

Aan : **College van burgemeester en wethouders**

Datum : **12 september 2024**

Afzender : **Projectteam Havenfront**

Onderwerp : **Richtinggevend advies m.b.t. de aanpak van de haven van Terschelling**

Bijlage(n) : **2**

Inleiding

Met deze memo vraagt het projectteam, namens de stuurgroep, om uw advies voor het havenproject. Concreet willen we weten waar u wilt dat het team de 'draad' weer oppakt en welke uitdagingen in de haven volgens u prioriteit hebben.

Dit project speelt een cruciale rol in de verdere ontwikkeling van de haven en de omliggende infrastructuur. Eerdere projectfasen hebben waardevolle inzichten opgeleverd, maar er zijn ook enkele knelpunten naar voren gekomen die om actie vragen. We staan nu op een punt waar strategische keuzes nodig zijn om de richting van het project te bepalen. Dit memo biedt u de benodigde informatie en vraagt uw input voor de volgende stappen.

Doel

Het doel van deze memo is tweeledig.

1. Enerzijds willen we een helder beeld schetsen van het verloop van het proces tot nu toe, en uitleggen waarom we ons in de huidige situatie bevinden. Dit doen we zonder waardeoordeel, met de intentie om goed te begrijpen wat de volgende stappen zijn en waarom bepaalde keuzes noodzakelijk zijn voordat we verder kunnen gaan.
2. Anderzijds willen we u informeren over de huidige stand van zaken en uw advies vragen over de vervolgaanpak van het havenproject. We vragen u om richtinggevende beslissingen te nemen, zodat we het project effectief kunnen voortzetten.

In de afgelopen periode, april t/m augustus 2024, heeft het projectteam analyses uitgevoerd en verschillende scenario's voor de vervolgaanpak opgesteld. Wij willen deze bevindingen graag met u delen, zodat u op basis hiervan een weloverwogen besluit kunt nemen over de volgende stappen. Het besluit betreft geen financiële investeringen, maar een richting voor het project.

Dit memo heeft tot doel u op de hoogte te brengen van:

- A. Het verlopen proces vanaf Q1 – Q2 2024.
- B. De impact van de besluitvorming op de oplossingsrichting en het ontwerp
- C. De projectsynthese
- D. De technische analyse en bevindingen
- E. Nulmetingen & inventarisaties
- F. De eilandercontext m.b.t. de haven en impact op raakvlakken
- G. Bouwstenen voor de haven van Terschelling
- H. De verschillende scenario's en het vervolgproces
- I. Het ambtelijk advies

A. Het verlopen proces vanaf Q1 – Q2 2024.

Sinds april 2024 is een nieuw projectteam aan de slag met het project de haven. We hebben u eerder, op 2 juli, via een memo op de hoogte gebracht van de nieuwe samenstelling van het team, de nieuwe governance, het lopende onderzoek en de stappen die we de afgelopen maanden hebben genomen.

Op 10 juli hebben we tijdens een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) verdere toelichting gegeven. Destijds moesten we echter nog een slag om de arm houden, omdat de technische en financiële analyses nog niet volledig waren afgerond. Inmiddels zijn deze analyses voltooid en verwerkt in dit memo. Hiermee komen we de afspraak met de gemeenteraad na om in het najaar advies te geven over de aanpak, voordat er aan het voorlopig ontwerp verder kan worden gewerkt en de aanbesteding kan starten.

B. De impact van de besluitvorming op de oplossingsrichting en het ontwerp

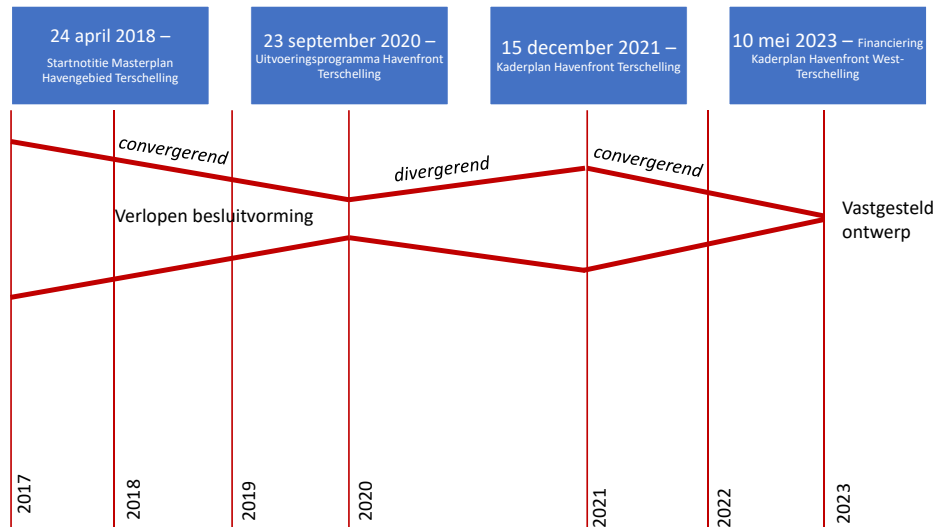
De besluitvorming rond het project Schylgerhaven, van 24 april 2018 tot 3 augustus 2023, toont geen duidelijk gefaseerd proces. Hieronder zijn de belangrijkste mijlpalen van de afgelopen vijf jaar op een rij gezet:

