

# Holwerd aan Zee en Vaarrecreatie

Een beschouwing van kansen en mogelijkheden



**WATERRECREATIE**  
**ADVIES BV**

Lelystad, 24 januari 2022

*Foto voorpagina: Beelden 'Sense of Place' op de dijk voor de kwelder in Holwerd*

*Opdrachtgever*

provinsje fryslân  
provincie fryslân 

Projectorganisatie Holwerd aan Zee

**WATERRECREATIE**  
ADVIES BV



Waterrecreatie Advies BV  
IJsselmeerdijk 2, 8221 RC Lelystad  
E: [info@waterrecreatieadvies.nl](mailto:info@waterrecreatieadvies.nl)  
T: 0320-218847  
[www.waterrecreatieadvies.nl](http://www.waterrecreatieadvies.nl)

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1.    Waarom Waterrecreatie Advies.....	1
1.2.    Voor wie doe je het? .....	2
<b>2. Is Holwerd aan Zee haalbaar, uitvoerbaar en onderhoudbaar? .....</b>	<b>3</b>
2.1.    Conclusie gevolgen vaarrecreatie .....	5
<b>3. Hoeveel boten komen er naar Holwerd aan Zee? .....</b>	<b>6</b>
3.1.    Wensbeeld en toeristische positionering.....	6
3.2.    Wensbeeld Werkgroep Recreatie RO .....	6
3.3.    Holwerd als bestemming .....	7
3.3.1.  Vanaf de Noordzee.....	7
3.3.2.  Vanaf het Nederlandse Wad .....	7
3.3.3.  Vanaf het Duitse Wad.....	7
3.4.    Trends en ontwikkelingen in de Waddenzee.....	8
3.4.1.  Wie varen op het Wad en waarom .....	8
3.4.2.  De Waddenhavens, capaciteit en kwaliteit.....	9
3.5.    Holwerd vanuit Fryslân via het Centrale Wad .....	13
3.5.1.  Holwerd via de Holwerter Feart .....	14
3.5.2.  Wensbeelden Holwerter Feart.....	18
3.6.    Veiligheid .....	18
3.6.1.  Algemeen.....	18
3.6.2.  Nautische veiligheid.....	20
<b>4. Conclusies .....</b>	<b>21</b>
4.1.    Voorkeursvariant.....	21
4.2.    Aanbevelingen .....	22
<b>Bijlage 1 – Boten op het Oostelijk Wad.....</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 2 - BRTN.....</b>	<b>24</b>
<b>1. Inleiding .....</b>	<b>24</b>
<b>2. BRTN-categorieën en vaarroutes.....</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage 3 – Interviews, gesproken met: .....</b>	<b>29</b>

# 1. Inleiding

Arcadis en de gemeente Noardeast-Fryslân hebben aan Waterrecreatie Advies gevraagd in te gaan op de watersport- en waterrecreatiemogelijkheden van Holwerd aan Zee. Er is in de afgelopen periode door Arcadis, Deltares en WaterProof onderzoek gedaan naar de haalbaarheid, betaalbaarheid en te verwachten onderhoudskosten van een geul door de kwelder en een sluis in de zeedijk die de Waddenzee verbindt met een binnendijks Getijdenmeer. Het Getijdenmeer heeft een belangrijke ecologische functie, maar ook voor de waterrecreatie zijn mogelijkheden voorzien. In het Getijdenmeer komt een haven bij Holwerd zodat Holwerd via een sluis inderdaad aan zee komt te liggen. Verder wordt gesproken over een vaarverbinding tussen de Dokkumer Ee en het Getijdenmeer via de Holwerter Feart.

Technisch is het allemaal uitvoerbaar, de Nederlandse weg- en waterbouwers zijn tot nagenoeg alles in staat. Het is wel een dure verbinding en de jaarlijkse onderhoudskosten door slibtransport in de Waddenzee zijn fors. Voor wie doe je het project Holwerd aan Zee? Dat laatste blijkt een gecompliceerde vraag. Voor de bewoners van Holwerd, voor de kop van Fryslân, voor de watersport, voor de natuur, voor buitenlandse en/of Nederlandse toeristen?

Over het vervolg van Holwerd aan Zee moet de politiek een besluit nemen. Er zijn inmiddels 4 alternatieven over waar de watersport een belangrijke rol in speelt:

1. Een vaarverbinding door de kwelder en dan via een sluis naar het getijdenmeer. In die variant komt het dorp Holwerd voor watersporters inderdaad “aan zee” te liggen
2. Een extra haven aan de kop van de pier voor recreatie- en charterschepen. “Aan zee” lukt niet, maar je kunt vanaf de Waddenzee wel in de buurt van Holwerd aanleggen.
3. Een vaarverbinding vanaf de Dokkumer Ee via de Holwerter Feart naar Holwerd. Deze variant kan een aanvulling zijn op de eerste twee varianten. Deze vaarroute loopt alleen bij Holwerd dood.
4. Idem, maar dan met een verbinding naar het getijdenmeer via een sluis of een overtoom. In deze variant wordt het getijdenmeer bereikbaar en als er een in de zeedijk ook een sluis komt, dan kan je doorvaren naar de Waddenzee.

Uit de varianten moet een voorkeursvariant worden gekozen. Een gefaseerde uitvoering is ook mogelijk.

## 1.1. Waarom Waterrecreatie Advies

Waterrecreatie Advies werd december 2020 door de provincie gevraagd mee te doen aan een Expert Meeting over Holwerd aan Zee, over kansen voor waterrecreatie, doelgroepen, verschillen tussen het oostelijk en het westelijk Wad en de bereikbaarheid van Holwerd via een sluis in de zeedijk. Ook over de kansen van het bevaarbaar maken van de Holwerter Feart werd gesproken. Wie zijn wij? Waterrecreatie Advies doet o.a. onderzoek naar trends en ontwikkelingen in de watersport en naar het gedrag van watersporters. Over de Waddenzee werd in 2009 met Oranjewoud een Havenvisie geschreven<sup>1</sup>. Opdrachtgever was de ‘Stuurgroep Convenant Waddenzee’, waarin 11 Waddengemeenten waren vertegenwoordigd. Er is toen onderzoek gedaan naar de uitbreidingswensen en mogelijkheden van de jachthavens rond de Waddenzee. Voor de natuur kwetsbare gebieden zijn in kaart gebracht zoals hoogwatervluchtplaatsen (HVP's), locaties waar zeehonden verblijven en/of jongen krijgen, voedselrijke gebieden, etc. Voor het Friese Merenproject heeft Waterrecreatie Advies daarna in 2009 en 2010 bijna 20 watersportkernen onderzocht en met provincie, gemeenten en stedenbouwkundigen via een sterkte-zwakke analyse (SWOT) kansen in

---

<sup>1</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/havenvisie-waddenzee.html>

kaart gebracht<sup>2</sup>. Dokkum, Lauwersoog, Esonstad, Oostmahorn en Ezumazijl zijn toen o.a. bezocht met de Risico, een skûtsje dat in 1902 in Dokkum is gebouwd.

In Dokkum zijn we een stukje de Súd Ie opgevaren hetgeen mede geresulteerd heeft in de uitvoering van het project Súd Ie<sup>3</sup>. Begin 2021 heeft Waterrecreatie Advies met Royal HaskoningDHV en Hanneke Schmeink RECREATIE een advies geschreven over de noordelijke stadsgracht van Dokkum. Toen is ook gesproken over verdere kansen in de kop van Fryslân en over het Masterplan Opvaarten Noordoost Fryslân<sup>4</sup>. Afgelopen zomer hebben wij de Elfstedenroute gevaren en de kop per fiets doorkruist om meer gevoel te krijgen bij het project en de kansen van Holwerd aan Zee. Verder varen wij met de Risico uiteraard in Fryslân, maar ook regelmatig op het Nederlandse en Duitse Wad. In deze notitie zullen wij onze watersportkennis en kennis van het gebied benutten om de keuze voor een van de 4 alternatieven te vergemakkelijken.

## 1.2. Voor wie doe je het?

Dit is de lastigste vraag. Aan Waterrecreatie Advies werd bijvoorbeeld gevraagd hoeveel boten in Holwerd te verwachten zijn als Holwerd aan Zee gerealiseerd wordt. Dat leverde een aantal wedervragen op:

- a. Van welke variant en welk ambitieniveau gaan we uit?
- b. Wat is de acceptabele recreatie- of belevingswaarde van het Getijdenmeer?
- c. Wat gaat Holwerd als dorp bieden?
- d. Wat zijn koppelkansen en mogelijkheden in de omgeving?

Over deze hoofdvraag en wedervragen is al heel veel geschreven, door de initiatiefnemers zelf natuurlijk<sup>5</sup>, maar ook door NHL-Stenden en ETFI<sup>6</sup>, Ecorys en Elzinga en Oterdoom<sup>7</sup>, De Werkgroep Recreatie RO en de Projectorganisatie Holwerd aan Zee<sup>8</sup>.

In april 2021 verscheen het rapport Toeristisch recreatieve positionering Holwerd aan Zee<sup>9</sup>. Ten behoeve van die rapportage is gesproken met o.a. Wagenborg, Vogelbescherming en architect Matthijs Zeelenberg. Op 11 februari 2021 is ten behoeve van die rapportage nog een expertmeeting georganiseerd. Op 17 februari heeft de Werkgroep Recreatie & Toerisme input geleverd. Al met al is over de hierboven genoemde 4 vragen en over Recreatie en Toerisme in het algemeen al heel veel geschreven en uitgezocht.

De hoofdambitie van Holwerd aan Zee is het behouden en versterken van de leefbaarheid en werkgelegenheid in Holwerd en Noordoost-Fryslân door te investeren in de ruimtelijke kwaliteit en een open vaarverbinding aan te leggen met het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee.

---

<sup>2</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/swot,-kansen-in-friesland.html>

<sup>3</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/nieuws/sloepenroutes-en-projecten-in-fryslan.html>

<sup>4</sup> Masterplan Opvaarten Noordoost Fryslân, gemeente Noardeast Fryslân, maart 2021

<sup>5</sup> <https://www.holwerdaanzee.nl/>

<sup>6</sup> Literatuurscan Vaarrecreatie Holwerd aan Zee t.b.v. Expert Meeting op 10 december 2020 en Bouwsteen Ambitie Vaarrecreatie Holwerd aan Zee European, ETFI en NHL- Stenden (03-02-2021)

<sup>7</sup> Quick scan Holwerd aan Zee, Toeristische potentie, Ecorys en Elzinga en Oterdoom, 07-10-2016

<sup>8</sup> Wensbeeld en Ruimtelijk Programma Recreatie & Toerisme, Elzinga en Oterdoom, 01-04-2021

<sup>9</sup> Toeristisch-recreatieve positionering Holwerd aan Zee, ZKA, 06-04-2021

## 2. Is Holwerd aan Zee haalbaar, uitvoerbaar en onderhoudbaar?

Deltares, WaterProof en Arcadis hebben het Voorlopig Ontwerp (VO) getoetst aan de doelstellingen haalbaar, uitvoerbaar en onderhoudbaar<sup>10</sup>. Het VO gaat er van uit dat via een toegangsgeul door de kwelder en een schutsluis, een vaarverbinding ontstaat tussen de Waddenzee en het binnendijkse Getijdenmeer. Het Getijdenmeer wordt ook wel spoelmeer genoemd omdat water uit het meer via een Spuiregelwerk de vaargeul door de kwelder op diepte moet houden. Alle consequenties daarvan zijn in kaart gebracht waarbij bleek dat er aan het bedachte concept van Holwerd aan Zee nogal wat haken en ogen zitten.

