



nota van commentaar

reacties op nota Ketelmeer

F . L . E . V . O . L . A . N . D

nota van commentaar

reacties op nota Ketelmeer



samenvatting reacties en commentaar

december 1989

NOTA VAN COMMENTAAR

Reacties op nota Ketelmeer

De nota Ketelmeer heeft in de periode vanaf 1 september 1989 tot en met 1 oktober 1989 ter inzage gelegen bij de 6 gemeenten van de provincie en in het provinciehuis, met de mogelijkheid hierop schriftelijk naar het college te reageren. In deze nota worden de schriftelijke reacties van de insprekers weergegeven te weten: een drietal overheden en 5 particuliere organisaties. Tevens zijn de antwoorden door GS op deze reactie weergegeven. De volgende instanties hebben gereageerd:

1. Gemeente Zeewolde
2. Gemeente Dronten
3. Rijkswaterstaat Directie Flevoland
4. Jachthaven Wolderwijd Zeewolde
5. Stichting jachthaven exploitatie ZC'37
6. Zeilclub 1937 Kampen
7. Stichting "De Hanze"
8. Noord Nederlandse Watersportbond.

De inhoud van de reacties wordt per instantie weergegeven en zoveel mogelijk samengevat. Daar waar de reacties een gelijkkluidende strekking hebben, zijn zij samengevoegd.

Samenvatting reacties en beantwoording door GS

1. Gemeenschappelijke reacties

De onder 1, 4, 5, 6, 7, en 8 genoemde organisaties hebben de volgende gemeenschappelijke reacties:

1. de mogelijkheden die de nota geeft voor een uitbreiding van maximaal 1.500 ligplaatsen in het gebied heeft een negatieve invloed op de ontwikkeling en exploitatie van bestaande jachthavens;
2. de mogelijke uitbreiding van ligplaatsen en recreatieve voorzieningen genereren een vaardrukke op het Ketelmeer waarbij ondermeer de nautische veiligheid in het geding komt en de bedieningsdruk op bruggen en sluizen zal toenemen.

Antwoord

Ad 1

De provincie is verantwoordelijk voor een bovenlokale c.q. regionale belangenafweging van huidige en/of toekomstige functies en waarden. Voor het Ketelmeer is een en ander nader vastgelegd in de "nota Ketelmeer". In deze nota is vanuit ruimtelijke overwegingen besloten ook de maximale capaciteit van de jachthavens in het gebied aan te geven. Ten aanzien van dit aangegeven maximum aantal (vaste) ligplaatsen, is het volgende overwogen.

De uitbreiding van de jachthavencapaciteit past in een provinciaal beleid met betrekking tot de toeristische en recreatieve ontwikkelingen in Flevoland (TROP's en Recreatiebasisplan) en wordt voor wat betreft het Ketelmeer ondersteund door initiatieven van de betrokken lagere overheden en particuliere instanties.

Ook het rijksbeleid (structuurschema Openluchtrecreatie) voorziet in een geprognoseerde en acceptabele uitbreiding van de jachthavencapaciteit in de oostelijke en westelijke randmeren tot 16.000 ligplaatsen. Deze prognose is uitgangspunt geweest voor de berekeningen die in de onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat opgestelde CIBRIJ-nota's zijn gehanteerd. In deze nota's wordt per randmeer een getalsmatige toedeling van jachthavencapaciteit aangegeven. Deze toedeling is bepaald op basis van een procentuele verdeling van eerdere prognoses van het Nationaal Beleidsplan Openlucht Recreatie (NBOR). Voor het Ketelmeer betekende dit een toewijzing van maximaal 2.000 ligplaatsen. Ook in het Recreatie Basis Plan is een prognose, met als richtsnoer 1996, gemaakt van het aantal ligplaatsen resulterend in 1.200 ligplaatsen als ondergrens en 2.000 als bovengrens. Niettemin hebben wij overwogen dat, mede gelet op de niet optimale milieu-hygiënische omstandigheden in het Ketelmeer en ons streven naar een evenwichtige ontwikkeling van alle functies en waarden in het gebied en zijn naaste omgeving, een maximale jachthavencapaciteit van 2.000 ligplaatsen niet op zijn plaats zou zijn. Deze opstelling heeft geleid tot een in de nota opgenomen maximale jachthavencapaciteit van 1.500 ligplaatsen. Dit aantal behoeft naar onze mening geen inbreuk te betekenen op de mogelijkheid om die jachthavens in stand te houden c.q. te ontwikkelen waar de insprekers op doelen. Onze overwegingen daarbij zijn dat gebieden als het Wolderwijd, de IJssel en het aanliggende gedeelte van noordwest Overijssel

- a. voor wat betreft vorm en karakter totaal verschillen van het Ketelmeer, zodat elk gebied zijn "eigen publiek" zal trekken;
- b. op relatief grote afstand van het Ketelmeer zijn gelegen. Het Ketelmeer zal daardoor voor de één-daagse vaartochten vanuit de daarin gelegen jachthavens, niet of nauwelijks concurrerend zijn.