24 april 2018 – Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling •Dit document diende als leidraad voor de ontwikkeling van de haven voor de komende vijftien jaar.	23 september 2020 – Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling •Hierin werd de prioritering, fasering en planning van de verschillende deelgebieden vastgelegd.
15 december 2021 – Kaderplan Havenfront Terschelling •Dit plan bood een integraal overzicht van de kwaliteitsuitstraling van de haven.	10 mei 2023 – Financiering Kaderplan Havenfront West-Terschelling •De kostenraming werd vastgesteld en de raad stemde in, op voorwaarde dat het ontwerp voor de aanbesteding zou worden voorgelegd.

Tabel 1: belangrijke mijlpalen in de besluitvorming

De startnotitie van april 2018 benadrukte de noodzaak tot modernisering en vernieuwing van de haven. Normaal gesproken verloopt zo'n proces via gefaseerde besluitvorming, waarbij grote beslissingen aanvankelijk

op basis van beperkte informatie worden genomen, en later verfijnd worden naarmate er meer informatie beschikbaar komt.



Figuur 1: verlopen besluitvorming

Het proces verliep anders dan gepland

Na het Masterplan van 2018 is meteen begonnen met een planstudie, zonder de gebruikelijke fasering en evaluatie van de doelstellingen uit het Masterplan. Hierdoor lag de focus bij de besluitvorming vooral op uitvoeringsaspecten en reconstructies, in plaats van op een toekomstbestendig ontwerp dat problemen in de haven oplost en aansluit op de gestelde doelen.

Beperkingen voor de uitvoerbaarheid

Het vastgestelde ontwerp, samen met de beslissingen van 23 september 2020 over prioritering, fasering en planning van de verschillende deelgebieden, beperkt de gemeente Terschelling bij het verminderen van uitvoeringshinder. Dit beperkt de ontwerp- en uitvoeringsvrijheid van de aannemer en heeft invloed op de integrale uitvoering van het project, de aanbesteding en het beheer van raakvlakken tijdens de uitvoering.

Het ontwerp sluit niet aan bij het Masterplan

Het huidige ontwerp sluit niet volledig aan bij de bredere ambities uit het Masterplan. Dit vraagt om een herziening, waarbij ontbrekende onderzoeken worden uitgevoerd om de doelstellingen beter te onderbouwen en knelpunten aantoonbaar op te lossen.

Behoeft een bredere aanpak

Er is een strategische benadering nodig die niet alleen de technische aspecten, maar ook sociale en economische factoren meeneemt. Hoewel het huidige ontwerp voldoet aan de technische normen en gericht is op constructieve, nautische en verkeersveiligheid, is er onzekerheid over het draagvlak onder de eilandbewoners en andere belanghebbenden. Dit kan de uitvoerbaarheid van het project op lange termijn in gevaar brengen.

Conclusie

Ondanks de belangrijke stappen die zijn gezet, moeten we erkennen dat het proces niet is verlopen zoals oorspronkelijk bedoeld. Het huidige

ontwerp, vastgesteld op 10 mei 2023, is voornamelijk gericht op groot onderhoud en kent voor de WB-kade en het terrein bij de Tonnenloods een vernieuwingsopgave. Het deelgebied van het veerhavenplein is wel uitgewerkt als voorontwerp.

C. Projectsynthese

Het is relevant om vast te stellen in hoeverre de oorspronkelijke doelen uit het Masterplan zijn uitgewerkt in voorgaande projectfasen. Op basis daarvan kan het project worden vervolgd.

Het Masterplan uit 2018 was opgesteld om het havengebied te verbeteren en het karakteristieke dorps- en havenbeeld te versterken, door ruimtelijke en functionele knelpunten aan te pakken. In het plan was vastgesteld dat deze knelpunten worden veroorzaakt doordat het havengebied een rommelige en verouderde staat heeft. De doelen van het Masterplan waren in het kort het (1) verbeteren van de verkeersveiligheid, (2) het bieden van bescherming tegen hoogwater en (3) het beter faciliteren van beroepsmatig havengebruik. Door het herinrichten van de openbare ruimte moest een evenwicht worden bereikt tussen de gebruikers-, belevings- en toekomstwaarde van het gebied. Hoewel het plan de knelpunten identificeerde, ontbreekt het aan prioritering, duidelijke werkgrenzen en richtlijnen voor de verdere aanpak.

