

BELEID BINNENHAVENS (2024)

GEMEENTE
VLISSINGEN



Voorwoord

Het Beleid binnenhavens is het vervolg op het Beleidsplan binnenhavens 1.0.

Het Beleidsplan binnenhavens 1.0 werd opgesteld als inventarisatie van de diverse beleidstukken, wet- en regelgeving en rollen en verantwoordelijkheden et cetera, in relatie tot de gemeentelijke binnenhavens. Doel van dit beleidsplan binnenhavens 1.0 was dan ook het inventariseren en bundelen van al deze bestaande onderwerpen in één document.

Dit beleidsstuk is een vervolg en aanvulling op het beleidsplan binnenhavens 1.0 en kwam tot stand om een duidelijke en een alomvattende weerspiegeling van onze binnenhavens te geven; regels, richtlijnen, speerpunten, ontwikkelingen. Dit beleidsdocument is een vervolg op en geeft aan hoe we uitvoering geven aan de ambities uit de Omgevingsvisie.

Deze beleidsdocumenten richten zich beide specifiek op de gemeentelijke binnenhavens van Vlissingen. Deze gemeentelijke binnenhavens zijn, achter de sluizen, de:

- Eerste en de Tweede Binnenhaven;
- Dokhaven.

Deze havens worden door de volgende kades begrensd: de Piet Heinkade, Visserijkade, Basaltkade, Houtkade, Jan Weugkade en Albionkade. Buiten de sluizen, in hartje centrum Vlissingen, horen de Koopmanshaven en de Michiel de Ruyterhaven (Vissershaven) ook tot de gemeentelijke binnenhavens. Een overzicht is terug te vinden in bijlage 1.

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 4
Aanleiding 4
Doel 4
Weer terug naar 2024 4
Scope 4
Participatie 4
Afbakening 4
Strategische visie 5
Omgevingsvisie Vlissingen 2040 – Vlissingen in balans 5
2.Ambities binnenhavens Vlissingen 6
2.1 Inleiding 6
2.2 Binnenstad 6
2.3 Kenniswerf en Stationsgebied 11
2.4 Binnenhavengebied 17
3.Financiële paragraaf 19
Uitvoeringsparagraaf 19
Dekking havengeld en overige kosten & baten 19
4.Rollen en verantwoordelijkheden gemeente Vlissingen 21
5.Gebruik en eigendom 22
Beheer en onderhoud 23
Exploitatie 23
Veiligheid 23
Voorzieningen 23
6.Economische belang binnenhavens Vlissingen 25
Handhaving 25
Havenafval 25
Groenbeheer 25
Havenveiligheid / ISPS Code 25
Interne samenwerking 26
Externe samenwerking 26
7.Havenbeheerplan 27
8.Bijlagen 28
Bijlage 1: Binnenhavens Vlissingen 29
Bijlage 2: Beleid 30
Lokaal beleid 30
Nationaal beleid 32
Bijlage 3: Wet- en regelgeving 33

1. INLEIDING

Aanleiding

"I have a dream"

Droom even naar 2040: je zit op een bankje in de binnenhavens met zicht op het water. Je geniet van het uitzicht, van de wind door je haren, van de zon op je gezicht, van het geluid van vogels en van scheepsactiviteiten in de buurt. Je geniet van de schoonheid van de omgeving … om je heen is het gras mooi gemaaid en staan er aansprekende bloembakken en dito lantaarnpalen. Nergens is vuil op straat en in het water te bekennen. Elektrische en op waterstof aangedreven auto's en schepen rijden respectievelijk varen zoevend langs je heen. Duidelijke borden vertellen je waar je wel en niet in de haven mag lopen; in de verte zie je controleurs die handhavend optreden. Je blijft nog even zitten want je hebt pas over een half uur afgesproken bij het visrestaurant hier vlakbij … heerlijk, wat is er in 16 jaar tijd hier veel veranderd!

Doel

Dit beleidsstuk heeft tot doel om onze droom te realiseren. Daarnaast willen we ook voldoen aan regionale, (inter)nationale wet- en regelgeving en aan hetgeen we hebben beschreven in onze strategische visie en in onze omgevingsvisie. Concreet betekent dit dat:

- In 2024 de openbare kades vrij zijn van objecten die daar door derden/klanten van de haven zijn geplaatst;
- In 2024 er geen afval en overige rommel meer los in de haven (op de kade) ligt of (in het water) drijft;
- We eind 2025 beschikken over een door het ministerie goedgekeurd haven-veiligheidsplan en havenafvalplan;
- In 2028 de openbare ruimte blijvend is verfraaid (uitvoering: met bankjes, bloembakken, mooie verlichting etc);
- In 2030 het aantal riviercruiseschepen dat per jaar afmeert in onze binnen-havens is gestegen;
- In 2030 onze binnenhavens een verbindende rol vervullen tussen het NS-station en de binnenstad van Vlissingen, en vice versa;
- We als gemeente een serieuze (gespreks)partner zijn in een breed regionaal en nationaal (maritiem) netwerk;
- Et cetera.

Weer terug naar 2024 …

Dit document ligt er niet voor niets; in de binnenhavens is een profes-sionaliserings- en ambitieslag nodig. Onder de doelstellingen werd hier al wat over aangegeven. Naast concrete doelstellingen besteden we ook aandacht aan andere aspecten, onder andere op het gebied van groen, (leef)klimaat, cultuur en maritieme evenementen. Onze eigen strategische visie en omgevingsvisie vormen daarbij de basis.

Scope

Dit beleidsstuk richt zich op de ontwikkelingen in de gemeentelijke binnenhavens en op de uitwerking van de ambities zoals deze zijn geformuleerd in de omgevingsvisie. Er wordt een beeld geschetst over waar we met onze binnenhaven heen willen, hoe we uitvoering geven aan de gestelde ambities en welke financiële implicaties bepaalde keuzes met zich meebrengen. Dit beleidsplan binnenhavens bevat in de bijlagen tevens een inventarisatie van diverse beleidsstukken, wet- en regelgeving en rollen en verantwoordelijkheden in relatie tot de gemeentelijke binnenhavens (zie bijlage 2 & 3).

Naast enkele verplichtingen die voortkomen uit wet- en regelgeving is de gemeente ook verplicht in bezit te zijn van een havenveiligheidsplan en een havenafvalplan.

Participatie

Dit beleidsstuk volgt uit hetgeen dat is opgenomen in de Strategische Visie en de Omgevingsvisie. Na uitgebreide participatie werden daarin kaders opgesteld.
Vanuit het reguliere huurdersoverleg worden steeds opmerkingen en feedback ontvangen.

Afbakening

Havenveiligheid en havenafval worden verder in dit document behandeld, al worden dit in een latere fase op zichzelf staande documenten vanwege de specifieke en complexe materie die ze met zich meedragen.

Strategische visie

In de strategische visie 2040 Blik op de toekomst staat aangegeven dat de binnenhavens:

- Tot de binnenstad behoren;
- Mensen moeten verleiden;
- Voor reuring, leven en dynamiek staan.

In de strategische visie staat ook opgenomen dat Vlissingen in 2040 een hotspot voor Delta innovatie wil zijn, op het gebied van de volgende vijf thema's: water, maritiem, voedsel, energie en veiligheid. De binnenhavens vallen sowieso onder het thema “maritiem”. (Nieuwe) activiteiten in de binnenhavens zouden gerelateerd moeten worden aan het doel om te komen tot deze hotspot, en dan een relevant thema. Tot en met 2023 waren de binnenhavens bijvoorbeeld in beeld voor een proef met een autonoom varende boot. Mogelijk liggen er kansen om de binnenhavens te kenschetsen als nautische experimenteerregio; nut en noodzaak daarvan worden de komende tijd onderzocht.

Omgevingsvisie Vlissingen 2040 – Vlissingen in balans

In de omgevingsvisie Vlissingen 2040 – Vlissingen in balans staat aangegeven dat:

- De binnenhavens, als onderdeel van de Kenniswerf, samen met omliggende deelgebieden zoals het Scheldekwartier en het stationsgebied nauwer met elkaar verbonden kunnen worden;
- Onderzocht wordt of er een pontje tussen het stadslandgoed en de binnenhavens kan gaan varen en of dit meerwaarde heeft.

Het zoekwoord “maritiem” leidt in de omgevingsvisie tot 18 resultaten waarbij met name de link wordt gelegd met:

a) de kernkwaliteiten van Vlissingen: de ligging aan zee, met een maritiem verleden (erfgoed en cultuur), heden ((jacht)havens, scheepsbouw en offshore wind) en toekomst;
b) de vijf thema's, waaronder dus maritiem, uit de strategische visie.

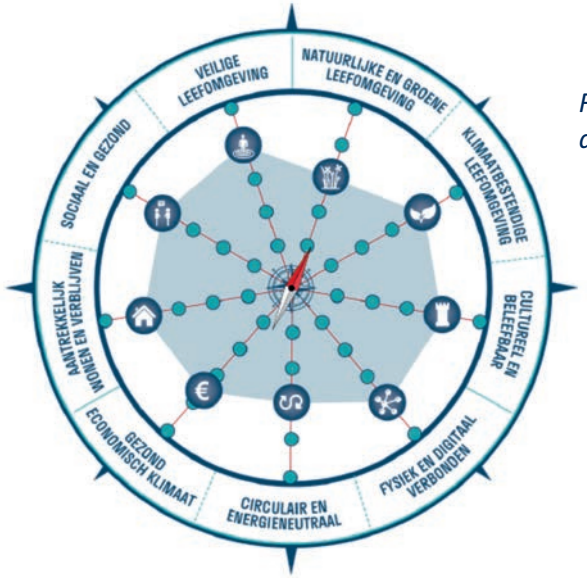


2. AMBITIES BINNENHAVENS VLISSINGEN

2.1 Inleiding

In de Omgevingsvisie zijn de ambities uitgewerkt voor wat betreft de Binnenstad (Scheldekwartier) alsook voor Kenniswerf en het Stationsgebied. De binnenhavens maken hier onderdeel van uit en vormen derhalve het startpunt voor het opstellen van het uitvoeringsbeleid ter vervulling van de ambities. De Omgevingsvisie zet enkele opgaves uiteen met betrekking tot het gebied rondom de binnenhavens. Vanuit de Omgevingsvisie worden de relevante tegels meegenomen aangezien niet alles van toepassing is op Beleid Binnenhavens. Hieronder staan de belangrijkste opgaves benoemd en wordt er kort geformuleerd waarvoor ze staan.

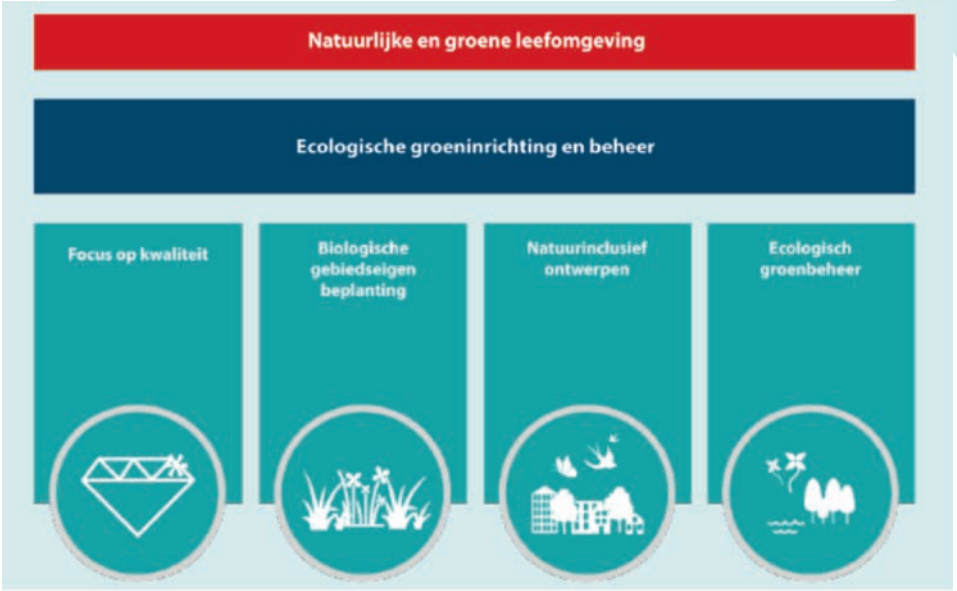
2.2 Binnenstad



Figuur omgevingsvisie: ambities binnenstad

2.2.1 Beleidsuitwerking: Thematische uitwerking omgevingsvisie

2.2.1.1 Natuurlijke en groene leefomgeving



In de mate van het mogelijke is beheer openbare ruimte een belangrijk punt voor het binnenhavengebied. Hierbij draait het niet alleen om de uitvoering maar ook om het strategische aspect. Het binnenhavengebied is een belangrijk gebied binnen de gemeente en daarbij hoort bijvoorbeeld goed onderhoud; maaien van het talud, schoonvegen van de straten en onderhoud van het gebied rondom de Visveiling et cetera. Het openbaar groen draagt namelijk bij aan de uitstraling, karakter, sfeer en beleving van onze gemeente. Net als in de andere openbare ruimten van de gemeente, is het ook in het binnenhavengebied van belang om hierover te beschikken.





