

An aerial photograph of Assen, Netherlands, showing a river and urban layout. The image is in grayscale, with a blue overlay on the left side containing white text. The text reads "Beheer van het openbare vaarwater in Assen". The river flows through the town, and there are various buildings and green spaces visible. A white wavy line is at the bottom of the blue overlay.

Beheer van
het openbare
vaarwater in
Assen

Beheer van het openbare vaarwater in Assen

27 mei 2008



Inhoudsopgave

	Leeswijzer	04
1.0	Doel van de nota	05
2.0	Wat is het gemeentelijk vaarwater?	07
3.0	Assen zet in op kwaliteit	09
4.0	Functies op en om het water	09
5.0	Ontwikkelingen	11
6.0	Eindbeelden voor het vaarwater	16
7.0	Uitgangspunten voor het beheer	18



Gemeente Assen

A X i S

An aerial photograph of an industrial park situated along a river. The park contains several large, interconnected industrial buildings with grey roofs. There are extensive parking lots filled with cars and trucks. In the foreground, a large parking area is filled with many semi-trailers. To the left of the river, there are circular structures, likely part of a water treatment plant. A blue semi-transparent text box is overlaid on the left side of the image.

Leeswijzer

Het doel van deze nota is het vastleggen van het beleid voor het openbare vaarwater en van de oevers, om daar het vereiste beheer op te kunnen afstemmen.

Om uitspraken te doen over dit beheer verkent deze nota eerst de functies die op en om het water een plaats hebben (hoofdstukken 2, 3 en 4). Vervolgens gaat de nota in op de ontwikkelingen die Assen de komende jaren ziet en wil realiseren (hoofdstuk 5). Het is dan mogelijk eindbeelden te schetsen voor het openbaar vaarwater in de gemeente (hoofdstuk 6). Die eindbeelden slaan een brug naar het gewenste beheer (hoofdstuk 7).