Om kansen van het Masterplan te verkennen, zijn in de loop van de tijd verschillende workshops georganiseerd en schetsontwerpen gemaakt. Maatgevend is dat in 2020 randvoorwaarden en uitgangspunten voor het Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling werden vastgesteld, met nadruk op een herverdeling van ligplaatsen, efficiënt gebruik van de Veerhaven en het niet langer toepassen van een tweede losbrug. De realisatie en exploitatie van de infrastructuur moest kostendekkend zijn, met haventarieven als sturingsinstrument. Subsidies voor klimaatadaptatie en hoogwaterbescherming werden essentieel geacht. De keuzes maakten echter dat deelgebieden niet meer los van elkaar konden worden behandeld of uitgevoerd. Zoals onder B is aangegeven beïnvloedt het aanzienlijk de ontwerp- en uitvoeringsvrijheid van de aannemer en heeft dit gevolgen voor de integrale uitvoering van het project.

Het vastgestelde Uitvoeringsprogramma uit 2020 vertaalt het Masterplan in acties en deelprojecten. Belangrijke onderdelen zijn de herinrichting van het Veerhaventerrein, uitbreiding van de Passantenhaven, modernisering van de Werkhaven, aanpak van de WB-kade en de optimalisatie van de nautische voorzieningen. Het plan streeft naar een gefaseerde uitvoering, maar kampt met problemen door afhankelijkheden tussen de deelgebieden en onvoldoende onderzoek naar knelpunten, de huidige situatie en oplossingen. De financiële haalbaarheid is sterk afhankelijk van subsidies en cofinanciering. Het plan is onsamenhangend, met keuzes die vaak niet goed onderbouwd zijn, waardoor objectieve afwegingen lastig zijn. Hierdoor functioneert het plan meer als een verzameling opties dan als een coherent uitvoeringsplan. Het plan roept op tot meer politieke besluitvorming en zekerstelling van cofinanciering.

In 2019 werd een (separaat) stedenbouwkundig Voorontwerp gemaakt voor de herinrichting van het Veerhavenplein, met nadruk op logistieke doorstroming. Het ontwerp was ook bedoeld voor de inrichting van de veerhavens in Harlingen en Vlieland. In 2021 volgde een Kaderplan voor

het volledige havengebied, met stedenbouwkundige richtlijnen voor de openbare ruimte en een esthetisch Programma van Eisen. Het plan was bedoeld voor de visualisatie van de beeldkwaliteit, het materiaalgebruik en de gebiedsfuncties. Nadeel van het plan is dat er impliciete technische keuzes zijn geïncorporeerd in de visualisaties, zonder voldoende analyse of haalbaarheidsstudie. Verder worden belangrijke knelpunten, zoals klimaatadaptatie en hoogwaterbescherming, niet uitgewerkt. Het lijkt erop dat het Kaderplan in het planproces vaak ten onrechte gebruikt werd als een Voorontwerp i.p.v. een Programma van Eisen. Mogelijk was er verwarring met het Voorontwerp van het Veerhavenplein.

In 2022-2023 werd een technisch concept Voorontwerp uitgewerkt op basis van een optie uit het Kaderplan, ondersteund met kostenramingen en veldonderzoeken. Voor een definitief Voorontwerp zouden nog aanvullende (veld)studies nodig zijn, zoals naar de verkeersstromen, de taludbekleding en de status van de damwand van de WB-kade. Het technisch Voorontwerp geeft echter onvoldoende invulling aan de doelen van het Masterplan en zonder verkenning of haalbaarheidsstudie wordt voortgebouwd op een optie uit het Kaderplan.

Concluderend toont de synthese aan dat het Uitvoeringsprogramma, het Kaderplan en de latere plannen niet adequaat aansluiten bij de doelen van het Masterplan. Nieuwe inzichten laten zien dat de plannen een sterk convergerende aanpak volgden bij het vinden van oplossingen, maar divergerend werkten bij het vaststellen van randvoorwaarden en uitgangspunten. Dit resulteerde in oplossingen zonder duidelijke onderbouwing en het ontstaan van nieuwe uitgangspunten. Er werd hierbij selectief gebruikgemaakt van informatie om ideeën, kansen en oplossingen te ondersteunen. De haalbaarheid van oplossingen werd echter beperkt door een gebrek aan kennis over de huidige functies, systemen, infrastructuur en hun restlevensduur, wat essentieel is voor onderhoud en hergebruik. Nader technisch onderzoek is nodig. De oplossingen zijn bovendien afhankelijk van de fysieke inrichting van het Veerhavenplein en de WB-kade, welke logistieke bottlenecks vormen voor de ontsluiting van Terschelling. De financiële haalbaarheid van het Masterplan blijft een kernprobleem en haalbaarheid van de doelen hangt volledig af van cofinanciering en subsidies. Keuzes zijn nodig.

