

2019-2023

Beleidsplan beheer en onderhoud Havens



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Geldigheidsduur	5
2	Kaders.....	6
2.1	Voorgaand beleid	6
2.2	Wet- en regelgeving	6
2.3	Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid	6
3	Missie, Visie, Strategie en Doelen	7
3.1	Missie.....	7
3.2	Visie	7
3.3	Strategie	8
3.4	Doelen	9
4	Huidige situatie.....	10
4.1	Tholen.....	10
4.2	Sint-Annaland	12
4.3	Stavenisse	14
4.4	Sint Philipsland	16
4.5	Gorishoek	17
4.6	Anna Jacobapolder	18
4.7	Financiën	19
5	Beleidsregels.....	21
5.1	Gebruik	21
5.2	Onderhoud	24
5.3	Financiën	27
6	Uitvoeringsprogramma	28
6.1	Meerjarenonderhoudsprogramma	28
6.2	Jaarlijkse activiteiten en kostenposten	29
6.3	Eenmalige activiteiten en onderzoek.....	30
7	Middelen en kostendekking.....	31
7.1	Personele middelen.....	31
7.2	Kostendekking	31

- Bijlage 1: Besluitvorming 2003 - Toekomst Jacht- en Handelshavens
- Bijlage 2: Kaarten Hoofdobjecten
- Bijlage 3: Kaarten Objectonderdelen (Decompositie)
- Bijlage 4: Kaarten beheerdieptes
- Bijlage 5: Kaarten Diepte Waterbodem
- Bijlage 6: Kaarten van in gebruik genomen (water)percelen
- Bijlage 7: Rapportage onderhoudsinspectie oktober 2017
- Bijlage 8: Financieel overzicht Havens (Gemeentelijke begroting 2018)
- Bijlage 9: Gespecificeerd MJOP Havens - periode 5 jaar
- Bijlage 10: Samenvatting MJOP - periode 30 jaar
- Bijlage 11: Overzicht van exploitaties over een periode van 10 jaar
- Bijlage 12: Verloop van de onderhoudsvoorzieningen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Sinds mensenheugenis zijn er al havens binnen onze gemeente. Zij maken ook deel uit van ons Thoolse DNA en vormen één van de poorten tot onze gemeente.

In 2003 is het besluit genomen om bij de gemeentelijke havens de focus te verleggen van de beroepsvaart naar de recreatievaart. Het besluit is de laatste jaren richtinggevend geweest voor diverse ontwikkelingen binnen de havens van de gemeente en de bijbehorende investeringen. Het bevatte echter geen uitwerking op het gebied van gebruik, kwaliteit en onderhoud op de langere termijn. Dit beleidsplan geeft daar invulling aan.

Het is een beleidsplan voor alle havens en bijbehorende objecten die in eigendom zijn van de gemeente Tholen (Tholen, Gorishoek, Stavenisse, Sint-Annaland, Sint Philipsland en Anna-Jacobapolder). Het geeft invulling aan de verdere uitwerking van de besluitvorming uit 2003 voor onderhoud en het gebruik van de havens in de huidige vorm. Er wordt omschreven wat we hebben, welke kwaliteit we op de langere termijn nastreven, welke maatregelen we uitvoeren, de spelregels voor het gebruik van de havens en de bijbehorende financiën.

Binnen de havens zijn er ook diverse ontwikkelingen gaande en in de toekomst zullen er ook nog bij komen. Deze (ruimtelijke, economische of sociaal maatschappelijke) ontwikkelingen worden niet vanuit dit plan geïnitieerd. Voor deze ontwikkelingen binnen de havens van onze gemeente zijn in dit document wel duidelijke kaders opgenomen op het gebied van onderhoud en gebruik.

1.2 Geldigheidsduur

Het beleid blijft geldig tot een nieuw beleidsplan wordt vastgesteld. Er wordt uitgegaan van een herziening van het beleidsplan in 2023.

Op basis van een inspectie is een Meerjarenonderhoudsprogramma opgesteld voor het onderhoud in de komende 30 jaar, ook wel het MJOP genoemd. Vanuit dit MJOP wordt een gedetailleerd maatregelenpakket samengesteld voor de maatregelen die in de eerste periode van 5 jaar vallen. Na 5 jaar wordt een nieuwe inspectie uitgevoerd en wordt het MJOP herzien en wordt het opnieuw vastgesteld.

2 Kaders

In dit Beleidsplan Havens wordt omschreven wat we hebben, welke kwaliteit we op de langere termijn nastreven, welke maatregelen we uitvoeren, spelregels voor het gebruik van de havens en de financiën die daarbij behoren.

2.1 Voorgaand beleid

Het voorgaande beleid bestaat uit een onderzoek dat de gemeente in 2003 heeft laten uitvoeren. Dit onderzoek was gericht op de ontwikkelingsmogelijkheden van de havens Tholen, Sint-Annaland, Stavenisse en Sint Philipsland. De raad heeft op basis van dit onderzoek besloten dat voor de havens de focus op Toerisme en Recreatie komt te liggen. Deze keuze is bepalend geweest voor de ontwikkelingen die de afgelopen 15 jaar hebben plaatsgevonden.

In dit overkoepelende besluit is per haven aangegeven welke richting op wordt gegaan. Eén opvallende en enigszins afwijkende situatie geldt voor de haven van Sint Philipsland. Hierover is besloten dat er geen investeringen voor vervangingen/vernieuwingen meer zullen worden gepleegd. De havenobjecten kunnen nog worden gebruikt voor zolang dit technisch mogelijk is.

De rapportage, het raadsvoorstel en raadsbesluit zijn opgenomen in 'Bijlage 1: Besluitvorming 2003 - Toekomst Jacht- en Handelshavens'.

2.2 Wet- en regelgeving

Het beleidsplan havens zoals dat nu voorligt is een vrije planvorm waar de gemeente zelf voor kiest. Voor het Beleidsplan Havens worden geen kaders gesteld vanuit andere overheden. Wel zullen alle objecten en activiteiten in en rond de haven moeten voldoen aan de algemene wet- en regelgeving.

Binnen de gemeente staat het Beleidsplan Havens niet op zichzelf. De gemeentelijke kaders worden gevormd door de gemeentelijke Missie en Visie, de Toekomstvisie 2025 en het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte. Daarnaast heeft het veel raakvlakken met beleidsplan Wegen, Beleidsplan Groen en het Toeristisch ontwikkelingsplan. Bij het opstellen van het plan heeft afstemming met deze andere beleidsplannen plaatsgevonden.

Het Beleidsplan Havens is zelf ook de basis voor de Verordening Scheepvaartrechten, Verordening Pleziervaartuigen en het Havenreglement. Daarnaast schept het ook kaders voor toekomstige ontwikkelingen in en rond de havens.

2.3 Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid

De gemeente heeft meerdere havens en havenobjecten in haar bezit. In veel gevallen is zij ook verantwoordelijk voor het onderhoud van die havens en de daarin aanwezige objecten. In de meeste gevallen maken deze objecten ook onderdeel uit van de openbare ruimte. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid van die openbare ruimte.

3 Missie, Visie, Strategie en Doelen

3.1 Missie

De gemeente Tholen en het water zijn altijd al onlosmakelijke met elkaar verbonden. Van oudsher zijn er meerdere havens binnen de gemeente Tholen. De havens zijn onderdeel van onze Thoolse genen, zie: 'DNA Tholen'.

De havens zijn voornamelijk ontstaan als handelshavens of werkhavens. De laatste decennia is in onze regio een sterke groei in de recreatiesector op gang gekomen. Deze ontwikkeling is voor Tholen ook niet onopgemerkt gebleven. In de gemeentelijke havens is de focus verlegd van de beroepsvaart naar de recreatievaart. Tegenwoordig zijn de havens van de gemeente hoofdzakelijk in gebruik als jachthavens. De recreatiesector is een belangrijke economische factor van de gemeente en dat groeit nog steeds. De havens vormen voor recreanten één van de belangrijkste toegangspoorten tot onze gemeente.

Naast de recreatiefunctie voor mensen van buiten af, hebben de havens deze functie ook voor de lokale bevolking. Heel direct geldt dit voor inwoners van de gemeente die een vaste ligplaats hebben. Daarnaast zijn de havens ook punten waar de lokale bevolking het water kan ervaren. Het zijn ontmoetingsplaatsen en er is de nodige bedrijvigheid. Voor veel inwoners is daarom 'een rondje over de koaje' ook een standaard activiteit. Ook bieden de havenplateaus ruimte voor parkeren en evenementen.

Het wonen aan de havens is ook een meerwaarde binnen onze gemeente. Dit is al iets van vroeger. Er is al veel bestaande bebouwing langs de haven. Voorbeelden hiervan zijn de Wal in Tholen en de Molendijk en Stoofdijk in Stavenisse. Dat het nog steeds in trek is, bewijzen de woningbouw van de afgelopen jaren bij Waterfront en de ontwikkelingen bij de haven van Sint-Annaland.

Vanuit de oorspronkelijke functie als handelshaven zijn de havens van de gemeente ook nog thuishavens voor een aantal binnenvaartschippers. Deze 'thuisliggers' zijn ook inwoners van de gemeente Tholen.

3.2 Visie

Elke haven binnen de gemeente is anders en heeft daardoor haar specifieke kenmerken, gebruikers en dynamiek. Dit specifieke moet zo behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt.

