

Kansen watersport en zeejachthaven Katwijk

Quick scan in opdracht van de provincie Zuid-Holland



1. Opdracht

De provincie Zuid-Holland heeft gevraagd of Waterrecreatie Advies een aantal vragen wil beantwoorden over de plannen voor een zeejachthaven in Katwijk. Het gaat om een 'expert judgement' op basis van bestaande gegevens (quick scan). Navolgende vragen zijn gesteld:

- a. Wat is de economische betekenis van een zeejachthaven bij Katwijk voor de regio?
- b. Welk type watersporters (doelgroep) zou gebruik maken van een zeejachthaven in Katwijk?
- c. Op welke elementen toetsen wij (WA) als wij een haalbaarheidsstudie doen?
- d. Welke stellingen zouden wij vanuit de watersportsector mee willen geven?

2. Inleiding

Naar aanleiding van een door Grontmij verrichte haalbaarheidsstudie heeft de gemeenteraad van Katwijk op 24 november 2011 besloten dat de ontwikkeling van een zeejachthaven wenselijk blijft, maar dat de gemeente zich terugtrekt als projectpartner. De gemeente staat open voor discussies, plannen en initiatieven van marktpartijen en andere overheden en kan zaken onderzoeken als dat nodig is bij een initiatief van een particulier. Met een stemverhouding van 26 voor en 6 tegen blijft de gemeente voorstander van een zeejachthaven. De provincie steunt het project en vindt dat de Zeejachthaven Katwijk bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Het project is ook een prikkel voor de economie in de streek. Een zeejachthaven is aantrekkelijk als extra stop voor zeezeilers. Zo wordt zeezeilen langs de Zuid-Hollandse kust aantrekkelijker¹.

Waterrecreatie Advies is niet direct betrokken geweest bij de plannen voor of de haalbaarheid van een zeejachthaven in Katwijk. Wel is een advies gegeven over de inrichting en het recreatief gebruik van het Prins Hendrikkanaal in de stad zelf². Verder hebben wij in 2004 onderzoek gedaan naar het vaargedrag van watersporters op de Noordzee³ en in 2008 een vergelijkbaar onderzoek naar het vaargedrag in het Deltagebied⁴. In beide onderzoeken zijn vragen gesteld over de wenselijkheid van zeejachthavens, waaronder Katwijk. In 2008 hebben wij een onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de watersport in de provincie Zuid-Holland⁵. In 2010 hebben we een Ruimtelijk Programma van Eisen opgesteld voor de haven van Scheveningen, om te kijken of de Olympische aspiraties in Scheveningen haalbaar waren⁶. Op basis van de informatie in genoemde rapporten en recente ontwikkelingen in de watersport zullen wij de gestelde vragen trachten te beantwoorden.

a. Wat is de economische betekenis van een zeejachthaven bij Katwijk voor de regio?

Katwijk is een van de weinige plaatsen waar je met een boot vanuit het binnenwater tot vlakbij het Noordzeestrand kunt komen. Dat verklaart voor een belangrijk deel ook de 5.200 passanten en 13.000 bootovernachtingen van passanten in Katwijk in 2008. Normaalgesproken is de verblijftijd van passanten in een jachthaven ca. 1,3 nachten, in Katwijk blijft men gemiddeld 2,5 nachten. Voor watersporters is Katwijk dus een populaire bestemming. Het bestedingspatroon van watersporters is relatief hoog. Het meeste geld wordt uitgegeven in de horeca (27%), aan boodschappen (35%) en aan recreatief winkelen (13%). In 2002⁷ gaven motorboten in de Hollandse Plassen gemiddeld € 77,19 per boot per dag uit. Gecorrigeerd voor inflatie gaat het nu om ca. € 90 per dag. De werkelijke bestedingen hangen af van de mogelijkheden om daadwerkelijk geld uit te geven, de ene stad is de andere niet. Katwijk heeft een uitgebreid winkel- en horeca-aanbod. Overnachtende passanten zorgen in Katwijk waarschijnlijk voor ruim € 1,2 miljoen omzet. Dit is excl. de bestedingen van vaste ligplaatshouders (ca. € 400.000).