Sinds 2018 is veel verkend, uitgezocht, met partijen gesproken en van processen geleerd. Ook zijn meerdere (veld)onderzoeken uitgevoerd. De onderzoeksresultaten en de vervatte nuttige informatie in de voorgaande plannen blijven dan ook waardevol en bruikbaar voor het vaststellen van de verdere aanpak en de nodige maatregelen.

D. Nulmetingen & inventarisaties

Er zijn diverse nulmetingen en inventarisaties van de bestaande situatie uitgevoerd, met als doel om de fysieke en technische randvoorwaarden en begrenzingen van het project vast te stellen en te herijken.

Tijdens de inventarisatie zijn alle beschikbare gegevens en kaarten uit archieven en online databronnen in kaart gebracht, waaronder onder meer de kadastrale demarcatie, ligging kabels en leidingen, fundaties, (waterbodem)hoogtes, waterkeringen, waterbeheer, bodem(daling), milieuhygiënische kwaliteit en te beschermen archeologische-, cultuur- en natuurwaarden verzameld.

Doordat het plangebied buitendijks ligt zijn er geen normen t.a.v. waterveiligheid, maar wel verschillende beperkingen en divergerende belangen. Dit levert het inzicht op dat een gebiedsgerichte benadering en adaptatiestrategie benodigd is om te komen tot meerlaagsveiligheid van het gebied. De inventarisatie is verwerkt in een nota en visueel vormgegeven in enkele tekeningen. Het is een iteratief proces; wanneer nieuwe informatie beschikbaar komt (van diverse overheden of organisaties) wordt dit toegevoegd aan het dossier.

Met nulmetingen zijn de huidige bodemhoogtes in kaart gebracht. Er zijn drones met 3D-laserscanners en vaste scanapparatuur ingezet om een 3D-hoogtebeeld te verkrijgen. Er zijn enkele lichte verzakkingen gelokaliseerd. Met behulp van het 3D-model van de kades is vastgesteld waar deze lichte verzakkingen zich bevinden t.o.v. de ondergrondse constructies en de kadewanden.

Uit de inventarisatie van alle technische tekeningen is gebleken dat de huidige kadewanden met meerdere constructies zijn verankerd in de ondergrond. De zichtbare, voorste kadewand is vastgekoppeld aan een voormalige kade onder de rijbaan. Deze voormalige kade is nog vastgekoppeld aan nog veel oudere kadewanden en houten paaljukken, welke zich op korte afstand voor de gevels van de bebouwing bevinden. Er zijn in totaal acht (8) afzonderlijke verankeringsituaties in de ondergrond vastgesteld. Elke uit te voeren maatregel die ingrijpt op de ondergrond van de WB-kade heeft daardoor direct invloed op de voorste kadewand.

Verkenning van beschikbare technische rapporten en onderzoeken leert dat de damwanden van de WB-kade te kort zijn en gevoelig zijn voor verplaatsing richting het water. De maatgevende situatie is bij extreem laagwater, waardoor de damwand onder het eigen (natte) grondgewicht langzaam richting het water wil bewegen. De kans op deze situatie is 1x in de 20 jaar.

De eerdere geotechnische onderzoeken bevatten diverse aannames door het ontbreken van gegevens. Er zijn eerder vereenvoudigde modellen gebruikt om een inschatting te kunnen maken van het bewegingsgedrag van de damwand op langere termijn. Vast staat dat de kade niet is ontworpen op het huidige gebruik met zwaardere voertuigen en schepen.

E. De technische analyse en bevindingen

Inspecties en metingen

Er zijn vanaf april dit jaar meerdere inspecties en metingen uitgevoerd naar de visuele staat van de kades en civiele constructies. Voor de inspecties is de CUR 117 richtlijn aangehouden. Tijdens de inspecties zijn een inspectievaartuig, een onderwaterrobot (ROV) en geavanceerde meetapparatuur ingezet om de stalen damwanden van de kade lokaal door te meten. De resultaten wijzen uit dat de stalen damwanden in een redelijke conditie verkeren. Er is wel regulier onderhoud nodig. Ook zijn incidentele lekkages bij doorvoeren en uitlaten vastgesteld. De hemelwaterafvoer en ondergrondse drainage van de kade werken niet meer of ontbreken.

De inspecties geven geen uitsluitel over de constructieve veiligheid van een kade, het gaat om een visuele beoordeling van de zichtbare delen, op basis waarvan dagelijks onderhoud en beheer kan worden uitgevoerd. Voor het vaststellen van de constructieve veiligheid zijn herberekeningen nodig. Deze herberekeningen richten zich, kort samengevat, op de resterende sterkte en de stabiliteit (evenwicht) van de kade, in relatie tot de interactie met het grondpakket en de verankering in de ondergrond.