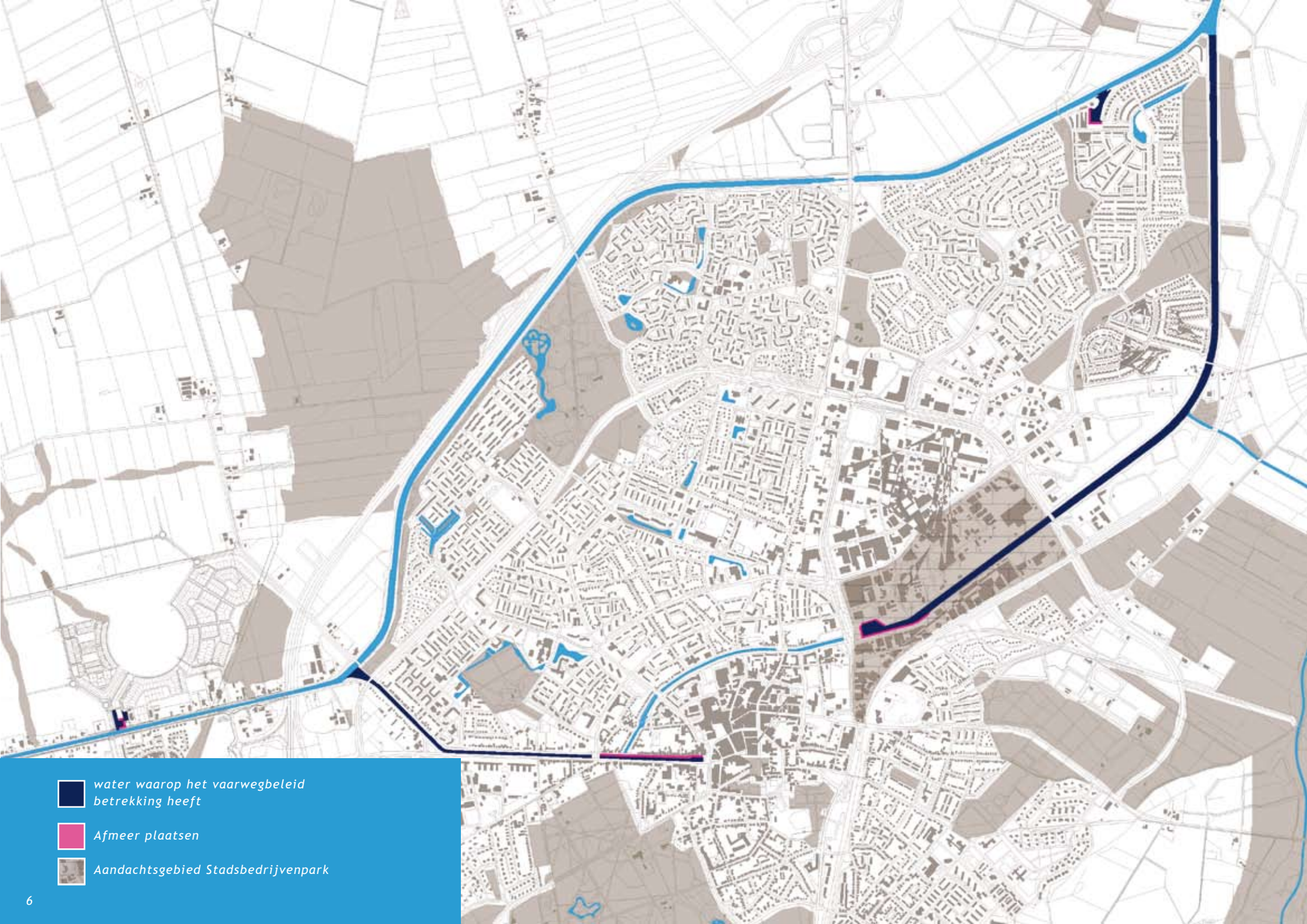


1.0 Doel van de nota

De gemeente Assen legt met deze nota de voorwaarden vast waaronder zij het dagelijks beheer van het openbare vaarwater en de oevers voert. De gemeente streeft daarbij naar een robuust beheer. Robuust in dubbele zin: een beheer dat is gedefinieerd op hoofdlijnen en een beheer dat inspeelt op de toekomst van de stad. Dat streven leidt er toe dat het beleid voor langere tijd kan worden vastgesteld.

Water kan niet los van de omgeving worden gezien: het gebruik van het water heeft invloed op het land, het gebruik van het land heeft invloed op het water. Met het beheer van het water en de oevers zet Assen in op het bereiken van kwaliteit op en om het water. Om het bijbehorende beheer te kunnen definiëren redeneert Assen vanuit de functies: recreatie, werken, wonen, verkeer.

De uitwerking van het beheer van het water en de oevers vindt plaats in de verordening Gemeentelijk openbaar vaarwater. Deze verordening regelt de details van het beheer.



water waarop het vaarwegbeleid
betrekking heeft



Afmeer plaatsen



Aandachtsgebied Stadsbedrijvenpark

ASSEN

De Kolk

2.0 Wat is het gemeentelijk vaarwater?

Als rechtgeaarde stad op het zand heeft Assen het ontstaan niet te danken aan de bevaarbaarheid van het nabije water. Pas toen in de 19e eeuw vaarwegen werden gegraven kreeg het water betekenis voor het transport en daarmee voor de bedrijvigheid in de stad. Toen transport per as in de twintigste eeuw zijn intrede deed nam de betekenis van de bevaarbaarheid van het water weer af. Assen sloot delen van het water af voor transport. In de laatste decennia van de vorige eeuw kwam met de opkomst van de recreatiotoervaart de heropening van de Vaart in de belangstelling te staan.

Het openbaar vaarwater dat onder de bevoegdheden van de gemeente Assen valt zijn de Vaart, het Havenkanaal en de havens bij Marsdijk en Kloosterveen. Het Kanaal aan de west- en noordzijde van het stadscentrum is geen openbaar vaarwater (zie kaart).

