



# Havenvisie Wadden

Verantwoord Varen op het Wad





# Havenvisie Wadden

## *Verantwoord Varen op het Wad*

projectnr. 188898  
revisie 04  
26 maart 2010

### Opdrachtgever

Stuurgroep Uitvoering Convenant  
Mevr. M. van Kampen  
Elft 15  
1777 ZG Hippolytushoef

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
26-03-2010	Definitief	H. de Weerd	A.B. Zwierstra



## Samenvatting

Het convenant 'Beleven en Bewaren' streeft naar een Waddengebied dat ecologisch houdbaar, economisch levensvatbaar en sociaal acceptabel is. Recreatie en ecologie gaan daarbij hand in hand.

De Havenvisie Wadden geeft inzicht in de huidige situatie van de passantenhavens in het waddengebied. Tevens geeft het richting aan de toekomstige ontwikkelingen van deze havens, waarbij het uitgangspunt is dat vaarrecreanten in het waddengebied op ecologisch, sociaal en economisch verantwoorde wijze opgevangen kunnen worden in de havens. Ten aanzien van de uitbreidingswensen op het wad wordt geconcludeerd dat:

1. uitbreiding en herinrichting van de opvangcapaciteit in havens op het wad uit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is.
2. het effect van de gewenste uitbreiding in passantenplaatsen naar verwachting niet leidt tot extra vaarbewegingen op het Wad.
3. de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de vaste wal havens naar verwachting leidt tot een toename van extra boten en daarmee extra vaarbewegingen op het Wad (ca 65 op een mooie zomerdag). Hiervan zal zich ca 10% begeven buiten de vaargeul waarbij een risico op verstoring ontstaat.
4. alleen de toename van vaart buiten de geulen leidt tot een vergroting van het risico op verstoring van natuurwaarden. Middels sturing op gedrag kan deze verstoring voorkomen worden.

In het advies voor de toekomstige ontwikkeling van de havens wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen op korte termijn en de maatregelen op de lange termijn. Op de korte termijn dienen enkele onveilige situaties opgelost te worden waarvoor havenuitbreidingen noodzakelijk zijn. De versturende werking van deze uitbreiding zal miniem zijn aangezien het naast een veilige situatie in de havens ook een oplossing biedt voor noodgedwongen droogvallen voor de havens. Tevens dient de verwachte autonome groei van de recreatievaart vanuit het IJsselmeer op de korte termijn opgevangen en gefaciliteerd te worden. Hiervoor gelden de in deze visie omschreven groeiverwachtingen en een uitwerking op clusterniveau. Binnen een cluster dienen de havens met elkaar af te stemmen waar en hoe de autonome groei opgevangen gaat worden. Bij het opstellen van de haveninrichtingsplannen kunnen de individuele havens de kansen en mogelijkheden meenemen om als centrum van voorlichting en educatie te fungeren voor de wadvaarders.

Op de lange termijn dient ook een veilige situatie in de havens gegarandeerd te worden. De verwachting is dat deze uitbreiding niet tot nauwelijks tot extra verstoring op het Wad zal leiden. Aan de hand van een recreatieve monitoring zal getoetst moeten worden of de verwachte trends voor de lange termijn inderdaad doorzetten. Op basis van de resultaten uit het ecologische monitoringsplan en de voorgestelde monitoring van de vaarbewegingen zullen de capaciteitsuitbreidingen voor de lange termijn vastgesteld worden. Dit alles in overleg tussen havens op clusterniveau.



<b>Inhoudsopgave</b>	<b>Blz.</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	7
1.2 Kaders	7
1.3 Opdracht / Doel	9
1.4 Samenhang deelprojecten convenant	10
<b>2 Aanpak en methodiek</b>	<b>11</b>
2.1 Uitgangspunten	11
2.1.1 <i>De havens</i>	11
2.1.2 <i>Ecologie</i>	11
2.2 Gehanteerde aanpak	12
2.2.1 <i>Procesbeschrijving</i>	12
2.2.2 <i>Clusterbenadering</i>	12
2.3 Definities	13
<b>3 Huidige situatie</b>	<b>17</b>
3.1 Vaargedrag en routes op het Wad	17
3.2 Jachthavens	19
3.2.1 <i>Cluster A 'De Eems'</i>	22
3.2.2 <i>Cluster B 'Het oostelijk Wad'</i>	22
3.2.3 <i>Cluster C 'Centrale Wad'</i>	23
3.2.4 <i>Cluster D 'Westelijk Wad'</i>	24
3.3 Knelpunten huidige situatie	26
<b>4 Toekomstige ontwikkelingen</b>	<b>30</b>
4.1 Overzicht uitbreidingswensen	30
4.2 Ontwikkeling sluispassages	31
4.3 Overige trends en toekomstige ontwikkelingen recreatievaart Waddenzee	32
4.4 Effecten uitbreidingswensen	34
4.4.1 <i>Vaarbewegingen totale Wad</i>	35
4.4.2 <i>Effecten per cluster</i>	36
<b>5 Conclusies</b>	<b>39</b>
<b>6 Advies ontwikkeling waddenhavens</b>	<b>41</b>
6.1 Korte termijn (5 jaar)	41
6.2 Lange termijn (15 jaar)	44
6.3 Haveninrichtingsplannen	46
<b>7 Literatuurlijst</b>	<b>48</b>
<b>Bijlage 1: Recreatieve monitor waddenhavens</b>	<b>50</b>
<b>Bijlage 2: Kaart knelpuntlocaties</b>	<b>52</b>
<b>Bijlage 3: Relatie vaarrecreatie met ecologie</b>	<b>56</b>
<b>Bijlage 4: Natura 2000</b>	<b>63</b>



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Om de vaarrecreatie op de Waddenzee beheersbaar te houden en een verdere belasting van de natuurwaarden tegen te gaan, is bij de herziening van de PKB Waddenzee in 2000 een maximum gesteld aan het aantal ligplaatsen (4.600). Provincies, gemeenten en belangenorganisaties hebben daarop gevraagd een kwalitatief capaciteitsbeleid te ontwikkelen en het kwantitatieve beleid te schrappen. Het Rijk bleek bereid onder voorwaarden van de maximering van het aantal ligplaatsen af te zien. In de PKB Derde Nota Waddenzee is aangegeven dat op initiatief van de Waddenprovincies een convenant wordt opgesteld waarin integraal beleid voor het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee zal worden uitgewerkt. Op 3 december 2007 is dit convenant door 27 partijen ondertekend. Het convenant is een intentieverklaring van de ondertekenaars om economie en ecologie op een verantwoorde manier ruimte te geven.

Uitgangspunt van dit convenant vormt een evenwicht tussen 'beleven en bewaren' zonder een grens te stellen aan het aantal ligplaatsen in jachthavens. Het convenant richt zich vooral op kwalitatieve maatregelen. De vraag of en zo ja hoeveel ruimte er is voor uitbreiding van de jachthavens, zal op een zorgvuldige manier moeten worden onderzocht. Hierbij moet aan de hand van maatgevende capaciteit en piekbelastingen bekeken worden op welke wijze jachten op een veilige en ecologisch verantwoorde wijze opgevangen kunnen worden in de jachthavens. De verschillende havens wordt gevraagd een haveninrichtingsplan op te stellen waarbij niet alleen aandacht wordt besteedt aan passantenplaatsen, maar ook aan het mogelijk permanent gebruik van passantenplaatsen<sup>1</sup>.

Voordat de afzonderlijke haveninrichtingsplannen worden opgesteld, is het wenselijk in beeld te brengen wat de wensen en plannen van de verschillende havens gezamenlijk zijn en wat de invloed en mogelijke verstoring van deze ontwikkelingen zijn op het Wad.

## 1.2 Kaders

### *Raad voor de Wadden - soort, tijd en plaats*

In een reactie van de Raad voor de Wadden op het door de Stuurgroep Waddenprovincies opgestelde concept - Convenant Vaarrecreatie Waddenzee<sup>2</sup> werd de hoofddoelstelling voor de Waddenzee aangegeven: 'de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap'. De Waddenzee maakt onderdeel uit van het Europese netwerk aan natuurgebieden Natura 2000 en wordt in Nederland beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998. Het is volgens de Raad 'van belang om het juiste segment van de vaarrecreatie waar het probleem zich voordoet aan te wijzen en daar een oplossing op maat voor te zoeken. Op deze wijze hoeven geen onnodige grove beperkingen aan de recreatievaart opgelegd te worden, maar worden eventuele problemen bestreden daar waar ze zich voordoen'. De Raad gaf aan dat onderscheid gemaakt moet worden naar type vaarrecreant, naar tijd en

---

<sup>1</sup> Convenant, hoofdstuk 4.4.

<sup>2</sup> Concept Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, Advies aan de Stuurgroep Waddenprovincie (Raad voor de Wadden, 27 september 2006)

naar plaats om generalisering van mogelijke problemen te voorkomen. Volgens de Raad is het verblijf in de jachthaven de minst versturende en bij voldoende capaciteit ook de veiligste optie van de verschillende 'verblijfsopties' op de Waddenzee. De Raad maakt daarbij onderscheid tussen de activiteiten 'varen' en 'verblijven'. Het varen levert met de huidige intensiteit weinig problemen op voor de hoofddoelstelling voor zover mensen zich goed gedragen. Het droogvallen levert grotere risico's op, zeker indien daarbij de boot verlaten wordt en activiteiten op het Wad worden ondernomen. Tijdens het verblijf in de jachthaven is verstoring van natuurwaarden volgens de Raad niet aan de orde. De verstoringkans neemt toe in geval van volle of drukke havens en vaarrecreanten besluiten om buiten de haven voor anker te gaan of droog te vallen. Vooral de geulgebonden vaart (80% van de totale groep vaarrecreanten) levert een groot aandeel aan tijdelijke capaciteitsproblemen van de Waddenhavens.

*PKB Nota Waddenzee (gewijzigd kabinetsstandpunt oktober 2006)*

Het aangepast kabinetstandpunt na behandeling in de Tweede kamer op de PKB 3<sup>e</sup> nota Waddenzee meldt het volgende over nieuwe havens en havenuitbreidingen op het wad:

3.2.f Havens

'Er mogen geen nieuwe havens en bedrijventerreinen worden aangelegd in of direct grenzend aan de Waddenzee. Bestaande havens en bedrijventerreinen direct grenzend aan de Waddenzee, uitgezonderd Den Helder, mogen niet zeewaarts worden uitgebreid. In Den Helder is zeewaartse uitbreiding in het geval van een verlegging van de TESO-veerhaven mogelijk, op voorwaarde dat er een zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt. Tevens wordt een uitzondering gemaakt voor een beperkte uitbreiding van de voor de recreatievaart bestemde havens van de waddeneilanden, indien noodzakelijk vanwege onder meer veiligheid en er geen alternatieve passende oplossing mogelijk is. Het convenant zoals bedoeld onder 3.20. in deze pkb is hierbij richtinggevend. Voor de uitzonderingen geldt dat dit moet passen binnen het afwegingskader van deze pkb.

Voor eventuele nieuwe uitbreiding van de haven van Harlingen wordt bij voorkeur gekozen voor een binnendijkse uitbreiding. Wanneer echter een concreet plan, dat onderbouwd is met onderzoek, leidt tot het inzicht dat een zeewaartse uitbreiding bij Harlingen mogelijk is binnen het afwegingskader van de PKB, zal het kabinet dit mogelijk maken door middel van een partiële herziening. Op basis van voornoemd onderzoek zal de planologische afweging moeten plaatsvinden waarbij de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden van zowel de Waddenzee als het binnendijks gelegen gebied betrokken worden.

Uitbreiding van havens en bedrijventerreinen, buiten de genoemde uitzonderingen, is alleen landinwaarts toegestaan. Zeewaartse aanleg of aanpassing van havendammen en veerdammen is in beginsel niet toegestaan, tenzij veiligheid of bereikbaarheid dat vereisen en mits passend binnen het afwegingskader zoals aangegeven in deze pkb'

3.2.o Recreatie

'Op initiatief van de waddenprovincies wordt een convenant opgesteld tussen rijk, waddenprovincies en wadgemeenten. 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.'

De Raad voor de Wadden onderkent dat genoemde randvoorwaarden beperkingen stellen aan de daadwerkelijk fysieke uitbreiding van bepaalde havens om veilige capaciteitsvergroting te kunnen realiseren. 'Per locatie zal nog eens goed kunnen worden bekeken of er niet toch marginaal ruimte is voor een reguliere havenuitbreiding'. Voor het oplossen van capaciteitsproblemen in de passantenhavens op de Waddeneilanden worden door de Raad een aantal suggesties gedaan in de vorm van seizoengebonden maatregelen.

Uitbreidingen zullen in ieder geval passend beoordeeld moeten worden op hun ecologische effecten voor het Natura 2000 gebied Waddenzee. In het aangepaste kabinetsstandpunt PKB Derde Nota Wadden (oktober 2006) is een uitzondering gemaakt op het verbod van zeewaartse havenuitbreiding, indien deze noodzakelijk is vanwege onder meer veiligheid en er geen alternatieve passende oplossingen mogelijk zijn.

#### *Natura 2000*

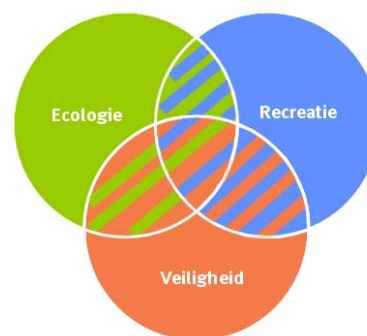
De Waddenzee is aangesteld als Natura 2000 gebied, waar voor kwalificerende habitattypen en soorten zijn aangewezen. Voor deze soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelen opgesteld. Voor de Waddenzee betreft het 9 habitattypen, 2 zoogdieren, 14 broedvogels, 43 watervogels en 3 vissoorten.

De bescherming van de Waddenzee is gericht op de bescherming van de habitattypen en soorten die via de instandhoudingsdoelen voor de Waddenzee zijn vastgesteld. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied van de Waddenzee of vanuit eventueel geëxclaveerde zones niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied. Als er effecten op de specifieke waarden in het gebied zijn te verwachten zijn de werkzaamheden vergunningplichtig in het kader van de Nb-wet '98.

### 1.3 Opdracht / Doel

De projectgroep voor de uitwerking van haveninrichtingsplannen heeft advies- en ingenieursbureau Oranjewoud opdracht gegeven een visie te schrijven die een kwantitatieve onderbouwing vormt van de in het vaarconvenant gekozen kwalitatieve benadering.

In beeld moet worden gebracht wat de uitbreidingswensen zijn van de verschillende havens. De visie geeft aan hoe deze wensen aansluiten bij de toekomstige behoefte van vaarrecreanten, en hoe deze zich verhouden tot de aspecten veiligheid en ecologie. De focus in deze visie ligt dan ook weliswaar op het kwantitatieve aspect 'aantal ligplaatsen voor de recreatievaart', maar wel afgewogen tegen de kwalitatieve aspecten 'ecologie' en 'veiligheid'. Deze drie moeten met elkaar in evenwicht worden gebracht, met als doel een visie te ontwikkelen die ecologisch houdbaar, economisch levensvatbaar en sociaal acceptabel is. Een visie die bewerkstelligt dat vaarrecreanten in het Waddengebied op verantwoorde wijze opgevangen kunnen worden in de havens. Een visie vanuit het gedachtegoed van het convenant: natuur en recreatie gaan samen op het wad.



**Doel** van deze visie is daarmee tweeledig:

- Het in beeld brengen van de kwantitatieve gegevens ten aanzien van de huidige en de gewenste situatie in de jachthavens grenzend aan de Wadden.

- Het in beeld brengen van de noodzaak (vanuit het oogpunt van veiligheid en behoeften van vaarrecreanten) in relatie tot de mogelijkheid (vanuit het oogpunt van ecologie) van de gewenste situatie.

Voor het opstellen van de visie zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- inventarisatie en ordening van bestaande gegevens, onder andere het bepalen van maatgevende capaciteit per haven;
- inventarisatie van wensen en plannen van deelnemende gemeenten door middel van interviews;
- het opstellen van een algemene visie ten aanzien van kwantitatieve aspecten;
- coördinatie en overleg met betrekking tot deze zaken;

## 1.4 Samenhang deelprojecten convenant

Gelijktijdig met het opstellen van dit document lopen nog een aantal deelprojecten die eveneens vanuit het vaarconvenant geïnitieerd zijn. In deze visie wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de resultaten en uitgangspunten van deze overige deelprojecten. De belangrijkste deelprojecten voor deze havenvisie zijn:

- Monitoringsplan Convenant Vaarrecreatie Waddenzee
- Campagne 'ik pas op het Wad'
- Meldingssysteem
- Fysiek informatiesysteem
- Gastheerschap

Naast de deelprojecten uit het convenant speelt ook het beheerplan Natura 2000. In deze visie is getracht zoveel mogelijke aan te sluiten bij de resultaten en uitgangspunten in dit beheerplan voor zover bekend op het moment van opstellen van deze visie.



Noordpolderzijl, vluchthaven aan het Groninger Wad

## 2 Aanpak en methodiek

### 2.1 Uitgangspunten

#### 2.1.1 *De havens*

Bij het opstellen van de havenvisie zijn conform de afspraken in het convenant de aan de Waddenzee grenzende havens meegenomen. Het betreft de havens die aan zout water liggen, niet de havens binnendijks, achter de sluis. In aanvulling op het convenant is de haven van Noordpolderzijl toegevoegd. Deze haven aan het Groninger Wad is weliswaar klein en qua diepgang beperkt toegankelijk, maar is belangrijk als vluchthaven tussen Lauwersoog en de Eems. Samengevat zijn de volgende jachthavens meegenomen:

- Texel
- Vlieland
- Terschelling
- Ameland
- Schiermonnikoog
- Den Helder, Passantenhaven Willemsoord en KMJC
- Den Oever buitendijks
- Harlingen, Noorderhaven, Zuiderhaven en Willems haven
- Lauwersoog, Vissershaven
- Termunterzijl
- Noordpolderzijl
- Delfzijl, jachthaven Neptunus

Jachthaven Willemsoord ligt in het voormalige Marine reparatiedok achter een sluis. Het is echter de bedoeling deze sluis m.i.v. 2009 gedurende een groot deel van het tij open te zetten. Daarmee wordt Willemsoord een aan zee gelegen getijdenhaven.

#### 2.1.2 *Ecologie*

In het deelproject 'Monitoringsplan Convenant Vaarrecreatie Waddenzee' willen de convenantpartners inzicht krijgen in de werking van het convenant. Oftewel, leiden de afspraken in het convenant ook daadwerkelijk tot het beperken van de verstoring van natuurwaarden? Wat betreft begrippen als natuurwaarden, verstoring en dosis-effect relaties, wordt in deze havenvisie aangesloten bij het monitoringsplan.

Het monitoringsplan gaat uit van het volgende:

- onderscheid tussen verstoring in kwetsbare gebieden en perioden en verstoring op minder kwetsbare plaatsen en perioden.
- twee verstoringsgradaties:
  - o lichte verstoring: vogels en zeehonden onderbreken hun oorspronkelijke gedrag als gevolg van de aanwezigheid van een verstoringsbron
  - o ernstige verstoring: vogels en zeehonden vliegen op respectievelijk gaan te water
- verstoringsgedrag wordt bepaald op basis van het niveau van groepen vogels en zeehonden en niet op het niveau van het individu

De dosis-effect relaties van verschillende activiteiten op de ecologie zijn nu nog niet in beeld. Aan de hand van analyses van monitoringsgegevens zal hier in de toekomst mogelijk meer duidelijkheid over komen. Het convenant gaat er van uit dat bij sturing op gedrag geen verstoring plaats hoeft te vinden. De monitoringsgegevens zullen dit moeten bevestigen.

## **2.2 Gehanteerde aanpak**

### *2.2.1 Procesbeschrijving*

Om te komen tot een visie ten aanzien van de kwantitatieve aspecten voor de vaarrecreatie op het Wad, zijn verschillende proces stappen ondernomen. Onderstaand volgt een korte omschrijving van de doorlopen proces stappen.

#### Fase 1: Inventarisatie en analyse

In deze fase zijn de benodigde gegevens verzameld en geanalyseerd. Tijdens de startbijeenkomst is het plan van aanpak gepresenteerd en is gezamenlijk dieper in gegaan op definities. Na de startbijeenkomst zijn alle betreffende gemeenten en havenmeesters individueel geïnterviewd. Voorafgaand aan de interviews hebben de gemeenten en jachthavens een uitgebreide vragenlijst ingevuld waarin gegevens ten aanzien van huidige en toekomstige situatie zijn opgenomen. Deze zijn nader besproken tijdens de interviews.