Resultaten kade langs de WB-kade

Er zijn tijdens de inspecties langs de WB-kade verzakkingen geconstateerd. Hiervan kon visueel niet worden vastgesteld of deze door verplaatsingsgedrag van de kade zijn veroorzaakt. Kades zijn flexibele constructies en bewegen daardoor altijd, zeker na verloop van jaren. Hierdoor kunnen lichte verzakkingen ontstaan van het straatwerk of maaiveld. Kades mogen echter niet teveel bewegen omdat dan de stabiliteit in gevaar kan komen. Lekkages in damwanden kunnen ook bijdragen aan uitspoeling van grond onder de bestrating, waardoor de bestrating licht zakt. Alleen een geotechnische herberekening m.b.t. het verplaatsingsgedrag in relatie tot de huidige verkeersbelasting kan uitsluitel geven over de sterkte en stabiliteit van de WB-kade.

Geadviseerd wordt dan ook om een diepgaande herberekening van de kades van de WB-kade uit te voeren op basis van de huidige normen, met als doel om vast te stellen voor welke (referentie)periode de kade nog kan worden gebruikt. Hiermee kan ook de economische waarde worden vastgesteld. Dat noemen wij de restlevensduur die nog benut kan worden. De crux van het herberekenen van kades is beschouwing van het huidige én beoogde gebruik. Ander gebruik, zoals herindeling of verplaatsing van de rijbaan, zorgt voor een ander gewicht op de kade en heeft daardoor invloed op de constructieve veiligheid en dus de (economische) restlevensduur. Door verschillende scenario's te beschouwen op de 8 verankeringsituaties kan een beeld gevormd worden van de kansen en mogelijkheden. Voor een herberekening zijn geotechnische onderzoeken nodig. Deze zijn uitgevoerd in 2021 en 2023 en nog bruikbaar.

Resultaten kade bij het Veerhavenplein

Voor de kade langs het Veerhavenplein zijn grotere verzakkingen van het straatwerk geconstateerd en specifiek ter hoogte van de ankerwanden in de ondergrond. Dit duidt erop dat het grondpakket rondom de ankerwanden langzaam beweegt, hetgeen bij hoge belasting, te lage waterstanden in de haven of een combinatie van beide effecten kan leiden tot instabiliteit en falen van de kade. De situatie is aanleiding geweest om direct maatregelen te nemen en een herberekening van de kade uit te voeren.

Met behulp van geavanceerde, geotechnische softwaremodellen is het verplaatsingsgedrag van de kade voorspeld. Vastgesteld is dat de kade gevoelig is voor specifieke verplaatsingen die leiden tot instabiliteit, ondanks dat de stalen damwand nog voldoende sterk is. In deze situatie schuift de kade naar voren en zakt het straatwerk. Deze specifieke zakkingen zijn visueel waargenomen. Het onderzoek stelt vast dat de kade niet langer geschikt is voor het huidige gebruik en de belastingen, en dientengevolge is afgekeurd. Er zijn maatregelen nodig in het kader van de veiligheid, waaronder o.a. het voorkomen van hoge belastingen

op de kade en het monitoren van de kadewand. Om te hoge belastingen te voorkomen is het kadeterrein afgezet voor gemotoriseerd verkeer en wordt het afmeren van schepen geweerd. Nader onderzoek dient uit te wijzen of versteviging of vervanging van de kade nodig is, of dat er andere maatregelen kunnen worden genomen om belastingen op de kade te beperken waardoor vervanging kan worden uitgesteld.

Resultaten steigers langs de WB-kade

De houten steigers van de WB-kade zijn geïnspecteerd. Er zijn diverse lokale schadebeelden aangetroffen. Groot onderhoud en vervanging (van grote delen) is op termijn nodig. De steigers zijn ontworpen voor bepaalde scheepsklassen, met maximalisering van de diepgang, dimensies, drijf- en motorvermogen. Te grote of zware schepen kunnen leiden tot schade aan de steigers. Berekeningsanalyses van de houten steigers tonen ook aan dat deze in de huidige staat alleen geschikt zijn voor specifiek gebruik.

Overige aanbevelingen

Voor het gehele havengebied geldt dat er diverse maatregelen kunnen worden genomen om de gebruiksveiligheid te vergroten. Er ontbreken bijv. voldoende veiligheidsvoorzieningen langs de kades en steigers, zoals drenkelingenladders en reddingsmiddelen.