De havens zorgen ervoor dat de gemeente Tholen aantrekkelijk is voor watersporters om te bezoeken. Hierbij horen niet alleen de juiste voorzieningen, maar ook een aantrekkelijke omgeving. De inrichting van de havens en de havenplateaus is daar zoveel mogelijk op afgestemd.

In de gemeentelijke havens ligt de focus op recreatie en toerisme. De gemeente ziet zich echter niet specifiek als exploitant van recreatievoorzieningen, zoals een jachthaven. Daarnaast is er binnen de Thoolse haven ook ruimte voor de beroepsvaart, thuisliggers en bedrijfsmatige activiteiten gerelateerd aan water.

Vanuit het financieel oogpunt wordt er naar gestreefd om de begroting sluitend te krijgen. Aan de andere kant zijn de havens ook een verblijfsgebied en draagt het bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van onze gemeente. Dit zijn functies vergelijkbaar met

bijvoorbeeld parken, dorpspleinen en toegangswegen. Vanuit dat oogpunt wordt het tekort op de begroting teruggebracht tot een vastgesteld maximaal verlies van 20%.

3.3 Strategie

De strategie geeft weer op welke wijze invulling wordt gegeven aan de missie en hoe de visie van Beleidsplan Havens wordt bereikt. De strategie die wordt gehanteerd is verwoord in de volgende speerpunten:

1. De inrichting van de havens en de havenplateaus zijn zodanig ingericht dat deze aansluit bij het gebruik van de haven.
2. De objecten, civieltechnische technische kunstwerken in de havens zijn veilig in het gebruik en verkeren in een goede staat van onderhoud.
3. Het water in de havens wordt maximaal verpacht, verhuurd of als ligplaats toegewezen aan gebruikers, maar blijft in eigendom van de gemeente. De hoogte van de huurtarieven of hoogte van de liggelden zijn zodanig dat de gemeente een maximaal verlies van 20% heeft op de exploitatie van de havens.
4. De voorzieningen voor lokale gebruikers mogen niet volledig verdwijnen. Denk hierbij aan voorzieningen voor thuisliggers, parkeren, (vaar)wegen, toegankelijkheid van de ligplaatsen en trailerhellingen, etc.
5. Hoewel de focus op recreatie en toerisme ligt is er ruimte voor aan water(sport) gerelateerde bedrijfsmatige activiteiten. Met daarbij als voorwaarde dat deze de recreatie niet verstoren, maar juist versterken.
6. Initiatieven van derden op het gebied van jachthavenfaciliteiten en de watersportsector worden zo veel als mogelijk gefaciliteerd. Dit geldt voor zowel voorzieningen op het water als op het land.
7. De gemeente ziet zich niet specifiek als exploitant van jachthavens. De gemeente investeert daarom ook zelf niet in uitbreiding jachthavens en de jachthavenobjecten die in beheer zijn van de gemeente worden afgestoten.
8. Het bieden van faciliteiten voor het ontvangen van passanten vanuit de recreatievaart wordt zoveel mogelijk bij een andere partij ondergebracht die percelen van de gemeente huren of pachten. Voorbeelden hiervan zijn de passantensteigers in de havens van Sint-Annaland en Tholen.

Om de bovenstaande strategie uit te voeren worden 3 sporen: Doelen (paragraaf 3.4), Beleidsregels (hoofdstuk 5) en Uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 6).

3.4 Doelen

Op basis van de strategie zijn voor de planperiode 2019 – 2023 de onderstaande doelstellingen geformuleerd.

Strategische doelen:

- Om de sterk variërende kosten/uitgaven voor het beheer en onderhoud van de havens met gelijkmatige lasten te kunnen beheersen wordt voor de havens een financiële voorziening in stand gehouden. Binnen deze financiële voorziening is een onderverdeling per haven aangebracht.
- In Kadernota 2020 worden voldoende middelen opgenomen om operationele doelen uit te kunnen voeren
- In 2023 is het tekort op de exploitatie van de havens 5% lager geworden ten opzichte van 2018 (tekort was 29%)
- Potentiele huurders voor verhuurbaar water in de havens worden actief benaderd en mogelijkheden financieel en ruimtelijk onderzocht. Het nog niet verhuurde water is in 2023 met 25 % verminderd.
- De gemeente heeft in 2023 geen jachthavens in beheer/exploitatie

Operationele doelen

- Alle havenobjecten worden eens in de 5 jaar geïnspecteerd. Dit gebeurt in de vorm van een instandhoudingsinspectie.
- Op basis van de inspectieresultaten vindt elke 5 jaar herziening van de benodigde budgetten en daarop gebaseerde huurtarieven en liggelden plaats.
- Elk jaar worden de maatregelen uit het onderhoudsprogramma uitgevoerd (paragraaf 6.1)
- Binnen de planperiode zijn de jaarlijkse en eenmalige activiteit van het uitvoeringsprogramma uitgevoerd (paragraaf 6.2 en 6.3).
- Planvorming en budgetbepaling met de gebruikers en overige stakeholders voor de aanpassing havenplateau's is voor 2023 afgerond
- Met ingang van dit beleidsplan komt er uniformiteit in de overeenkomsten die afgesloten worden met de gebruikers. Deze zijn gebaseerd op een vast tarief per vierkante meter. Tevens gelden er ook standaard voorschriften en een standaard looptijd.

4 Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt per haven een beschrijving gegeven. Eerst wordt een korte historische beschrijving van de haven gegeven. Vervolgens wordt ingegaan op het gebruik en de eigendomssituatie. Als laatste worden aangegeven welke onderdelen van de haven in beheer zijn bij de gemeente en wordt kort de onderhoudstoestand per onderdeel beschreven. Deze laatste is gebaseerd op de inspectieronde die in oktober 2017 is uitgevoerd. De objecten die in beheer zijn bij de gemeente zijn ook weergegeven op de kaarten van Bijlage 2: Kaarten Hoofdobjecten en Bijlage 3: Kaarten Objectonderdelen (Decompositie).

In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk wordt ook de huidige financiële situatie weergegeven. Dat betreft de situatie tot het vaststellen van dit Beleidsplan Havens. Dit plan zal de nodige financiële wijzigingen tot gevolg hebben. Deze zullen in de hoofdstukken 5 en 6 aan de orde komen.

4.1 Tholen

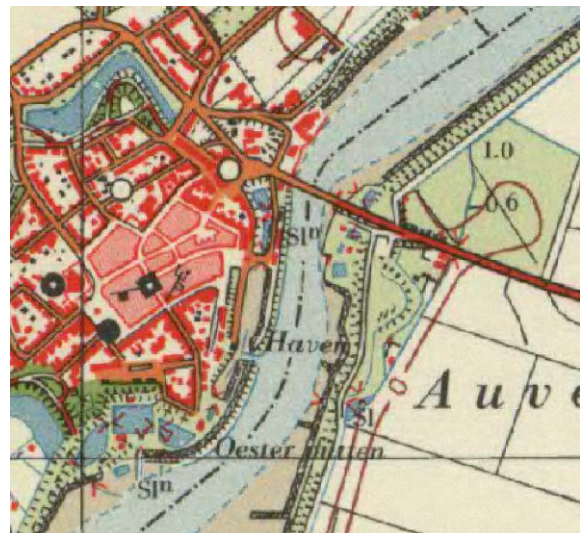
4.1.1 Omschrijving

De haven van Tholen was oorspronkelijk een kleine getijde haven gelegen aan de Eendracht. Met de aanleg van het Schelde-Rijnkanaal is de oude Eendracht in het noordelijk deel ter hoogte van de Oude Werf afgedamd en is de huidige vorm van de haven ontstaan. Met het realiseren van de Deltawerken is ook het getij verdwenen en is het water zoet geworden.

Begin deze eeuw is de woonwijk Waterfront 1 gerealiseerd en later Waterfront 2. Met deze ontwikkeling is een groot deel van het water en de omliggende terreinen particulier eigendom geworden.

De meest recente grote verandering in de haven is het Keermiddel. Dit dijklichaam is gerealiseerd in het kader van het project Waterberging Volkerak-Zoommeer. Het beschermt de haven tegen het stijgende water als het Volkerak-Zoommeer ingezet wordt als waterbergingsgebied.

Veel van objecten die onder het beheer van de gemeente vallen, zijn aangebracht in de periode 1980-1990 in het kader van de Deltawerken. Deze zijn dus ongeveer 30 jaar oud en zijn daarom komende periode toe aan groot onderhoud of vervanging.



Binnen dit Beleidsplan Havens wordt voor de haven van Tholen enkel het gebied ten noorden van het recent aangebrachte Keermiddel beschouwd. Ten zuiden ligt de vluchthaven welke volledig in beheer en eigendom is van Rijkswaterstaat.