Het uitgangspunt van de Werkgroep Recreatie RO was dat alle wensen uit het plan Holwerd aan Zee een plek kregen in het ontwerp. "Holwerd aan Zee is geen keuzemenu". Dat betekent volgens de Werkgroep o.a.:

1. Een vaarverbinding voor recreatievaartuigen tussen de Waddenzee en het spoelmeer via een getijdengeul door de kwelder en een (schut)sluis;
2. Een haven aan het meer bij Holwerd met (ca.) 35 ligplaatsen waardoor Holwerd interessant wordt voor toeristen (eerder is 50 ligplaatsen genoemd);
3. Natuur is een belangrijke pijler onder het project Holwerd aan Zee. Dat betekent:
  - a. Het stimuleren van vismigratie tussen de Waddenzee en het zoete achterland en de vorming van een getijdenmeer met een overgang van zoet naar zout;
  - b. Binnendijkse getijdennatuur, een brakke zone tussen zout en zoet water en het periodiek droogvallen van slikken waar vogels kunnen foerageren;
  - c. Afschermen van de natuurfunctie in het getijdenmeer via een barrière-eiland;
  - d. Een natuurgeul buitendijks, apart functionerend van de verbindingsgeul met een of meer vertakkingen over de kwelder ("kwelderkreken") om het vogeleiland heen.

### Ad 1.

In de rapportage van Deltares, WaterProof en Arcadis wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van Holwerd aan Zee vanaf 2030 onzeker is. Het op diepte houden van de geul naar Holwerd voor de veerboot naar Ameland kost volgens Rijkswaterstaat ca. € 3,5 miljoen per jaar (van de € 5,5 miljoen baggerkosten in de hele Waddenzee)<sup>11</sup>. Daarom doet Rijkswaterstaat i.s.m. de provincie en de gemeenten Ameland en Noardeast-Fryslân een verkenning naar Lange termijnoplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030 (LTOA). Blijven baggeren of het verplaatsen van de vertreklocatie van de veerdienst naar Ameland van Holwerd naar Ferwerd? Deltares c.s. concluderen: "De toegangsgeul naar het Getijdenmeer voor Holwerd aan Zee past niet in de natuurlijke trends van het gebied. Het gebied wil kwelder worden en geen geul" (pag. 23). Dat heeft (op termijn) dus ook gevolgen voor de bereikbaarheid van een eventuele buitendijkse (jacht)haven of het spoelmeer voor recreatievaartuigen.

Vooralsnog wordt in het VO (Voorlopig Ontwerp) in overleg met de Werkgroep Recreatie RO uitgegaan van een schutsluis van L x B = 27,5 x 6,6 m. De nautisch gegarandeerde diepgang van de toegangsgeul is NAP – 2,0 m. Hiermee is de haven voor diepstekende zeilschepen (1,70 – 2,10 m) theoretisch 1 tot 2 uur per dag rond hoogwater bereikbaar. Schepen met een diepgang van 1,30 m kunnen gemiddeld 6 uur de haven bereiken, van ca. 3 uur voor- tot 3 uur na hoogwater.

In een conservatief scenario stijgt de zeespiegel volgens de rapportage ca. 50 cm in 100 jaar. In het Getijdenmeer van Holwerd mag de maximale waterstand niet meestijgen met de Waddenzee. Dit is eigenlijk vergelijkbaar met de situatie in het IJsselmeer waar tot 2050 de spuicapaciteit wordt vergroot

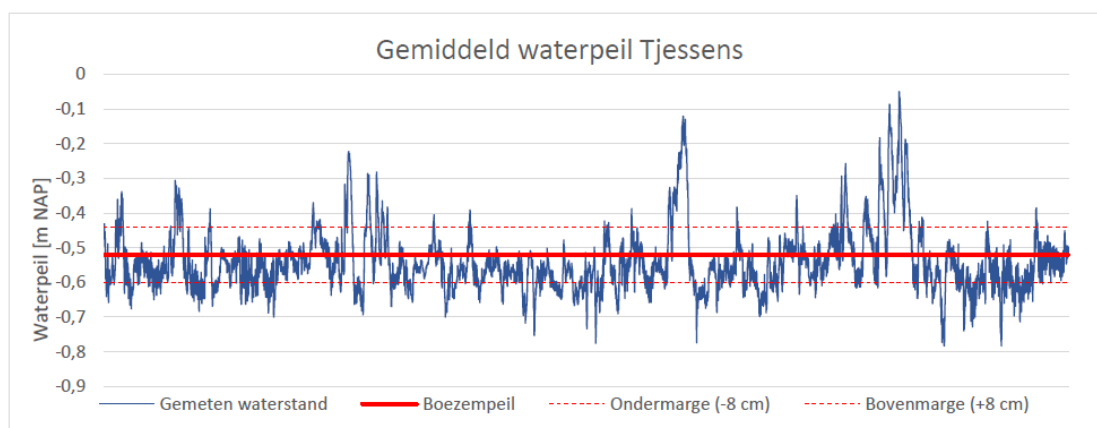
---

<sup>10</sup> Validatie VO aan doelstellingen haalbaar, uitvoerbaar en onderhoudbaar, Deltares, WaterProof en Arcadis, 15-11-2021 (concept)

<sup>11</sup> <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/beheer-en-ontwikkeling-rijkswateren/waddenzee/bereikbaarheid-waddeneilanden>

en op de Afsluitdijk pompen worden bijgeplaatst om overtollig regenwater en water van de IJssel af te kunnen voeren als de zeespiegel stijgt. De wateraanvoer van het IJsselmeer via o.a. de IJssel en de Rijn is volgens het Deltaprogramma tot 2050 voldoende om omliggende gebieden waaronder Fryslân en Noord-Holland van zoet water te voorzien.

Dat water is o.a. nodig voor de landbouw en om bij een stijgende zeespiegel, verzilting (zoutintrusie) tegen te gaan. Iedereen moet volgens het Deltaprogramma zuiniger omgaan met zoet water, want zoet water binnendijs wordt schaarser. Uit metingen en gesprekken met Wetterskip Fryslân blijkt dat er op dit moment geen garantie te geven is dat er voldoende zoet water is om de functie van het Getijdenmeer te ondersteunen. Gemiddeld staat tussen januari en juni (2017 – 2020) het water in 71% van de metingen lager dan het gewenste of afgesproken boezempeil.



Figuur 7. Gemeten waterpeil van gemaal Tjessens tussen 2017-2020

Volgens het rapport van Deltares, WaterProof en Arcadis is het “zeer onwaarschijnlijk dat voldoende zoet water kan worden aangeleverd om het gewenste brakke milieu in het Getijdenmeer te garanderen”. Het zoete water moet naar het Getijdenmeer aangevoerd worden via de Holwerter Feart of daarmee in verbinding staande watergangen (Friese boezem).

### Ad 3

Voor de gewenste vismigratie is vanuit de boezem via het Getijdenmeer, een lokstroom van zoet water naar de Waddenzee nodig (3a). In het Getijdenmeer is een getijslag voorzien van ca. 60 cm tot 1 meter. Per getijde is 17.500 m<sup>3</sup> zoet water nodig, 5% van het totale volume<sup>12</sup> dat tijdens een getijslag uit het Getijdenmeer stroomt. De lokstroom van binnen naar buiten is belangrijk voor de gewenste/ afgesproken vismigratie. Het Wetterskip doet onderzoek en verwacht in 2024 aan te kunnen geven of aan deze watervraag kan worden voldaan.

Verder wordt buitendijks een natuurgeul voorgesteld apart functionerend van de verbindingegeul (3d). Over de verbindingegeul en de aan te leggen natuurgeul worden door Deltares c.s. in relatie tot de uitvoerbaarheid een aantal belangrijke opmerkingen gemaakt. Door aanleg van de verbindingegeul (en de natuurgeul) door de kwelder verdwijnen een aantal habitattypen: Droogvallende slikwadden en platen (H1140), Zilte pionier begroeiingen (H1310), Schorren met slijkgrasvegetatie (H1320) en Schorren en kwelders (H1330). De Waddenzee is aangewezen als Natura 2000 gebied om o.a. deze kwetsbare habitatsoorten te beschermen. Strikt juridisch gezien mag je ze dus niet verwijderen. Volgens Deltares c.s. is het echter mogelijk dat deze (verwijderde) typen elders in het plangebied met een hogere natuurkwaliteit terugkeren. Areaal, natuurkwaliteit en

<sup>12</sup> Per getij, 2 keer per dag, stroomt volgens deze uitgangspunten 350.000m<sup>3</sup> water het Getijdenmeer in en uit.

potentie van het habitatype speelt daarbij een rol. Die potentie is o.a. afhankelijk van gegarandeerde brakke omstandigheden en zoet-zout overgangen.

## 2.1. Conclusie gevolgen vaarrecreatie

Er zitten een aantal onzekerheden in de plannen voor Holwerd aan Zee. De slibproblematiek, de zoetwaterproblematiek en Natura 2000 hebben invloed op de toeristische mogelijkheden, maar vooral ook op de potentie van Holwerd aan Zee als vaarbestemming. Dat geldt voor een vaarroute vanaf de kop van de pier via de kwelder naar de sluis, maar ook voor de Holwerter Feart. Is er voldoende zoet water beschikbaar, maar ook hoe hard of harder gaat het stromen in de Holwerter Feart om aan de zoetwaterbehoefte van het Getijdenmeer te kunnen voldoen? De Holwerter Feart is smal en voor de bruggen op de Dokkumer Ee kan al een behoorlijk stroming ontstaan als in Dokkumer Nieuwe Zijlen water gespuid wordt naar het Lauwersmeer.

Tijdens het doorspoelen van de toegangsheul (2 x per dag, ca. 1 – 2 uur) ontstaan in de heul stroomsnelheden van ca. 3,6 km/uur. Een boot vaart ongeveer 10 km/uur. Door Deltares c.s. wordt daarom voorgesteld de toegangsheul (en sluis) in die periode af te sluiten voor vaarrecreatie. Dat is rond laagwater als er theoretisch nog ca. 1 m water in de heul staat. Voor de recreatievaart is het geen bezwaar als je tijdens het spuien in de (nog te realiseren?) voorhaven bij de pont van Wagenborg even moet wachten.

Er wordt in het VO uitgegaan van een recreatieheul met een diepgang van 2 m en boten met een diepgang van max. 1,3 m. "Boten met een grotere diepgang (1,70 – 2,10 m) zullen naar verwachting weinig tot geen gebruik maken van Holwerd als bestemming, als gevolg van de beperkingen die het oostelijk Wad kent". Navolgend gaan wij hier verder op in.



### 3. Hoeveel boten komen er naar Holwerd aan Zee?

#### 3.1. Wensbeeld en toeristische positionering

Om van Holwerd een vaarbestemming te maken is nogal wat nodig. In de rapporten van Ecorys (Toeristische Potentie), Elzinga & Oterdoom (Wensbeeld en Ruimtelijk Programma Recreatie & Toerisme) en ZKA (Toeristisch-recreatieve positionering) is daar al veel over gezegd. In alle beschouwingen is vaarrecreatie een belangrijk onderdeel van het concept, maar men realiseert zich ook dat de kosten hoog zijn en van het aantal watersporters geen wonderen mogen worden verwacht. "Voor de Waddenbeleving is het toeristisch interessant als ook grotere zeilschepen tot aan de oude dorpskern aan kunnen leggen. Het vaarrondje Friese Meren, Holwerd, Waddenzee is voor een beperkte doelgroep". "De toeristisch recreatieve lucht in de regio is ijl, maar het organiserend vermogen bij bewoners en ondernemers is bovengemiddeld. Als mensen van het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee willen genieten, dan zijn o.a. bereikbaarheid en voorzieningen belangrijk. De havenkade van Holwerd vormt het intieme hart van alle avontuurlijke activiteiten". Er worden ook verschillen met Duitsland gesignaleerd waar de waddenkust en havens behoorlijk populair zijn.



