

Agenda overleg Rijkswaterstaat - gemeente Terschelling d.d. 21-10-2024

1. Overgedragen waterstaatswerken (Willem Barentszkade).

Vraag: hoe kunnen wij ondersteund worden bij het realiseren van de noodzakelijke renovatie? Primair gaat het ons om de WB-kade.

2. Gemeentelijk deel veerhaven.

Eind juli is uit onderzoek gebleken, dat het gemeentelijk deel van de veerhaven in zeer slechte staat is. Per direct zijn (midden in het hoogseizoen) maatregelen getroffen. Aan de kade mogen op deze locatie geen schepen meer afmeren en op de kade mogen geen auto's/vrachtwagens meer parkeren.

Vraag: kunnen wij alsnog aanhaken bij het werk dat momenteel rond het veerhaventerrein in opdracht van RWS wordt uitgevoerd?

3. Plannen betonningsterrein en gemeentelijke werkhaven.

Hopelijk kunnen RWS en gemeente in de toekomst samen optrekken als het om de renovatie van de damwanden c.q. kades van de betonning en de gemeentelijke werkhaven gaat.

Vraag: is al iets te zeggen van de planning van RWS m.b.t. de betonning?

4. Voortgezet gebruik tijdelijke voorzieningen (2^e brug, steiger).

Bij lopende werkzaamheden in het havengebied zijn in opdracht c.q. door RWS een aantal tijdelijke voorzieningen gerealiseerd (losbrug, steiger). Op Terschelling is de vraag ontstaan of het mogelijk is (een deel van) deze voorzieningen te behouden.

Vraag: is er overleg mogelijk over de voorwaarden waaronder specifieke voorzieningen voor de toekomst zouden kunnen worden behouden?

5. Hoogwaterbescherming en het Deltaprogramma.

De Willem Barentszkade geldt niet als primaire waterkering en formeel geldt een deel van West-Terschelling nog steeds als 'buitendijks gebied'.

Vraag: ziet RWS mogelijkheden om voor het buitendijkse gebied van West-Terschelling alsnog aan te haken bij het Deltaprogramma, zodat gerichte beschermingsmaatregelen kunnen worden getroffen?

6. Alternatieven voor zwaar (vracht)vervoer.

In het verlengde van een te voeren discussie over de mobiliteit op Terschelling zal (opnieuw) de vraag opkomen of er alternatieven zijn voor de aan- en afvoer van zware vrachten.

Vraag: ziet RWS in het licht van de beschreven problematiek mogelijkheden aan het einde (of begin) van de oostelijke havendam ('t Lichtje) of in de gemeentelijke werkhaven een volwaardig alternatief te realiseren voor aan- en afvoer van vracht?

Toelichting

Begin jaren negentig van de vorige eeuw is sprake geweest van een landelijke operatie waarbij de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van wegen herverdeeld is over de verschillende overheden. Deze operatie is bekend onder de titel Brokx-droog en heeft geleid tot de Wet Herverdeling Wegenbeheer van 1992.

Brokx was de voorzitter van een onderzoekscommissie.

De gemeente Terschelling kreeg in verband hiermee de verantwoordelijkheid voor het beheer van polderwegen (voorheen bij het waterschap) en ook voor de Willem Barentszkade, de centrale toegangsweg van het eiland. Op zichzelf kan de gemeente Terschelling deze verantwoordelijkheid waar maken, met dezelfde problemen als alle andere gemeenten in het land.

De droge Brokx kregen een vervolg met de natte Brokx. Via open onderhandelingen zou overeenstemming moeten worden bereikt over de overdracht van waterstaatswerken. Over het verloop van dat proces is van alles te zeggen.

