. Meestal betreft dit trekvogels die ons land aandoen op doortocht van Noord-Europese landen naar Afrika v.v. In de Waddenzee betreft het echter ook soorten die hier in het zomerseizoen aanwezig zijn. Voor de aanleg van de door de gemeente gewenste extra lig- en passantenplaatsen is waarschijnlijk een MER en "Habitattoets" nodig. Kernvraag voor de Habitattoets is of voor de (in het kader van de Vogelrichtlijn) kwalificerende soorten (significant) negatieve effecten te verwachten zijn. Voorliggende notitie kan worden beschouwd als een "quick scan".

Er is tot op heden slechts beperkt onderzoek gedaan naar de verstoring van watervogels in de Waddenzee. Een relevant onderzoek is het Recreatieonderzoek Kustwateren, afgekort ROK (1996, Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, tegenwoordig Alterra). In het ROK worden de resultaten beschreven van een onderzoek naar de effecten van verstoring door mensen op wadvogels in de Waddenzee en de Oosterschelde. Geconcludeerd wordt dat 12,5% van de verstoring van watervogels wordt veroorzaakt door recreatieactiviteiten (boten, wandelaars, fietsers, honden en auto's). Landgebruikers (boeren en vee) en vliegbewegingen (vliegtuigen en helikopters) zorgen voor 8,5% van de verstoring. Roofvogels, kraaien, meeuwen en reigers vormen met 79% de grootste verstoringbron. Uit het rapport blijkt ook dat er, vooral in de Waddenzee, sprake is van gewinning en dat vogels minder schuw worden. Van de vier onderzochte soorten verstoring door recreanten (langsvarende vaartuigen, wandelaars op het wad, drooggevalen schepen en wadpierenspitters), zorgen de varende vaartuigen voor de minste verstoring. Varende vaartuigen veroorzaken ook minder verstoring dan droogvallende schepen. Het westelijke Wad, en zeker het gebied tussen Den Oever en Den Helder is door stroom en diepgang veel minder geschikt om droog te vallen dan de oostelijk gelegen delen van de Waddenzee. Op basis van het Recreatieonderzoek Kustwateren mag dus worden aangenomen dat uitbreiding van de ligplaatscapaciteit in Den Helder relatief weinig invloed heeft op de via de Europese wetten te beschermen soorten. Of het noodzakelijk is dit in een MER verder aan te tonen zal met de vergunningverlener, in casu de provincie Noord-Holland², verder moeten worden besproken. Bij het opstellen van een MER zal mogelijk dieper op de verschillende soorten moeten worden ingegaan.

6. In 2001 werd al in de PKB Waddenzee aangegeven dat rijk, waddenprovincies en –gemeenten op korte termijn een convenant op zouden stellen, gericht op het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme in de Waddenzee. Het kabinet was bereid het capaciteitsbeleid voor jachthavens partieel te herzien, als duidelijk werd dat dit niet meer adequaat of overbodig was. Hoewel er in de afgelopen jaren veel relevant onderzoek is gedaan (Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, 2002 en Onderzoek vaargedrag Noordzee, 2003, beiden Waterrecreatie Advies), is het convenant door omstandigheden nog niet gereed. Verwacht mag worden dat dit nu op redelijke termijn wel zal lukken, mede omdat de minister onlangs het plafond met slechts 200 extra ligplaatsen verhoogde.

Voor Den Helder heeft dit echter grote gevolgen omdat op korte termijn besloten moet worden of het Willemsoord al dan niet gesaneerd en ingericht kan worden. In de discussies rond de grenzen uit de PKB Waddenzee speelt de vraag of passantenplaatsen niet anders moeten worden beoordeeld dan vaste ligplaatsen. De Waddeneilanden geven aan dat passantenplaatsen uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk zijn alsmede om de toename van de recreatievaart te accommoderen. Indien de passantencapaciteit niet wordt vergroot, zullen watersporters noodzakelijkerwijs voor anker gaan, hetgeen een groot / groter negatief effect op de te beschermen natuurwaarden heeft.

² Opmerking van Oranjewoud, december 2006: de provincies zijn bevoegd gezag in het kader van de natuurbeschermingswetgeving; de milieueffectrapportage is echter gekoppeld aan het ruimtelijke besluit waarvoor Burgemeester en Wethouders van Den Helder het bevoegde gezag zijn.

Tot nu toe heeft deze visie redelijk stand gehouden, mede omdat er op de waddeneilanden nauwelijks behoefte is aan extra vaste ligplaatsen. Indien het Natte Dok als goed geoutilleerde jachthaven / marina zou worden ingericht, zou dit nu nog troosteloze basin waarschijnlijk snel in een behoefte voorzien. Niet als jachthaven gericht op de Waddenzee, maar als jachthaven gericht op de Noordzee. Den Helder zou zich naast bijvoorbeeld Rotterdam, Scheveningen en IJmuiden kunnen, maar ook moeten profileren als Noordzeehaven met een voor de toervaarder interessante attractie als Cape Holland.

Omdat het “Convenant Vaarrecreatie” nog niet gereed is en het gezien de ontwikkelingen van de laatste dagen niet duidelijk is wanneer een eventueel convenant door het Kabinet wordt goedgekeurd, zouden wij willen adviseren om in overleg met het ministerie van VROM en LNV bij de provincie een vergunning aan te vragen voor een passantenhaven in het Natte Dok zodat in ieder geval het evenement SAIL geaccommodeerd kan worden. In het overleg rond het convenant zou echter direct ingezet moeten worden op tenminste 75% vaste ligplaatscapaciteit. Het totale oppervlak van de haven is circa 4 ha. Normaalgesproken zou dit dok circa 300 lig- en passantenplaatsen kunnen herbergen, hetgeen net voldoende is om op basis van de normen van HISWA Vereniging een gezonde economische exploitatie te garanderen. Door de realisatie van vaste ligplaatsen speelt Den Helder in op de groeiende categorie zeegaande jachten.

Wij hopen u met deze notitie van dienst geweest te zijn en zien uw verdere reacties met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet

Waterrecreatie Advies BV

R. Steensma
Directeur