Ad 2

Het Ketelmeer heeft een dusdanige omvang (3800 ha., waarvan ca. 3.000 bevaarbaar) dat voldoende ruimte is voor een uitbreiding tot maximaal 1.500 ligplaatsen. Het begrip vaardrukke is betrekkelijk. Zouden we voor de begripsvorming wel een vergelijking maken, dan kan het Ketelmeer, indien alle geprognoseerde ligplaatsen aanlegd en bezet zijn, qua gemiddelde vaardichtheid vergeleken worden met de Oosterschelde. Dit watergebied wordt gemiddeld niet ervaren als druk en evenmin als onveilig vanwege het aantal varende boten.

Ten aanzien van de aanleg van eilanden zijn wij van mening dat deze nodig zijn voor de algehele veiligheid van de oversteekroute Vossemeer-Schokkerhaven als onderdeel van de doorgaande vaarroute van de randmeren. Door diverse watersportorganisaties is meerdere malen op dit knelpunt gewezen met name bij harde wind. De inpassing van de eilanden in het landschap dient naar onze mening wel met grote zorgvuldigheid te gebeuren.

De doorvaarhoogte van de Ketelbrug wordt bepaald door de hoogte van het vaste gedeelte van de twee middenoverspanningen, te weten NAP +12,70 m = IJZP +12,90 m (zomerpeil IJsselmeer NAP -0,20 m). De brugoverspanning ter plaatse van de beweegbare bruggedeelte is IJZP +10,20 m. In de overige overspanningen, die uitsluitend in noodgevallen mogen worden bevaren, neemt de hoogte geleidelijk af tot ca. NAP +9,00 m in de eindoverspanning.

De doorvaarhoogte van de Ketelbrug is, mede afhankelijk van opwaaiing en golfslag van het IJsselmeer, geschikt voor boten met een mastlengte van 12 meter, hetgeen voor het merendeel van de boten voldoende is. Het is daarbij gewenst dat men nauwkeurig de eigen masthoogte kent en de situatie van het moment weet in te schatten. Voor de boten die voor een gesloten Ketelbrug moeten wachten zal een beschutte wachtgelegenheid aan de IJsselmeerzijde een aandachtspunt zijn, evenals meer in het algemeen de optimale bedieningstijden van bruggen en sluizen.

2. Gemeente Zeewolde

Reactie:

De gemeente Zeewolde vraagt aandacht voor de problematiek van de ligplaatsen in haar gemeente. Zij betwijfelt of er voldoende behoefte is aan de in de nota aangegeven omvang van maximaal 1.500 ligplaatsen in het Ketelmeer. De realisatie hiervan kan naar de mening van de gemeente ertoe leiden dat er een verdere groei van de reeds aanwezige leegstand ontstaat in het randmerengebied. Hierbij wijst de gemeente met name op de leegstandsproblematiek in Zeewolde. De gemeente acht het gewenst dat het college een provinciaal beleid ontwikkelt, "waarbij de bestaande en mogelijke capaciteit aan ligplaatsen wordt afgemeten aan de bestaande en te prognostiseren behoefte, één en ander in relatie met de economische rentabiliteit van initiatieven in dezen. De situatie op de "oude-land"zijde zou daarbij betrokken kunnen worden."

Antwoord:

Ten aanzien van capaciteitsomvang van ligplaatsen in het Ketelmeergebied is antwoord gegeven onder punt 1. Dat deze capaciteitsuitbreiding ongewenste consequenties zal hebben voor de ontwikkeling in Zeewolde lijkt ons niet aannemelijk gezien het karakter en ligging van het Ketelmeer. Wij denken in dit verband dan ook dat de concurrentiepositie van de bestaande jachthavenbedrijven in de randmeren meer gediend is met een beleid gericht op verbetering van de waterrecreatie, infrastructuur en het aanbod van een zo gedifferentieerd mogelijk voorzieningenniveau. Wij zijn dan ook van mening dat ten aanzien van de ontwikkeling van de jachthaven in Zeewolde, de Hardersluis een obstakel is, aangezien het algehele toeristisch-recreatief functioneren van Wolderwijd en Veluwemeer als een twee-eenheid moet worden gezien. Daarnaast zijn wij van mening dat het Wolderwijd beter bevaarbaar zou moeten worden gemaakt.

3. Gemeente Dronten

Reactie:

De gemeente Dronten onderschrijft de nota in hoofdlijnen. Voorts vraagt de gemeente om een reactie van de provincie op de in het vooroverleg geuite opmerkingen.