4.1.2 Eigendom, pacht en huur

Binnen de haven van Tholen zijn meerdere partijen eigenaar van zowel het water als de omliggende terreinen. De eigendommen van de gemeente beperken zich tot:

- De oude handelshaven met het aangrenzende plateau
- De oevers vanaf de zuidelijke strekdam tot Contr' Escarpe 13 met de daaraan grenzende wegen en parkeerterrein
- De vaargeul
- water en de oever langs de Schelde-Rijnweg tussen het Keermiddel en Waterfront 2

In de oude handelshaven is het water volledig in gebruik door verschillende partijen. Dit is op basis van een huurovereenkomst of op basis van de verordening Scheepvaartrechten. De volledige jachthaven is sinds 2005 verpacht aan watersportvereniging De Kogge. Aan de noordelijke oevers zijn nog een aantal plekken in gebruik op basis van de verordening Scheepvaartrechten. Dit alles is weergegeven in 'Bijlage 6: Kaarten van in gebruik genomen (water)percelen'.

4.1.3 Gebruik

De gebieden die in beheer zijn bij de gemeente worden met name gebruikt door de beroepsvaart en de bruine vloot. Een gedeelte daarvan is ook gericht op recreatie in de vorm van rondvaarten e.d.. Van de oude handelshaven wordt een gedeelte door de watersportvereniging gebruikt als passantensteiger.

4.1.4 Havenobjecten

Zoals aangegeven is niet de gehele haven in beheer bij de gemeente. In de gebieden waar de gemeente wel beheerder is, is zij verantwoordelijk voor het onderhoud van de haven en de daarbij behorende objecten.

Tabel 1 Objecten haven Tholen

Kunstwerkttype	Lengte (m)	Oppervlakte (m2)	Aantal
Beschermd talud	441	4.148	
Damwand	271		
Rolbrug			1
Steiger	332		
Trailerhelling			1
Waterbodem		75.168	

Op dit moment kan over de kwaliteit van de objecten het volgende gemeld worden:

- Op het moment van het schrijven van dit plan geldt voor de houten onderdelen in de haven dat deze gemiddeld 35 jaar oud zijn en daarmee dringend aan vervanging toe. In 2018 zijn voor de veiligheid een aantal objecten vervangen of zijn noodmaatregelen getroffen. Het voornemen is om in 2020 de resterende houten onderdelen te vervangen.

- De damwanden zijn 30 tot 60 jaar oud, maar verkeren nog in goede conditie. Er is binnen de periode van 30 jaar regulier onderhoud nodig. Daarnaast is het de verwachting dat één van de damwand moet worden vervangen. Naar verwachting is dat pas in 2040.
- De beschermde taluds zijn 30 jaar of ouder, maar verkeren nog in goede conditie. Er is naar verwachting binnen de periode van 30 jaar geen vervanging noodzakelijk.
- Met de aanleg van het keermiddel is ook een rolbrug voor voetgangers aangebracht. Deze is net nieuw en verkeerd in goede staat. In de planperiode wordt wel gemonitord of de bediening goed is ingeregeld. In het eerste jaar is gebleken dat de brug redelijk gevoelig is voor storingen door verkeerd gebruik.
- De trailerhelling verkeert in goede conditie.
- De waterbodem is over het algemeen nog goed op diepte. In de planperiode is enkel klein onderhoud voorzien.

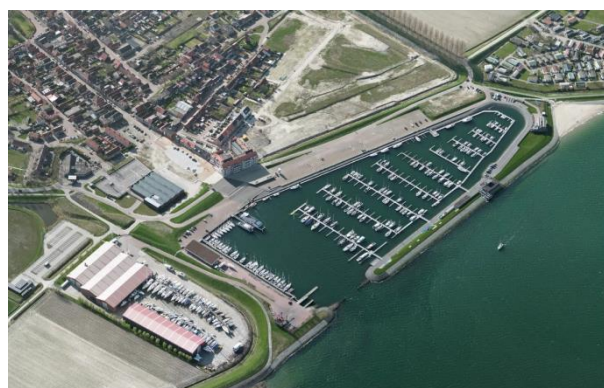
4.2 Sint-Annaland

4.2.1 Omschrijving

Na de watersnoodramp in 1953 is besloten de oude haven te dempen en is het huidige Havenplein ontstaan. Er is toen een nieuwe buitendijkse handelshaven aangelegd. Hiermee werd de basis gelegd voor de huidige haven.

Aan het begin van de jaren 60 heeft de watersport zijn intreden in de haven gedaan. Van lieverlee namen de watersportactiviteiten en bijbehorende bedrijfsactiviteiten toe en namen de handelsactiviteiten af. Na de eeuwwisseling is vanuit dat oogpunt aan de oostzijde van de haven het dijktaalud vervangen door een damwand en plateau. Op deze locatie is veel watersport gerelateerde bedrijvigheid.

De meest recente ontwikkeling is de herinrichting van het oude havenplateau, de dijk en het direct daarachter gelegen gebied. Op het havenplateau worden woontorens en een volledig nieuwe inrichting van de openbare ruimte gerealiseerd. Dit wordt gecombineerd met dijkversterkingswerkzaamheden. In de Suzannapolder wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd en het havenplein is uitgebreid met daaraan grenzend woningen en een nieuwe supermarkt. Deze volledige ontwikkeling zorgt voor een betere verbinding tussen de haven en de bestaande dorpskern.



De beroepsvaart is niet volledig uit de haven verdwenen. Momenteel is er nog een beroepsvisser, een onderhoudsbedrijf voor jachten en een rondvaartbedrijf gevestigd in de haven. Daarnaast is er ruimte gereserveerd voor thuisliggers, welke jaarlijks in de kerstperiode in de haven liggen.

4.2.2 Eigendom, pacht en huur

De haven van Sint-Annaland is nagenoeg volledig in eigendom van de gemeente Tholen. Het betreft zowel het water als de omliggende terreinen. Enkel de nu in aanbouw zijnde woontoren is geen eigendom van de gemeente.

In de haven is het water nagenoeg volledig in gebruik genomen op basis van pacht of huurovereenkomsten. Een paar percelen en de thuisliggers maken gebruik van een ligplaats op basis van de verordening Scheepvaartrechten. De uitgegeven percelen zijn weergegeven in 'Bijlage 6: Kaarten van in gebruik genomen (water)percelen'.

4.2.3 Gebruik

Het volledige westelijke deel van de haven is door de watersportvereniging in gebruik genomen als jachthaven. De oostelijke zijde van de haven is in gebruik bij meerdere ondernemers. Dit is met name gericht op watersport en andere waterrecreatie. Daarnaast is in dit gedeelte ook de beroepsvisser gevestigd en is er ruimte gereserveerd voor de thuisliggers.

4.2.4 Havenobjecten

Zoals aangegeven is niet de gehele haven in beheer bij de gemeente. In de gebieden waar de gemeente wel beheerder is, is zij verantwoordelijk voor het onderhoud van de haven en de daarbij behorende objecten.

Tabel 2 Objecten haven Sint-Annaland

Kunstwerktype	Lengte (m)	Oppervlakte (m2)	Aantal
Steiger	33		
Damwand	625		
Golfbreker	20		
Trailerhelling			1
Waterbodem		60.081	

Op dit moment kan over de kwaliteit van de objecten het volgende gemeld worden:

- De aanwezige damwanden zijn niet ouder dan 15 jaar en verkeren in goede conditie. Er is binnen de planperiode van 30 jaar enkel regulier onderhoud nodig.
- De golfbreker verkeert in goede conditie.
- De trailerhelling verkeert in goede conditie.
- De waterbodem is over het algemeen nog goed op diepte. In de periode van het Meerjarenonderhoudsprogramma zal de waterbodem ook een keer volledig moeten worden gebaggerd (planjaar 2042).

4.3 Stavenisse

4.3.1 Omschrijving

De haven, in zijn huidige vormgeving aangelegd en ontstaan in 1685, is altijd in gebruik geweest als handelshaven en overslaghaven voor agrarische producten. Het is een van de weinige havens, nog in oorspronkelijke staat in de gemeente Tholen.



Na de oorlog tot begin jaren 70 is de haven voor de bietencampagne en overslag van graan, het afvoeren van aardappelen en aanvoeren van kunstmest gebruikt, ook bij de watersnoodramp van

1953 heeft de haven een belangrijke rol gespeeld. In de zeventigerjaren stopte de overslag van goederen.

Tijdens het opstellen van de Deltaplannen is besloten de zwakke schakels in de zeewering te versterken. Toen werd besloten dat de havens van Scherpenisse, Sint-Maartensdijk en Stavenisse de zwakke punten waren. Uit het oogpunt van kostenoverweging moesten deze worden afgesloten. Vanuit Stavenisse heeft de bevolking hier tegen actiegevoerd. Het besluit voor Stavenisse is herzien en de haven mocht open blijven maar zou worden voorzien van de huidige keersluis.

In de jaren 60 deed de watersport ook zijn intrede in de haven van Stavenisse. Vanuit de gemeente Tholen is half de jaren zeventig besloten om het grootste gedeelte van de haven voor de recreatie te gaan benutten. Er zijn toen 176 ligplaatsen zijn er aangelegd. Het gedeelte handelshaven werd teruggebracht tot het voorste gedeelte en afgestemd op de binnenvaart die daar nog kon afmeren voor familie bezoek en ook nog een enkele keer voor de overslag en vervoer van graan.

In 2003 is bij de gemeente Tholen het besluit genomen om de handelshavens af te gaan stoten, en de haven nagenoeg helemaal geschikt te maken voor de recreatievaart. In 2008 zijn de oude steigers volledig vervangen en heeft de haven haar huidige indeling gekregen.