Afbeelding uit de rapportage van ZKA

De Werkgroep Recreatie RO maakt onderscheid in 4 stappen. Stap 1 is het verder uitwerken van de ambitie vaarrecreatie voor Holwerd aan Zee: Welke ambities kun je nastreven en over welke (potentiële) vloot heb je het dan? Deze gegevens zijn belangrijk voor de nog op te stellen Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

#### 3.2. Wensbeeld Werkgroep Recreatie RO

Het wensbeeld van de Werkgroep Recreatie RO is duidelijk: de Havenkade wordt de huiskamer van Holwerd aan Zee met (50) aanlegplekken, een multifunctionele ruimte met o.a. een Expeditiecentrum en een boekingskantoor en verder horeca en winkels aan de kade. Via een doorvaarbare dijk voor staande mast schepen en een geul is de kade bereikbaar. De Holwerter Feart wordt bevaarbaar gemaakt voor kleine motorboten met een hoogte van max. 2 meter en een diepgang van max. 1 meter. Via een overtoom wordt de Holwerter Feart verbonden met het Getijdenmeer.

Om een inschatting te kunnen maken van de potentie voor vaarrecreatie is een toekomstbeeld belangrijk. Of het in een keer of gefaseerd wordt uitgevoerd, zal mede afhankelijk zijn van de beschikbare budgetten, technische (on)mogelijkheden en besluiten ten aanzien van Holwerd als afvaarplaats naar Ameland (zie hoofdstuk 2).

### 3.3. Holwerd als bestemming

Over deze vraag hebben wij even na kunnen denken. Als je ervan uitgaat dat het dorp Holwerd volgens het wensbeeld van ZKA en de Werkgroep Recreatie RO een aantrekkelijke bestemming langs de Waddenkust wordt met winkels, horeca en beleefbare natuur in het Getijdenmeer, dan is dat voor toeristen, maar ook voor watersporters met een boot interessant.

#### 3.3.1. Vanaf de Noordzee

Over de boten is al een en ander geschreven. Er wordt nu van uit gegaan dat Holwerd aan Zee mogelijk een bestemming wordt voor schepen met een diepgang van max. ca. 1,30 m. Dieper stekende schepen zoals grote kielzeiljachten en grote charterschepen kunnen Holwerd maar in een beperkte periode rond hoogwater via “de vaargeul van Wagenborg”, vanuit Nes of via het zeegat tussen Ameland en Terschelling bereiken. Het is niet aannemelijk dat er veel diepstekende jachten vanaf de Noordzee naar de (jacht)haven van Ameland bij Nes varen. Datzelfde geldt voor grote chartervaartuigen. Doorvaren naar Holwerd is dus waarschijnlijk helemaal geen optie.

#### 3.3.2. Vanaf het Nederlandse Wad

Het Wad tussen Schiermonnikoog en Ameland en tussen Ameland en Terschelling is niet diep genoeg voor diep stekende zeiljachten, ook niet voor grote charterschepen. Er is hier (o.a.) over gesproken met Peter Jongejans, een ondernemer die in het verleden met 4 charterschepen vanuit Harlingen heeft gevaren. Charterschepen uit Harlingen zijn voor een weekend of midweek aangewezen op Vlieland en Terschelling, mogelijk Texel. Voor een 10-daagse tocht kan men afhankelijk van de weersomstandigheden en het tij naar Ameland of Schiermonnikoog, mits de diepgang van het schip dat toelaat. De weersomstandigheden moeten zodanig zijn dat men ook weer over het Wad terug kan. Als dat niet zeker is, moet men via Lauwersoog en Leeuwarden door Fryslân terug naar Harlingen. De conclusie is dat 1,30 m “een maat” is en bij die maat horen bepaalde schepen. Het gaat dan over kleinere charterschepen, platbodems in diverse soorten, ondiep stekende zeiljachten met kimkielen of een ophaalbare kiel en catamarans en trimarans. Typische wadvaarders zoals Drascombes en Cornish Crabbers en Shrimpers horen ook in deze categorie thuis. De diepgang van deze groep “wadvaarders” die onder Terschelling (Bosplaat), Ameland en Schiermonnikoog varen heeft eerder een diepgang van max. ca. 1,10 m dan 1,30 m. Voorbeelden van deze boten zie Bijlage 1.

#### 3.3.3. Vanaf het Duitse Wad

Behalve de jachthavens op de Waddeneilanden en Den Helder, Den Oever, Harlingen en Lauwersoog zijn er niet veel bestemmingen op het Nederlands deel van de Waddenzee. Noordpolderzijl aan het Groninger Wad is (helaas) niet of nauwelijks meer bereikbaar. Dit is ook een belangrijk verschil met het Duitse Wad. Het Duitse Wad heeft meer (kleine) eilanden en meer haventjes langs de kust. Verder is het Duitse Wad smaller en het tijverschil groter. Als er water staat (hoogwater) dan staat er meer water dan op het Nederlandse Wad. Het Duitse Wad is dus smaller en “veiliger”, mede dankzij de vele haventjes. Het Duitse Wad is juridisch echter een “zee”. Dat betekent dat de Nederlandse traditionele charterschepen uit o.a. Harlingen en Zoutkamp, niet commercieel (met gasten) op het Duitse Wad mogen varen. Op het Duitse Wad zijn ook nauwelijks Duitse charterschepen. Charterschepen die op zee mogen varen, zijn weer te diep voor het Duitse (en Nederlandse) Wad.

Voor een beperkte groep Nederlandse Wadvaarders, de kleinere particuliere platbodems is het Duitse Wad interessant, zelfs populair. De eilanden zijn kleinschaliger, de havens niet overvol, liggelden zijn

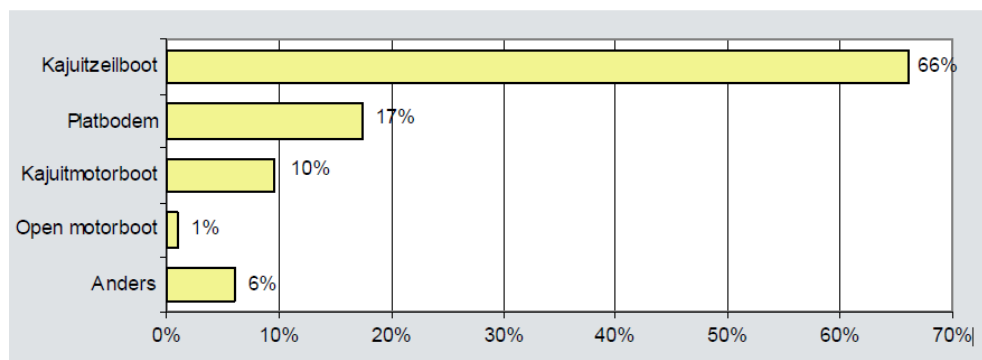
betaalbaar en het is er rustiger. Voor nagenoeg de hele groep loopt de route naar het Duitse Wad over het Groninger Wad. Ook dat gebied, het Wad ten oosten van Lauwersoog is rustig. Er zijn behalve Noordpolderzijl geen havens tot aan de Eems, dus je moet als het tegen zit, droog kunnen vallen. Het gevolg is dat de uitwisseling tussen Duitse en Nederlandse Wadvaarders beperkt is. Groei vanuit Duitsland van boten die over het Wad naar Holwerd komen is dus ook niet te verwachten of verwaarloosbaar.

**Om een schatting te kunnen maken van het aantal boten dat naar Holwerd aan Zee zou kunnen komen, is inzicht in de Nederlandse Waddenzee als bestemming en vaargebied nodig.** De Waddenzee en de Waddeneilanden zijn historisch natuurlijk al een bijzondere bestemming. In 2009 is het Nederlandse en Duitse deel van de Waddenzee aangewezen als UNESCO Werelderfgoed. In 2014 werd het Deense Wad daaraan toegevoegd. De Waddenzee is 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en moddervlakten die droogvallen tijdens eb. Er komen een groot aantal planten- en diersoorten voor, waaronder zeezoogdieren zoals de gewone zeehond, de grijze zeehond en de bruinvis. Het is ook de broedplaats en het overwinteringsgebied voor 10 tot 12 miljoen vogels per jaar<sup>13</sup>. Tegenwoordig is bijna de gehele Waddenzee aangewezen als nationaal park of beschermd natuurgebied. Sommige delen van de Waddenzee of haar kusten zijn afgesloten, als hoogwatervluchtplaats (HVP), als rustgebied voor bijvoorbeeld zeehonden of als broedgebied. Voor het veilig en verantwoord varen op de Waddenzee geldt een Erecode/ Gedragscode, 'Ik pas op het Wad'<sup>14</sup>.

## 3.4. Trends en ontwikkelingen in de Waddenzee

### 3.4.1. Wie varen op het Wad en waarom

In 2003 heeft Waterrecreatie Advies onderzoek gedaan naar het vaargedrag van recreanten in de Waddenzee<sup>15</sup>. In december 2007 is een convenant opgesteld tussen 27 partijen en in 2009 is de campagne 'Ik pas op het Wad' van start gegaan. Grontmij heeft in 2009 onderzoek gedaan onder watersporters die op het Wad varen. Veel vragen uit het onderzoek van 2003 zijn opnieuw gesteld<sup>16</sup>. Een belangrijk doel was om te onderzoeken wat het effect was van de actie "Ik pas op het Wad". De effectmeting zelf vond plaats in 2011.



*Soorten boten op het Wad, Grontmij 2009*

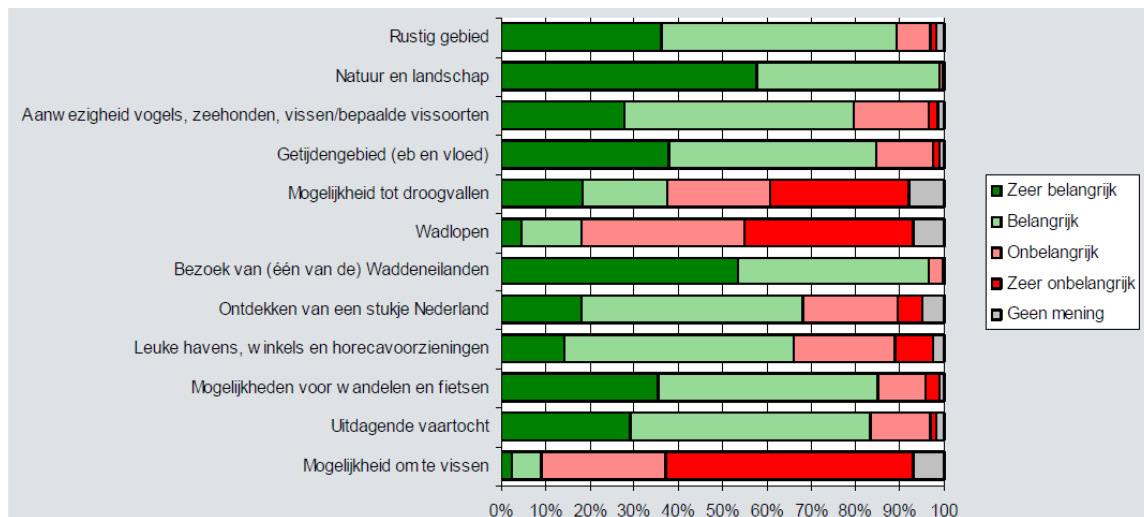
<sup>13</sup> <https://www.unesco.nl/nl/erfgoed/waddenzee>

<sup>14</sup> <http://www.ikpasophetwad.nl/ik-pas-op-het-wad/over-ons/>

<sup>15</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/vaargedrag-watersporters.html>

<sup>16</sup> Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee, nulmeting, Grontmij, eindrapport 10 maart 2010

De meeste schepen op het Wad kwamen in 2009 uit resp. Makkum, Lelystad, Enkhuizen en Lauwersoog. 42% van de boten op het Wad had een vaste ligplaats in de provincie Fryslân. Eveneens 42% van de schepen was volgens het onderzoek van Grontmij geschikt om droog te vallen, wat vervolgens 25% daadwerkelijk zegde te doen. 90% van de schepen is in eigen bezit, dus 10% is gehuurd of geleend van bijvoorbeeld ouders, kennissen of familieleden. 67% van de platbodems is drooggevallen tijdens de laatste vaartocht. Reden om droog te vallen: genieten van de natuur (66%) of o.a. als alternatieve overnachtingsplaats (42%). 29% van de vaarrecreanten geeft aan tijdens de vaartocht 's nachts wel eens buiten een haven te hebben geankerd. 60% daarvan vindt het leuk, 20% gaf aan dat de haven vol was.



