

Behoefte ligplaatsen in Muiden

Ladder voor duurzame verstedelijking Natuurhaven MuiderPort



**WATERRECREATIE
ADVIES BV**



Lelystad, april 2017

Voorwoord

In Muiden zijn al lange tijd plannen voor de ontwikkeling van een nieuwe jachthaven buitendijks. Het is er tot nu toe niet van gekomen, o.a. omdat de ontsluiting van de haven en bijbehorende parkeergelegenheid gekoppeld is aan de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk 'De Krijgsman'. Nu die plannen concreet worden, is ook het moment aangebroken om de plannen voor de haven verder uit te werken. Er is na overleg met allerlei partijen een haalbaarheidsstudie opgesteld. Aan Waterrecreatie Advies is gevraagd de plannen op hoofdlijnen te beoordelen en aan te geven wat de te verwachten effecten van deze haven op de omgeving zijn.

Opdrachtgevers:



Kruitpad 16, 1398 CP Muiden
Contactpersoon: W. Coenen
E: wcoenen@knsf.nl
T: 06 52061279
www.knsf.nl

**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Bataviahaven 1, 8242 PR Lelystad
Contactpersoon: R. Steensma
E: info@waterrecreatieadvies.nl
T: 0320-218847
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Trends en ontwikkelingen in de watersport sinds 2008	3
3.	De Krijgsman en de Bloemendalerpolder	4
4.	Natuurhaven MuiderPort, plan voor een buitendijkse jachthaven	5
5.	De ladder voor duurzame verstedelijking	7
5.1.	Is er een regionale behoefte?	7
5.2.	Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?	8
5.3.	Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte	9
6.	Conclusie	9

1. Inleiding

In Muiden zijn al lange tijd plannen voor de ontwikkeling van een nieuwe buitendijkse jachthaven. In 2008 heeft Waterrecreatie Advies onderzoek gedaan¹ naar de mogelijke effecten van een nieuwe buitendijkse haven in Muiden met 600 ligplaatsen op het Natura 2000 gebied Markermeer & IJmeer. Te verwachten soorten boten zijn in beeld gebracht en de effecten daarvan op de beschermde soorten watervogels. RIZA², Alterra, DHV en Ecogroen gingen in eerdere rapportages uit van een autonome groei van het aantal boten in jachthavens en een toename van het aantal vaarbewegingen. Door Waterrecreatie Advies is toen gesteld dat het aantal boten nog licht toenam, maar dat de groei stabiliseerde en het aantal vaarbewegingen zelfs daalde³. De uitbreiding in Muiden was gericht op grote (diepstekende) jachten, bijbehorende vaarbewegingen waren hoofdzakelijk gericht op het open water van het IJmeer en Markermeer. Significante effecten op de te beschermen soorten watervogels werden door Waterrecreatie Advies niet verwacht en die conclusie werd bevestigd door Oranjewoud. In de MER zouden de resultaten verder uitgewerkt moeten worden, maar de ontwikkeling van de haven was in principe mogelijk.

Vooruitlopend op de MER heeft Waterrecreatie Advies in september 2008 onderzoek gedaan naar het nut en de noodzaak van een buitendijkse haven⁴. Uitbreiding van de haven paste in het provinciaal beleid⁵. Het belang van een buitendijkse haven was eerder beschreven in rapporten van Kolpron Consultants (2001), Leisure Result (2006) en Von Heijden & Verre (2006). Muiden had een kwaliteitsprobleem als het ging over voorzieningen voor de watersport, overnachtingsmogelijkheden voor passanten en variatie in het horeca-aanbod. Het draagvlak bij de bevolking van Muiden voor een nieuwe haven was groot, mits de verkeersoverlast zoveel mogelijk werd beperkt en bij voorkeur verminderde.

Door uitbreiding van het aantal inwoners (De Krijgsman en Bloemendalerpolder) zal het karakter van de stad veranderen. De levendigheid zal toenemen evenals het draagvlak voor voorzieningen. Dat is ook nodig omdat Muiden anders vergrijst. Het grootste probleem dat in 2008 werd gesignaleerd was het gebrek of tekort aan parkeerruimte bij de havens. Passanten komen met een boot en hebben hoogstens een fiets mee. Voor ligplaatshouders en/of evenementen heb je parkeerruimte nodig. De ontsluiting van de buitendijkse haven en bijbehorende parkeervoorzieningen waren dan ook opgenomen in het Programma van Eisen van het Voorontwerp bestemmingsplan KNSF-terrein.