Uiteindelijk liet staatsecretaris (in 2006) en minister (in 2013) *M. H. Schultz van Haegen* aan de Tweede Kamer weten geen taak te zien voor het Rijk bij de hoogwaterbescherming van het buitendijks gebied in 13 kustgemeenten. Gedurende dat proces was in 2005 (onder voorwaarden) al overeenstemming bereikt tussen RWS en de gemeente Terschelling over de overdracht van een aantal waterstaatswerken, waaronder de Willem Barentszkade. Specifiek ging het daarbij in 2005 over de damwand en de ondergrondse verankering van de weg. De gemeente Terschelling en de provincie Fryslân zijn het nooit eens geweest met de condities waarop e.e.a. uiteindelijk in 2016 z'n beslag kreeg in een formele eigendomsoverdracht. Feitelijk ging het in gevoerde discussies steeds over de vraag wie verantwoordelijk zou moeten zijn voor de hoogwaterbescherming van het buitendijkse deel van West-Terschelling en nooit over het intensieve gebruik en de afhankelijkheid (van de conditie) van de centrale toegangsweg. Tekenend is hetgeen RWS in een brief aan de gemeente op d.d. 8-12-2005 liet optekenen: **“Door de overdracht van de bij de overname betrokken werken neemt de gemeente uitdrukkelijk geen waterkeringstaken op zich, ook niet als het gaat om de veiligheid en bescherming van het buitendijks gelegen dorp West-Terschelling”**.

Bij de overdracht van de Willem Barentszkade ontving de gemeente Terschelling voor toekomstig beheer, onderhoud en vervanging van de damwand en de verankering in 2006 een bedrag van €845.000. Die middelen zijn in de loop der jaren besteed aan regulier onderhoud. Als het bedrag rentedragend was weggezet, was het inmiddels zeker in omvang verdubbeld.

Sinds 2017/2018 worden op Terschelling plannen gemaakt over de toekomst van het gehele havengebied. Duidelijk was dat we voor een stevige onderhoudsopgave zouden komen te staan, maar tevens is nagedacht over de vraag of we ‘functionele verbeteringen’ zouden kunnen realiseren. Bij het maken van de plannen zijn de inwoners intensief betrokken. De gemeenteraad heeft zich uiteindelijk in financiële zin maximaal opgerekt door vorig jaar mei te besluiten een bedrag van €15 miljoen te reserveren als investeringsruimte (= ca. €3.000 per inwoner). Daarbij kan in ogeschouw worden genomen, dat de gemeentebegroting sluit op een totaal jaarlijks bedrag van €31 miljoen.

In de voorbije maand september is nader technisch onderzoek in de ondergrond gedaan. Daarbij kon direct worden vastgesteld, dat de staat van de damwanden aan de Willem Barentszkade beduidend slechter is dan op basis van uitgevoerde inspecties altijd was gedacht. Probleem was altijd, ook ‘in de tijd van RWS’, dat de Willem Barentszkade (onze enige toegangsweg) open moet worden gelegd om echt goed naar de staat van de verankering te kunnen kijken. Het lijkt er nu op, dat de door de gemeenteraad gerealiseerde investeringsruimte voor de uitvoering van de havenplannen van €15 miljoen één of meerdere malen ‘over de kop’ zou gaan. Zeker omdat ook het gemeentelijk deel van het veerhavenplein en de werkhaven op de nominatie staan gerenoveerd te worden. Om maar niet te spreken over de eerdere genoemde wens functionele verbeteringen te realiseren. Daarmee is het probleem duidelijk: een kleine gemeente als Terschelling (4.800 inwoners) zal nooit in staat zijn de noodzakelijk geachte renovatiemaatregelen zelfstandig te financieren. Wij zijn voornemens hierover ook met de provincie in overleg te treden.

Omdat recentelijk heel manifest is geworden, dat de toename van zwaar vracht- en busverkeer van directe invloed is op de levensduur van onze wegen en meer specifiek van de van de Willem Barentszkade zullen wij op korte termijn een brede maatschappelijke discussie starten over de in de toekomst op Terschelling gewenste mobiliteit. De combinatie van enerzijds een buitendijks gebied, dat onbeschermd is voor hoogwater en anderzijds een intensief gebruikte centrale toegangsweg van en naar het eiland, maakt, dat het logisch lijkt op deze situatie een speciale waddentoets los te laten.

BW, 17-10-2024