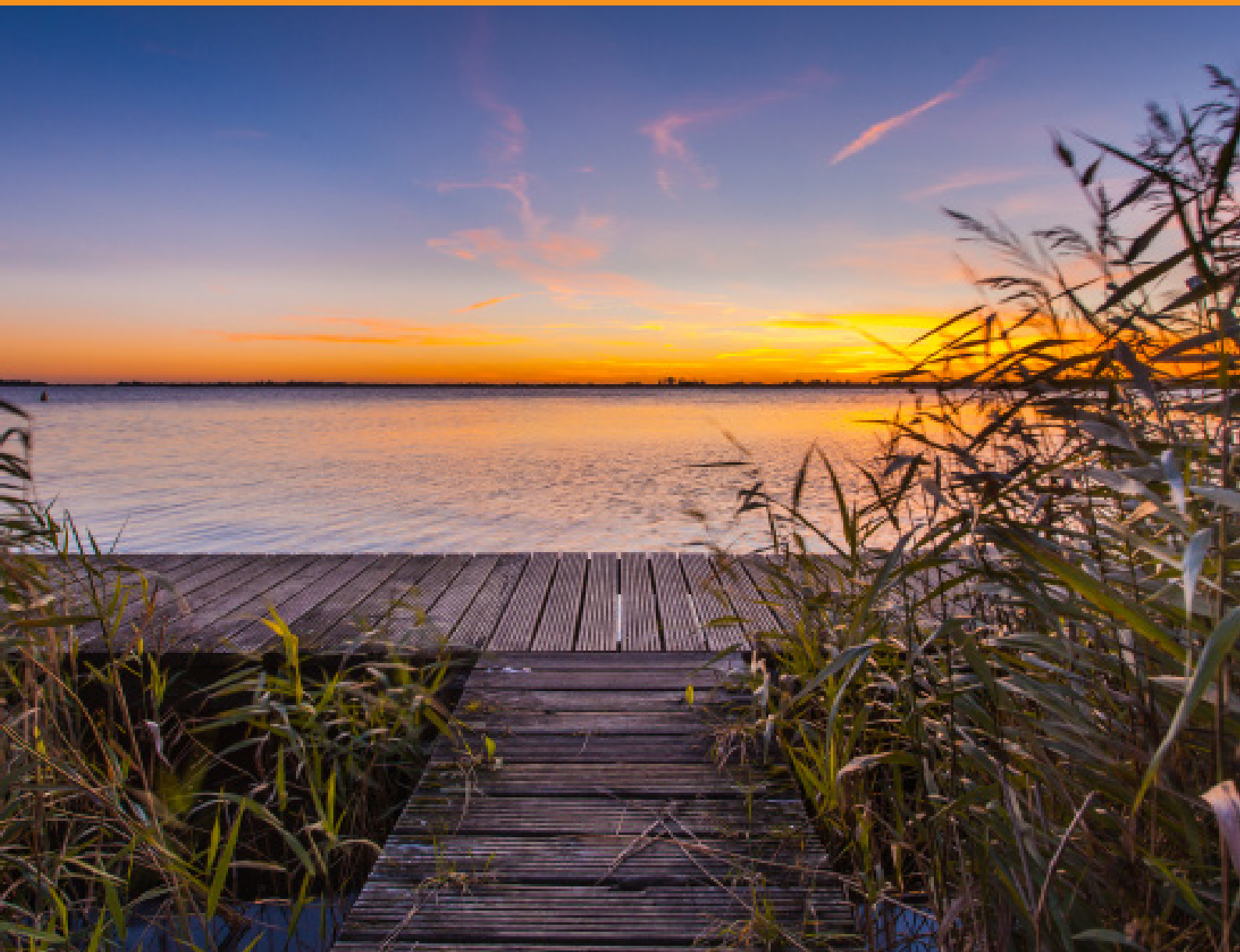


Recreatievaart Delfzijl

Verkennend onderzoek kansen en mogelijkheden
recreatievaart in en naar Delfzijl

“Nederland watersportland! Een leven lang genieten op het water”



Colofon

Het Watersportverbond

Orteliuslaan 1041
3528 BE Utrecht
030-3077500
www.watersportverbond.nl

Info@watersportverbond.nl

www.watersportverbond.nl
www.watersporters.nl

Auteur:

Regioteam Groningen & Drenthe Watersportverbond

Leonard Teerling
Tel: 06-18334709
l.teerling@home.nl

© Utrecht, december 2018 Dit is een uitgave van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond. Kopiëren en/of overname van delen of van de gehele inhoud van deze uitgave, in welke vorm ook, zonder schriftelijke toestemming van het Watersportverbond is verboden.