2.2.1.2 Cultureel en beleefbaar

De gemeente Vlissingen is in continue ontwikkeling. Er wordt overal gestreefd naar de best mogelijke situatie die is afgestemd naar alle aanwezige factoren. Dat is niet anders in onze binnenhaven(s), en meer specifiek als het gaat over de invulling van onze kades van het Scheldekwartier. De gemeente Vlissingen wil faciliterend zijn in het benutten van haar maritieme karakter en ambities. Optimaal gebruik van de kades en steigers in het Scheldekwartier is daarom aangewezen. Het Scheldekwartier staat open voor zowel maritieme evenementen op het water als op de kade(s).

Binnen het Dok (aan de Houtkade/Peperdijk, en de Jan Weugkade) bevindt zich de Dokhaven (=Stadshaven Scheldekwartier) (met passanten- en vaste ligplaatsen). In dit gebied bevindt zich momenteel drijvend erfgoed (o.a. hotelschip Koningin Emma). De Houtkade (binnen het Dok) kan dienen als maritieme publiekstrekker op basis van een extern initiatief (bijvoorbeeld actieve bruine vloot of museumschip). Ook evenementenschepen en de Schepencarrousel kunnen hier een plaats innemen. Tot slot kan Houtkade (binnen het Dok) ook dienen als 'maritieme hub'. De Basaltkade zal worden hersteld en gebruiksklaar worden gemaakt. Deze kade kan dienen als multifunctionele kade -met behoud van de historische context- voor charterzeilschepen, rondvaartschepen, dienstvaar-tuigen en schepen vrijgesteld van liggelden (zie hiervoor de geldende Liggeld-verordening Vlissingen).
Aan de Houtkade, buiten het Dok, kunnen evenementenschepen een plaats innemen. Ook kan deze kade dienen als halteplaats voor rondvaartschepen. Deze kade biedt ook ruimte om een maritieme hub te creëren.

Aan onze openbare kades in de binnenhaven worden geen vaste ligplaatsen gefaciliteerd. Voor rondvaartboten creëren we wel een vaste op- en afstapplaats en denken we mee in mogelijkheden aangaande een informatiepunt.

2.2.1.3 Fysiek en digitaal verbonden





Verleiding, reuring, leven en dynamiek krijgen we onder andere door in onze binnenhavens maritieme hubs te gaan realiseren en samen met marktpartijen stepping stones gaan ontwikkelen. Deze twee aspecten worden hieronder toegelicht.

► Maritieme hubs

De binnenhavens grenzen aan het stationsgebied dat feitelijk een knooppunt is van diverse vormen van mobiliteit. Treinen vertrekken er en komen er aan; datzelfde geldt voor bussen, taxi's en het fiets-voetveer. Op het station kunnen ook fietsen geleend worden. In de Visie Stationsgebied worden enkele cijfers van geregistreerde reizigers bij verschillende mobiliteitsvormen op het Stationsgebied Vlissingen in 2018 en 2019 weergegeven. 1.505.000 reizigers; dat is de inschatting van het totaal aantal reizigers op het Stationsgebied Vlissingen in 2019 (trein, bus, ferry).

Aan deze knooppuntfunctie kan een nieuwe activiteit worden toegevoegd. Het idee is om in de binnenhavens zogenoemde maritieme hubs te realiseren. Een maritieme hub is feitelijk een openbare steiger die dienst doet als bushalte. Watertaxi's en andere lichte vaartuigen kunnen de maritieme hubs gebruiken om binnen vastgestelde tijden passagiers van en aan boord te nemen. Recent is gebleken dat vervoer van passagiers over water de snelste mogelijkheid is om van station in de binnenstad te komen. Maritieme hubs kunnen ook op andere locaties worden aangelegd, zoals in de Dokhaven, nabij hotel de Timmerfabriek en nabij het Smoske. Maritieme hubs bieden dus een kans om Vlissingen beter te ontsluiten.

Mogelijke kades in onze binnenhaven om deze maritieme hubs te lokaliseren zijn; Albionkade, Houtkade binnen het Dok en de Houtkade buiten het Dok. Een maritieme hub in het Kanaal door Walcheren ter hoogte van de Kenniswerf is ook een mooie opportuniteit om beide gebieden beter met elkaar te verbinden.

► Stepping stones in de binnenhavens

De binnenhavens kunnen een linking pin functie vervullen tussen het Stations-gebied en de binnenstad. Watertaxi's en maritieme hubs kunnen dat fysiek mogelijk maken. Maar er is méér om die linking pin functie te vergroten: stepping stones. Een voorbeeld daarvan kan het wekelijks bezoeken van de visveiling zijn, gezellig uit eten gaan bij een visrestaurant in de havens, wandelen en flaneren over een maritieme boulevard, het bezoeken van bijzondere schepen et cetera. Met andere woorden: het binnenhavengebied kan naast commerciële activiteiten ook een toeristische trekpleister worden. Hierbij laten we de eerste landtong buiten beschouwing omdat dit echt een 'werkgebied' is.

De gemeente moet in de binnenhaven ook inspelen op een samenleving die steeds meer digitaliseert. Het digitaal reserveringssysteem van Amsterdam CruiseDock kan ons vooruithelpen. Door ons aan te sluiten bij dit reserveringssysteem kunnen we een antwoord bieden op de steeds evoluerende samenleving. Zo kunnen ligplaatsen aan de Albionkade, de Houtkade of de Basaltkade in de toekomst snel en gemakkelijk worden gereserveerd. Het gebruik van deze tool in de toekomst zorgt ook voor maximale transparantie naar de gebruiker toe.

2.2.1.4 Circulair en energieneutraal





De Gemeente voorziet in het Scheldekwartier aan de operationele kades walstroomfaciliteiten. In de nabije toekomst zullen er herstellingswerkzaamheden plaatsvinden aan enkele kades in het Scheldekwartier. Dergelijke voorzieningen zullen ook daar worden voorzien. Walstroomfaciliteiten moeten aan alle kades worden voorzien aangezien we willen streven naar een aantrekkelijk 'afmeer-klimaat'.
Momenteel is de energie die hiervoor wordt voorzien, nog niet energieneutraal. Dit is echter wel een uitdaging voor de toekomst. Op dit moment wordt het programma toekomstbestendige leefomgeving uitgewerkt met uitvoeringsbeleid voor energieneutraal, circulaire economie, klimaatadaptatie en milieu. Ook bij de Visserijkade zal dit worden voorzien op het moment dat de kades worden vervangen.

2.2.1.5 Aantrekkelijk wonen en verblijven





Het Scheldekwartier is volop in ontwikkeling ten voordele van de verblijfskwaliteit voor bewoners en bezoekers. Er wordt aandacht besteed aan vergroening, er zijn nieuwe bouwprojecten in het vooruitzicht die kwalitatieve woon- en verblijfsvormen creëren. Bestaande (oude) panden krijgen een nieuwe invulling en worden in een nieuw jasje gestoken. In het Scheldekwartier staan we duidelijk niet stil.

De kades van het Scheldekwartier zijn in eerste plaats onderdeel van een hoogwaardig woon- en verblijfsgebied. Ondersteunend, én wanneer passend binnen de omstandigheden en omgeving, is het maritiem gebruik van de aanwezige kades en steigers. Het maritieme karakter van het Scheldekwartier biedt kansen voor Vlissingen om zich te profileren vanuit haar DNA. Als uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier is een functionele doorvertaling gemaakt voor de verschillende kades. Hierbij wordt ingezet op helderheid richting gebruikers, omwonenden en uitvoerders.

In de binnenhaven maken we een onderscheid tussen de steiger Albionkade, de Albionkade en de wachtsteiger Albionkade. De steiger aan de Albionkade, gelegen voor de Timmerfabriek, is gemeentelijke eigendom. Deze steiger kan nu en in de toekomst een rol vervullen voor de gemeentelijke maritieme ambities. Er wordt nader afgewogen hoe hier verder mee om te gaan in gebruik en exploitatie. Aan de Albionkade kunnen riviercruiseschepen afmeren en een ligplaats innemen. De steiger aan de andere zijde van de kade kan dienen als wachtsteiger voor de Dokhaven.

Overigens kunnen aan de Albionkade charterschepen, dienstvaartuigen en evenementenschepen afmeren. Er is mogelijkheid om deze kade te laten dienen als facultatieve 'maritieme hub'. Hierboven werd hier reeds naar verwezen (2.2.1.4.). De termijnen van verblijf zijn terug te vinden in de geldende havenverordening.

Bij de Basaltkade, de Albionkade en de Houtkade worden tevens de voorzieningen ten behoeve van het beoogde gebruik gerealiseerd, zoals een aantal bolders en nutsvoorzieningen. Er wordt naar gestreefd om de voorzieningen aan de Houtkade in de loop van 2024 te realiseren zodat deze kade al eerder in gebruik kan worden genomen.

2.2.1.6 Sociaal en gezond



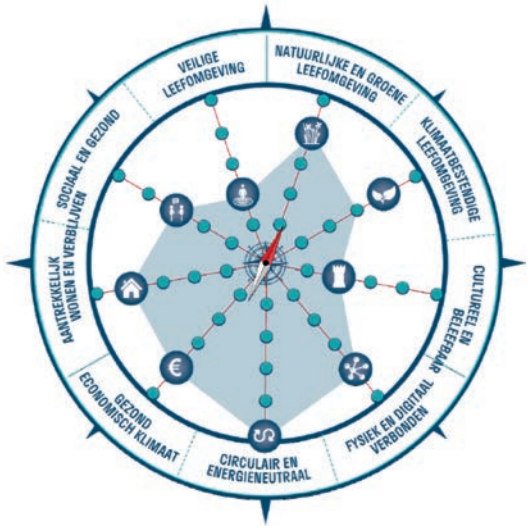
Het Scheldekwartier wordt ontwikkeld tot een prachtige ontmoetingsplek voor ons allemaal. Deze plekken zijn inclusief en vormen dus een uitvalsbasis voor allerlei doelgroepen. Vanwege de prachtige locatie streeft de gemeente streeft ernaar om in de toekomst allerlei activiteiten in en rondom het Scheldekwartier mogelijk maken. Denk daarbij aan horeca, recreatie en evenementen.

2.2.1.7 Veilige leefomgeving



Zie uitwerking in 2.3.1.8.

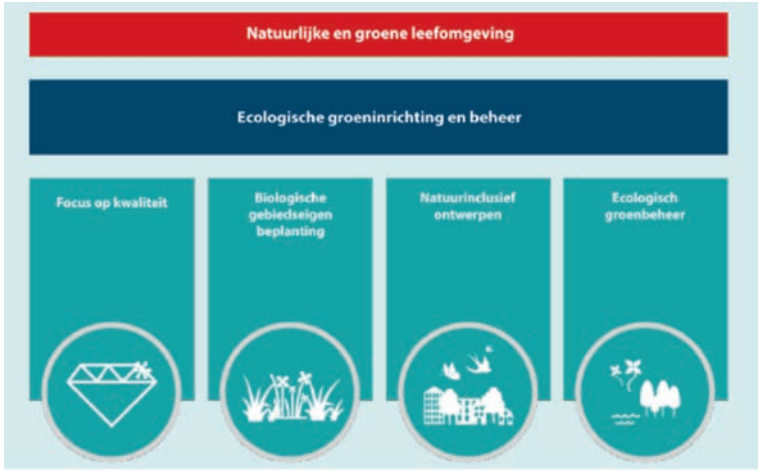
2.3 Kenniswerf en Stationsgebied



Figuur omgevingsvisie: ambities stationsgebied en kenniswerf

2.3.1 Beleidsuitwerking: Thematische uitwerking omgevingsvisie

2.3.1.1 Natuurlijke en groene leefomgeving



[1] Programma van Eisen en Tarieven- Inland Shipping (greenaward.org)

Green Award

Sinds 2011 certificeert Green Award binnenvaart- en zeeschepen die aan haar eisen kunnen voldoen. De Green Award eisen hebben betrekking op de veiligheid en het milieu en gaan een stapje verder dan hetgeen wetgeving verplicht stelt. Schepen met een dergelijk certificaat hebben een lagere emissie en hebben zo minder impact op het milieu. Deelname aan het Green Award programma draagt ook bij aan VN Duurzame Ontwikkelingsdoelen 11 en 17. Inmiddels heeft de stichting Green Award vele onderzoeken uitgevoerd, nuttige data verzameld en heeft een aantal deskundigen betrokken bij het verder ontwikkelen en verbeteren van het programma. Deze aanpak heeft nu tot goede en tastbare resultaten geleid waarmee aan de verbetering en vergroening van de binnenvaart bijgedragen wordt.
De gemeente Vlissingen ontvangt geen zeeschepen en binnenvaartschepen aan de kades die we in eigen beheer hebben. Dus daarop is deze Green Award niet van toepassing. Wel ontvangt de gemeente Vlissingen riviercruises. Riviercruises kunnen wel streven naar een Green Award.