#### Fase 2: Confrontatie

Aan de hand van de startbijeenkomst en de resultaten van de interviewronde zijn in de confrontatiefase knelpunten en oplossingsrichtingen geformuleerd ten aanzien van de gewenste toekomstige ontwikkeling. De 11 gemeenten zijn in deze fase voor de 2e maal bij elkaar gekomen om deze knelpunten en oplossingsrichtingen te bespreken. Tijdens een informatieve bijeenkomst zijn ook de NGO's en de ministeries geïnformeerd over de stand van zaken. De knelpunten en oplossingsrichtingen, zoals besproken met de 11 gemeenten, zijn aan de aanwezigen voorgelegd. Op basis van de reacties van de aanwezigen is de visie nader aangescherpt.

#### Fase 3: Visie

In deze fase is de concept visie opgesteld. Deze is eerst met de projectgroep en vervolgens met de 11 gemeenten gezamenlijk besproken en vastgesteld.

### *2.2.2 Clusterbenadering*

Vanuit de Raad voor de Wadden is aangegeven dat bij de uitvoering van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee onderscheid gemaakt moet worden naar type vaarrecreant, naar tijd en naar plaats om generalisering van mogelijke problemen te voorkomen. Vanuit deze gedachte en de aantoonbare relatie tussen sluispassages, vaarroutes en jacht- en passantenhavens is bij het opstellen van deze havenvisie een clusterbenadering gekozen. In hoofdstuk 3 gaan we verder in op de analyse die ten grondslag ligt aan deze clusterbenadering. Bij deze benadering is het Wad onderverdeeld in de volgende clusters:

#### A) De Eems

- Haven Delfzijl
- Haven Termunterzijl
- Sluispassages Delfzijl

#### B) Oostelijk Wad

- Haven Schiermonnikoog
- Haven Ameland
- Haven Lauwersoog
- Haven Noordpolderzijl
- Sluispassages Lauwersoog

#### C) Centrale Wad

- Haven Terschelling
- Haven Vlieland
- Noorder-, Zuider- en Willemshaven van Harlingen
- Sluispassages Harlingen
- Sluispassages Kornwerderzand

#### D) Westelijk Wad

- Willemsoord, Den Helder
- KMJC Den Helder
- Haven Den Oever
- Haven Texel
- Sluispassages Den Oever
- Sluispassages Den Helder

Beschrijving van de huidige situatie, toekomstwensen en de gevolgen van deze wensen op het Wad zijn zoveel mogelijk vanuit deze clusterbenadering omschreven.

## 2.3 Definities

Bij het opstellen van de havenvisie hebben de 11 gemeenten in overleg de definities en uitgangspunten vastgesteld waarmee de verschillende maatgevende data per haven verzameld zijn. Op deze wijze wordt door de 11 gemeenten een met elkaar afgesproken uniforme werkwijze aangehouden. De havenvisie hanteert de door de gemeenten vastgestelde begrippen en definities.

**Ligplaatsen** zijn plaatsen die op seizoens- of jaarbasis worden verhuurd. Als de huurder van een (vaste) ligplaats tijdelijk afwezig is, dan heeft de havenexploitant het recht deze ligplaats aan passanten te verhuren.

**Passanten** zijn boten van toeristen die een tijdelijke ligplaats wensen, niet zijnde een seizoen- of jaarcontract.

**Specifieke passantenplaatsen** zijn plaatsen voor toeristen in (jacht)havens die niet op seizoen- of jaarbasis worden verhuurd.

In de meeste jachthavens zijn de uitvarende 'vaste ligplaatshouders' redelijk in balans met bezoekende passanten zodat er geen capaciteitsprobleem is. Sommige jachthavens hebben een speciale 'passantenkom'. Als een haven als vaardoel zeer aantrekkelijk is omdat het een bijzonder achterland heeft, kan besloten worden extra opvangcapaciteit te realiseren in de vorm van 'specifieke passantenplaatsen'. De Waddenzee is een geliefd vaardoel voor een (lang) weekend of als vakantiebestemming. Daarom hebben de Waddenhavens en met name de Waddeneilanden veel specifieke passantenplaatsen.

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

De **maximum capaciteit** is het aantal schepen dat de havenmeester maximaal in zijn haven op kan vangen, rekening houdend met veiligheidsaspecten. Er zijn geen normen voor het aantal schepen dat maximaal naast elkaar af mag meren. De havenmeester bepaalt in dezen wanneer een maximum bereikt is en geen boten meer toegelaten kunnen worden.

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

**Noodcapaciteit** is extra ruimte die gereserveerd wordt (in aanvulling op de maximum capaciteit) om bij weersverslechtering en extreme drukte schepen op te vangen.

Er zijn verschillende manieren om schepen in een haven een plaats te geven. De meeste jachthavens hebben, al dan niet aan drijvende steigers, ligplaatsen in '**boxen**'. De schepen liggen in die gevallen met de voor- of achterkant naar de steiger. Meestal heeft een box twee achterpalen, vandaar de naam 'box'. Grotere boxen hebben vaak een zijsteiger of vingerpier om het opstappen te vereenvoudigen.

Passantenhavens hebben meestal geen boxen omdat men dan meer flexibiliteit heeft om schepen van verschillende afmetingen op te vangen. De schepen meren per soort of lengtemaat naast elkaar af, het zogenoemde '**stapelen**'. Afhankelijk van de ruimte kan men schepen stapelen. Als het druk is en het aantal gestapelde schepen toeneemt, moet men over meer schepen lopen om de wal te bereiken. Dit gaat ten koste van de kwaliteit en veiligheid. In geval van calamiteiten is het moeilijker om uit een 'kluwen' gestapelde schepen weg te varen. Zelfs wanneer het aantal gestapelde schepen beperkt is (meestal max. 3) is men afhankelijk van de burens wanneer men wil vertrekken. Zowel vanuit veiligheid als kwaliteit zijn er redenen om van stapelen over te stappen naar boxen.

In het convenant is afgesproken dat alleen op de 20 drukste dagen het gestapeld liggen in beperkte mate wordt toegestaan. De maatgevende capaciteit dient bij voorkeur in ligboxen uitgevoerd te zijn.





Stapelen in de Noorderhaven in Harlingen.



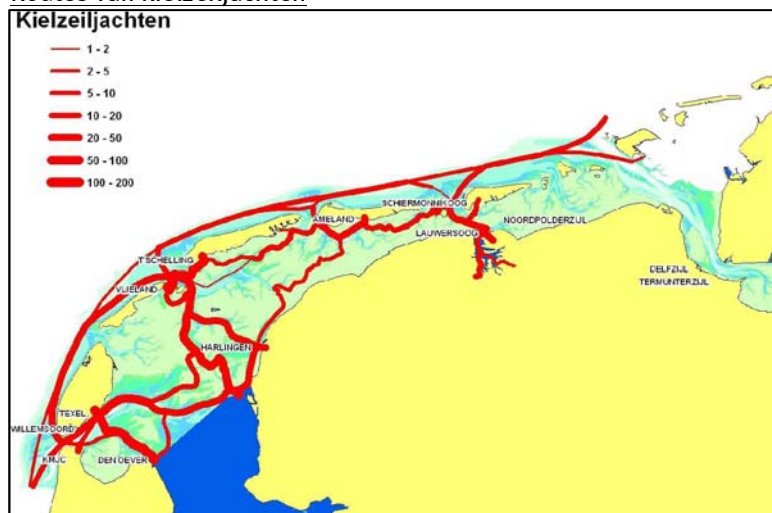
Jachthavens Willemsoord Den Helder. Rechts schepen in 'boxen' aan vingerpielen, links 'stapelplaatsen' langsij de steiger.

### 3 Huidige situatie

#### 3.1 Vaargedrag en routes op het Wad

In 2002 is onderzoek gedaan naar het vaargedrag van watersporters in het IJsselmeergebied en op de Waddenzee<sup>3</sup>. Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen het gedrag van zeiljachten, motorboten, platbodems en 'multihulls' (catamarans) en chartervaartuigen. Uit het rapport blijkt dat genoemde groepen schepen een zeer verschillend vaargedrag hebben.

Routes van kielzeiljachten



Door hun diepgang, zijn nagenoeg alle kielzeiljachten gebonden aan de betonde vaargeulen. Slechts een beperkt aantal ondiep stekende jachten of jachten met kimkielen vaart onder Terschelling en Ameland door. Als de verschillende typen schepen nader worden bestudeerd, dan varen de kielzeiljachten hoofdzakelijk in de westelijke Waddenzee (Cluster C en D) en op de Noordzee. Vanuit Lauwersoog varen een beperkt aantal ondiep stekende jachten richting Schiermonnikoog en Ameland en er gaat een stroom schepen via Lauwersoog de Noordzee op.

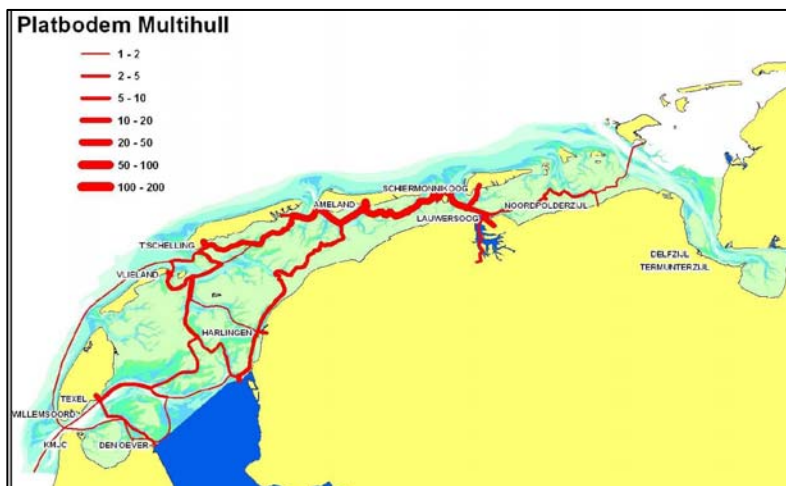
<sup>3</sup> Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, februari 2003

### Routes van motorboten



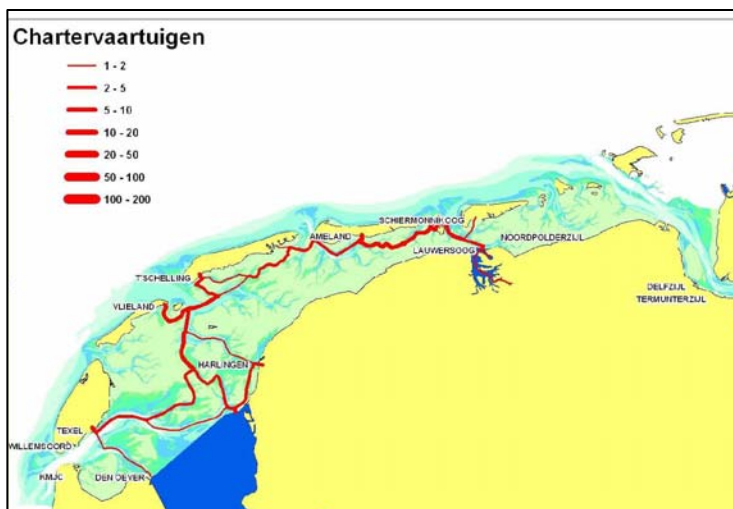
Motorboten zijn hoofdzakelijk gericht op Vlieland en Terschelling (cluster C). Een deel vaart onder de eilanden door richting Ameland en Schiermonnikoog waar ze de schepen tegenkomen die via Lauwersoog het Wad opvaren. Tochten richting Texel blijken beperkt te zijn. Duidelijke oorzaak hiervan is niet bekend.

### Routes van platbodems en 'multihulls'



Platbodems en 'multihulls' (catamarans) hebben weinig diepgang en kunnen in principe overall op het Wad varen. Op een enkele uitzondering na wordt niet op de Noordzee gevaren omdat dat te groot vaarwater is. Het westelijke Wad (cluster D) is voor deze groep al relatief groot water, net als voor de motorboten. De kern van deze groep vaart in cluster B en in cluster C in het gebied tussen Vlieland en Schiermonnikoog. Het grootste gedeelte van deze wadvaarders komt uit de provincie Fryslân en vaart in de vakantie als het mooi weer is een rondje over het Wad. Via Kornwerderzand of Lauwersoog het Wad op en de andere kant om terug. De vaarbewegingen op het Groninger Wad (cluster A) ten oosten van Lauwersoog zijn beperkt.

## Routes van chartervaartuigen



De chartervaart gebruikt de Waddenzee van alle categorieën het meest evenwichtig. De schepen zijn 'zeewaardig' genoeg om via Den Oever Texel als vaardoel aan te doen. Vanaf Kornwerderzand en Harlingen richten de tochten zich vooral op Terschelling en Vlieland. De vloot uit Zoutkamp die via Lauwersoog het Wad op gaat, vaart vooral op Ameland, Schiermonnikoog en het Groninger Wad ten oosten van Lauwersoog. Als er meer tijd is, bevaart men het hele gebied.

Voor het onderzoek is Lauwersoog een uitdeellocatie geweest, desondanks gaven weinig mensen aan op het Groninger Wad richting Noordpolderzijl, het Simonszand of het Duitse Wad te varen. Omdat de afstand tussen Lauwersoog en de Eems vrij groot is, eigenlijk meer dan een dagtocht, durft niet iedereen deze 'oversteek' aan. Noordpolderzijl is door de geringe diepgang ook beperkt / slecht bereikbaar. Als het om meer dan een dagtocht gaat, moet men dus ergens op het Wad overnachten. De (langere termijn) weersverwachting speelt dan een belangrijke rol.

## 3.2 Jachthavens

### *Totaaloverzicht*

Navolgende tabellen geven een totaaloverzicht van de resultaten van het onderzoek naar het aantal beschikbare lig- en passantenplaatsen van alle havens. Bijlage 1 bevat een uitgebreide versie van de gegevens per individuele haven. In het overzicht is onderscheid gemaakt tussen de havens aan de vaste wal ('walhavens') en de havens op de Waddeneilanden ('eilandhavens') omdat tussen deze twee groepen opmerkelijke verschillen bestaan. De verschillen zijn geel gemarkeerd. In de navolgende paragrafen gaan we dieper in op de resultaten per cluster.

Verdeling wal/eilanden				Totaal
		walhavens	eilandhavens	
<b>A. Huidige situatie</b>				
<b>1. Vaste Ligplaatsen</b>				
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	375	520	895
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	329	500	829
	<i>Gemiddelde bezettingsgraad</i>	88%	96%	93%
	Aandeel zeilboten	85%	25%	49%
	Aandeel motorboten	14%	34%	26%
	Aandeel platbodems en catamarans	1%	2%	2%
	Aandeel boten sportvissers	0%	38%	23%
	Gemiddelde bootlengte	10,9	8,6	9,5
1c	Wachtilijst zomerligplaatsen (ja / nee)			
	Aantal schepen op een wachtlijst	21	95	116
1d	Alle ligplaatshouders in boxen of kopsteiger (ja / nee)			
	Vaste ligplaatshouders niet in box			12%
1e	Vaste boxen verhuurd aan passanten indien afwezig?			
	Ligplaatsen alleen voor inwoners gemeente		Ja	
	Aandeel ligplaatshouders uit Nederland	86%	100%	94%
	Aandeel ligplaatshouders uit Duitsland	14%	0%	6%
	Aandeel ligplaatshouders uit overige landen	0%	0%	0%
<b>2. Passanten</b>				
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	367	1.085	1.452
	Aantal boxen inclusief kopsteigers	75	360	435
	Aantal meters vrije kade voor passanten	965	2.180	3.145
2b	Maatgevende capaciteit	239	1.005	1.244
2c	Maximum capaciteit	563	1.419	1.982
2d	Buffercapaciteit (= max cap +/- maatg cap)	524	414	938
2e	Noodopvang	75	155	230
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	0	210	210
2h	Totaal aantal passanten 2008 (havenbriefjes)	15.882	33.390	49.272
2i	Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	1,3	3,8	3,0
2j	Totaal aantal bootovernachtingen recreatievaart 2008	20.185	126.832	147.017
<b>3. Charterplaatsen</b>				
3a	Plaats in haven voor chartervaart			
3b	Capaciteit voldoende onder normale omstandigheden			
3c	Eigen exploitatie charterligplaatsen			
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen	91	135	226
3e	Aantal overnachtingen charterschepen in 2008	7.129	8.802	15.931



Binnendoor via Dokkum naar Lauwersoog en dan naar Zweden.



De haven van Ameland (2007) en 'droogvallers' naast de haven.

In de havens langs de vaste wal liggen hoofdzakelijk zeiljachten (85%). Op de eilanden overheerst het aandeel motorboten en sportvissers. Op de eilanden staan 95 schepen op een wachtlijst voor een vaste ligplaats. De gereserveerde ruimte voor passanten gaat op de eilanden ten koste van de eigen inwoners die een vaste ligplaats wensen.

De havens op de eilanden hebben samen ca. 3 x zoveel specifieke passantenplaatsen, 2x zoveel passanten en passanten blijven 3x zo lang in vergelijking met de walhavens. Gemiddeld blijven passanten 3,8 dagen in een haven op de eilanden liggen. Van alle overnachtingen op de Waddenzee vindt 86% plaats op de eilanden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de 'maatgevende capaciteit' van de havens op de eilanden hoog is ten opzichte van de vaste wal. Ankeren of droogvallen buiten de haven vindt alleen bij de havens op de eilanden plaats.

### 3.2.1 Cluster A 'De Eems'

De jachthavens in Delfzijl en Termunterzijl hebben samen 191 ligplaatsen en 23 specifieke passantenplaatsen. De bezettingsgraad is 100%. 89% van de boten in de havens zijn zeiljachten, 10% motorboten en 1% platbodems. De gemiddelde scheeps lengte is 10 m. De schepen in deze havens zijn nagenoeg allemaal geulgebonden en veroorzaken bijna geen scheepsbewegingen op het oostelijke Wad. 23% van de ligplaatshouders komt uit Duitsland. Het aantal passanten per dag is niet zo hoog, de maatgevende capaciteit is 40. Het totale aantal passanten op jaarbasis is 3.800 en het gemiddelde aantal overnachtingen per boot 1,4.

A. Huidige situatie		Cluster A		Totaal
		Delfzijl Neptunus	Termunter- zijl	
<b>1. Vaste Ligplaatsen</b>				
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	123	68	191
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	123	68	191
<b>2. Passanten</b>				
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	23		23
2b	Maatgevende capaciteit	30	10	40
2c	Maximum capaciteit	50	15	65
2d	Buffercapaciteit (= max. cap. -/- maatg. cap.)	20	5	25
2e	Noodopvang	0	10	10
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	0	0	0
<b>3. Charterplaatsen</b>				
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen		1	1

### 3.2.2 Cluster B 'Het oostelijk Wad'

De schepen die hier varen liggen voor een belangrijk deel in Lauwersoog en rond het Lauwersmeer. Verder worden de sluispassages vooral in de vakanties veroorzaakt door schepen uit het Friese Merengebied (platbodems) die in dit gebied willen varen of schepen die al dan niet via de eilanden op weg zijn naar het westelijke Wad of het Duitse Wad. Een deel van de passages wordt veroorzaakt door kielzeiljachten van of op weg naar Denemarken en Scandinavië. De ('staande mast') route voor deze schepen loopt via Dokkum en Leeuwarden. Het aantal vaste ligplaatsen in Lauwersoog (buitendijks) en op de eilanden is zeer beperkt, 103. De bezettingsgraad is 96%. Het type schepen in de havens in dit gebied is door de dieptebeperkingen duidelijk anders dan elders op het Wad: 20% zeilboten, 48% motorboten, 7% platbodems en 25% sportvissers. De gemiddelde scheeps lengte is 8,9 m.

Als de nieuwe passantenplaatsen in Lauwersoog zijn opgeleverd, hebben de havens gezamenlijk 304 specifieke passantenplaatsen. De maatgevende capaciteit (exclusief Lauwersoog) is 239. Schiermonnikoog, Ameland en Noordpolderzijl hebben geen boxen. Het totale aantal passanten bedraagt ruim 7.000 en het gemiddelde aantal overnachtingen per boot is 3,1. Buiten de havens van Schiermonnikoog en Ameland vallen in het hoogseizoen ca. 70 schepen droog.