Inhoud

1. Inleiding
2. Communicatie via de media
3. Onze contacten in het verleden met de gemeente Delfzijl

Uitgangspunten voor een visie

4. Aandachtspunten 'Vaarrecreatie in het Stadscentrum'
5. Historie Delfzijl

Visie Watersportverbond

6. Ontwikkelingsplannen recreatievaart
7. Aanlegvoorziening nabij stadscentrum
8. Overige afwegingen en aandachtspunten
9. Varend erfgoed in de Damsterhaven
10. Vaarroute ontwikkeling
11. Tot slot

1. Inleiding

Het is ons bekend dat in de gemeente Delfzijl de gedachten spelen het stadscentrum meer bereikbaar te maken voor de recreatievaart. Deze wens kwam, naar ik meen, voor het eerst naar voren in juni 2016. De discussie hierover is in november 2017 door de VVD weer nieuw leven ingeblazen. Ik citeer uit een artikel het Dagblad van het Noorden van 10 november 2017: Volgens de VVD-fractie versterkt de komst van de recreatievaart in de gracht het maritieme karakter van het centrum en wordt de relatie met de stad en het water sterker.

De recentelijke vraag van journalist Erik van der Veen, journalist van het Dagblad van het Noorden, hoe wij als Watersportverbond daar tegenaan kijken wekt bij ons het vermoeden dat deze wens weer actueel is geworden en reden voor ons hier aandacht aan te besteden. Tevens een goed moment hierover door het regioteam van het Watersportverbond een mogelijk richtinggevend visiedocument te produceren.

2. Communicatie via de media

Op zich is het niet verkeerd onze visie over een gedacht plan ook via de media kenbaar te maken. Het is echter niet chic dit te doen als wij niet eerst de gemeente Delfzijl informeren over de visie van het Watersportverbond. Journalist Erik van der Veen verraste ons met een vraag over een situatie die ons weliswaar bekend is, maar voor ons tot op heden nog geen reden is geweest een visie te formuleren. Dit moment is kennelijk nu gekomen.

Mede reden daarvoor is dat toevallig de gemeente Delfzijl (beleidsadviseur cultuur & toerisme) ons op maandag 19 november heeft benaderd met dezelfde vraag. Wij willen dit contact niet verstoren als het Dagblad van het Noorden aan de wethouder vragen stelt over een stuk c.q. visie waarvan de verantwoordelijke wethouder eerst nog kennis moet nemen.

3. Onze contacten in het verleden met de gemeente Delfzijl

Tot op heden hebben wij ons als Watersportverbond niet in deze discussie gemengd. Enerzijds omdat er nog geen concreet plan voorlag en anderzijds omdat ook (nog) niet naar onze mening is gevraagd. Dat moment is, gelet op de vraag van ook de gemeente Delfzijl, nu zeker gekomen. Mijn laatste (en zeer prettige) contact met de gemeente Delfzijl dateert van eind 2017.

Vanuit mijn ANWB-taak de waterkaart en de Wateralmanak bij te werken heb ik contact met de gemeente gehad over een nieuwe aanlegsteiger aan het eind van het Damsterdiep. Er zijn aanbevelingen gedaan voor het gebruik van deze aanlegsteiger nabij gemaal 'De Drie Delfzijlen'. Deze steiger kon door mij nog tijdig op de Waterkaart 2018/2019 worden gezet.

Uitgangspunten voor een visie

4. Aandachtspunten 'Vaarrecreatie in het Stadscentrum'

Om als Watersportverbond een visie op dit voornemen te kunnen formuleren moet eerst volstrekt helder zijn:

4.1 (Wie ?) Welke vaarrecreanten heeft de gemeente op het oog. Zijn dat alleen de motorbootvaarders? Mogelijk liggen er ook kansen voor de zeilsport en de toeristische kanovaart. Denkt men aan het realiseren van vaste ligplaatsen voor de inwoners of richt men zich expliciet op het vaartoerisme c.q. motorbootvaart dat van elders komt.