Het programma van eisen[1] van Green Award voor de binnenvaart is compact gehouden en heeft betrekking op Motoren, technische uitrusting aan boord en het gedrag van de bemanning. Er moet een minimaal aantal punten gehaald worden op het onderdeel ''motoren''.

We willen dit bewustzijn bij de riviercruises aanscherpen en het aantrekkelijk maken voor deze schepen om bewust te streven naar een dergelijke Green Award. Daarom zal worden onderzocht of riviercruises in de toekomst worden beloond (in termen van korting op het liggeld) indien zij beschikken over dergelijk certificaat. Bij de evaluatie van dit beleid zal dit worden meegenomen.

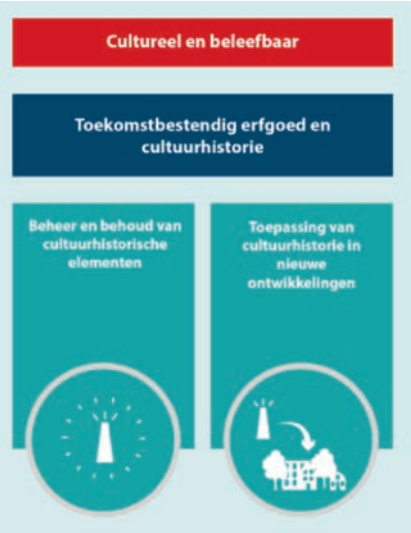
Blauwe Vlag

In Vlissingen dragen zowel de jachthaven aan de Prins Hendrikweg alsook de Dokhaven de Blauwe Vlag. Stranden en jachthavens mogen de Blauwe Vlag erkenning voeren omdat zij voldoen aan strenge Blauwe Vlag criteria op het gebied van milieu, educatie, veiligheid en toegankelijkheid. Eén van de belangrijkste voorwaarden om dergelijke Blauwe Vlag in ontvangst te nemen, zijn schoon water en schone kades. Ook moet er informatie beschikbaar zijn over hoe om te gaan met natuur en milieu.

In de concessieovereenkomsten met betrokken partijen vragen wij de exploitant om zich hiervoor in te spannen met doel om deze Blauwe Vlag te behalen. Dat is tot op heden een succesvol verhaal: zowel Jachthaven de Schelde als de Dokhaven beschikken over een Blauwe Vlag.

Exploitanten zijn gemotiveerd om deel te nemen aan het traject met betrekking tot de blauwe vlag. De gemeente kent niet alleen een Blauwe Vlag in de Jachthaven en de Dokhaven, ook op onze stranden wappert een Blauwe Vlag. Zo maken we met z'n allen het plaatje compleet.

2.3.1.2 Cultureel en beleefbaar





De Gemeente Vlissingen heeft een rijke geschiedenis in het organiseren van diverse evenementen in haar binnenhavens, zoals Sail de Ruyter, Vlissingen Maritiem, en de visserijdagen. Deze evenementen, die zowel op het water als op de kade plaatsvonden, benadrukken de veelzijdigheid van de locaties. Met de Evenementenvisie 2030 streeft de gemeente ernaar om deze traditie voort te zetten en zichzelf te profileren als een ideale locatie voor (maritieme) evenementen.

Kansen en Mogelijkheden

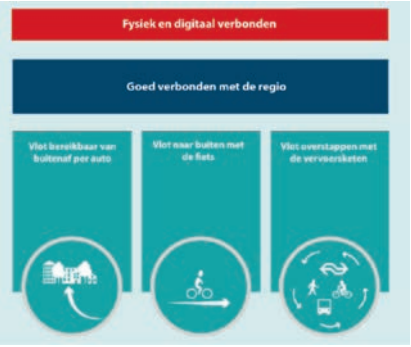
De binnenhavens van Vlissingen bieden unieke kansen voor evenementen-organisatie. Deze kansen omvatten:

1. **Geografische Ligging:** De haven's locatie aan zee biedt perfecte kansen voor maritieme evenementen.
2. **Historische en Culturele Waarde:** De rijke maritieme geschiedenis kan een uniek thema bieden voor evenementen.
3. **Infrastructuur en Toegankelijkheid:** Goede toegang tot de havens en de beschikbaarheid van faciliteiten zijn essentieel voor grote evenementen.
4. **Innovatie:** Er zijn een hoop ontwikkelingen in de maritieme wereld, deze zouden tijdens evenementen tentoongesteld kunnen worden.

Zoals hierboven reeds vermeld, is er ook een Evenementenvisie 2030[2] vastgesteld. Voor verdere informatie over de visie op evenementen kan deze visie worden geraadpleegd

[2] Evenementenvisie 2030 | Vlissingen

2.3.1.3 Fysiek en digitaal verbonden





We lobbyen voor een sterke treinverbinding met Vlissingen. Het liefst met twee volwaardige intercity's en twee sprinters per uur. We willen het (eigen) autogebruik verlagen en stimuleren alternatieven zoals deelvervoer. Zo verbeteren we de leefbaarheid en ontstaat meer ruimte voor klimaatadaptatie. Het station van Vlissingen wordt het belangrijkste overstappunt (mobiliteitshub).
De Kenniswerf wordt goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers vanuit het station en de binnenstad. Er komen aantrekkelijke, logische en duidelijke wandel- en fietsroutes. Met de herontwikkeling van de Kenniswerf wordt dit een levendig en aantrekkelijk gebied voor bezoekers die vanaf het station naar de binnenstad lopen. Hiermee vormt het een goede entree voor Vlissingen.

Autonoom varen

Gemeente Vlissingen is sinds 2021 partner van het project “Fieldlab Autonomous Sailing Technology” (FAST). Op de Kenniswerf werkt de Hogeschool Zeeland aan de realisatie van dit fieldlab; in de binnenhavens heeft korte tijd een voormalige werkboot van projectleider Damen dienst gedaan als watertaxi tussen het NS station en de binnenstad van Vlissingen; met die vaarten zijn digitale gegevens van de omgeving verzameld waardoor het op termijn misschien mogelijk is om autonoom met het vaartuig te varen. De dieselmotor van het vaartuig wordt binnenkort vervangen door een elektromotor. FAST liep tot eind 2023. Gesprekken zijn gestart om te onderzoeken of een FAST 2.0 op termijn mogelijk is. Gemeente Vlissingen zit daarbij om de tafel; we zijn voorstander van dergelijke projecten, ook omdat ze passen bij de strategische visie 2040 waarin onder andere sprake is van de realisatie van een hotspot Delta innovatie. Waar mogelijk ondersteunen we nieuwe projecten in deze richting.

De gemeente Vlissingen heeft momenteel nog geen concreet zicht op mogelijke toekomstige projecten en ontwikkelingen. Als de mogelijkheid zich aandient, zal de gemeente zich hiervoor inspannen. Als deze mogelijkheid zich niet aanbiedt binnen een bepaalde termijn, ambieert de gemeente om hiermee zelf aan de slag te gaan. In een toekomstige evaluatie van dit beleid nemen we dit onderwerp opnieuw op.

2.3.1.4 Circulair en energieneutraal





Rond station Vlissingen is een traject gestart met stakeholders uit bedrijfsleven, onderwijs en (semi-) overheden om duurzame, innovatieve mobiliteitsvormen te ontwikkelen en het stationsgebied te ontwikkelen tot dé mobiliteitshub in de regio en van Vlissingen Circulair. Hierbij zullen huidige mobiliteitsvormen en het gebied een kwaliteitsimpuls krijgen, en nieuwe, slimme en duurzame mobiliteitsvormen worden toegevoegd. Dit leidt ertoe dat de gast (toerist, student, forens én inwoner) straks gebruiksvriendelijk, flexibel en comfortabel kan wisselen tussen bestaande en nieuwe mobiliteitsvormen. Met deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen), aanvullende voorzieningen (zitmogelijkheid, toilet, waterkraan, WiFi, oplaadpunten), duurzame mobiliteitsvormen, laadinfra gekoppeld aan de elementen wind, water en zon wordt het stationsgebied dé mobiliteitshub in de regio en is de Zeeuwse beleving voor de gast compleet.

Campusontwikkeling van de Kenniswerf creëert mogelijkheden binnen dit gebied. Kennisontwikkeling op het gebied van waterstof en delta-innovatie krijgt de ruimte. Vragen rondom duurzaamheid/duurzaam houden van bijvoorbeeld de Visveiling kunnen hierdoor worden uitgewerkt.

Samen met Stedin voorkomen we netcongestie van het elektriciteitsnet in dit gebied (we spreken van netcongestie als de vraag naar transport van elektriciteit (zowel bij de aanbieder als de afnemer) groter is dan de transportcapaciteit van het net), om zo de Kenniswerf aantrekkelijk te houden voor testen of demonstraties die veel stroom vragen. In de havens ontwikkelen we mogelijkheden voor walstroom. Walstroom is een voorziening waarmee elektriciteit kan worden geleverd aan schepen vanuit het elektriciteitsnetwerk op het vasteland. Door walstroom te gebruiken kunnen de (diesel)generatoren van het schip na het aanleggen aan de kade worden uitgezet. Dat maakt minder geluid, maar is ook schoner en leidt tot daling van de schadelijke stoffen.
In de binnenhavens is het gebruik van generatoren aan boord van binnenschepen verboden; dergelijke schepen moeten conform de huidige Havenbeheers-verordening aan de walstroom. In de binnenhavens is de netwerkinfrastructuur van Stedin aanwezig waarop bedrijven en instellingenkunnen aansluiten. In contracten met huurders van kades en water in de binnenhavens is opgenomen dat zij zelf moeten zorgdragen voor walstroomvoorzieningen. Enkele bedrijven in de binnenhavens beschikken over walstroomfaciliteiten, waaronder het Loodswezen; de grootste schepen van deze organisatie maken daar gebruik van. Walstroom is ook aan de Albionkade voor riviercruiseschepen beschikbaar, alsook op een gedeelte van de Houtkade. Aan de Basaltkade zal hierin in de toekomst ook worden voorzien.
Als gemeente streven wij ernaar om alle schepen aan de walstroom te hebben en generatoren te allen tijde te vermijden.

Specifieke afspraken hieromtrent liggen vast in de geldende huurovereenkomsten. De gemeente werkt er naar toe om alle bedrijven in de binnenhaven gebruik te laten maken van walstroom. De mogelijkheden zijn er of kunnen worden gecreëerd. Het laten draaien van dieselmotoren in onze binnenhavens is onnodig milieubelastend.

[3] De Havenbeheersverordening zal later dit jaar (2024) worden gewijzigd.

Alles evolueert in onze maatschappij, zo ook als het over dit onderwerp gaat.
Deze walstroom zou in eerste instantie nog niet gaan om groene elektriciteit. Dat is wel iets waar we naartoe kunnen werken. Dit beleid zal periodiek worden geëvalueerd.

2.3.1.5 Gezond economisch leefklimaat



We willen een campus ontwikkelen, in samenwerking met kennisinstellingen en andere partners in het gebied. Dit betekent dat de Kenniswerf geen eenzijdig bedrijventerrein is, maar een gemengde werklocatie. Hier vind je onderwijs, onderzoek, innovatieve bedrijvigheid en andere functies zoals studenten-huisvesting en bijbehorende voorzieningen. Ook wordt hierbij een goede verbinding gemaakt met het Stationsgebied, zowel ruimtelijk als functioneel. Het delen van voorzieningen is kenmerkend voor een efficiënt gebruik van de ruimte in dit gebied. Van auto's en elektrische laadpunten tot vergaderruimtes. Hiermee verbeteren we het vestigingsklimaat zo, dat de Kenniswerf aantrekkelijk is voor starters en doorgroeiende startups. Het maken van experimenteerzones op het gebied van delta-innovatie draagt hieraan bij.

Aangezien Kenniswerf en het Stationsgebied onder andere de hotspot zijn voor innovatie, moeten de bedrijven voldoen aan dezelfde normen en waarden als de normen en waarden die de gemeente nastreeft. Het is de bedoeling dat zij ook streven naar de optimaal geambieerde situatie. De huidige bedrijven in dit gebied spannen zich hier al voor in.

Dat hoort ook zo zijn bij bedrijven die zich in de toekomst zullen vestigen op de Kenniswerf / in het Stationsgebied. Onze speerpunten vormen een maatstaf in de beoordeling van toekomstige projecten en/of bedrijven.

Energy campus, Duurzame brandstoffen

Her en der in Nederland, Europa en de wereld worden (nieuwe) duurzame brandstoffen onderzocht en wordt ermee geëxperimenteerd. LNG is een brandstof voor de zeevaart en de binnenvaart, die met name in de zeehavens gebunkerd wordt; North Sea Port biedt daarvoor, net als zes andere zeehavens in Nederland, de faciliteiten. Waterstof is een brandstof die nog in de kinderschoenen staat. Weliswaar is bij wijze van proef een binnenvaartschip ermee uitgerust maar het is nog geen gemeengoed. Ammoniak, bio-ethanol en dergelijke zijn eveneens in beeld maar ook hiervoor geldt hetzelfde als voor waterstof. Het experimenteren met deze nieuwe brandstoffen is niet een rol van een gemeente.

