

Verkenning toekomst haven Dalfsen

Analyse haven, gebruik, vraagontwikkeling, opties, kosten, advies

Vrolijks Blue Progress | Breda | eindconcept, 16 februari 2024

Inhoudsopgave

Situatie

3 →

Gebruik

8 →

Analyse vraag en
aanbod

12 →

Bredere context
haven

15 →

Alternatieven

20 →

Investerings

25 →

Analyse
alternatieven

27 →

Advies

31 →

Opgave en scope

Opgave

De haven van Dalfts en vormt een belangrijke recreatieve voorzieningen in het hart van het dorp. De passantenhaven trekt jaarlijks honderden gastboten, de trailerhelling wordt intensief gebruikt en de haven biedt plaats aan een beperkt aantal vaste ligplaatsen. De keuze om de haven met havenmeesters actief te beheren spreekt bij de gebruikers aan.

Het bestuursprogramma van het college zet in op recreatieve ontwikkeling van de haven, passend bij de kwaliteiten van Dalfts en. Er is periodiek gebleken dat er meer behoefte is aan ligplaatsen voor met name seizoenplaatsen, in combinatie met de ontwikkeling naar meer elektrische bootverhuur. Een betere benutting en eventuele uitbreiding van ligplaatsen kan bijdragen aan de gewenste en passende ontwikkeling van recreatieve kwaliteit en reuring aan de kade. Een uitbreiding kan voorzien in de behoefte van met name inwoners die gedurende het seizoen een boot in de haven van Dalfts en willen leggen.

Op basis van deze situatie is er een verkenning gedaan naar een passende uitbreiding van de haven of kadecapaciteit in Dalfts en, in combinatie met andere (meer kwalitatieve) maatregelen

Scope

De verkenning richt zich op de haven en kades in hun omgeving. De scope ligt steeds aan de noordzijde van de Vecht maar betreft ook de (betere benutting en aanpassing) van de kades aan de west en oostzijde van de brug bij de verkenning. Onderdeel zijn onder andere:

- Betere benutting en verduurzaming van bestaande ligplaatsen,
- Uitbreiding van haven,
- Verbeterde exploitatie van de haven,
- Behoud van de kwaliteiten van de huidige haven,
- Combinatie met speel-strand,
- Behoud van een boothelling,
- Behoud van de zomp haven,
- Verduurzaming: vuilwater inname, oplaadpunten,
- Concrete subsidie/ financieringsmogelijkheden,
- Organisatie van de haven

De ontwikkelingen en mogelijkheden worden steeds verkend vanuit het ruimtelijk en overig beleid van de gemeente. Inzicht in marktontwikkelingen, regionale ontwikkelingen, technische mogelijkheden, financiële gevolgen en draagvlak voor maatregelen bij gebruikers en belanghebbenden. De verkenning draagt ingrediënten aan voor verdere besluitvorming.



Regionale context Varen op de Vecht

Investeringsprogramma Varen op de Vecht voor Dalfsen

Het programma Ruimte voor de Vecht vormt een intensieve samenwerking tussen een groot aantal maatschappelijke partners op en rond de Vecht. De basis van het regionale investeringsprogramma (onderdeel van de Regiodeal Zwolle, Brede Welvaart Vechtdal) vormt een analyse van het gebied, haar voorzieningen, de gebruikers, hun gewoonten en de onderlinge afstanden en samenhang tussen voorzieningen. Belangrijke conclusie uit de analyse is dat er sprake is van een zeer regelmatig 'ritme' op de Vecht van sluizen, havenplaatsen, vaarbestemmingen, verhuurpunten, rondvaartboten en hellingen.

Binnen dit 'ritme' heeft Dalfsen net als Ommen en Hardenberg een centrumfunctie en bronfunctie. Hier komen de boten vandaan (vaste ligplaatsen, verhuur, rondvaarten) en komen zij terug. Hier ook is de belangrijkste concentratie van passantencapaciteit voor mensen die met de boot op vakantie zijn. Dalfsen vormt als kern een bronpunt, een concentratie en daarmee een redelijk intensief te gebruiken locatie. Verhuur en rondvaarten worden als onderdeel van het gehele recreatieve 'systeem' als prioriteit gezien.

Deze verkenning plaatst de regionale ontwikkeling binnen de lokale context. Daarmee kunnen besluiten over investeringen en prioriteiten beter genomen worden.

Binnen het investeringsprogramma is ook een aantal maatregelen opgenomen om het elektrisch varen te bevorderen. In bredere zin speelt op de Vecht de ambitie om duurzaam varen te stimuleren. Belangrijk uitgangspunt voor de Vecht is het behouden van de balans tussen natuurbelangen, afvoercapaciteit van de rivier, leefbaarheid en recreatief gebruik.

Als basis voor de verdere doorontwikkeling is in 2009 gekozen voor het concept van de 'halfnatuurlijke laaglandrivier', waarbij de natuurlijke ruimte van de rivier in principe leidend is voor recreatieve mogelijkheden. Dalfsen wil als bestemming aan de rivier wel verder recreatief ontwikkelen, maar wil daarbij de bestuurlijke ambities goed kunnen afwegen met de belangen van betrokkenen, zoals de leefbaarheid voor bewoners en de duurzaamheid van voorzieningen. In de Omgevingsvisie Dalfsen wordt uitgegaan van zorgvuldigheid en maatwerk om de functies blijvend in harmonie te laten samengaan.

Deze verkenning werkt verder uit welke maatregelen en ontwikkelingen voor de haven passen bij deze context. Het 'investeringsprogramma Varen op de Vecht' versnelt mogelijk een aantal maatregelen voor verbetering van de haven. De maatregelen zijn opgenomen bij de scenario's die worden beschreven.



Capaciteit Haven Dalfsen 2023

De haven van Dalfsen biedt ruimte aan 32 ligplaatsen in totaal. De aanleg in 2012 is gebaseerd op deze aantallen. Er is ruimte gemaakt voor boten van 10 en van 12 meter lengte, met vaste opstapsteigers tussen de ligplaatsen. In de hoeken van de haven is er flexibele ruimte voor kleine bootjes.

In de haven wordt in 2023 ruimte geboden aan 10 vaste ligplaatsen, 6 voor kleine bootjes en vier voor grotere boten. De rest van de capaciteit is beschikbaar voor passanten die voor één of enkele nachten de haven bezoeken.

Bezoekers van de haven worden ontvangen door de havenmeester, die een eigen tijdelijk kantoor heeft aan de haven. Vanuit hier worden mensen wegwijs gemaakt in de omgeving en wordt de basisadministratie gevoerd. Het sanitair is ingepast in het gemeentehuis en is van buitenaf bereikbaar.

Aan de westzijde van de haveningang heeft de Zomp tegenwoordig haar vaste ligplaats, aan de oostzijde heeft Hiawatha Actief een kleine steiger voor de verhuur van bootjes. Ook voor Hiawatha Actief is er in de zomer een kleine kantoorblokhut geplaatst.



Overige capaciteit en voorzieningen

Aan de oude kade, ten oosten van de brug van Dalfsen, is ook capaciteit beschikbaar voor vaste ligplaatsen. Deze kade van ca 200 m1 lengte heeft geen voorzieningen voor elektra en water, enkel ogen voor het afmeren van boten. Hier hebben 14 boten een vaste ligplaats, waarvan 8 grotere boten en 6 kleintjes. De kade is circa 80 cm boven het gebruikelijke waterniveau. Het metselwerk van de kade is mogelijk aan een opknapbeurt toe, maar aanleggen is goed mogelijk. (De beoordeling van de kade is gedaan door de partner-aannemer in het investeringsprogramma, WDOD heeft geen plannen voor onderhoud of aanpassing aan de kade)

De Nieuwe kade wordt slechts sporadisch gebruikt voor de watersport. De Vechtzomp heeft hier een opstapplaats en de Vechtvaarder heeft hier zijn vaste plek. De kade is hoog ten opzichte van het water waardoor het voor kleine bootjes niet eenvoudig is af te meren en van boord te komen. Zeker in het gedeelte voor de woningen is dit een aandachtspunt. Voor motorjachten is de kade eenvoudiger bruikbaar. De kade is uitgevoerd met bolders om aan te leggen, maar wordt door de havenmeesters alleen gebruikt als er onvoldoende ruimte in de haven zelf is.



Andere haven (gerelateerde) functies

Naast de haven heeft Hiawatha Actief haar verhuurstation. Er worden op dit moment 6 bootjes verhuurd. Daarnaast zijn er 30 kano's beschikbaar op trailers, die voor afzaktochten worden gebruikt. De Rondvaartboot 'Vechtvaarder' vaart programma vanuit Dalfsen, net als de Vechterzomp. Aan de westzijde van de haveningang is een strandje waar veel mensen (vooral tieners) gebruik van maken. Het is geen officiële zwemplek.

Het evenemententerrein aan de westzijde van de haven is onderdeel van het winterbed van de rivier. In de zomer worden er enkele evenementen georganiseerd.

Mogelijk te combineren opgaven met aanpassing van de haven zijn de volgende:

- De haveningang van de Vechterzomp verzandt met enige regelmaat met een terugkomende baggeropgave
- Het 'strandje' is zeer beperkt van omvang. Het geeft toegang tot de Vecht. De Vecht is geen gecontroleerd zwemwater en bij voorbijvarende boten kan de veiligheid in het geding zijn. Een apart zon- en speelstrand aan de Vecht (icm havenuitbreiding) is een optie die verkend wordt. Zwemmen actief bevorderen op deze plek is niet mogelijk.