In 2008 werd nog uitgegaan van een jachthaven met 600 ligplaatsen. De KNSF had recht op 50% van de nieuw te realiseren ligplaatsen met een maximum van 200. De KNZ&RV had ook belangstelling voor 200 ligplaatsen. Zij hadden een wachtlister voor m.n. grote schepen. Door een aantal grote schepen naar de buitenhaven te verplaatsen ontstonden tevens mogelijkheden om in de bestaande haven de 'boxmix'⁶ aan te passen. De derde partij met belangstelling voor ligplaatsen was WSV Muiden. Deze nieuwe watersportvereniging, opgezet door inwoners van Muiden was op zoek naar ligplaatsen voor haar leden. In de haven van de Stichting jachthaven Muiden lagen al alleen mensen die in Muiden woonden, maar de lokale vraag verwoord door de WSV was groter dan het aanbod, de

¹ Jachthaven Muiden, 'Second opinion' significante effecten Natura 2000, Waterrecreatie Advies, april 2008

² Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (1991-2007), in 2007 opgegaan in de Waterdienst van de Rijkswaterstaat.

³ Bron: Onderzoek naar de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied 1994 – 2007, Waterrecreatie Advies

⁴ Muiden Watersportstad, Waterrecreatie Advies, september 2008

⁵ Economische Agenda en Agenda Recreatie & Toerisme 2008 – 2011

⁶ Breedte van- en draairuimte tussen de boxen vergroten.

Stichting had een flinke wachtlijst. Daarom wilde de toenmalige Gemeente Muiden ook 200 ligplaatsen in de nieuwe haven reserveren, hetgeen het totaal op 600 bracht.

De drie jachthavens in Muiden: de KNZ&RV, de Stichting Jachthaven Muiden en Jachthaven Fort H hadden in 2008 249 ligplaatsen en een bezetting van 100%. Bij de havens stonden in totaal 164 schepen op een wachtlijst. Een wachtlijst is geen absoluut getal dat 'het tekort' aan ligplaatsen aangeeft. Wachtlijsten kunnen verouderd zijn, men kan op meerdere wachtlijsten staan, maar er zijn ook mensen die zich niet meer inschrijven, omdat op redelijke termijn toch geen geschikte ligplaats vrij komt. Een wachtlijst geeft een beeld van de situatie en de verhouding tussen vraag en aanbod.

Naast de jachthavens hadden Jachtservice Muiden, Van der Vliet Quality Yachts en Lengers Yachting nog ca. 45 ligplaatsen in het water voor de verkoop van schepen, reparatie en onderhoud.



90% van de boten in Muiden waren zeiljachten, de gemiddelde lengte was 10,4 meter. In 2007 had Muiden bij de 3 jachthavens en de kade in beheer bij de Schippersvereniging Muiden ruim 10.000 overnachtingen van passanten. Er waren verder bijna 20 charterschepen die Muiden als thuishaven en opstapplaats hadden. Met deze schepen werden veel dagtochten gevaren. Daarnaast deden nog ca. 130 charterschepen Muiden aan als passant.

Conclusie situatie 2008:

Het nut en de noodzaak van een buitendijkse haven in Muiden is al vele malen beschreven, voor het laatst in 2008. In 2008 werd geconcludeerd dat het plan om het aantal lig- en passantenplaatsen in Muiden uit te breiden in ieder geval noodzakelijk en nuttig was in verband met:

- Het gebrek aan passantenplaatsen in Muiden voor zowel plezierjachten als charterschepen die Muiden vanaf de Vecht of het IJmeer willen bezoeken;
- Ruimte en manoeuvreerruimte voor de chartervaart (nautische veiligheid);

- Het oplossen van wachtlijsten van bestaande havens en een scheefgegroeide mix in boxmaten door herinrichting;
- Kwaliteitsverbetering van het huidige voorzieningenniveau;
- De vraag van bestaande inwoners van Muiden naar een ligplaats (achtergrond van de oprichting van WSV Muiden);
- Ruimte voor de nieuwe inwoners die verwacht kunnen worden bij realisatie van nieuwe woningen in onder andere de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein;
- Oplossen van problemen met de ontsluiting en het parkeren van bestaande havens;
- Veiligheid, werkgelegenheid en leefbaarheid.