Motieven om op het Wad te varen, Grontmij 2009

In het onderzoek van 2003 is gevraagd of men van plan was meer op het Wad te gaan varen. 40% van de wadvaarders dacht toen in de toekomst meer op de Waddenzee te gaan varen, 2,8% dacht daar minder te gaan varen. Daaruit kon worden geconcludeerd dat het drukker zou worden op de Waddenzee.

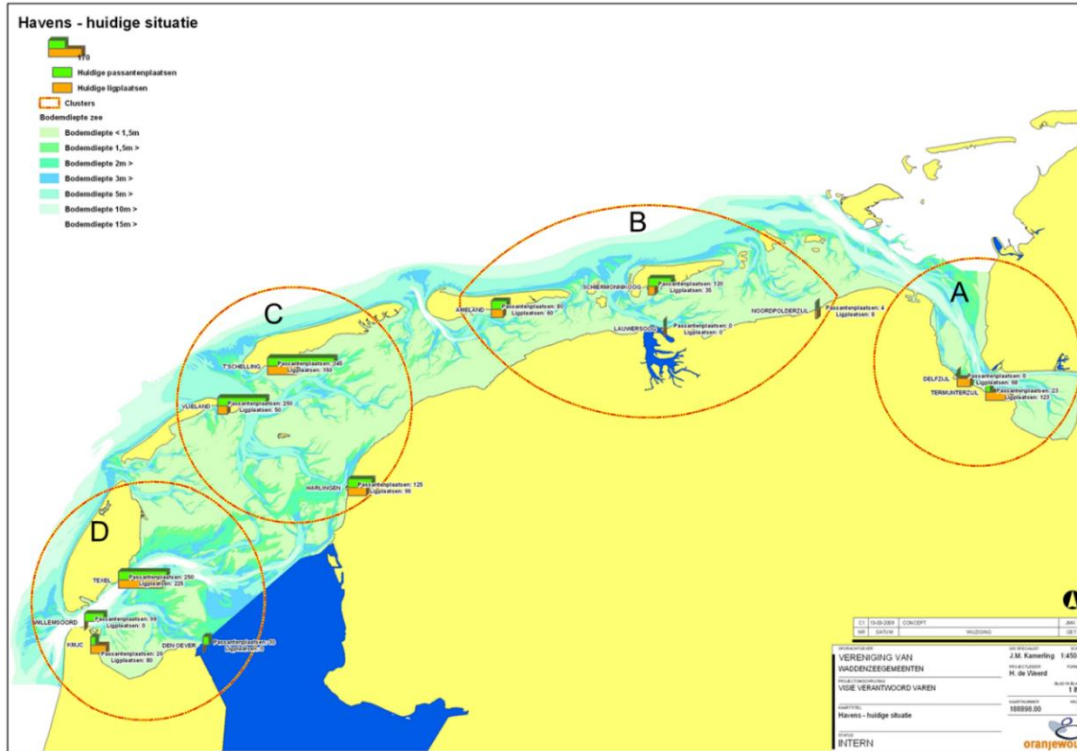
### 3.4.2. De Waddenhavens, capaciteit en kwaliteit

In 2009 kregen Oranjewoud en Waterrecreatie Advies opdracht van de Stuurgroep uitvoering 'Convenant Waddenzee' om onderzoek te doen naar de uitbreidingswensen en mogelijkheden van de jachthavens rond de Waddenzee<sup>17</sup>. 11 Wadengemeenten waren in de Stuurgroep vertegenwoordigd. Er is onderzoek gedaan naar de capaciteit (aantal vaste ligplaatsen en passantenplaatsen), uitbreidingswensen, aantal passanten, etc. Uitgangspunt was dat je veilig op de Waddenzee moest kunnen varen en dat je een "fatsoenlijke" ligplaats in een jachthaven zou moeten kunnen krijgen. Met dat laatste werd bedoeld dat aan het stapelen van schepen grenzen zitten. Als je met een hele serie schepen naast elkaar ligt ("stapelen") en je moet als buitenste over al die schepen lopen om aan wal te komen, dan lever je als haven geen kwaliteit. Hetzelfde geldt voor de binnenste schepen als die weg willen. Iedereen accepteert het als er geen plaats is, maar als je slecht ter been bent, een hond aan boord hebt of jonge kinderen, dan is dat niet goed. Ruimte in de haven is verder nodig vanuit veiligheidsoverwegingen. Stel dat er brand uitbreekt, maar ook als je vanaf zee bij een haven komt, mogen ze je bij gebrek aan plaats niet terug de zee opsturen. Zo is er gerekend aan een "maatgevende capaciteit" en is onderzocht wat de gevolgen waren voor de natuur.

<sup>17</sup> Havenvisie Wadden, verantwoord varen op het Wad, Oranjewoud en Waterrecreatie Advies,

In 2009 is onderscheid gemaakt tussen het oostelijk en het westelijk deel van de Waddenzee. De Waddenzee is verdeeld in 4 clusters omdat er grote onderlinge verschillen zijn:

- Cluster A: Delfzijl en Termuntenzijl, de Eems
- Cluster B: Ameland, Schiermonnikoog, Lauwersoog en Noordpolderzijl, het Oostelijk Wad
- Cluster C: Harlingen, Terschelling en Vlieland, het Centrale Wad
- Cluster D: Den Oever en Texel, het Westelijk Wad



De Waddenzee in Clusters verdeeld in Clusters



*Uitbreiding en herinrichting van de opvangcapaciteit in de waddenhavens was noodzakelijk vanuit het oogpunt van veiligheid en kwaliteit.*

*Het 'stapelen' waarbij je over meerdere schepen moest om aan wal te komen, was kwalitatief ongewenst. Ook vanuit veiligheid is dit een issue.*

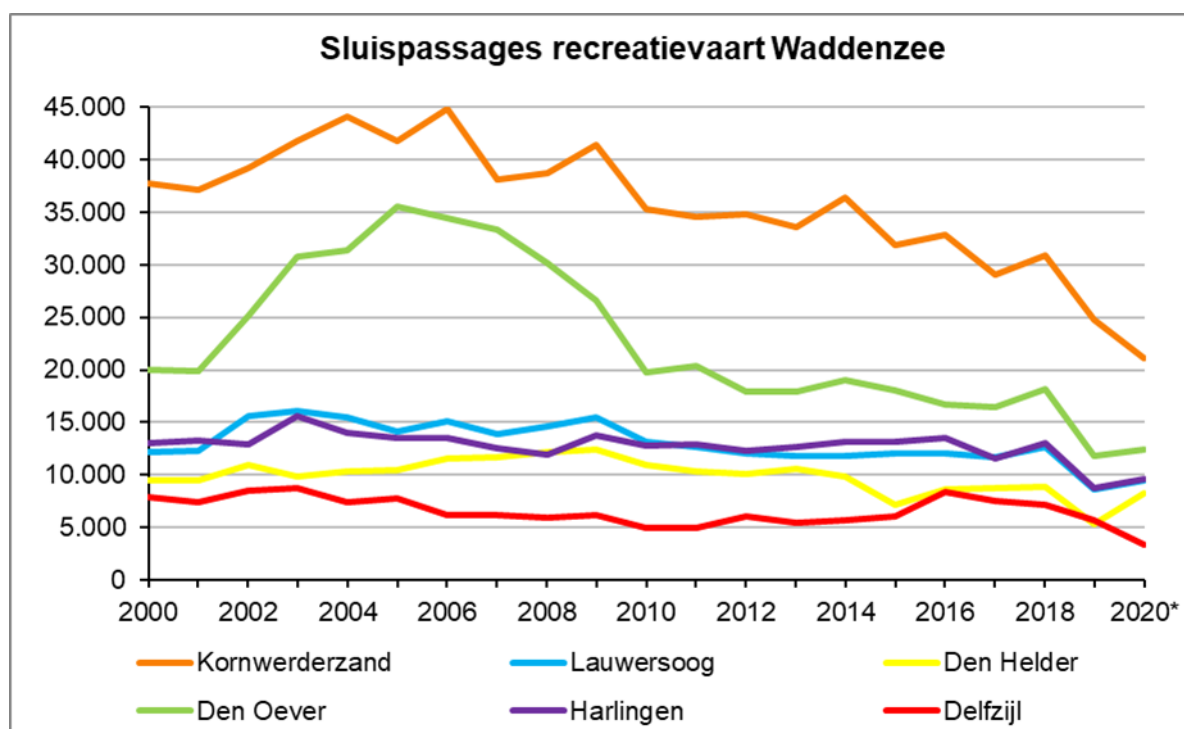
*Foto: haven Terschelling*

Er is afgesproken dat uitbreidingswensen per cluster moeten worden afgestemd, omdat de havens in een cluster van elkaar afhankelijk zijn. Over de haven(her)inrichtingsplannen van de Clusters B en C is een Oplegnotitie geschreven (resultaat Afstemmingsoverleg). In Oplegnotitie B wordt een verband gelegd tussen de kansen en beperkingen in Lauwersoog, Schiermonnikoog, Ameland en Noordpolderzijl<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Oplegnotitie Haveninrichtingsplannen Cluster B, "Het Oostelijk Wad", Waterrecreatie Advies i.o.v. Samenwerkingsverband de Waddeneilanden (VAST), 18 juli 2012

Voor de haalbaarheid van een jachthaven of passantenplaatsen in het project Holwerd aan Zee (buiten- of binnendijs) zijn de (on)mogelijkheden in de omgeving dus leidend. In 2012 zijn allerlei conclusies getrokken. Buitendijs is daarna een jachthaven in Lauwersoog aangelegd en de haven van Ameland is uiteindelijk in 2020 opnieuw ingericht. Noordpolderzijl is inmiddels nagenoeg dichtgeslibd en de plannen in Schiermonnikoog staan stil. Achtergrond daarvan zijn jaarlijks terugkerende baggerkosten en problemen om de havenkom oostwaarts uit te breiden. De argumenten die in Holwerd benoemd zijn door Deltares, WaterProof en Arcadis, het verdwijnen van Habitattypen door de aanleg van de verbindingsgeul door de kwelder, speelt ook in Schiermonnikoog. In Schiermonnikoog is dat probleem nog niet opgelost hoewel Schiermonnikoog net als Ameland ook uitbreidingswensen had. Over de uitbreidingsmogelijkheden, Natura 2000, kwelders en de slib- en baggerproblematiek van de jachthaven heeft DLG in 2012 een rapport geschreven<sup>19</sup>.

Is er wel behoefte aan extra lig- en/of passantenplaatsen in de Waddenzee of in Holwerd? De Waddenzee is aangewezen als UNESCO Werelderfgoed en doel daarvan is naast het beschermen ook mensen dit bijzondere gebied te laten ervaren. Hoewel in Nederland sprake is van vergrijzing in de watersport en het aantal boten sinds 2012 jaarlijks iets daalde, is er in de Waddenzee iets anders aan de hand. De sluispassages naar de Waddenzee daalden, met name via de Afsluitdijk, in Den Oever en Kornwerderzand<sup>20</sup>.