Het onderwijs op de Kenniswerf wil zich (verder) ontwikkelen als energy campus. Onder andere de HZ heeft in dat kader een aanvraag ingediend bij het Just Transition Fund. De eerste reeds gezette stappen richting een waterstoflaboratorium kunnen daarmee verder geprofessionaliseerd worden.
Hierbij kan een link gelegd worden naar North Sea Port. Zij heeft in haar strategische plan “Connect 2025” opgenomen energy hub te willen worden. Dat geldt met name voor het gebied ten noorden van de Westerschelde. Op en rond het voormalige terrein van Thermphos zijn twee waterstoffabrieken voorzien, grootschalige opslag van energie in batterijen en van ammoniak.

De rol van de gemeente in dergelijke activiteiten is veelal faciliterend van aard. Deze kan zich uiten in het (financieel) aanjagen van nieuwe ontwikkelingen, in het organiseren van bijeenkomsten voor bedrijven en organisaties die elkaar kunnen versterken, et cetera. De binnenhavens kunnen, zoals bij het project FAST, mogelijk dienst doen als maritieme experimenteerregio; per propositie zal dat beoordeeld worden. Van zodra mogelijkheden of kansen zich aanbieden, zullen wij deze ook grijpen. Op dit moment is het lastig om bepaalde acties te concretiseren. In een periodieke evaluatie van dit beleid komen we hier daarom ook op terug.



2.3.1.6 Aantrekkelijk wonen en verblijven



Hiervoor verwijzen we graag naar de Visie Kenniswerf die later dit jaar (2024) zal worden vastgesteld.

2.3.1.7 Sociaal en gezond



Hiervoor verwijzen we graag naar de Visie Kenniswerf die later dit jaar (2024) zal worden vastgesteld.

2.3.1.8 Veilige leefomgeving





De binnenhavens zijn 24 uur per dag, zeven dagen per week en 365 dagen per jaar openbaar te betreden gebied. De havenmeester is aangesteld voor 18 uur per week. Dat betekent dat er in de binnenhavens 150 uur per week geen fysiek toezicht is. Gemeente Vlissingen beoogt dit te ondervangen, bijvoorbeeld door het plaatsen van camera's in het gebied. Het is in ieder geval wenselijk dat de uren van de havenmeester worden uitgebreid. Met 18 uur per week (exclusief piketdiensten) kan een havenmeester geen goede uitwerking geven aan zijn/haar functie. Het is dan ook wenselijk om 1fte toe te schrijven aan een de functie van havenmeester.
Als het gaat over veiligheid is samenwerking tussen verschillende overheids-instanties hierbij uiteraard ook van belang. Zie ook de paragraaf over externe samenwerking.

Handhaving

Handhaving in de Binnenhavens behoeft anno 2023 extra aandacht. Onder andere in relatie tot afval op de kades en in het water, ISPS, het door bedrijven zonder toestemming plaatsen van afval op openbare weg en kades et cetera.

Jaarlijks stelt de gemeente een IHUP (Integraal Handhaving en Uitvoerings-programma) op. Bedrijventerreinen, Kenniswerf en de binnenhavens zijn onderdeel van dit programma. Ondanks dit gegeven is er tot voor kort weinig aan handhaving gedaan. Dat vertaalt zich anno 2022 en 2023 in een hoop ergernis bij alle betrokken partijen en in schade, bijvoorbeeld door vispluis in schroeven van andere schepen. Zolang niet handhavend wordt opgetreden, loopt gemeente Vlissingen risico op aansprakelijkheid, gezichtsverlies en op ergere situaties. In het in 2022 en 2023 gehouden huurdersoverleg hebben bedrijven in de binnenhavens bij gemeente Vlissingen sterk aangedrongen om handhaving spoedig intern te regelen.

De binnenhavens zouden als onderdeel van Kenniswerf een visitekaartje moeten zijn en mensen zouden er, aldus de Strategische Visie 2040 en de Omgevingsvisie, door verleid moeten worden. Anno 2022 en 2023 is daar nog te weinig sprake van. Verandering is te realiseren door :

1. Bestaande gemeentelijke handhavers in te plannen voor steekproefsgewijze, oplopend naar regelmatige, acties in de binnenhavens;
2. Indien actiepunt 1 niet realiseerbaar is: budget te reserveren en / of vrij te maken voor een nieuwe collega handhaving binnenhavens. Zie hiervoor de financiële paragraaf.

2.4 Binnenhavengebied

Hierboven werd onze binnenhaven opgedeeld in twee delen; Binnenstad en Kenniswerf & Stationsgebied. Onze binnenhaven moet daarnaast ook worden bekeken als één maritieme draaischijf. Want hoe we het ook bekijken; Vlissingen is dé maritieme stad aan zee. En daar zijn we behoorlijk trots op.
Als Gemeente Vlissingen willen we dan idealiter ook streven naar het maximaal haalbare op alle vlakken in onze binnenhavens; ons maritiem DNA is er, en daar moeten ten zeerste gebruik van maken. Al is het echter niet altijd mogelijk om op alle facetten het maximale te bereiken.

Laat het duidelijk zijn; onze ambitie is 'groeien' en daar gaan, zoals hierboven reeds vermeld, enkele doelstellingen mee gepaard.

Ontwikkeling binnenhavengebied

Het werd eerder al aangestipt; onze binnenhaven moet, net als alle andere gebieden, ontwikkelen en evolueren, het moet een hoger aangeschreven project/gebied worden. De binnenhaven wordt omringd door het Stationsgebied, de Kenniswerf en het Scheldekwartier. Deze gebieden zitten in volle groei en ontwikkeling. Het binnenhavengebied moet samen met deze gebieden groeien en ontwikkelen zodat het geen vreemde eend in de bijt wordt.

Ontvangst schepen

Eerder werd er al gesproken over de maritieme hubs. Dat is één van de ambities die we willen nastreven. Daarnaast is het onze grootste ambitie om ''alle'' soorten schepen de mogelijkheid te geven om af te meren aan één van onze kades. Al zitten we daar helaas beperkt in wat kan en mag. Hoe mooi zou het overigens zijn om een binnenvaartschip te ontvangen? Karaktervoller kan het bijna niet worden. Maar voor dergelijke schepen hebben we helaas geen plaats. Dit is niet alleen in onze binnenhaven een bestaand probleem. Er zijn landelijk hoge ambities gesteld. De Provincie Zeeland liet onderzoek[4] doen om inzicht te krijgen in de problematiek en om dit probleem uiteindelijk te verkleinen.

Verleiding/reuring

Verder is het onze ambities om mensen en bedrijven naar onze binnenhaven te krijgen. Waar dan specifiek zien we dit inpassen? Vanaf het station worden de bezoekers/toeristen via de heuse ''stadsboulevard'' verder geloodst naar het binnenhavengebied. De landtong ten oosten van de tweede binnenhaven wordt gezien als een 'werk landtong' die vooral gericht is op bedrijvigheid. Met andere woorden; hier willen we geen inwoners/toeristen hebben. Dat is een heel ander verhaal als we kijken naar de landtong ten westen van de tweede binnenhaven. Dit gebied willen in de toekomst bestempelen als onze 'recreatieve landtong' met een publieksfunctie en een representatieve uitstraling en verschijningsvorm. Naast aanwezigheid van de Lasloods zijn er nog mogelijkheden voor ondernemers om dit gebied mee vorm te geven. Zo maken we het plaatje is compleet.

[4] Onderzoek ligplaatsen in Zeeland.



Evenementen

Ten slotte willen we ook de nodige aandacht vestigen op evenementen in het binnenhavengebied. Dit punt werd hierboven reeds besproken, maar toch gaan we hier graag nader op in. Liefst bieden we ruimte aan alle evenementen die beroep willen doen op de binnenhaven van Vlissingen. Het is voor de gemeente echter niet altijd mogelijk om alle evenementen in onze binnenhaven te herbergen. Daarom willen we vooral inzetten op kleinschalige evenementen, en bovenal dan nog het allerliefst op maritieme evenementen. Onze binnenhaven, als prachtige setting, en een kleinschalig (maritiem) evenement vormen de perfecte match. Als de mogelijkheid zich overigens aanbiedt, wil de gemeente af en toe een inspanning leveren om een iets groter (maritiem) evenement onder te brengen in de binnenhaven.

Riviercruiseschepen

Ter invulling van de doelstelling om 100 riviercruiseschepen in 2030 te realiseren, gaan we het volgende doen:

1. Lidmaatschap Dutch Delta Cruise Port. De kosten bedragen € 1.500 per jaar.
2. Zoals in 2.2.1.4. reeds vermeld, aansluiten bij reserveringssysteem Amsterdam Cruise Port. De kosten hiervoor bedragen €1.850 per jaar.

Strategisch netwerk

De Gemeente Vlissingen beoogt, zoals hierboven ook vermeld, lid te worden van Dutch Delta Cruise Port, alsook van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens en van andere (strategische) gremia. Via netwerking zetten we de Gemeente Vlissingen mee op de kaart en beogen we een goede (gespreks)partner te zijn.

3. FINANCIËLE PARAGRAAF

Uitvoeringsparagraaf

- **Handhaving**

Zoals hierboven aangegeven, is handhaving noodzakelijk. Het is wenselijk om minstens 1fte in te zetten om naar behoren te kunnen functioneren. Daarom wordt er idealiter een bepaald budget vrijgemaakt. De salariskosten (incl. werkgeverslasten) voor een BOA bedragen max. €76.800 per jaar (norm 2023).

- **Havenmeester**

De havenmeester wordt momenteel voor 0,5fte ingezet. Voor een goede uitvoering van de taken is dit onvoldoende tijd. Voor een goede werking is het wenselijk om de uren op te schalen van 18 uur per week naar 36 uur per week. De salariskosten (incl. werkgeverslasten) voor een havenmeester (18 uur per week) bedragen max. € 44.750 per jaar (norm 2024).

- **Veiligheid**

Een veiligheidsplan wordt opgesteld door iemand die beschikt over deze specifieke kennis en kunde. Voorzien is om dit plan klaar te hebben in 2025. De kosten worden pro memorie vastgesteld.

- **Afval**

Net zoals voor veiligheid, wordt er ook een beleidsplan voorzien voor afval. Ook voor dit plan schakelen we een professional in die beschikt over de nodige kennis en kunde. Voorzien is om dit plan klaar te hebben in 2025. De kosten worden pro memorie vastgesteld.

- **Externe samenwerking**

Lidmaatschap van de NVB kan zorgen voor nog betere exploitatie van de haven. Kostprijs van dit lidmaatschap bedraagt een paar duizend euro per jaar.

Wat?	Kost	Soort kost	Bijkomstige informatie
Handhaving	€76.800	Structurele kost	Norm 2023, jaarlijkse indexatie
Havenmeester	€44.750	Structurele kost	Norm 2024, jaarlijkse indexatie
Havenveiligheidsplan	Pro memorie	Eenmalige kost	
Havenafvalplan	Pro memorie	Eenmalige kost	
Externe samenwerking	€2.000	Structurele kost	
Digitaal reserveringssysteem	€1.850	Structurele kost	
TOTAAL	Pro memorie		
Totaal EENMALIG	Pro memorie		
Totaal STRUCTUREEL	€125.400		

Dekking havengeld en overige kosten & baten

- **Dekking havengelden**

Liggelden zijn een heffing. Deze worden geïnd bij volgtijdig gebruik. Onder volgtijdig gebruik verstaan we ''kortstondige verhuur aan wisselende gebruikers''. Bij heffingen is de regel dat de baten niet hoger mogen zijn dan de kosten, dus niet meer dan 100%.

Liggelden worden door de Raad vastgesteld. Deze liggelden gelden momenteel alleen aan de Albionkade aangezien dit momenteel de enige kade is waar we schepen kunnen ontvangen in verband met de benodigde afmeervoorzieningen. Om de kostendekking te bepalen dienen de investerings- en onderhoudskosten gedurende de levensduur van 60 jaar van dit betreffende stuk kade afgezet te worden tegen de inkomsten.
Voor 2023 was de kostendekking van de Albionkade 28%. Er zijn in dat jaar 24 schepen afgemeerd aan de kade, wat overeenkomt met een bezettingsgraad van 12,6%. De verwachting is dat dit percentage zal toenemen zodra de bouwwerkzaamheden op de kade bij het Timmerplein gereed zijn. De dekkingsgraad van de kosten en baten zullen dan ook stijgen. Voor 2024 zal dit percentage naar verwachting niet veel afwijken van 2023.

Zodra andere kades, die bestemd zijn voor volgtijdelijk gebruik, beschikbaar worden gesteld, dienen de verwachte kosten en baten te worden meegenomen in de bepaling van de dekkingsgraad. Naar verwachting zal dat in 2025 zijn. Dit betreft een gedeelte van de Houtkade en de Basaltkade.