Dat was voor de economische en financiële crisis. Na 2008 verdwenen veel woningbouwplannen in de ijskast en ook de plannen voor de haven in Muiden belandden op een laag pitje.

2. Trends en ontwikkelingen in de watersport sinds 2008

De watersport is aan het veranderen. Dat proces was al gaande in 2008 en heeft te maken met de vergrijzing en verandering van het vaargedrag. In 2016 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat een toekomstvisie geschreven over de watersport in 2030, 2040 en 2050⁷.

In 1993, 2002 en 2013 is onderzoek gedaan onder passanten en ligplaatshouders in het IJsselmeergebied⁸ en gevraagd naar de gemiddelde leeftijd van de schipper.

	1993		2002		2002 (IJ&W)		2013	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
jonger dan 30 jaar	112	10	70	5	37	4	18	2
30 - 40 jaar	202	18	185	13	94	11	41	5
40 - 50 jaar	416	37	349	24	174	21	140	18
50 - 60 jaar	393	35	843	58	343	40	237	30
ouder dan 60 jaar					199	23	345	44
Totaal	1.124	100	1.447	100	847	100	781	100

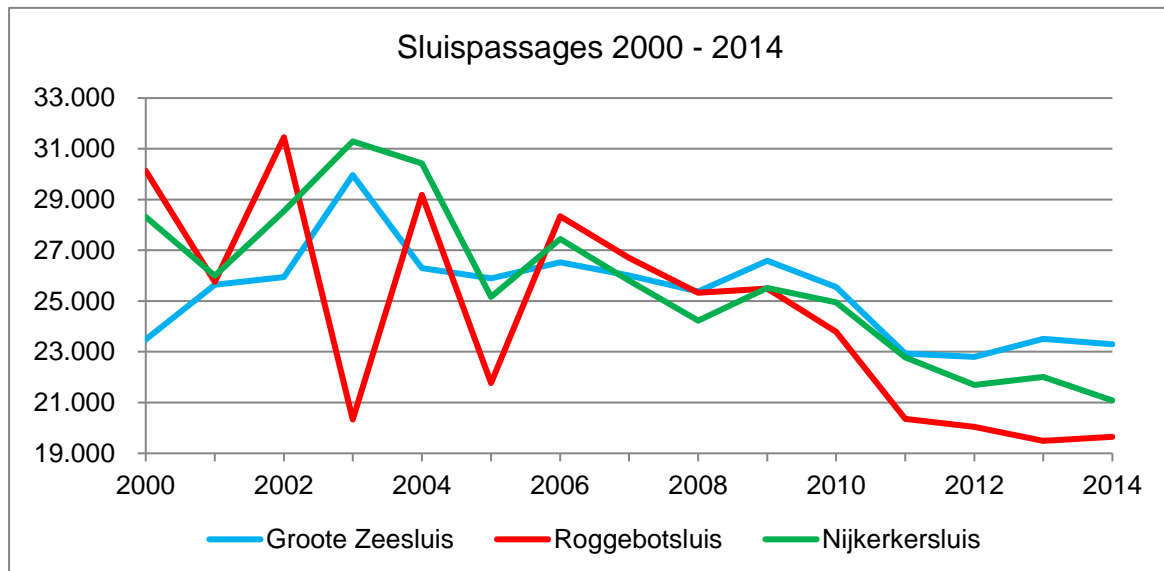
In 1993 was 35% van de schippers ouder dan 50. In 2013 was dit opgelopen naar 74%. Daaruit blijkt dat de watersport vergrijst, dat geldt voor de eigenaren en voor de boten. Het percentage eigenaren / schippers jonger dan 30 jaar is slechts 2%. Dat was 10% in 1993, een daling van 80%. De groep 30 - 40 jaar daalde met bijna 60% en de groep 40 - 50 jaar met bijna 50%.