"De regio Katwijk" is in overleg met de provincie gedefinieerd als de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Wassenaar, Den Haag, Teylingen, Oegstgeest, Leiden, Leidschendam-Voorburg en Leiderdorp. In dit gebied bevinden zich 41 bedrijven, verenigingen, stichtingen en gemeentehavens die vaste ligplaatsen verhuren. Het gaat om 5.286 ligplaatsen met een bezettingspercentage van 98,7%.

¹ Website gemeente Katwijk

² 'Second opinion' inrichting Prins Hendrikkanaal in Katwijk, december 2011 in opdracht van de gemeente Katwijk

³ Onderzoek vaargedrag Noordzee, januari 2004 in opdracht van de provincie Noord-Holland

⁴ Onderzoek vaargedrag Deltagebied, maart 2009, diverse opdrachtgevers waaronder de provincies Zeeland en Zuid-Holland

⁵ Ontwikkeling watersport provincie Zuid-Holland 2002 - 2008, april 2009 in opdracht van de provincie Zuid-Holland

⁶ Scheveningen, Olympische zeilhaven in 2028, Ruimtelijk Programma van Eisen, 1 juni 2010 voor de gemeente Den Haag

⁷ Verdeling bestedingen passanten, "Recreatietoervaart 10 jaar later", Alterra 2002

De meeste boten in het gebied zijn motorboten (77%), de gemiddelde lengte van alle boten bedraagt 8,57 meter. De gezamenlijke havens ontvangen bijna 15.000 passanten die gemiddeld 1,73 dagen in de havens blijven liggen (totaal bijna 26.000 bootovernachtingen). Verreweg de meeste overnachtingen worden geboekt in Katwijk, gevolgd door Scheveningen en Leiden. De bestedingen van passanten en ligplaatshouders in de regio kan worden geschat op ca. € 10 miljoen per jaar. Dit is excl. de liggelden van vaste ligplaatshouders, winterstalling, reparatie en onderhoud, de omzet van importeurs, jachtmakelaars, jachtwerven, toeleveranciers etc. Deze groep wordt wel “de watersportindustrie” genoemd. De omzet van de watersportindustrie in Nederland is € 2,7 miljard per jaar en levert 26.000 arbeidsplaatsen (Fte) op. Op basis van het aantal ligplaatsen zorgt de watersportindustrie in de hele regio voor ca. € 85 miljoen omzet per jaar en ca. 800 arbeidsplaatsen (Fte). Dit is ca. 20% van de watersport in de provincie Zuid-Holland. Omdat de jachthavens niet erg groot zijn en zich in het gebied geen grote jachtwerven bevinden is, is de omzet en werkgelegenheid waarschijnlijk iets lager, maar desalniettemin.

Wat kan een zeejachthaven in Katwijk hieraan toevoegen? Als Katwijk qua capaciteit en populariteit vergelijkbaar zou worden met de haven Scheveningen (ca. 350 vaste ligplaatsen, 100 specifieke passantenplaatsen en ruim 5.500 passanten), dan levert dat een flinke extra omzet en werkgelegenheid op. De vraag is of een buitendijkse haven in Katwijk net zo populair wordt als de haven van Scheveningen. Scheveningen heeft een gevestigde reputatie als centrum voor zeilwedstrijden en zeilevenementen. De haven ligt beschermd en rondom de haven zijn talloze (vis)restaurants en terrasjes. 70% van de boten in de haven van Scheveningen zijn grote zeegaande zeiljachten, 30% motorboten en dan vooral boten van sportvissers.



De haven van Scheveningen verschilt sterk van wat in Katwijk is gepland. De haven van Scheveningen ligt “binnendijks”, in de stad en heeft een lange wachtlijst. De voorkeursvariant “Baai” van de gemeente Katwijk ligt buitendijks, buiten de duinen en vertoont wat dat betreft overeenkomsten met de haven van IJmuiden. De haven in IJmuiden heeft te maken met structurele leegstand. Dus niet iedere zeejachthaven is gelijk.