Zon- en speelstrandje aan de Vecht



Haventje en stalling Vechterzomp



Evenemententerrein



Verhuurlocatie / stalling tijdens seizoen

Het gebruik van de haven

Havengebruik passanten

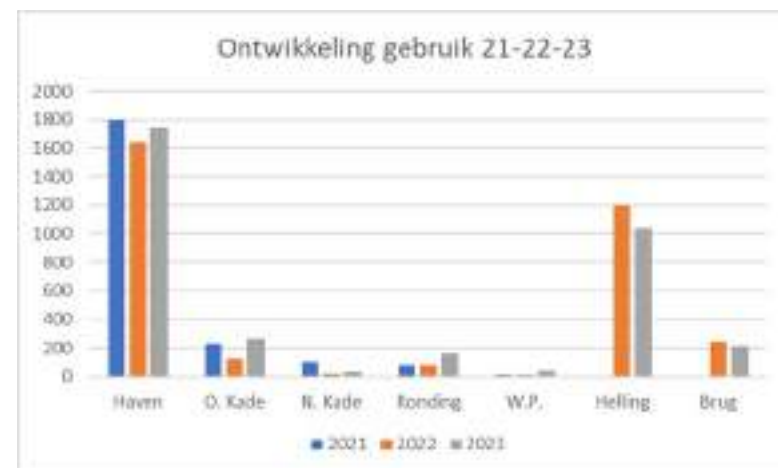
Het gebruik van een passantenhaven wordt veelal geteld in 'bootnachten'. De gemiddelde bezetting van een boot is rond de 2,3 personen. De gemiddelde verblijfsduur in Dalfsen ligt tussen 1 en 2 nachten. Daarom wordt gerekend in boot-nachten.

Dalfsen is goed voor 2251 bootnachten (gemiddeld op basis van 2021-2023). Dat is een zeer goede score in vergelijking tot de andere havens in de regio. Ommen ontvangt jaarlijks 1475 bootnachten, Hardenberg komt nog niet aan 100, mede door de vaarbepeningen in dat gebied. Ook in vergelijking met andere ons bekende havens langs een vaarweg heeft Dalfsen een aanzienlijk aantal bezoekers per boot. Het aantal nachten is redelijk stabiel over de jaren heen. De theoretische capaciteit voor het gehele seizoen is ongeveer 5000 'bootnachten'. Daaruit blijkt dat de capaciteit van de haven nog niet helemaal benut wordt.

In de infographic is te zien hoe de passantencapaciteit verdeeld wordt over de ligplaatsen in de haven, op de watertapplaats, in de rondingen en aan de Oude en Nieuwe Kade.

Hellingen en brugdraaien

De helling werd in 2023 tijdens havenmeestersuren ruim 1000 keer gebruikt. Daarnaast is er nog gebruik in de avonduren, zonder toezicht. De brug (eigendom provincie) werd 216 keer gedraaid voor boten met een grotere doorvaarthoogte dan beschikbaar.



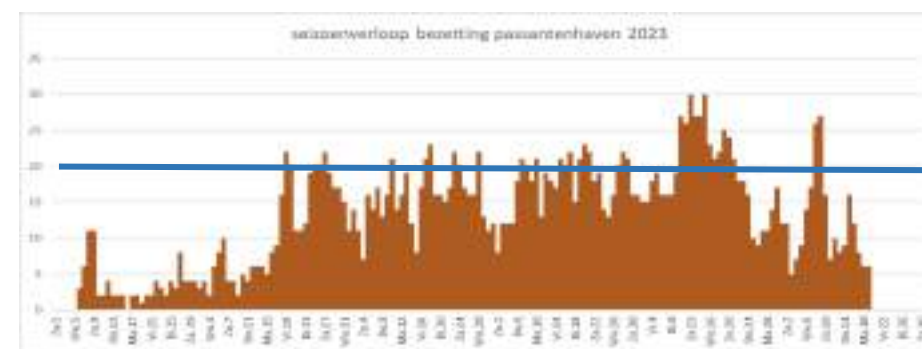
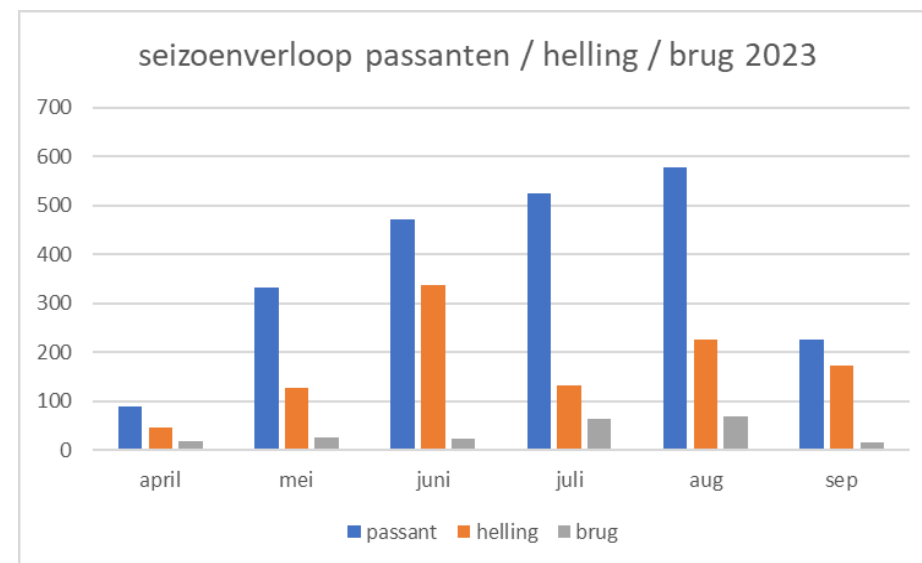
Seizoenverloop havengebruik

Verdeling over het seizoen

Rond de vraag of een haven voldoende capaciteit heeft of juist uitgebreid moet worden is het seizoenverloop essentieel. In de hiernaast afgebeelde infographics wordt zichtbaar hoe de verdeling is in maanden en vervolgens ook wat de grilligheid per dag kan zijn.

Met name die laatste is belangrijk. Als we er vanuit gaan dat de haven in haar ontwerp 32 ligplaatsen heeft, waarvan een klein deel door vaste ligplaatshouders wordt gebruikt. Een deel van de ligplaatsen (in de rondingen) is minder geschikt voor passanten. De resterende capaciteit is rond de 20 boten in de haven (met aanvullend mogelijk capaciteit aan de kades).

In de onderste infographic is zichtbaar op hoeveel dagen (globaal) het aantal van 20 passantenboten overschreden wordt. Het betreft circa 25 dagen, op een vaarseizoen van ca 180 dagen. Bij gelijkblijvende vraag is de meerwaarde van een uitbreiding van capaciteit met name op die dagen aan de orde. Meer ruimte in de haven zorgt overigens ook voor meer comfort en meer 'zekerheid op een plekje' waardoor mogelijk de verblijfstijd en vraag ook toeneemt. In het algemeen kan gesteld dat veelal aan de vraag naar passantenplekken voldaan kan worden. De havenmeesters verkopen nooit 'nee'.



De analyse van de bezetting per dag gedurende het gehele vaarseizoen geeft inzicht in het aantal dagen per jaar dat de theoretische capaciteit van de haven overschreden wordt



Waardering van de haven

De haven van Dalfsen wordt door haar gebruikers zeer positief gewaardeerd. Via Google Reviews is een gemiddelde waardering berekend van 4,3 op 5. Dat is ook in vergelijking met andere ons bekende passantenhavens goed te noemen.

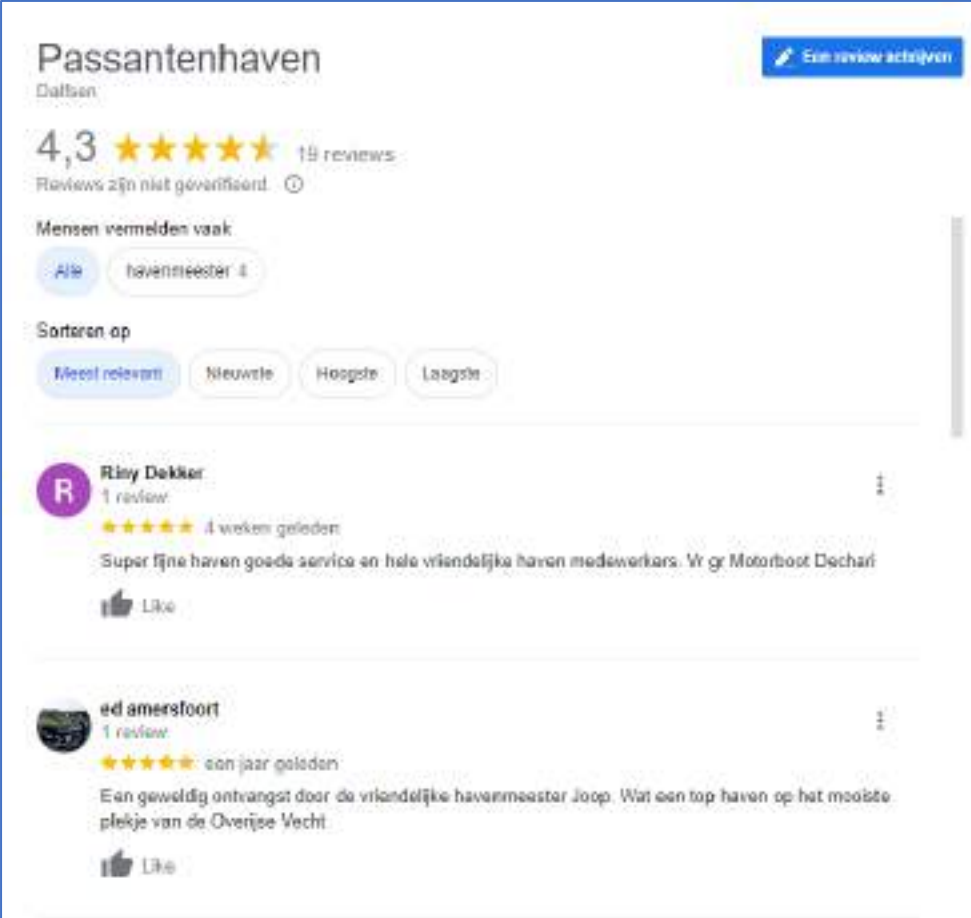
Wij maakten een analyse van positieve (en enkele negatieve) punten vanuit de reviews die we konden vinden:

- + Havenmeesters erg aardig/ behulpzaam (6x)
- + Sfeer in de haven positief (3x)
- + Schoonmaak en comfort goed (3x)
- + Omgeving aantrekkelijk (2)
- + Locatie bij het centrum (2)

De havenmeesters geven aan dat de optie om te reserveren ook een sterk punt is voor de haven van Dalfsen.