4.2 (Waarom ?) Wat wil men bewerkstelligen met dit plan.

- a. Wil men meer reuring in Delfzijl (kwaliteit leefbaarheid) en wat denken de aanwonenden van de vestinggracht van dit plan? ("it takes two to tango")
- b. Het beeld van de nautische historie zichtbaarder maken en versterken?
- c. Het (vaar)toerisme naar Delfzijl bevorderen (economische motieven)?

4.3 (Wat ?) Wat moet de vaartoerist in Delfzijl? Wat heeft Delfzijl hem te bieden?

4.4 (Hoe ?) Hoe is de realisatie? Alleen aanleggen om binnen 4 uur boodschappen te kunnen doen, of ook expliciet overnachten (met voorzieningen) mogelijk maken voor een langer toeristisch verblijf.

4.5 (Waar?) Indien de vragen 4.1 t/m 4.4 concreet kunnen worden beantwoord, komt ook de vraag aan de orde of de voorliggende gedachte een goede invulling is om het gedachte doel te bereiken. Is er ook een alternatief? En is die misschien beter/verstandiger?

4.6 (Wanneer ?) Het moment van realisatie moet o.i. goed samenhangen met concrete plannen over ook de andere plannen voor de recreatievaart

5. Historie Delfzijl

Voor een goede probleemstelling moet ook altijd eerst naar de historie worden gekeken. Delfzijl is niet alleen een havenstad waarin nu meer dan ooit de nautische historie nog steeds overduidelijk zichtbaar is. Sedert 1600 was Delfzijl echter ook een vestingstad. De Vestingwet uit 1874 bepaalde echter dat alle vestingwerken in Nederland geslecht mochten worden.

In 1877 wordt dan ook begonnen met het verwijderen van courtine 3-4 met de Landpoort, de brug over de gracht en het ravelijn. Over de gracht werd een dam gelegd met een klinkerbestrating en een duiker. Het plan is om de vestinggronden, na slechting van de wallen, over te dragen aan de gemeente. De voormalige vestinggracht zal dan als binnenhaven gebruikt kunnen worden.

Volgens het toenmalige gemeentebestuur gingen de ontmantelingswerkzaamheden niet snel genoeg. Op 26 maart 1880 schrijven burgemeester en wethouders een brief (ik citeer uit de Verhalen van Groningen) aan de Minister van Financiën waarin zijne excellentie...

"...vrijmoedig in overweging wordt gegeven..." een beetje vaart achter de zaak te zetten. Verdere vertraging zou nadelig zijn voor een vlotte aanleg van de spoorlijn en het zou een rem zetten op de ontwikkeling van] "...onze gemeente, onze zeehaven, het eenige groote aan- en afvoerpunt voor den zeehandel in deze provincie."

Rond 1900 is vrijwel alles verdwenen wat nog herinnerde aan een vestingstad. Op alleen een klein gedeelte van de voormalige vestinggracht na, via een watergang verbonden met het Damsterdiep. Het is met name deze voormalige vestinggracht en waterverbinding, door de VVD in 2016 voorgesteld als vaarroute richting een aanlegplaats dicht bij het stadscentrum.

Voor meer inzicht in de nautische historie is daarnaast belangrijk te weten hoe de ontwikkeling van de scheepvaart en vaarwegen in Delfzijl is geweest. De scheepvaart lijkt zich niet tot nauwelijks in de stad zelf te hebben afgespeeld. Oude kadastrale kaarten maken niet goed zichtbaar of het laatste resterende stukje vestinggracht daadwerkelijk actief in gebruik is geweest als binnenhaven voor de scheepvaart. Wel was er een verbinding met het Damsterdiep die doorvaart naar de voormalige vestinggracht via een draaibrug mogelijk maakte. Waarschijnlijk zullen er dan ook schepen hebben gelegen.