A. Huidige situatie		Cluster B				Totaal
		Nrd.polderzijl	Lauwersoog	Schiermonnikoog	Ameland*	
<b>1. Vaste Ligplaatsen</b>						
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	8	0	35	60	103
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	4	0	35	60	99
<b>2. Passanten</b>						0
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	4	60	120	120	304
2b	Maatgevende capaciteit	4		135	100	239
2c	Maximum capaciteit	8		135	180	323
2d	Buffercapaciteit (= max. cap. -/- maatg. cap.)	4	200		80	284
2e	Noodopvang	4				4
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	0	0	30	40	70
<b>3. Charterplaatsen</b>						0
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen	1	3	8	20	32

\* Ameland heeft vergunning voor 180 lig- en passantenplaatsen, maar door achterstallig onderhoud kunnen op dit moment maar 90 plaatsen worden benut. Zie hoofdstuk 6 voor verdere toelichting. Als die plaatsen er wel waren geweest zou de maatgevende capaciteit van Ameland waarschijnlijk op 100 liggen in plaats van de officieel gemeten 50. De buffercapaciteit zou dan 80 zijn geweest. Ook bij de charterplaatsen is dit het geval: er zijn maar 12 van de 20 plaatsen bruikbaar. In het overzicht wordt uitgegaan van de vergunde situatie.

### 3.2.3 Cluster C 'Centrale Wad'

In de havens van het centrale Wad zijn 296 vaste ligplaatsen bij een bezettingsgraad van 95%. Het percentage zeilboten is 33%, motorboten 34%, platbodems 1% en sportvissers 32%. De gemiddelde scheeps lengte is 10m. Als nader wordt gekeken liggen de boten van de sportvissers op de eilanden. Het percentage zeiljachten in Harlingen is 70%, motorboten 28%. Met elkaar hebben de havens in dit cluster 720 specifieke passantenplaatsen waarvan 595 op de eilanden. Alleen in de haven van Vlieland zijn sinds kort 120 'boxen' voor passanten. De 'maatgevende capaciteit' (gewenst aantal boxen) op de eilanden is 557.

Buiten de havens van Vlieland en Terschelling vallen ca. 140 schepen droog of gaan voor anker. Vlieland en Terschelling hebben ongeveer evenveel passanten, resp. ca. 9.500 en 10.500, alleen blijven de schepen op Vlieland gemiddeld wat langer dan op Terschelling (3,4 om 5 nachten). In Harlingen blijft men gemiddeld 1,3 nacht. Het aantal plaatsen voor charterschepen in dit cluster bedraagt 137.

A. Huidige situatie		Cluster C			Totaal
		Terschelling	Vlieland	Harlingen	
<b>1. Vaste Ligplaatsen</b>					
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	150	50	96	296
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	150	50	80	280
<b>2. Passanten</b>					
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	345	250	125	720
	Aantal boxen inclusief kopsteigers		120		120
	Aantal meters vrije kade voor passanten	925	550	415	1890
2b	Maatgevende capaciteit	307	250	150	707
2c	Maximum capaciteit	424	330	250	1004
2d	Buffercapaciteit (= max. cap. +/- maatg. cap.)	117	80	100	297
2e	Noodopvang	5	50	50	105
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	40	100	0	140
<b>3. Charterplaatsen</b>					
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen	42	25	70	137

### 3.2.4 Cluster D 'Westelijk Wad'

Dit gedeelte van het westelijke Wad is voor zeiljachten een belangrijke toegangspoort naar de Noordzee. Het gemiddelde percentage zeiljachten in de havens (vaste ligplaatshouders) is 47%, maar in Den Helder (KMJC) is dit 98%. De havens hebben samen 405 specifieke passantenplaatsen. Texel heeft 240 boxen en de 'maatgevende capaciteit' op Texel is 213. Wat dat betreft is Texel dus 'in balans'. De passanten in dit cluster worden bijna allemaal opgevangen door de Koninklijke Marine Jacht Club (KMJC) in Den Helder en door de havens op Texel (totaal 10.000 passanten). De haven van Willemsoord in Den Helder is in 2008 opgeleverd, maar kan pas echt functioneren als de sluis open gaat staan en de brug voor passanten gaat draaien. Het is de bedoeling dat de sluis en de brug die Willemsoord scheidt van de Waddenzee vanaf 2009 via een vast bedieningsregime worden bediend. Daarmee wordt Willemsoord een zeehaven. Of de sluis gedurende een deel van het tij open kan blijven staan, is nog in onderzoek. Dan zou Willemsoord niet alleen een zeehaven, maar ook een getijdenhaven worden. Het gemiddelde aantal overnachtingen per passant aan de vaste wal is 1,1 en op Texel 3,0. In dit gebied zijn 56 plaatsen voor charterschepen.

A. Huidige situatie		Cluster D				Totaal
		Den Oever	Den Helder Kon. Marine	Den Helder Willemsoord	Texel	
<b>1. Vaste Ligplaatsen</b>						
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	0	80	0	225	305
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	0	54	0	205	259
<b>2. Passanten</b>						
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	30	26	99	250	405
	Aantal boxen inclusief kopsteigers		18	57	240	315
	Aantal meters vrije kade voor passanten	100	100	60	60	320
2b	Maatgevende capaciteit	20	25		213	258
2c	Maximum capaciteit	60	65	115	350	590
2d	Buffercapaciteit (= max cap +/- maatg cap)	40	40	115	137	332
2e	Noodopvang	10	1		100	111
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt		0	0	0	0
<b>3. Charterplaatsen</b>						
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen	10		6	40	56



*Voor anker buiten de haven van Schiermonnikoog.*



*Gestapeld liggen op Ameland.*

### 3.3 Knelpunten huidige situatie

#### 3.3.1 *Knelpunten veiligheid en kwaliteit*

In het convenant hebben de verschillende partners afspraken gemaakt over de veiligheid en kwaliteit van havens. Deze afspraken zijn:

1. Bepaling van de maatgevende capaciteit en het uitvoeren van de 'maatgevende capaciteit' in ligboxen. Deze afspraak regelt enerzijds de veiligheid in de havens (het stapelen van teveel schepen naast elkaar kan immers onveilige situaties in de havens opleveren) en anderzijds de kwaliteit (een ligbox biedt meer comfort en vrijheid aan de recreant). Momenteel hebben alleen de havens van Texel en Den Helder (KMJC en Willemsoord) ligboxen die in aantal nagenoeg overeenkomen met de maatgevende capaciteit.
2. Elke haven moet beschikken over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen
3. Buffercapaciteit kan middels 'stapelen' gefaciliteerd worden waarbij voldoende afstand tussen boeg en spiegel en voldoende manoeuvreerruimte belangrijk zijn. Het is aan de havenmeester om te bepalen wat deze afstand precies is, afhankelijk van de lokale situatie.

#### *Veiligheid*

Een aantal havens voldoet niet aan de 2<sup>e</sup> afspraak: het beschikken over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen. Deze situatie doet zich voor in de havens van Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling en Harlingen. De havens liggen vol en er blijft onvoldoende manoeuvreerruimte over. Dit leidt in de haven tot een onveilige situatie. Buiten de havens op de eilanden resulteert dit verder in droogvallers en/of ankeren omdat in de haven geen plaats meer is. Bij verslechterde weersomstandigheden kan dit ook buiten de haven leiden tot onveilige situaties.

#### *Kwaliteit*

De meeste havens voldoen niet aan de 1<sup>e</sup> afspraak: het uitvoeren van de maatgevende capaciteit in ligboxen. Voor het grootste deel van deze havens is het met name een kwestie van kwaliteitsverbetering die te behalen is met het realiseren van ligboxen.

#### 3.3.2 *Ecologie*

Aan de hand van een ruimtelijke analyse is bepaald waar op dit moment op basis van gegevens van het droogvallen (luchttellingen) de grootste knelpunten met betrekking tot verstoring van natuurwaarden plaats vindt. Daarbij is ingezoomd op de 10 monitoringslocaties uit het monitoringsplan. Deze locaties zijn geselecteerd op basis van de onderstaande criteria:

- ligging
- aanwezigheid verstoringgevoelige natuurwaarden
- druk vaarrecreatie.

Het inzoomen heeft plaats gevonden aan de hand van luchtfototellingen, uitgevoerd door de provincie Fryslân. Bij het inzoomen op deze monitoringslocaties is onderscheid aangebracht tussen het effect van varende boten en droogvallende boten (zie ook bijlage 2). Aanvullend is gebruik gemaakt van informatie uit monitoringsverslagen die zijn opgemaakt naar aanleiding van de proef met het vrijlaten van droogvallocaties.

Varende boten leiden nauwelijks tot verstoring, op voorwaarde dat bij laag water voldoende afstand tot de geulranden (waarlangs sommige soorten vogels bij laagwater specifiek foerageren) wordt aangehouden. Voor boten die bij hoog water buiten de vaargeulen varen, geldt dat verstoring van op het water rustende of foeragerende zee-eenden mogelijk is. Met name tijdens de ruiperiode (de vogels kunnen dan niet vliegen) is de verstoringgevoeligheid het grootst. In de praktijk blijkt dit echter nauwelijks voor te komen, omdat ruiende vogels reeds de rustigste delen van het Wad opzoeken.

Locatie		Druk vaarrecreatie op locatie <sup>1</sup>
1	Boschplaat	Gemiddeld
2	Oostpunt Schiermonnikoog	Gemiddeld
3	Engelsmanplaat	Groot
4	Richel	Groot
5	PosthuisWad	Groot
6	Texel oost	Klein
7	Zwarte haan	Klein
8	Balgzand	Gemiddeld
9	Simonszand	Klein
10	Rottumeroog en Rottumerplaat	Klein

Bij hoog en laag water zijn aan de hand van luchtfoto's de locaties van verschillende typen boten in beeld gebracht. De boten die zich bij laag water buiten de betonde geulen bevinden zijn in de meeste gevallen droogvallende of ankerende boten. Op deze wijze is bekeken op welke van de 10 monitoringslocaties daadwerkelijk sprake is van eventuele verstoring door droogvallende boten.

Verstoring van droogvallers wordt vooral veroorzaakt doordat opvarenden zich niet aan de erecode voor Wadvaarders houden. Op basis van de fototellingen van droogvallende schepen zijn per cluster de 10 knelpuntlocaties uit het monitoringsplan nader bekeken.

#### Cluster A: de Eems

Binnen dit cluster liggen geen monitoringslocaties. Vanuit de ruimtelijke analyse op basis van fototellingen (droogvallen vs natuurwaarden) zijn hier ook geen knelpunten te verwachten.

#### Cluster B: Het oostelijk Wad

De monitoringslocaties 2, 3, 9 en 10 vallen binnen dit cluster. Uit de ruimtelijke analyse op basis van de fototellingen blijkt met name monitoringslocatie 2 (Engelsmanplaat) verstoringgevoelig te zijn in verband met droogvallende boten (zie kaart bijlage 2). Op deze locatie zijn hoogwatervluchtplaatsen (HVP's) aanwezig en rustende zeehonden. Het betreft met name droogvallende motorboten.

Locatie 2, 9 en 10 blijken uit de fototellingen niet ernstig verstoord door droogvallende boten. Volgens de monitoringsverslagen zou het met name gaan om droogvallers die dwars oversteken naar het Noordzeestrand. Dit blijkt echter niet uit de fototellingen en ligt ook niet voor de hand omdat er geen betonde geul tussen de oostpunt van

<sup>1</sup> De druk vaarrecreatie op locatie is gebaseerd op expert judgement van de Werkgroep Monitoring.

Schiermonnikoog en de westkant van het Simonszand naar de Noordzee of het Noordzeestrand loopt. Het gebied tussen Rottummerplaat en Rottermeroog is in het recreatieseizoen afgesloten voor recreatievaartuigen (artikel 20 gebied van 15-5 tot 1-9). De HVP's Rottemerplaat, Rottermeroog en de Zuiderduintjes zijn het hele jaar afgesloten.

In aanvulling op de monitoringslocaties blijkt dat in dit cluster regelmatig boten droogvallen tussen de haven van Schiermonnikoog en de zeehondenligplaats voor de haven. Boten vallen niet droog op de zeehondenligplaatsen, maar wel binnen een straal van 800 meter. Dit is een dusdanig kleine afstand dat dit een versturende werking kan hebben op de zeehonden. De locatie van droogvallen hangt samen met gebrek aan capaciteit in de haven.

#### Cluster C: Het centrale Wad

Monitoringslocaties 1,4, 5 en 7 liggen binnen dit cluster. Uit de ruimtelijke analyse met de fototellingen blijkt met name op de locaties 1 (Boschplaat) en 4 (Richel) mogelijk sprake te zijn van verstoring door droogvallende boten (zie kaart bijlage 2). Locatie 4 (de Richel) betreft bewuste droogvallers en boten die in de geul onder de Richel ankeren, al dan niet in afwachting van een vrije plaats in de haven van Vlieland of Terschelling. Op de locaties 7 (Zwarte Haan) en 5 (Poshuiswad) blijkt vanuit het aspect van droogvallende boten geen sprake te zijn van verstoring. Het betreffen afgesloten artikel 20 gebieden.

In aanvulling op de monitoringslocaties blijkt uit de fototellingen dat boten in dit cluster ook droogvallen/ankeren voor de haven van West Terschelling en in de geul naast of ten zuiden van het dorp Oost Vlieland. Deze beide locaties hangen mede samen met een gebrek aan capaciteit in de havens van Terschelling en Vlieland.

#### Cluster D: Het westelijke Wad

Monitoringslocaties 6 en 8 vallen binnen dit cluster. Uit de ruimtelijke analyse aan de hand van de fototellingen bij laag water blijkt hier geen sprake te zijn van droogvallende boten.



Dichtgeslibde haven van Ameland.



Droogvallen buiten de haven.

## 4 Toekomstige ontwikkelingen

### 4.1 Overzicht uitbreidingswensen

Aan de hand van vragenformulieren en aanvullende interviews zijn de toekomstwensen van de verschillende havens geïnventariseerd. De resultaten zijn in onderstaand overzicht weergegeven.

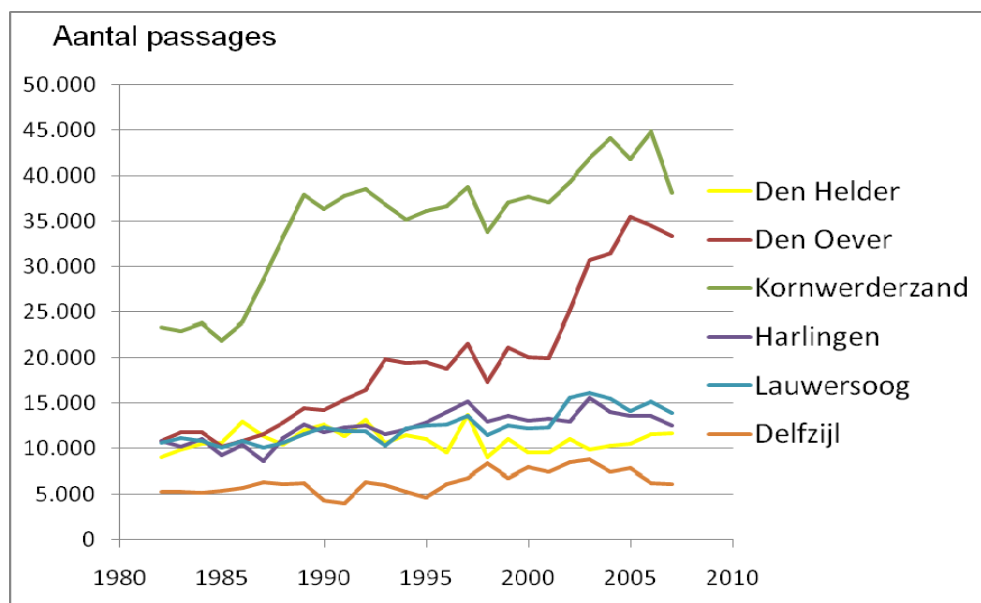
Verdeling wal/eilanden				Totaal
		walhavens	eilandhavens	
<b>B. Gewenste situatie</b>				
<b>4. Vaste Ligplaatsen</b>				
<b>4a</b>	<b>Uitbreidingsplannen voor vaste ligplaatsen</b>			
4b	Uitbreiding bestemd voor inwoners eigen gemeente		Ja	
	Uitbreiding bestemd voor mensen van buitenaf			
4c	Aantal nieuwe ligplaatsen	570	95	665
<b>5. Passanten</b>				
5a	Wilt u aantal specifieke passantenplaatsen uitbreiden			
5b	Zo ja, hoeveel	580	235	815
5d	Wilt u extra buffercapaciteit			
	Hoeveel buffercapaciteit	40	195	235
5e	Wilt u extra ruimte voor noodopvang			
	Hoeveel noodopvang	10	145	155
5f	Hebt u voor gewenste uitbreiding/aanp. ruimte nodig			
<b>6. Charterplaatsen</b>				
6a	Wilt u ligplaatscapaciteit chartervaart uitbreiden			
6b	Gewenste uitbreiding	20	60	80
6c	Is voor uitbreiding extra ruimte beschikbaar			

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de havens op de Waddeneilanden wensen hebben voor in totaal 235 extra specifieke passantenplaatsen en 95 ligplaatsen (de laatste alleen voor de eigen inwoners). De havens aan de vaste wal willen capaciteit vergroten met 580 specifieke passantenplaatsen en 570 vaste ligplaatsen. Daarboven vragen eilanden en walhavens gezamenlijk om 155 plaatsen voor noodopvang, 235 plaatsen extra buffercapaciteit en 80 extra plaatsen voor de chartervaart.

De gezamenlijke havens (eilanden en vaste wal gezamenlijk) hebben aangegeven uit te willen breiden met 815 specifieke passantenplaatsen en 665 vaste ligplaatsen. Dit is globaal een uitbreiding van 75% van de huidige capaciteit. Behalve de aangegeven verschillen tussen de havens op de eilanden en aan de vaste wal, zijn er ook aanmerkelijke verschillen tussen de wensen in de verschillende regio's of deelgebieden van de Waddenzee. Alvorens hier verder op in te gaan, is het zinvol eerst naar de Waddenzee in zijn totaliteit te kijken.

## 4.2 Ontwikkeling sluispassages

Navolgende grafiek geeft een overzicht van de sluispassages door de toegangssluisen naar de Waddenzee<sup>4</sup>.



Grafiek 4.1 : Ontwikkeling sluispassages 1980 - 2010

Uit de grafiek kunnen een aantal conclusies worden getrokken. De passages door de toegangssluisen in Den Helder, Harlingen, Lauwersoog en Delfzijl zijn nagenoeg stabiel. Kornwerderzand en Den Oever zijn de belangrijkste toegangspoorten naar de Waddenzee. De passages van de sluisen bij Kornwerderzand stabiliseren rond de 40.000 sinds 1990. Het is vooral de Stevinsluis in Den Oever waar globaal sinds 2000 het aantal passages naar de Waddenzee sterk is toegenomen.

Volgens het overlegplatform jachthavens IJsselmeergebied<sup>5</sup>, ligt de oorzaak van het verschil in ontwikkelingen tussen Den Oever en Kornwerderzand in het feit dat Kornwerderzand een capaciteitsprobleem heeft alsmede problemen met de diepgang in de Boontjes (vaarwater tussen Kornwerderzand en Harlingen). Den Oever daarentegen heeft voldoende capaciteit en sinds deze sluis 24 uur per dag draait, nemen de passages toe. Ook leent dit westelijk deel van het Wad zich beter voor een weekendtocht (naar Texel). De Boontjes zal naar verwachting in 2010 uitgebaggerd worden waardoor het uitwijkgedrag via Den Oever waarschijnlijk zal verminderen.

Niet alleen de capaciteit van de sluisen bij Kornwerderzand, ook de capaciteit van de sluis bij Lauwersoog kent zijn beperkingen. Bij Lauwersoog is het niet aan de orde, maar Kornwerderzand 'verliest' klanten aan Den Oever. Het ongewild 'knippen van de capaciteit' betekent dat het langer duurt om de schepen te verwerken en dat impliceert een langere 'sliert' schepen die over het Wad vaart. Door de havens werd aangegeven dat Duitse ligplaatshouders zich beter aan het getij houden en op tijd vertrekken. De Nederlanders zijn slordiger en vertrekken soms ruim voor het tij keert. Het gevolg is dat men de eerste uren stroom tegen heeft, anderzijds komt men als eerste op de eilanden aan en heeft daardoor een grotere kans op een (mooie) plaats.

<sup>4</sup> Sluispassages, bron provincie Fryslân, bewerkt door Waterrecreatie Advies

<sup>5</sup> Overlegplatform jachthavens IJsselmeergebied, februari 2009

### 4.3 Overige trends en toekomstige ontwikkelingen recreatievaart Waddenzee

De interactie tussen het IJsselmeergebied, Noordzee en de Waddenzee is groot. Dit blijkt onder andere uit de sluispassages. Daarin is te zien dat het IJsselmeergebied de belangrijkste leverancier is van schepen die op het Wad varen. Dit blijkt ook uit het Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee<sup>6</sup>: van de 878 deelnemers vaart 86% ook op de Waddenzee. Van degenen die ook op het Wad varen, vaart 58% ook op de Noordzee. Slechts 13,5% van de respondenten voer (nog) niet op de Waddenzee. 7,5% had een vaste ligplaats aan of rond de Waddenzee (incl. Lauwersmeer), de meeste respondenten kwamen uit Lelystad, gevolgd door Makkum, Workum en Monnickendam. Trends en ontwikkelingen in het IJsselmeergebied zijn dus van groot belang voor de Waddenzee en daarom wordt daar nader op ingegaan.