Het aantal passantenovernachtingen op de Waddeneilanden daalde echter niet<sup>21</sup>. Al meer dan 10 jaar zijn de aantallen passanten stabiel en zijn de schommelingen voornamelijk het gevolg van de weersomstandigheden, vooral die tijdens de 6 weken hoogseizoen. De structurele aantallen bootovernachtingen zijn voor Texel ca. 20.000, Vlieland en Terschelling ca. 28.000, voor Ameland ca. 6.000 en voor Schiermonnikoog ca 7.000. In 2020 waren de havens op de Waddeneilanden in een deel van het voorseizoen (t/m het Pinksterweekend) gesloten, waardoor de aantallen passanten ruim 10% lager waren dan gemiddeld.

<sup>19</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/assets/files/Op%20stroom%20of%20op%20een%20eiland%20.pdf>

<sup>20</sup> Update prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 inclusief Passagiersvaart en gevolgen Corona, Waterrecreatie Advies i.o.v. RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving, december 2020.

<sup>21</sup> Interview Jook Nauta, Voorzitter Stichting Jachthavens Waddeneilanden, 20-12-2021

Informatie over de capaciteit en eventuele ruimte in de havens kan sinds een aantal jaren online worden bekeken op de website [Waddenhavens.nl](http://Waddenhavens.nl)<sup>22</sup>. De website wordt massaal en intensief geraadpleegd door ca. 110.000 vaste bezoekers die meer dan 1.2 miljoen pagina's raadplegen. Je kunt geen ligplaats op de eilanden reserveren omdat de havens niet zeker weten of een boot ook daadwerkelijk komt. Als het te hard waait of het is qua tijd te laat om weg te gaan en men blijft bijvoorbeeld in Harlingen liggen, dan zou een op de eilanden gereserveerde plaats ruimte innemen van iemand die nog onderweg is.

Vanuit veiligheid moet men een schip dat vanaf zee komt een plaats kunnen garanderen. In Texel lukt dat, Texel bestaat eigenlijk uit 3 havens. Vlieland ligt bijna altijd vol, maar voor het dorp ligt een geul waar je kunt ankeren. Terschelling heeft altijd wel wat (tijdelijke) reserveruimte bij de chartervaart of bij Rijkswaterstaat in de voorhaven. Op Ameland is na de herinrichting in 2020 weer wat ruimte ontstaan in aanvulling op de droogvalplekken voor de haven.



*Dubbelrood voor de haven van Vlieland, HAVEN VOL.*

Op Schiermonnikoog komt elke dag vanaf ca. 2 uur na laag water wel wat ruimte vrij, die vervolgens door wachtende schepen wordt opgevuld. Schiermonnikoog ligt net als Vlieland eigenlijk altijd vol, zeker in het hoogseizoen. Schiermonnikoog heeft geen geultje waar je kunt ankeren. Geregeld struikelen schepen vlak voor en zelfs in de haven. Het alternatief, terug naar Lauwersoog of naar Ameland is geen alternatief. Die situatie is dus onveilig en ongewenst.



*Niet alle boten zijn ontworpen of geschikt om droog te vallen*

Het is bekend dat er boten zijn <sup>23</sup> die niet naar de eilanden durven omdat ze niet zeker weten of ze plaats kunnen krijgen. Er zijn boten die vanuit Harlingen onverrichter zake het Wad weer verlaten. In het Oostelijk Wad neemt het aantal droogvallers toe.

Sinds 2020 heeft Corona invloed op iedereen, ook op de watersportsector. Veel buitenlandse toeristen blijven weg en anderzijds brengen veel Nederlanders noodgedwongen vakantie in eigen land door. Voor de chartervaart had dit grote gevolgen, ca. 75% van hun omzet viel weg. Het leverde wat extra ruimte in sommige havens op de Waddeneilanden. De daling van het aantal boten door vergrijzing in

<sup>22</sup> [www.waddenhavens.nl](http://www.waddenhavens.nl)

<sup>23</sup> Interview Richard van Stekelenburg, havenmeester Harlingen, zomer 2020

de watersport kwam tot stilstand en de bezettingsgraad in de jachthavens in heel Nederland ging zelfs weer omhoog. Dat gold ook voor het aantal sluispassages en het aantal vaardagen. De druk op het Centrale Wad, cluster C, nam verder toe en leidt mogelijk tot verdringing richting Cluster B, het Oostelijk Wad. De meeste zeiljachten zijn afhankelijk van een ligplaats in een jachthaven, met een platbodem kan je droogvallen.

### 3.5. Holwerd vanuit Fryslân via het Centrale Wad

In deze rapportage gaat het over het Oostelijk Wad en de kansen voor een jachthaven in Holwerd. In Fryslân zijn een paar grote bedrijven die zich specialiseren in de verkoop en verhuur van platbodems. Twee daarvan zijn gevestigd in Heeg: Varskip en Heech by de Mar. In het kader van dit onderzoek is gesproken met Nico van Harrewijn en Martin Koekebakker van deze bedrijven. Navolgend een aantal conclusies<sup>24</sup>:

- Verkoop van platbodems loopt sinds het dieptepunt (crisis) in 2008 weer op. In 2020 en 2021 is de omzet met ca. 20% gestegen t.o.v. 2019 (pre-Corona). Prijzen zijn ook weer wat hoger.
- Op een platbodem krijg je veel ruimte voor een redelijke prijs en je kunt met een platbodem het Wad op. Dat is inclusief droogvallen een avontuur/ beleving op zich. Je moet het hebben meegemaakt om dat te weten.
- Veel huurders zijn nog steeds “ouderen”. De meeste jongeren kunnen geen boot betalen, een huis kopen gaat voor. Die groep is aangewezen op het lenen van een boot. Platbodems hebben niet het imago van een snelle sportieve boot.
- Huurders hebben vakantie en meestal geen haast. Max. 5 – 10% van de huurders gaan vanuit Heeg naar het Wad of zou dit willen proberen als de weersomstandigheden geschikt zijn.
- Terschelling en Vlieland of eventueel Texel is vanuit Heeg goed te doen in een week.
- Voor de verhuur is het Oostelijk Wad vanaf Heeg (te) ver.
- Rondje Wad via Harlingen en de eilanden naar Lauwersoog en terug door Fryslân (of afhankelijk van de wind omgekeerd) kan in een week, maar dan moet je wel doorvaren.
- De meeste schepen die onder Terschelling en Ameland doorvaren, hebben een diepgang van max. 1,10 tot 1,30 m. Dieper kan wel (tot stel 1,50 m), maar dan moet je goed weten hoe het werkt met het getij, op- en afwaaiing, stroom en wind, etc.
- Vlieland en Schiermonnikoog liggen in het hoogseizoen vaak vol
- Voor Randstedelingen is een ligplaats in het Lauwersmeer (te) ver weg.
- De bereikbaarheid van het oostelijk Wad via Lauwersoog is beter vanuit de regio Grou – Eernewoude – Leeuwarden. Vanaf Leeuwarden via de Dokkumer Ee (staande mastroute) of via het Bergumermeer en de Lits – Lauwersmeer route (doorvaarthoogte 3 m).

Heech by de Mar organiseert al jaren in het voorjaar een flottielje tocht met platbodems naar de Waddenzee. Varen op het Wad moet je leren, dat geldt ook voor het strijken van een mast.

In het Lauwersmeer zijn een paar verhuurders van platbodems en schepen die geschikt zijn om droog te vallen. Gesproken is met Hein Pols van Waddeninzicht<sup>25</sup>. Waddeninzicht verhuurde boten waaronder Cornish Crabbers, Shrimpers en Drascombes, bekende verschijningen op het Wad. De verhuur van Polyvalken, “visboten” en sloepen is onlangs verkocht aan Paviljoen en bootverhuur La Barca bij Esonstad. De eigenaar van La Barca heeft ook een horecabedrijf in Dokkum. Waddeninzicht gaat verder in Kollum met o.a. winterstalling, reparatie en onderhoud en verkoop/ makelaardij. Zoon Doy Pols is ook opstapper bij de KNRM vanuit Lauwersoog.

Navolgend een aantal conclusies uit dit interview:

---

<sup>24</sup> Interviews Nico van Harrewijn (Varskip) en Martin Koekebakker (Heech by de Mar), december 2021

<sup>25</sup> Interview Hein Pols, Waddeninzicht, december 2021



- Het was niet toegestaan met sloepen, Polyvalken en motorbootjes naar het Wad te gaan (veiligheid, niet verzekerd).
- De huurders van de Crabbers, Shrimpers en Drascombes moesten aantoonbaar ervaring hebben op het Wad of meegedaan hebben aan een door Waddeninzicht georganiseerde flotilletecht om zelfstandig het Wad op te mogen.
- Er waren veel terugkerende klanten. De omzet verhuur (5 boten) ging omhoog door Corona.
- Een rondje via Holwerd aan Zee is interessant als de Holwerter Feart bevaarbaar is voor schepen met staande mast (strijken van masten van huurschepen is/was niet toegestaan. Ook aangegeven door de verhuurders in Heeg)
- Een extra haven en meer droogvalplekken op het Wad zou mooi zijn (Moddergat werd ook genoemd)
- Bezettingsgraden havens Oostmahorn en Lunegat (Lauwersoog) stijgen
- Surfstrand Oostmahorn doet het goed, ook buitendijks.
- Blij met de route vanuit Dokkum via de Súd Ie en Esonstad naar het Lauwersmeer.
- Ontwikkelingen in dit gebied zijn goed voor de kleine dorpjes. Wel verrast dat boeren mee willen doen aan Holwerd aan Zee i.v.m. verzilting.
- Schiermonnikoog is maar een uur varen, of minder via de geul van het Brakzand. Geschikter voor kleinere boten dan bijvoorbeeld Terschelling / Centrale Wad.
- Sloepen met een kajuit (cabinsloepen, BRTN-categorie E) zijn mits de weersomstandigheden goed zijn, geschikt voor de Waddenzee.

Verder is nog gesproken over een aantal kleine bedrijven die platbodems verhuren vanuit Lauwersoog en Oostmahorn en de chartervaart vanuit Zoutkamp. Het Lauwersmeer is mooi, maar het is “ver weg”. Voor een week huur maakt de reistijd met een auto niet uit. Bij de verhuur van vaste ligplaatsen of een vaartocht vanuit Fryslân naar het Oostelijk Wad speelt reis- en/of vaartijd wel een rol.

### 3.5.1. Holwerd via de Holwerter Feart

Los van de problematiek in Schiermonnikoog en de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het Getijdenmeer, speelt de mogelijkheid om Holwerd te bereiken via de Holwerter Feart. Eerder is gesteld dat de bereikbaarheid van het oostelijk Wad via Lauwersoog vanuit de regio Grou – Eernewoude – Leeuwarden goed te doen is. Dat kan vanuit Fryslân op 2 manieren: via de Dokkumer Ee (staande mastroute) of via het Bergumermeer en de Lits – Lauwersmeer route (doorvaarthoogte 3 m). De Elfstedenroute vanaf Leeuwarden (Oost of Noord via de Bonkefeart) via Oudkerk en Bartlehiem naar Franeker is bevaarbaar voor schepen met een doorvaarthoogte van 2,5 m. Naar het Lauwersmeer kan ook vanuit Groningen en Zoutkamp (staande mast).

Voor een overzicht van alle BRTN-categorieën en bijbehorende soorten boten verwijzen wij naar Bijlage 2.

De belangstelling voor de kop van Fryslân neemt toe, het is een nieuw te ontdekken gebied.



*Jachthaven Alde Lije in de Noordelijke Elfstedenroute tussen Franeker en Bartlehiem*

Bij Bartlehiem kan je via de Dokkumer Ee naar Dokkum, een van de Elfsteden en zonder meer een populaire bestemming.



*Dokkum, zomer 2021. Bijna allemaal DM-klasse motorboten langs de Sûdergracht, een enkele zeilboot, een hoge motorboot rechts in de hoek (BM of CM) en daarachter een platbodempje.*

De foto geeft een goed beeld van wat er in het noorden van Fryslân vaart (incl. Lits – Lauwersmeer route). Net als in heel Fryslân, veel motorboten, BRTN-categorie DM, doorvaarthoogte bruggen 2,5 m, tegenwoordig telkens vaker 3 m.