De provincie Drenthe is de beheerder van het Noord-Willemskanaal/ Drentse Hoofdvaart. Daarmee beheert en bedient de provincie ook de sluisen en bruggen in dit kanaal. De oevers van het Noord-Willemskanaal behoren tot de gemeente Assen. De woonboten bij de Groenedijk vallen onder de provinciale ligplaatsenverordening.

Reizen over water, nieuw comfort

Het was pas vlak voor de Franse revolutie dat Assen bereikbaar werd over water. Wie tot 1780 de reis naar Assen aanvaardde, was aangewezen op de postkoets. In dat jaar ontstond er door het voltooiën van de Drentse Hoofdvaart een rechtstreekse vaarverbinding met Meppel. De vaart reikte tot in het hart van Assen. De bereikbaarheid van Assen verbeterde hiermee aanzienlijk. Reizen per schip bood de passagiers heel wat meer gemak dan per diligence. In 1784 was er voor het eerst een wekelijkse verbinding met de trekschuit naar Meppel. Nog bijna 80 jaar bleef men aangewezen op dierlijke spierkracht.



Transport over water: sneller en meer

Op 18 december 1863 gaf de minister van Binnenlandse zaken de vergunning af voor het onderhouden van een stoombootdienst tussen Assen en Zwolle. De exploitant kreeg het recht op het vervoer van reizigers, goederen, vee en geld. 's Winters was deze dienst bij tijd en wijle gestremd door ijsgang. Schepen lagen dan in de havenkolk te wachten op de dooi.

In 1861 werd het Noord-Willemskanaal aangelegd, dat nabij de Witterbrug uitmondde in de Vaart. Hiermee kwam er een vaarverbinding met Groningen. Het zou overigens tot 1866 duren voordat deze verbinding regulier bevaren zou worden. In dat jaar startte de veerdienst op Groningen. De ligplaats aan de zuidzijde van de havenkolk werd alras verplaatst. De strook grond tussen de walkant en de weg bleek reeds toen te smal voor het lossen en laden der schepen.



3.0 Assen zet in op kwaliteit

Met het heropenen van de Vaart en het herstel van de Kolk slaat Assen een richting in naar verhoging van de kwaliteit van de beleving van het water. Deze maatregelen zijn er op gericht recreatietoervaart aan te trekken. De aanleg van het Cultureel Kwartier en het gebruik van de Vaart voor recreatietoervaart versterken de aantrekkelijkheid van de stad.

De aanwezigheid van water wordt een kwaliteit voor de stad op zich. Het gaat om de manier waarop bewoners en bezoekers het water beleven. Die kwaliteit van het water is sterk afhankelijk van de wisselwerking tussen activiteiten op het water en die op het land. Water waar niets op gebeurt is niet aantrekkelijk, water waar alles kan straalt negatief uit naar de omgeving.

4.0 Functies op en om het water

Voor het beheer van het water zijn de gebruiksfuncties die aan het water, de oevers en de directe omgeving zijn toegekend van grote betekenis. Deze functies hebben invloed op elkaar en zijn voortdurend in beweging.

Voor de definitie van het beheer van het water in Assen hebben de volgende functies betekenis:

- recreatietoervaart
- bedrijvigheid en beroepsvaart
- wonen en leven
- spelevaren
- oeverrecreatie
- waterkwantiteit
- waterkwaliteit
- veiligheid.



Water in de stad

Ruim een eeuw na de aanleg, in 1972, verloor het Kanaal in Assen zijn betekenis als vaarroute. Het Noord-Willemskanaal werd in dat jaar om de stad geleid. De aanleg van vaste verbindingen die ongehinderde doorstroming van het stadsverkeer moesten garanderen, maakte verdere scheepvaart door de stad onmogelijk. De Kolk was reeds in de jaren 50 gedempt en er waren stemmen hoorbaar om ook maar meteen de Vaart te dempen. Dan kon deze worden betrokken bij de verdere stadsontwikkeling. Zo ver is het echter nooit gekomen. In de jaren 80 van de vorige eeuw werd het belang van de Vaart voor recreatie en toerisme onderkend. Ook de inzet van burgers heeft aan die bewustwording bijgedragen. Met het heropenen van de Vaart in 2008 kan Assen bouwen aan de relatie tussen de stad en het vaarwater.