Afwateringskanaal van Duurswold

Als we de huidige situatie van de waterwegen bij Delfzijl vergelijken met die van 100 jaar geleden, dan is er ogenschijnlijk niet zoveel veranderd. We zien wel dat het nieuwe gedeelte van het Eemskanaal het afwateringskanaal van Duurswold afsnijdt/doorsnijdt. Ook zien we dat het boezemgemaal Duurswold (waterschap Hunze en Aa's) aan het eind van dit afwateringskanaal nog steeds in gebruik is. Het gemaal, dat stamt uit 1933, kon zijn functie behouden en pompt het overtollige boezemwater in het Zeehavenkanaal.

Slochter- of Scharmerzijl (voormalige zeesluis)

De nieuwe zeesluizen te Farmsum maakten de oude zeesluis aan het eind van het nu 'Oude Eemskanaal' overbodig. Volgens oude topografische kaarten was de naam van deze schutsluis 'Slochter- of Scharmerzijl'. Volgens factsheet 6 in het Eindrapport MARitieme CONcepten In beeld (Marconi 2009) zou deze sluis voor circa € 1,5 miljoen voor de recreatievaart weer bruikbaar kunnen worden gemaakt. Aangenomen moet worden dat anno 2018 dit bedrag meer dan verdubbeld zal zijn. Het Deltaresrapport uit 2017 meldt nog dat dan tevens de spuifunctie moet worden verplaatst naar de Pier van Oterdum. Ik merk op dat deze spuifunctie dan verplaatst wordt naar het werkgebied van het Waterschap 'Hunze en Aa's'.

Afsluiting schutsluis van Damsterdiep naar Damsterhaven

Waar sedert 1972 nu het gemaal 'De Drie Delfzijlen' aan het einde van het Damsterdiep is gelegen, lag eerst een schutsluis (Dorpsterzijk) met een ophaalbrug. Deze sluis gaf schepen vanaf het Damsterdiep ook toegang tot de Damsterhaven en de Eems. Eind 1917 is op circa 90 meter afstand tegenover dit gemaal een 60 meter lange aanlegsteiger voor de recreatievaart gerealiseerd (zie ook onder punt 1). Deze steiger ligt naast de beoogde toegang voor de recreatievaart naar de voormalige vestinggracht.

Oude Havenmond

Ook is 'gebrainstormd' de oude havenmond weer in ere te herstellen. Voor de recreatievaart zou dit een veel directere verbinding geven met de Eems. Met name richting de Duitse havenplaatsen en de Duitse waddeneilanden. Realisatie betekent wel het verdwijnen van het strand, het kantoor van Seaports en enkele loodsen van Wijne en Barends. Ook een gedeelte van de Bocht van Watum moet dan weer worden gebaggerd. Verstandig is aan ook de plaatselijke zeilvereniging Neptunus te vragen hoe dringend en wenselijk een dergelijke grote en kostbare ingreep voor hen is.

Visie Watersportverbond

5. Ontwikkelingsplannen Recreatievaart

Zover bij ons bekend liggen er nog geen concrete plannen voor de recreatievaart in en rond Delfzijl. Het in ere herstellen van de oude zeesluis zien wij wel als een kans voor zowel de ontwikkeling van Delfzijl als de vaarrecreatie richting de Eems. Met name is er dan ook een directe verbinding (meer samenhang) tussen de jachthaven van Zeilvereniging Neptunus en jachthaven Het Dok. Daar wordt ook een schipper 'heel erg blij van'.

Voor een kansrijkere passantenhaven/steiger Stadscentrum

Herstel van de oude zeesluis zal, voor een op slechts 2,5 km verderop gelegen passanten- haven nabij het stadscentrum van Delfzijl maakt deze passantenhaven zeker kansrijker. Er wordt dan tevens een samenhangender geheel tussen de dan drie aanwezige jachthavens gerealiseerd. Althans de schipper zal dit zeker als zodanig ervaren. Wel is de schipper, net als trouwens ook de Watersportvereniging Abel Tasman, dan nog wel afhankelijk van de bedieningstijden van 'Brug 15' over het Oude Eemskanaal. Die zijn in het vaarseizoen trouwens best ruim (08.00 - 19.30), maar kent echter ook twee voor de schipper irritante pauzetijden (12.00 - 14.00 en van 16.30 - 18.30). Aan deze wel erg ruime pauzetijden is mogelijk iets doen.