Haven van Scheveningen



Voorkeursvariant “Baai”, gemeente Katwijk

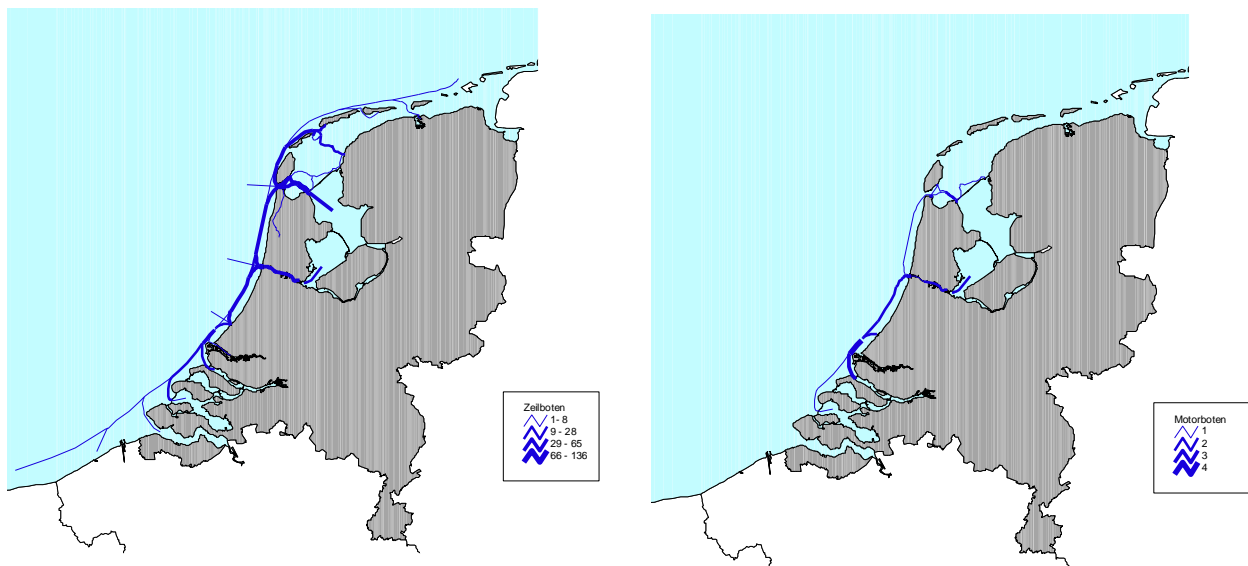


Jachthaven van IJmuiden

b. Welk type watersporters (doelgroep) zou gebruik maken van een zeejachthaven in Katwijk?

Primair zullen de zeezeilers gebruik maken van een jachthaven die aan de Noordzee grenst. Over de behoefte aan zeejachthavens is in 2003 en 2008 zoals aangegeven in de Inleiding onderzoek gedaan door Waterrecreatie Advies. In 2003 hebben 361 passanten in de havens van Texel, Den Helder, IJmuiden en Scheveningen een vragenformulier gekregen en ingevuld. De meeste boten, bijna 60%, hadden een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied. 15% van de boten had een vaste ligplaats in het Deltagebied en 4% een ligplaats in het Groene Hart. In 2008 zijn vergelijkbare vragenformulieren verspreid bij jachthavens in het Deltagebied. 11% van de respondenten had een vaste ligplaats in "het binnenwater" van Zuid-Holland. Geconcludeerd kan worden dat een zeer beperkt deel van de huidige ligplaatshouders in het Groene Hart of "het binnenwater" van Zuid-Holland op zee vaart. De kenmerken van de schepen die op zee varen, type en lengte, vooral grotere zeiljachten, hebben geen vaste ligplaats in het binnenwater. Vanuit die optiek achten wij het onwaarschijnlijk dat de boten met een vaste ligplaats "in de regio", het achterland van Katwijk, via Katwijk de zee op zouden willen. De schepen zijn te klein, het zijn voor een groot deel motorboten en onvoldoende zeewaardig om op de Noordzee te varen. Sportvissers en dan in het bijzonder de zeevissers is een andere categorie. Die groep heeft zeker belangstelling voor een ligplaats buitendijks. Niet alleen in Scheveningen maar in alle zeejachthavens is dit een belangrijke doelgroep.