Dat de aanwas van watersporters terugloopt heeft o.a. te maken met verandering van het vaargedrag. Het aantal vakantiedagen is de afgelopen decennia ongeveer gelijk gebleven, maar in de beschikbare vrije tijd onderneemt men veel meer activiteiten, deels in het buitenland. Door de lage vliegtarieven neemt het aantal vakanties in het buitenland toe en er blijft per saldo minder tijd in Nederland over om met een boot te gaan varen. Dit resulteert in een afname van het aantal sluispassages en passanten in jachthavens.

⁷ Prognose ontwikkeling recreatievaart 2030, 2040 en 2050, Waterrecreatie Advies, augustus 2016

⁸ Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

Deze ontwikkeling is in Muiden te zien aan het aantal passages van de Grote Zeesluis in de afgelopen jaren. Sinds 2003 is sprake van een dalende trend van het aantal vaarbewegingen in heel Nederland. Het gaat dan primair over toervaart, mensen die meerdaagse tochten maken. Sinds 2010 is ook een afname van het aantal boten in Nederland meetbaar. In het IJsselmeergebied gaat het primair om zeiljachten die verdwijnen, het aantal motorboten blijft (nog) gelijk. Dezelfde trends zijn meetbaar in Zeeland en in de Hollandse Plassen⁹.



Het varen van dagtochten is een andere zaak. Het varen met een sloep is in de afgelopen jaren snel populair geworden. Niet alleen met een sloep, maar met allerlei soorten boten en bootjes worden dagen soms weekendtochten gemaakt. Daarmee is het belang van de mogelijkheden om “rondjes” te varen in de afgelopen jaren enorm toegenomen. Schepen in een nieuwe buitendijkse haven in Muiden zullen gericht zijn op het open water van het IJmeer en het Markermeer. Dagtochten spelen zich af op het IJmeer en weekendtochten gaan naar de havens langs de Noord-Hollandse kust en Flevoland. De schepen zijn te groot om rondjes in “het achterland” te gaan varen. De Muidertrekvaart en de Naardertrekvaart maken geen deel uit van het vaargebied van deze schepen, uitzonderingen daargelaten.

3. De Krijgsman en de Bloemendalerpolder

Bij Muiden zijn twee nieuwe woonwijken gepland, de Krijgsman en de Bloemendalerpolder. In de Krijgsman worden maximaal 1.300 woningen gebouwd, in de Bloemendalerpolder gaat men uit van maximaal 2.750 woningen. Het betekent dat er op termijn bij Muiden ca. 4.000 woningen bijkomen. Een deel van de nieuw te realiseren woningen in zowel de Krijgsman als de Bloemendalerpolder krijgt een eigen ligplaats bij de woning. Het water bij de woningen heeft een beperkte diepgang van ca. 1,20 m en de vaste bruggen krijgen een doorvaarthoogte van ca. 1,50 m. Dat betekent dat die ligplaatsen geschikt zijn voor sloepen en andere boten met beperkte diepgang en doorvaarthoogte. De meeste vaarbewegingen van deze boten zijn gericht op het water binnendijs, op de Naarder- en Muidertrekvaart en de Vecht. Via een sluisje naar de Muidertrekvaart wordt de Krijgsman ontsloten. Om de Vecht te bereiken moet men de Amsterdamse Poortbrug passeren. Hoe de Bloemendalerpolder wordt ontsloten hoeveel woningen daar een eigen ligplaats krijgen, is nog onbekend.

⁹ Onderzoek Ontwikkeling watersport provincie Zeeland en Zuid-Hollandse Plassen, Waterrecreatie Advies, 2015



Voorbeeld van sloepen die te verwachten zijn in het project de Krijgsman en de Bloemendalerpolder

Niet iedereen heeft of wil een sloep. Er zijn ook mensen die een grotere boot hebben of zouden willen kopen als ze in de buurt van hun (nieuwe) woning een geschikte ligplaats kunnen krijgen. In gebieden waar het aantal woningen toeneemt, ontstaat behoefte aan recreatieruimte.