6. Aanlegvoorziening nabij Stadscentrum

Ons regioteam van het Watersportverbond staat niet afwijzend tegenover het realiseren van een aanlegmogelijkheid in de voormalige vestinggracht. In het algemeen draagt reuring op het water bij tot een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving in de stad. Dat hoeft echter niet altijd zo te zijn voor de aanwonenden. Wij kennen de situatie ter plaatse maar realiseren ons ook dat er nog onderzoek nodig is. De conclusie zou dan mogelijk kunnen zijn dat deze aanlegmogelijkheid misschien beter op een andere plaats in de nabijheid van het stadscentrum moet worden gerealiseerd.

Ik merk op dat op dit moment de nieuwe steiger in het Damsterdiep nabij de gedachte toegang tot de vestinggracht toegankelijk is voor de staande mast. De aanlooproute voor de staande mast is vanaf het Oude Eemskanaal via de Roggenkampsluis en de twee beweegbare bruggen Stuurhuisbrug en de brug Valreep. De Stuurhuisbrug wordt tezamen met de Roggenkampsluis op afstand bediend door de brugwachter van 'Brug 15' in het Oude Eemskanaal.

Brug Valreep

De brug Valreep in de weg 'Midscheeps' is een zogeheten zelfbedieningsbrug (bedienen met de zelfbedienings sleutel). De vrije doorvaarthoogte van de brug Valreep is circa 2,6 meter. De aanlegmogelijkheid (wachtsteiger) voor bedienen van de brug is echter aan de te korte kant. De lengte van de steiger bedraagt circa 10 meter. Bij de nieuwere generatie schepen is in- en uitstappen vooral aan de achterkant van het schip gelegen.

Een schip van 10 meter lengte ligt dan met zijn neus tegen de brug. Wil men verder naar voren uitstappen dan is de afstap hoog en vaak is ook nog (zee)reling aanwezig. Het zijn vooral de senioren die hiermee in de problemen komen. Meren voor hen aan deze wachtsteiger is dan ook niet veilig.

De wachtsteigers bij deze brug moeten zeker met 5 à 6 meter worden verlengd.

Aandachtspunten voor de beoordeling van aanlegmogelijkheden in de vestinggracht:

- Voor het aanpassen van de (nu nog) 'vaste toegangsbrug' moet eerst overeenstemming zijn over de klasse recreatievaartuig die men toegang wil verschaffen. Voor de laagste klasse (MD) geldt een vaste doorvaarthoogte van 2,6 mtr. Voor de motorbootklasse MC en MB een doorvaarthoogte van 3,0 mtr en voor de MA-klasse een doorvaarthoogte van 3,75 mtr.
- Een beweegbare brug krijgt waarschijnlijk een breedte van circa 11,5 à 12,0 meter
- Mogelijk bestaat er een verschil in waterpeil tussen de voormalige vestinggracht en het Damsterdiep (stuw). Meestal betekent dit dat het peil in de vestinggracht veel lager is. Gelijktrekken van het waterpeil met die van het Damsterdiep kan mogelijk gevolgen hebben voor de oevers van de voormalige vestinggracht.
- De voet-/fietsbrug over de vestinggracht zal moeten worden verhoogd (of verwijderd) indien aanleggen van recreatievaartuigen wordt geconcentreerd in de hoek 'Koningin Julianaplein en Buitensingel' (circa 300 meter tot winkels in de Waterstraat). Maar de doorvaart in de vestinggracht zou men ook kunnen beperken tot aan deze houten wandelbrug.
- Vaarverkeer op de vestinggracht betekent vaak ook een mogelijk noodzakelijke versterking van de oevers. Zeker als direct aan de oevers wordt gemeerd en omwonenden rubber boten te water laten (**nb**: wij adviseren een verbod op varen met rubber boten in de vestinggracht)
- Ook kan worden gedacht de gehele oever aan de kant van alleen de Buitensingel te versterken, waardoor alleen aan die oever kan worden gemeerd. In Leeuwarden is bijvoorbeeld meren mogelijk in een voormalige vestinggracht (bij de Prinsentuin)
- Overnachten toestaan en langer verblijf stimuleren betekent dat er wenselijke voorzieningen zoals elektropalen en één of meer watertappunten moeten komen. Het kunnen afvoeren van toiletwater (uit vuilwatertank en chemisch toilet) is zelfs een 'must'. Veel oudere schepen (van voor 2008) hebben meestal nog een toilet dat direct loost op open water. Het kan dan niet zo zijn als de schipper en zijn bemanning dan niet hun chemisch toilet kunnen gebruiken, maar hun nood lozen via het 'gewone toilet'.
- Een gebouwtje met douche(s) en toilet(ten) draagt bij aan een langer verblijf. Deze voorziening kan ook op enige afstand van de aanlegplaats worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld bij of in overleg met een nabijgelegen horecavoorziening of zelfs in een te verbouwen gedeelte van het gemeentehuis aan het Johan van den Kornputplein. Recreatievaarders zijn gewend dat zij soms wel 300 meter moeten lopen naar een voorziening met douches en toiletten.
- Het beheer van deze passantenhaven kan gegeven worden aan één van de twee watersportverenigingen. Maar afrekenen van liggeld, electro en water kan ook worden gerealiseerd met de app 'AanUit.net'. Handhaving en toezicht raden wij wel aan.