#### *Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied*

Sinds 1965 is het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied toegenomen van ca. 5.000 naar ruim 35.000 in 2008. Niet alleen het aantal boten, maar ook de gemiddelde scheeps lengte is toegenomen naar 9,6 m. Door toename van de scheeps lengte en technische ontwikkelingen zoals de uitvinding van de rolfok en toepassing van GPS in de recreatievaart werd het mogelijk langere tochten te ondernemen. Het 'bedieningsgemak' werd beter en dat betekende dat een gelijkblijvend aantal ('vergrijzende') bemanningsleden met grotere schepen kon (blijven) varen. Hoewel het aantal ligplaatsen en het aantal boten in het IJsselmeergebied toeneemt, blijft het aantal passanten stabiel. Men vaart dus minder dagen in het IJsselmeergebied. Langer verblijf in de jachthavens is daarbij een waarneembare trend. De groei van het aantal scheepsbewegingen richt zich op de Waddenzee en de Noordzee. Dit beeld komt ook overeen met de bevindingen in het Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee<sup>7</sup> (2002) en vergelijkbare onderzoeken in de Noordzee<sup>8</sup> (2003) en in het Deltagebied<sup>9</sup> (2008). De Waddenzee is dus niet alleen een vaardoel, maar net als het Noordzeekanaal, waar de sluispassages ook toenemen, een verbindingroute naar het buitenland (Scandinavië, Engeland, België, Frankrijk, etc.).

Verwacht wordt dat in de komende 20 jaar in het IJsselmeergebied behoefte is aan ca. 7.000 extra ligplaatsen. Dit betekent een groei van het aantal boten van ca. 1% per jaar. Die is niet rechtlijnig, maar zal naar verwachting in genoemde periode langzaam afnemen. Achtergrond daarvoor zijn meerdere redenen waaronder vergrijzing. Er zijn veel plannen om nieuwe jachthavens en extra ligplaatsen aan te leggen in het IJsselmeergebied. Als alle plannen volgens planning worden uitgevoerd ontstaat een overcapaciteit en daalt de bezettingsgraad. In de praktijk wordt echter rekening gehouden met de uitkomsten van het jaarlijkse monitoringsonderzoek. Ook door allerlei andere planprocessen (zoals Natura 2000) wordt de aanleg van jachthavens vertraagd. In de praktijk van de afgelopen jaren blijkt dat, ondanks toename van het aantal ligplaatsen de bezettingsgraad stabiel rond de 92% blijft schommelen. Ander gezegd, vraag en aanbod zijn behoorlijk in balans (zie grafiek 4.4).

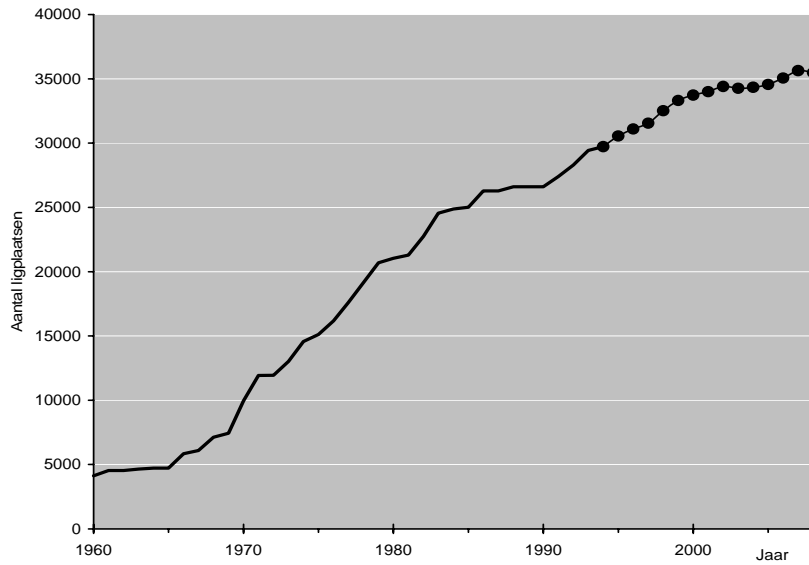
---

<sup>6</sup> Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, december 2008

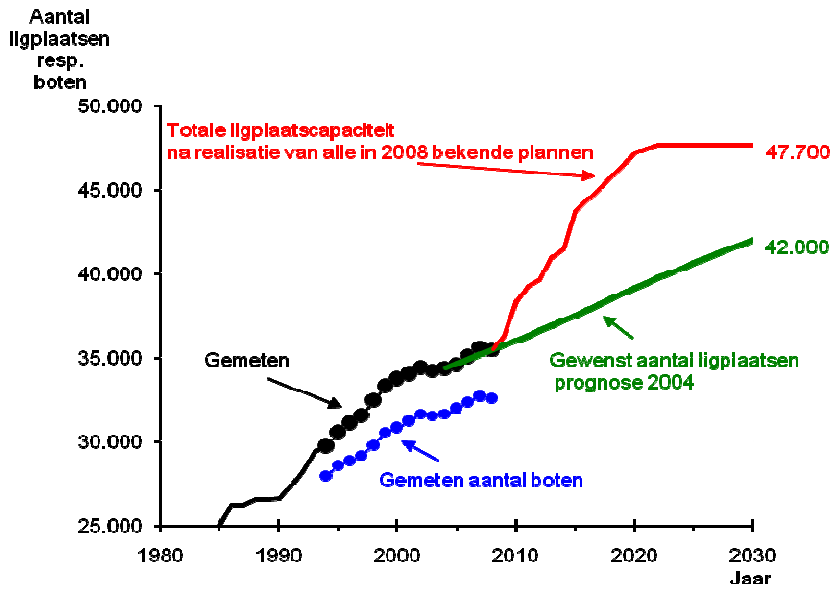
<sup>7</sup> Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, februari 2003

<sup>8</sup> Onderzoek vaargedrag Noordzee, Waterrecreatie Advies, januari 2004

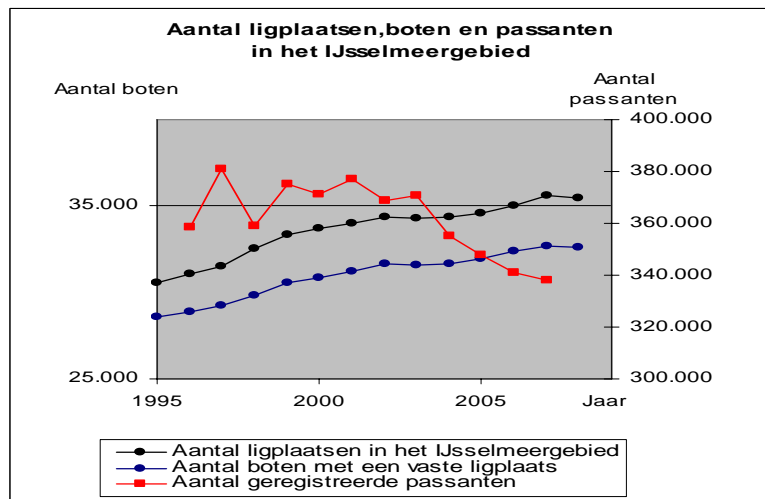
<sup>9</sup> Onderzoek vaargedrag Deltagebied, Waterrecreatie Advies, maart 2009



Grafiek 4.2 : Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 1960 - 2008 (1)<sup>1</sup>



Grafiek 4.3: Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 1960 - 2008 (2)



Grafiek 4.4 Ontwikkelingen watersport IJsselmeergebied 1995 - 2008

### *Veranderd vaargedrag*

De autonome groei van scheepsbewegingen uit het IJsselmeergebied naar de Waddenzee zoals blijkt uit de sluispassages is niet alleen het gevolg van de groei van het aantal ligplaatsen of boten in het IJsselmeergebied, maar wordt ook veroorzaakt door een verandering in vaargedrag van watersporters. De schepen worden groter en de zeewaardigheid neemt toe. Vroeger was het IJsselmeer groot water en een te ontdekken gebied, nu gaat men de zee op. Dit alles gaat ten koste van de vaardagen in het IJsselmeergebied.

Grafiek 4.4 geeft een beeld van de groei van het aantal ligplaatsen en boten in de afgelopen 15 jaar in het IJsselmeergebied versus het aantal geregistreerde passanten<sup>10</sup>. Op basis van deze grafiek, de grafiek van de sluispassages en de verschillende onderzoeken naar het vaargedrag van watersporters moet worden aangenomen dat de bewegingen uit het IJsselmeergebied richting Waddenzee en vooral Noordzee in de toekomst verder zullen toenemen. Het is vervolgens de vraag of en waar deze schepen moeten worden opgevangen. Is men bereid deze druk te faciliteren? Het gaat hierbij om specifieke passantenplaatsen, buffercapaciteit en ruimte voor noodopvang. Bij het beoordelen van de wenselijkheid en uitvoerbaarheid van de uitbreidingswensen van de verschillende havens zal het faciliteren van de verwachte toename van schepen meegenomen moeten worden. Hier gaan we in hoofdstuk 5 en 6 dieper op in.

### *Voorlichting en educatie*

De rol van voorlichting en educatie in het beïnvloeden van vaargedrag wordt steeds meer onderkend en toegepast. Jachthavens bieden een uitgelezen kans om voorlichting en educatie aan watersporters te faciliteren. Goede informatie over de natuur in het Waddengebied en op de Noordzee en hoe daarmee op de juiste manier omgegaan kan worden, is van wezenlijk belang voor behoud van het gebied. Jachthavens zijn bij uitstek de plaatsen waar de doelgroep bereikbaar is.

Samengevat zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de recreatievaart:

- toename aantal ligplaatsen IJsselmeergebied.
- lichte afname van de groei in boten in verband met de vergrijzing
- toename van de scheepslengte.
- technische ontwikkelingen en bedieningsgemak schepen waardoor langere tochten gemaakt worden.
- toename van de trek naar het open water.
- toename van de verblijfsduur in de havens en daarmee een afname van het aantal vaarbewegingen per boot.
- toenemende rol van voorlichting en educatie aan recreanten. Jachthavens kunnen hierin een cruciale rol vervullen.

## **4.4 Effecten uitbreidingswensen**

In totaal hebben de havens aangegeven 665 nieuwe ligplaatsen en 810 extra specifieke passantenplaatsen te wensen. De aantallen variëren sterk per cluster. Eerst gaan we in op de effecten op vaarbewegingen en -gedrag van de uitbreidingswensen op het totale Wad. Daarna zoomen we in op de verschillende deelclusters. Op clusterniveau zal ook aandacht besteed worden aan het mogelijk versturende effect op natuurwaarden.

---

<sup>10</sup> Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2008, Waterrecreatie Advies, december 2008

#### 4.4.1 Vaarbewegingen totale Wad

De ontwikkeling van extra passanten plaatsen heeft een ander effect op de vaarbewegingen op het Wad dan de ontwikkeling van extra vaste ligplaatsen. Beide typen worden apart omschreven.

##### Effect uitbreiding passantenplaatsen

Bij het ontwikkelen van extra passantenplaatsen gaat het met name om het opheffen van onveilige situaties en de opvang van de 62.000 schepen die vanuit het achterland via de sluizen het Wad opvaren (zie paragraaf 4.3). Het ontwikkelen van deze passantenplaatsen zal naar verwachting niet leiden tot een significante toename van het aantal vaarbewegingen. Immers, passantenplaatsen zijn bestemd voor de opvang van schepen die zich al op het Wad bevinden. Het zijn de vaste ligplaatsen die nieuwe ligplaatshouders cq boten faciliteren. Bij passantenplaatsen is dit niet het geval aangezien het de opvang van boten betreft die elders al een vaste ligplaats hebben. Uit de huidige praktijk op het wad blijkt dat de beschikbaarheid van plaatsen geen argument is voor recreanten die zich al op het wad bevinden om wel of niet naar de eilanden te varen. Uitbreiding van passantenplaatsen voor boten die zich al op het wad bevinden zal daarom naar verwachting niet significant leiden tot extra vaarbewegingen van deze boten. Bovendien leidt gebrek aan capaciteit in de havens nu tot onnodig extra vaarbewegingen en het gedwongen droogvallen van schepen, met alle gevolgen van dien (veiligheid, verstoring natuurwaarden, etc). De recreant laat zich immers niet leiden door de al dan niet beschikbaarheid van plaatsen. De ontwikkeling van extra passantenplaatsen voorkomt deze onnodig extra vaarbewegingen en zal in zijn totaliteit ervoor zorgen dat extra passantenplaatsen niet significant zullen leiden tot extra vaarbewegingen op het wad.

Binnen afzienbare tijd zal ook de aangetoonde autonome groei van schepen opgevangen moeten worden. Indien dit niet gebeurt, zal over een paar jaar de huidige problematische situatie opnieuw ontstaan (extra vaarbewegingen en ongewenst droogvallen in verband met gebrek aan capaciteit in de havens).

##### Effect uitbreiding ligplaatsen

Het effect van de uitbreiding van extra ligplaatsen is anders. De grootste uitbreidingen zijn gewenst in Harlingen, Den Oever en Den Helder. De gewenste uitbreiding aan vaste ligplaatsen (95) op de eilanden is volledig bestemd voor inwoners van de eigen gemeente. Op basis van de huidige vaste ligplaatshouders in de havens van Harlingen, Den Oever en Den Helder kan worden aangenomen dat het vooral om plaatsen voor geulgebonden / zeegaande kielzeiljachten gaat en niet of nauwelijks om jachten en platbodems die het oostelijke Wad bevaren. Hoeveel extra vaarbewegingen veroorzaken de gewenste de 665 vaste ligplaatsen?

Uit een onderzoek naar uitvaarpercentages uit jachthavens in het IJsselmeergebied<sup>11</sup> blijkt dat in het hoogseizoen gemiddeld 30% van de vaste ligplaatshouders met de boot op vakantie is. Deze ligplaatshouders gedragen zich vervolgens als passant en doen diverse havens aan. Hindeloopen, Stavoren en Enkhuizen zijn in het IJsselmeergebied echte vaardoelen met uitvaarpercentages van ruim 25%. Dat betekent dat 25% van de totale lig- en passantencapaciteit per dag wisselt. In een bekende historische stad als Medemblik ligt dit op 15% en bij normale jachthavens is dit 5 à 10%. In feite zijn de laatste cijfers teleurstellend, maar ligplaatshouders varen weinig. Mede dankzij het toegenomen

---

<sup>11</sup> Onderzoek uitvaarpercentages jachthavens IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, 2001

comfort aan boord wordt het schip telkens vaker als (soms) varend ‘vakantiehuis’ gebruikt. Dat blijkt ook uit het gemiddelde aantal overnachtingen op de Waddeneilanden. Als het aantal scheepsbewegingen vanuit een haven in het hoogseizoen (juli en augustus) op 100 wordt gesteld, dan halveert dat naar 50 in de weekenden in het voor- en naseizoen en naar 5 op de door-de-weekse dagen in het voor- en naseizoen. Dagtochten op de Waddenzee liggen niet echt voor de hand, omdat men ook met tij te maken heeft. Vanuit Harlingen is het lastig, de driehoek Den Oever – Texel – Den Helder geeft nog wel mogelijkheden. De meeste vaarbewegingen vinden echter plaats in het hoogseizoen en in de weekenden in het voor- en naseizoen. De gewenste 665 extra vaste ligplaatsen leveren op een mooie dag in het hoogseizoen naar verwachting dus ca. 65 extra varende boten op de Waddenzee op en dan hoofdzakelijk in de geulen (90%) van het westelijke Wad. De door deze schepen verlaten ligplaatsen kunnen weer als passantenplaats worden benut.

#### 4.4.2 Effecten per cluster

##### Cluster A 'De Eems'

Cluster A	Maatgevende capaciteit	Passantenplaatsen		Ligplaatsen	
		Huidig	Gewenst	Huidig	Gewenst
Delfzijl Neptunus	30	23	53	123	193
Termunterzijl	10	0	0	68	68
<b>TOTAAL</b>	<b>40</b>	<b>23</b>	<b>53</b>	<b>191</b>	<b>261</b>

In dit cluster zijn beperkte uitbreidingswensen: Delfzijl heeft plannen voor de ontwikkeling van een waterfront in 2015 waarbij naast de huidige jachthaven Neptunus ook in de huidige vissershaven een jachthaven ontwikkeld wordt. Het betreft 70 nieuwe ligplaatsen en 30 passantenplaatsen. De nieuwe passantenplaatsen bieden ruimte voor de opvang van passanten. De 70 nieuwe ligplaatsen zullen op een mooie dag, uitgaande van een uitvaarpercentage van 5 à 10%, leiden tot een zeer beperkt aantal extra boten op de Eems (ca. 5). Gezien de huidige mix in de jachthaven Neptunus, zullen dit grotendeels zeiljachten zijn. Deze categorie valt niet droog. Binnen dit cluster zijn momenteel geen verstoringslocaties aangeduid (zie paragraaf 3.3.2). De verwachting is dat de gewenste uitbreidingen ook in de toekomst niet tot verstoringslocaties zullen leiden.

##### Cluster B 'Het oostelijk Wad'

Cluster B	Maatgevende capaciteit	Passantenplaatsen		Ligplaatsen	
		Huidig	Gewenst	Huidig	Gewenst
Noordpolderzijl	4	4	4	8	8
Lauwersoog		60	110	0	150
Schiermonnikoog	135	120	180	35	50
Ameland	100	120	145	60	90
<b>TOTAAL</b>	<b>239</b>	<b>304</b>	<b>439</b>	<b>103</b>	<b>298</b>

Binnen dit cluster hebben de havens aangegeven uit te willen breiden met in totaal 135 passantenplaatsen, waarvan 50 in Lauwersoog. De eilanden willen daarnaast zowel de buffercapaciteit als noodopvang met 45 plaatsen uitbreiden. De uitbreiding van de passantenplaatsen, buffercapaciteit en noodopvang bevordert de veiligheid en kan ruimte

bieden aan de nu droogvallende schepen buiten de havens van Schiermonnikoog en Ameland. Verwachting is daarom dat het vergroten van de havencapaciteit van Schiermonnikoog en Ameland bij zal dragen aan de vermindering van de verstoring op de locatie Zuid West Schiermonnikoog. Deze droogvallocatie hangt samen met het gebrek aan capaciteit in de haven. Het effect op de verstoringlocatie 'Engelsmanplaat' zal naar verwachting minder significant zijn, aangezien het hier minder 'noodgedwongen' droogvallers betreft.

In dit cluster zijn naast de passantenplaatsen wensen voor in totaal 195 extra vaste ligplaatsen waarvan 150 in Lauwersoog. De 45 vaste ligplaatsen op Ameland en Schiermonnikoog zijn bedoeld voor eigen inwoners. Voor de uitbreidingen van Ameland en Schiermonnikoog zal een keuze gemaakt moeten worden: of binnendijks met alle gevolgen van dien, of naast de haven waar nu schepen droogvallen.

Het type ligplaatshouders dat buitendijks in Lauwersoog kan worden verwacht, zal globaal een afspiegeling zijn van de schepen die nu in Lauwersoog binnendijks liggen. Het betreft naar verwachting ca. 80% zeiljachten, 5% motorboten, 10% platbodems en catamarans en 5% sportvissers. Op de eilanden gaat het vooral om motorboten en sportvissers. De uitvaarpercentages in het hoogseizoen van de vaste ligplaatshouders kunnen worden geschat op 5 à 10%. Het betreft vanaf de eilanden waarschijnlijk vooral dagtochten (sportvissers). Vanaf de vaste wal zijn het vooral zeilboten, deels geulgebonden, deels droogvallend. Belangstelling voor een buitendijkse ligplaats wordt mede veroorzaakt door de capaciteitsproblemen van de sluis in Lauwersoog.