- **Overige kosten**

Kapitaallasten worden momenteel geboekt in verschillende exploitatiebudgetten van de havens. In 2024 is het doel dit te herschikken zodat er een duidelijk overzicht ontstaat van kosten en baten voor verschillende onderdelen van de havens. Doordat niet alle havenonderdelen “gebruikt” kunnen worden voor verhuur of andere doeleinden, en waarmee inkomsten gegenereerd kunnen worden, zullen de totale exploitatiekosten altijd hoger zijn dan de baten.

Voor het groot en cyclisch onderhoud van de kades is een beheerplan met MJOP opgesteld. Het is de bedoeling om dit aangepaste havenbeheerplan in 2024 vast te laten stellen, en een onderhoudsvoorziening in te stellen voor dekking van de kosten voor uitvoering van de geplande werkzaamheden. In de eerste jaren is hiervoor de reeds toegezegde en beschikbare jaarlijkse bijdrage voor achterstallig onderhoud benodigd. Na een aantal jaar is de achterstand in het onderhoud grotendeels ingehaald en kan dat bedrag worden bijgesteld. Iedere 5 jaar wordt het havenbeheerplan met bijbehorende MJOP herzien en wordt op basis hiervan de benodigde jaarlijkse onderhoudsvoorziening bijgesteld.

- **Overige baten**

Voor de verhuur van kades en water zijn er voor de binnenhaven 21 privaatrechtelijke overeenkomsten afgesloten. Per 1-1-2024 zijn dat er 3 voor de Dokhaven, 2 voor “het Eiland”, 7 voor de Visserijkade, 6 voor de 2e binnenhaven westzijde en 1 voor de Vissershaven. Voor de havens komen er op diverse manieren inkomsten binnen. De grootste inkomstenbron is de verhuur van de Visserijkade. De huurprijs van deze kade inclusief een strook water is bepaald op basis van de onderhoudskosten. Zodra de kade wordt vervangen, wordt de prijs herzien en worden de werkelijke vervangingskosten en onderhoudskosten gedurende de levensduur doorberekend in de huurprijs. De huurprijs wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index. Op die manier wordt er een reserve opgebouwd om onderhoud te kunnen plegen gedurende de levensduur, alsook vervangingskosten van de kade te bekostigen en/of rentelasten te dragen. De kostendekking voor de Visserijkade is daardoor 100%.

In de 2e binnenhaven (westzijde) wordt water verhuurd (voor onbepaalde tijd). Daarvoor wordt een vaste prijs per m² gehanteerd die ook jaarlijks wordt geïndexeerd met de CPI-index. Bij nieuwe contracten wordt diezelfde berekening aangehouden.
Af en toe verzoeken de huurders van de 1e en 2e binnenhaven om tijdelijke huur van extra water. Dit wordt op basis van de liggeldverordening afgerekend.

In het Scheldekwartier zijn er een aantal vaste ligplaatsen verhuurd en is er een concessieovereenkomst afgesloten voor exploitatie van de passantenplaatsen in de Dokhaven. Samen met de liggelden voor riviercruiseschepen, andere recreatieve schepen en inkomsten afkomstig van huur voor andere jachthavens binnen de gemeente, vormen dit de inkomsten voor recreatieve havens zoals in de begroting is opgenomen.

4. ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN GEMEENTE VLISSINGEN

Havenmeester
De havenmeester is belast met het toezicht op de naleving van het bij, of krachtens, de Havenbeheersverordening bepaalde. De havenmeester is bevoegd om aanwijzingen te geven en is hij binnen de haven het aanspreekpunt bij uitstek. Verder mag de havenmeester een advies of beoordeling geven als het bijvoorbeeld gaat over het gebruik van een anker of over het al dan niet deugdelijk afmeren. Ook heeft de havenmeester het recht en de plicht om te interveniëren als het gaat om verwaarloosde vaartuigen. De havenmeester kan ook aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, en in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer, het nemen van een ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

Havenbeheerder
Gemeente Vlissingen is de enige partij die zorgdraagt voor het beheer van de gemeentelijke binnenhavens, tenzij dit contractueel anders is vastgelegd zoals bij onderdelen van de Michiel de Ruyterhaven en de Dokhaven. De havenbeheerder, in dienst bij gemeente Vlissingen, zorgt voor het beheer en het in stand houden van de kades en haven op basis van een havenbeheerplan. Ook het (laten) uitvoeren van sommige onderhoudswerkzaamheden aan kades en havenbodem behoort tot het takenpakket. De havenbeheerder stelt projectplannen op voor onderhoud en vervanging en is ook verantwoordelijk voor het budgetbeheer van exploitatie en onderhoud van de kades.

Handhaver
In artikel 4.1 van de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 staat aangegeven dat het college mondeling of schriftelijk aanwijzingen kan geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, en in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer, het nemen van een ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

Bevoegde autoriteit / gezag
In Nederland is het bevoegd gezag in een bepaalde zaak het bestuursorgaan dat bevoegd is omtrent die zaak besluiten te nemen of beschikkingen af te geven.
Gemeente Vlissingen is bevoegde autoriteit / gezag in het dossier “Elektronische meldplicht zeeschepen”.

Port Facility Security Officer
In het kader van ISPS (International Ship & Port facility Security) is de burgemeester bevoegd om een 'Port Facility Security Officer' aan te stellen. Het is ook bij wet geregeld om een Port Facility Security Officer werkzaam te hebben. Dit wordt verder meegenomen en besproken in het Havenveiligheidsplan. De Port Facility Security Officer is vanuit de organisatie belast met het toezicht op het naleven van de veiligheidsmaatregelen die in het kader van ISPS gelden.

Samenwerking met derde partijen
Alhoewel gemeente Vlissingen voor al deze rollen primair verantwoordelijk is, kan samenwerking met derde partijen zeer nuttig zijn. Een voorbeeld daarvan samenwerking met partijen als North Sea Port. Dergelijke partijen beschikken over meer expertise en kunnen waardevol zijn. Samenwerking is wellicht ook mogelijk met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens en wellicht met andere gemeenten die over binnenhavens beschikken.

5. GEBRUIK EN EIGENDOM

a. Eigendom water en kades

Het water achter de sluizen is deels in eigendom van de Gemeente Vlissingen en deels in dat van de provincie Zeeland. Zo is de vaargeul, de doorgaande route voor schepen tussen sluizen, Keersluisbrug en verder door naar Middelburg (en vice versa) van de provincie Zeeland. De Eerste en Tweede Binnenhaven en de Dokhaven zijn van gemeente Vlissingen. Daarnaast bestaan er private overeenkomsten met commerciële partijen over eigendom en / of gebruik van het water.

Met uitzondering van een deel van de kade aan De Willem Ruysstraat (voorheen de Koningskade), is de Gemeente Vlissingen eigenaar van alle kades in de Eerste en Tweede Binnenhaven, het Scheldekwartier en de Piet Heinkade. De kade aan De Willem de Ruysstraat is vandaag de dag nog eigendom van de provincie Zeeland. Het water in de Koopmanshaven is vanuit het Scheldereglement verplicht in gebruik gesteld aan de loodsen, maar de gemeente is wel verantwoordelijk voor het op peil houden van de waterbodem.

b. Passantenhaven

Waar de Eerste en Tweede Binnenhaven vooral bedoeld zijn voor het afmeren van schepen zoals voor de visserij, offshore wind, Rijkswaterstaat en het Loodswezen, daar kunnen pleziervaartuigen afmeren in de Michiel de Ruyterhaven en in de Dokhaven. Leden van de Vereniging voor Watertoerisme Schelde en passanten kunnen hun vaartuigen afmeren in de jachthaven van de vereniging, nabij de Keersluisbrug.

De Michiel de Ruyterhaven (officieel de Vissershaven die wordt geëxploiteerd door Michiel de Ruyterhaven BV) is in beheer van brasserie Evertsen. In de Dokhaven wordt onderscheid gemaakt tussen ligplaatsen voor passanten enerzijds en voor vaste ligplaatsen (in eigendom van particulieren ondergebracht in een VVE) voor mensen die in de buurt daarvan wonen. Passanten kunnen terecht bij VVW Schelde en kunnen hun vaartuig afmeren langs de Peperdijk; ligplaatseigenaren kunnen hun vaartuigen afmeren langs de door hen gekochte voorzieningen aan de Jan Weugkade.

c. Afmeervoorzieningen ten behoeve van andere gebruikers

Naast commerciële en pleziervaart zijn er in de gemeentelijke binnenhavens ook voorzieningen aanwezig om riviercruiseschepen te ontvangen. Ter hoogte van de Timmerfabriek, als onderdeel van de ontwikkelingsvisie Scheldekwartier, is een riviercruisekade voorzien. In en rond de Tweede Binnenhaven bevinden zich verder sportvisboten en waterscouts. In de Dokhaven, langs de Houtkade, kan eventueel bruine vloot afmeren. Momenteel ligt de Koningin Emma hier afgemeerd. Er is nog ruimte voor een tweede initiatief.

Loodstenders van het Nederlandse en Belgische Loodswezen hebben tenslotte vaste ligplaatsen in de Koopmanshaven om vandaaruit registerloodsen van en naar de zeeschepen te brengen.

d. Evenementen

In en rondom de gemeentelijke binnenhavens vinden op onregelmatige basis maritieme evenementen plaats. Een voorbeeld daarvan is Vlissingen Maritiem waarvan de laatste editie in 2015 werd gehouden. In 2013 vond voor het laatst een grote Sail plaats. Op het water en op de kades zijn dan verschillende activiteiten. Grote zeilschepen meren tijdens dergelijke festiviteiten in de binnenhavens af; deze werden opengesteld voor bezoekers.

Verder worden er evenementen of congressen georganiseerd in de Lasloods, nabij de Tweede Binnenhaven.

Beheer en onderhoud

Gemeente Vlissingen is primair verantwoordelijk voor onderhoud aan kades en havenbodem in de gemeentelijke binnenhavens. Daarnaast zijn er in de Eerste en Tweede Binnenhaven, als onderdeel van overeenkomsten tussen gemeente en private partijen, ook afspraken gemaakt. Schade kan bijvoorbeeld worden verhaald op de huurder.

Beheer en onderhoud zijn onderwerpen die in het vernieuwde Havenbeheerplan aan de orde komen. In de geüpdatete versie van het Havenbeheerplan worden zowel de kosten voor het achterstallige onderhoud, zoals de kosten voor het "dagelijkse" beheer en taken die cyclisch terugkeren, in beeld gebracht.

Verder wordt er getracht om voor alle onderdelen te bepalen welk onderhoud specifiek nodig is gedurende de levensduur tot en met vervanging. Op deze manier krijgt de gemeente in beeld wat er na het uitvoeren van het achterstallige onderhoud jaarlijks nodig is om het beheerareaal in stand te houden.

Exploitatie

Gemeente Vlissingen is enerzijds verantwoordelijk voor langjarige investeringen in bijvoorbeeld kades en in voorzieningen en anderzijds voor de jaarlijkse exploitatie. Een gemeente heeft geen winstoogmerk.

In het havenbeheerplan (2017) zijn de exploitatiekosten en de investeringen voor de komende 10 jaar opgenomen, met een doorkijk tot 30 jaar..

Naast de exploitatiekosten en investeringen die er zijn, heeft de gemeente ook te maken met inkomsten. Deze krijgt gemeente Vlissingen sinds 2021 op basis van de overeenkomsten met private partijen. Het afmeren van schepen aan de Albionkade alsook de tijdelijke verhuur van extra water in de Eerste en Tweede Binnenhaven creëren inkomsten. Omdat de overige afmeerlocaties allemaal verhuurd zijn aan private partijen zijn inkomsten op basis van de havengeld-verordening niet meer van toepassing.

Partijen die geen beroep kunnen doen op de bij de gemeente beschikbare ligplaatsen, maar toch een ligplaats zoeken, kunnen eventueel contact opnemen met de gevestigde bedrijven in de binnenhavens.

Veiligheid

Diverse aspecten rond de veiligheid in de binnenhavens staan beschreven in § 3 van de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017. Meer specifiek gaat het om het verbod op gevaarlijke situaties, hinder of schade; gebruik afvalverbrandingsoven; en melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen.

Voorzieningen

De kades van de 1e en 2e binnenhaven alsook sommige kades van het Scheldekwartier zijn voorzien van bolders. Een bolder is een inrichting aan de wal waar een schip, door middel van een tros of landvast, aan vastgelegd kan worden. De bolders van de Visserijkade zijn genummerd. Op de Albionkade en een deel van de Houtkade zijn eveneens bolders aanwezig.

Verder beschikken de kades in de binnenhaven ook over drenkelingenladders. Op onder andere locaties, waar gevaar voor verdrinking bestaat, wordt dit gevaar zoveel mogelijk voorkomen en zijn doelmatige middelen voor het redden van drenkelingen op een goed zichtbare plaats beschikbaar.