- Hangjeugd rond de haven (1 x, in coronatijd)
- Overlast vissers (1x)

Een dergelijke waardering voor de haven is aantrekkelijk. Vanuit gesprekken met passanten door medewerkers van de gemeente Dalfsen is wel gebleken dat de persoonlijke benadering van gasten zeer op prijs wordt gesteld.



Passantenhaven
Dalfsen

4,3 ★★★★★ 19 reviews
Reviews zijn niet geverifieerd.

Mensen vermelden vaak
Alle havenmeester 4

Sorteren op
Meest relevant Nieuwste Hoogste Laagste

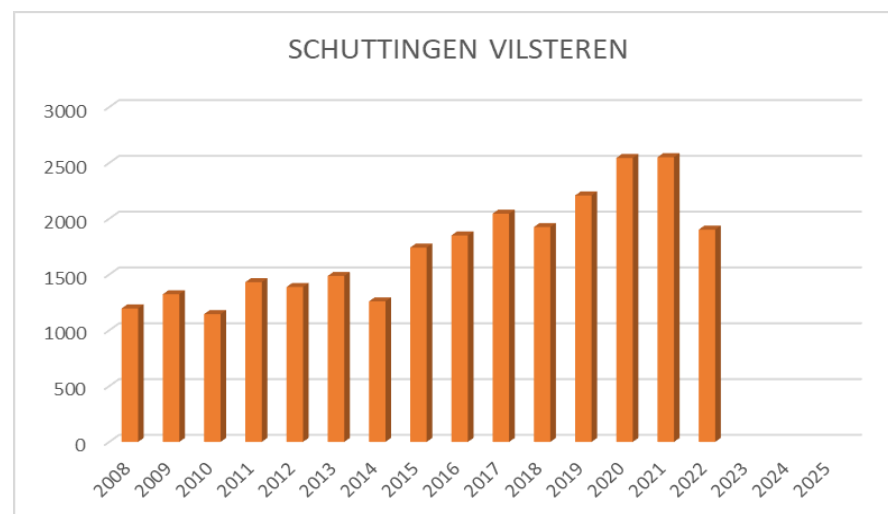
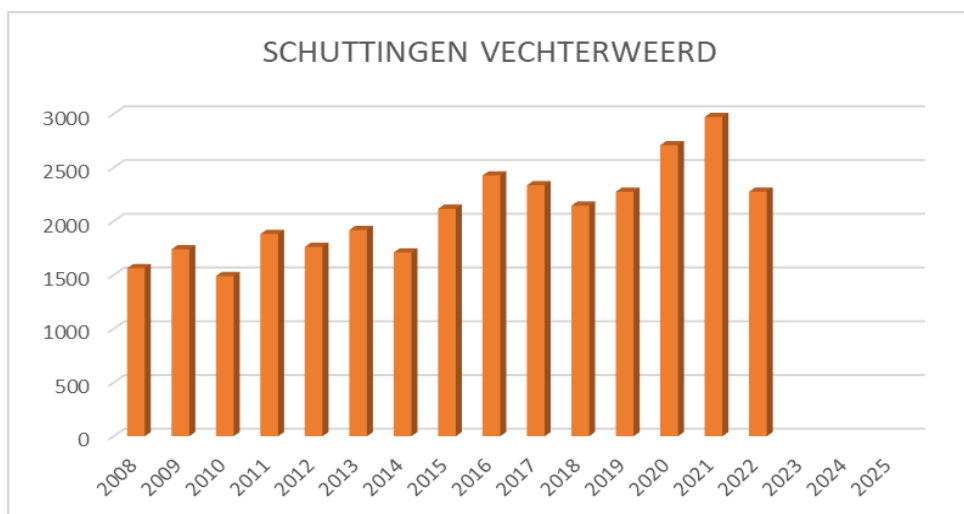
Riny Dekker
1 review
★★★★★ 4 weken geleden
Super fijne haven goede service en hele vriendelijke haven medewerkers. W gr Motorboot Decharl
Like

ed amersfoort
1 review
★★★★★ een jaar geleden
Een geweldige ontvangst door de vriendelijke havenmeester Joop. Wat een top haven op het mooiste plekje van de Overijse Vecht
Like

Vraagontwikkeling laatste jaren

De gasten met boten die Dalfsen bezoeken komen vrijwel allemaal binnen via de westzijde en passeren daarbij de sluis Vechterweerd. Vanuit verschillende data zijn de passages van boten verzameld sinds 2008. Daarbij is sprake van een gestage groei, met een kleine dip in 2018 en 2019. 2022 was een koude en natte zomer. Een dergelijke groei is opvallend en positief, omdat landelijk sprake is van een steeds dalend aantal sluispassages. Door vergrijzing van de eigenaren en veroudering van de vloot daalt de belangstelling voor meerdaagse vaarvakanties wat. Huurboten en open boten (groeimarkten) blijven veelal binnen een sluispand.

Tegen deze trend in groeit het aantal bezoekers per boot van de Vecht. Met ca 2200 passages (op en af samen), ook van vaste liggers uit Dalfsen en Ommen, lijkt bijna iedereen die Dalfsen voorbij komt ook te stoppen en te overnachten. De sluis Vilsteren, tussen Dalfsen en Ommen, kent eenzelfde soort groei en eenzelfde patroon. De aantallen zijn wat lager maar niettemin nog redelijk in lijn met de sluis Vechterweerd. Vooronderstelt mag worden dat redelijk wat boten die Dalfsen aandoen voor recreatief bezoek en overnachting ook nog naar Ommen varen.



Tarieven ligplaatsen en jaarlijkse loting

Analyse tarieven

Wij hebben een globale analyse gedaan om inzicht te krijgen in de tarieven van de haven van Dalfsen ten opzichte van andere havens. Daaruit blijkt het volgende.

- Voor passanten rekent Dalfsen in 2023 een marktconform tarief van € 1,25 per strekkende meter bootlengte (indexatie 2024 voorzien). Dit is vergelijkbaar met Ommen, Hardenberg en Zwolle. Het ligt iets onder het landelijk gemiddelde voor stadshavens, maar daar zitten ook populaire havens in Zeeland en Friesland.
- In Dalfsen is de derde nacht gratis. Dit geeft nog wat ruimte in de tarieven voor de toekomst.
- Dalfsen kent een tarief inclusief elektra en verbruik. Dat is landelijk niet gebruikelijk. Doorgaans wordt voor stroomgebruik € 3 tot € 5 euro extra per boot per nacht gerekend. Daarmee is het tarief Dalfsen juist weer laag.
- Dalfsen kent een vast bedrag per m1 van € 70. Aan de kade wordt de helft berekend (geen elektra). Daarmee komt een ligplaats van 8 meter op € 280 tot € 560 per seizoen. Ook hier is elektra inclusief (haven). Dat is in de haven duurder dan Ommen (waar € 100 / jaar instapgeld in de eerste twee jaren wordt berekend), maar wel wat onder het landelijk gemiddelde (ander soort gebied).

Conclusie van de analyse van tarieven is dat er met name wat rek zit in het apart in rekening brengen van elektra.

Jaarlijkse loting vaste ligplaatsen

Op basis van de gegevens van de afgelopen jaren en de bespreking die over de loting werd gehouden in november 2023 is het volgende te zeggen over vaste ligplaatsen:

- Er is sprake van grotere vraag dan aanbod. Niet iedereen komt in aanmerking voor een vaste ligplaats.
- De grootste vraag die niet bediend kan worden zit in de kleine bootjes
- De exacte omvang van de vraag 'die geen ligplaats kan krijgen' is niet goed vast te stellen. De indruk bestaat dat mensen meerdere keren meeloten voor een betere kans
- De regels voor het loten zijn voor seizoen 2024 aangescherpt zodat een beter beeld ontstaat van de werkelijk vraag die geen ligplaats kan krijgen.
- Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met een voorkeurslocatie voor de ligplaats (haven of kade), mede door de elektra die alleen beschikbaar is op de haven.
- De situatie zoals in Dalfsen, waarbij niet iedereen een ligplaats kan krijgen die dat wil, komt bij zeer veel gemeenten voor. Steden als Leiden, Haarlem en Breda kennen een langere wachtlijst dan dat er capaciteit beschikbaar is. Zwolle kent maar enkele vaste ligplaatsen die zijn verloot en werd met minimaal factor 10 overtekend bij de loting.



Marktontwikkelingen en trends

Watersporttrends



Bootbezitters worden steeds ouder. De 'grote' watersport vergrijst

Watersporttrends



Boten varen minder dagen per jaar en minder uren per dag

Watersporttrends



Vergrijzing en veranderende voorkeuren zorgen voor een krimpende vloot met een kwart tot een derde in de komende 30 jaar.

Watersporttrends



Het bezit van een boot staat minder centraal. Van bezit naar gebruik

Watersporttrends



Hernieuwde belangstelling voor snelle motorboten, zowel op de trailer als op het water

Watersporttrends



De sloep is meest vitale deelsegment van de watersport en een groeiemarkt

De watersport groeit niet meer vanzelf. Door vergrijzing van de eigenaren en veroudering van de vloot zal de komende jaren de omvang van de vloot krimpen. Wel zijn er gebieden (zoals bijvoorbeeld de Vecht) die nog in belangstelling groeien. De verhuurvloot (sterk rond de Vecht) groeit landelijk ook. Dat geldt ook voor de sloepenmarkt (open boten, populair op de Vecht). De laatste jaren groeit ook de belangstelling voor snelvaren. Hoewel de Vecht daarvoor ongeschikt is, zal het aantal boten dat snel kán varen ook op de Vecht toenemen. Hierdoor zal de druk op de trailerhelling toenemen en de mogelijke behoefte aan actief beheer van de helling in de toekomst groeien. De verwachting is dat de landelijke krimp en de groei in gebieden en deelsegmenten voor de Vecht zal leiden tot een stabiele markt in de komende jaren.