Niet alleen in Muiden, maar in de hele Metropoolregio Amsterdam (MRA) zal het aantal woningen nog fors toenemen. De MRA is een economisch sterke regio. Alles wijst erop dat de vraag naar woningen in deze regio de komende decennia blijft groeien. De vraag naar woningen wordt versterkt doordat huishoudens steeds kleiner worden, o.a. als gevolg van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de MRA nog circa 250.000 nieuwe woningen nodig om aan de woningvraag te voldoen, een enorme opgave¹⁰.

4. Natuurhaven MuiderPort, plan voor een buitendijkse jachthaven

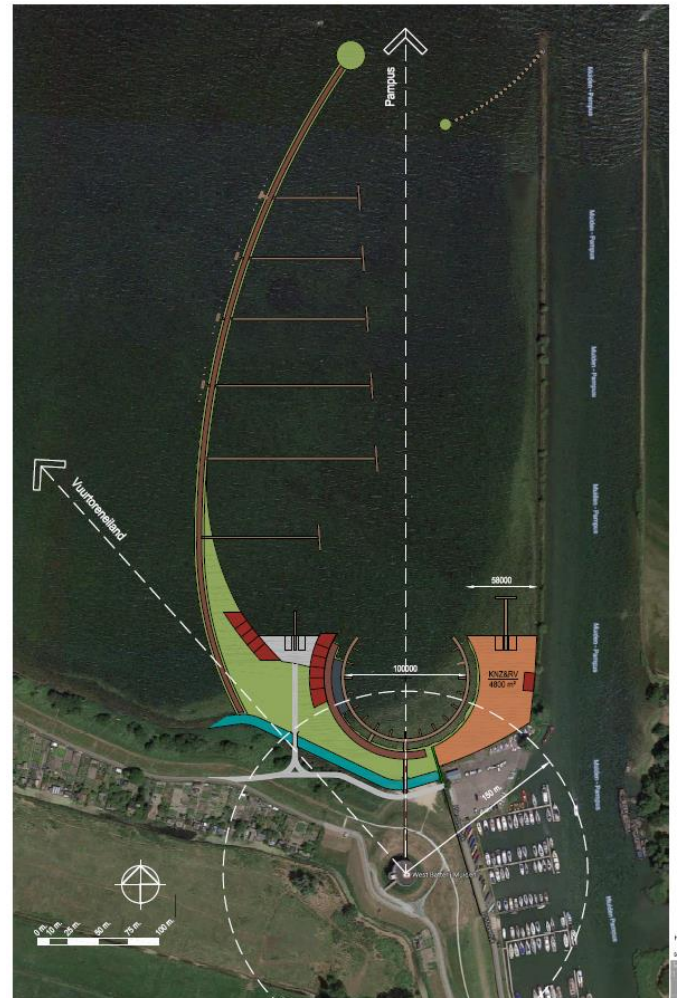
De gemeente Muiden heeft in 2012 een planologisch kader opgesteld met randvoorwaarden waarbinnen een buitendijkse jachthaven kan worden ontwikkeld. Op basis daarvan hebben een aantal marktpartijen plannen ingediend. Een buitendijkse haven ligt gevoelig hoewel er sinds het begin van deze eeuw en zelfs daarvoor al heel veel over gesproken is. Belangrijke punten zijn dat de schaal bij Muiden moet passen, de haven geen extra parkeerdruk veroorzaakt, zichtlijnen zoveel mogelijk worden behouden en het moet uiteraard economisch haalbaar zijn. Als vuistregel wordt vaak toegepast dat een nieuwe jachthaven waarvoor significant baggerwerk en een golfbreker noodzakelijk zijn, rendabel zelfstandig kan worden geëxploiteerd als deze 500 of meer ligplaatsen biedt. Als er minder gebaggerd hoeft te worden en er is geen of een kleine golfbreker nodig, dan zakt dit aantal richting 350.