F. De eilandercontext m.b.t. de haven en impact op raakvlakken

In de afgelopen jaren

Ook ons omgevingsteam is de archieven ingedoken om te bekijken wat er in de afgelopen jaren zoal is gebeurd. Daaruit kunnen we opmaken dat er tussen 2018 en 2023 al veel gesprekken met bewoners en belanghebbenden zijn gevoerd. Die gesprekken zijn deels vastgelegd, maar van betrokkenen die we gesproken hebben, hoorden we dat er aansluitend weinig is teruggekoppeld. Als nieuw projectteam kunnen we dus moeilijk inschatten of de aangedragen ideeën of voorstellen vanuit de omgeving zijn meegenomen in de bestaande plannen. Wanneer de raad heeft aangegeven met welk scenario zij verder willen gaan zullen we a.d.h.v dat scenario een nieuw participatie- en consultatietraject starten waarbij we tevens verifiëren of de reeds ingebrachte wensen en ideeën zijn meegenomen.

Gemene deler

Zonder dat er officiële toetsing heeft plaatsgevonden, is de gemene deler in de gesprekken met de bewoners dat er bij hen geen behoefte is aan verandering van functies en layout voor de haven. Mensen snappen dat onderhoud en renovatie noodzakelijk is en dat zich dit voor een groot deel richt op de situatie onder water. Dat die uitvoering tijdelijk last en hinder met zich mee zal brengen kan dan ook best wel rekenen op begrip. Zo is men zeker bereid om nog een keer aan te schuiven om over bepaalde onderwerpen mee te denken. Daarvoor is het belangrijk dat er duidelijkheid komt over de mogelijkheden m.b.t. hinderbeperking tijdens de uitvoering.

Betrokkenheid en deskundigheid

Om het meedenken door de bewoners, bedrijven en overige belanghebbenden goed en gestructureerd te faciliteren, zijn we voornemens om klankbordgroepen te organiseren. Daarbij knippen we de materie op in verschillende thema's. Dit maakt het voor iedereen overzichtelijk, behapbaar en geeft naar de betrokkenen duidelijk aan wanneer hun input van belang is.

Raakvlakprojecten

Het havenproject is redelijk complex en raakt veel andere dossiers. Als projectteam realiseren we ons dat er verschillende raakvlakprojecten zijn. Daarbij willen we gelijk aantekenen dat wij voor deze vraagstukken geen trekker of eigenaar zijn. Uiteraard gaan we graag in gesprek om te kijken of we deze efficiënt, goedkoop en planbaar kunnen inpassen in ons project. Daarvoor moeten we samen de win-winsituaties onderzoeken en kijken of we 'werk met werk' kunnen maken. Voor ons projectteam geldt dat we dit als een wisselwerking zien, waarbij we ook vanuit deze projecten een (pro)actieve opstelling en inbreng verwachten. Hieronder geven we een overzicht van de raakvlakprojecten die momenteel bij ons in beeld zijn:

- Consolidatie haven
- Concessie waddenveren
- Renovatie aanleginrichting
- Omgeving tonnenloods
- Vervangen riolering WB-kade
- Vervangen openbaren verlichting (Dark Sky)
- Parkeerbeleid Oud West
- Beheer en Onderhoud strekdammen
- Elektrificatie en duurzaamheid
- Herinrichting randgebieden (Zwarte weg, Groene strand, Torenstraat, fietspad bij jachthaven)
- Renovatie kade Betonningsterrein / werkhaven (samen met RWS)

G. Bouwstenen voor de haven van Terschelling

Op basis van technische analyses heeft het projectteam verschillende bouwstenen gedefinieerd voor de verdere aanpak van het havenproject. Elke bouwsteen heeft zijn eigen voor- en nadelen en beïnvloedt tijd, budget en betrokkenen op verschillende manieren. Daarnaast geeft het type bouwsteen ook in meer of mindere mate invulling aan de knelpunten vanuit het Masterplan. In dit memo geven we een korte toelichting op de verschillende maatregelen en schetsen we de implicaties daarvan. Er zijn vijf type bouwstenen te onderscheiden. Elke bouwsteen richt zich op het behouden of verbeteren van de gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en veiligheid van de haven zoals opgenomen in het Masterplan. In de bijlage 1 staat op welke manier invulling gegeven wordt aan het Masterplan.

Bouwsteen 1: Klein Onderhoud

Hierbij worden kleine en correctieve reparaties uitgevoerd om de haven in goede staat te houden. Dit onderhoud richt zich op het behouden van de oorspronkelijke functie van de haven, zonder de kernstructuur te veranderen. Het onderhoud kenmerkt zich door kleine reparaties, zoals het herstellen van verzakkingen, het lokaal beschermen van corrosievorming en paalmutsen. De werkzaamheden vinden elk jaar plaats, zonder ingrijpen op de constructie. Het verlengt de levensduur van de haven en zorgt dat deze blijft voldoen aan de oorspronkelijke gebruiksdoelen en normen van het bouwjaar. De huidige indeling en uitstraling van de haven blijven behouden, terwijl de veiligheid en

functionaliteit gewaarborgd blijven. De maatregelen zijn gericht op een ontwerplevensduur van 2 tot 5 jaar.