274 van alle 484 respondenten in het Deltagebied (57%) die aan het onderzoek meededen varen ook op zee. 55% was in 2008 van plan meer op zee te gaan varen, 41% evenveel. Bij het onderzoek in 2003 gaf 61% van de respondenten aan meer op zee te willen varen. In die periode stegen ook de sluispassages door de Afsluitdijk en via IJmuiden naar de Noordzee. De primaire doelgroep voor een zeehaven in Katwijk zijn dus de bestaande zeezeilers. Ruim 4,3% van de respondenten in 2003 voer met een motorboot op zee. Het ging bij het onderzoek om toervaarders, mensen die meerdaagse tochten maken, dus niet om sportvissers die een dagje gaan vissen.



Bovenstaande kaartjes geven de routes aan van de zeilboten (links) en motorboten (rechts). De zeilboten komen overal vandaan, zwerven langs de hele kust en varen naar het buitenland. De meeste motorboten die op zee varen, zijn buitenom" op weg naar- of komen uit het IJsselmeergebied of het Deltagebied. Dit zijn de grotere "zeegaande" motorjachten die bij mooi weer langs de kust varen. 76,6% van alle respondenten gaf in 2003 aan vaker langs de Noordzeekust te zullen varen als er meer kusthavens zouden zijn (79,5% in 2008). Genoemd werden Bergen / Egmond tussen Den Helder en IJmuiden (35%), gevolgd door Katwijk (22%), Noordwijk (19%) en Callantsoog / Petten (17%). Hieruit kan worden geconcludeerd dat havens in de lange trajecten langs de kust gewenst zijn door passanten. Een zeejachthaven in Katwijk zal daar dan ook van profiteren en Katwijk is een "gewenste locatie". Dat geldt niet alleen voor zeiljachten. De passanten en ligplaatshouders komen naar onze mening niet uit de jachthavens in het achterland van Katwijk. Katwijk zal primair concurreren met Scheveningen en een deel van de wachtlijst in Scheveningen een alternatief kunnen bieden. Verdere kandidaten voor een ligplaats in Katwijk zijn inwoners uit Katwijk of omgeving die nu een grote boot elders hebben liggen en (nieuwe) sportvissers.

c. Op welke elementen toetsen wij (WA) als wij een haalbaarheidsstudie doen?

Bij een haalbaarheidsstudie gaat het primair om de benodigde *investeringen, afschrijvingen, opbrengsten en kosten*. De uitkomst van een haalbaarheidsstudie is sterk afhankelijk van de locatie, het voorzieningenniveau en of er onroerend goed (woningen, appartementen, een hotel, restaurants, etc.) in de plannen zijn opgenomen. Er zijn wat kengetallen voor de exploitatie van een jachthaven. Een nieuwe buitendijkse jachthaven in bijvoorbeeld het IJsselmeergebied of het Deltagebied waar een golfbreker rond de haven noodzakelijk is, heeft minimaal 500 vaste (lees verhuurde) ligplaatsen nodig. Bij een haven in het binnengebied zijn dat 350 plaatsen. Als dat niet haalbaar is, gaat het meestal op den duur ten koste van de kwaliteit.

Wij hebben er bewust voor gekozen, mede gezien de beschikbare tijd, ons niet te verdiepen in de rapporten die door anderen over de haalbaarheid van de zeejachthaven in Katwijk zijn geschreven. De initiatiefnemer zal uit moeten rekenen of aan moeten tonen of het haalbaar is. Navolgend een korte samenvatting van aandachtspunten:

Investeringen en afschrijvingen

De investeringen voor een buitendijkse zeehaven zijn aanmerkelijk hoger (aanlegkosten dijken, dammen, opspuiten land, etc.) dan bijvoorbeeld een haven aan het IJsselmeer. De hogere investeringen komen terug in de afschrijvingen. De investeringen in steigers en voorzieningen in een jachthaven zijn vrij goed in te schatten als er een ontwerp is. Het ontwerp, inrichting, indeling etc. is afhankelijk van de gewenste doelgroep (en). De doelgroepen bepalen ook mede de voorzieningen of het voorzieningenniveau.