Analyse vraag, aanbod en havenindeling

Stabiele regionale markt

De waterrecreatie en met name de kajuitmotorboten staan door vergrijzing van vloot en eigenaren landelijk onder druk. De Vecht ontwikkelt zich nog als vaargebied, maar grote stijgingen zijn niet te verwachten. De huidige aantallen voor Dalfsen aan passanten zijn richtinggevend voor de toekomst. Beschikbaarheid van extra capaciteit vaste ligplaatsen voor kleinere bootjes zal het bootbezit en bootgebruik wat stimuleren. Aanbod creëert een beperkte extra vraag.

Tekort aan ligplaatsen kleine bootjes

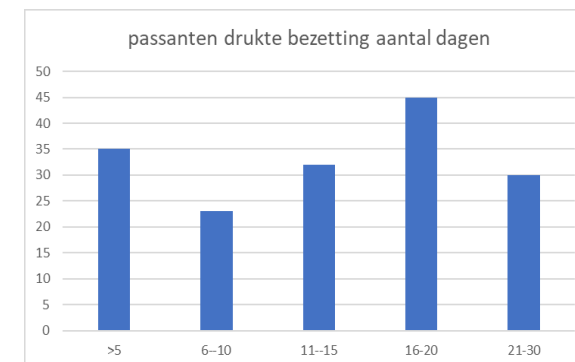
Jaarlijks zijn er meer mensen die intekenen voor een ligplaats dan dat er beschikbare plekken zijn. De exacte omvang van de vraag die niet bediend kan worden zal blijken na een nieuwe loting in 2024. Tot nu toe is het overgrote deel van de capaciteit in de haven steeds beschikbaar geweest voor passanten. Het beter benutten van de haven versterkt ook de beleving van de haven buiten het drukke passantenseizoen. Met verhuur- en deelconcepten ontstaat er een bredere gebruikersgroep van inwoners en bezoekers die gebruik kunnen maken van de haven.

Indeling haven en kades

De indeling van de passantenhaven is bij aanleg sterk gericht geweest op de ontvangst van passanten voor overnachtingen aan boord. Mede daardoor zijn er enkele hoeken ontstaan die weinig gebruikt worden. De steigerstructuur is ingericht op bezoekende boten van 10 tot 12 meter. Er worden ook vaste ligplaatsen uitgegeven voor 6 kleinere bootjes in de haven. De vraag naar met name deze ligplaatsen is groter en kent ook nog wel verwachte groei.

De haven is zelden helemaal vol met passantenverkeer, hoewel er een goede bezetting is en mooie aantallen gehaald worden. Bij het eventueel beperken van het aantal ligplaatsen voor grotere passantschepen tot bijvoorbeeld 20 meter leidt dit bij gelijkblijvende vraag op 25 dagen per jaar tot een tekort (op een vaarseizoen van 180 dagen).

De kade inzetten als extra capaciteit is dan goed mogelijk. Investeren in elektra op de kade maakt een ligplaats daar wel aantrekkelijker. De optie om te reserveren vergroot ook de aantrekkelijkheid.



Bredere context, Adviseurs van de toekomst

In juni 2023 werd het resultaat gepresenteerd van het project van de 'Adviseurs van de toekomst'. In totaal 24 leerlingen uit de tweede klas van het Agnietencollege presenteerden in vijf verschillende groepjes hún visie op de toekomst van de haven van Dalfsen.

De leerlingen kregen als onderdeel van het project Ruimte voor de Vecht 2023 van Natuur en Milieu Overijssel de opdracht om na te denken over de gewenste of mogelijke uitbreiding van de haven van Dalfsen. Daarbij was de opdracht breder te kijken dan alleen naar de haven zelf.

Opvallend onderdeel van de resultaten was dat in alle presentaties duurzaamheid, biodiversiteit en veiligheid belangrijk was. De leerlingen zoomden naar eigen keuze in op een specifiek onderwerp dat ze belangrijk vonden. Er werden presentaties gemaakt en onderbouwingen geschreven.

'Ideeën' van deze adviseurs van de toekomst zijn op deze pagina weergegeven.

- *Biodiversiteit in en rond de haven is belangrijk voor een goede toekomst voor dieren en planten. Vertaling kan in een bloementuin, in onderwaterplanten om het water zo schoon mogelijk te houden, in een natuurlijke inpassing van de haven in haar omgeving en door goed te kijken naar welke dieren en planten in deze omgeving voorkomen en hiervoor de ideale omstandigheden maken.*
- *Inclusiviteit wordt door de leerlingen vertaald door drempels in en rond de haven weg te nemen, de haven(uitbreiding) helemaal rolstoeltoegankelijk te maken en bijvoorbeeld ook te kijken naar oneffenheden in de omgeving die voor slechtzienden drempels opwerpen.*
- *Gezondheid, bewegen en sportbeleving geven de haven meerwaarde voor bewoners en bezoekers. De plek moet uitnodigen om te bewegen, met buitenfitness, wandelpaden en speelzones voor kinderen.*
- *Opwekking van energie in en rond de haven is de moeite van het verkennen waard. De open ruimte biedt misschien mogelijkheden voor zon en wind.*



De duurzame agenda voor de toekomst

Naast uitbreiding of herinrichting van de haven van Dalfts en is de inzet om deze in de toekomst ook duurzamer en aantrekkelijker te maken. De gekoppelde ambities zijn gekoppeld aan projecten en programma's.

Blaue Vlag

Voor de havens in de Vecht wordt bekeken of het mogelijk is deze te laten voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van de Blaue Vlag, een internationaal keurmerk voor havens en stranden op het gebied van veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid. In dat kader is een 0-meting uitgevoerd in oktober 2023. De maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de criteria zijn de volgende:

- Het opstellen van een duurzaamheidsprogramma
- Het organiseren van afvoer van milieugevaarlijke stoffen
- Het installeren van een vuilwaterpomp
- Het uitwerken van een bedrijfsnoodplan
- Het installeren van voorzieningen voor EHBO, van reddingstrappen en van brandblussers

De maatregelen zijn goed uitvoerbaar voor de haven en kunnen worden ingepast in het plan van aanpak. Vervolg wordt gegeven in samenwerking met de andere havens. Het vuilwaterstation is voorzien binnen het investeringsprogramma, uitvoering 2024

Elektrisch varen

Op dit moment is er maar een beperkt aantal particuliere boten en bootjes in Dalfts en elektrisch aangedreven. De verhuurvloot is wel voor een deel elektrisch, net als de Vechtomp. Ter bevordering van de duurzaamheid wordt samenwerking gezocht met de havens in het Vechtdal.

Als onderdeel van het Investeringsprogramma Varen op de Vecht vanuit Ruimte voor de Vecht is een verkenning uitgevoerd naar mogelijkheden. Daarbij is een stappenplan geformuleerd:

1. Maak elektrisch varen onderdeel van positionering
2. Bundel kennis rond elektrisch varen
3. Realiseer oplaadpunten in havens en voor verhuur
4. Ontwikkel regionaal mogelijkheden voor subsidie op ombouw van de vloot voor versnelling
5. Bevorder productvernieuwing bij de rondvaartvloot
6. Stimuleer de verhuursector in de toekomst door koppeling van (uitbreiding van) vergunningen aan elektrische aandrijving
7. Evalueer regelmatig de voortgang

De maatregelen worden deels in samenwerking met andere gemeenten uitgevoerd. De realisatie van enkele oplaadpunten is opgenomen in het Investeringsprogramma, uitvoering 2024.



De bredere agenda voor de toekomst

Beheer van trailerhelling

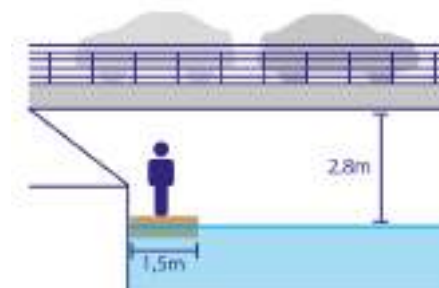
Boten op de Vecht hebben een vaste ligplaats, komen via de sluizen of worden via de trailerhellingen te water gelaten. De overlast van snelvarende boten heeft op delen van de Vecht negatieve effecten voor natuur en (andere) recreatie. Deze boten worden vaak via de hellingen te water gelaten. Meer toezicht zou kunnen helpen de overlast terug te dringen.

Vanuit het Investeringsprogramma Varen op de Vecht is de wens naar voren gekomen om de hellingen beheerd te maken. Voor Dalfsen zijn verschillende mogelijkheden verkend, waaronder ook het afsluiten van het haventerrein met een slagboom en het organiseren van parkeren van auto's en trailers op het evenemententerrein. Vanuit beheerders van de buitenruimte in Dalfsen en vanuit Verkeer zijn er meerdere bezwaren geuit tegen deze mogelijke maatregel. Door het beheer van de haven met een vaste havenmeester is er in Dalfsen feitelijk al een groot deel van de dag sprake van toezicht. Daarom wordt voornamelijk geadviseerd de rol van de havenmeesters bij toezicht op de helling uit te breiden en de noodzaak voor verdergaande maatregelen te monitoren. Dalfsen dient hiervoor meer beheerkosten te reserveren, zeker in combinatie met de benutting van de beide kades voor passanten. Het voornemen rond beheer van de trailerhelling wordt verder afgestemd met de partners Varen op de Vecht.

Wandelpad en omgeving Blauwe Bogenbrug

In het kader van het centrumplan 2017 is in Dalfsen verkend welke mogelijkheden er zijn om een onderdoorgang te maken bij de brug, om zo de nieuwe kade en de oude kade aan elkaar te verbinden. In 2023 is bovendien verkend of er koppelkansen zijn bij eventuele vernieuwing van de brug en hoogwatermaatregelen in de omgeving. Deze koppelkansen worden niet voorzien.