Waterrecreatie Advies heeft de (concept) Haalbaarheidsstudie Natuurhaven MuiderPort d.d. oktober 2016 ontvangen, opgesteld door Vecht Consult en KNSF. De beoogd exploitant van de haven is Elburg Yachting. De haalbaarheidsstudie geeft een overzicht van de eerdere plannen in Muiden en de uitgangspunten in het Planologisch kader. Vervolgens wordt toegelicht hoe het nieuwe concept voor de haven is ontstaan en in overleg met allerlei betrokken verder vorm heeft gekregen. Van een relatief brede haven voor de kust, is een langgerekte haven langs de toegangsgeul naar Muiden ontstaan. In het ontwerp hebben vooral de zichtlijnen vanaf het Muiderslot naar Pampus en vanaf de Westbatterij naar het Vuurtoreneiland een belangrijke rol gespeeld.

¹⁰ Bron: <https://metropoolregioamsterdam.nl/pagina/20170218-wonen>

De Haalbaarheidsstudie gaat uit van een haven met 360 ligplaatsen, waarvan 200 voor de nieuwe bewoners van de Krijgsman, 50 ligplaatsen voor de KNZ&RV, 50 ligplaatsen voor Elburg Yachting, 40 voor WSV Muiden en ca. 20 'overig'. De Krijgsman opteert voor 200 ligplaatsen waarover al eerder afspraken waren gemaakt. Elburg Yachting is een internationaal opererende jachtmakelaar met o.a. een vestiging in Elburg. Als ontwikkelaar maken zij deel uit van het consortium. Een keuze voor een vestiging in Muiden, in de MRA, is vanuit de hele ontwikkeling in de watersport met een toenemend aanbod aan te verkopen schepen goed te verklaren. Voor de WSV Muiden zijn in overleg 40 ligplaatsen voorzien, waarmee tegemoet gekomen wordt aan hun wensen.

De halfronde havenkom wordt bestemd voor evenementen zoals zeilwedstrijden. Vanuit Muiden worden al veel zeilwedstrijden georganiseerd, maar de ruimte in de haven van de KNZ&RV is beperkt. Bij de aanleg van een nieuwe buitendijkse haven kan dat probleem worden opgelost. De KNZ&RV krijgt in de nieuwe haven faciliteiten aan land waardoor de huidige situatie op de kop van de haven aanzienlijk verbeterd. De ontsluiting van de haven vindt plaats via het terrein van de Krijgsman. Op het haventerrein is ruimte om te laden en te lossen. Er is voldoende parkeerruimte voorzien in het plangebied van De Krijgsman en bij het nieuwe strand.



Havens die winterstallingmogelijkheden bieden gebruiken het parkeerterrein meestal in de winter voor het stallen van boten. Als norm wordt dan vaak 50% van het aantal ligplaatsen als parkeerplaatsen gereserveerd. Zonder winterstalling daalt dit naar 25%. Parkeerplaatsen zijn primair nodig voor ligplaatshouders die met een auto naar de boot komen. De locatie van de haven speelt dan nog een rol. In Muiden komt een deel van de jachteigenaren uit de aangrenzende wijk De Krijgsman of uit de stad. Het uitvaarpercentage van ligplaatshouders bedraagt op mooie dagen 5 - 10%. Passanten die de haven bezoeken komen met een boot. Daarvoor zijn geen parkeerplaatsen nodig. Extra plaatsen zijn nodig voor het personeel van de haven, derden / ondernemers die op de haven gevestigd zijn en bezoekers (horeca, winkels en evenementen). Meestal voldoet 25% als norm. Als grote evenementen worden georganiseerd moet extra of aanvullend parkeerruimte worden gezocht.

Conclusie

De inrichting en het concept van de haven ligt op hoofdlijnen vast. Er is met rechtstreeks betrokkenen, met overheden en NGO's overleg gepleegd over het ontwerp. Het ontwerp heeft een duidelijk andere vorm gekregen dan eerdere ontwerpen en het te realiseren aantal ligplaatsen is teruggebracht van ca. 600 naar 360. De plaatsen zijn verdeeld en de beoogd exploitant voorziet een sluitende begroting.