Kosten

Kosten zijn de kosten voor de exploitatie en het onderhoud van de haven. In het geval van een zeehaven zijn de onderhoudskosten aan de dijken en de baggerkosten belangrijke posten. Soms zijn deze kosten aanzienlijk. In Schiermonnikoog zijn de baggerkosten onbetaalbaar geworden en zo zijn er meer havens waar dit tot onoverkomelijke problemen leidt. Het ontwerp en de vormgeving van de haven spelen dus een belangrijke rol.

Baten

Als de doelgroep bekend is en het daarbij gewenste voorzieningenniveau, kan een inrichtingsschets worden gemaakt. Daaruit blijkt de capaciteit (aantal en afmeting lig- en/of passantenplaatsen) en kan een inschatting worden gemaakt van de opbrengsten. Het is verleidelijk de bezetting in te schatten op 100%. Door de economische crisis, vergrijzing en veranderingen in het vaargedrag staat ook de watersportmarkt onder druk. Er dreigt of is zelfs al sprake van overcapaciteit⁸. Nu zijn zeehavens een ander segment dan de havens in de rest van Nederland, maar het heeft wel invloed op de tarieven. In Nederland zijn de tarieven circa een derde van de tarieven in Engeland of aan de Middellandse Zee. De hoge tarieven in het buitenland zijn (mede) noodzakelijk om de hoge investeringen in "zeehavens" te dekken en het is de vraag of "de zuinige Nederlander" die hoge tarieven wil en op dit moment kan betalen.

Winst

Een commerciële exploitant heeft een winstdoelstelling, in tegenstelling tot bijvoorbeeld een vereniging of gemeente. Het komt bij gemeentehavens voor dat niet alle kosten en investeringen in de exploitatie worden meegenomen, waardoor klachten en procedures ontstaan over concurrentievervalsing. Dit ligt gevoelig, vooral bij HISWA leden.

Conclusie

Op voorhand valt te concluderen dat een buitendijkse jachthaven bij Katwijk commercieel niet rendabel is. De investeringen en de kosten zijn (veel) te hoog en kunnen nooit worden gedekt vanuit de baten van de (400) ligplaatsen. Op zichzelf is dat niet ernstig als de investeringen worden gesubsidieerd en/of kosten door derden worden gedragen. Als dat niet zo is, of in onvoldoende mate, dan moet het tekort worden terugverdiend met woningbouw, de bouw van appartementen of met andere nevenactiviteiten zoals de exploitatie van een hotel.

⁸ Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies in opdracht van 5 provincies en Rijkswaterstaat, januari 2013

d. Welke stellingen zouden wij vanuit de watersportsector mee willen geven?

- Katwijk is potentieel één van de meest veelzijdige watersportsteden in Nederland

Zoals aangegeven heeft Katwijk een achterland met ca. 5.000 recreatievaartuigen in jachthavens. Dit is exclusief de boten met een ligplaats bij (vakantie)woningen en in sloten en kanalen. Katwijk trekt in de hele regio verreweg de meeste passanten. Katwijk is een “vaarbestemming”. Katwijk heeft als stad een eigen en een bijzonder karakter en is niet “te toeristisch”. Vanuit Jachthaven Katwijk ligt het Noordzeestrand op loopafstand. Havens in Nederland die dat bieden zijn op één hand te tellen. Katwijk kan vanuit het achterland meer passanten trekken door het Prins Hendrikkanaal in de stad vrij te maken voor mensen die een dagje met de boot Katwijk willen bezoeken⁹.

Ook buitendijks biedt Katwijk iets bijzonders: de 50-jarige Watersportvereniging Skuytevaart¹⁰ is een echte Katwijkse vereniging die vanaf het Noordzeestrand opereert. De doelgroep is anders dan de “oudere watersporters” met een motorboot binnendijks. Skuytevaart richt zich op strandactiviteiten zoals het zeilen met catamarans, kitesurfen, sportvissen, zeilopleidingen voor de jeugd, etc. Een vereniging die net als Watersportvereniging Katwijk belangrijk is voor de sociale cohesie in de stad.