#### *Cluster C 'Centrale Wad'*

Cluster C	Maatgevende capaciteit	Passantenplaatsen		Ligplaatsen	
		Huidig	Gewenst	Huidig	Gewenst
Terschelling	307	345	395	150	200
Vlieland	250	250	250	50	50
Harlingen	150	125	225	96	296
<b>TOTAAL</b>	<b>707</b>	<b>720</b>	<b>870</b>	<b>296</b>	<b>546</b>

Totale uitbreidingswens van passantenplaatsen in dit cluster is 150 waarvan 100 in Harlingen en 50 op Terschelling. Totale wens voor uitbreiding van noodopvang in dit cluster is 100. De extra passantenplaatsen en te ontwikkelen noodopvang op Terschelling en Vlieland bieden onder andere opvang voor schepen waarvoor nu geen plaats is in de haven en deels noodgedwongen buiten de haven in Vlieland, onder de Richel en buiten de haven van Terschelling ankeren of droogvallen. De uitbreidingen kunnen de druk op verstoringlocaties 'de Richel' en het 'Posthuiswad' verminderen. De uitbreiding van passantenplaatsen in Harlingen biedt hiertoe wellicht ook oplossingen, indien het vaargedrag in de toekomst door middel van een meldingssysteem meer beïnvloed kan worden dan heden het geval is. Op Terschelling is een deel van de uitbreiding voorzien op het Oostelijk Ras, het omdijkte waterbekken voor de Dellewal. Vroeger vielen hier schepen droog, onlangs is het aangewezen als Natura 2000 gebied (niet als omgeving van de haven geëxclaveerd).

De uitbreiding van vaste ligplaatsen bedraagt in dit cluster het grootst: 250 waarvan 200 in Harlingen en 50 op Terschelling. Op Terschelling betreft het ligplaatsen voor eigen inwoners. De uitbreidingen in Harlingen zijn verdeeld over 3 locaties, de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Willems haven. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande havenkommen. Rekening houdend met een gemiddeld uitvaartpercentage van 5 à 10% zal

de uitbreiding van vaste ligplaatsen in Harlingen binnen dit deel van het Wad leiden tot circa 15 extra varende boten per dag in het hoogseizoen. Gezien de huidige samenstelling van de boten in de haven van Harlingen, gaat het vooral om (90%) geulgebonden zeiljachten.

*Cluster D 'Westelijk Wad.*

Cluster D	Maatgevende capaciteit	Passantenplaatsen		Ligplaatsen	
		Huidig	Gewenst	Huidig	Gewenst
Wieringen	20	30	430	0	0
Den Helder (Kon. Marine)	25	26	26	80	80
Den Helder (Willemsoord)		99	99	0	150
Texel	213	250	350	225	225
<b>TOTAAL</b>	<b>258</b>	<b>405</b>	<b>905</b>	<b>305</b>	<b>455</b>

Totale wens voor de uitbreiding van passantenplaatsen binnen dit cluster ligt op 500 waarvan 400 in Den Oever en 100 op Texel. Op Texel gaat het vooral om buffercapaciteit. Deze passantenplaatsen bieden opvang voor de verwachte verdere toename aan scheepsbewegingen uit het IJsselmeergebied. Omdat de sluis bij Kornwerderzand in het hoogseizoen capaciteitsproblemen heeft en de diepgang in de Boontjes (tussen Harlingen en Kornwerderzand) beperkt is, neemt de druk op de sluis in Den Oever toe. Met de geplande uitbaggering van de Boontjes in 2010 zal deze druk waarschijnlijk weer wat evenrediger verdeeld worden. Den Helder en Den Oever willen hier op inspelen en zich verder ontwikkelen als passantenhaven (vaardoel naast Texel). Den Helder wil zich, net als Harlingen, verder ontwikkelen als zeehaven. Zij anticiperen daarmee op de trend dat schepen uit het IJsselmeergebied op zoek zijn naar groter water (waddenzee en Noordzee). In theorie scheelt dit vaarbewegingen in het noordelijk IJsselmeergebied en tussen de Afsluitdijk en genoemde havens. De uitbreiding in Den Helder (Willemsoord) betreft 150 vaste ligplaatsen. Het gaat in dit westelijk deel van de Waddenzee voornamelijk om zeegaande geulgebonden kielzeiljachten<sup>12</sup>.

Binnen dit cluster zijn momenteel geen verstoringslocaties aangeduid (zie paragraaf 3.3.2). De verwachting is dat de gewenste uitbreidingen ook in de toekomst niet zal leiden tot (meer) verstoringslocaties aangezien op dit deel van het wad het voornamelijk geulgebonden vaart betreft.

<sup>12</sup> Een eventuele verplaatsing van lig- en passantenplaatsen van de Koninklijke Marine Jachtclub naar Willemsoord is hierin niet meegenomen.

## 5 Conclusies

Het convenant 'Beleven en Bewaren' gaat uit van het sturen op gedrag waardoor recreatievaart niet leidt tot verstoring op het Wad: natuur en recreatie kunnen samen gaan. Het overgrote deel van de recreatievaart (90%) beweegt zich via betonde vaarroutes naar de passantenhavens. Beweging via deze routes en verblijf in de havens leidt nauwelijks tot verstoring op de natuurwaarden. Een beperkt deel van de recreatievaart (10%) beweegt zich buiten de betonde routes en/of valt droog. Dit hoeft niet te leiden tot verstoring, maar er is hier wel sprake van een risico van verstoring. Dit risico wordt niet zozeer veroorzaakt door de aanwezigheid van de schepen, maar door het ongewenste gedrag van sommige opvarenden.

Bij de beheersing van dit risico is met het Convenant Vaarrecreatie Wadden niet zozeer het aantal vaarbewegingen sturend, maar het gedrag en het bieden van veiligheid in de havens en op het Wad. Op dit moment wordt deze veiligheid niet in alle havens geboden. Een capaciteitsuitbreiding in de waddenhavens is van belang om onder alle omstandigheden het aanbod aan schepen op te kunnen vangen. Op verschillende locaties, zowel in de havens als daarbuiten, doen zich onveilige situaties voor. Hier dient op de korte termijn actie op ondernomen te worden. Daarnaast is er sprake van een autonome groei van de recreatievaart uit het IJsselmeergebied. Zowel op de korte termijn als de lange termijn dient deze groei gefaciliteerd te worden. Indien dit niet gebeurt, zullen zich in de toekomst ook op andere locaties knelpunten ontwikkelen ten aanzien van veiligheid.

Het effect van de geconstateerde noodzakelijke en gewenste capaciteitsuitbreidingen zijn naar verwachting beperkt. In de huidige situatie is reeds geconstateerd dat het risico op verstoring niet zozeer veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van schepen, maar door het ongewenste gedrag van de opvarenden. Een uitbreiding van het aantal passantenplaatsen zal bovendien naar verwachting niet leiden tot extra vaarbewegingen op het Wad. Ten aanzien van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen wordt geconcludeerd dat dit voor de vaste wal havens naar verwachting zal leiden tot een toename van extra boten en daarmee extra vaarbewegingen op het Wad. Op een mooie zomerdag betreft het circa 65 extra boten. Hiervan zal 90% zich binnen de vaargeulen begeven. Voor de overige 10% (dus ca 7 boten) geldt dat met sturing op gedrag het risico op verstoring van natuurwaarden geminimaliseerd wordt. Dit gedrag is immers bepalend en hiervoor loopt een apart voorlichtingstraject.

De vergroting van het risico van verstoring kan met name door droogvallende boten veroorzaakt worden indien zij zich niet houden aan de Erecode voor Wadvaarders. Droogvallen blijkt met name plaats te vinden in en nabij de havens van Schiermonnikoog, Ameland en Terschelling. Deels hangt dit samen met een gebrek aan capaciteit in de betreffende havens waardoor recreanten noodgedwongen droog vallen. Dit type droogvallen is goed te sturen in gedrag door voldoende capaciteit in havens te bieden en het eerder genoemde voorlichtingstraject. De rol die jachthavens kunnen spelen in voorlichting en educatie aan wadvaarders is daarbij een kans die de individuele havens mee kunnen nemen in de haveninrichtingsplannen.

Kortom, een uitbreiding van de opvangcapaciteit van waddenhavens is vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk. De toename van de risico op verstoring is daarbij zeer beperkt. Deze lichte toename van de verstoring op natuurwaarden is te beperken middels

sturing op gedrag. De uitbreiding past binnen een waddengebied dat nu en in de toekomst ecologisch houdbaar, sociaal acceptabel én economisch levensvatbaar is.

## 6 Advies ontwikkeling waddenhavens

Om uitvoering te geven aan de gemaakte afspraken in het convenant 'Beleven en Bewaren' dient onderscheid gemaakt te worden in een korte en lange termijn visie.

### 6.1 Korte termijn (5 jaar)

De korte termijnvisie richt zich op het oplossen van de huidige onveilige situaties in de havens en de opvang van de autonome groei in deze periode.

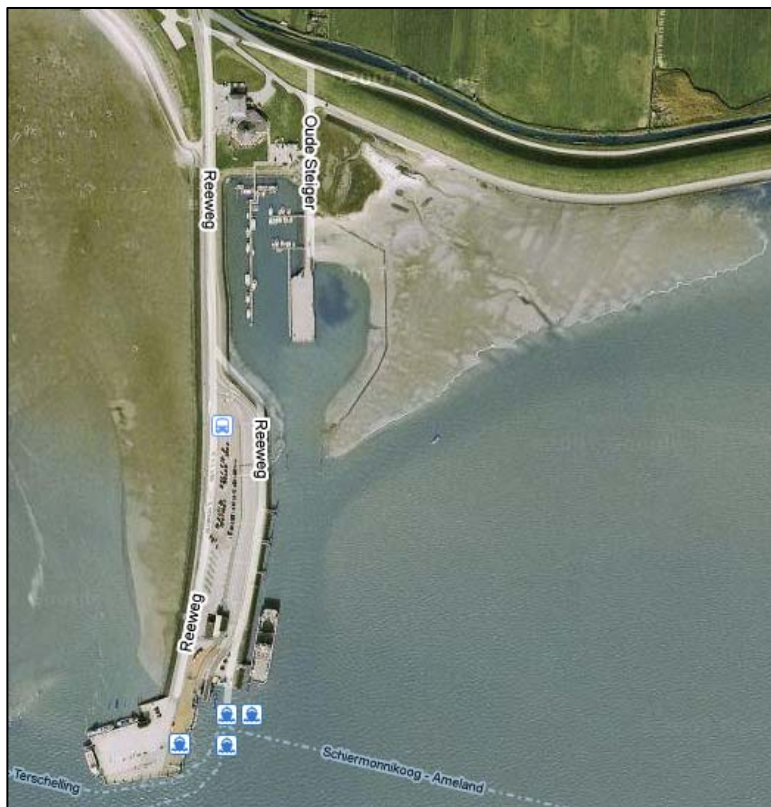
#### *Oplossen huidige onveilige situaties*

In vier havens is momenteel sprake van een onveilige situatie namelijk:

- Ameland
- Schiermonnikoog
- Terschelling
- Harlingen

Om te voldoen aan de kwaliteitseisen is een ruimtelijke uitbreiding van de havenkom op de eilanden noodzakelijk. In Harlingen is een oplossing binnen bestaande havenkommen mogelijk. Een ruimtelijke uitbreiding van de havens is grotendeels noodzakelijk voor herinrichting van het huidige aantal lig- en passantenplaatsen, rekening houdend met groei in omvang van schepen en het creëren van ligboxen (zie ook onderstaande luchtfoto's van de betreffende havens). Slechts een beperkt deel van de ruimtelijke uitbreiding is noodzakelijk voor het creëren van extra plaatsen. De ruimtelijke uitbreidingen vereisen een aanpassing van de PKB grens en/of Natura2000 grens.

#### Ameland



De haven van Ameland (bron: google)

Op Ameland doet zich de situatie voor dat de vergunde capaciteit groter is dan de daadwerkelijke capaciteit. Een deel van de huidige haven van Ameland is dichtgeslibd en niet meer bruikbaar als jachthaven. Officieel is er ruimte voor 60 plaatsen, maar momenteel zijn er slechts 44 bruikbaar. Dit leidt regelmatig tot onveilige situatie waarin 7 of 8 rijen dik gestapeld wordt. O.a. door deze ongewenste situatie ankeren op dit moment veel (ca. 40) schepen buiten de haven. Indien de weersomstandigheden plotseling omslaan, zou men die schepen een veilig heenkomen moeten garanderen. Er zijn vanaf Ameland verder geen vluchtmogelijkheden. Zowel richting Terschelling als richting Schiermonnikoog moet men een wantij passeren. Tijdens het opstellen van het haveninrichtingsplan zal naar een eindsituatie worden toegewerkt met 235 lig- en passantenplaatsen, 30 plaatsen voor noodopvang en buffercapaciteit en 30 plaatsen voor de traditionele chartervaart. Voor het realiseren van voldoende capaciteit en veiligheid in de toekomst met een combinatie van boxen en langsteigers, is het gebruik van het buitendijks gebied ten oosten van de haven noodzakelijk. Uitbreiding van de havenkom oostwaarts vraagt een aanpassing van de PKB grens.

#### Schiermonnikoog



De haven van Schiermonnikoog (bron: google)

De maatgevende capaciteit voor Schiermonnikoog bedraagt 135. Slechts 120 passantenplaatsen zijn momenteel aanwezig. Dit leidt tot rijendik stapelen en noodgedwongen droogvallen buiten de haven. Voor een uitbreiding van de haven is een groter ruimtebeslag nodig en zal zeewaarts uitgebreid moeten worden. Dit vraagt een verruiming van de huidige PKB grenzen.

## Terschelling



De haven van Terschelling (bron: google)

Voor Terschelling geldt een maatgevende capaciteit van 307. Op het moment liggen deze boten gestapeld en dit levert regelmatig onveilige situaties op. Er is in de bestaande kom geen ruimte om de maatgevende capaciteit in boxen uit te voeren. Om de haven uit te breiden is het noodzakelijk de havenkom uit te breiden. Dit is alleen zeewaarts mogelijk op het Oostelijke Ras tegenover de Zeevaartschool. Het Oostelijke Ras is echter aangewezen als Natura 2000 gebied.

## Harlingen



De haven van Harlingen (bron: google)

Maatgevende capaciteit van Harlingen bedraagt 150. Het huidige aantal beschikbare passantenplaatsen bedraagt slechts 125 en deze plaatsen voldoen niet aan kwaliteitseisen, noch aan de veiligheidseisen. De uitbreidingswens van Harlingen overstijgt het aantal passantenplaatsen op basis van veiligheidseisen. Voor het aantal extra passantenplaatsen dat op basis van veiligheidseisen noodzakelijk zijn (25), dient op korte termijn oplossing gevonden te worden. De bestaande 125 passantenplaatsen dienen dusdanig gewijzigd te worden dat ze voldoen aan de veiligheidseisen (bij voorkeur in boxen). Voorgesteld wordt hiervoor de Zuiderhaven te gebruiken, maar dan moeten de functies worden verplaatst. Het is zinvol om voor Harlingen deze problematiek in een toekomstvisie verder uit te werken. De overige gewenste groei voor de korte termijn zal afgestemd moeten worden op de autonome groei en in overleg met de overige havens in het cluster.

#### *Opvangen autonome groei tot 2015*

Op basis van de ontwikkelingen in sluispassages is een toename van het aantal schepen naar het Wad te verwachten. Willen de havens over 15 jaar ook voldoen aan de eisen ten aanzien van veiligheid en kwaliteit, zal deze opvang gefaciliteerd moeten worden en dat begint al op de korte termijn. Het heeft geen zin om een autonome trend te ontkennen. Het aantal schepen dat groot water, de Waddenzee en via het Wad de Noordzee op gaat, neemt toe. Het is beter om die groei op zo'n wijze te accommoderen dat de negatieve effecten (verstoring natuurwaarden) zo klein mogelijk zijn en de veiligheid wordt gediend. Op basis van de ontwikkeling van sluispassages over de afgelopen 27 jaar dient op de korte in de clusters rekening gehouden te worden met de volgende groeipercentages per jaar van het op te vangen aantal passanten:

Cluster A: 1% (totale groei in 2015 van 5,1% ten opzichte van huidige aantal)

Cluster B: 2% (totale groei in 2015 van 10,4%)

Cluster C: 2,5% (totale groei in 2015 van 13,1%)

Cluster D: 5% (totale groei in 2015 van 27,6%)

Sterkste groei is te verwachten in de cluster C en D waarbij D sterker zal groeien dan C. Deze sterke groei hangt samen met verschuiving van sluispassages via Den Oever. Deze verschuiving vindt plaats door de verondieping van de Boontjes en 24 uren bediening van de sluis.

Per cluster zal gekeken moeten worden hoe deze groei op de korte termijn gerealiseerd kan worden. Voor de clusters B, C en D geldt dat de gewenste uitbreidingen op de korte termijn het noodzakelijke aantal op basis van bovenstaande autonome groei overstijgt. Met name in Cluster D dient kritisch gekeken te worden naar de gewenste groei in verhouding tot de noodzakelijke groei. Zo is de gewenste groei van 400 passantenplaatsen in Den Oever zeer ruim ten opzicht van de ca 125 noodzakelijke extra passantenplaatsen.

## **6.2 Lange termijn (15 jaar)**

De lange termijn visie is gericht op de opvang van de autonome groei per cluster, afgestemd op de resultaten van recreatieve monitoringsgegevens. In de individuele haveninrichtingsplannen dient rekening gehouden te worden met zowel opvang voor korte als opvang voor lange termijn. De volgende uitgangspunten gelden voor de lange termijn visie:

### *Opvangen autonome groei tot 2025*

Op basis van de ontwikkeling van sluispassages over de afgelopen 27 jaar dient op de lange termijn in de clusters rekening gehouden te worden met de volgende groeipercentages per jaar van het op te vangen aantal passanten:

Cluster A: 1% (totale groei in 2025 van 16,1% ten opzichte van huidige aantal)

Cluster B: 2% (totale groei in 2025 van 34,6%)

Cluster C: 2,5% (totale groei in 2025 van 44,8%)

Cluster D: 5% (totale groei in 2025 van 107%)

### *Monitoring en groeiverwachting*

De bovenstaande aannames ten aanzien van toekomstige groei zijn gebaseerd op tellingen tot 2006 en tot nu toe waargenomen trends. Onzekere factoren kunnen deze verwachtingen op de lange termijn beïnvloeden en nieuwe trends teweeg brengen. Voor de lange termijn is het daarom verstandig de groeiverwachting te toetsen aan recreatieve monitoringsgegevens. De groeiverwachting per cluster zal samen met betrokken partijen moeten worden besproken en waarnodig bijgesteld. Deze groeiverwachting zal zich moeten splitsen naar de verschillende clusters.

Resultaten van de monitoring ten aanzien van ecologie (het monitoringsplan) zullen inzicht bieden in de veroorzaakte verstoring en de mogelijkheid tot realisatie van de totale uitbreidingswens. Eindresultaten worden in 2012 verwacht. De resultaten van het ecologische monitoringsprogramma ten aanzien van verstoring dienen integraal afgewogen te worden met de monitoring van de verwachte toename van scheepsbewegingen en sluispassages en de noodzaak tot facilitatie van deze verwachte toename. Op basis van deze resultaten kunnen de noodzakelijke capaciteitsvergrotingen voor de lange termijn na 2012 definitief vastgesteld en uitgevoerd worden.

### *Oplossingen bezien op clusterniveau*

Op basis van de groeiverwachting zal op clusterniveau kritisch gekeken moeten worden naar nodige maatregelen op lange termijn. Onderlinge afstemming in vraag- en aanbod en samenwerking in de positieve beïnvloeding van vaarbewegingen en gedrag vormen de kern van deze clusterbenadering. Kan wellicht de ontwikkeling van nieuwe vaardoelen een betere spreiding van de druk binnen een cluster teweegbrengen waardoor de druk op de populairste havens afneemt? Hoe kan het meldingssysteem de stroom richting de eilandhavens beïnvloeden?

### *Gefaseerde uitvoering op basis van monitoring*

De realisatie van de gewenste uitbreidingen van ligplaatsen en passantenplaatsen op de vaste wal en op de eilanden voor de lange termijn dienen gefaseerd plaats te vinden aan de hand van monitoringsgegevens en groeiverwachtingen. Uit oogpunt van veiligheid en kwaliteit zijn deze uitbreidingen minder urgent. Het is wel zaak de haveninrichtingsplannen te baseren op een verwachting voor de langere termijn. Een gefaseerde uitvoering biedt handvaten om tegelijkertijd de effecten van de uitbreidingen te meten middels het monitoringsprogramma en een recreatiemonitor.

### *Sturing op gedrag*

De grootste verstoring van natuurwaarden vindt met name plaats doordat mensen zich niet houden aan de erecode voor het Wad. In het deelproject 'Ik pas op het Wad' en 'Wadwachten' dienen de mogelijkheden om mensen te stimuleren om zich aan deze erecode te houden, nader uitgewerkt te worden. Het deelproject 'reserveringssysteem' cq 'meldingssysteem' speelt ook een belangrijke rol in het sturen op het gedrag van mensen. Door tijdig kenbaar te maken dat de havens op de eilanden vol liggen, worden overvolle

havens (en dus onveilige situaties) en onnodige verstoring door noodgedwongen droogvallen voorkomen.