5.0 Ontwikkelingen

Om uitspraken over het beheer te kunnen doen, zijn de verwachte ontwikkelingen verkend. Sommige ontwikkelingen doen zich op korte termijn voor, andere strekken zich over vele jaren uit.

Stedelijke ontwikkelingen

Op het hoogste schaalniveau bepalen stedelijke ontwikkelingen het gebruik van het land rond het water. De komende jaren zal de transformatie van het Stadsbedrijvenpark (in eerste instantie het gebied tussen spoorlijn, Industrieweg, Fokkerstraat en Europaweg) één van de grotere ingrepen zijn nabij het stadscentrum. Deze transformatie en de intensivering van het grondgebruik van de industrieterreinen nabij de Kop van het Havenkanaal zijn van groot belang voor het gebruik en het beheer van het water. De nu aanwezige bedrijvigheid wordt deels vervangen door combinaties van wonen en hoogwaardig werken. Deze stadsontwikkeling vormt het oostelijke uiteinde van de Florijnas, ontwikkelingen die zich uitstrekken van stadscentrum, Veemarktterrein tot Havenkanaal en in zuidelijke richting langs de Overcingellaan.

De Vaart en De Kolk worden thans afgestemd op gebruik door de recreatietoervaart in samenhang met de ontwikkeling van het Cultureel Kwartier.

Recreatietoervaart

Drenthe is vooral een trekpleister voor de recreatievaarder die de drukkere wateren mijdt. De aantrekkelijkheid van Drenthe als vaargebied neemt de laatste tijd toe. Er wordt de komende jaren geïnvesteerd in een “rondje Drenthe”. Belangrijk zijn de verbindingen Erica-Ter Apel en op de langere termijn ook mogelijk het Oranjekanaal. Het openstellen van de Norgervaart heeft een meer “utopisch” karakter. De verbinding met Friesland loopt via de turfroute (Appelscha). De huidige centra voor de recreatietoervaart in Drenthe zijn Meppel en de gemeente Emmen. Recent heeft de Stichting Recreatietoervaart afspraken gemaakt met de gemeente Emmen over het knooppunt Nieuw-Amsterdam in het rondje Drenthe. De heropening van de Vaart en de Kolk moet de recreatietoervaarder verleiden tot het kiezen van een ligplaats in Assen. Het belangrijkste uitgangspunt is de hoogwaardige uitstraling die de

Vaart moet hebben voor de recreatietoervaart. Die hoogwaardigheid maakt dat alle andere functies aan of langs het water daarbij (moeten) aansluiten. Daarbij is er een wisselwerking tussen de activiteiten op het water en op het land.

In Assen is een vaarrondje om de stad technisch niet mogelijk. Om deze mogelijkheid voor de toekomst open te houden is het noodzakelijk de bevaarbaarheid van het Kanaal niet te frustreren bij toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Voorts zou Assen de mogelijkheid voor winterstalling kunnen bieden voor de recreatietoervaart. Die ontbreekt in de regio. De voorkeurslocatie voor een overdekte stalling met reparatiemogelijkheden ligt ten noorden van de Europaweg.

De gemeente Assen is terughoudend met het stichten van punten voor brandstofinname vanuit haar specifieke verantwoordelijkheid bij het voorkomen van waterbodemonverontreiniging. Als particulieren zo'n brandstoffaciliteit willen bieden, zal deze aan de noodzakelijke milieuvorwaarden binden.