Bron: website www.havenstavenisse.nl

4.3.2 Eigendom, pacht en huur

De volledige haven is in eigendom van de gemeente. De ligplaatsen in de haven worden voornamelijk rechtstreeks van de gemeente gehuurd op basis verordening Pleziervaartuigen. Een enkele ligplaats is in gebruik op basis van de verordening Scheepvaartrechten.

4.3.3 Gebruik

De haven is momenteel op één ligplaats na volledig in gebruik als jachthaven. De jachthaven wordt nog door de gemeente geëxploiteerd. Het water direct grenzend aan de damwand is momenteel niet in gebruik. Op deze locatie is nog ruimte voor zowel pleziervaart als bedrijfsmatige activiteiten. met enige regelmaat vinden er ook water gerelateerde evenementen plaats in dit gedeelte van de haven.

4.3.4 Havenobjecten

De gehele haven van Stavenisse is in beheer bij de gemeente en daarmee is de gemeente verantwoordelijk voor al het onderhoud aan de haven en de daarbij behorende objecten.

Tabel 3 Objecten haven Stavenisse

Kunstwerktype	Lengte (m)	Oppervlakte (m2)	Aantal
Beschermd talud	1.793	18.032	
Steiger	671		
Damwand	109		
Trailerhelling			1
Waterbodem		30.086	

Op dit moment kan over de kwaliteit van de objecten het volgende gemeld worden:

- De aanwezige damwanden zijn niet ouder dan 15 jaar en verkeren in goede conditie. Er is binnen de planperiode van 30 jaar enkel regulier onderhoud nodig.
- De beschermde taluds zijn 30 jaar of ouder, maar verkeren nog in goede conditie. Er is naar verwachting binnen de periode van 30 jaar geen vervanging noodzakelijk.
- De steigers zijn in 2008 aangelegd en binnen de planperiode wordt geen vervanging voorzien. Binnen de planperiode zal echter wel periodiek (klein) onderhoud uitgevoerd moeten worden. In 2033 is ook groot onderhoud voorzien. Dit betreft het vervangen van de kunststof dekplanken.
- De trailerhelling verkeert in goede conditie.
- In het havenkanaal is veel aanwas van sediment. Dit heeft met name met de stroming op de Oosterschelde te maken. Binnen de planperiode zal de waterbodem van het havenkanaal regelmatig geheel of gedeeltelijk gebaggerd moeten worden.
- De waterbodem in de havenkom is in 2008 voor het laatst op diepte gebracht. Op meerdere delen is baggeren noodzakelijk. Dit staat gepland voor 2019. Verwacht wordt dat binnen de planperiode delen van de havenkom nog een aantal keer gebaggerd moeten worden.

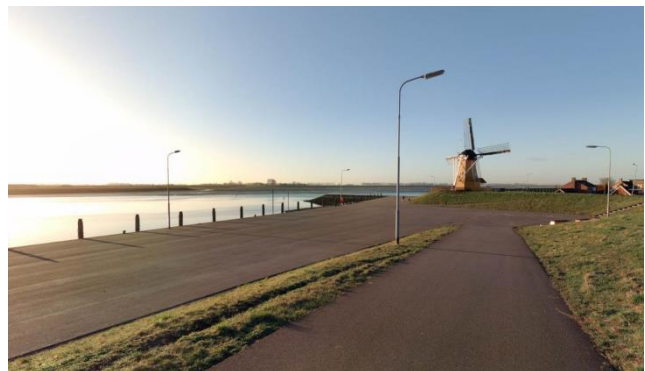
4.4 Sint Philipsland

4.4.1 Omschrijving

Vanaf de eerste jaren van het bestaan had het dorp niet een echte haven. De schepen werden bij de molen tegen de dijk aangelegd. Personen- en goederenvervoer ging nog met kleinere schepen. Pas in 1871 liet men de haven voor het eerst uitdiepen. Inmiddels was het aantal schippers aanzienlijk gegroeid maar het duurde nog tot 1895 voordat de haven echt werd verbeterd. Een havenplateau werd toen voor het eerst aangelegd en met name de overslag van agrarische producten profiteerde daarvan. In 1939 hadden 39 schepen Sint Philipsland als thuishaven. Door verbeterde transportmogelijkheden werd de haven steeds minder gebruikt voor overslag en het aantal schepen in de haven nam steeds verder af.

4.4.2 Eigendom, pacht en huur

De haven en de daarbij behorende objecten zijn volledig in eigendom van de gemeente. Er worden geen percelen verhuurd of verpacht. Jaarlijks zijn er in de vakantieperiodes en tijdens de feestdagen thuisliggers die op basis van de verordening scheepvaartrechten tijdelijk een ligplaats in de haven hebben. Een enkele keer meet er een bezoeker af die tegen betaling van liggeld.



4.4.3 Gebruik

De haven wordt de kade enkel gebruikt door thuisliggers. Daarnaast wordt de trailerhelling gebruikt voor de recreatievaart. Met name watersportvereniging De Slikleggers maakt gebruik van de helling. Jaarlijks vinden er ook één of meerdere water gerelateerde evenementen plaats.

4.4.4 Havenobjecten

Alle havenobjecten zijn in beheer bij de gemeente en daarmee is de gemeente verantwoordelijk voor al het onderhoud. De gemeente is ook verantwoordelijk voor het op diepte en vlak houden van waterbodem.

Tabel 4 Objecten haven Sint Philipsland

Kunstwerktype	Lengte (m)	Oppervlakte (m ²)	Aantal
Damwand	194		
Waterbodem		8.415	
Trailerhelling			1

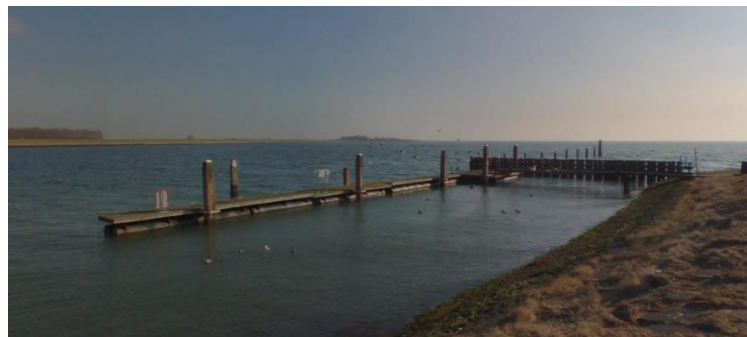
Op dit moment kan over de kwaliteit van de objecten het volgende gemeld worden:

- De damwanden zijn 30 tot 60 jaar oud en verkeren in matige tot slechte conditie. In 2015 is besloten om enkele verstevigingswerkzaamheden uit te voeren. Deze zorgen ervoor dat de technische levensduur met minimaal 30 jaar wordt verlengd. Er is binnen de periode van 30 jaar regulier onderhoud nodig.
- De trailerhelling verkeert in goede conditie.
- Vanwege stroming is het noodzakelijk de waterbodem met enige regelmaat te egaliseren. Dit is in 2016 voor het laatst uitgevoerd. De frequentie van het uitvoeren van deze maatregel is op dit moment niet goed te bepalen. Dit komt omdat de stroming in de vaargeul is gewijzigd met de komst van de doorlaat bij het Rammegors. Momenteel wordt een frequentie van eens in de 5 jaar gehanteerd. Op basis van metingen en ervaringen van de gebruikers, kan de frequentie worden bijgesteld.

4.5 Gorishoek

4.5.1 Omschrijving

De haven bij Gorishoek was de haven van de oude ambachtsheerlijkheid Westkerke. Het haventje is eeuwenlang gebruikt als veerhaven. Hier kon men het veer nemen naar Zuid-Beveland. Vanuit Brabant was dit de meest eenvoudige route om Middelburg te bereiken. Ook de oude postroute liep via deze haven. Ongetwijfeld zal de haven ook wel gebruikt zijn voor de overslag van agrarische producten, maar dat zal niet veel geweest zijn aangezien het dicht bij de monding van de Pluimpot lag wat leidde naar de havens van Sint-Maartensdijk en Scherpenisse. Eeuwenlang, tot diep in de 20e eeuw, hebben leden van de familie Larooy het beroep van veerman hier uitgevoerd.



4.5.2 Eigendom, pacht en huur

De havenobjecten bij Gorishoek zijn volledig in eigendom van de gemeente Tholen. De dijk en het water waarop de objecten zich bevinden, zijn in eigendom van het Waterschap Scheldestromen. In het haventje van Gorishoek zijn geen ligplaatsen verhuurd of verpacht aan derden.

4.5.3 Gebruik

Het haventje wordt in de zomer gebruikt voor een Fiets-voet-veer van Gorishoek naar Yerseke. Daarnaast is het sinds 2018 ook een opstapplaats voor rondvaarten op de Oosterschelde.

4.5.4 Havenobjecten

Alle havenobjecten zijn in beheer bij de gemeente en daarmee is de gemeente verantwoordelijk voor al het onderhoud. De gemeente is ook verantwoordelijk voor het op diepte houden van de vaargeul.