De derde tak is de “vergeten” zeejachthaven. Ooit heeft het Rijk gekozen voor Scheveningen als haven en de Katwijker vissers zijn noodgedwongen vertrokken. Dat is nog steeds pijnlijk en men wil daar eigenlijk wat aan doen. Het mag niet te massaal, dat past niet bij de Katwijkers. Het mag niet ten koste gaan van het uitzicht en de openheid. Het bestaande waterfront van Katwijk is nog niet “verpest”, dus nieuwe initiatieven moeten “verder weg naar het noorden”. De meest logische plaats is het gebied rond de oude uitgang van het spuikanaal, waar vroeger de bomschuiten hun lading losten (foto voorpagina genomen in het Katwijker Visserijmuseum). Waarom kost het zoveel moeite een zeejachthaven te realiseren? Er zijn talloze rapporten verschenen en in interactieve sessies is gesproken met de bevolking en met experts over opties. De nu voorliggende variant, een buitendijkse haven met ca. 400 ligplaatsen met aanverwante voorzieningen en 400 – 800 woningen ten noorden van de uitwatering is volgens ons kansloos. De investeringen zijn te hoog, de schaal is te groot voor Katwijk en de locatie is verkeerd.

Het Noorzeestrand is geen locatie voor een jachthaven en ook niet voor vakantiewoningen. Niet voor niets bouwt iedereen op of achter de zeekering. Jachten worden buitendijks “gezandstraald” en het is de vraag hoe de woningen in het winterseizoen buitendijks “overleven” en of je daar überhaupt van het Rijk mag bouwen (verzekeraar?). De enige veilige en beschermde locatie voor een jachthaven is in het het bekken voor het gemaal van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het bekken en het aangrenzende parkeerterrein bieden voldoende ruimte voor een jacht- en passantenhaven, een bij Katwijk passend woningbouwprogramma en voor parkeergelegenheid (in een parkeergarage). De jachthaven en het achterland kan net als in Harlingen worden beschermd door een keersluis die gesloten wordt in geval van een te hoge zeewaterstand¹¹. De dammen die in zee moeten worden gelegd als toegang naar de haven zullen fors zijn. De geul, al dan niet gecompartmenteerd zal ruimte moeten bieden aan de afvoer van het water van het gemaal van het Hoogheemraadschap. Omdat het af te voeren water af en toe vervuild is (overstort), is lozing verder naar buiten op zee gunstig om de waterkwaliteit voor het strand van Katwijk op orde te brengen (nu geen Blauwe Vlag). Ten aanzien van de te beschermen natuurwaarden in de Coepelduynen is dit ook de beste locatie. Het huidige spaarbekken en de parkeerplaats zijn al “permanent verstoord” en het is dan ook vreemd dat het spaarbekken aangewezen is als Natura 2000 gebied.

Als de provincie een bijdrage wil leveren aan de realisatie van een zeejachthaven in Katwijk, dan zou zij in overleg moeten treden met de gemeente en het Heemraadschap die deze variant op basis van “bestaande functies, ruimtelijke kaders en wet- en regelgeving (Natura 2000)” afwijzen. Door deze randvoorwaarden wordt de realisatie van een zeejachthaven in Katwijk kansloos.

Met een zeejachthaven waarin de schepen veilig kunnen liggen, zou de stad Katwijk faciliteiten kunnen bieden aan 3 verschillende categorieën watersporters. Voor iedereen ligt het strand en de stad op loopafstand. Daarbuiten biedt Katwijk wandel- en fietsmogelijkheden in de natuur. Dat is uniek en daarmee zou Katwijk waarschijnlijk de meest veelzijdige watersportstad van Nederland kunnen worden.

⁹ Zie ook ‘Second opinion’ inrichting Prins Hendrikkanaal in Katwijk, Waterrecreatie Advies in opdracht van de gemeente Katwijk, december 2011

¹⁰ www.skuytevaart.nl

¹¹ Haveninrichtingsplan Harlingen (HIP), Waterrecreatie Advies in opdracht van de gemeente Harlingen, april 2012