Beroepsvaart en bedrijvigheid

Het Noord-Willemskanaal blijft tenminste tot 2023 open voor schepen tot 600 ton vanaf Groningen. Bij het baggeren van het Havenkanaal is met dit gegeven rekening gehouden. Wij vinden het behoud van de huidige bereikbaarheid van Assen voor de binnenvaart van groot belang. Door de toenemende congestie op het wegennet, kan met name de ontwikkeling van de distributievaart de komende jaren perspectief bieden.

"Floating communities"



Voor de mogelijke ontwikkeling van de distributievaart is het behoud van kadelenkte en een keermogelijkheid noodzakelijk. Bovendien moet de kade aansluiten op een transportas. De distributievaart kan zich op twee manieren ontwikkelen:

- Het transport richt zich op overslag van goederen die bestemd zijn voor bedrijven buiten het stadscentrum. In dat geval ligt het voor de hand een overslagpunt te situeren nabij de Europaweg. Hierbij kan tevens sprake zijn van tijdelijke opslag.
- Het transport richt zich op winkels in de binnenstad. Dan is een aanlandingspunt nabij het stadscentrum gewenst. Daar kunnen goederen worden overgeladen op kleine voertuigen die direct de winkels bevoorraden. Opslagmogelijkheden passen niet dicht bij het stadshart.

Onderzoek moet te zijner tijd aantonen welke aanlandingsmogelijkheden daadwerkelijk bijdragen aan de ontwikkeling van de stad.

Leven en wonen

De herontwikkeling van het bedrijventerrein langs het Havenkanaal biedt verschillende kansen voor het vergroten van de benutting van het aanwezige water. Voorafgaande aan het baggerwerk is een analyse gemaakt van de mogelijkheden van het water en de oevers. Dit heeft geleid tot een eerste zonering van het gebruik van het Havenkanaal.

Ook voor het laatste stuk van het Havenkanaal (Europaweg - Kop) wordt het van belang dat de bewoners van Assen het water kunnen beleven. Dat leidt tot het uitgangspunt dat bij functieverandering in de toekomst de oevers vrij toegankelijk worden. Het streefbeeld is dat van een doorlopende 'boulevard' vanaf het de kop van de haven tot aan de Europaweg. Langs het water komen wonen en werken in afwisseling voor. Ook het toekomstige evenemententerrein kan profiteren van een ligging nabij het water.

De afgelopen jaren heeft Assen geïnvesteerd in het verwijderen van ongewenste woonschepen. Assen zal geen 'gewone' woonschepen toestaan buiten de provinciale ligplaats aan de Groenedijk. Assen zal nader onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid om historische schepen met een woonfunctie een plek te geven.

Er is een tendens naar hoogwaardig wonen op het water. Bij herontwikkeling van het Stadsbedrijvenpark kunnen insteken worden gemaakt om dergelijke woonvormen te herbergen. Ook kunnen de insteken worden benut om het wonen langs het water uit te breiden. Openbaarheid van de oevers is in dat geval een aandachtspunt.



Water: steeds in beweging

Het vervoer over water is in twee eeuwen sterk van karakter veranderd. Het water was in het begin vooral van betekenis voor het personenvervoer. Assen was in die tijd bepaald geen industriële stad te noemen. Met de opening van de spoorweg Zwolle-Groningen werd de scheepvaart in snelheid overtroefd. De komst van enige industrieën in de 19e eeuw zorgde voor andere vracht van en naar Assen. De scheepvaartondernemingen schakelden over van personenvervoer op vracht. Dit bleef zo tot de opkomst van de vrachtauto. Heden ten dage maakt een enkele onderneming aan het Havenkanaal nog gebruik van transport over water. Dan gaat het niet meer om enkele pakketten maar om grote hoeveelheden losse lading. Straks doet de recreant met zijn eigen motorboot de Kolk weer aan om aan de noordzijde af te meren. Niets veranderd lijkt het wel...



Oeverrecreatie

De baggerwerkzaamheden in het Havenkanaal hebben geleid tot een herdefiniëring van het gebruik van de oevers. Er is gezocht naar combinaties van landrecreatie, oeverrecreatie en natuur.