### **6.3 Haveninrichtingsplannen**

In de individuele haveninrichtingsplannen dient rekening gehouden te worden met zowel opvang voor korte als opvang voor lange termijn. Geadviseerd wordt in de te doorlopen procedures uit te gaan van de lange termijn gegevens. Bij de te doorlopen procedures dient onder andere rekening gehouden te worden met volgende wet- en regelgeving:

#### **1. Bestemmingsplan**

Indien bij het realiseren van de gewenste uitbreidingen sprake is van een bestemmingswijziging dient een bestemmingsplanprocedure doorlopen te worden. Verschillende processtappen voor het bestemmingsplan kunnen gecombineerd worden met de processtappen in de m.e.r. procedure.

#### **2. Plan MER of besluit/project MER**

Aangezien de waddenhavens grenzen aan Natura 2000 gebied is de ontwikkeling van een haven in ieder geval plan-mer plichtig. Indien sprake is van de aanleg van 250 ligplaatsen of meer is een Besluit-MER verplicht. Bij meer dan 100 ligplaatsen is m.e.r.-beoordeling aan de orde (D-lijst Besluit m.e.r.). Het bevoegd gezag van het te nemen besluit (de gemeente bij een bestemmingsplan) moet dan bepalen of al dan niet een MER nodig is. Hierbij geldt het "nee, tenzij" principe. Er is geen MER nodig, tenzij er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden (het is in de omgeving van Natura-2000 gebieden overigens de vraag of dat eenvoudig, zonder MER, kan worden aangetoond).

#### **3. Natuurbeschermingswet en passende beoordeling**

Het Waddengebied is aangewezen als Natura 2000 gebied en valt daarmee onder de natuurbeschermingswet. De Nb-wet vereist dat ingrepen in of nabij een Natura2000 gebied getoetst moeten worden op hun effecten. Geadviseerd wordt om in het MER eerst een uitgebreide verstorings- of verslechteringstoets uit te voeren, aangezien het toetsingsgebied altijd groter zal zijn dan de planlocatie. Indien hieruit blijkt dat er sprake is van een significant effect voor de instandhoudingsdoelen, moet ten behoeve van het aanvragen voor een vergunning Natuurbeschermingswet een passende beoordeling uitgevoerd te worden.

#### **4. PKB begrenzing**

Voor enkele havens zal bij het realiseren van de noodzakelijke uitbreiding de huidige PKB begrenzing overschreden worden. De PKB Waddenzee staat zeewaartse uitbreiding echter niet toe, mits deze vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk zijn. Voorgesteld wordt om deze havenvisie als gemotiveerde onderbouwing voor de noodzakelijke zeewaartse uitbreidingen van Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog te gebruiken.



## 7 Literatuurlijst

### Literatuur

- Common Wadden Sea Secretariat, 2003. Management of North Sea Harbour and Grey Seal Populations. Proceedings of the International Symposium at EcoMare, Texel, November 29 - 30, 2003. Volume: Wadden Sea Ecosystem No. 17, 2003
- De Boer T.A., 1996. De effecten van waterrecreatie op de natuur in de Oosterschelde, Voordelta en Waddenzee: een literatuuronderzoek, IBN-rapport 207. Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek (IBN-DLO), Wageningen.
- Essink K., Dettmann C., Farke H., Laursen K., Lüerßen G., Marencic H., Wiersinga W., 2005. Wadden Sea Quality Status Report 2004. Volume: Wadden Sea Ecosystem No. 19, 2005.
- Groot Haar + Orth, 2008. Ik pas op het Wad, Communicatieplan voor de uitvoering van het convenant vaarrecreatie Waddenzee.
- Koffijberg K., Blew J. Eskildsen K., Günther K., Koks B., Laursen K., Rasmussen L.M., Potel P., Südbek P., 2003. High Tide Roosts in the Wadden Sea A Review of Bird Distribution, Protection Regimes and Potential Sources of Anthropogenic Disturbance Volume: Wadden Sea Ecosystem No. 16, 2003.
- Kraan, C., T. Piersma, A. Dekinga & B. Fey, 2006. Bergeenden vinden Slijkgarnaaltjes en rust op nieuwe ruiplaats bij Harlingen. *Limosa* 79: 19-24.
- Krijgsveld K.L., Smits R.R., Van der Winden J., 2008. Verstoringsgevoeligheid van vogels, update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie.
- Ministerie van LNV, 2009. Concept Leidraad aanwijzing artikel 20 Natuurbeschermingswet 1998 Waddengebied.
- Ministerie van LNV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Regionaal college Waddengebied, Provincie Noord Holland, Provincie Fryslân, Provincie Groningen, samenwerkingsverband de Waddeneilanden, De Vereniging van Waddenzeegemeenten, Staatsbosbeheer, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Stichting Jachthavens Waddeneilanden, Vereniging voor beroepschartersvaart en vereniging Wadvvaarders, 2007. Convenant Vaarrecreatie Waddenzee
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Provincie Zuid Holland, 2008. Beheerplan Voordelta, spelregels voor natuurbescherming
- Ministerie van VROM, 2007. Nota van Toelichting, Bij deel 4 van de planologische kernbeslissing Derde Nota Waddenzee.
- Ministerie van VROM, 2007. Ontwikkeling van de Wadden voor natuur en mens, deel 4 van de planologische kernbeslissing Derde Nota Waddenzee, tekst na parlementaire instemming.
- Oranjewoud, 2007. MER Jachthaven: bijlage effecten op beschermde natuurgebieden, oude rijkswerf Willemsoord te Den Helder.
- Passende beoordeling, convenant vaarrecreatie
- Servicepunt handhaving Waddenzee, 2007. Verantwoord droogvallen op de Waddenzee, eindevaluatie.
- Spaans B., Bruinzeel L., Smit C.J., 1996. Effecten van verstoring door mensen op Wadvogels in de Waddenzee en de Oosterschelde, IBN-rapport 202.
- Spaans B., Bruinzeel L., Smit C.J., 1996. Effecten van verstoring door mensen op Wadvogels in de Waddenzee en de Oosterschelde, IBN-rapport 202. Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek (IBN-DLO), Wageningen.
- Stichting Recreatie Kennis- en Innovatiecentrum, 2003. Recreatie in, op en rond de Waddenzee.

- Stuurgroep Waddenprovincies en Servicepunt Handhaving Waddenzee, 2005. Verantwoord droogvallen op de Waddenzee, evaluatie 2005.
- Wageningen Imares, 2006. Ecologische Atlas Waddenzee
- Waterrecreatie Advies, 2001. Onderzoek uitvaarpercentages jachthavens IJsselmeergebied
- Waterrecreatie Advies, 2003. Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, 878 watersporters aan het woord.
- Waterrecreatie Advies, 2004. Onderzoek vaargedrag Noordzee.
- Waterrecreatie Advies, 2008. Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied.
- Waterrecreatie Advies, 2009. Onderzoek vaargedrag Deltagebied

websites

[www.Wadinzicht.nl](http://www.Wadinzicht.nl)

[www.Waddenzee.nl](http://www.Waddenzee.nl)

## Bijlage 1: Recreatieve monitor waddenhavens

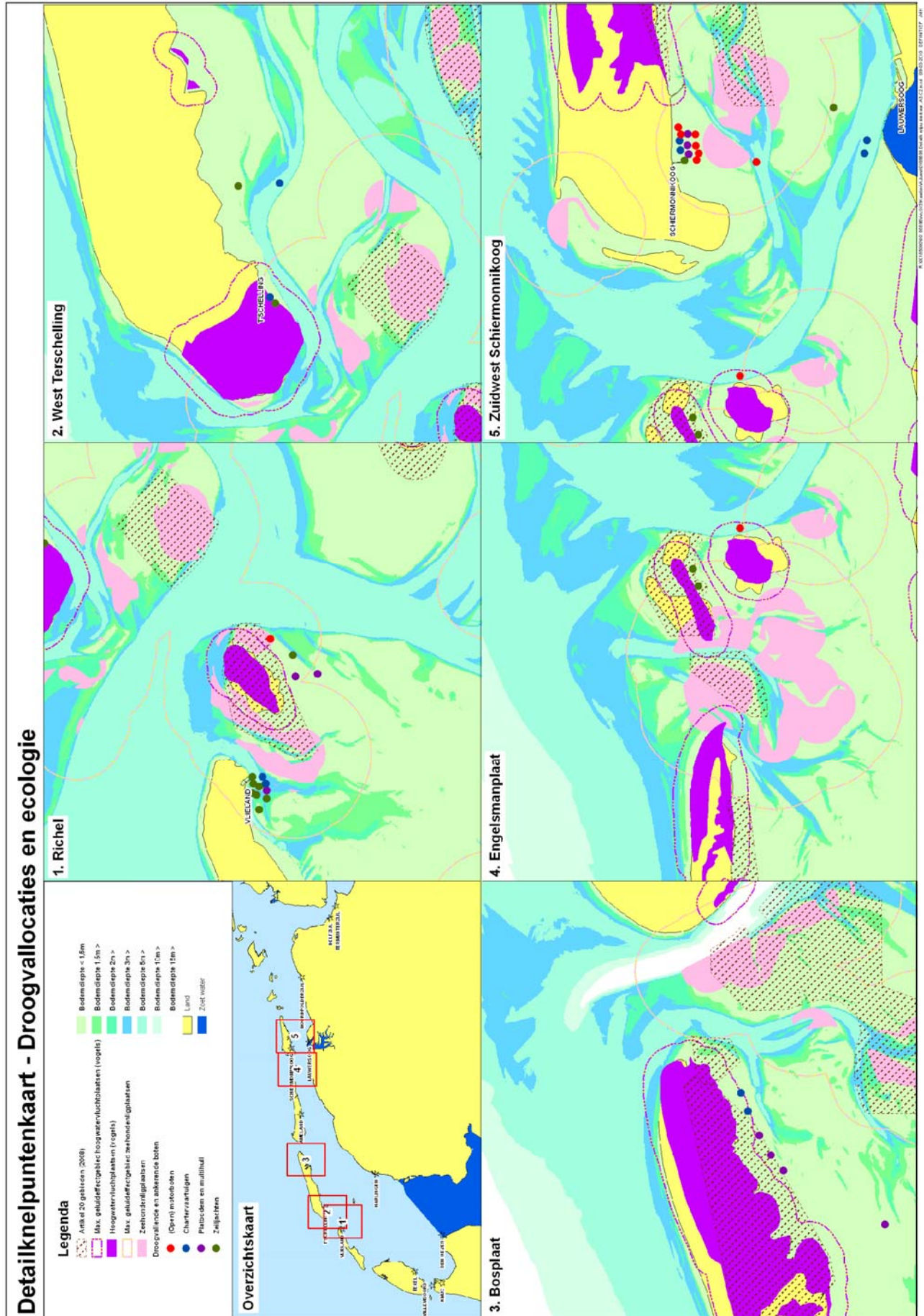
A. Huidige situatie		Cluster A		Cluster B			
		Delfzijl Neptunus	Termunter- zijl	Nrd.polder- zijl	Lauwers- oog	Schiermon- nikoog	Ameland*
<b>1. VASTE LIGPLAATSEN</b>							
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	123	68	8	0	35	60
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	123	68	4	0	35	60
	<i>Bezettingsgraad</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>50%</i>		<i>100%</i>	<i>100%</i>
	Zeilboot	94%	80%	0%	80%	40%	10%
	Motorboot	5%	20%	100%	5%	40%	50%
	Platbodems en catamarans	1%	0%	0%	10%	10%	5%
	Boten sportvissers	0%	0%	0%	5%	10%	35%
	Gemiddelde bootlengte	9,5	11,0	20,0		11,0	7,0
1c	Wachtlijst zomerligplaatsen	ja	ja	nee		ja	ja
	Zo ja, aantal schepen	14	3	0		15	30
1d	Alle ligplaatshouders in boxen of kopsteiger	ja	ja	nee		ja	nee
	Vaste ligplaatshouders niet in box	0%	1%	100%		0%	30%
1e	Vaste boxen verhuurd aan passanten bij afwezigheid	ja	ja	nee		ja	ja
1f	Herkomst ligplaatshouders						
	Alleen inwoners gemeente	nee	nee	ja		ja	ja
	Nederland	92%	50%	100%		100%	100%
	Duitsland	8%	50%	0%		0%	0%
	Overig	0%	0%	0%		0%	0%
<b>2. PASSANTEN</b>							
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	23	0	4	60	120	120
	Aantal boxen inclusief kopsteigers	0	0	0		0	0
	Aantal meters vrije kade voor passanten	100	150	40		360	285
2b	Maatgevende capaciteit	30	10	4		135	100
2c	Maximum capaciteit	50	15	8		135	180
2d	Buffercapaciteit (= max. cap. -/- maatg. cap.)	20	5	4	200	0	80
2e	Noodopvang	0	10	4		0	0
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	0	0	0	0	30	40
2h	Totaal aantal passanten 2008 (havenbriefjes)	3.500	300	300		3.000	3.737
2i	Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	1,3	3,0	1,5		3,5	3
2j	Totaal aantal bootovernachtingen recreatievaart 2008	4.375	900	450		10.500	11.211
<b>3. CHARTERPLAATSEN</b>							
3a	Plaats in haven voor chartervaart	nee	ja	ja	ja	ja	ja
3b	Capaciteit voldoende onder normale omstandigheden		ja	ja		ja	nee
3c	Eigen exploitatie charterligplaatsen		ja	ja	ja	ja	ja
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen		1	1	3	8	20
3e	Aantal overnachtingen charterschepen in 2008		3	6		500	488

A. Huidige situatie	Cluster C			Cluster D				
	Terschelling	Vlieland	Harlingen	Den Oever	Den Helder KMJC	Den Helder W 'oord	Texel	
<b>1. VASTE LIGPLAATSEN</b>								
1a	Aantal ligplaatsen te water beschikbaar	150	50	96	0	80	0	225
1b	Aantal plaatsen te water verhuurd/bezet	150	50	80	0	54	0	205
	<i>Bezettingsgraad</i>	100%	100%	83%		68%		91%
	Zeilboot	15%	30%	70%		98%	85%	34%
	Motorboot	35%	40%	28%		2%	10%	27%
	Platbodems en catamarans	0%	2%	2%		0%	0%	2%
	Boten sportvissers	50%	28%			0%	5%	37%
	Gemiddelde bootlengte	9,0	8,0	13,0		10,1		8,5
1c	Wachtlijst zomerligplaatsen	ja	nee	nee		ja		nee
	Zo ja, aantal schepen	50	0	0		4		0
1d	Alle ligplaatshouders in boxen of kopsteiger	nee	nee	nee		ja		ja
	Vaste ligplaatshouders niet in box	35%	50%	3%		0%		0%
	Vaste boxen verhuurd aan passanten bij afwezigheid	ja	ja	ja		ja		ja
1f	Herkomst ligplaatshouders							
	Alleen inwoners gemeente	ja	ja	nee		nee		ja
	Nederland	100%	100%	96%		100%		100%
	Duitsland	0%	0%	4%				0%
	Overig	0%	0%	0%				0%
<b>2. PASSANTEN</b>								
2a	Aantal specifieke passantenplaatsen	345	250	125	30	26	99	250
	Aantal boxen inclusief kopsteigers	0	120	0	0	18	57	240
	Aantal meters vrije kade voor passanten	925	550	415	100	100	60	60
2b	Maatgevende capaciteit	307	250	150	20	25	0	213
2c	Maximum capaciteit	424	330	250	60	65	115	350
2d	Buffercapaciteit (= max. cap. +/- maatg. cap.)	117	80	100	40	40	115	137
2e	Noodopvang	5	50	50	10	1	0	100
2f	Aantal schepen dat buiten haven droogvalt	40	100	0	0	0	0	0
2h	Totaal aantal passanten 2008 (havenbriefjes)	9.458	10.500	7.500	740	3.442	100	6.695
2i	Gemiddeld aantal overnachtingen per boot	3,44	5,0	1,3	1,1	1,1	1,1	3,0
2j	Totaal aantal bootovernachtingen recreatievaart 2008	32.536	52.500	9.750	814	3.786	110	20.085
<b>3. CHARTERPLAATSEN</b>								
3a	Plaats in haven voor chartervaart	ja	ja	ja	ja	nee	ja	ja
3b	Capaciteit voldoende onder normale omstandigheden	ja	ja	ja	ja		ja	ja
3c	Eigen exploitatie charterligplaatsen	ja	ja	ja	ja		ja	ja
3d	Gemiddeld aantal plaatsen voor charterschepen	42	25	70	10		6	40
3e	Aantal overnachtingen charterschepen in 2008	4.434	1.330	6.300	800		20	2.050

B. Gewenste situatie	Cluster A		Cluster B				
	Delfzijl Neptunus	Termunter- zijl	Nrd.polder- zijl	Lauwers- oog	Schiermon- nikoog	Ameland	
<b>4. VASTE LIGPLAATSEN</b>							
4a	Uitbreidingsplannen voor vaste ligplaatsen	ja	nee	nee	ja	ja	ja
4b	Uitbreiding bestemd voor inwoners eigen gemeente			nee	ja		ja
	Uitbreiding bestemd voor mensen van buitenaf			ja	nee		nee
4c	Zo ja, hoeveel plaatsen	70		150	15		30
4d	Wens om bestaande ligplaatscapaciteit te herinrichten		ja	nee	ja	nee	ja
	Aanpassen boxmix		ja		ja	nee	ja
4e	Kwaliteitsverbetering en veiligheid door boxen		nee		ja	nee	ja
	Volledige herinrichting		nee		ja	nee	nee
4e	Verwacht andere mix aan schepen na herinrichting		nee		ja	nee	ja
4f	Meer ruimte nodig voor gewenste aanpassing		nee		nee	ja	ja
4g	Verhuur noodzakelijk voor economische haalbaarheid		ja	nee	ja	ja	ja
<b>5. PASSANTEN</b>							
5a	Wilt u aantal specifieke passantenplaatsen uitbreiden	ja	nee	nee	ja	ja	ja
5b	Zo ja, hoeveel	30			50	60	25
5c	Wilt u bestaande passantencapaciteit herinrichten			nee		ja	ja
	Aanpassen boxmix					ja	ja
5d	Kwaliteitsverbetering en veiligheid door boxen					ja	ja
	Wilt u extra buffercapaciteit	nee	nee			ja	ja
5e	Hoeveel buffercapaciteit					30	15
	Wilt u extra ruimte voor noodopvang					ja	ja
5f	Hoeveel noodopvang			0		30	15
	Hebt u voor gewenste uitbreiding/aanp. ruimte nodig					ja	ja
<b>6. CHARTERPLAATSEN</b>							
6a	Wilt u ligplaatscapaciteit chartervaart uitbreiden	nee	nee	nee		nee	ja
6b	Gewenste uitbreiding						10
6c	Is voor uitbreiding extra ruimte beschikbaar						nee
<b>7. PLANNING</b>							
	Planning/gewenst jaartal ligplaatsen				2015	2012	2011
	Planning/gewenst jaartal passantenplaatsen				2009	2012	2011
	Planning/gewenst jaartal chartervaart						2011
	Planning/gewenst jaartal noodopvang					2012	2011

B. Gewenste situatie	Cluster C			Cluster D			Texel	
	Terschelling	Vlieland	Harlingen	Wieringen	Den Helder KMJC	Den Helder W'oord		
<b>4. VASTE LIGPLAATSEN</b>								
4a	Uitbreidingsplannen voor vaste ligplaatsen	ja	nee	ja	nee	nee	ja	nee
	Inwoners eigen gemeente	ja		ja			ja	
	Mensen van buitenaf	nee		ja			ja	
4c	Zo ja, hoeveel plaatsen	50		200			150	
4d	Wens om bestaande ligplaatscapaciteit te herinrichten	ja		nee	ja	ja	nee	nee
	Aanpassen boxmix	ja		ja	nee	nee	nee	nee
	Kwaliteitsverbetering en veiligheid door boxen	ja		ja	ja	ja	nee	nee
	Volledige herinrichting	ja		ja	ja	nee	nee	nee
4e	Verwacht andere mix aan schepen na herinrichting	ja		ja	nee	ja	nee	nee
4f	Meer ruimte nodig voor gewenste aanpassing	ja		ja	nee	nee	nee	nee
4g	Verhuur noodzakelijk voor economische haalbaarheid	ja		ja	ja	ja	ja	nee
<b>5. PASSANTEN</b>								
5a	Wilt u aantal specifieke passantenplaatsen uitbreiden	ja	nee	ja	ja	nee	ja	ja
5b	Zo ja, hoeveel	50		100	400		0	100
5c	Wilt u bestaande passantencapaciteit herinrichten	ja	nee	ja	ja	ja	nee	nee
	Aanpassen boxmix	ja	nee	ja	nee	nee	nee	nee
	Kwaliteitsverbetering en veiligheid door boxen	ja	nee	ja	ja	ja	nee	nee
5d	Wilt u extra buffercapaciteit	ja	nee	nee	ja	nee	nee	ja
	Hoeveel buffercapaciteit	50			40			100
5e	Wilt u extra ruimte voor noodopvang	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee
	Hoeveel noodopvang	50	50	0	10			
5f	Hebt u voor gewenste uitbreiding/aanp. ruimte nodig	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee
<b>6. CHARTERPLAATSEN</b>								
6a	Wilt u ligplaatscapaciteit chartervaart uitbreiden	ja	nee	nee	nee	nee	ja	nee
6b	Gewenste uitbreiding	10					20	50
6c	Is voor uitbreiding extra ruimte beschikbaar	nee	nee	ja	nee	nee	nee	
<b>7. PLANNING</b>								
	Planning/gewenst jaartal ligplaatsen	2010		2014			2012	
	Planning/gewenst jaartal passantenplaatsen	2010	2020	2014	2010	2011	2012	2010
	Planning/gewenst jaartal chartervaart	2012					2012	
	Planning/gewenst jaartal noodopvang	2012	2020	2014	2010			

## Bijlage 2: Kaart knelpuntlocaties





## Bijlage 3: Relatie vaarrecreatie met ecologie

### Verstoring

De Waddenzee is een van de weinige gebieden in Nederland met een nagenoeg ongestoorde hydrodynamiek en geomorfologie waar natuurlijke processen nog zorgen voor instandhouding en ontwikkelen van karakteristieke ecotopen en habitats. De Waddenzee is een belangrijk foerageer- en rustgebied voor trekvogels, opgroei gebied voor vissoorten uit de Noordzee, broed- en leefgebied van een groot aantal vogelsoorten en leefgebied van een tweetal soorten zeehonden.