Tabel 5 Objecten haven Gorishoek

Kunstwerktype	Lengte (m)	Oppervlakte (m2)
Steiger	58	
Golfbreker	23	
Geleidewerk	63	
Waterbodem		1.919

Op dit moment kan over de kwaliteit van de objecten het volgende gemeld worden:

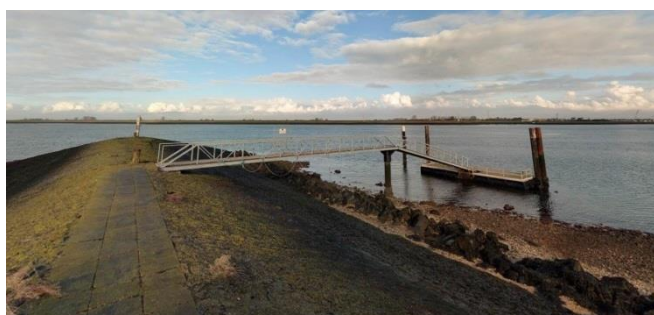
- De steigers verkeren in een matige tot slechte staat. Uit de inspectie is gebleken dat binnen de planperiode het de dekplanken moeten worden en dat in de volgende planperiode de rest van de constructie aan vervanging toe is. Voorafgaand aan de vervanging van de dekplanken zal een afweging gemaakt worden of de gehele constructie zal worden vervangen om kapitaalvernietiging te voorkomen.
- De golfbreker en het geleidewerk verkeren in goede conditie. Binnen de planperiode is geen groot onderhoud voorzien.
- Op de waterbodem is veel aanwas van sediment. Binnen de planperiode zal de waterbodem geheel of gedeeltelijk gebaggerd moeten worden.

De waterbodem in de havenkom is in 2008 voor het laatst op diepte gebracht. Op meerdere delen is baggeren noodzakelijk. Dit staat gepland voor 2019. Verwacht wordt dat binnen de planperiode delen van de havenkom nog een aantal keer gebaggerd moeten worden.

4.6 Anna Jacobapolder

4.6.1 Omschrijving

Bij de inpoldering van Anna Jacobapolder in 1847 hielden de inpolderaars rekening met de aanleg van een veerhaven om eenvoudig naar Duiveland over te kunnen steken. Met de aanleg van de Slaakdam in 1884 die Sint Philipsland aan het vasteland van Noord-Brabant verbond werd het



reizen via deze route steeds populairder. Vooral toen er in 1900 er ook nog een tramlijn werd voltooid. De trams werden in de haven op schepen gezet en aan de andere zijde van het Zijpe weer op de rails gezet. De veerman kwam in dienst van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij: RTM. Naast veerhaven werd een deel ook gebruikt voor overslag van agrarische producten. Na het verdwijnen van de tram bleek de haven nog jaren in gebruik als veerhaven tot in 1988 het laatste veer Anna Jacobapolder -Zijpe de overtocht maakte.

4.6.2 Eigendom, pacht en huur

De havenobjecten (de loopbrug en het steiger) bij Anna Jacobapolder zijn volledig in eigendom van de gemeente Tholen. De dijk, de veerhaven en het water waarop de objecten zich bevinden, zijn in eigendom van het Waterschap Scheldestromen. Er worden door de gemeente geen ligplaatsen verhuurd of verpacht aan derden.

4.6.3 Gebruik

De steiger wordt in de zomer gebruikt voor een Fiets-voet-veer tussen Anna Jacobapolder en Bruinisse.

4.6.4 Havenobjecten

De steigers zijn in beheer bij de gemeente en daarmee is de gemeente verantwoordelijk voor al het onderhoud. Momenteel verkeert de steiger in goede conditie.

Tabel 6 Objecten haven Anna Jacobapolder

Kunstwerktipe	Lengte (m)
Steiger	44

4.7 Financiën

In deze paragraaf worden de financiën van de havens beschreven zoals deze tot het opstellen van dit beleidsplan in de gemeentelijke begroting zijn opgenomen. Er wordt een stand van zaken weergegeven van de huidige situatie. Op basis van het beleidsplan Havens zullen diverse wijzigingen doorgevoerd in de gemeentelijke begrotingen. Deze zijn in paragraaf 5.3 nader uitgewerkt.

4.7.1 Exploitatie

De havens van Tholen, Sint-Annaland, Stavenisse en Sint Philipsland kennen ieder hun eigen exploitatie in de gemeentelijke begroting. Voor de haven van Stavenisse geldt dat er nog een onderscheid wordt gemaakt in de Jachthaven en de Handelshaven. Een samenvatting van de kosten en de inkomsten voor deze havens is weergegeven in Tabel 7 Financieel overzicht Havens productenboek 2019. Een totaaloverzicht per haven is opgenomen in Bijlage 11: Overzicht van exploitaties over een periode van 10 jaar.

Tabel 7 Financieel overzicht Havens productenboek 2019

	Tholen	Sint-Annaland	Sint Philipsland	Stavenisse Handelshaven	Stavenisse Jachthaven	Totaal
Kosten:	€ 68.206	€ 159.957	€ 14.885	€ 33.065	€ 121.120	€ 397.233
Inkomsten	€ 50.964	€ 143.870	€ 1.500	€ 2.140	€ 101.041	€ 299.515
totaal	€ 17.242	€ 16.087	€ 13.385	€ 30.925	€ 20.079	€ 97.718

Het onderhoud van de havenobjecten van Gorishoek en Anna Jacobapolder zijn ondergebracht bij het onderdeel recreatie van gemeentelijke begroting. Dit is niet nader gespecificeerd. In paragraaf 6.1 zijn voor deze havens de onderhoudskosten opgenomen. Verwacht wordt dat deze gemiddeld op ca. €8.000 voor Gorishoek en €3.500 voor Anna Jacobapolder uit zullen komen. Deze havens kennen geen inkomsten.

4.7.2 Regulier onderhoud

Voor onderhoud dat aan de havens moet worden uitgevoerd is een meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP) opgesteld. Voor het reguliere onderhoud en de vervangingen, is voor de havens van Tholen, Sint-Annaland en Stavenisse een financiële voorziening (spaarpot) in de gemeentelijke begroting opgenomen. Voor de overige havens is geen financiële voorziening beschikbaar en wordt het reguliere onderhoud vanuit de exploitatie betaald.

5 Beleidsregels

5.1 Gebruik

5.1.1 Eigendom

De percelen water en havenplateau die in eigendom zijn van de gemeente blijven in eigendom van de gemeente. De eigendommen kunnen wel worden verpacht of verhuurd.

5.1.2 Pacht, huur of havengeld

De voornaamste inkomsten van de havens komen vanuit de gebruikers van de haven. Dit geldt met name voor het gebruik van het water en in mindere mate vanuit het gebruik van de havenplateaus.

Voor het gebruik van het water of de havenplateaus kent de gemeente twee vormen. Op basis van verordeningen of op basis van een overeenkomst (huur of pacht). Voor deze beide vormen worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

Gebruik van water op basis van de verordening scheepvaartrechten of pleziervaartuigen.

- Gemeente verzorgt standaard afmeervoorzieningen
- De gemeente verzorgt al het onderhoud uit conform het onderhoudsprogramma
- Op verzoek van de gebruikers kunnen tegen vergoeding voor aanleg en onderhoud, aanpassingen aan objecten worden aangebracht.
- Tarieven zijn opgenomen in de verordeningen

Gebruik van water op basis van huur- of pachtovereenkomsten:

- Het betreft een kaal perceel. De pachter/huurder verzorgt zelf afmeervoorzieningen en nutsvoorzieningen
- De gemeente voert het onderhoud uit aan de waterbodem, kade en/of damwand, tenzij anders overeengekomen.
- Eventuele aanwezige havenobjecten zoals meerpalen en steigers kunnen ter overname worden aangeboden of worden verwijderd.
- Bij de contractonderhandeling worden tarieven afgestemd op zowel de benodigde middelen voor het MJOP als de gewenste terugdringing van het exploitatie tekort op de havens.
- Er wordt één vast tarief per vierkante meter gehanteerd. Het huidige standaard tarief bedraagt €9,62 (prijspeil 2018).*
- Binnen de looptijd van de overeenkomst worden de tarieven geïndexeerd conform de gemeentelijke standaardvoorwaarden voor pacht of huur.
- De contracten hebben een looptijd van maximaal 5 jaar of kennen een financiële herzieningstermijn van 5 jaar. Zo goed mogelijk met de tarieven de prijsontwikkelingen te kunnen volgen. Elke 5 jaar kunnen de tarieven op basis van de exploitatie worden aangepast.

* In het verleden zijn diverse langdurige overeenkomsten gesloten die bestonden uit een erfpachtkanon aangevuld met een onderhoudsbijdrage voor specifieke onderdelen van de havens. Deze vorm van overeenkomst leidt tot onevenredig veel en in sommige gevallen tot onmogelijke administratie, registratie en verantwoording. Daarnaast is dit ook niet toekomstbestendig vanwege de veelheid van ontwikkelingen in de havens gedurende de looptijd van dergelijke overeenkomsten.

Gebruik van havenplateau's

- Op basis van de Verordening scheepvaartrechten en in overleg met de havenmeester kunnen de havenplateau's tegen betaling gebruikt worden voor:
 - o Tijdelijke opslag
 - o Overslag van goederen
 - o Gereserveerde parkeerplaatsen*
 - o Evenementen
- Verzoeken voor langdurige pacht- of huurovereenkomsten worden per geval bekeken. Er zal door de gemeente worden bepaald of het mogelijk is en wat de daarbij behorende voorwaarden zijn.