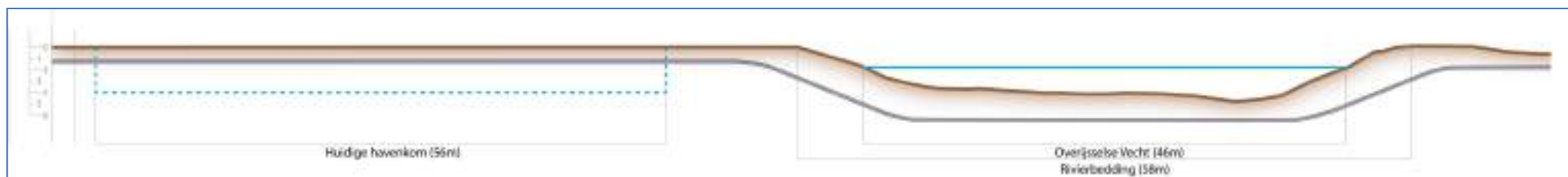
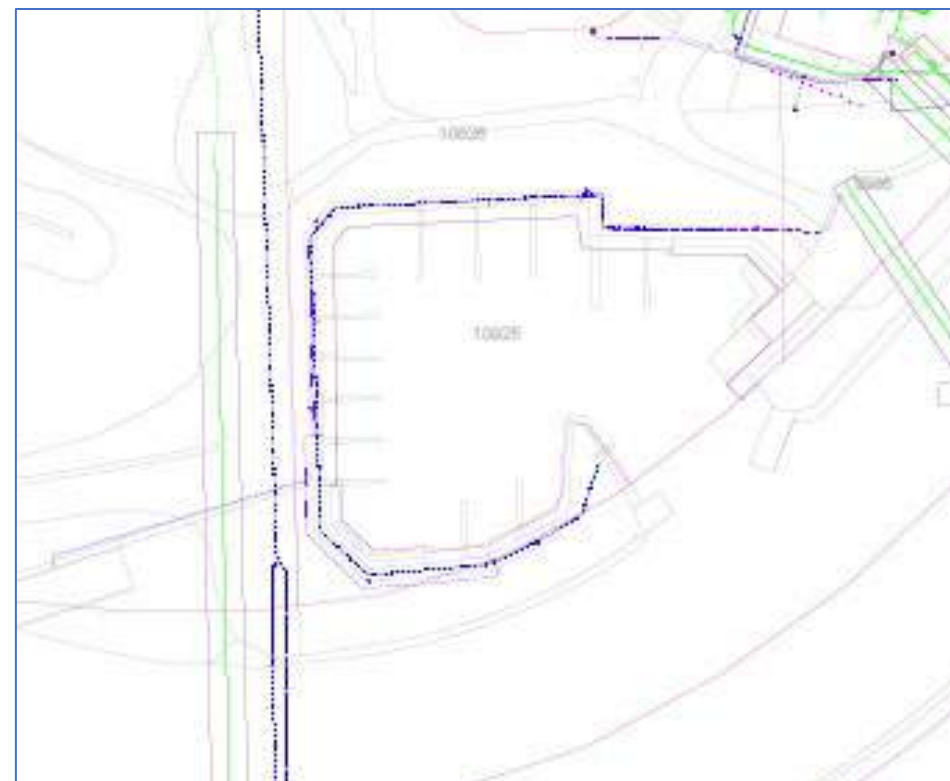
Vanuit de ambitie om in de toekomst de oude kade aan de oostelijke zijde beter te benutten voor (vaste) ligplaatsen is de onderdoorgang opnieuw actueel. Het Waterschap geeft aan dat de afvoercapaciteit van de rivier niet verder beperkt moet worden bij de brug. Opties voor een drijvende steiger als wandelverbinding of een waterdoorlaatbare vaste steiger (rooster) zijn niet eerder verkend. Deze zouden in een nadere uitwerking samen met het waterschap uitgewerkt kunnen worden. Aandachtspunten zijn de hoogte onder de brug om door te lopen en behoud van de vaarbreedte en afvoercapaciteit (nadere uitzoekpunten).



Technische analyse haven

Er is een brede analyse gemaakt van mogelijke uitbreidingsvormen van de haven, indien dit gewenst zou zijn. Onderdeel van de analyse was een technische verkenning. Onderdeel daarvan is een Klik-melding (zie kaart rechts op de pagina). Er is sprake van kabels om de haven en naar de overzijde (blauw). De groene lijn wijst op een Drinkwater Transportleiding.

Nadere verkenning van deze leiding geeft aan dat deze ca 1 meter onder maaiveld ligt en voor de Vecht zelf naar beneden gaat. Het profiel (tekening onder) geeft dit aan. Bij een eventuele aanpassing van de haven naar het westen is het omleggen of verdiepen van deze leiding noodzakelijk.



Ruimtelijke analyse

Er is een ruimtelijke analyse van de locatie gemaakt op basis van het bestemmingsplan (oude WRO), gevonden op www.ruimtelijkeplannen.nl en van de legger van Waterschap Drents Overijsselse Delta. Hieruit blijkt het volgende:

- De functie passantenhaven omvat het gehele gebied van de haven, inclusief de oevers van de Vecht
- In de regels staat dat het maximaal aantal ligplaatsen voor schepen 30 bedraagt, waarbij roeiboten niet worden meegeteld.
- Maximaal is ook 3500 m2 water toegestaan (is ca 2800 m2)
- Gebouwen worden beperkt tot sanitair en havenbeheer en fietsenstalling.
- De bestemming natuur (felgroen, westzijde) met dubbelbestemming 'Landschapspark' laat geen ruimte voor het inrichten van een haven of ligplaatsen. Als uitbreiding wenselijk blijkt te zijn, dan is een aanpassing van het tijdelijke deel van het Omgevingsplan nodig. Zo'n procedure neemt minimaal een jaar in beslag.
- De bestemming 'water (rivier zelf)' is bedoeld voor onder andere scheepvaart en de daarbij behorende bouwwerken. Ligplaatsen aan de oostkade passen daarin
- Uit de legger blijkt dat aanpassing van de haven naar het noorden en het westen om afstemming vraagt met het Waterschap omdat deze in de invloedssfeer van de waterkering zou komen te liggen.

In de kern van Dalfsen wordt gewerkt aan het recent vastgestelde Centrumplan met de 'Klimaatstraat' als deelproject. Het Waterfront en de Oostkade sluiten daar direct op aan.



Uitsnede bestemming Ruimtelijke Plannen omgeving haven,



Uitsnede Legger WDOD met beschermingszone keringen

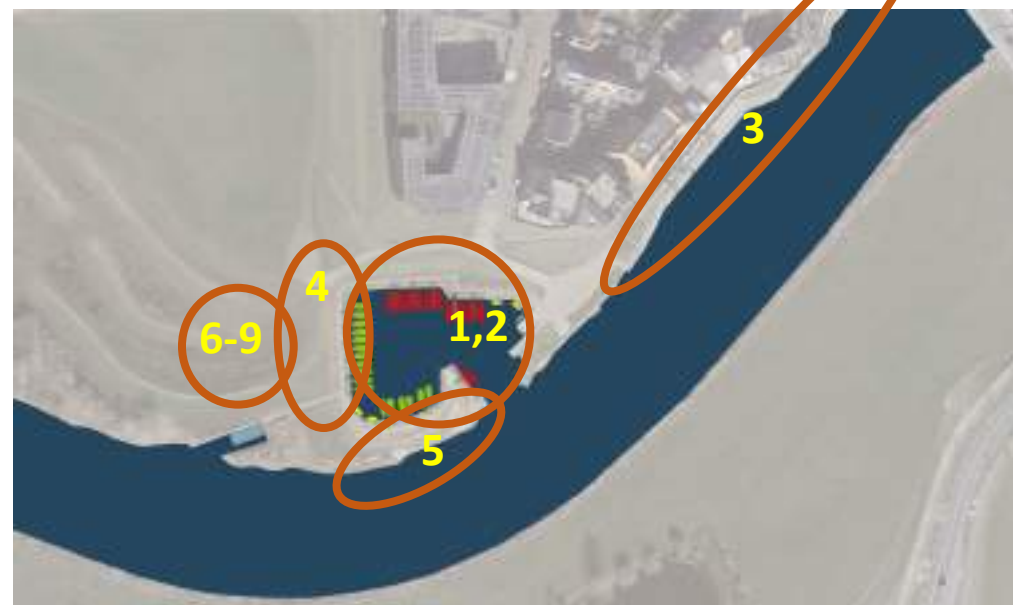
Verkenning alternatieven

Één van de denkrichtingen voor de toekomst van de haven van Dalfsen is de optie tot uitbreiding. Deze optie is in de breedte verkend. Eerder werd al gekeken naar opties voor uitbreiding van de capaciteit, maar deze verkenning leidde destijds niet tot aanpassingen.

Een vijftal denkrichtingen zijn verkend en uitgewerkt op de volgende pagina's:

- Binnen de bestaande contour van de haven uitbreiden of optimaliseren ten gunste van het aantal plekken (alternatieven 1 en 2)
- Aan bestaande kade capaciteit uitbreiden voor vaste en bezoekende boten (alternatief 3)
- Gekoppeld aan bestaande haven door de havenbak groter te maken ten gunste van de capaciteit (alternatief 4)
- Binnen de contour van het bestemmingsplan zoeken naar ruimte, onder andere door de Vechoever te gebruiken nabij de haven (alternatief 5)
- In evenemententerrein zoeken naar mogelijkheden voor uitbreiding in verschillende vormen (alternatieven 6-7-8 en 9)

In de navolgende pagina's zijn de alternatieven verkend.



Overzicht alternatieven optimalisatie

Bij de optimalisatie is gekeken naar een betere indeling, een andere botenmix, inzet van bestaande kades voor passanten en / of voor vaste ligplaatsen. In de huidige situatie is de havenkom vooral gericht op passanten, geschikt voor grotere boten. De vaste ligplaatsen in de havenkom zijn een vorm van beperkt medegebruik. De veranderende markt en omgeving maakt verandering van dit uitgangspunt gewenst.