Bouwsteen 2: Groot Onderhoud

Hierbij voeren we grotere en correctieve herstelwerkzaamheden uit om de haven in goede staat te houden. De focus ligt op het behoud van de oorspronkelijke functie van de haven. Het onderhoud kenmerkt zich door werkzaamheden als herbestraten, het dichtlassen van damwanden en herstellen van meerpalen. Dit onderhoud vindt eens in de 3 tot 5 jaar plaats en vereist zorgvuldige planning waarbij de kernstructuur van de haven intact blijft. Groot onderhoud verlengt de levensduur van de haven zonder de havenindeling of -functies te veranderen. Elk object wordt geanalyseerd om te beoordelen of het voldoet aan de oorspronkelijke gebruiksdoelen en normen. Dit zorgt ervoor dat de haven veilig blijft en zijn oorspronkelijke uitstraling behoudt. De maatregelen zijn gericht op een ontwerplevensduur van 5 tot 10 jaar.

Bouwsteen 3: Vervangen & Renoveren

Hierbij worden preventieve maatregelen genomen om de gebruiks- en belevingswaarde van de haven te behouden en te verbeteren. De haven wordt verfraaid en opgeknapt, met behoud van de huidige functie. De werkzaamheden kenmerken zich door omvangrijke maatregelen, zoals het vervangen van oude straatstenen door nieuwe straatstenen, damwanden en de plaatsing van nieuwe steigers. De werkzaamheden grijpen in op de specifieke constructie, zonder de kernstructuur van de haven te veranderen. Andere objecten worden niet geraakt of beïnvloed door de werkzaamheden. Dit type onderhoud verlengt de levensduur van de haven en verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Als verlengende maatregelen niet meer voldoende zijn, worden onderdelen één-op-één vervangen. Zo blijft de haven veilig en functioneel, in lijn met het Masterplan. De maatregelen zijn gericht op een ontwerplevensduur van 15 tot 50 jaar.

Bouwsteen 4: Moderniseren & Vernieuwen

In dit scenario worden ingrijpende maatregelen genomen om de haven toekomstbestendig te maken. De kernstructuur blijft behouden. De focus ligt op het verbeteren van de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde, met het oog op zwaardere functies in de toekomst. Het zijn ingrijpende maatregelen die de haven verbouwen en kennen een uitgebreide planning en voorbereiding. De kernstructuur van de haven wordt vernieuwd, wat invloed heeft op andere objecten. Bij deze maatregelen draait het om strategische modernisering van de haven, waarbij infrastructuur wordt geoptimaliseerd voor toekomstige behoeften. Denk aan het plaatsen van nieuwe steigerconstructies die zijn ingericht op toekomstig gebruik en het reconstrueren van kaden en duurzame energievoorzieningen. De haven wordt aangepast om te voldoen aan eisen, zoals vastgelegd in het Masterplan, wat resulteert in een volledig vernieuwde uitstraling en structuur. De maatregelen zijn gericht op een ontwerplevensduur van 50 – 100 jaar.

Bouwsteen 5: Nieuwbouw

Bij deze maatregelen worden proactieve stappen gezet om de haven toekomstbestendig te maken. Er komt een volledig nieuwe haven. Deze maatregelen herijken het Masterplan en zullen de kernstructuur volledig wijzigen. De nadruk ligt op het toevoegen van nieuwe, zwaardere functies en het vernieuwen van de uitstraling. Hierbij kan men denken aan hoogwaterveiligheid, elektrificatie van de haven en het toegankelijk maken van de haven voor toekomstige gebruikers. Dit grootschalige

bouwproject vergt zorgvuldige planning en voorbereiding. De haven wordt herbouwd met nieuwe functies, wat ook invloed heeft op andere onderdelen. Door gebruik te maken van data-analyse en voorspellende modellen, kunnen problemen vroegtijdig worden opgespoord en opgelost. Zo ontstaat een haven die klaar is voor toekomstige ontwikkelingen, met een frisse structuur en uitstraling. Een dergelijke maatregel herijkt het Masterplan. De maatregelen zijn gericht op een ontwerplevensduur van 100 jaar.

Conclusie

Om volledig invulling te geven aan het herstellen van de technische veiligheid en huidige gebruik van de haven moeten de bouwstenen 1, 2 en 3 volledig worden uitgevoerd, zie bijlage 1.

H. De verschillende scenario's en het vervolgproces

In de aanname dat het beschikbaar gestelde krediet op 10 mei 2023 leidend is, zijn er een viertal scenario's die hier invulling aan geven. Er is hierbij gekeken hoe er zoveel mogelijk meerwaarde gegenereerd kan worden op basis van het beschikbaar gestelde budget.