5. De ladder voor duurzame verstedelijking

De initiatiefnemer heeft aan Waterrecreatie Advies gevraagd of wij de ontwikkeling van de haven in breder perspectief willen plaatsen. Past de aanleg van de haven in de krimpende markt zoals die is beschreven in hoofdstuk 2 en wat zijn de gevolgen? In de woningbouw wordt ter beantwoording van die vraag soms de ladder voor duurzame verstedelijking toegepast. In de watersport is dat nog niet gebruikelijk, maar omdat de gemeente Gooise Meren meer jachthavens binnen haar gemeentegrenzen heeft en ook in de directe omgeving van Muiden jachthavens liggen die mogelijk te maken krijgen met de gevolgen van de realisatie van dit initiatief, is een korte beschouwing op hoofdlijnen in ieder geval nuttig.

Bij de ladder worden een aantal stappen doorlopen:

- a) Is er een regionale behoefte aan een jachthaven? Zo ja:
- b) Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied? Indien dat niet het geval is:
- c) Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

Voor de woningbouwopgave van de Krijgsman (en de Bloemendalerpolder) is de ladder doorlopen en de behoefte aangetoond. De behoefte is in de regio afgestemd. We kunnen er dan ok vanuit gaan dat er in ieder geval ca. 4.000 woningen in en vlakbij Muiden worden bijgebouwd.

5.1. Is er een regionale behoefte?

Is er behoefte aan een nieuwe jachthaven met ca. 360 ligplaatsen voor grotere zeil- en motorjachten in Muiden? Op basis van de algemene trend in de afgelopen jaren en de vooruitzichten is uitbreiding van de ligplaatscapaciteit in Nederland niet gewenst. Daarom is het goed om de plannen in Muiden in breder perspectief te plaatsen. Leidt de aanleg van de haven tot een verschuiving van boten en een daling van de bezettingsgraden?

In Nederland liggen ca. 200.000 boten in het water, waarvan ca. 155.000 in een jachthaven en ca. 45.000 in sloten en kanalen en bij (vakantie)woningen. Circa 1 op 100 Nederlanders heeft dus een boot in een jachthaven. Niet iedereen woont in een omgeving met zoveel water en watersportmogelijkheden als de inwoners van Muiden. Als gekeken wordt naar het aantal inwoners en het aantal boten, dan is de verhouding in Muiden 1 op 20 en in bijvoorbeeld Lelystad 1 op 40. In 2005 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de behoefte aan ligplaatsen in een nieuwe jachthaven op IJburg (de latere jachthaven van WSV IJburg). 76 van de 2.000 inwoners had behoefte aan een ligplaats in een jachthaven, dat was bijna 4%, of 1 op 25 inwoners. Nederland heeft ruim 7,5 miljoen huishoudens, dat is gemiddeld 2,3 leden per huishouden¹¹. Als bij de Krijgsman ca. 1.300 nieuwe woningen worden gebouwd, dan levert dat ca. 3.000 nieuwe bewoners op. Als 4% daarvan behoefte heeft aan een ligplaats in een jachthaven, dan gaat het om ca. 120 ligplaatsen. Als ook de 2.750 woningen in de Bloemendalerpolder worden meegerekend, dan zouden in Muiden ca. 370 ligplaatsen nodig zijn. De wachtlijst voor een ligplaats in Muiden daalde tussen 2008 en 2012, maar stijgt nu weer (2016)¹². Wij gaan er daarom van uit dat de geplande 310 ligplaatsen (200 voor De Krijgsman, 50 voor de KNR&ZV, 40 voor WSV Muiden en 20 'overig Muiden') tenminste nodig zijn om te voorzien in de

¹¹ Bron: CBS StatLine

¹² Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2012-2016, deelregio Noord-Holland, Waterrecreatie Advies, niet gepubliceerd

bestaande plus de te verwachten lokale behoefte. De behoefte in de hele regio rond het IJmeer zal toenemen als de verdere plannen in de MRA, waaronder IJburg fase 2 worden gerealiseerd.

Verder vraagt Elburg Yachting 50 ligplaatsen in de nieuwe haven. Er zijn op dit moment twee grote makelaars in Muiden gevestigd: Van der Vliet Quality Yachts en Lengers Yachting. De locatie van Lengers Yachting krijgt een woningbouw bestemming. Daarmee vervallen ca. 15 ligplaatsen voor de makelaardij. Lengers heeft aangegeven zijn activiteiten naar Jachthaven Naarden te verplaatsen. In Muiden zal Elburg Yachting mogelijk een deel van de activiteiten van Lengers Yachting overnemen. 50 ligplaatsen voor Elburg Yachting in Muiden zijn daarom niet overdreven, zeker gezien de toekomstverwachting.