Optie 2 (zie ook 3.5)

In plaats van een toegang realiseren tot de vestinggracht, kan ook worden gedacht aan een passantenhaven in het Damsterdiep. Dit betekent extra steigers aanbrengen bij en nabij de in 2017 gerealiseerde steiger nabij de gedachte toegang tot de vestinggracht.

Zonder aanvullende maatregelen kan men in dat geval echter last hebben van stroming en/of zuiging van het nabij gelegen gemaal 'De Drie Delfzijlen'. Met een circa 106 meter lange damwand in het Damsterdiep, aan te brengen in de lengterichting van het Damsterdiep, lopend vanaf de kade naast de inlaat van het gemaal (53.328684, 6.924596) in zuidelijke richting tot aan het midden van het Damsterdiep op circa 28 meter vanaf de hoek van de nieuwe aanlegsteiger (53.328182, 6.923249). Voor de toevoer van water naar het gemaal blijft dan een kanaalbreedte over van circa 30 meter. Vervolgens is het aan het Waterschap Noorderzijlvest om te beoordelen of deze ruimte voldoende is voor een ongehinderde afvoer van overtollig boezemwater. Op deze wijze wordt een zeer ruime stromingsvrije passantenhaven gerealiseerd. Aan de damwand kan bovendien een (drijvende?) steiger worden aangebracht. Ik merk op dat ook hier voorzieningen moeten komen zoals aangegeven bij een passanten- aanlegplaats in de vestinggracht.

De loopafstand naar winkels in het winkelcentrum is niet tot nauwelijks meer dan vanaf de gedachte aanlegplaatsen in de vestinggracht. Het zijn alleen andere winkels.

Optie 3 (combinatie van opties 1 en 2)

Indien de voormalige vestinggracht ook vaarwater zou moeten worden en gelet op de misschien "mogelijke onmogelijkheid" een beweegbare brug te realiseren, dan is een combinatie van optie 1 en optie 2 misschien ook mogelijk. Vaartuigen die een doorvaarthoogte nodig hebben van maximaal 2,6 à 2,75 meter kunnen dan onder een vaste brug doorvaren naar de vestinggracht. Hogere schepen en de 'staande mast' verblijven aan een steiger in het Damsterdiep.

De doorvaarthoogte van 2,6 meter komt overeen met de laagste motorbootklasse MD (Nederlandse norm). De doorvaarthoogte 2,75 meter komt overeen met de overeenkomstige Europese norm. Waarschijnlijk betekent dit ter plaatse een verhoogd wegdek. De 'bolling' in de weg moet echter wel aanvaardbaar zijn voor het wegverkeer.

7. Overige afwegingen en aandachtspunten

3.2 (Waarom ?) Wat wil men bewerkstelligen met dit plan.