De oevers langs het Noord-Willemskanaal zijn grotendeels vrij toegankelijk. Met uitzondering van het nachtvisserij levert deze toegankelijkheid geen noemenswaardige problemen op. Er blijkt in de praktijk weinig verschil te zijn tussen nachtvisserij en wildkamperen.

Oeverlengte

Oeverlengte maakt het mogelijk het water vanaf het land te beleven en het land vanaf het water. De oeverlengte in Assen is feitelijk beperkt. Dit is een rem op ontwikkelingsmogelijkheden en op de kwaliteit. Het beheer en de ontwikkeling richten zich op het behoud en zo mogelijk uitbreiding van oeverlengte. Dat kan door insteken te ontwikkelen bij de transformatie van het Stadsbedrijvenpark.

Waterkwantiteit

Assen beschikt over voldoende berging van het oppervlaktewater. Uitbreiding van de natte oppervlakte is geen noodzaak.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het bevaarbare water is over het algemeen goed.

Veiligheid

De kwaliteit van de oeverbescherming is doorslaggevend voor de veiligheid van de stad. Het particulier eigendom van oevers wordt daarom in nieuwe ontwikkelingen niet verder uitgebreid. Dit geldt ook voor eventueel te ontwikkelen insteken langs het Havenkanaal.



6.0 Eindbeelden voor het bevaarbare water

De ontwikkelingen werken - in combinatie met het juiste beheer- anders dóór op de verschillende wateren in Assen. Eindbeelden maken duidelijk waar die doorwerking toe leidt. Sommige eindbeelden worden op korte termijn bereikt, andere pas over decennia.

De gemeente stuurt op de volgende eindbeelden:

De Vaart en de Kolk:

hoogwaardige recreatietoervaart. Eindbeeld te bereiken in 1-3 jaar

- Aanlegplaatsen tussen het stadscentrum (de Kolk) en de Witterbrug. De ligduur is beperkt om zoveel mogelijk recreatietoervaarders de gelegenheid te geven van de stad te genieten.
- De Kolk en directe omgeving is dé plek voor evenementen op en aan het water.
- Drijvende horeca is niet toegestaan. Drijvende horeca heeft alleen toegevoegde waarde als zij direct nabij de horeca in het stadscentrum is gesitueerd. Een dergelijke ligplaats verkleint de lengte aan kade voor de recreatievaart, wat in strijd is met het uitgangspunt juist hoogwaardige recreatievaart hier mogelijk te maken.
- In de winterperiode is de Vaart leeg. Nader onderzoek moet uitwijzen of winterstalling mogelijk is om een levendig beeld van het water te bevorderen.
- Er zijn voorzieningen (elektra, water, sanitair) voor ligplaatsen in samenhang met het Cultureel kwartier.



Havenkanaal/Kop:

multifunctioneel watergebruik. Eindbeeld te bereiken in 20-30 jaar.

- De beroepsvaart blijft enkelzijdig mogelijk voor schepen tot 600 ton. Daartoe blijven de keermogelijkheden aan de kop behouden. Er zijn mogelijkheden voor een klein distributieoverslagstation nabij de Europaweg en/of een aanlandingsplaats nabij het stadscentrum.
- Recreatietoervaart is toegestaan tot aan de kop. Hier zijn aanlegplaatsen voor de recreatioervaart. De ligduur is beperkt om doorstroming te bevorderen. Met de transformatie van het Stadsbedrijvenpark wordt deze locatie steeds aantrekkelijker.
- Drijvende horecavoorzieningen kunnen in het Havenkanaal op jaarbasis een plaats pachten.
- De jeugdroeibaan wordt niet uitgebreid: een volwassenen wedstrijdroeibaan beperkt het overig gebruik van het water.
- Er is ruimte voor een overdekte winterstalling voor de recreatioervaart met een kraan en een tweede trailerhelling ten noorden van de Europaweg.