* Bedrijven die een perceel water huren of pachten kunnen voor bedrijfsvoertuigen een parkeerplaats op het havenplateau reserveren. Dit is nodig voor het bereikbaar houden van steigers ten behoeve van het laden en lossen van materialen. De tarieven hiervoor zijn vastgelegd in de verordening Scheepvaartrechten.

5.1.3 Passanten

Het is voor pleziervaartuigen mogelijk om in de gemeentelijke havens te liggen als daar plaats is. De tarieven daarvoor zijn opgenomen in de verordening pleziervaartuigen. De spelregels voor het gebruik van de havens zijn opgenomen in het havenreglement. De gemeente gaat in de overige havens geen aanvullende voorzieningen gericht op recreatievaart aanbieden.

Uitzondering op bovenstaande alinea's is de haven van Stavenisse. Deze wordt momenteel nog door de gemeente geëxploiteerd. In de haven is ook een passantensteiger aanwezig met de daarbij behorende voorzieningen.

5.1.4 Voorzieningen t.b.v. andere gebruikers

Binnen de havens van de gemeente zijn er naast de recreatievaart ook voor andere sectoren aanwezig. Hieronder vallen o.a. de bruine vloot, rondvaartboten, sportvisboten en vissersboten en één aangewezen ligplaats voor een woonboot. Deze voorzieningen worden in stand gehouden en onderhouden.

5.1.5 Havenplateau's

De havenplateau's maken onderdeel uit van de haven. Het onderhoud en de daarbij behorende financiën zijn echter opgenomen het wegbeheer van de gemeente. Voor het gebruik van de havenplateaus wordt vanuit dit beleidsplan en de daarbij behorende verordeningen en reglementen wel kaders gesteld.

5.1.6 Overslag van goederen

Met de overgang van handelshavens naar recreatiehavens, is de overslag van goederen in de gemeentelijke havens volledig verdwenen. Daarbij komt dat de havens er ook niet meer op zijn ingericht en de transportbewegingen van zwaar verkeer in de kernen ook onwenselijk zijn. Overslag van goederen is om die reden niet meer toegestaan.

Binnen de gemeentegrenzen is nog overslag mogelijk in de geprivatiseerde werkhaven aan de Krabbenkreekdam nabij Sint Philipsland.

5.1.7 Evenementen

De havens en de havenplateaus zijn zeer geschikt voor evenementen. Jaarlijks vinden er ook meerdere evenementen zoals havendagen, kermissen en sportevenementen op en rond de havens plaats. Om deze goed te laten verlopen worden de onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

- Voor evenementen op de havens moet altijd een evenementenvergunning worden aangevraagd. Bij het vooroverleg wordt gekeken of het evenement technisch en op het gebied van veiligheid kan. Hierbij moet de havenmeester worden betrokken.
- Evenementen moeten afgestemd worden met de andere gebruikers van de haven.
- Havengeld voor gebruik van het water en het plateau wordt in rekening gebracht bij de organisator van het evenement.
- Het college kan op basis van het subsidiebeleid van de gemeente een tegemoetkoming verlenen voor betalen van het havengeld.

5.1.8 Nieuwe ontwikkelingen

Initiatieven voor aanpassingen en uitbreiding van de havens en daarbij behorende havenobjecten worden per geval behandeld. Dit geldt ook voor de bekostiging van dergelijke initiatieven. Uitgangspunt is dat de (meer)kosten voor rekening van de initiatiefnemer komen.

5.1.9 Reglementen en verordeningen

Voor het gebruik van de havens zijn de volgende reglementen en verordening:

- Havenreglement
- Verordening liggeld pleziervaartuigen
- Verordening scheepvaartrechten

Deze documenten zijn ruim 10 jaar geleden opgesteld, waarbij de tarieven tussentijds zijn geïndexeerd. Ze zijn nog geënt op de situatie dat er nog zowel handelsactiviteit als recreatie plaatsvonden. In de planperiode worden deze documenten geactualiseerd.

5.2 Onderhoud

5.2.1 Ambitieniveau

Het ambitieniveau geeft aan welke kwaliteit van de havenobjecten wordt nastreeft. Voor de havens geldt dat de objecten in een dusdanige staat verkeren dat deze goed en veilig kunnen worden gebruikt door de gebruikers van de havens. Daarnaast moeten de voorzieningen van de havens ook goed aansluiten bij de rest van de openbare ruimte en andersom.

Binnen de gemeente wordt onder andere voor het wegbeheer en groenbeheer de CROW-methodiek gehanteerd. Voor objecten in de havens is de CROW-methodiek erg beperkt en wordt niet ingegaan op de functionaliteit van de objecten. De gemeente heeft de beeldkwaliteitsniveaus door laten vertalen naar een technische kwaliteit. Hierin wordt het ambitieniveau beschreven voor het regulier onderhoud van de verschillende kunstwerktypes. Deze wordt schematisch weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 8 Beschrijving van de ambitieniveaus

	algemeen	Beeldkwaliteit	Technische kwaliteit
A+	Zeer goed	Prachtig	(Zo goed als) nieuw
A	Goed	Goed	Technisch goed in orde
B	Voldoende	Voldoende	Heel en veilig
C	Matig/onvoldoende	Sober/Schraal	Discomfort, veiligheid komt in geding
D	Slecht	Verloedering	Kapitaalsvernietiging, functieverlies, aansprakelijkstelling

Het ambitieniveau is bepalend voor het onderhoud dat uitgevoerd wordt en uiteindelijk ook invloed op de levensduur van een object. De gemiddelde jaarlijkse kosten van de verschillende ambitieniveaus zijn in beeld gebracht. Dit is gedaan aan de hand van landelijke kentallen. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel. In paragraaf 6.1 is een gedetailleerde berekening van de kosten van het onderhoud die gebaseerd zijn op ambitieniveau B.

Tabel 9 gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten per ambitieniveau inclusief vervangen.

	A+	A	B	C	D	E
Beschoeiing	€ 15.593	€ 12.474	€ 10.395	€ 8.910	€ 7.796	€ 6.930
Brug (beweegbaar)	€ 22.835	€ 20.750	€ 19.021	€ 17.473	€ 24.019	€ 35.200
Damwand	€ 148.034	€ 134.741	€ 123.645	€ 134.741	€ 148.034	€ 244.909
Steiger	€ 79.534	€ 63.627	€ 53.023	€ 63.627	€ 79.534	€ 106.046
Eindtotaal	€265.995	€ 231.592	€ 206.083	€ 224.751	€ 259.383	€ 393.085

Op basis van bovenstaande tabel is gekozen voor het ambitieniveau B voor het beheer en onderhoud van de havenobjecten. Bij dit ambitieniveau is er een optimum tussen onderhouds- en vervangingskosten en het sluit aan bij de kwaliteitsniveaus van het wegbeheer en groenbeheer.

In bovenstaande tabel zijn niet de onderhoudskosten voor het baggeren meegenomen. Die worden bepaald door de mate van aanslibbing en de gekozen beheerdiepte. In paragraaf 5.2.6 wordt hier nader op ingegaan.

Haven Sint Philipsland

In deze paragraaf (0) wordt het generieke beleid voor het onderhoud van de havens omschreven. Het is goed om te weten dat dit voor de haven van Sint Philipsland een fundamentele beleidswijziging betekent ten opzichte van het raadsbesluit uit 2003.

In de besluitvorming van 2003 is aangegeven dat het gebruik is toegestaan, zolang het technisch mogelijk is. In de afgelopen jaren is gebleken dat dit onvoldoende is gespecificeerd. Ook vanuit de maatschappij is er behoefte om de haven van Sint Philipsland te behouden. In de afgelopen jaren is op verzoek van verschillende partijen meerdere malen besloten om toch diverse investeringen ten behoeve van onderhoudsmaatregelen in de haven uit te voeren. Hierbij is zoveel mogelijk meegelift met andere ontwikkelingen zoals de dijkversterking. Maar er is ook door private partijen (Schuttevaer) geïnvesteerd.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het besluit uit 2003 niet aansluit bij de maatschappelijk en politieke behoefte. Om daar beter in te kunnen voorzien en ook invulling te geven aan het besluit van 2003, worden de volgende uitgangspunten voor de haven van Sint Philipsland gehanteerd:

- De damwand vormt de hoofdconstructie van de haven van Sint Philipsland, zonder damwand is er geen kade. Op het moment dat de eerste damwand aan het einde is van de technische levensduur, wordt besloten of deze wordt vervangen of komt te vervallen. Dit laatste betekent dat de damwand wordt verwijderd en het havenplateau zal verdwijnen. Mogelijke initiatieven vanuit maatschappij kunnen mogelijk door overheidsparticipatie andere richting er aan geven.
- In 2015 is besloten om met beperkte middelen de levensduur van de damwanden te verlengen. Hiervoor zijn de benodigde middelen beschikbaar gesteld. Na de uitvoering van de maatregelen, is de verwachting dat de betonnen damwand in 2069 en de stalen damwand in 2046 aan het einde van hun technische levensduur zijn.
- Tot het moment van de keuze 'vervangen of verwijderen' (2046) zal het onderhoud worden uitgevoerd conform vastgestelde ambitieniveau B 'Heel en Veilig'. Dit komt overeen met het kwaliteitsniveau de andere havens. De bijbehorende maatregelen worden opgenomen in het MJOP.
- Om het uitvoeren van het onderhoud mogelijk te maken, wordt in de gemeentelijke begroting een onderhoudsvoorziening voor de haven van Sint Philipsland aangemaakt.