In de binnenhaven zijn ook twee AED-toestellen terug te vinden. Deze bevinden zich in de Eerste Binnenhaven (West) en op de Jachthavenweg. De Gemeente Vlissingen voldoet hierin aan de huidige richtlijn van Hartslag Nu. Die richtlijn met betrekking tot de AED-toestellen is gebaseerd op afstanden, waarbij obstakels (water, drukke wegen etc.) niet in acht worden genomen.

Ook vind je in de binnenhaven twee veiligheidspunten terug die zijn ingericht met een mobiele ladder en drijfmiddel. De ladder kan aan iedere bolder geborgd worden. Men kan hier dus terecht indien iemand zich te water bevindt en in nood verkeert. Deze veiligheidspunten bevinden zich beide in de Eerste Binnenhaven (Oost en West).

Een volgende voorziening in de binnenhaven is walstroom. Momenteel zijn er in onze haven enkele walstroomfaciliteiten. Het loodswezen heeft op dit moment een eigen walstroomaansluiting en zal deze upgraden zodat ook hun grootste schepen hiervan gebruik kunnen maken. Daarnaast heeft een aantal van de private partijen die kades in de Eerste en Tweede Binnenhaven huren ook walstroom-voorzieningen beschikbaar voor eigen gebruik. Walstroom op de Albionkade is voorzien voor riviercruiseschepen maar moet later dit jaar worden geoptimaliseerd en uitgebreid zodat we kunnen werken met een multifunctionele inzet van walstroom. Walstroom moet aan alle kades (en in voldoende mate) worden voorzien. Generatoren moeten, zoals ook vermeld in de Havenbeheers-verordening, weg moeten uit het beeld van de binnenhaven. We willen een aantrekkelijk 'afmeerklimaat' in onze binnenhaven.

Ook bevindt zich in de Tweede Binnenhaven een bunkerstation met daaraan bunkerbootjes. Een bunkerboot is een vaartuig met brandstof voor schepen, feitelijk een 'tankstation voor schepen'. Het bunkerstation en de bunkerboten zijn eigendom van een commerciële organisatie.

Ten slotte zijn er in onze binnenhaven ook steigers aanwezig. Hier kunnen kleine bootjes afmeren. Deze steigers zijn grotendeels eigendom van particulieren. Uitzonderingen daarop zijn bijvoorbeeld de steigers aan de passantenplaatsen in de Dokhaven en de wachtsteiger aan de Albionkade. Deze steigers zijn eigendom van Gemeente Vlissingen.



6. ECONOMISCHE BELANG BINNENHAVENS VLISSINGEN

De Binnenhavens zijn in de huidige situatie al een gebied met veel bedrijfs-activiteiten en instellingen. Grotere en kleinere bedrijvigheid met een link naar maritieme industrie, visserij en watersport hebben hun weg naar dit unieke deel van Vlissingen al gevonden.
Voorbeelden daarvan zijn het Loodswezen, de visveiling en langs kades afgemeerde visserijreders, de rederijen Seacontractors (zeeslepers) en Oceanwide Expeditions (poolreizen), Gould (onderhoud offshore wind), Multi Engineering, Delta Marine Crewing en Havenwerk (maritiem dienstverleners), Van de Gruiter (maritiem toeleverancier), Bankert Boating (opslag en onderhoud plezier-vaartuigen), de Lasloods (evenementenlocatie, voormalige maritieme loods), de SBH Loods (Stichting Behoud Hoogaars, onderhoud historische schepen), Provoost Maritiem et cetera. Deze bedrijven en instellingen zorgen voor werkgelegenheid, reuring in het gebied en voor economisch toegevoegde waarde.

Direct grenzend aan de binnenhavens ligt ook Damen Yachting. Damen is met drie werven de grootste werkgever van Vlissingen. Het bedrijf zorgt voor veel werkgelegenheid (ongeveer 650 personen) en voor veel economisch toegevoegde waarde. Bij Damen Yachting werken zo'n 650 mensen en bij een orderportefeuille van zo'n 20 jachten kan zomaar sprake zijn van meer dan € 1 miljard aan economisch toegevoegde waarde.

Met een beeld van de droom en het (toekomstig) (economische) belang van de Kenniswerf voor Vlissingen, en daarmee ook van de binnenhavens, wordt aandacht gevraagd voor de volgende aspecten:

- Handhaving
- Havenafval
- Beheer openbare ruimte
- Havenveiligheid / ISPS
- Interne samenwerking
- Externe samenwerking

Handhaving

Dit onderwerp wordt reeds besproken in 2.2.9.2.

Havenafval

In alle ruimtes en op alle plekken vraagt de problematiek rondom afval de nodige aandacht. Ook in de binnenhavens van Vlissingen is afval een aandachtspunt. Als gemeentelijke organisatie hebben we enige acties en pogingen ondernomen om de gebruikers van de binnenhaven op een goede manier te leren omgaan met afval, alsook de manier van afval scheiden en afvoeren.
Als gemeente met een binnenhaven zijn we vanuit de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) verplicht om een havenafvalplan te hebben. Gezien het schrijven van een dergelijk plan de nodige kennis en expertise vergt, legt de gemeente deze taak dan ook neer bij professionals. Een dergelijk plan schrijven is n. Daarna moet het nog worden goedgekeurd door het bevoegde ministerie. Pas daarna kan dit plan openbaar gepubliceerd worden. Streven is om dit plan in 2025 gereed te hebben.

Beheer openbare ruimte

Het openbare ruimte draagt bij aan de uitstraling, karakter, sfeer en beleving van onze gemeente. Net als in de andere openbare ruimten van de gemeente, is het ook in het binnenhavengebied van belang om te beschikken over goed onder-houden wegen, taluds, enzovoort.

Havenveiligheid / ISPS Code

Net als bij havenafval geldt voor havenveiligheid / ISPS Code dat dit zich afspeelt op internationaal, Europees, nationaal en regionaal niveau. ISPS staat voor International Ship and Port facility Security Code. De code is een beschrijving van de verantwoordelijkheden van overheden, rederijen, personeel aan boord van schepen en personeel van havenfaciliteiten. Doel is het detecteren van bedreiging van de veiligheid, en het nemen van preventieve maatregelen om incidenten omtrent beveiliging te voorkomen, die een bedreiging vormen voor schepen en havenfaciliteiten betrokken in de internationale handel. De ISPS-code is van toepassing op schepen op internationale reizen (inclusief passagiersschepen, cargoschepen van 500 GT of hoger en offshore boorplatformen).

Als gemeente zijn we verplicht om een havenveiligheidsplan op te stellen. Dit havenveiligheidsplan wordt in 2024 uitgewerkt. Het is een complexe en verweven materie die mede met hulp van een externe vakspecialist wordt vormgegeven.

Interne samenwerking

Met interne samenwerking bedoelen we de samenwerking tussen partijen binnen de Kenniswerf. Met hoog omschreven ambities voor de Kenniswerf ligt het voor de hand te onderzoeken op welke onderwerpen er raakvlakken liggen tussen de binnenhavens enerzijds en het onderwijs en broedplaatsen anderzijds. Met een focus op de thema's water, voedsel en energie zijn die raakvlakken aanwezig:

- Het thema “voedsel” is te koppelen aan de visserij in de binnenhavens.
- Het thema “energie” is te linken aan (nog meer) inzet op walstroom in de binnenhavens of op duurzame brandstoffen.
- Het thema “water” is te linken aan de binnenhavens en aan het maritieme DNA van Vlissingen, en daarmee dus ook op het maritieme bedrijfsleven en overige activiteiten in de havens.

Als lokale overheid hebben ze veelal een faciliterende, controlerende en handhavende rol. Nieuwe initiatieven laten we primair over aan ondernemers en instellingen. Onze binnenhavens, als onderdeel van de Kenniswerf, bieden ruimte hiervoor.

Externe samenwerking

De (inter)nationale wet- en regelgeving die er rond havens en schepen op gemeente Vlissingen afkomt, is veelal voer voor (externe) specialisten. Binnen gemeente Vlissingen is expertise daaromtrent niet aanwezig of is er te weinig gelegenheid voor. Daarnaast: een haven is een 24-uurs aangelegenheid, voor zeven dagen in de week en 365 dagen in het jaar. Waar een gemeentelijk havenmeester een werkverband voor 18 uur in de week heeft daar is de haven 150 uur per week zonder fysiek toezicht. Dat kan goed gaan maar de kans op ondermijnende activiteiten is aanwezig.

In dat kader is het van belang om, veel meer dan voorheen het geval is geweest, de samenwerking te zoeken met, en te leren van, partijen in en rond de zee- en de binnenhavens. Gemeente Vlissingen werkt al met havenbedrijf North Sea Port samen op het gebied van de elektronische meldplicht zeeschepen. Die samenwerking kan verbreed worden door ook expertise in te huren op het gebied van havenafval en havenveiligheid. De samenwerking kan nog verder gaan door mogelijk alle activiteiten op het water van de binnenhavens op termijn over te doen aan het zeehavenbedrijf. We onderzoeken of we hiervoor de samenwerking met North Sea Port willen aangaan.

Een organisatie die weet welke schepen zich in en rond de binnenhavens begeven, is de provincie Zeeland. De provincie Zeeland is immers beheerder van sluizen en bruggen in de directe omgeving van de binnenhavens. Met provincie Zeeland kan ook de samenwerking gezocht worden, bijvoorbeeld om kapiteins aan boord van schepen te attenderen op de elektronische meldplicht zeeschepen.

Andere partijen die in de binnenhavens controles kunnen uitvoeren, zijn de (water)politie, de Koninklijke Marechaussee, de Douane, de Voedsel- en Warenautoriteit en de Inspectie Leefomgeving & Transport. Het is van belang de contacten met deze landelijke organisaties aan te gaan en op regelmatige basis te onderhouden. Informatie-uitwisseling lijkt hierbij de meest voor de hand liggende optie te zijn.

Gemeente Vlissingen is tenslotte niet de enige gemeente in Nederland met een binnenhaven. Diverse andere gemeenten hebben deze ook. Voorbeelden daarvan zijn Bergen op Zoom, Scheveningen, Nijmegen, Harderwijk, Roermond en Zaandam. Een aantal daarvan is als lid aangesloten bij de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). Bij de NVB werken professionals die de aangesloten gemeenten, havens, havenbedrijven, regio's met een netwerk, kennis en activiteiten ondersteunen. Zoals eerder hierboven vermeld, is de gemeente Vlissingen geen lid van de NVB. In het kader van strategische samenwerking is het lidmaatschap van de NVB geen slechte zet. Lidmaatschap van de NVB zou voornamelijk voordelen bieden. De NVB houdt zich bezig met diverse dossiers die het beheer van binnenhavens betreffen. Ze volgen daarbij een opgestelde Strategische Agenda, met als speerpunten Digitalisering, Bereikbaarheid, Duurzaam en Toekomstbestendig Havenbeleid, Samenwerking en Exploitatie, Energietransitie en Circulaire Economie. Aangezien wij op dit moment het beheer van onze binnenhavens zelf uitvoeren, vormt lidmaatschap van de NVB een goede basis om verder op te bouwen. Het lidmaatschap komt neer op enkele duizenden euro's per jaar.

7. HAVENBEHEERPLAN

In 2017 werd er voor de Gemeente Vlissingen voor de eerste keer een havenbeheerplan opgesteld. Het havenbeheerplan wordt eens per 5 jaar geüpdatet. De laatste update dateert dan ook van 2022. Alle assets in de (binnen)havens worden in functie van de update opnieuw beoordeeld/ geïnspecteerd en in de tussenliggende periode uitgevoerd. Nader onderzoek/ metingen, werkzaamheden en vervanging en toevoegingen van objecten worden in de nieuwe versie van het plan verwerkt.

Het havenbeheerplan bevat diverse constructies in de verschillende havens van Vlissingen. Meer specifiek gaat het dan over de Binnenhavens (achter de schutsluis), de Michiel de Ruyterhaven (Vissershaven) en de Koopmanshaven. Een aantal objecten die in het plan van 2017 waren opgenomen, maar zich niet in deze betreffende havens bevinden, werden eruit gehaald. Objecten/onderdelen die zich wel in de betreffende havens bevinden, maar in erfpacht zijn bij derden, worden wel in het plan beschreven maar niet meegenomen in het financieel overzicht omdat deze kosten niet in rekening van de gemeente worden gebracht.

De benodigde werkzaamheden, zoals beschreven in het havenbeheerplan, worden ingedeeld in een aantal categorieën. Te weten:
- Visuele inspectie;
- Correctief onderhoud;
- Cyclisch onderhoud;
- Renovatie/vervanging.

Bijbehorende kosten voor de werkzaamheden zijn voor de eerste 10 jaar in beeld gebracht met een doorkijk tot 30 jaar.