Vaarrecreatie leidt niet tot het vernietigen van habitats<sup>13</sup> of het doden of verwonden van de soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld. Vaarrecreatie kan in potentie wel tot verstoring van de fauna leiden. Het begrip verstoring is in de *Leidraad aanwijzing artikel 20 Natuurbeschermingswet 1998 Waddengebied* als volgt gedefinieerd:

Het vertonen van afwijkingen van natuurlijke gedragingen op dat moment. Er is sprake van verstoring wanneer activiteiten leiden tot veranderingen in het natuurlijke (gedrags)patroon van soorten. Door aanwezigheid van een verstoringbron vertonen soorten verstoringgedrag (bijv. behoedzaamheids-, schuil- of vluchtgedrag) in plaats van hun oorspronkelijke gedrag (bijv. zogen, foerageren, rusten).

Verstoring is volgens deze definitie met name direct waarneembaar aan een verandering in het gedrag van een soort in het veld (bijv. opkijken, vluchten, maar ook vermijden van bepaalde locaties). Voorafgaand aan gedragsverandering kunnen al niet direct waarneembare veranderingen optreden in de fysiologie van een soort, bijv. een verhoogde hartslag. Herhaaldelijke verstoring kan uiteindelijk ook tot uitdrukking komen in aantallen, reproductie of overleving van een soort, en kan aldus gevolgen hebben voor de populatieomvang (Platteeuw 1987; Cayford 1993 = zie in Lensink & Van Eekelen, baanverleging Eelde). (zie figuur 3.1 uit Krijgsveld).

De reactie van een individu op een verstoringsbron kan sterk variëren. Factoren die hierop van invloed zijn:

- Voedselbeschikbaarheid en -behoefte (dit wordt o.a. medebeïnvloed door de dichtheid van concurrenten);
- Aanwezigheid van en afstand tot alternatieve voedselgebieden in de omgeving;
- Risico van predatie;
- Investeren in een locatie en mogelijke alternatieven (bijvoorbeeld territorium, gebiedskennis of nestplaats);
- gedrag en voorspelbaarheid van de verstoringsbron.

Afhankelijk van de situatie waarin individuen zich bevinden en de aanwezige alternatieven, kunnen dieren dus verschillend reageren op een bepaalde verstoring. De reactie van een individu wordt ook beïnvloed door reacties van omringende individuen. Grote groepen zijn daardoor in het algemeen gevoeliger voor verstoring. Daarnaast speelt ook gewenning een rol. Op een herhaaldelijke verstoring door een bepaald type verstoringsbron, van waaruit geen werkelijke dreiging uitgaat en die daarnaast ook voorspelbaar is, kunnen dieren steeds minder gaan reageren (Krijgsveld et al., 2004).

---

<sup>13</sup> In potentie kunnen vaartuigen slik- en zandbanken fysieke schade toebrengen. De omvang van deze schade is t.o.v. het gehele areaal aan zandbanken minimaal. Bovendien zijn zandbanken in de Waddenzee onder invloed van de hydrodynamiek voortdurend aan verandering onderhevig.

Echter, indien verstoring een werkelijke dreiging vormt, zijn de effecten groter en zullen dieren juist steeds vroeger en op grotere afstand verstoord worden en vluchten.

### **Vaarrecreatie en verstoring**

Het begrip vaarrecreatie omvat verschillende activiteiten en handelingen. Met betrekking tot de activiteiten op het Wad wordt gewoonlijk onderscheid gemaakt in het eigenlijk varen, droogvallen en activiteiten vanaf droogvallende boten (bijv. wandelen, vliegeren, uitlaten hond).

In het kader van het vanuit het Natura 2000-beleid op te stellen beheerplan voor de Waddenzee is een zogenaamde voortoets uitgevoerd door Jonker et al. (2008) voor het huidige gebruik van de Waddenzee. Hierin is een eerste globale effecten-analyse van onder andere vaarrecreatie opgenomen, waarbij een onderverdeling is gemaakt naar vaarbewegingen en droogvallen.

Vaarbewegingen hebben volgens deze rapportage mogelijk een negatief effect op watervogels die tijdens het vaarseizoen op het water foerageren (met name Eider en Aalscholver). Overige op open water foeragerende soorten gebruiken delen van het Wad die niet/nauwelijks toegankelijk zijn voor vaartuigen, waardoor verstoring niet te verwachten is. In potentie kunnen vaarbewegingen ook tot verstoring op zeehondenligplaatsen leiden. In het algemeen is hier in de praktijk nauwelijks sprake van. Belangrijke zeehondenligplaatsen worden niet beïnvloed door vaarbewegingen. Vissen kunnen schepen eenvoudig ontwijken, waardoor effecten op vissen niet te verwachten zijn.

Droogvallen heeft een negatief effect op het beschikbare foerageergebied van steltlopers (Jonker et al., 2008). Indien vaarrecreanten aan boord blijven is deze verstoringzone als gevolg van silhouetwerking beperkt tot een klein gebied van enkele tientallen meters rondom de boot. Indien vanaf de boot activiteiten ondernomen worden als wandelen, vliegeren of de hond uitlaten, kan het verstoringgebied oplopen tot tientallen hectares. Daarnaast geldt dat een aantal vogelsoorten locaties waar droogvallende boten aanwezig zijn, mijden. Zeehondenligplaatsen worden in het algemeen niet verstoord door droogvallen, omdat de belangrijkste zeehondenligplaatsen afgesloten zijn.

Een omslag van het beleid m.b.t. de vaarrecreatie in de Waddenzee van een kwantitatieve beperking aan het aantal ligplaatsen in het Waddengebied naar een kwalitatieve benadering betekent dat het aantal ligplaatsen in een aantal havens uitgebreid zal worden. Dit kan betekenen dat havens een grotere ruimtebeslag krijgen, en waarschijnlijk ook meer menselijke aanwezigheid/activiteiten. Verlichting en menselijke activiteiten in de haven kunnen tot verstoring leiden op het Wad. Zeehonden kunnen afgeschrikt worden, waardoor ze verder uit de kust blijven. Steltlopers als Bonte strandloper en Steenloper zouden mogelijk verstoord kunnen worden. Deze versturende invloed is naar verwachting van Jonker et al. (2008) beperkt tot enkele honderden meters.

### **Deze havensvisie / toelichting op de te behandelen elementen**

In deze bijlage worden die zaken beschreven m.b.t. de ecologie die in het licht van bovenbeschreven informatie belangrijk zijn om mee te nemen in de besluitvorming richting de kwalitatieve benadering. Hierbij is gekozen voor een ruimtelijke analyse van de (in potentie) meest kwetsbare / gevoelige elementen / concentratiegebieden van de Waddenzee voor verstoring door vaarrecreatie.

Dit zijn: Hoogwatervluchtplaatsen vogels  
Ruigebieden eenden  
Zeehondenligplaatsen

Middels een ruimtelijke analyse (kaartmateriaal) zijn de belangrijkste knelpunten tussen vaarrecreatie en deze natuurwaarden in beeld gebracht. De kwalitatieve benadering van het aantal passantenplaatsen in de Waddenzee moet zo vorm gegeven worden dat deze per saldo minimaal niet tot meer verstoring leidt van de natuurwaarden in de Waddenzee.

## **Vogels**

### *Hoogwatervluchtplaatsen*

De Waddenzee is een belangrijk gebied als verblijfplaats voor vogels om er te foerageren, rusten en ruïen. Tijdens hoogwater verblijven de niet-zwemmende vogelsoorten op de zogenaamde hoogwatervluchtplaatsen (HVP's). Omdat het aantal hoogwatervluchtplaatsen beperkt is, verzamelen zich hier grote groepen vogels. Verstoring van een HVP betekent dan ook dat veel individuen verstoord worden, en de vogels een grote afstand moeten afleggen naar een alternatieve locatie.

Een aantal hoogwatervluchtplaatsen worden door met name meeuwen en sterns gebruikt als broedplaats. Deze soorten broeden in kolonies. Deze soorten zijn zeer verstoringsgevoelig. Hun broedplaatsen zijn daarom beperkt tot enkele niet / nauwelijks voor mensen toegankelijke gebieden. Uit waarnemingen blijkt dat reeds een eenmalige verstoring er toe kan leiden dat het aantal succesvolle broedsels sterk afneemt, dat vogels het broedgebied permanent verlaten of slechts in geringe aantallen terugkeren.

Veel hoogwatervluchtplaatsen bevinden zich op de eilanden (Texel, Zuid Vlieland, Zuid Terschelling, de Bosplaat, West en Oost Ameland, Oost Schiermonnikoog), enkele hoge Wadplaten (Richel, Griend, Engelsmanplaat, Simonszand). Daarnaast zijn hoogwatervluchtplaatsen aanwezig langs de Noord Hollandse kust, noord Friese Kust en bij Noordpolderzijl. In bijlage 1 zijn deze hoogwatervluchtplaatsen op kaart weergegeven.

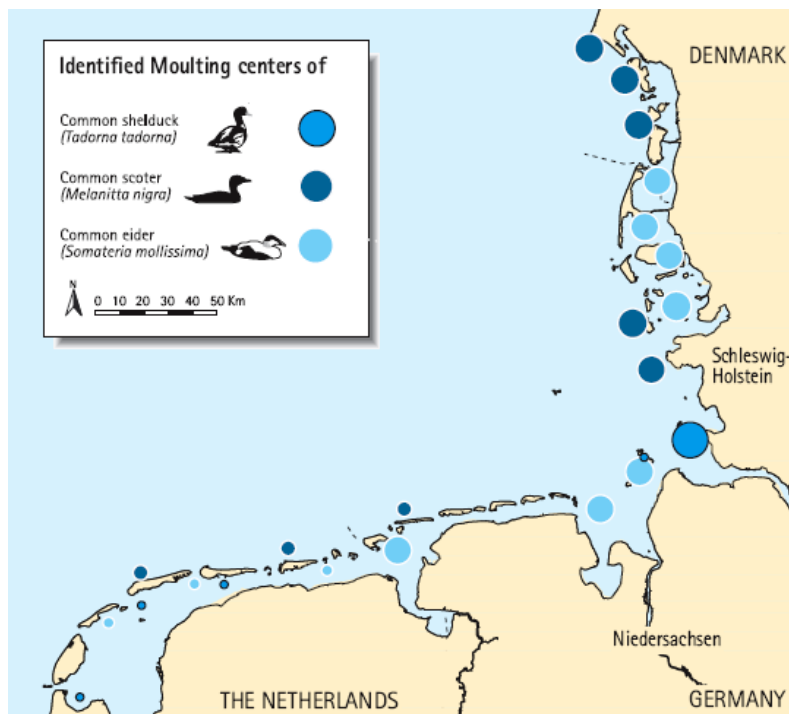
De hoogwatervluchtplaats op de zuidpunt van Texel is een afgesloten militair gebied en heeft een hoge natuurwaarde.

In het kader van een proef met een veranderd droogvalbeleid in de Waddenzee is een monitoringsprogramma gestart om gegevens te verzamelen over de verstoring van vogels als gevolg van droogvallen. Met name bij de oostpunten van Terschelling, Schiermonnikoog en Ameland, en de Engelmansplaat zijn met enig regelmaat verstoringen vanuit droogvallende schepen vastgesteld. Veelal wordt dit veroorzaakt doordat men zich niet aan de Erecode voor Wadvaarders heeft gehouden. Het percentage droogvallers dat verstoring veroorzaakt, loopt uiteen van zo'n 5 % tot meer dan 30 % (het lijkt erop dat er nog geen consensus is over hoe dit percentage precies berekend moet worden).

### *Ruiplaatsen*

Een aantal eendensoorten wisselt aan het einde van het broedseizoen zijn verenkled geheel. Tijdens deze periode kunnen de dieren gedurende een periode van enkele weken niet vliegen. Tijdens de ruiperiode is de verstoringsgevoeligheid extra groot. Reeds bij afstanden van meer dan een kilometer kan verstoring optreden (Krijgsveld et al., 2008). De rui-periode voor Zwarte zee-eend en Bergeend valt zo ongeveer in de maanden juli-augustus. Voor de Eidereend is deze periode veel langer (juni-oktober). Er is dan ook een flinke overlap met het vaarseizoen.

Het voorkomen van ruiende zee-eenden lijkt enerzijds bepaald te worden door voedselaanbod en anderzijds door recreatiedruk. Hun voorkomen is met name beperkt tot de recreatieluwe delen van het Wad (zie kaart hieronder).



Plaats van ruiende eenden (bron: Wadden Sea ecosystems no 19). Ter aanvulling: ten noorden van Harlingen (Ballastplaat) ruien in recente jaren ook grote aantallen Bergeenden (bron: Kraan et al., 2006).

### Verstoringsafstanden

Uit een onderzoek uit 1994 door Spaans et al. (1996) naar verstoring van een zevental vogelsoorten op het Wad blijkt dat onder invloed van bij laagwater langsvarende vaartuigen (variërend van kano tot catamaran) het aantal aanwezige soorten en de dichtheid van de vogels langs de vaargeul niet beïnvloed wordt. Een grote, onderzeil langsvarende platbodem veroorzaakte wat meer verstoring. Uit telling van het aantal Scholeksters blijkt dat hun aantal tijdelijk lager is. Na zo'n 30 tot 45 minuten zijn de aantallen weer op peil. Bij dit onderzoek voeren de schepen veel dichters langs de rand van de vaargeul voeren dan ze normaal gesproken zouden doen. Op basis van hun onderzoek komen Spaans et al. (1996) dan ook tot de conclusie dat verstoring van foeragerende steltlopers door langsvarende recreatievaartuigen zich in de praktijk weinig voor zal doen. Op het moment dat steltlopers foerageren (laag water) is vaarrecreatie namelijk geheel beperkt tot de diepere vaargeulen. De afstand tussen het vaartuig en de Wadplaat is dan groot. Bovendien geldt dat in het algemeen de dichtheid aan foeragerende steltlopers langs relatief steile geulranden laag is.

De Eider foerageert juist op bodemdieren in open water tot zo'n 10 meter diep. De soort is hierbij in grote groepen aanwezig. Exacte verstoringafstanden voor deze soort zijn niet bekend. Uit waarnemingen in de Oostzee is vluchtgedrag geconstateerd op afstanden van zo'n 1 kilometer van gemotoriseerd vaarverkeer (overgenomen uit Krijgsveld et al., 2008). Na enkele uren keerden de vogels weer terug, waarbij in regulier gebruikte gebieden de terugkeertijd aanzienlijk korter was dan in weinig gebruikte gebieden. Dit duidt op gewenning.

Een foeragerende of rustende vogel is verstoord wanneer deze opvliegt. De afstand van de verstoringbron tot de vogel vanaf wanneer deze opvliegt is per soort verschillend. Hieronder worden de opvliegafstanden weergegeven van foeragerende en rustende vogels bij een wandelaar en een motorboot.

Tabel 1: Opvliegafstanden in meters van foeragerende of rustende vogels (bron: de Boer, 1996)

Vogels	Wandelaar	Motor Boot
Scholekster	25-300	100-200
Wulp	250-500	100-500
Rosse Grutto	150-225	450
Kluut	180-350	500
Tureluur	150-300	200
Zilverplevier	50-150	100
Bonte Strandloper		60-450
kanoetstrandloper		100-500
Drieteenstrandloper	150-300	
Groenpootruiter	200	
Zwarte Ruiter	200	
Stern	45	
Bergeend	200-300	
Meeuw	10-150	

### *Effecten op totale populatie*

Vaarrecreatie heeft de volgende effecten voor vogels:

- Bij regelmatige verstoring vermijden de vogels de hoogwatervluchtplaats / broedkolonies;
- Door verstoring wordt extra energie gebruikt voor opvliegen of weglopen. Hierdoor kan er minder energie worden gebruikt voor het rusten en foerageren.
- Rondom een droogvallend schip vindt een reductie plaats van het aantal aanwezige vogelsoorten. De grootte van een schip heeft hier geen invloed op.
- Effecten zijn vooral te verwachten wanneer mensen het droogvallende schip verlaten. Het oppervlak verstoord gebied wordt dan vele malen groter.

Recreatie blijkt met name negatief uit te pakken voor op stranden e.d. koloniebroedende soorten. Op de oostpunt van Terschelling blijkt verstoring van broedende vogels voor een groot deel veroorzaakt te worden door droogvallers die vanaf de boot naar het eiland toelopen.

Voor een aantal andere soorten waarvoor afnemende aantallen zijn geconstateerd (Eider, Scholekster) zal deze trend vooral samen hangen met een verminderd voedselaanbod, bijv. ten gevolge van kokkelvisserij.

## **Zeehonden**

### *Locaties zeehondenligplaatsen*

Zeehondenligplaatsen zijn te vinden op Balgzand, ten noordoosten van Texel, ten zuiden van Vlieland, eiland Noorderhaaks/ De Razende Bol (ten zuiden van Vlieland), de Richel, tussen Terschelling en de Richel, langs de vaargeul van Pollendam naar Terschelling, langs de vaargeul ten noordoosten van de Griend, ten westen en zuidwesten van Ameland, in het zuiden van midden Ameland, Engelsmanplaat, zuidwest Schiermonnikoog en Simonszand. De dieren liggen hierbij vlak langs de waterrand, zodat de dieren bij gevaar snel het water in kunnen vluchten. Op de knelpuntenkaart in bijlage 2 zijn de zeehondenligplaatsen aangegeven.

Belangrijke zeehondenligplaatsen in de Waddenzee worden (een deel van het jaar) afgesloten voor menselijke activiteiten, om de dieren voldoende rust te bieden.

#### *Verstoringsafstanden en effect verstoring*

De verstoringreactie van zeehonden bestaat uit drie onderdelen: eerste reactie, vlucht en herstel. De eerste reactie bestaat uit het op steken van de kop door de zeehond. Wanneer de storingsbron dichterbij komt, zullen zeehonden zich richting het water bewegen of zelfs te water gaan. Bij verdwijning van de verstoringbron kan herstel optreden. Bij volledig herstel komen alle dieren weer geleidelijk terug op de kant.

De zeehonden worden door zowel geluid als beeld gealarmeerd. Hoe opvallender de bron, hoe sneller dit tot een eerste reactie zal leiden. Als de verstoringbron dichterbij komt totdat de dieren te water gaan, is het herstel klein. De verstoringafstand waarbij een eerste reactie ontstaat ligt tussen de 400 meter bij een wandelaar tot 1200 meter voor een motorboot.

Hoe dichterbij de verstoringbron, hoe meer verstoring er optreedt. De reden hiervoor is dat de kans op herstel hierdoor afneemt.