5.2.2 Havenobjecten

Het gekozen ambitieniveau schrijft voor dat alle havenobjecten in een dusdanige onderhoudstoestand verkeren dat ze heel zijn en op een veilige manier gebruikt kunnen worden. De objecten worden vervangen zodra deze (op basis van inspecties) technisch zijn afgeschreven. Dit

houdt in dat groot onderhoud of vervanging pas wordt uitgevoerd als het betreffende object niet meer aan ambitieniveau B voldoet.

Om te waarborgen dat het onderhoud benodigde onderhoud wordt uitgevoerd, zijn alle havenobjecten opgenomen in een meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP). De maatregelen in het MJOP zijn gebaseerd op het ambitieniveau en een actuele instandhoudingsinspectie. De uitwerking van het MJOP is opgenomen in paragraaf 6.1.

Alle havenobjecten worden eens in de 5 jaar geïnspecteerd. Dit gebeurt in de vorm van een instandhoudingsinspectie. Indien nodig kunnen er aanvullende technische inspecties worden uitgevoerd om het functioneren van het object beter te kunnen beoordelen.

5.2.3 Havenplateaus (wegbeheer)

Voor het onderhoud aan de bestrating van de havenplateaus die in beheer zijn van de gemeente, worden de kwaliteitsniveaus bepaald in het wegenbeheerplan. De maatregelen zullen ook worden betaald vanuit het wegfonds.

5.2.4 Maaien droge taluds (groenbeheer)

Voor het onderhoud aan de bestrating van de havenplateaus die in beheer zijn van de gemeente, worden de kwaliteitsniveaus bepaald in het groenbeheerplan. De maatregelen worden betaald vanuit de exploitatie van de havens.

5.2.5 Waterkeringenbeheer

De havens maken ook altijd onderdeel uit van de waterkering. Het waterschap is binnen onze regio de formele beheerder van de waterkeringen. De gemeente is eigenaar en beheerder van diverse havens. Hierdoor ontstaat een bepaalde mate van overlap in beheer en onderhoud. Met het waterschap zijn duidelijke afspraken, zodanig dat per onderdeel bekend is welke organisatie verantwoordelijk is voor het onderhoud.

5.2.6 Waterbeheer

Voor alle havens geldt dat het water ook beheerd moet worden. Het waterkwaliteitsbeheer en het peilbeheer ligt bij Rijkswaterstaat. Het overige beheer, zoals het op diepte houden en het eventueel maaien van vegetatie ligt bij de kadastraal eigenaar of pachter. Voor de delen waar de gemeente verantwoordelijk is voor dit beheer gelden de uitgangspunten:

- Voor alle waterbodems is een beheerdiepte vastgesteld deze zijn opgenomen in Bijlage 4: Kaarten beheerdieptes.
- De waterbodems worden eens in de 5 jaar gepeild. De meest recente meetgegevens zijn weergegeven in Bijlage 5: Kaarten Diepte Waterbodem
- De haven wordt op diepte gehouden door te slepen (egaliseren) of te baggeren
- Er is een ingrijpmaatstaf vastgesteld om te bepalen wanneer de waterbodem weer op diepte moet worden gebracht.
- Voor het storten van baggerspecie heeft de gemeente een doorlopende stortvergunning. Vanwege veranderde regelgeving wordt deze in de komende planperiode in overleg met Rijkswaterstaat herzien.
- Er wordt protocol opgesteld voor het maaien van onderwatervegetatie. Dit speelt met name in de haven van Tholen.
- De beheermaatregelen vanuit het waterbeheer zijn opgenomen in het MJOP van de havens.

In de rijkswateren wordt door Rijkswaterstaat enkel gebaggerd t.b.v. de beroepsvaart. Rijkswaterstaat voert geen baggerwerkzaamheden uit t.b.v. de recreatievaart. Wanneer een vaargeul in een rijkswater voor een recreatiehaven gebaggerd moet worden, dient dit door de gebruikers te worden georganiseerd en betaald. Voor de havens waar de gemeente verantwoordelijk is, zal dit ook door de gemeente worden gedaan.

5.2.7 Beheerpakket

Om de bestaande havenobjecten goed te kunnen beheren en onderhouden, moet goed in beeld zijn welke objecten in beheer zijn van de gemeente. Van deze objecten moeten de gegevens ook op orde zijn. Om die reden stelt de gemeente zich als verplichting dat alle havenobjecten die onder het beheer van de gemeente vallen, zijn opgenomen in een digitaal beheerpakket (momenteel Obsurv van de leverancier Sweco). In het beheerpakket worden alle objectgegevens opgeslagen en worden de resultaten van de inspecties verwerkt. Op basis van de inspectie wordt in het beheerpakket het MJOP opgesteld.

5.3 Financiën

De havens binnen de gemeente Tholen kennen elk hun eigen dynamiek in gebruik, in het beheer en ook als het gaat om de financiën. Toch is het van belang om bij de financiën, net als bij de andere onderdelen, uniform beleid te hanteren. Om die reden worden op het gebied van de financiën de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Per haven is er één exploitatie die voor alle havens op dezelfde manier is opgebouwd.
- Er is één financiële voorziening voor meerjarig regulier onderhoud welke is gebaseerd het MJOP. Binnen deze financiële voorziening is wel een onderverdeling per haven aangebracht.
- Het is mogelijk voor specifieke havens een verdere onderverdeling in de financiële voorziening aan te brengen. Dat kan nodig zijn omdat bij diverse bestaande erfpachtovereenkomsten een verplichting voor een financiële bijdrage aan het onderhoud van specifieke onderdelen van de haven is opgenomen. Dan is het noodzakelijk om de stortingen in de financiële voorzieningen en uitgaven aan het onderhoud goed inzichtelijk te houden.

6 Uitvoeringsprogramma

Voor het beheren van de havens worden jaarlijks de nodige activiteiten uitgevoerd. Het uitvoeren van het MJOP voorziet het grootste deel van de activiteiten. Daarnaast zijn er nog diverse activiteiten op het gebied van communicatie, afstemming, onderzoek, etc.

6.1 Meerjarenonderhoudsprogramma

Op basis van het gekozen ambitieniveau dat in paragraaf 5.2.1 en de instandhoudingsinspectie die in oktober 2017 is uitgevoerd, is het Meerjarenonderhoudsprogramma opgesteld, het MJOP.

Binnen het onderhoud van de havens kennen een groot deel van de werkzaamheden lange herhalingsperiodes en er is vaak veel geld mee gemoeid. Om daarop te kunnen anticiperen zijn in het MJOP de opgave en de daarbij behorende kosten voor periode van 30 jaar in beeld gebracht. Op basis van het MJOP wordt in het Beleidsplan Havens ingezoomd op een uitvoeringsprogramma van 5 jaar, wat gelijk is aan de planperiode. Aan het einde van de planperiode wordt op basis van een nieuwe inspectie het MJOP bijgesteld.

Bij het onderhoud aan de havens wordt een haven opgedeeld in hoofdobjecten (Damwand, waterbodembodem, steigerpartij, etc.). Vervolgens kan gesteld worden dat een hoofdobject uit meerdere onderdelen is opgebouwd. Zo bestaat een damwand uit de wand zelf, maar ook meerpalen, deksloof, bolders, trappen etc. Per hoofdobject zijn de onderhoudsmaatregelen in beeld gebracht.

Het onderhoud van de havens is onder te verdelen in Reinigen, periodiek onderhoud en vervanging.

Reinigen

Eén van de belangrijkste maatregelen bij het onderhoud van de havenobjecten is het reinigen van de objecten. Jaarlijks betreft dit ca. 200 uur. De helft van deze werkzaamheden worden door het Gemeentebedrijf van de gemeente Tholen uitgevoerd. De andere werkzaamheden worden door verenigingen of andere gebruikers uitgevoerd.

Periodiek onderhoud:

Hieronder valt het terugkerende onderhoud dat aan een hoofdobject nodig is. Hierbij valt te denken aan het vervangen van onderdelen, conserveren van onderdelen, baggeren van waterbodems, etc.

Tabel 10 kosten periodiek onderhoud over een periode van 30 jaar

	Totaal
Tholen	€ 734.095
Gorishoek	€ 169.183
Stavenisse	€ 579.013
Sint-Annaland	€ 326.771
Sint Philipsland	€ 167.822
Anna Jacobapolder	€ 106.483
totaal	€ 2.172.461

Vervanging en levensduur verlengende maatregelen:

Er is sprake van vervanging als het belangrijkste (dragende) onderdeel van een hoofdobject moet worden vervangen. Dat betekent ook automatisch dat alle andere onderdelen ook vervangen

worden. Bijvoorbeeld als bij een damwand de wand zelf aan vervanging toe is. Aangezien een groot deel van de havens relatief nieuw is, is er in de komende periode van 30 jaar een beperkte vervangingsopgave.