Volgens de ANWB-waterkaart (2021) is de Holwerter Feart een kanoroute. De diepgang is 1,5 m, de laagste brug vanaf de Dokkumer Ee is 2,25 m. Tussen de Dokkumer Ee en Holwerd liggen 4 vaste bruggen waarvan de laagste (volgens de ANWB) 2,25 m hoog is.



*In 2005 lagen er nog een flink aantal grotere boten in het haventje van Holwerd. De Holwerter Feart is telkens verder dichtgeslibt, huidige diepgang ca. 70 cm.*

In juni 2021 is het Masterplan Opvaarten Noordoost Fryslân verschenen<sup>26</sup>. Dat plan geeft een samenvatting of overzicht van de mogelijkheden om allerlei (op)vaarten in de kop van Fryslân weer bevaarbaar te maken. Niet alleen de kosten van het bevaarbaar maken zijn op een rij gezet, maar uit de rapportage blijkt ook het enthousiasme van de Mienskip langs of in de buurt van elke opvaart. Dorpen willen graag over het water bereikbaar worden. Door de herinrichting van het landschap, de aanleg van lagere bruggen, dammen, duikers of stuwen en het versmallen van sommige opvaarten is een deel niet meer doorvaarbaar wat eigenlijk zonde is. In dit deel van Fryslân zijn genoeg bezienswaardigheden die ook in het Masterplan Opvaarten worden beschreven. Op diverse plaatsen in het gebied zijn informatieborden geplaatst over de historie.



*Skûtsjes rond 1900 in respectievelijk Ferwerd, Holwerd en Wierum. Ooit was de hele kop bevaarbaar.*

Er zijn prioriteiten bepaald waarin de mogelijkheden om “een rondje” te varen zijn meegewogen. Het water beleven en ervaren is van groot belang en toegevoegde waarde voor zowel inwoners als gasten. Het beleven kan met de boot, maar ook wandelend of op de fiets. Veel motorboten (BRTN-categorie DM en groter) hebben fietsen aan boord en anders kan je op diverse plaatsen fietsen huren.

<sup>26</sup> Masterplan Opvaarten Noordoost Fryslân, gemeente Noardeast Fryslân, maart 2021. Zie ook: <https://www.waterrecreatieadvies.nl/assets/files/masterplan+opvaarten.pdf>



*Nieuw haventje "De Opslag", een initiatief van Dorpsbelang Nijewier – Wetsens.*



*Fietspad naar Peasens – Moddergat*



*ANWB-fietsroutes en knooppunten zijn overal keurig aangegeven.*

Hoe aantrekkelijk is de omgeving? Het is in ieder geval nog nieuw voor heel veel mensen, een te ontdekken gebied.

### 3.5.2. Wensbeelden Holwerter Feart

De hoogte van de 4 vaste bruggen over de Holwerter Feart tussen de Dokkumer Ee en Holwerd is nu 2,25 tot 2,35 m, geschikt voor grote sloepen, BRTN-categorie E. Dit is uiteraard mede afhankelijk van de breedte en diepgang van de vaarweg. Omdat er in de Holwerter Feart ondieptes zitten, is hij volgens de Waterkaart van de ANWB (2021) “afgewaardeerd” tot kanoroute.

- a. De ambitie van het **project Holwerd aan Zee** is om de Waddenzee via de Holwerter Feart, het Getijdenmeer en een sluis in de zeedijk bereikbaar te maken voor zeilboten met “staande mast”. Dat betekent dat er nog een sluis moet komen tussen het Getijdenmeer en de Holwerter Feart. De huidige 4 bruggen moeten vervangen worden door beweegbare bruggen en de Holwerter Feart moet in dat geval verdiept en verbreed worden.
- b. Volgens het Wensbeeld van de **Werkgroep Recreatie RO** wordt de Holwerter Feart bevaarbaar gemaakt voor kleine motorboten met een (opbouw)hoogte van max. 2 meter en een diepgang van max. 1 meter. In de praktijk gaat het dan over sloepen. Sloepen, BRTN-categorie E en F kunnen inderdaad via een overtoom naar het Getijdenmeer worden getransporteerd<sup>27</sup>. Omdat de huidige bruggen min. 2,25 zijn, kunnen ook iets grotere boten met gestreken mast (platbodems) en kleine kajuitmotorboten naar Holwerd varen. Als die ook naar het Getijdenmeer moeten, heb je echter een sluis nodig.
- c. **Deltares, WaterProof en Arcadis** gaan in hun haalbaarheidsstudie uit van een verbinding tussen het Getijdenmeer en de Holwerter Feart via een sluis of overtoom. De kosten van de sluis of overtoom, het verdiepen en verbreden van de Holwerter Feart en het eventueel verhogen of beweegbaar maken van de (4) bruggen is niet in de kostenraming van Deltares c.s. opgenomen.
- d. In het **Masterplan Opvaarten** worden de kosten om de Holwerter Feart geschikt te maken voor motorboten geraamd op ca. 5,7 miljoen. In die raming zitten alleen de baggerkosten om de Holwerter Feart bevaarbaar te maken voor grote en kleine sloepen en bijvoorbeeld visboten, BRTN-categorie E en F. Het verhogen of beweegbaar maken van de 4 bruggen tot 2,5 of 3 m (doorvaarhoogte noordelijke Elfstedenroute, resp. Lits-Lauwersmeerroute) zit niet in die raming<sup>28</sup>.

## 3.6. Veiligheid

### 3.6.1. Algemeen

Via de Holwerter Feart en/of de Waddenzee kan je Holwerd in principe bereikbaar maken voor allerlei soorten boten. Is dat veilig? Rijkswaterstaat heeft bijvoorbeeld gewezen op nautische veiligheid. En willen alle watersporters wel naar de Waddenzee? Hierna wordt verwezen naar BRTN-categoriën, zie Bijlage 2 voor voorbeelden.

#### BRTN-categorie E en F

Hoewel de meningen hierover enigszins verschillen, is de Waddenzee geen vaarwater voor open sloepen, BRTN-categorie F. Deze sloepen worden o.a. verhuurd, maar verhuurders geven geen toestemming om met sloepen op de Waddenzee te varen. De meeste (particuliere) open sloepen zijn ongeschikt om er op te overnachten. Dat betekent dat je een vaartocht moet combineren met een hotel, B&B, Airbnb, camping, etc. Voor een meerdaagse tocht in Fryslân is dat een optie. Als je uitgaat

<sup>27</sup> Zelfbedieningsovertoom type E&F. Ontwerpuitgangspunten: lengte 4,5 tot ca. 8,5 m, diepgang max. ca. 90cm, gewicht max. ca. 3 ton incl. bemanning.

<sup>28</sup> Bron: Gemeente Noardeast Fryslan, H. Feenstra

van een iets grotere (particuliere) sloep met overnachtingsmogelijkheden (cabinsloep of tender) dan zou je met voldoende ervaring, na een korte cursus of in flottilverband wel naar het Wad kunnen.

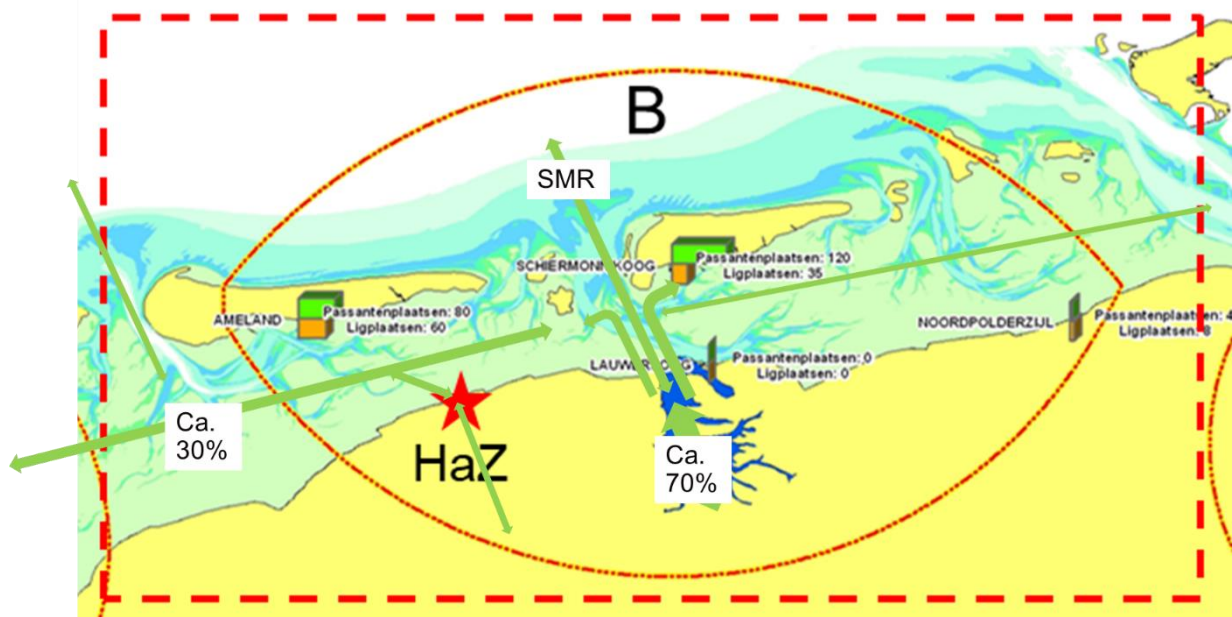
#### BRTN-categorie DM

Dit type motorboten is het meest voorkomend in Fryslân. Vaak hebben ze fietsen aan boord waarmee de omgeving wordt verkend. Het is niet het type motorboot dat veel op het Wad vaart. De kop van Fryslân is wel een (potentiële) bestemming, vanuit bijvoorbeeld het gebied Leeuwarden, Grouw – Eernewoude, Drachten en Groningen plus uiteraard de mensen die al in de kop of het Lauwersmeer liggen. Het verhogen van de bruggen in de Holwerter Feart naar 2,5 of 3 meter is dus niet gek. Om vervolgens het Getijdenmeer te bereiken heb je een sluis nodig. Als je via het Getijdenmeer het Wad op wilt, heb je nog een sluis nodig. Wij verwachten niet dat veel BRTN-categorie DM motorboten als ze Holwerd al kunnen bereiken, via het Getijdenmeer het Wad op willen. Het nut om het Getijdenmeer bereikbaar te maken hangt af van de “beleefbaarheid” van dit nieuwe natuurgebied. Goede voorbeelden zijn de passantenhavens op de Marker Wadden bij Lelystad en de Kreupel boven Andijk, maar ook dat ligt aan “groot water” en wordt nauwelijks bevaren door DM-categorie motorboten. Ontsluiten van het Getijdenmeer via een sluis naar de Waddenzee is behalve van de technische en ecologische (on)mogelijkheden, afhankelijk van de ambities ten aanzien van het Werelderfgoed Waddenzee en de (verdere) transitie van de kop van Fryslân.

#### Staande mast en grote motorboten (CM t/m AM)

Het bevaarbaar maken van de Holwerter Feart voor grote motorboten en zeilboten met staande mast gaat nog een stap verder en is erg ambitieus. De meeste van die schepen zijn ongeschikt voor het Oostelijk Wad (teveel diepgang voor de wantijen onder Ameland en Terschelling) en/of kunnen via Lauwersoog naar buiten.

Bovenstaand betekent dat de aanvoer vanuit Fryslân via de Holwerter Feart naar de Waddenzee waarschijnlijk niet groot zal zijn. Kosten en beleefbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol, maar ook vaargedrag en “zeewaardigheid” van de schepen en bemanning. Op basis van deze uitgangspunten en de boten die al op de Waddenzee varen is een schets gemaakt van vaarbewegingen in het gebied rond Holwerd aan Zee.