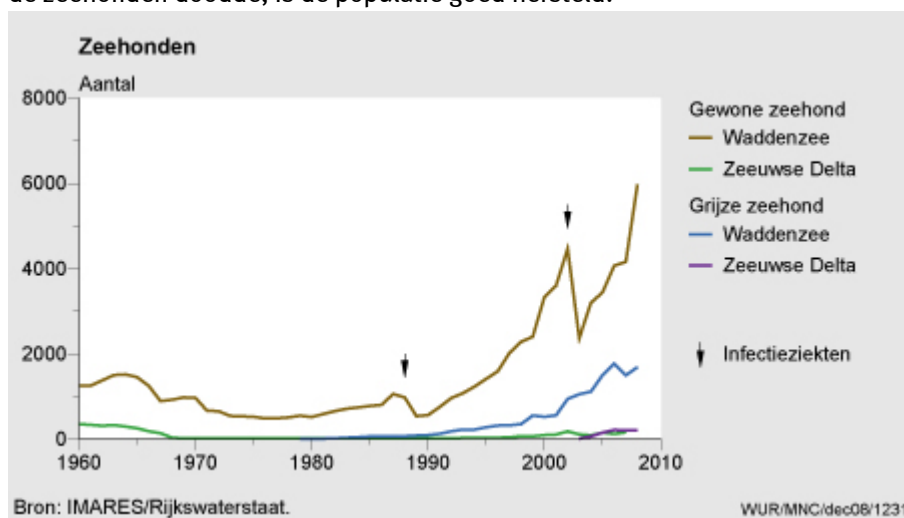
(bron: De Boer T.A., 2007)

Herhaaldelijke verstoring kan leiden tot een verminderde conditie van de pups, doordat er minder tijd is om voedsel op te nemen. Langdurige verstoring kan er toe leiden dat een volledige zoogperiode wordt overgeslagen. Een verminderde conditie van de pups leidt tot zwakkere zeehonden met een kleinere levensverwachting.

#### *Effect op de populatie*

In onderstaande figuur is de populatieontwikkeling van zeehonden in de Waddenzee en Zeeuwse Delta gedurende de afgelopen 48 jaar weergegeven.

De populaties van de gewone zeehond en de grijze zeehond zijn de laatste twintig jaar sterk gegroeid. Ondanks het zeehondenvirus, dat in 1988 en in 2002 ongeveer 50% van de zeehonden doodde, is de populatie goed hersteld.



#### *Oorzaken van achteruitgang gewone zeehond*

De aantallen van de gewone zeehond namen af tot ongeveer 1980. De belangrijkste oorzaak hiervoor was aanvankelijk de jacht. Vooral jonge dieren werden bejaagd, omdat hun pels het meeste opbracht. Nadat in 1961 in het Deltagebied en in 1962 in het

Waddengebied de jacht op de zeehond was gesloten, trad enig herstel op. Dit herstel was van korte duur. Door een lage reproductie en een grote sterfte daalde de populatie tot een dieptepunt. Vanaf de jaren zeventig werd de afname van de zeehondenpopulatie veroorzaakt door verontreiniging door PCB's, de toename van verstoring door beroepsvaart en watertoerisme. Ook ging de jacht in omliggende gebieden door. Tot 1974 werd er in de Duitse en Deense Waddengebieden nog gejaagd. In Zuid-Nederland heeft de uitvoering van de Deltawerken ook nog geleid tot verstoring en verkleining van het leefgebied van de gewone zeehond.

#### *Herstel gewone zeehond*

In de Waddenzee trad vanaf eind jaren zeventig herstel op. Verbetering van de waterkwaliteit, immigratie uit de Duitse en Deense Waddenzee en maatregelen tegen verstoring hebben hiertoe bijgedragen. Opvallend is de sterke groei na het uitbreken van een virusziekte in 1988 en 2002. Beide keren is de populatie tot meer dan 50% gereduceerd. In de jaren daarna bleek de populatie zich prima te kunnen herstellen.

#### *Ontwikkeling grijze zeehond*

Sinds 1980 is de grijze zeehond terug in de Nederlandse wateren. Eeuwenlang werd de soort niet waargenomen in ons land. De eerste jaren waren er maar weinig individuen, maar vanaf 1990 is het aantal sterk toegenomen. Vanaf dat moment werden ook jongen gezien. De toename van de grijze zeehond was eerst in het westelijk Waddengebied zichtbaar, daarna langzaam in het oostelijk Waddengebied en het Deltagebied. In 2008 werden in het Waddengebied bijna 1700 zeehonden gesignaleerd. De dieren die nu worden waargenomen, zijn waarschijnlijk afkomstig van de Britse eilanden waar er naar schatting tussen de 100.000 en 300.000 dieren zijn. Het is dan ook de vraag of men van een Nederlandse populatie grijze zeehonden kan spreken of dat deze dieren een deel van de Britse populatie vormen.

#### *Conclusie*

De groei van de populaties zeehonden in de Waddenzee gedurende de afgelopen jaren heeft verschillende oorzaken. De belangrijkste zijn: jachtverbod, verbetering waterkwaliteit, immigratie uit de Duitse en Deense wateren en maatregelen tegen verstoring. De omgevingsfactoren voor de Gewone zeehond in de Waddenzee lijken op dit moment dermate gunstig dat natuurlijke schommelingen in aantallen (bijv. onder invloed van ziekten) goed opgevangen kunnen worden door de populatie.

De afgesloten gebieden bieden momenteel voldoende rust om een minimale levensvatbare populatie met een ondergrens van 6000 dieren in stand te houden. Voor de bescherming van de gewone zeehond betekent dit dat er op dit moment in principe geen extra gebieden afgesloten behoeven te worden.

## Bijlage 4: Natura 2000

De Waddenzee is aangewezen als Natura 2000 gebied op basis van het voorkomen van 9 habitattypen, 2 zoogdieren, 14 broedvogels, 43 watervogels en 3 vissoorten. De Waddenzee is een ondiepe zee met slikken en zandplaten die bij laag water droogvallen. Verspreid langs de eilanden en vasteland zijn in meer of mindere mate natuurlijke kwelders aanwezig. Het is een belangrijk natuurgebied voor foeragerende trekvogels, als opgroeigebied voor vissoorten uit de Noordzee, broed- en leefgebied van een aantal vogelsoorten en leefgebied van een grote populatie zeehonden. Het is een van de weinige gebieden met een nagenoeg ongestoorde hydrodynamiek en geomorfologie waar natuurlijke processen nog zorgen voor instandhouding en ontwikkelen van karakteristieke ecotopen en habitats.

habitattypen	Vogelsoorten	Vogelsoorten
permanent overstromde zandbanken	aalscholver -b,n	velduil - b
	lepelaar - b,n	scholekster - n
estuaria	kleine zilverreiger - n	kluut - b,n
slik- en zandplaten	kleine zwaan - n	bontbekplevier - n
zilte pionierbegroeiingen	grauwe gans - n	strandplevier - b
slijkgraslanden	brandgans - n	goudplevier - n
schorren en zilte graslanden	rotgans - n	zilverplevier - n
	kolgans - n	kanoet - n
embryonale duinen	toendrarietgans - n	drieteenstrandloper - n
witte duinen	fuut - n	krombekstrandloper - n
grijze duinen	meerkoet	bonte strandloper - n
	bergeend - n	grutto - n
	smient - n	rosse grutto - n
<b>Vissoorten</b>	wintertaling - n	wulp - n
zeeprik	pijlstaart - n	zwarte ruiter - n
rivierprik	slobeend - n	strandplevier - b
fint	topper - n	kievit - n
	eider -b,n	tureluur - n
	brilduiker -n	groenpootruiter - n
<b>Zoogdieren</b>	nonnetje - n	steenloper - n
grijze zeehond	wilde eend - n	kleine mantelmeeuw - b
gewone zeehond	krakeend - n	grote stern - b
	grote zaagbek	visdief - b
	middelste zaagbek - n	noordse stern - b
	bruine kiekendief - b	dwergstern - b
	blauwe kiekendief - b	zwarte stern - n
	slechtvalk - n	tapuit - b

n = niet broedvogel, b = broedvogel

Het grootste deel van de Waddenzee bestaat uit bij eb droogvallende platen. De droogvallende platen zijn vanwege hun hoge biomassa aan bodemfauna zeer belangrijk als foerageergebied voor vogelsoorten zoals bergeend, eidereend, kanoetstrandloper, bonte strandloper, rosse grutto, wulp, kleine mantelmeeuw, zilverplevier, tureluur, zwarte ruiter en bontbekplevier. Daarnaast zijn dergelijke platen

van belang voor zeehonden. Hier rusten zij uit en worden de jongen geboren en gezoogd. Hiervoor maken ze gebruik van vaste plaatsen, waarbij ze dicht langs het water liggen. Deze worden aangeduid als zeehondenligplaatsen. De platen die zelden of nooit onder water staan zijn van belang voor vogels tijdens hoogwater. Op dergelijke zogenaamde hoogwatervluchtplaatsen kunnen zich grote concentraties vogels verzamelen. De permanent onder water staande gebieden, de geulen en watervlakten, hebben een belangrijke functie als overwinteringsgebieden voor onder andere eidereend en toppereend. De kwelders aan de vaste land kust en op de eilanden vormen een waardevol biotoop voor vogels. De zouttolerante vegetaties zijn een belangrijke voedselbron voor plantenetende soorten als rotgans, brandgans en verschillende eendensoorten. Verder zijn deze kwelders van groot belang als broedgebied voor kluten, visdieven en lepelaars.

Om een aantal gevoelige gebieden (gebieden die van groot belang zijn voor zeehonden en vogels) te beschermen, zijn de artikel 20 gebieden gevormd. Dit zijn gebieden die een deel van het jaar of jaarrond zijn afgesloten voor betreding. Afhankelijk van de soort kunnen locaties binnen het Waddengebied aangewezen worden die de functie(s) kraamgebied, verhaargebied, broedgebied, foerageergebied, ruigebied en/of HVP vervullen gedurende bepaalde perioden in het jaar of jaarrond. De (tijdelijke) afsluiting van gebieden vindt plaats, indien dit noodzakelijk wordt geacht voor de bescherming van de natuurwaarden van het Waddengebied. Door de (natuurlijke) dynamiek van het Waddengebied vindt vrijwel ieder jaar een actualisatie plaats van de begrenzing en de periode van aanwijzing van deze zogenaamde artikel 20-gebieden.

De kwalitatieve benadering m.b.t. de havencapaciteit mag er niet toe leiden dat significante effecten op de zogenaamde instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitattypen en soorten op zullen treden.

#### **Begrenzing van Natura 2000**

De Natura 2000-begrenzing van de Waddenzee volgt in principe de natuurlijke grenzen van de Waddenzee, zoals de gemiddelde hoogwaterlijn langs de duinvoet. De Waddenhavens vallen niet binnen de begrenzing van de Waddenzee.

Grote delen van de Waddeneilanden zijn ook aangewezen als Natura 2000-gebied. Hoe de begrenzing precies loopt zal per haven nagegaan moeten worden.

#### **Wetgeving Natura 2000**

De bescherming van de Natura 2000 is sinds 1 oktober 2005 geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998. Op dit moment vallen de Habitatrichtlijngebieden, waarvoor nog geen aanwijzingsbesluit aanwezig is, op grond van jurisprudentie nog onder de rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn. De VR (Vogelrichtlijn)gebieden zijn in 2000/2003 wel formeel aangewezen en vallen derhalve onder de Nbwet 1998.

De Waddenzee is aangesteld Natura 2000 gebied, waarvoor kwalificerende habitattypen en soorten zijn aangewezen. Voor deze soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelen opgesteld.

De bescherming van de Waddenzee is gericht op de bescherming van de habitattypen en soorten en daarmee de instandhoudingsdoelen, waarvoor de Waddenzee is aangewezen. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied van de Waddenzee niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied. Als er effecten op de

specifieke waarden in het gebied zijn te verwachten zijn de werkzaamheden vergunningplichtig in het kader van de Nbwet '98 (zie onderstaande figuur).

## Project of handeling



### Concept Leidraad aanwijzing artikel 20 Natuurbeschermingswet 1998 Waddengebied

Het ministerie van LNV DRZ Noord is bevoegd om jaarlijks de toegang tot ecologisch waardevolle en verstoringgevoelige gebieden in het Waddengebied te beperken op grond van artikel 20 van de Nb-wet 1998. Deze (tijdelijke) afsluiting van gebieden vindt plaats indien dit noodzakelijk wordt geacht voor de bescherming van de natuurwaarden van het Waddengebied. Door de (natuurlijke) dynamiek van het Waddengebied vindt vrijwel ieder jaar een actualisatie plaats van de begrenzing en de periode van aanwijzing van deze zogenaamde artikel 20-gebieden. De procedure van een artikel 20- besluit is sinds de jaren '80 (tot 1 oktober 2005 bekend onder de titel artikel 17-besluiten) vrijwel ongewijzigd toegepast.

Op initiatief van het ministerie van LNV DRZ Noord is deze Leidraad artikel 20 Nb-wet 1998 ontwikkeld. De Leidraad artikel 20 Nb-wet kent twee verschillende doeleinden:

1. Het geven van een ecologische leidraad, die in de praktische aanwijzing ervan ingevuld zal worden met expert judgement en data afkomstig van de LNV Waddenunit, terreinbeherende instanties, onderzoekers en wetenschappers ten behoeve van de aanwijzing van artikel 20-gebieden. Dit deel van de Leidraad geeft inzicht in -in algemene zin- de noodzaak tot aanwijzing van artikel 20-gebieden c.q. de aanpassing van de begrenzing van deze gebieden
2. Het in beeld brengen van de verschillende stappen die doorlopen worden om te komen tot een besluit van aanwijzing van artikel 20-gebieden.

Het aanwijzen van artikel 20-gebieden kan geschieden ten behoeve van de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Waddenzee én de natuurwaarden uit de Beschermde Natuurmonumenten en de waarden zoals benoemd in de aanwijzingen van de voormalige natuurmonumenten onder de Nb-wet 1967. In de praktijk vindt de afsluiting sinds begin jaren 80 enkel plaats voor zeehonden en vogels.

### **Ecologisch toetsingskader**

De noodzaak voor afsluiting van gebieden ten behoeve van de bescherming van natuurwaarden is sterk afhankelijk van de plaats, het tijdstip en de periode waarin verstoring plaatsvindt. Bij de aanwijzing van artikel 20-gebieden gaat het om gebieden waar verstoringgevoelige natuurwaarden aanwezig zijn en/of verstoringen kunnen optreden, veroorzaakt door menselijke activiteiten.

#### *Zeehonden*

Ten behoeve van de bescherming van zeehonden dient tenminste een minimale levensvatbare populatie beschermd te worden in het Waddengebied. Dit betekent dat kwetsbare gebieden (kraamgebieden, verhaargebieden) in elk geval gevrijwaard moeten worden van verstoring en zo nodig afgesloten dienen te worden ter behoud van een minimale levensvatbare populatie in de Waddenzee, met een natuurlijke reproductie en overleving. Daarnaast dienen jaarrond ongestoorde rustplaatsen te bestaan.

Met het huidige aantal Gewone zeehonden kunnen we spreken van een minimale levensvatbare populatie. Dit betekent dat de huidige afgesloten gebieden momenteel gebleken voldoende zijn om een minimale levensvatbare populatiegrootte met een ondergrens van 6.000 dieren in stand te houden. Voor de bescherming van de gewone zeehond betekent dit dat er op dit moment in principe geen extra gebieden afgesloten behoeven te worden. Hier wordt een uitzondering op gemaakt als er sprake is van een achteruitgang in populatiegrootte (gewone zeehond) van 10% of meer gedurende de afgelopen 10 jaar. Tevens blijft de mogelijkheid bestaan om de begrenzing van de huidige afgesloten gebieden zo optimaal mogelijk te houden voor de bescherming van de gewone zeehond.

Over de Grijze zeehond in de Nederlandse Waddenzee is thans nog onvoldoende informatie beschikbaar om aan te geven bij welke populatiegrootte sprake is van een minimale levensvatbare populatie. Wel is duidelijk dat deze populatiegrootte momenteel nog niet gehaald wordt. Dit betekent dat om verstoring door mensen te voorkomen tijdelijk extra gebieden afgesloten kunnen worden ten behoeve van de bescherming van de grijze zeehond. Eventuele afsluiting vindt plaats op basis van onderstaande criteria:

1. Het gebied wordt ingenomen door minstens 5 dieren en het gebied wordt reeds een aantal jaren achtereen gebruikt (2-3 jaar).
2. Rond het gebied vindt verstoring plaats of is de kans op verstoring tijdens de kwetsbare perioden groot.

#### *Vogels*

Het Waddengebied kent een groot aantal vogelsoorten die gebruik maken van bepaalde gebieden met bepaalde functies in bepaalde perioden. Voor de bescherming van vogelsoorten is het van belang dat voldoende oppervlakten aan geschikt en ongestoord leefgebied (broedgebied, foerageergebied, ruigebied en HVP) beschikbaar is gedurende de kwetsbare perioden. De functie van een gebied en de kwetsbare periode is afhankelijk van de vogelsoorten die van het betreffende gebied gebruik maken. In veel gevallen hebben gebieden meerdere functies en veranderen de functies in de tijd.

Afhankelijk van de soort kunnen locaties binnen het Waddengebied aangewezen worden die de functie(s) broedgebied, foerageergebied, ruigebied en/of HVP vervullen gedurende bepaalde perioden in het jaar of jaarrond. Binnen deze locaties zijn de belangrijke plekken aan te wijzen voor het vervullen van bovengenoemde functie(s). In of rond de belangrijke plekken voor broeden, ruien, foerageren en/of als HVP kan dermate vaak verstoring plaatsvinden dat de bescherming van een soort in gevaar komt. Indien problemen geïdentificeerd worden, worden onderstaande ecologische criteria gehanteerd om te bepalen of eventueel tot afsluiting van het gebied overgegaan dient te worden. Het gaat hierbij om onderstaande criteria:

1. Trend
2. Functie van het gebied
3. Instandhoudingsdoel
4. Aantallen

### **Procedure**

Het voortraject in het kader van een eventueel artikel 20-besluit start in augustus met het verzenden van een notitie met de (wijzigings)voorstellen vanuit LNV DRZ Noord (LNV Waddenuit & ecologische deskundigen binnen LNV Noord) aan de Klankbordgroep en de ministeries van Defensie en Verkeer en Waterstaat. De (wijzigings)voorstellen zijn gebaseerd op de waarnemingen en bevindingen in het veld en gaan vergezeld van duidelijk kaartmateriaal. De Klankbordgroep bestaat uit de leden van het TOW plus een vertegenwoordiger vanuit Productschap Vis en op verzoek vertegenwoordigers vanuit elk van de BOG's. Op initiatief van LNV DRZ Noord komt de Klankgroep ter bespreking van de bovengenoemde (wijzigings)voorstellen één dag(deel) bijeen.

De (wijzigings)voorstellen gaan, inclusief de bevindingen en advisering vanuit de Klankbordgroep, naar de zogenaamde Expertgroep. Deze groep bespreekt de (wijzigings)voorstellen en brengt een advies uit omtrent de artikel 20-gebieden op basis van ecologische argumenten en expert judgement. In de Expertgroep hebben de LNV Waddenuit, de ecologische deskundigen van LNV Noord, de terreinbeherende instanties en relevante onderzoekers en wetenschappers zitting. Daaropvolgend vindt toezending van het conceptbesluit (inclusief kaartmateriaal) plaats aan bovengenoemde Klankbordgroep, die vervolgens nog één week de tijd heeft om schriftelijk laatste opmerkingen aan LNV DRZ Noord door te geven.

Het conceptbesluit wordt gepubliceerd op de LNV-website onder toevoeging van duidelijk kaartmateriaal en coördinaten van de mutaties. De publicatie op de site vindt plaats onder gelijktijdige gerichte toezending aan de deelnemers van de Klankbordgroep. Met deze publicatie en gelijktijdige toezending van het conceptbesluit aan de genoemde deelnemers, volgt een periode van drie weken, waarbinnen de mogelijkheid bestaat tot het indienen van schriftelijke zienswijzen door belanghebbenden.

De verwerking van de binnengekomen zienswijzen vindt plaats door LNV DRZ Noord. Daaropvolgend vindt vaststelling van het besluit plaats onder opvolgende publicatie hiervan (inclusief een reactie op de ontvangen zienswijzen, als bijlage) in de Staatscourant. Met deze publicatie in de Staatscourant start een termijn van zes weken waarbinnen eventueel tegen het besluit bezwaar aangetekend kan worden door belanghebbenden.

Aan de hand van het definitieve besluit worden door LNV DRZ Noord in januari de mutaties en nieuwe c.q. ingetrokken gebieden verstrekt aan de Hydrografische Dienst. In maart/april verschijnen vervolgens de hydrografische kaarten.