Antwoord:

De in het ambtelijk en bestuurlijk gevoerde vooroverleg door de gemeente Dronten over de concept-nota gemaakte opmerkingen zijn in de voorliggende nota verwerkt of hadden betrekking op aandachtspunten ten behoeve van de verdere uitwerking. Na de statenbehandeling zullen de nota's met bijbehorende inzendingbrief aan de betrokken besturen worden toegezonden.

4. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Directie Flevoland

Reactie:

In de nota wordt speciebergingslocatie in het Ketelmeergebied alleen toegestaan voor specie uit het Ketelmeergebied zelf of ten behoeve van de (recreatieve, natuurlijke) inrichting schone specie van elders aan te voeren. Dit uitgangspunt, zo oordeelt de Directie is in strijd met de Vierde nota over de ruimtelijke ordening deel a waarin, op grond van een bovenregionale aanpak een grootschalige bergingslocatie "in de nabijheid van het Ketelmeer" wordt aangegeven. In deel d, aldus de Directie is deze bovenregionale aanpak gehandhaafd. RWS Directie Flevoland maakt formeel bezwaar tegen het niet aanwijzen van het Ketelmeergebied als bovenlokale stortlocatie van baggerspecie.

Antwoord:

In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening, deel a is aangegeven dat voor niet verwerkbaar afval wat slechts grootschalig verwerkt kan worden, een boven-regionale aanpak gewenst is. In onze reactie ten behoeve van het bestuurlijk overleg over de vierde nota is om nader uitleg gevraagd over deze passage, daar "de aanwijzing van de stortlocatie mogelijk op gespannen voet staat met de recreatieve ontwikkelingen in het Ketelmeergebied." De provincie hanteert namelijk als belangrijk uitgangspunt voor het Ketelmeergebied, het versterken van de recreatieve en natuurlijke functies van het gebied in samenhang met de in het Vierde nota genoemd perspectief Nederland-Waterland.

In deel d van de Nota is de wenselijkheid voor een bovenregionale aanpak van niet verwerkbaar en grootschalig te verwerken afval nog eens benadrukt. Over een concrete aanwijzing en/of realisering van stortlocaties voor verontreinigd baggerspecie wordt in deel d niet meer gerept. Wel heeft rijkswaterstaat initiatieven genomen om in overleg met betrokken overheden tot aanwijzing van een aantal stortlocaties te komen. Een van deze lokaties betreft de "omgeving van het Ketelmeer". Wij zijn echter vooralsnog terughoudend als het gaat om bovenregionale slibberging in het Ketelmeer. Eerst dienen de gevolgen voor het milieu duidelijk te zijn. De op initiatief van Rijkswaterstaat te starten mer-procedure met betrekking tot een mogelijke grootschalige speciebergingslocatie in het Ketelmeer zal hierin duidelijkheid moeten brengen.

Uitgangspunt van ons beleid is, dat niet eerder het Ketelmeer een bovenregionale functie als slibbergingsdepot kan krijgen dan nadat zekerheid bestaat dat deze functie onderdeel vormt van en een bijdrage levert aan de sanering van het Ketelmeer ten behoeve van de bodem- en waterkwaliteitsverbetering. Tevens dient deze bovenregionale berging een bijdrage te leveren aan de recreatieve en/of natuurlijke inrichting van het gebied.

5. Jachthaven Wolderwijd Zeewolde

Reactie:

De jachthaven Wolderwijd Zeewolde stelt in zijn reactie een drietal zaken aan de orde. Ten eerste vindt de jachthaven gezien de stagnerende binnenlandse verkoopontwikkeling van nieuwe schepen een ruimer aanbod van jachthavens binnen het provinciaal gebied ten koste gaat van de minder gunstig gelegen jachthavens, zoals Wolderwijd. Ten tweede wordt naar voren gebracht dat de op gang gezette ontwikkeling van het Wolderwijd en Veluwemeer vooraleerst veiliggesteld dient te worden en, gezien de aanwezige belangen in het gebied, het van belang is aan de "voorgestane plannen" op korte termijn uitvoering te geven alvorens Ketelmeer waterrecreatief te ontwikkelen. Voorts vindt de jachthaven, naar aanleiding van berichten over vervuild slib in het Ketelmeer, dat afvoer van vervuild slib afgewogen dient te worden tegen de kosten daarvan.

Antwoord:

Ten aanzien van de afweging van de ligplaatsencapaciteit in relatie tot de jachthaven Wolderwijd verwijzen wij naar punt 1. Met de jachthaven zijn wij van mening dat de bezettingsgraad verband houdt met de aantrekkelijkheid van de jachthaven, vooral als het gaat om de ligging aan het water. Mogelijke verbeteringen in het gebied zijn genoemd bij de beantwoording van de reactie van de gemeente Zeewolde (punt 2). Ten aanzien van een mogelijke sanering van de onderwaterbodem wordt door de rijksoverheid in overleg met de provincie thans onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen. De kosten van een mogelijke sanering zullen uiteraard zorgvuldig worden afgewogen tegen sociaal-economische, milieu-hygiënische en waterhuishoudkundige baten.