- a De kwaliteit van de leefomgeving in de stad verhogen?
- b Het beeld van de nautische historie zichtbaar maken en versterken?
- c Het (vaar)toerisme naar Delfzijl bevorderen (economische motieven)?

ad 3.2a De beleving van aanwonenden over vaarrecreatie in het water voor de woning is niet altijd dezelfde als die van de gemeente en de vaarrecreant. Acceptatie hangt af van hoe men de huidige situatie ervaart. Zo is de nieuwe vaarverbinding 'Blauwe As' door Assen met grote instemming van de aanwonenden begroet omdat de vaarweg met dammen voor hun deur niet bijdroeg in de kwaliteit van hun leefomgeving. Hetzelfde gold voor het toegankelijk maken van de vaarwegen

in de Veenkoloniën voor de recreatievaart. Voor de bewoners van de Menno van Coehoornsingel en de Buitensingel kan de beleving van de vestinggracht mogelijk anders zijn.

ad 3.2b Concreet betekent dit dat de gemeente ook aan de slag moet het nautische- en vestingplaatsverleden en ook aan de slag moet de strijd tegen het water zichtbaar te maken, zowel fysiek als in de informatievoorziening.

Toeristische Themaroutes

De subsidieregeling Toeristische Themaroutes hebben ertoe geleid dat naast wandel- en fietsroutes ook enkele vaarrouteprojecten zijn aangevraagd. Bij zowel het Hiswaproject (8 vaarroutes) als in het project Tasmanroutes van de 11 nautische musea in de provincie Groningen ben ik als adviseur betrokken (met een ANWB- en een Watersportverbond-pet). In beide projecten heeft Delfzijl een prominente rol.

Zo wordt aan de vaarrecreant het nautische verleden en de strijd tegen het water in verhaallijnen zichtbaar gemaakt. Met name het Museeaquarium en de loodskotter Eems no.1 spelen in beide projecten een belangrijke rol. De gemeente Delfzijl kan met haar informatievoorziening en het zichtbaar maken van haar verleden hier op inspelen. Uiteraard kan ook het verleden als vestingplaats een prominente rol spelen mits er, naast de voormalige vestinggracht, nog voldoende andere overblijfselen zichtbaar kunnen worden gemaakt.

ad 3.2c Een vaak gehoorde opmerking door personen die weinig affiniteit met vaarrecreatie hebben is, dat de vaartoerist weinig bijdraagt aan de economie. 'Ik zie ze alleen met volle tassen uit de Aldi komen', wordt dan opgemerkt. Het is waar dat vaartoeristen niet aanleggen om een bed of bankstel te kopen. In hun bestedingen gedragen zij zich echter niet veel anders dan andere toeristen die op de fiets, per auto of openbaar vervoer een plaats bezoeken. Bestedingen in horeca, supermarkt of vaak ook een kleding- en schoenenzaak gelden voor elke vorm van toerisme.

De watersporter blijkt per vakantiedag zelfs veel meer uit te geven dan andere toeristen. Watersportgemeenten tellen gemiddeld 19,8 horecabedrijven per 10.000 inwoners, gemeenten zonder watersport 15,2. Daarnaast mag niet worden vergeten dat het aantal personen, alleen al werkzaam in jachthavens, jachtwerven en watersportbedrijven in 2012 al ruim 30.000 personen betrof. De bruto omzet in de watersport bedroeg in 2012 circa € 2,55 miljard, waarvan € 1,5 miljard export.

Reeds is door mij vermeld dat watersport in een gemeente de kwaliteit van de leefomgeving ook sterk verhoogt. Dat moge o.a. blijken uit de waarde van de woningen nabij (vaar)water t.o.v woningen elders.

- woning binnen 1 km van een meer: 7% hoger
- woning met uitzicht op water: 17% hoger
- woning met de tuin aan het water: 28% hoger

Er is dus een groot economisch belang. Reden waarom het regioteam Groningen & Drenthe van het Watersportverbond er ook op wijst dat het belangrijk is te trachten de vaarrecreant ook langer op een bestemming te houden met adequate voorzieningen.

ad 3.3 Het Watersportverbond wil niet alleen een veilige vaarverbinding en een aantrekkelijk vaarroutenetwerk in Nederland, maar ook aantrekkelijke vaarbestemmingen.