*Globaal te verwachten vaarbewegingen in Cluster B incl. Holwerd aan Zee*

Ameland heeft ca. 6.000 bootovernachtingen van passanten per jaar, Schiermonnikoog ca. 7.000. Een deel van de passanten vaart dit cluster binnen via het Centrale Wad (cluster C), stel 30%. De meeste

boten in Cluster B gaan via het Lauwersmeer en Lauwersoog het Wad op, stel 70%. Een deel daarvan vaart door naar de Noordzee (Staande Mastroute, SMR). Een kleine groep komt via het Westgat bij Ameland het Wad op en vaart naar Nes. Die schepen kunnen qua diepgang theoretisch door naar Holwerd, maar die groep is naar verwachting klein. Hetzelfde geldt voor de schepen die over het Groninger Wad in Cluster B aankomen. Op basis van deze aannames schatten wij het max. aantal bootovernachtingen in Holwerd aan Zee op ca. 1.000 per jaar. Holwerd aan Zee vervangt als bestemming de Waddeneilanden niet. Dat er te weinig ruimte in de haven van Schiermonnikoog is, betekent niet dat men als alternatief naar Holwerd (aan Zee) gaat. De hoofdaanvoer van boten naar Cluster B in de Waddenzee zal blijven lopen via het Lauwersmeer.

Hoewel de Waddenzee is aangewezen als UNESCO Werelderfgoed, zal het aantal boten in dit deel van de Waddenzee slechts langzaam toenemen omdat er geen ruimte is in de haven van met name Schiermonnikoog. Schiermonnikoog ligt vlakbij Lauwersoog en als de weersomstandigheden stabiel zijn, kan iedereen met een beperkte diepgang Schiermonnikoog bereiken. Droogvallen buiten de haven is echter niet voor iedereen weggelegd. Dat leidt tot onveilige en ongewenste situaties en is uitgebreid beschreven in de Havenvisie Wadden. Het gebied rond Cluster B is wel de meest geschikte locatie om te oefenen en de bijzondere natuurwaarden op de Waddenzee te ervaren. De afstanden zijn relatief kort. Bij slechte weersomstandigheden kan men op het Lauwersmeer blijven en/of een van de andere havens in het Lauwersmeer bezoeken. Je zit dus niet "vast", wat in Holwerd binnen- of buitendijks wel het geval zou zijn.

### 3.6.2. Nautische veiligheid

De KNRM gaat primair over de veiligheid op het water en over het redden van drenkelingen en schepen in nood. Nautische veiligheid gaat in eerste instantie over mogelijke conflicten of problemen tussen beroeps- en recreatievaart. Via het project Varen doe je Samen!<sup>29</sup> komen nautische- en algemene veiligheid bij elkaar. Als Holwerd aan Zee bereikbaar wordt voor recreatievaartuigen, vanaf de Waddenzee of via de Holwerter Feart, dan neemt het aantal boten toe en mengen recreatievaartuigen zich in "de geul van Wagenborg". De toename van het aantal boten zal volgens ons in alle varianten beperkt zijn, stel 1.000 boten per jaar. Terschelling boekt op jaarbasis ca. 28.000 bootovernachtingen van recreatievaartuigen. Ook die boten komen via een vaargeul waar de beroepsvaart doorheen gaat naar het eiland. De nautische veiligheid hangt af van de breedte van de geul, vaarsnelheid en het aantal vaarbewegingen. Eventuele problemen rond nautische veiligheid in de vaargeul naar Holwerd zal, afhankelijk van gemaakte keuze(s) verder moeten worden onderzocht .

---

<sup>29</sup> <https://varendoejesamen.nl/>

## 4. Conclusies

Arcadis en de gemeente Noardeast-Fryslân hebben aan Waterrecreatie Advies gevraagd in te gaan op de watersport- en waterrecreatiemogelijkheden van Holwerd aan Zee. Voor deze analyse zijn 4 varianten meegegeven. Alle varianten zijn hiervoor in deze rapportage behandeld. Primair gaat dit rapport over het varen op de Waddenzee, over vaarmogelijkheden, verschillen tussen het oostelijk Wad en het westelijk Wad, over afspraken die over de Waddenzee gemaakt zijn en over de toekomst. Het project Holwerd aan Zee is ambitieus. Het is een puzzel met veel varianten en onzekerheden. Blijft de veerboot, mag de geul door de kwelder wel, is er genoeg zoet water voor een lokstroom, is de natuurwinst uiteindelijk voldoende om alle financiële toezeggingen overeind te houden, zijn alle investeringen wel meegenomen, zijn de onderhoudskosten realistisch, is het Getijdenmeer wel recreatief bruikbaar, komen de investeringen in Holwerd wel van de grond, hoe beleefbaar is of wordt het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee, kunnen al die toeristen er wel bij?

Vanuit de watersport kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

- Op 7 december 2007 werd het **Convenant Vaarrecreatie Waddenzee** ondertekend. De campagne 'Ik Pas op het Wad' ging van start en de 'Erecode voor de Wadliefhebbers' verscheen;
- In 2009 werd in opdracht van de Stuurgroep Convenant Waddenzee de **Havenvisie 'Verantwoord Varen op het Wad'** geschreven. Er werd onderzoek gedaan naar de uitbreidingswensen en mogelijkheden van de jachthavens rond de Waddenzee waarbij veiligheid en kwaliteit leidend waren;
- De Waddenzee is verdeeld in **4 Clusters** waarbij per Cluster afspraken zijn gemaakt om te voorkomen dat verantwoordelijkheden worden afgeschoven. Holwerd ligt binnen Cluster B;
- In 2009 werd de Waddenzee aangewezen als **UNESCO Werelderfgoed**, een uniek natuurgebied wat je moet kunnen beleven met respect voor de natuur. Het pleit voor ontwikkelingen, maar:
- Er is een tekort aan ligplaatsen in (o.a.) Schiermonnikoog en er is geen ruimte om te groeien. Behoud van de haven staat zelfs onder druk door mogelijk dichtslibben van de toegangsegeul in combinatie met (te) hoge onderhoudskosten. De **Natura 2000** problematiek in Schiermonnikoog vertoont grote overeenkomsten met de problematiek in Holwerd aan Zee;
- Holwerd aan Zee moet zich nog ontwikkelen als "**bestemming**". Succes hangt af van de mogelijkheden in Holwerd en de beleefbaarheid van het Getijdenmeer;
- Met naar verwachting ca. **1.000 bootovernachtingen** van passanten is de watersport geen economische drager die forse investeringen rechtvaardigt;
- Op basis van geschatte vaarbewegingen in het gebied levert het opwaarderen van de (bevaarbaarheid van de) **Holwerter Feart** een beperkte bijdrage aan het gewenste succes van Holwerd aan Zee;
- **Op basis van bereikbaarheid, bestaande en nieuwe vaarroutes, doelgroepen en veiligheid is de potentie van het Lauwersmeer (volgens ons) groter dan de potentie van Holwerd aan Zee.**

### 4.1. Voorkeursvariant

De watersport en daarover gaat deze rapportage, zit niet in een dip, in tegendeel. Veel Nederlanders gaan in eigen land op vakantie en ontdekken nieuwe bestemmingen en vaar-, wandel- en fietsroutes. Fryslân heeft nog veel te bieden zo zal o.a. blijken uit de Elfstedentocht die André van Duin en Janny van der Heijden gevaren hebben. Uit het onderzoek van Deltares, WaterProof en Arcadis blijkt dat, los van de onzekerheden, de kosten aanmerkelijk hoger zijn geworden dan eerder geraamd. Anderzijds, je kunt een project ook dood rekenen of bang zijn voor juridische beren op de weg. Misschien is de voorkeursvariant wel om verder met elkaar in gesprek te gaan. Met deze rapportage hebben wij



getracht het project in breder perspectief te plaatsen, mede als kans of aanzet tot een lange termijn visie.

## 4.2. Aanbevelingen

- Ga in overleg met de gemeente Schiermonnikoog en de Stichting Jachthavens Waddeneilanden over de uitbreidingsmogelijkheden en problemen rond de haven van Schier;
- Doe een Quicksan Wet Natuurbescherming (Natura 2000) over de vaargeul door de kwelder en ga in overleg met natuurorganisaties (zie ook onderzoek DLG over Schiermonnikoog);
- De uitgaande geul door de kwelder is gebaseerd op een 'Building with Nature' ontwerp met een flauw talud en rijdsdammen. Als het Duitse ontwerp van veel Waddenhavens gevolgd wordt met 2 harde geleidingsdammen (vb. Greetsiel en Bensorsiel), kan de geul dan smaller en kan je met minder zoet en zout water toe?;
- Doe een Quicksan naar de mogelijkheden en kosten van een buitendijkse haven aan de kop van de pier bij Holwerd (incl. voorzieningen);
- Maak afspraken over de beleefbaarheid van het Getijdenmeer voor recreanten;
- Breng de kosten van het opwaarderen van de Holwerter Feart verder in beeld.
- Doe onderzoek naar de ontwikkelingen bij de havens in het Lauwersmeergebied (capaciteit, bezetting, passanten en bootovernachtingen, uitbreidingswensen, etc.);
- Ga met de chartervaart in Lauwersoog en Zoutkamp in overleg over varen op het Oostelijk Wad, marktmogelijkheden, het Unesco Werelderfgoed, natuurbeleving en ecotoerisme;
- Ga met de provincie Groningen en de gemeente Het Hogeland in overleg over de kop van Groningen en de haven van Noordpolderzijk.

## Bijlage 1 – Boten op het Oostelijk Wad



Bovenstaande foto's zijn gemaakt op Ameland en Schiermonnikoog. Het geeft een beeld van de boten die op het Oostelijk Wad varen. Voor in de havens liggen meestal grote platbodems of charterschepen. Daarna komen de kleinere platbodems, catamarans en ondiep stekende zeiljachten. Het dichtste bij de wal liggen de bewoners van de eilanden met een boot (vaste ligplaatshouders). Buiten de havens vallen allerlei soorten boten droog. Meestal platbodems, maar ook zeiljachten met een ophaalbaar zwaard die al dan niet gebruik maken van studpalen om de boot rechtop te houden.



Als er geen plaats is in de haven van Schier, of omdat men te diep steekt, liggen de grote charterschepen soms bij de ferryterminal. Rechtsonder de haven van Noordpolderzijl in 2006. De geul door de kwelder is qua uitvoering vergelijkbaar met de geplande geul in Holwerd aan Zee.

## Bijlage 2 - BRTN

# De Beleids- en later Basisvisie Recreatietoervaart in Nederland 1990 - 2020

## 1. Inleiding

Van oorsprong zijn de vaarwegen in Nederland aangelegd voor het vervoer van goederen. Naarmate de schepen groter werden, zijn vaarten in ongebruik geraakt of gedempt. In 1990 werd de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) opgesteld<sup>30</sup>. Ministeries, provincies, de Unie van Waterschappen, de ANWB, HISWA Vereniging en het huidige Watersportverbond gingen samenwerken. Doelstelling was “het in stand houden, beheren en optimaliseren van bevaarbare wateren als samenhangende voorziening voor de recreatioervaart. Een meerwaarde wordt gegenereerd door een impuls te geven aan de ontwikkelingen op de raakvlakken tussen land en water. De zwakste schakel in een net bepaalt de kwaliteit van het basistoervaartnet. Bruggen sluisen, doorvaartdiepte, ontbrekende schakels en openingstijden van bruggen en andere nautische aspecten van de vaarweg bepalen de gebruiksmogelijkheden. (...) Vooral voor verstedelijkte gebieden en voor perifere regio's is het kunnen benutten van het bestaande potentieel aan vaarwegen van groot belang. Enerzijds om voor recreatief gebruik een efficiënt ruimtegebruik te stimuleren en anderzijds om, vanwege de economische betekenis, de leefbaarheid te bevorderen” (tekst BRTN 1997).