Conform de BBV (Besluit begroting en verantwoording) zijn er financieel gezien drie categorieën:

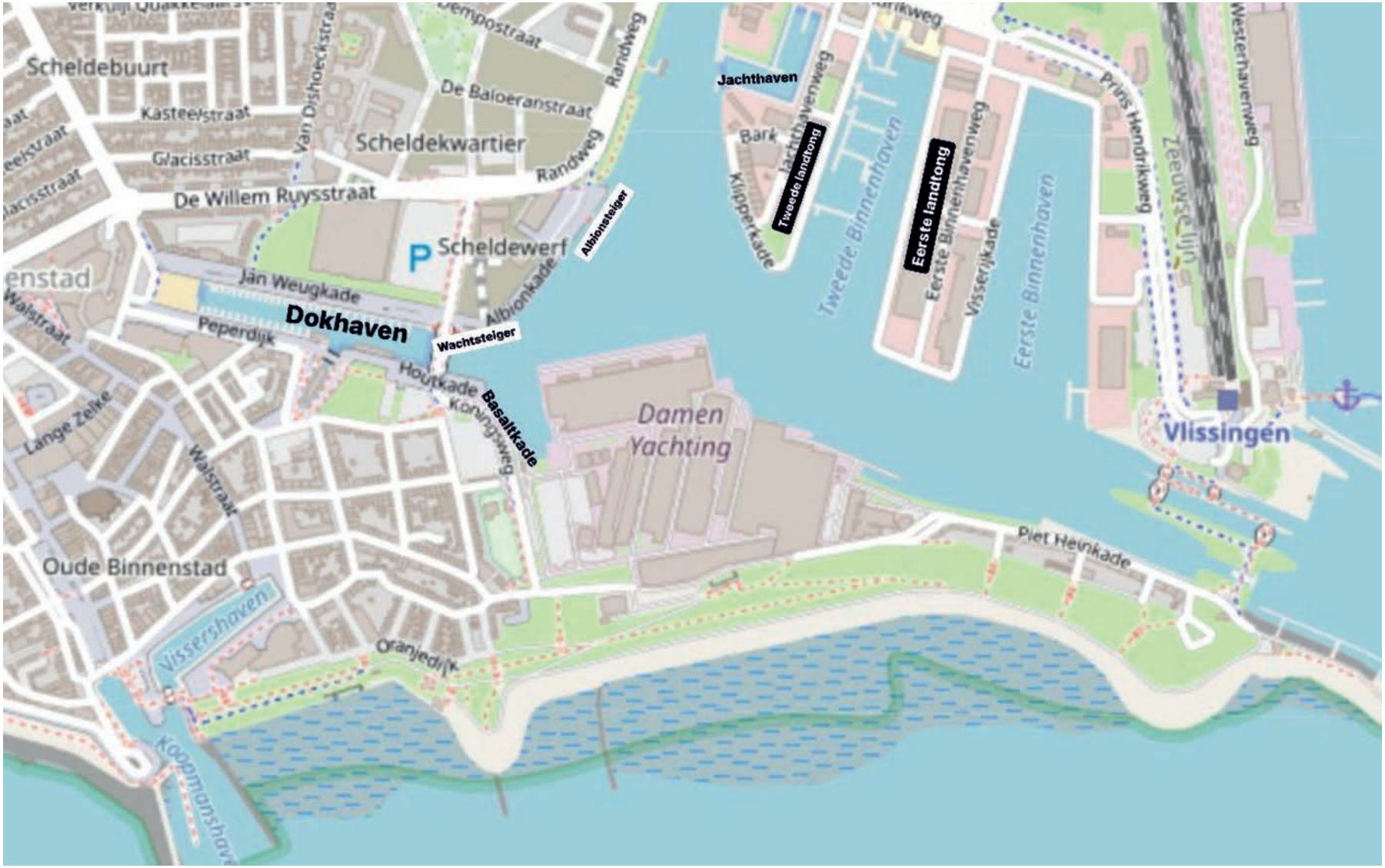
- **Klein onderhoud**
  Maatregelen die noodzakelijk zijn om het object blijvend naar behoren te laten functioneren of haar representativiteit te laten behouden.
- **Groot onderhoud**
  Lasten na een langere periode van gebruik als gevolg van slijtage. Veelal gepland, ingrijpend van aard en betreft een groot of belangrijk deel van het object.
- **Investeringen**
  Het betreft hier altijd vervanging van het gehele object omdat deze aan het eind van de levensduur is, of het zijn functie niet meer vervult. Het heeft geen toekomst meer. Hier gaat het dus om een totale vervanging.

Voor alle type werkzaamheden die zijn opgenomen in het havenbeheerplan, is bepaald of deze vallen onder één van deze drie categorieën (klein of groot onderhoud of investeringen) om te bepalen of deze bekostigd worden uit het exploitatiebudget, de (toekomstige) onderhoudsvoorziening of dat er rekening gehouden moet worden met een investering.

Voor uitvoering van de benodigde werkzaamheden, zoals beschreven in het haven-beheerplan, wordt door de beheerder een vereenvoudigd meerjarig onderhoudsplan (MJOP) opgesteld voor inzet van het jaarlijkse onderhouds-budget voor groot onderhoud en benodigde investeringen die moeten worden opgevoerd in de begroting. Voor de kosten van klein onderhoud is rekening gehouden met het exploitatiebudget. Voor het achterstallig/groot onderhoud wordt in Q1 van 2024 het verzoek gedaan tot het instellen van een onderhoudsvoorziening, en daarmee vaststelling van het havenbeheerplan met bijbehorende MJOP. Hiervoor zijn in de eerste jaren de in de begroting opgenomen ramingen benodigd voor het achterstallig onderhoud. Iedere 5 jaar wordt het gehele havenbeheerplan met bijbehorende MJOP herzien en wordt op basis hiervan de benodigde jaarlijkse onderhoudsvoorziening bijgesteld. Deze wordt jaarlijks ook bijgesteld op basis van de werkelijke uitgaven.

8. BIJLAGEN

Bijlage 1: Binnenhavens Vlissingen



Bijlage 2: Beleid

Op lokaal en op landelijk niveau is de afgelopen jaren een aantal beleidsdocumenten opgesteld. Hieronder volgt allereerst een beeld van de beleidsdocumenten die binnen gemeente Vlissingen (hieromtrent) zijn geschreven. Aansluitend volgen de beleidsnota's die op landelijk niveau zijn opgesteld.

Lokaal beleid

Strategische visie

De gemeenteraad van Vlissingen heeft in september 2021 de strategische visie 2040 vastgesteld. In de visie wordt een aantal keer aandacht besteed aan de maritieme identiteit van Vlissingen en, als onderdeel daarvan, aan de binnenhavens. Wie Vlissingen namelijk bezoekt, wordt – aldus de visie – “verleid door de boulevard, het Bellamypark, de binnenhavens en het winkelgebied”. En ook: “De binnenstad, en daarmee bedoelen we niet alleen het winkelcentrum en de historische binnenstad, maar ook het stationsgebied, de binnenhavens, de boulevard en het Scheldekwartier, staat voor reuring, leven en dynamiek”. En, tot slot: “Daarnaast worden ook door de stimulans van de watersport, cruisevaart en het gebruik van de passanten-jachthavens landsgrenzen beslecht. De stad is daarmee een prima uitvalsbasis”. Uit deze paar citaten komt naar voren dat de gemeentelijke binnenhavens niet op zichzelf staan maar onderdeel zijn van een groter geheel.

In de strategische visie is aandacht voor de volgende zes thema's:

- Vlissingen is een hotspot voor delta-innovatie;
- Vlissingen in verbinding;
- Vlissingen is duurzaam;
- Vlissingen is gezond en vitaal;
- Vlissingen is in balans;
- Vlissingen in samenwerking.

Beleidsnota “Vlissingen, dé maritieme stad”

Deze maritieme beleidsnota geeft enerzijds een beeld van de verschillende onderdelen van de maritieme identiteit van Vlissingen en hoe deze verankerd zijn in eigen beleid en in dat van andere organisaties. Anderzijds gaat de nota in op speerpunten voor de periode 2013 tot en met 2016.
De maritieme identiteit van Vlissingen komt tot uitdrukking in allerlei aspecten. Deze liggen bijvoorbeeld op het gebied van de (zee)havens, het loodswezen, de visserij, de Koninklijke Marine, scheepsbouw en –onderhoud, maritieme toeleveranciers, (water)veiligheid, pleziervaart, rivier- en zeecruises, het maritieme onderwijs, maritieme historie en erfgoed, evenementen en sport en spel. Vlissingen behoort tot het derde havengebied en tot de tweede loodsenregio van Nederland, en in de binnenhavens bevinden zich bekende bouwers van megajachten en marineschepen. Aan de boulevard vinden we verder een zeevaartschool en in het Scheldekwartier treffen we maritiem erfgoed. Het Dok van Perry en de hallen van de voormalige scheepswerf De Schelde zijn daar voorbeelden van.
Specifiek voor wat betreft de gemeentelijke binnenhavens wordt in de maritieme beleidsnota het volgende aangegeven:
“In 2009 heeft de gemeente Vlissingen de binnenhavens van Zeeland Seaports overgenomen. In verschillende visies heeft de gemeente reeds aangegeven in welke richting zij deze havens en haar omgeving verder wil ontwikkelen. Deze liggen onder andere op het gebied van jachthavens en de pleziervaart, visserij en overige maritieme bedrijvigheid. Met alle nieuwe ontwikkelingen in het achterhoofd is het ook goed te werken aan een verdere professionalisering van het beheer van de Binnenhavens. De gemeente Hellevoetsluis heeft bijvoorbeeld een havenbeheerplan. Niet alleen zaken als onderhoud aan kades en het baggeren van havens staan daarin beschreven maar ook aspecten als inkomsten uit havengeld, (inter)nationale veiligheid, duurzaamheid en dergelijke. Vlissingen wil leren van de best practices van een dergelijk plan en onderzoeken of iets dergelijks ook van belang kan zijn voor haar eigen havens”.

De Omgevingsvisie Vlissingen in balans 2040

Op basis van de Strategische visie 2040 geven we met de Omgevingsvisie richting aan hoe onze omgeving er in 2040 uit moet zien. Ook geeft de Omgevingsvisie aan met welke belangen en uitdagingen we tot 2040 aan de slag gaan als gemeente.. Samen met inwoners, ondernemers, studenten en verenigingen werd dit ideale beeld geschetst.
In de Omgevingsvisie wordt per gebied aangegeven welk thema de aandacht nodig heeft en op welke manier we verschillende thema's slim gecombineerd op kunnen pakken. Gedurende dit proces staat ons Vlissings DNA steeds voorop.

In de Omgevingsvisie wordt het Vlissings DNA, de ambities die we nastreven en de hoofdopgaven die er geformuleerd zijn, eerst duidelijk geformuleerd. Daarna wordt er ingegaan op de acht deelgebieden van Vlissingen. In functie van dit beleidsdocument kijken we naar het gebied ''Binnenstad'' en het gebied ''Kenniswerf en Stationsgebied''; welke ambities of belangen behoren er tot deze gebieden, wat hebben we reeds gerealiseerd, hoe gaan we hier verder mee om…

Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier (2016)

In 2004 is het Scheldeterrein eigendom van gemeente Vlissingen geworden. Om inhoud te geven aan de ontwikkeling van het gebied is in 2006 het 'Masterplan Dokkershaven' vastgesteld. Vanwege de crisis die op dat moment op macro-economisch niveau speelde, stagneerden gebiedsontwikkelingen. Dat was voor de Gemeente Vlissingen aanleiding om in 2011, met behulp van het Rijk, drie landelijke opererende ontwikkelaars en drie lokale woningbouwverenigingen, het masterplan te laten analyseren. Op basis van de uitkomsten van de analyse is de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier opgesteld, voor 20 jaar in de tijd vooruit. Deze is de inhoudelijke onderlegger en inspiratiebron voor toekomstige deeluitwerkingen, voor de stad en voor alle betrokken partners.

De ambitie uit de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier 2016 is het realiseren van de volgende drie pijlers van de Vlissingse identiteit:

1. De maritieme stad: De maritieme stad komt tot leven door het nieuwe waterfront aan het Dok en langs het Kanaal door Walcheren, als herstel van de historische rijkdom van deze plek. Dit waterfront bevat het maritiem programma, de stedelijke voorzieningen rond het Dok en goede verbindingen met de Boulevard. Samen vormen zij een unieke maritieme ervaring.
2. De stad van welzijn: De stad van welzijn uit zich door het bewust positioneren van maatschappelijke functies (zorg, school, voorzieningen, museum en educatieve activiteiten) nabij het Dok en in het Vestingpark; zij voeden het welzijn van de stad en de lokale stadseconomie.
3. De creatieve stad: De creatieve stad is al volop in actie in het Scheldekwartier. Het industrieel erfgoed en de kades vormen nu al een uitnodiging tot culturele evenementen, festivals, centrumacties, en versterking van het binnenstadprofiel. Zo bepalen zij de identiteit van een levendig stadsdeel voor toekomstige bewoners

Aan de ontwikkelingsvisie Scheldekwartier wordt reeds meerdere jaren uitvoering gegeven.