- Wonen en werken komen voor in aantrekkelijke combinaties langs en op het water. Insteken behoren tot de mogelijkheid.
- De oevers en kaden zijn openbaar. De openbaarheid zorgt voor levendigheid overdag, 's avonds en in het weekeinde. Er ontstaat een doorlopende boulevard langs het Havenkanaal.
- De oevers kennen multifunctioneel gebruik.

Passantenhavens Marsdijk/Kloosterveen.

Eindbeeld te bereiken in 1 jaar.

- In de periode 1 april-1 oktober is de maximale ligduur 14 dagen. Dit maakt een uitgebreider bezoek aan Drenthe mogelijk.
- Voorzieningen voor de recreatioervaart worden in Kloosterveen zo mogelijk gecombineerd met derden.
- In de periode 1 oktober-1 april kunnen Assenaren in deze havens op eigen risico een ligplaats huren als overwinteringmogelijkheid.

Noord-Willemskanaal/

Drentse Hoofdvaart:

toevoerkanaal. Eindbeeld is de huidige situatie.

- De beroepsvaart komt vanuit van uit het noorden, de recreatioervaart vanuit het noorden en het zuiden.
- Nabij de Groenedijk is een ligplaats voor 'klassieke' woonboten.
- De oevers kennen multifunctioneel gebruik. De APV regelt het nachtgebruik van de oevers.

Het Kanaal:

wordt alleen bevaarbaar als externe financiering dit mogelijk maakt.

7.0 Uitgangspunten voor het beheer

De gemeente voert een gericht beheer om de genoemde eindbeelden te kunnen bereiken. Dit hoofdstuk legt de uitgangspunten voor dit beheer vast. Waar nodig past de gemeente beheer- en onderhoudsplannen aan.

De gemeente sluit in het beheer aan bij de kwaliteiten van de openbare ruimte en versterkt deze zo mogelijk. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgesteld in de Asser School en werken door in de nota IBOR.

Afmeren, activiteiten en ligduur

De kwaliteit van de verschillende ligplaatsen verschilt in nabijheid tot het stadscentrum en in de aanwezige voorzieningen. Om een zekere doorstroming te stimuleren ligt het voor de hand voor de verschillende ligplaatsen een verschillende ligduur te hanteren. De gemeente Assen hanteert de volgende uitgangspunten:

- Vaart Noordzijde tussen de Witterbrug en de Kolk: de maximale ligduur is 2 nachten, schepen tot 20 meter, het afmeren mag alleen langs de aangewezen kade, het afmeren langs andere schepen mag alleen op gemeentelijke aanwijzing (zie havenmeester);
- Het Havenkanaal: de maximale ligduur is 3 nachten, de scheepslengte is nu niet beperkt, het afmeren mag alleen langs de aangewezen kade, het afmeren langs andere schepen mag alleen op gemeentelijke aanwijzing (zie havenmeester);
- afhankelijk van de ontwikkeling van de recreatietoervaart en de transformatie van het stadsbedrijvenpark kan zich in het Havenkanaal een volwaardige passantenhaven ontwikkelen. Daarvoor worden te zijner tijd nieuwe regels opgesteld;
- de passantenhavens in Kloosterveen en Marsdijk: in de zomerperiode 14 dagen, in de winterperiode kunnen Assenaren een overwinteringligplaats huren. De overgang tussen beide periodes ligt op 1 april en 1 oktober;
- elders in de gemeente mogen recreatietoevaarders niet afmeren. Onderzocht zal worden onder welke voorwaarden op het gedeelte Vaart tussen de Witterbrug en de Drentse Hoofdvaart aanmeren mogelijk kan worden;
- na gebruik van één van de ligplaatsen in Assen dienen recreatieschepen 3 nachten een ligplaats te kiezen buiten de gemeente;
- voorzieningen voor inname van schoon water en afgifte van vuil water (geen bilgwater) worden gerealiseerd in overleg met de provincie Drenthe, om het aantal voorzieningen in Drenthe af te stemmen en onnodige investeringen te vermijden. Een mogelijke locatie zou de passantenhaven in Kloosterveen kunnen zijn;
- commerciële activiteiten aan boord van schepen worden gereguleerd volgens de verordening ambulante handel;
- de transformatie van het Stadsbedrijvenpark leidt mogelijk tot de aanleg van insteekhavens. De gemeente ontwikkelt in dat geval apart beleid.