Jarenlang is in het Nederlandse toervaartnet geïnvesteerd. Er werden normen bedacht voor de verschillende soorten vaarwegen, voor motorboten en voor zeilboten, de zogenaamde BRTN-classificatie. De kleinste BRTN-route was klasse DM, een route voor motorboten met een opbouwhoogte van 2,40 m en een diepgang van 1,10 m. In de afgelopen ruim 25 jaar is het Nederlands toervaartnet behoorlijk op orde gebracht en Nederland is wat vaarmogelijkheden betreft, internationaal toonaangevend.

Sinds globaal 1965 zijn talloze recreatievaartuigen gebouwd, eerst in staal en hout, later vanaf ca. 1970 in polyester. Naarmate de welvaart steeg, werden de schepen groter. In het begin van deze eeuw kwamen er nieuwe boten op de markt, sloepen. Groot was prettig en comfortabel, maar wel veel werk. De sloep betekende een kentering. Dankzij lage vliegtarieven ging men telkens vaker naar het buitenland op vakantie en kon een grote boot niet meer uit. De ontwikkeling ging de andere kant op, dagtochten werden populair en er ontstond belangstelling voor het varen van “rondjes” en in het verlengde daarvan, belangstelling voor kleinere routes of vaarten dan BRTN-categorie DM. De kleine sloepen hebben nog een upgrade beleefd naar sloepen waarin je eventueel kon slapen met een kleine kajuit, een toiletje en/of keukentje, maar prijstechnisch waren die schepen (te) duur. Wat resteert is een nog steeds groeiende groep sloepen in Nederland.

De BRTN is nog steeds van kracht, herbenoemd tot Basisvisie Recreatietoervaart Nederland. De uitvoering wordt gecoördineerd door de Stichting Waterrecreatie Nederland<sup>31</sup>. Er wordt nagedacht over het maken van categorieën schepen kleiner dan klasse DM. De provincie Fryslân heeft in 2006 al kleinere klassen vastgesteld omdat men tijdens het Friese Merenproject tegen problemen aanliep bij het heropenen van vaarroutes.

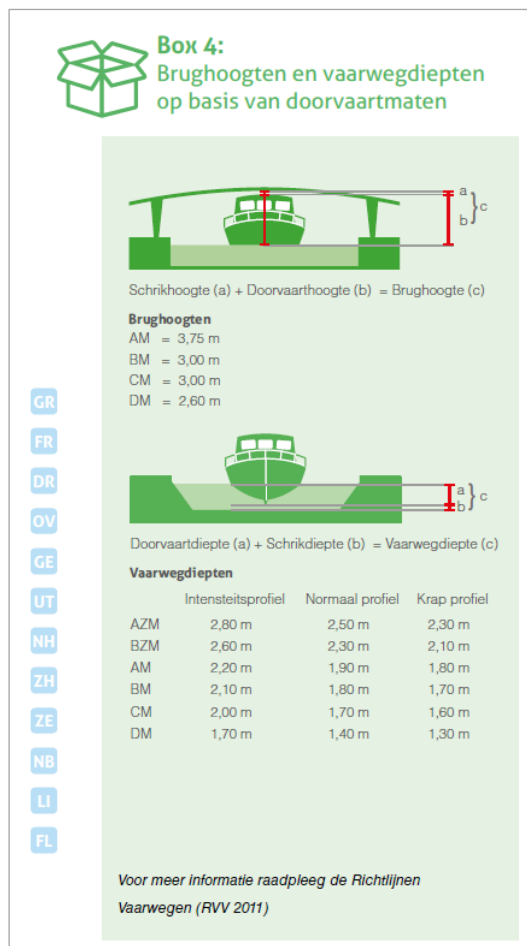
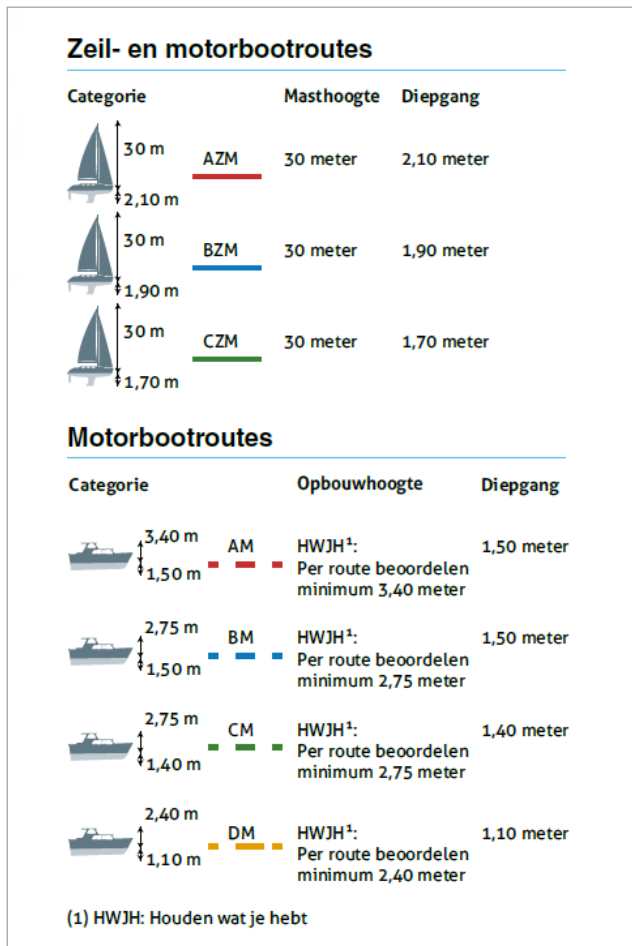
---

<sup>30</sup> Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland 1990 en actualisering d.d. 1997.

<sup>31</sup> <https://waterrecreatienederland.nl>

## 2. BRTN-categorieën en vaarroutes

De laatste afspraken over de BRTN zijn beschreven in de Basisvisie Recreatietoervaart (BRTN) 2015 – 2020. Inmiddels gaat het niet meer over de hoogte van de opbouw (kruiphoogte) en de diepgang van de boot, maar is men overgeschakeld op de doorvaarthoogte van bruggen en de (gegarandeerde) diepgang van een vaarweg. Navolgend een overzicht van de huidige BRTN-categorieën t/m categorie DM.



De categorieën E, F en G zijn nog niet officieel opgenomen in de BRTN omdat het maken van afspraken hierover lastig is. De tabel hieronder waarin maten worden aangegeven is dan ook richtinggevend en afgeleid uit de categorieën die in Fryslân worden gehanteerd.

Categorie		Diepgang vaarweg	Ingrijpdiepte	Doorvaarthoogte bruggen
<b>CM</b>	Grote motorboten	> 1,50	1,6	> 3 of BB
<b>DM</b>	Kleine motorboten	1,3	1,4	2,5 of BB
<b>E</b>	Grote "sloepen"	1,1	1,1	1,5 - 2,5 of BB
<b>F</b>	Sloepen	1	1	1 - 1,5 of BB
<b>G</b>	Kano's	0,5 - 1	n.v.t.	1, obstakels toegestaan

Classificatie recreatieve vaarwegen uit PVVP Fryslân 2006, herzien in 2011, bewerkt door Waterrecreatie Advies.

'Obstakels toegestaan' betekent dat je een dam kunt passeren via een kano-oversteekplaats.

Navolgend een overzicht met voorbeelden van boten uit de verschillende BRTN-categorieën:

## Motorboten



Er zijn veel grote motorboten in Nederland. Populair in o.a. het verhuursegment, maar ook particulieren die wat meer te besteden hebben of op groter water willen kunnen varen, kiezen voor een motorboot BRTN-categorie AM t/m CM.



BRTN-categorie DM is een grote categorie. Er zijn erg veel van dit soort motorboten in Nederland. De doorvaarthoogte is in veel gevallen net iets lager dan 2,50 m omdat er in Nederland heel veel bruggen een (vaste) doorvaarthoogte van 2,5 m. hebben. Omdat de boten groter worden heeft Fryslân de norm voor de doorvaarthoogte van bruggen verhoogd naar 3 m.



De 'grote sloep' is ontstaan om vooral dagtochten mee te varen en af en toe een weekend of langere tocht. Meestal is er een toiletje aan boord en een eenvoudig fornuis om koffie en thee te zetten. Slapen kan, maar tijdens een langere tocht kiest met ook vaak voor een hotelletje.



“Kleine sloepen”, dagtochten (o.a. verhuur)

BRTN, categorie F

De ‘kleine sloep’ is verreweg de grootste groep “sloepen”. In de randstad, maar ook in plaatsen als Grouw, Eernewoude en Leeuwarden in woonwijken en bij vakantiehuizen met een eigen steiger ligt vaak “een sloepje” waar men dagtochten mee vaart. Doorvaarthoogte ca. 1 – 1,5 m. afhankelijk of men de buiskap omhoog heeft staan.



Geen last van bruggen en obstakels, met de hand te tillen

BRTN, categorie G

Er wordt veel gekanood en/of geroeid in Nederland. Sommigen maken met een groep langere tochten, zelfs over zee. Suppen (rechtsonder) is een sport die snel aan populariteit wint. Sportief en gezond, vaak beoefend door jongeren. Kleine rubberbootjes met aanhangmotor worden vaak als bijboot gebruikt. Al dit soort boten zijn licht, worden op de wal gestald en zijn bijvoorbeeld over een dam of dijk te tillen.

## Zeilboten



Grote zeiljachten, toervaart, zeilvakanties

BRTN, categorie AZM en BZM

“staande mast”

De meeste zeilboten in jachthavens zijn zeiljachten categorie AZM en BZM. Deze boten zijn bijvoorbeeld afhankelijk van de Staande Mast Route. Het is niet eenvoudig de mast te strijken, dat gebeurt hoogstens een keer per jaar als de boot de winterstalling in gaat en aan land of in een loods wordt gestald.



Op plassen en meren varen ook veel kleinere zeilboten en gezien de vele bruggen is het handig als de mast gestreken kan worden. De doorvaarthoogte met gestreken mast is dan in alle gevallen lager dan 2,5 m. Ook de tjalk rechtsonder heeft met gestreken mast een doorvaarthoogte van slechts 2,20 m (bij een diepgang van 0,70 m).



Open zeilboten, (kite)surfplanken en SUP's vormen geen BRTN-categorie omdat ze niet voor toertochten maar alleen voor lokaal recreatief gebruik of zeilwedstrijden worden gebruikt.

## Bijlage 3 – Interviews, gesproken met:

Ten behoeve van deze rapportage over Holwerd aan Zee hebben een aantal (aanvullende) interviews plaatsgevonden. Verder is de betrokkenheid van Waterrecreatie Advies bij ontwikkelingen in- en het varen op de Waddenzee en in Fryslân beschreven in de Inleiding. Op meerdere plaatsen in de rapportage wordt via voetnoten verwezen naar bronnen of onderliggende rapporten.

<b>Interviews, gesproken met</b>	
Gemeente Noardeast Fryslân	Grietje Kraak en Harry Feenstra
Arcadis	Mirjam Molen
WaterProof	Luitze Perk
Hanneke Schmeink RECREATIE	Hanneke Schmeink
Stichting Jachthavens Waddeneilanden	Jook Nauta
Chartervaart Harlingen (voormalig)	Peter Jongejans
Noorder- en Zuiderhaven Harlingen	Richard van Stekelenburg (2020)
Varskip Yachtcharter	Nico van Harrewijn
Heech by de Mar	Martin Koekebakker
Waddeninzicht, Esonstad / Kollum	Hein Pols

Lelystad, 21 januari 2022

Waterrecreatie Advies BV  
Reinier Steensma en Berthilde Holwerda