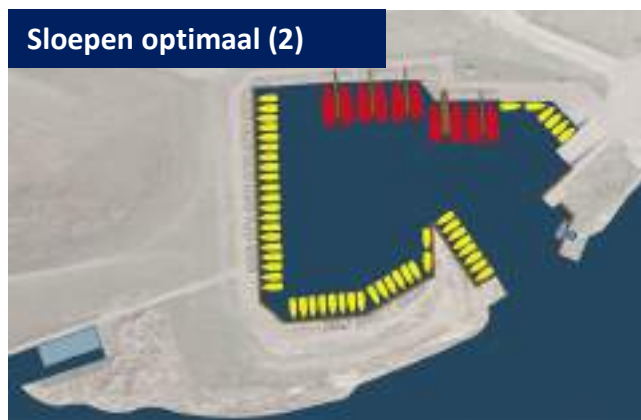
Door de passanten niet alleen welkom te heten in de havenkom, maar ook aan de nieuwe kade wordt er ruimte vrijgespeeld voor aanvullende vaste ligplaatsen voor kleinere boten. Indeling van de nieuwe kade kan eenvoudig en flexibel. De optimalisatie van de inrichting en de inzet van kades voor extra capaciteit kunnen desgewenst ook worden gecombineerd met de andere modellen.

Sloepen bestaand (1)



Door de hoeken niet vrij te houden en flexibel in te delen maar door deze specifiek in te richten met sloepenplaatsen groeit de capaciteit. De steiger van het watertappunt kan mogelijk verplaatst voor extra capaciteit

Sloepen optimaal (2)



De haven kent relatief veel loze hoekjes door het formaat van de haven en de ligplaatsen. Door de haven juist in te richten voor veel meer kleine bootjes wordt de loze ruimte beperkt en groeit de capaciteit

Oude en Nieuwe Kade (3)



Los van de herinrichting van de havenkom zelf zijn er opties om de nieuwe kade te benutten voor ligplaatsen. Dat zullen bij de nieuwe kade vooral passanten zijn. Hierdoor komt er plaats vrij in de havenkom voor kleine bootjes. Aan de oude kade kan een mix van vaste ligplaatsen en passanten mogelijk worden.

Overzicht alternatieven uitbreiding



Aspecten en toets waterschap

Algemene uitgangspunten Waterschap

In september 2023 bij aanvang van de verkenning is overleg gevoerd met Waterschap Drents Overijsselse Delta. Daarbij zijn vanuit het Waterschap enkele aandachtspunten ingebracht:

- Bij alle ontwerpen is rekening houden met de kering en (vooral) met de beschermingszone van de kering essentieel, zodat de stabiliteit van de kering niet negatief beïnvloed wordt
- Het waterschap is terughoudend in het aantal vaste ligplaatsen in het stroomvoerend deel van de rivier
- Ligplaatsen parallel aan de rivier zijn minder belemmerend voor de rivierafvoer
- De capaciteit voor berging en afvoer van de rivier mag zeker niet beperkt worden
- Ontwerpen worden bij voorkeur zo gemaakt dat er zo min mogelijk tussentijds onderhoud op diepgang nodig is
- Indien de verzanding bij de haveningang van de Zomp beperkt wordt is dat winst. De verzanding is het grootste in de binnenbocht. De bereikbaarheid van de oever met een kraan moet geborgd worden om baggeren vanaf de kade mogelijk te maken.
- Toekomstige rivierverruiming mag niet belemmerd worden

Toets van modellen

Bij het presenteren van het concept van deze rapportage is deze ook voor aanvulling voorgelegd aan het Waterschap. Daarbij zijn de algemene uitgangspunten als omschreven verder onderstreept en aangevuld (verwerkt in nevenstaand lijstje).

Met betrekking tot de afzonderlijke modellen zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

- Het toetsen van modellen is pas mogelijk nadat de gemeente een eigen voorkeur voor een model heeft bepaald
- De versmalling van de rivier bij de brug zorgt bij hoogwater voor extra stroomsnelheid. Dit is een aandachtspunt voor de ligplaatsen aan de oostelijke kade
- De verzanding van de binnenbocht leidt nu al tot problemen bij de ligplaats van de Zomp. Bij een definitief ontwerp van eventuele aanpassingen daar is dit een belangrijke onderzoeksvraag

Er zijn in deze verkennende ronde geen specifieke opmerkingen gemaakt of beperkingen geuit op ligplaatsen die uitmonden op de Vecht



Analyse alternatieven, proceduretijd en meerwaarde

Omgevingsplan sterk bepalend

Enkele varianten, met uitbreiding naar het westen, vragen om een wijziging van het omgevingsplan. De functie Groen laat een haven niet toe. Een wijziging van het Omgevingsplan is een mogelijkheid, maar dat is een uitvoerig traject waar ook participatie van belang is. Daarbij kan het op weerstand stuiten bij bijvoorbeeld belangengroepen die terughoudend zijn met uitbreiding van de varende recreatie.

Het gebied wordt in het Provinciale Omgevingsverordening aangeduid als 'Zone Ondernemen met Natuur en Water'. Hier is het beleid gericht op ruimte te creëren voor economische ontwikkelingen zoals de landbouw, recreatie en natuurgebonden woon- en werklocaties. Dat zou op zich kunnen passen. Aanpassen van het omgevingsplan zal in alle gevallen wel een tijdrovende procedure vergen met de nodige kosten voor onderbouwende onderzoeken.

Op basis van deze analyse ligt een uitbreiding van de haven buiten de huidige contouren van de functie passantenhaven van het Omgevingsplan vooralsnog niet voor de hand. Mogelijk kan dit in de toekomst een doorgroei stap zijn, indien blijkt dat bij een onverwachte groei van de vaarrecreatie dit alsnog wenselijk wordt geacht, inpasbaar en van meerwaarde is.

Levendigheid van functies

De haven, de kade, de verhuur van bootjes en de functies als rondvaarten, Vechterzomp en trailerhelling hebben ieder hun eigen dynamiek, drukte, levendigheid en sfeer. Daarbij is de drukte sterk verschillend in verschillende seizoenen en bij specifieke weersomstandigheden. De kade en haven van Dalfsen vragen om een goede balans van leuke levendigheid (die goed aansluit bij het Waterfront en de horeca en het centrumgebied) en rust voor de direct aanwonenden.

De nieuwe kade wordt nu feitelijk alleen gebruikt als overloophaven als de passantenhaven vol ligt, en voor vertrek van de rondvaart of zomp. Een functie als passantenkade, met bijvoorbeeld maximaal 8 tot 10 schepen per nacht gedurende het vaarseizoen, zou deze kade levendiger en aantrekkelijker maken. Bovendien blijft er dan ruimte voor verhuur en rondvaarten.

Dit biedt ruimte in de havenkom om meer vaste ligplaatsen uit te geven, waardoor deze haven in het vaarseizoen een wat completer en 'gevolder' beeld geeft.



Kostenramingen uitgangspunten

Diepgang en uitgangspunten varianten uitbreiding

Eventuele uitbreiding of aanpassing van de haven (capaciteit) gaat gepaard met investeringen in het ontgraven, het afwerken en het inrichten van het nieuwe havengebied. Investerings zijn sterk afhankelijk van de wijze waarop een haven wordt uitgevoerd.

Om toch wat vergelijking te kunnen maken hebben wij de modellen zoals op de vorige pagina's gepresenteerd voorgelegd aan een regionaal deskundige aannemer met het verzoek een eerste indruk te geven van de investeringen die met de verschillende modellen gepaard gaan.

De aannemer heeft de volgende uitgangspunten genomen:

- Prijspeil november 2023
- Te ontgraven grond is schoon en kan worden afgevoerd
- De te ontgraven grond wordt binnen 5 km afgezet en verwerkt
- Een te realiseren waterdiepte waar boten liggen van 150 cm, zodat er wat ruimte is voor verzanding (rivier = 1 m)
- Aanpassen watertransportleiding op basis van opgave Vitens, ca € 80.000 tot € 100.0000
- Btw verrekenbaar middels compensatiefonds
- Het betreft eerste basisramingen. Doorgaans worden kosten bij detaillering uitvoering hoger in de praktijk.

Andere investeringen in en rond de haven

Naast de investeringen in uitbreiding van de haven zijn er (deels in het kader van het investeringsprogramma Varen op de Vecht) andere investeringen in de havenvoorzieningen en havencapaciteit onderzocht. Deze zijn steeds en in verschillende samenstelling onderling combineerbaar. De basis voor dit kostenoverzicht is grotendeels een globale raming in het kader van het investeringsprogramma, gecombineerd met enkele stelposten op basis van ervaring.

| Investering of maatregelen tbv haven | Bedrag |
|--|-----------|
| Inrichting nieuwe kade ligplaatsen, stelpost | € 15.000 |
| Inrichten oude kade met bolders en wrijf hout | € 122.000 |
| Inrichten oude kade, eenvoudig, werkbudget | € 50.000 |
| Vuilwaterstation, stelpost gewijzigd ontwerp | € 12.000 |
| Elektra op nieuwe kade, per 4 aansluitingen | € 12.900 |
| Elektra op oude kade, per 4 aansluitingen | € 12.900 |
| Beheerde trailerhelling met slagboom en toerit | € 34.000 |



Quickscan aspecten haven alternatieven uitbreiding

| Alternatief | Hoort bij alternatief nr. | Ontw. capaciteit 10 meter boten | Ontw. Capaciteit 5 meter boten | Investerings range (basisraming) | Technisch aandachtspunt | Bestuurlijk aandachtspunt |
|----------------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---|
| Bestaande situatie | | 28 | 4 | - | | Tekort ligplaatsen, vraag > aanbod |
| Sloepen bestaand | | - | 17 | 75.000 – 100.000 | Verplaatsen watertappunt | Minder flexibiliteit passanten |
| Sloepen optimaal | 1/2 | -/- 17 | 46 | 150.000 – 200.000 | Verplaatsen watertappunt | Minder capaciteit passanten |
| Inzet nieuwe kade | 3 | 6 | 8 | 75.000 – 100.000 | Aanleg elektra | Overleg bewoners over gebruik |
| Inzet oude kade | 3 | 4 | 6 | 100.000 – 150.000 | Inrichten kade, aanleg elektra | Havendelen verbinden, boardwalk? |
| Grotere havenkom | 4 | - | 30 | 400.000 - 450.000 | Vitens waterleiding omleiden | Proceduretijd Omgevingsplan |
| Vechtoever | 5 | | 36 | 150.000 – 200.000 | Verzanding haven en ligplaatsen | Akkoord waterschap gebruik oever? |
| Slagenlandschap | 6 | | 32 | 350.000 - 400.000 | Verzanding haveningang | Verplaatsen ligplaats Zomp, proceduretijd |
| Sloepenvijver binnen | 7 | -3 | 40 | 500.000 – 550.000 | Vitens waterleiding omleiden | proceduretijd Omgevingsplan |
| Sloepenvijver Vecht | 8 | | 40 | 400.000 – 450.000 | Verzanding haveningang | proceduretijd Omgevingsplan |
| Sloepenvijver natuur | 9 | | 34 | 400.000 – 450.000 | Verzanding haveningang | proceduretijd Omgevingsplan |

Uit bovenstaande blijkt dat er via verschillende varianten zonder grote ingrepen een forse capaciteit toegevoegd kan worden aan de bestaande haven en kades, mits er met name ingezet wordt op kleinere bootjes (5 meter lengte). Afhankelijk van de ambitie kunnen tussen 17 en 46 ligplaatsen worden toegevoegd.