6. Stichting jachthaven exploitatie ZC'37

Reactie:

De stichting maakt bezwaren met betrekking tot:

- a. de vergroting van de jachthavencapaciteit in het Ketelmeer.
Dit genereert een te groot aantal boten dat "zal leiden tot praktisch onbevaarbaar maken van het meer" en de onveiligheid vergroot. Aanleg van eilanden zal het Ketelmeer verkleinen. Voorts wordt gewezen op de doorvaarhoogte van de Ketelbrug die reeds bij pleziervaartuigen met een mastlengte van 9 meter geopend zou moeten worden. Voor pleziervaartuigen die voor de Ketelbrug moeten wachten aan de kant van het IJsselmeer levert dit bij sterke westenwind gevaar op door het ontbreken van beschutte aanleggelegenheden.
- b. een gehele betonning van de vaargeul tot aan de Ketelbrug is onnodig.

Antwoord:

Punt a:

Ten aanzien van de reacties verwijzen wij naar punt 1, gemeenschappelijke reacties.

Punt b:

Nagenoeg het gehele plangebied van het Ketelmeer is door zijn relatief grote diepte geschikt als vaarwater voor zowel de plezier- als de beroepsscheepvaart.

Hierdoor is het vaargebied dan ook nauwelijks voorzien van betonning. De nota geeft niet aan dat verdere betonning nodig is. Wel wordt in de nota aangegeven dat, gelet op de schaalvergroting van de binnenschepen, het gebruik van het vaargebied door coasters en de aanwijzing van het Ketelmeer als hoofdvaarroute, de vaarroute verbeterd zou kunnen worden door het baggeren van een vaargeul.

7. Zeilclub 1937 Kampen

Reactie:

Naar de mening van de Zeilclub is de beoogde uitbreiding van maximaal 1.500 vaste ligplaatsen niet acceptabel en wel om de volgende redenen:

- de druk op het Ketelmeer zal toenemen bij een afnemend vrij wateroppervlakte;
- bij toename van het aantal boten zal ook de Ketelbrug in toenemende mate geopend moeten worden, met als gevolg een grotere conflictsituatie tussen weg- en nautisch verkeer en ten aanzien van het nautisch verkeer onderling bij ongewijzigde situatie;
- er een grotere zuigkracht zal ontstaan uit noordwest Overijssel.

Antwoord:

De reactie van de Zeilclub 1937 op de nota wordt door ons in zijn geheel beantwoord onder punt 1, gemeenschappelijke reacties.

8. Stichting "De Hanze"

Reactie:

De Stichting "De Hanze" vertegenwoordigt de watersportverenigingen in Kampen en IJsselmuiden. De stichting wijst op de huidige onveilige situatie van het watergebied door stromingen en bij snelle weerveranderingen. Uitbreiding van ligplaatsen vindt de stichting dan ook een onaanvaardbaar risico.

Antwoord:

Ten aanzien van de afweging van de ligplaatsencapaciteit en veiligheid in het Ketelmeer verwijzen wij naar het antwoord onder nummer 1.

9. Noord Nederlandse Watersport Bond

Reactie:

De N.N.W.B. mist in de nota een functie-aanduiding ten aanzien van rustig of druk vaarwater. Het aantal in de nota genoemde ligplaatsen roepen vragen op ten aanzien van de algemene (markt)behoefte en mogelijke consequenties voor de ligplaatsen aan de IJssel. Gewezen wordt op de noodzaak de bedieningsschema's van bruggen en sluizen te optimaliseren.

Door de NNWB worden inrichtingswensen geuit voor de kleine- en grote watersport (onder andere atol-gevormde eilanden en zonering naar vorm van gebruik van oevers) en er wordt gewezen op het beter ontsluiten van toeristische trekpleisters. Voorts vindt de NNWB dat de pleziervaarroute door het Kattendiep in de nota aangegeven dient te worden.

Antwoord:

Ten aanzien van de afweging van de ligplaatsencapaciteit in het Ketelmeer, de vaardrukke, inrichting en de verwachte druk bij bruggen verwijzen wij naar punt 1. Ten aanzien van de overige opmerkingen dienen wij u erop te wijzen dat de nota vooral betekenis heeft als voorloper van het streekplan. Dit betekent, zoals in de nota is omschreven dat de meest gewenste ontwikkelingen in hoofdlijnen wordt weergegeven in het door de nota begrensde plangebied en geen nadere detaillering geeft ten aanzien van de concrete inrichting of van functies buiten de grenzen van het plangebied.