De vaarrecreant wil beleving tijdens de vaartocht en op de plaats van bestemming. Als belevingselementen op de plaats van bestemming bij de vaarrecreant niet bekend zijn of niet aanwezig, dan wordt het moeizaam hem/haar te verleiden een bezoek aan Delfzijl te brengen.

Vaarrecreanten mogen dan 'zeebenen' hebben. Wandelen (en fietsen) doen zij graag. Een iets langere wandeltocht naar het winkelcentrum is echt geen probleem. Gewoonlijk hebben vaarrecreanten ook fietsen aan boord. Een aantrekkelijke fietsroute, 'points of interest', goede horecavoorzieningen in aantrekkelijke ambiances en goede mogelijkheden voor funshoppen zorgen ervoor dat zij langer blijven. Wat dit betreft is er geen verschil tussen vaartoeristen en de overige toeristen.

Goede voorzieningen op de aanlegplaats en een belevingsvolle passantenhaven met horeca dragen daarin sterk bij. Passantenhavens als de Oosterhaven in Groningen en in Appingedam worden door de schipper graag met een langer verblijf vereerd. De hierna volgende foto's geven daarvan een goed beeld.



De passantenhaven van **Appingedam** met direct aan de haven gelegen horeca (aangebouwd is een havenkantoor en aparte ingang naar douches en toiletten). Het zeer aantrekkelijke stadscentrum ligt op zeer korte loopafstand



Oosterhaven Groningen: Het stadscentrum ligt op loopafstand. Aan het einde van de jachthaven zijn twee horeca gelegenheden met een buitenterras aan de waterkant. Douches en toiletten zijn aanwezig naast de watersportzaak (tevens havenkantoor) tegenover de passanten haven

8. Varende erfgoed in de Damsterhaven

Indien de oude zeesluis weer in ere wordt hersteld, vraagt ook de Damsterhaven en de Damsterkade (tegenover Heuvelman Ibis) een nieuw aanblik. Tijdens Delfsail ligt hier het 'kleinere Varende erfgoed', maar krijgt dan onvoldoende aandacht door de aanwezigheid van de vele imposantere klippers in de Handelshaven. Bovendien kan men er dan ook nog eens niet goed dichterbij komen. Dat kan anders zijn als er geen Delfsail is en ook de Damsterkade als wandelboulevard met een invulling die het nautische verleden versterkt (nog nader over te brainstormen!). Het varende erfgoed heeft een schreeuwend tekort aan mogelijkheden voor langer verblijf. Wij geven de gemeente in overweging het realiseren van een haven voor historische bedrijfsvaartuigen te onderzoeken.

9. Vaarroute ontwikkeling

Ook vaarroute-ontwikkeling, met Delfzijl als één van de bestemmingen tijdens, moet de nodige aandacht krijgen. Vaarrecreanten, die via de Eems uit Duitsland naar Delfzijl komen, moet een aantrekkelijke route door de overige vaarwegen van Groningen (en eventueel Drenthe) en weer terug via het Haren-Rütenbrockkanaal worden geboden. Vaarrecreanten elders uit Nederland komen echter niet zo gauw in Delfzijl. Ook voor hen moet een aantrekkelijke route, met zo mogelijk ook de nautische informatie, worden geboden, anders komen ze niet zo gauw.

10. Tot slot

Deze notitie is niet bedoeld kritisch te zijn over gedachte plannen, maar uitsluitend bedoeld het geheel aan plannen in samenhang met elkaar te beschouwen. Aandachtspunten op te sommen, mogelijke alternatieven aan te dragen en aan te geven wat de vaarrecreant kan verleiden en/of zijn verblijf verlengen. Je kunt niet een situatie beschouwen zonder het geheel daarin mee te nemen. Ook de aanlooproutes en eventuele knelpunten daarin moeten mede in beschouwing worden genomen. Als er bijvoorbeeld te veel "drempels" in de aanlooproutes liggen, zal de vaarrecreant ook eerder een andere bestemming kiezen. Tenzij de bestemming zo aantrekkelijk is dat hij "lastige drempels" voor lief neemt.



Watersportverbond
Orteliuslaan 1041
3528 BE Utrecht
030-3077500
[www. watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl)

“Nederland watersportland! Een leven lang genieten op het water”