De verschillende varianten voor een nieuwe of uitgebreide havenkom ontlopen elkaar niet zo heel veel. Met investeringen tot ca € 500.000 kunnen ca 40 ligplaatsen worden toegevoegd. Dit is nog los van onvoorziene kosten of aanvullende eisen. De investeringen per ligplaats zijn daarmee minimaal € 12.500 per (kleine) ligplaats. In kosten (positief) afwijkend is de uitbreiding van capaciteit voor ligplaatsen direct aan de Vecht.



Analyse financieel, exploitatie en verbetering

Exploitatie nu, kosten en opbrengsten

Op dit moment worden er maar een beperkt aantal vaste ligplaatsen verhuurd. De totale omzet voor de haven bedraagt jaarlijks tussen de € 15.000 en € 25.000. De omzet komt voort uit verhuur van vaste ligplaatsen (haven en oude kade / oostkade) en de ontvangst van passanten.

De lasten zijn aanzienlijk hoger, tussen € 46.500 en € 58.400 per jaar. De verwachting is dat met name de personele lasten zullen stijgen met ca € 10.000 door toename van inhuur, ook bij de huidige omvang en capaciteit. Hierdoor zou het jaarlijks tekort op de haven oplopen van ca € 33.000 naar € 43.000 per jaar.

Het college heeft begin februari besloten de tarieven te indexeren voor 2024.

De omzet passanten is redelijk stabiel. Er komen al jaren min of meer eenzelfde aantallen passanten. Landelijk is er sprake van een daling, die er op de Vecht (nog) niet is. Mogelijk heeft de vergrijzing van de varende watersporters en de veroudering van de vloot in de toekomst ook een beperkend effect op het aantal passantennachten in Dalfsen. De tarieven zijn redelijk marktconform, maar bieden wel ruimte voor aanpassing door elektra door te belasten en doordat in Dalfsen veel mensen de derde nacht (gratis) blijven.

Verbetering exploitatie

Vanuit deze verkenning zijn er enkele opties en mogelijkheden naar voren gekomen die invloed kunnen hebben op de exploitatie in de toekomst:

- De verkenning laat zien dat er wat ruimte is in optimalisatie van de tarieven. Door elektra apart te berekenen kan de opbrengst gemiddeld met € 3 tot € 5 per nacht omhoog voor een deel van de passanten. De opbrengst kan hierdoor stijgen met € 3.000 tot € 5.000 per jaar
- Een (bescheiden) aanpassing van het tarief per nacht, met behoud van de regeling derde nacht gratis (goed voor bestedingen in de kern) biedt de mogelijkheid voor omzetverhoging van de haven, ook met € 3.000 tot € 5.000 per jaar.
- Er worden maar beperkt vaste ligplaatsen verhuurd. Het tarief bedraagt € 70 per strekkende meter. Voor kleine open bootjes is dit redelijk marktconform, voor grotere jachten wordt vaker per m² gerekend, waardoor het tarief per ligplaats wat hoger is. Er wordt aan de oude kade maar half tarief gerekend, met name door beperkte voorzieningen daar. Dit havendeel maken tot een compleet aanbod biedt perspectieven voor verbetering van de prijs.
- Tegenover stijgende omzet staan mogelijk ook stijgende beheerlasten voor de organisatie van extra ligplaatsen, beheer van de trailerhelling door de havenmeesters en inrichting van de nieuwe en oude kade met aanlegplaatsen.



Analyse financieel, investeringen en effect exploitatie

Investerings in extra capaciteit

Vanuit de verkenning is gebleken dat er met bestaande kade- en havencapaciteit een optimalisatieslag mogelijk is. Dat geldt ook voor de herinrichting van de havenkom, als deze minder frequent door (grotere) passantenschepen gebruikt hoeft te worden. Een combinatie van maatregelen is dan nodig:

- Inrichten nieuwe kade met elektra
- Inrichten oude kade met elektra
- Herinrichting haven ten gunste van kleine boten

De combinatie van maatregelen vergt een investering die ook gefaseerd uitgevoerd kan worden. Hiervoor kunnen nadere keuzes gemaakt worden.

De investeringen hebben gevolg voor de capaciteit, de mogelijk te behalen omzet, de exploitatiekosten en de kapitaalslasten van de haven. Een nadere berekening kan gemaakt worden nadat keuzes zijn gemaakt over de te kiezen variant.

Er is binnen de haven van Dalfts en al sprake van beheer, onderhoud, toezicht en administratie voor de haven. De extra beheerkosten die nodig zijn voor extra vaste ligplaatsen zijn daarmee redelijk beperkt. Daarmee is een omzet of prijs voor een belangrijk deel een directe bijdrage aan de dekking van investeringen en het onderhouden van deze investeringen.

Voorbeeldberekening

Als voorbeeld is op basis van de verkenning een mogelijke variant uitgewerkt:

- De nieuwe kade wordt ingericht voor passanten
- De haven krijgt daarmee ruimte voor extra kleine bootjes
- Samen met de herinrichting leidt dit tot een extra capaciteit van 20 bootjes
- De investeringen ten laste van de exploitatie bedragen samen € 100.000
- Onderhoud en afschrijving van de investeringen bedraagt ca € 7.500 per jaar (20 jaar + 2,5% onderhoudskosten)
- De extra beheerkosten (los van trailerhelling) bedragen € 5.000
- De extra omzet uit 20 vaste ligplaatsen bedraagt ca € 10.000 per jaar
- De extra omzet passanten en dagbezoek bedraagt ca € 2.500 per jaar
- De investeringen en kosten zijn daarmee gedekt vanuit de extra omzet.

Bovenstaande berekening is een eerste indicatie en kan in verschillende varianten uitgevoerd worden. De berekening laat zien dat uitbreiding en aanpassing vooral moet zorgen voor beter gebruik van ruimte en kwaliteit en dat de effecten op de exploitatie redelijk neutraal zijn.



Analyse alternatieven, kosten en meekoppelkansen

Bij de afweging van haalbaarheid en wenselijkheid van alternatieven voor uitbreiding zal de omvang van investeringen sterk bepalend zijn voor de wenselijkheid. Een eerste analyse levert de volgende conclusies op.

Drinkwatertransportleiding Vitens

De drinkwaterleiding van Vitens ligt op circa 1 meter onder maaiveld en dient bij enkele modellen aangepast te worden. De meerkosten van ca € 100.000 drukken direct op de havenexploitatie. Dit gaat ten koste van de investeringsruimte in directe capaciteit en voorzieningen.

Haveningang en nieuw water vergt hoge investering

De varianten waarbij er echt een nieuwe of grotere haven wordt gemaakt zijn allemaal relatief kostbaar, investeringen lopen op naar gemiddeld € 500.000. Indien daarmee alleen de waterrecreatie en de capaciteit vaste ligplaatsen voor kleine bootjes wordt bediend dan zijn investeringen en meerwaarde niet in balans te krijgen. Indien andere doelen (ook) worden bediend, zoals waterberging, doorstroming, zwemwater en natuurontwikkeling, dan ligt dat mogelijk minder ongunstig. Deze 'nevendoele' zijn tijdens de verkenning niet direct in beeld gekomen.

Mocht uitbreiding met forse aantallen in beeld blijven (voor de toekomst), dan biedt het **model Vechtoever** een redelijke verhouding tussen investeringen en extra capaciteit. Een gemiddelde investering per ligplaats tot € 5.000 is redelijk marktconform, er hoeft niet te veel geïnvesteerd te worden in het maken van extra vaarwater en haventoeegang. Dit havenmodel komt ook elders aan rivieren vaker voor en is doorgaans goed combineerbaar met behoud van afvoercapaciteit en diepgang. De mogelijke verzanding van ligplaatsen in de binnenbocht is wel een onderzoeksvraag voor de toekomst.

De **koppeling met een zon- en speelstrand** is aantrekkelijk. De herinrichting in varianten staat redelijk los van deze wens. In enkele modellen (zoals met een sloepenvijver) is er de mogelijkheid om een speelstrand te maken in de 'sloepenvijver'. Dit is aantrekkelijk omdat er niet in de Vecht gezwommen wordt, maar tegelijkertijd kan waterkwaliteit in een aparte vijver sneller onder druk staan. De keuze voor herinrichting van het speelstrand staat daarmee los van een eventueel te kiezen uitbreidingsvariant.

Geen van de modellen zorgt op het eerste gezicht voor wezenlijke **verbetering van landschappelijke of natuurlijke kwaliteiten. Daarmee ontbreken extra koppelkansen.**



Stakeholders, draagvlak, overleg en feedback

Gebruikersoverleg 24 oktober 2023

In oktober werd de analyse van ontwikkelingen in de markt, de cijfers rond gebruik en verdeling en een overzicht van alternatieven gepresenteerd aan de gebruikers van de haven en kade. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de rondvaartboot, het verhuurbedrijf, de zomp, bewoners van het Waterfront en vanuit havenbeheer.