Bediening van de bruggen

De bediening van de bruggen wordt afgestemd op de bediening van de bruggen en sluizen in de provinciale wateren. De provinciale brug bij de Asser Wijk wordt vanaf 08.00 uur bediend. De doorstroming van het verkeer gaat in alle gevallen boven de recreatietoervaart. Het openen van de bruggen mag het verkeer in de spitsuren niet belemmeren. Derhalve blijven op werkdagen de bruggen van 7.30-8.30 uur en van 17.00-18.00 uur gesloten. Dit beperkt de toegankelijkheid van Assen voor de recreatietoervaart enigszins.

Vaarsnelheid

De vaarsnelheid op de Vaart en in het Havenkanaal is 6 km/u.

Havengelden en vergoeding

Het geboden voorzieningenniveau in de Vaart rechtvaardigt het instellen van havengeld. Inning van dit havengeld en een vergoeding voor voorzieningen (te realiseren toiletten, douches, energie en water) loopt via de havenmeester.

Ook voor de ligplaatsen in het Havenkanaal kan de gemeente in de toekomst liggeld heffen. Dit is afhankelijk van het geboden voorzieningenniveau. Dat geldt tevens voor de passantenhavens. Het heffen van gelden heeft een bijkomend voordeel. Er is altijd sprake van een contactmoment tussen schipper en havenmeester.

Voor overwintering van hun schip in de passantenhavens kunnen Assenaren een vergunning aanvragen. De leges zijn representatief voor een overwinteringsplaats in de regio.

Drijvende horeca en andere activiteiten Assen is terughoudend met het toestaan van permanent afgemeerde, drijvende horeca. Vooralsnog wil Assen deze alleen toestaan nabij de kop van het Havenkanaal.

Instellen van de functie van havenmeester De breedte van het beheer en de autoriteit om te kunnen handhaven maken een gemeentelijke havenmeester nodig. Deze functie wordt ondergebracht bij het Stadstoezicht (deeltijds). De toezichthouders nemen deze taak in hun pakket

op. Bepaalde afgebakende taken in het dagelijks beheer kunnen worden uitbesteed zoals het beheer van de voorzieningen. In Kloosterveen ligt een samenwerking met derden voor de hand.

Vervolgstappen

De uitgangspunten van deze nota worden nader gedetailleerd in een verordening Gemeentelijk openbaar vaarwater. Het college van burgemeesters en wethouders krijgt de bevoegdheid daarvan een havenreglement af te leiden voor de verschillende afmeerplaatsen en passantenhavens.

De gemeente start een voorlichtingscampagne om Assen onder de aandacht van recreatietoervaarders te brengen.

Colofon

Bij het opstellen van deze nota is gebruik gemaakt

van de inzichten van:

Stichting Recreatie toervaart Nederland

Koninklijke Schuttevaer

Provincie Drenthe

Commerciële Club Assen

Opdrachtgever

Bestuurlijk opdrachtgever, A.L. Langius, wethouder

Ambtelijk opdrachtgever, M. Keij, Dienst Stadsbeheer

Samenstelling begeleidingsgroep gemeente Assen

I. Berghuis

J.B. Klaver (projectleider)

W. Nauta

D. Steghuis

Uitvoering

J. de Vos, aXis strategie beleid management, Zuidlaren

Vormgeving

M. Menger, Assen

Alle foto's zijn afkomstig van de gemeente Assen met uitzondering van pagina 12 (www.floatingcommunities.com en www.qrooz.nl)



Gemeente Assen

A X i S



Gemeente Assen