Visie binnenhavens (2011)

In de Visie binnenhavens wordt opgenomen dat er sinds 2011 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de Dokhaven, een van oudsher dynamisch gebied, in het hart van de stad. De binnenhavens, gelegen in het oostelijk deel van Vlissingen, zijn daar onderdeel van. De strategische ligging van dit gebied, tussen zee en binnenwater, biedt kansen voor de ontwikkeling van een Maritiem Centrum, waar ruimte is voor een mix van bedrijvigheid, onderwijs en recreatieve voorzieningen. Met dit document laat de Gemeente Vlissingen haar visie zien op de ruimtelijke en programmatische kansen en mogelijkheden die de binnenhavens bieden voor Vlissingen en de Dokhaven. Deze visie is een uitwerking van de structuurvisie en kan dienen als ruimtelijke onderbouwing voor (een) nieuw op te stellen bestemmingsplan(nen).
Aan de visie binnenhavens is sinds 2011 opvolging gegeven. In lijn daarmee zijn en worden de binnenhavens verder ontwikkeld als een veelzijdige maritieme en openbare omgeving.

Nationaal beleid

De Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025

De Nederlandse maritieme strategie 2015-2025 is een uniek document omdat het een integraal kader biedt voor het rijksbrede beleid voor de hele Nederlandse maritieme cluster. Het is in nauwe samenwerking tot stand gekomen met partijen uit deze landelijke maritieme cluster.

Aanleiding voor de rijksbrede maritieme strategie was een besef van toenemende samenhang en verknoping van maritieme sectoren alsmede de noodzaak om beter aan te sluiten bij trends en ontwikkelingen in de maatschappij. Daarnaast vraagt een steeds nauwer samenwerkende cluster om een integraal maritiem overheidsbeleid. De maritieme strategie maakt duidelijk waar de komende jaren de belangrijkste uitdagingen voor het maritieme beleid liggen en welke bijdragen daaraan vanuit de overheid en vanuit de maritieme cluster worden geleverd.

De rijksbrede maritieme strategie staat niet op zichzelf, maar biedt tezamen met ander relevant nationaal en internationaal overheidsbeleid een antwoord op de uitdagingen waarvoor de Nederlandse maritieme cluster zich gesteld ziet.

Een in de strategie opgenomen rijksbrede beleidsagenda geeft invulling aan de maritieme strategie. Hier worden de maatregelen genoemd die noodzakelijk zijn om de ambities van de maritieme strategie te realiseren.
Het college van gemeente Vlissingen heeft in 2015 kennis genomen van de Nederlandse Maritieme Strategie. Alhoewel gemeente Vlissingen de ambitie had om betrokken te worden bij de uitvoering van deze strategie bleek het primaat voor een actieve rol te liggen bij diverse ministeries in samenwerking met maritieme brancheorganisaties. Ook voor de periode tot en met 2025 ligt hiervoor geen directe rol bij gemeente Vlissingen.

Havennota 2020 – 2030, agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie

De Havennota 2020 – 2030 is opgesteld door het ministerie van Infrastructuur & Water en is in 2020 door de Tweede Kamer vastgesteld. In deze nationale havennota is aandacht voor zowel de zeehavens als, zij het in mindere mate, voor de binnenhavens in Nederland. Ook is in het document beperkte aandacht voor de rol van gemeenten die eigenaar zijn van binnenhavens.
In de havennota richt het ministerie zich op de volgende acht thema's:

- Bereikbaarheid en logistiek;
- Veiligheid;
- Digitalisering;
- Economie en innovatie;
- Europa en internationaal;
- Verduurzaming;
- Ruimtelijke omgeving;
- Arbeidsmarkt.

Gemeente Vlissingen is niet actief bij deze landelijke havennota betrokken. Mogelijk biedt deze nog aanknopingspunten in de toekomst.

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens: strategische agenda 2020 – 2025
In Nederland bevinden zich ongeveer 250 binnenhavens. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) spant zich in voor sterke toekomstgerichte binnenhavens als onderdeel van slimme en duurzame vervoersinfrastructuur. Om dit te bereiken heeft de NVB haar koers uitgezet in een strategische agenda voor de periode 2020-2025, met een focus op de volgende vijf thema's waar, volgens de NVB, het potentieel voor de Nederlandse binnenhavens ligt:

- Digitalisering;
- Samenwerking en exploitatie;
- Bereikbaarheid;
- Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid;
- Energietransitie en circulaire economie.

Met deze strategische agenda willen de NVB en de binnenhavens bijdragen aan actuele transities en maatschappelijke opgaven op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. Daarbij wordt afgestemd en samengewerkt met onder meer het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Koninklijke BLN-Schuttevaer (BLN).
Gemeente Vlissingen is op dit moment (nog) niet bij de NVB aangesloten.

Bijlage 3: Wet- en regelgeving

Lokale wet- en regelgeving

Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) 2013

De lokale wetgeving bij uitstek voor de Gemeente Vlissingen is de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). In de APV staan de gemeentelijke regels op het gebied van openbare orde en veiligheid. De regels van de APV gelden voor iedereen en overal binnen de gemeente. Voor de gemeentelijke binnenhavens zijn er enkele specifieke regels in de APV opgenomen. Daarnaast wordt verwezen naar regels die in de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 (zie hieronder) zijn opgenomen.

Havenbeheersverordening Vlissingen 2017

De Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 is het document bij uitstek als het gaat over regels in de gemeentelijke binnenhavens van Vlissingen. Het begrip haven omvat de wateren die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart open staan. De gemeente Vlissingen is op dit moment de enige partij die zorgt voor het beheer van de gemeentelijke binnenhavens. Dit is een flinke verantwoordelijkheid. Daarom kan men zich de vraag stellen of dit beheer eventueel aan een externe partij kan worden overgedragen. Beheersoverdracht zal in ieder geval meer ademruimte creëren voor de gemeente Vlissingen. Als dergelijke beslissing wordt genomen, wordt dit beheer achtergelaten bij een professionele partij die weet waar ze mee bezig is. Een beheersoverdracht kan echter ook minder positieve gevolgen hebben. Er is een mogelijkheid dat de affiniteit en de betrokkenheid die er nu is, zal wegebben. Onze binnenhavens zijn een bron van ontwikkeling. Het zou niet voldoening gevend zijn om dit nu uit handen te geven. Een beheersoverdracht kent uiteraard ook een financieel gevolg. Een mogelijke beheersoverdracht kan in de toekomst worden afgewogen.

De Havenbeheersverordening 2017 is gebaseerd op de modelhavenbeheers-verordening die de VNG en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) in 2013 hebben opgesteld.

De Havenbeheersverordening bevat de kaderstellende regels die van toepassing zijn op schepen wanneer deze de Vlissingse gemeentelijke binnenhavens aandoen. Hiermee worden de gemeentelijke belangen beschermd en tegelijkertijd worden de rechten en plichten van zowel de scheepvaart als de havenbeheerder inzichtelijker gemaakt. Feitelijk is het de totale handleiding in functie van, en bij gebruik van, de haven. De komende jaren zal bekeken worden welke bepalingen uit de Havenbeheersverordening moeten worden omgezet naar het omgevingsplan. Dit wordt aangestuurd vanuit het project omgevingsplan.

Verordening op de heffing en invordering van binnenhavengeld Vlissingen

Zodra men met een vaartuig primair gebruik wil maken van (diensten of voorzieningen in) de gemeentelijke binnenhavens wordt binnenhavengeld geheven. De wijze van heffing is geregeld in de “Verordening op de heffing en invordering van binnenhavengeld Vlissingen 20...”. Deze verordening is niet van toepassing indien sprake is van een overeenkomst tussen gemeente en private partijen. Voor de berekening van binnenhavengeld wordt onder andere rekening gehouden met het laadvermogen en/of de hoeveelheid ingenomen wateroppervlakte. Deze verordening wordt jaarlijks op 1 januari herzien.

Nationale en internationale wet- en regelgeving

Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water is in 2000 van kracht geworden en heeft als doel de kwaliteit van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlakte- en grondwater in Europa te waarborgen. Deze richtlijn gaat niet rechtstreeks over de gemeentelijke binnenhavens, maar gaat wel over het waterbeleid in zijn algemeenheid.

In 2011 hebben Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwater-bedrijven het bestuursakkoord water gesloten. Dit is een overeenkomst die tot doel heeft te blijven zorgen voor veiligheid tegen overstromingen, goede kwaliteit van water en voldoende zoet water.

Het stroomgebied van de Schelde is één van de vier stroomgebieden in Nederland waarop de Kaderrichtlijn Water van toepassing is. Het water van de gemeentelijke binnenhavens van Vlissingen komt op dit stroomgebied uit. In dat opzicht ligt er een onderlinge link.

In de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 zijn regels opgenomen ter voorkoming van te water geraakte stoffen of voorwerpen en hoe daarmee om te gaan (onder andere artikelen 3.3 en 3.13).

Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

De regelgeving van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren is ondergebracht in het internationale verdrag 'ADN'; 18 Europese landen hebben dit ondertekend. In Nederland is het ADN verankerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

ADN (2021) omvat uniforme beginselen en regels om:

- De veiligheid van internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren te vergroten;
- Doeltreffend bij te dragen aan de bescherming van het milieu, door het voorkomen van verontreinigingen ten gevolge van ongevallen of voorvallen gedurende dergelijk vervoer;
- Vervoersactiviteiten te vergemakkelijken en internationale handel te bevorderen.

In de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 zijn regels opgenomen over het vervoer van gevaarlijke goederen. In deze verordening wordt naast het ADN ook melding gemaakt van de volgende andere internationale wet- en regelgeving:

- Het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code);
- de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (International Bulk Chemical Code);
- de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (International Gas Carrier Code).

Internationale code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten (ISPS: International Ship and Port Facility Security Code)

In december 2002 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een internationale standaard ontwikkeld voor een betere veiligheid van zeeschepen en havenfaciliteiten wereldwijd, de zogenoemde ISPS-Code. ISPS staat voor “International Ship and Port Facility Security Code”. De Europese Unie heeft de code in een speciale verordening overgenomen en Nederland heeft aansluitend de Havenbeveiligingswet opgesteld. Vanaf 1 juli 2004 is de code voor zeeschepen en haventerminals in werking getreden. De code beschrijft de verantwoordelijkheden van overheden, rederijen en haventerminals en van het personeel aan boord van schepen en bij haventerminals. ISPS is van toepassing voor zeeschepen groter dan 500 GT (GT = gross tonnage / bruto tonnage).

In de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017, meer specifiek in artikel 2.3 lid 3, wordt aangegeven dat het college geen ligplaatsvergunning voor zeeschepen met een bruto tonnage van meer dan 500 GT verleent. Zeeschepen met een groter tonnage dienen uit te wijken naar een zeehaven waar maatregelen zijn genomen in het kader van de ISPS-code.

Deze regel was van toepassing tot begin 2021 toen het ligplaatsenoverzicht nog mogelijkheid bood om zonder privaatrechtelijke overeenkomst een plaats in de haven in te nemen. Voor locaties in de haven waar Gemeente Vlissingen privaatrechtelijke afspraken met partijen heeft gemaakt, zijn de betreffende huurders zelf verantwoordelijk voor het naleven van de ISPS regels.

Bovenvermeld artikel 2.3 lid 3 van de Havenbeheersverordening en de afspraken met private partijen ontslaan de Gemeente Vlissingen niet van het schrijven van een Havenveiligheidsplan. Mogelijk dat hierbij gebruik gemaakt kan worden van de expertise van havenbedrijf North Sea Port. In het beleidsplan binnenhavens 2.0 wordt hier verder op ingegaan.

Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)

De Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) is een kaderwet die algemene regels bevat voor het voorkomen en beperken van lozingen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen. Het gaat daarbij om stoffen die gegenereerd worden door de normale bedrijfsvoering van schepen, zoals ladingresten, resten van brandstoffen en smeerolie, afvalwater en vuilnis.

De Wvvs is opgesteld om uitvoering te geven aan de Nederlandse verdragsverplichtingen die voortvloeien uit MARPOL 73/78. MARPOL staat voor International Convention for the Prevention of Pollution from ships en is een verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). MARPOL 73 / 78 bestaat uit een verdrag uit 1973 en een tweetal protocollen, uit 1978 en uit 1997.

De Wvvs bevat ook een verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Deze regelgeving is uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen.

Door een wijziging van de Wvvs zijn aangescherpte regels met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van kracht geworden in Nederland sinds eind 2004. De aangescherpte regels bevatten de volgende onderwerpen: meldplicht, afgifteplicht, toezicht en handhaving, havenafvalplan.
Een havenafvalplan beschrijft de organisatie van de inzameling en verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen. Een havenafvalplan heeft een geldigheidsduur van drie jaar en behoeft de goedkeuring van de minister van Infrastructuur & Water of een, door een algemene maatregel van bestuur, aangewezen ander bestuursorgaan zoals de Inspectie Leefomgeving & Transport.
Gemeente Vlissingen heeft in de Havenbeheersverordening Vlissingen 2017 artikel 3.7 opgenomen. Dit artikel gaat over het hebben van een vergunning van het college, voor een bedrijf met ontvangstvoorzieningen, om scheepsafval en andere (schadelijke) stoffen, afkomstig van zeeschepen, in ontvangst te nemen.