Totaal ligplaatsen:

Ligplaatsen Natuurhaven MuiderPort	Aantal
De Krijgsman	200
KNZ&RV	50
WSV Muiden	40
Overig Muiden	20
Subtotaal (vaste ligplaatsen)	310
Elburg Yachting (makelaardij)	50
Totaal ligplaatsen in het water	360

De ronde passantenkomp is gereserveerd voor passanten en evenementen¹³. De capaciteit is afhankelijk van de afmetingen van de bezoekende / deelnemende schepen.

Bij de verdere uitwerking zal blijken of in de haven ruimte gereserveerd kan worden voor charterschepen en/of een rondvaartboot (passantenplaatsen of opstapplaatsen).

5.2. Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?

Deze vraag is eenvoudig met nee te beantwoorden. Er is op dit moment al onvoldoende ruimte in de stad voor o.a. passanten. De nieuwe haven biedt ruimte voor verplaatsingen waardoor de ruimte en de passantencapaciteit in de stad toeneemt¹⁴. Dat is een gewenste kwalitatieve verbetering.

De initiatiefnemers hebben er voor gekozen om slechts beperkte technische voorzieningen bij de haven te realiseren. Dat betekent o.a. geen winterstalligfaciliteiten zoals grote loodsen en werkplaatsen. Dat heeft impact op de exploitatie, maar betekent ook dat eigenaren van schepen in de winter aangewezen zijn op voorzieningen en faciliteiten in de regio rondom en grenzend aan het IJmeer zoals Naarden.

¹³ 'Specifieke passantenplaatsen': plaatsen die niet op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd.

¹⁴ Zie ook rapportage Muiden Watersportstad, Waterrecreatie Advies, september 2008

5.3. Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte

Het is lastig om nieuwe jachthavens te ontwikkelen, zeker rond het IJmeer. In de afgelopen jaren zijn in Volendam, IJburg en Uitdam nieuwe jachthavens ontwikkeld. In Uitdam betreft het geen nieuwe haven, maar een volledige herinrichting en vooral kwaliteitsverbetering (project EuroParcs). De nieuwe Marina Volendam, opgericht in 2007, heeft inmiddels een behoorlijke bezetting, ook omdat mensen in Volendam besloten een boot te kopen toen ze in hun eigen dorp een ligplaats konden huren. Dat effect speelt ook op de achtergrond bij een deel van de leden van WSV Muiden. De haven van WSV IJburg ligt al sinds de opening vol en kan niet aan de vraag voldoen. Nieuwe locaties in de directe regio ontstaan mogelijk bij het Zeeburgereiland en op IJburg, fase 2. Die locaties zullen primair voorzien in de behoefte van IJburg en Amsterdam.

6. Conclusie

Wij verwachten niet dat een nieuwe haven in Muiden met ca. 360 ligplaatsen voor pleziervaartuigen de markt verstoort, zeker niet op termijn. Muiden is en blijft voor de watersport een aantrekkelijk stadje met een bijzondere sfeer. Er zal in het begin sprake zijn van enige verschuivingen, omdat mensen de boot als dat kan dicht bij hun woning willen leggen. Dat geldt ook voor sommige nieuwe bewoners van De Krijgsman voor zover die al een boot hebben. De nieuwe haven faciliteert o.a. de behoefte die ontstaat door een verandering van het vaargedrag, te weten minder lange tochten en meer dagtochten. Door de boot dicht bij huis te leggen, wordt het makkelijker even een dagtocht te varen. Havens buiten de MRA in krimpregio's hebben hier last van. In de MRA worden nog veel woningen gebouwd. De druk op het IJmeer en het Markermeer als (water)recreatiegebied van de MRA zal dan ook verder toenemen. Die conclusie is ook getrokken in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)¹⁵.

¹⁵ Rijksstructuurvisie RRAAM, Ministerie van I&M, november 2013