De investeringskosten tot en met 2022 zijn opgenomen in de Investeringsplanning 2019-2022 zoals bijgevoegd bij de begroting voor het jaar 2019. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten zijn derhalve verwerkt in het meerjarenperspectief.

Tabel 11 Overzicht van investeringskosten tot 2048

	investeringskosten	jaartallen
Tholen	€ 1.970.168	2020, 2040
Gorishoek	€ 52.479	2023
Stavenisse	€ 843.898	2033, 2038
Sint Philipsland	€ 1.367.100	2046
Totaal	€ 4.233.644	

Een volledig overzicht van het onderhoudsprogramma is opgenomen in 'Bijlage 9: Gespecificeerd MJOP Havens - periode 5 jaar' en 'Bijlage 10: Samenvatting MJOP - periode 30 jaar'.

6.2 Jaarlijkse activiteiten en kostenposten

Bij het beheren van de havens zijn er naast het onderhoudsprogramma, de onderstaande jaarlijks terugkerende activiteiten en kosten.

Tabel 12 overzicht van jaarlijkse activiteiten

	Kosten	uren
Advisering externe projecten		20
Advisering interne projecten		20
Gebruikersoverleggen		60
Afstemming gebruikers		35
opstellen onderhoudsprogramma		50
afhandelen schades		50
beheerpakket actualiseren		40
Havenmeester handelshavens		155
Havenmeester Jachthaven Stavenisse	€ 13.150	
Administratie		70
Beheerssoftware	€ 1.500	
gereedschap en apparatuur	€ 250	
opstellen wijzigen overeenkomsten		45
Totaal (jaarlijks):	€ 14.900	475

6.3 Eenmalige activiteiten en onderzoek

Binnen het beleidsplan zijn een aantal activiteiten benoemd die eenmalig uitgevoerd worden. Hierbij gaat het met name over onderzoeken, vastleggen van afspraken en herziening van documenten.

Tabel 13 Overzicht van eenmalige activiteiten binnen de planperiode

	Kosten	Totaal uren	Plan jaar
Bepalen mate baggeraanwas en vervolgens per haven vaststellen van baggerfrequenties		40	2021
Afstemming waterschap over beheer en onderhoud dijktaluds en kades		20	2019
Actualiseren havenreglement		20	2019
Actualiseren Verordening Scheepvaartrechten		20	2019
Actualiseren Verordening Pleziervaartuigen		20	2019
Actualiseren stortvergunningen		20	2021
Evaluatie beleidsplan Havens 2018		100	2021
Actualiseren beleidsplan Havens		300	2022
Financiële evaluatie pachtovereenkomst wsv De Kogge		200	2023
Financiële evaluatie pachtovereenkomst wsv Sint-Annaland		200	2020
Verkenning van mogelijkheden voor levensvatbaarheid van activiteiten voor haven Sint-Philipsland met stakeholders (Schuttevaer, Slikleggers)		100	2021
Onderzoek behoefte voor aanpassingen havenplateaus bij de gebruikers en overige stakeholders		100	2019
Onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van Kathodische bescherming bij bestaande damwanden	€ 5000	125	2020
Totaal (planperiode)	€ 5000	1265	

7 Middelen en kostendekking

7.1 Personele middelen

Op basis van de het MJOP en de overige activiteiten die zijn benoemd in hoofdstuk 6 zijn de benodigde uren in beeld gebracht. In onderstaande tabel is een overzicht de uren de uren die gemiddeld op jaarbasis nodig zijn voor de uitvoering van dit beleidsplan.

Tabel 14 Overzicht van benodigde uren voor uitvoering van het uitvoeringprogramma

	Uren
Gemeentebedrijf	100
Uitvoering MJOP en investeringen	100*
Jaarlijks activiteiten	475
Eenmalige activiteiten (gemiddeld per jaar)	253

* Deze uren variëren sterk, omdat in de periode ook een grote uitvoeringsopgave voor de haven van Tholen is opgenomen

Voor de uitvoering van de onderhoudsmaatregelen zijn momenteel voldoende uren in de begroting opgenomen. Voor de overige uren, dat betreft met name de beleidsmatige uren van de jaarlijkse en eenmalige activiteiten (6.2 en 6.3), is momenteel onvoldoende personele capaciteit beschikbaar. Er is een tekort van gemiddeld ca. 125 uur op jaarbasis.

7.2 Kostendekking

7.2.1 Exploitatie

Op basis van dit beleidsplan is een nieuwe berekening gemaakt van de exploitatiekosten. Deze vallen lager uit dan de exploitatiekosten uit het verleden. Met name het vernieuwde MJOP zorgt voor een daling van de kosten. Jaarlijks hoeft er minder in de voorzieningen te worden gestort om het MJOP te bekostigen. Er blijft echter een tekort van ca. 30% bestaan.

In onderstaande tabel zijn de totale uitgaven en inkomsten van de havens weergegeven. Bij deze gegeven dienen echter ook de volgende kanttekeningen te worden gemaakt:

- Voorheen werd ook voor vervangen in de financiële voorzieningen gespaard. Dat is op basis van de BBV niet meer toegestaan. Vervangingen worden gekapitaliseerd. Dit zorgt voor een kostenstijging op de langere termijn. Deze is enigszins al zichtbaar in komende 10 jaar. Het zal echter op de langere termijn sterker toe gaan nemen, omdat de grootste vervangingsopgave verder in toekomst ligt.
- In een aantal overeenkomsten met gebruikers is een procentuele bijdrage aan het onderhoudsprogramma opgenomen. Als de kosten voor het onderhoudsprogramma dalen, zullen de bijdragen (inkomsten) vanuit die overeenkomsten ook gaan dalen. De grootte van de daling zal pas inzichtelijk worden bij een eerstvolgende financiële herziening van de betreffende overeenkomsten. Deze inkomstendaling is om die reden in de huidige berekening nog niet meegenomen.
- Er zijn meerdere de activiteiten in het plan opgenomen om de inkomsten te vergroten. Momenteel kan nog geen inschatting gemaakt worden van de effectiviteit van deze activiteiten. Om die reden is de toename van inkomsten nog niet in het overzicht verwerkt.

Tabel 15 Samenvatting verloop exploitatie 2019-2028

	2019	2020	2021	2022	2023
Uitgaven	€ 387.795	€ 406.582	€ 433.985	€ 431.984	€ 432.311
Inkomsten	€ 299.515	€ 299.776	€ 299.413	€ 299.413	€ 299.413
Tekort (€)	€ 88.280	€ 106.806	€ 134.572	€ 132.571	€ 132.898
Tekort (%)	23%	26%	31%	31%	31%

Overzicht van de exploitatiekosten over een periode van 10 jaar zijn opgenomen in ‘Bijlage 11: Overzicht van exploitaties over een periode van 10 jaar’

7.2.2 Financiële Voorzieningen

Voor het uitvoeren van de maatregelen uit het MJOP is een onderhoudsvoorziening in de gemeentelijke begroting opgenomen. De onderhoudsvoorziening wordt al enige jaren gebruikt. In onderstaande tabel is de huidige stand van de voorziening opgenomen.

Tabel 16 stand van de onderhoudsvoorziening op 1 januari 2019

Stand onderhoudsvoorzieningen	
Tholen	€ 303.000
Gorishoek	€ 0
Stavenisse	€ 63.000
Sint-Annaland	€ 79.000
Sint Philipsland	€ 0
Anna Jacobapolder	€ 0

Op basis van de totale kosten van het MJOP en de huidige stand van de onderhoudsvoorziening wordt een standaard jaarlijkse storting vanuit de exploitatie berekend, zodat er voldoende middelen beschikbaar zijn op het moment dat de maatregelen uitgevoerd moeten worden.

Tabel 17 Benodigde jaarlijkse storting in de onderhoudsvoorziening

	Storting
Tholen	€ 16.306
Gorishoek	€ 5.639
Stavenisse	€ 17.200
Sint-Annaland	€ 8.259
Sint Philipsland	€ 5.950
Anna Jacobapolder	€ 3.549
Totaal	€ 56.904

Het verloop van de voorzieningen over een periode van 30 jaar is opgenomen in ‘Bijlage 12: Verloop van de onderhoudsvoorzieningen’.

Bijlage 1: Besluitvorming 2003 - Toekomst Jacht- en Handelshavens

Bijlage 2: Kaarten Hoofdobjecten

Bijlage is op bijgevoegde CD digitaal beschikbaar

Bijlage 3: Kaarten Objectonderdelen (Decompositie)

Bijlage is op bijgevoegde CD digitaal beschikbaar

Bijlage 4: Kaarten beheerdieptes

Bijlage is op bijgevoegde CD digitaal beschikbaar

Bijlage 5: Kaarten Diepte Waterbodem

Bijlage is op bijgevoegde CD digitaal beschikbaar

Bijlage 6: Kaarten van in gebruik genomen (water)percelen

Bijlage is op bijgevoegde CD digitaal beschikbaar

Bijlage 7: Rapportage onderhoudsinspectie oktober 2017

Bijlage 8: Financieel overzicht Havens (Gemeentelijke begroting 2018)

Bijlage 9: Gespecificeerd MJOP Havens - periode 5 jaar

Bijlage 10: Samenvatting MJOP - periode 30 jaar

Bijlage 11: Overzicht van exploitaties over een periode van 10 jaar

Bijlage 12: Verloop van de onderhoudsvoorzieningen