De gepresenteerde analyse gaf een goed inzicht in het gebruik nu en het verwachte gebruik in de toekomst. Er werden meerdere aandachtspunten in relatie tot uitbreiding of verbetering genoemd:

- Inrichten van een sloepenhaven vraagt om actief beheer, bootjes moeten er netjes bij (blijven) liggen
- Uitbreiding van de haven richting evenemententerrein is een optie, maar tegelijkertijd ook erg ingrijpend in het landschap, wellicht kostbaar en beperkend voor evenementen en de ruimte voor stalling van trailers
- De kades in Dalfsen worden maar beperkt gebruikt. Juist door aanwezigheid van havenmeesters die de haven én de kades beheren is er de mogelijkheid gebruik van de kades in goede banen te leiden zodat actief gebruik van de kades gewaardeerd wordt door aanwonenden.

Wensen vanuit het Waterfront

Vanuit gebruikers en inwoners werden ook enkele andere verbetervoorstellen gedeeld (en deels verwerkt in het advies):

- De accommodatie voor het havenkantoor en de (soortgelijke) accommodatie voor het verhuurbedrijf passen niet bij de gewenste uitstraling en kwaliteit. De voorziening moet verplaatsbaar zijn. Onderzoek naar een gezamenlijke voorziening is wenselijk
- De trailerhelling levert soms wel overlast op, maar dit is maar beperkt gekoppeld aan drukte op piekmomenten. Eerder is het een probleem dat de auto-met-trailercombinaties over de weg vanaf het talud rijden waar grasbetontegels zorgen voor veel geluidsoverlast. Bovendien zijn deze tegels glad. Aanpassing van straatwerk wordt gewenst
- De wandelroute over de hoge en lage kade wordt nabij de haven onderbroken waardoor er een (glad) olifantenpaadje ontstaat. Aanpassing wordt gevraagd
- De kades aan de west en oostzijde van de brug hebben feitelijk niets met elkaar te maken, de oversteek op dit drukke onoverzichtelijke punt is onprettig. Aanpassing is gevraagd als de oude kade ook echt onderdeel moet worden van de haven. De suggestie is gedaan om een onderdoorgang onder de brug te maken.



Haven advies

In voorgaande analyse zijn context van de haven, gebruik, marktontwikkelingen en opgave in beeld gebracht. Een analyse van opties voor uitbreiding, te combineren andere maatregelen, de daarmee gepaard gaande kosten, meerwaarde en procedures in beeld gebracht en met elkaar vergeleken. De eerste resultaten en overdenkingen zijn gedeeld met gebruikers en gemeente en verder aangescherpt. Op basis daarvan komen wij tot het volgende advies in tien punten:

1. Wij adviseren de kwaliteiten van en waardering (en gebruik) van de passantenhaven voor Dalfsen te koesteren en verder te versterken ten gunste van de lokale economie en levendigheid;
2. Wij adviseren de bestaande capaciteit aan de nieuwe kade beter daarbij te benutten voor passanten door deze in te richten met goede aanlegpunten en elektriciteit
3. Wij adviseren grotere boten met een vaste ligplaats met name opties te bieden aan de oude kade en deze daarvoor meer geschikt te maken.
4. Wij adviseren de ruimte in de havenkom anders in te richten ter vergroting van het aantal vaste ligplaatsen voor kleine open bootjes van inwoners
5. Wij adviseren daarbij voor de toekomst de opties open te houden om extra ligplaatsen te maken aan de Vecht, langs de oude kade en in de bocht naast de havenkom
6. Wij adviseren af te zien van uitbreiding van de havenkom of ontwikkeling van een nieuwe havenkom met eigen ingang, omdat de investeringen en (procedure)tijd niet opwegen tegen de meerwaarde voor gebruikers en algemene belangen
7. Wij adviseren de exploitatie van de haven te verbeteren door deze completer te maken met elektriciteitsvoorzieningen (ook langs de kades) en deze elektriciteit aanvullend aan het tarief naar verbruik te verrekenen
8. Wij adviseren de toekomst van de haven in haar omgeving te borgen door in te zetten op duurzaamheid, door elektrisch varen te stimuleren en door samen met de partners in de Vecht te werken aan een goede vorm van gebruik
9. Wij adviseren daarbij de trailerhelling intensiever te beheren (extra taak havenmeesters) en de knelpunten met betrekking tot snelvaren en verkeerd gebruik te monitoren als basis voor eventuele aanvullende maatregelen. Daarbij is ook het invoeren van een hellingtarief te overwegen (bijvoorbeeld € 10 per keer)
10. Wij adviseren in het kader van het investeringsprogramma Varen op de Vecht de eerste stappen (elektra, vuilwaterstation, nieuwe kade) uit te voeren in 2024



Groeimodel ontwikkeling, eerste aanzet



Uitvoeringsaspecten advies

Haven / kade / voorzieningen / beheer

In onderstaande zijn puntsgewijs enkele onderdelen verder uitgewerkt met betrekking tot de uitvoering:

- De herinrichting van de nieuwe kade is beperkt tot het verplaatsen van trappen, het plaatsen van borden en het beschikbaar maken van sanitair voor passanten. De havenmeesters kunnen dit havendeel dan intensiever gaan gebruiken. De investering past in het Investeringsprogramma en kan in 2024 uitgevoerd worden.
- De nieuwe lotingsregels voor vaste ligplaatsen in 2024 geven inzicht in de exacte behoefte. Een uitwerking van beschikbaar te stellen vaste ligplaatsen (oude kade grotere boten, havenkom zoveel mogelijk kleine boten) kan voor seizoen 2025 van kracht worden met een zeer kleine herinrichting om de ruimte beter te benutten. Effect op de helling en de wachtlijst kan gevolgd worden
- Bij een blijvend grotere vraag naar kleine ligplaatsen kan een deel van de havenkom heringericht worden ten gunste van kleine bootjes van bewoners, om te voldoen aan de lokale vraag. Deelconcepten, waarbij meerdere bewoners samen één boot gebruiken via een deelsysteem, krijgen voorrang.
- De havenmeesters worden intensief betrokken bij de praktische invulling van de (schuif)plannen.

Zon- en speelstrand, haven zomp, trailerhelling

Naast specifieke zaken rond de haven geldt aanvullend het volgende rond de uitvoering:

- De locatie van het zon- en speelstrand aan de Vecht is vanuit ligging aan het water en natuurlijke omstandigheden goed bruikbaar. Verplaatsen lijkt niet praktisch. De ruimte rond de plek aan het water wat verder uitbouwen met natuurlijke sport- en speelaanleidingen verbreedt het gebruik van de plek van water naar land
- De verzanding van de haven van de Vechterzomp is een zorg die met het instandhouden van de huidige havenvorm niet wordt weggenomen. Met het waterschap kan bekeken worden of er in de monding van het haventje zélf maatregelen te nemen zijn die verzanding beperken, zoals dat ook eerder voor de havenmonding is gedaan
- De trailerhelling functioneert doorgaans goed. Voor omwonenden is er soms overlast bij drukte aan de route (wachtende auto-trailercombinaties) en wordt gevraagd om een minder lawaaijerige toerit naar het hellingplateau. Dit vraagt om verdere technische uitwerking. Beheer door havenmeesters kan gericht zijn op vlotte doorstroming en 'juist' parkeren van auto's en trailers.



Verkenning financiering en subsidiemogelijkheden

Dekking vanuit exploitatie en directe meerwaarde

In voorgaande is in beeld gebracht dat er investeringen nodig zijn voor de aanpassing van de haven, de kade en haar voorzieningen en voor het beheer en instandhouden daarvan. De dekking daarvan kan deels komen uit directe bronnen en deels uit indirecte meerwaarde.

De havenexploitatie is verliesgevend. Het beschikbaar maken van de passanten (na investeringen) en vaste ligplaatsen van grotere schepen geeft extra capaciteit voor vaste ligplaatsen van kleine bootjes in de havenkom. De directe extra inkomsten van deze extra vaste ligplaatsen (kleine bootjes) zijn beperkt. De investering moet daarom ook beperkt blijven om het jaarlijkse verlies niet nog groter te maken. Het kostendekkend realiseren van de extra capaciteit is het maximaal haalbare financiële resultaat. Kostenbesparing, aanpassing van tarieven en doorbelasten van elektra biedt wat ruimte voor een betere exploitatie.

De indirecte meerwaarde van de investeringen is aanzienlijk. De passantenhaven met 2250 bootnachten en ca 5000 bezoekers levert een directe bijdrage aan de lokale economie. Landelijk onderzoek laat een gemiddelde besteding zien van ca € 130 per boot per nacht. Bestemmingen met veel winkels en horeca zullen een hogere besteding per nacht kennen. Bovendien versterkt het recreatief gebruik van water de beleving van de Vecht voor bewoners en bezoekers.

Dekking vanuit externe programma's en subsidies

Naast de directe en indirecte meerwaarde is verkend in hoeverre er subsidiemogelijkheden zijn voor de investeringen:

- Er zijn in Nederland momenteel geen landelijke programma's of Europese subsidies beschikbaar voor realisatie van voorzieningen voor (passanten)havens
- Op provinciale schaal kent de Provincie Overijssel regelingen voor versterking van toerisme. Vaak zijn de regelingen gekoppeld aan een specifiek programma of opgave waardoor fysieke haveninvesteringen zelden in aanmerking komen
- De specifieke programma's bieden wel mogelijkheden. In bijvoorbeeld de Regiodeal Zwolle, Brede Welvaart in het Vechtdal, is een investeringsprogramma Varen op de Vecht opgenomen (zie elders) waar ook in dit advies opgenomen maatregelen in zijn opgenomen
- Specifieke opgaven, zoals bijvoorbeeld stimulering van elektrisch varen, duurzaamheid en 'behalen Blauwe Vlag' bieden vaker aanknopingspunten voor externe bijdragen bij investeringen
- Doorgaans is het 'op de plank hebben liggen' van projecten kansrijk om aan te haken in programma's.