1. Het ongewijzigd uitvoeren van het raadsbesluit van 10 mei 2023
Dit scenario voorziet in de herinrichting van het havenplein, het herstellen van de WB-kade met een talud waarbij de achterliggende constructies intact blijven, een 30 km/uur zone, en een verhoging van het gehele terrein (bouwstenen 3 en 4). De bestaande kadeconstructies blijven ongewijzigd. Ook wordt het terrein voor de Tonnenloods opnieuw ingericht (bouwstenen 3 en 4). Het overige deel van de haven wordt onder groot onderhoud gebracht (maatregelen 1 en 2). De uitvoering van deze plannen is voorzien voor 2027/2028.

Toelichting

Het huidige projectteam heeft het ontwerp niet verder uitgewerkt, waardoor de kosten nog niet zijn geverifieerd. Ook zijn de recente prijsstijgingen niet meegenomen, wat mogelijk betekent dat er aanpassingen of versoberingen in de voorgestelde maatregelen nodig zijn.

2. Het moderniseren en vernieuwen van de WB-kade
Het moderniseren en vernieuwen van de WB-kade omvat de volledige uitvoering van bouwstenen 1 tot en met 4 voor deze kade. Dit betekent dat de kadeconstructie volledig wordt vervangen en opnieuw wordt aangebracht, waarbij de huidige situatie en functionaliteit wordt hersteld. In dit scenario zal de hoogwaterveiligheid niet worden meegenomen, omdat men hoogwaterveiligheid gebiedsbreed moet oplossen en niet alleen op één deelgebied. Het water bereikt namelijk buiten de WB-kade dan toch de kwetsbare delen van West-Terschelling. Vanwege het beschikbare budget worden er geen maatregelen getroffen voor de overige delen van de haven. De uitvoering is voorzien voor 2027/2028.
3. Het vervangen en renoveren van de haven
Het vervangen en renoveren van de haven omvat de uitvoering van bouwstenen 1 tot en met 3 voor de gehele haven. Er is onvoldoende budget om bouwsteen 3 volledig uit te voeren. Dit scenario richt zich dan ook op het optimaal benutten van de

resterende levensduur van de constructies en het herstellen van de beeldkwaliteit van de haven, waarbij de huidige functionaliteiten worden behouden. Op basis van *expert judgement* zal de haven voor de komende 10 tot 15 jaar voldoen aan de eisen van het huidige gebruik. Dit zal moeten blijken uit herberekeningen van o.a. de WB-kade. Na deze periode van 10 tot 15 jaar zullen de damwanden moeten worden vervangen. De uitvoering is voorzien voor 2028.

Toelichting

Na 10 jaar tot uiterlijk 15 jaar is het een must om alsnog de damwanden van de kaden te vervangen. Nader onderzoek zal hier uitsluitsel over moeten geven. Als het benodigde budget over 10 tot 15 jaar niet beschikbaar is, zullen er gebruiksbeperkende maatregelen moeten worden getroffen. Dit kan inhouden dat voertuigen worden omgeleid of dat er beperkingen worden opgelegd aan de aslast.

4. Nieuwbouw van de haven

Bij dit scenario wordt het Masterplan uit 2028 herijkt. De haven wordt opnieuw onderzocht op toekomstige ontwikkelingen en de maatregelen die nodig zijn om het toekomstige gebruik mogelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar aspecten zoals elektrificatie, hoogwaterveiligheid en de behoeften van toekomstige gebruikers. De uitvoering van dit onderzoek en de bijbehorende maatregelen is voorzien voor 2029/2030.

Toelichting

Bij de uitvoering van dit scenario worden op korte termijn maatregelen uit bouwsteen 1 uitgevoerd. Er worden verder geen aanvullende zware veiligheidsmaatregelen getroffen en de activiteiten en het budget zullen gericht zijn op nader onderzoek.

I. Het ambtelijk advies

De haven van Terschelling kampt met twee kernproblemen:

1. de fysieke staat van de infrastructuur in de haven
2. het huidige gebruik van de infrastructuur in de haven

In dit memo worden voorstellen gedaan voor het verbeteren van de fysieke staat van de haven, waarbij diverse opties worden gepresenteerd. Deze maatregelen zijn gericht op het optimaal aanpakken van veiligheidsrisico's binnen het havengebied. Door het huidige gebruik van de haven te beperken, kan de belasting op kwetsbare en kostbare infrastructuur direct worden verminderd. Met name het reduceren van bepaalde verkeersstromen op het havenplein en de WB-kade zal ertoe leiden dat constructieve veiligheidsproblemen nauwelijks meer zullen optreden, omdat de constructies niet verder worden belast. Er zijn dus twee belangrijke beheermechanismen om de veiligheidsuitdagingen effectief aan te pakken.

De fysieke staat van de haveninfrastructuur nadert het einde van haar levensduur. Op diverse plekken vertonen constructies tekenen van verval, wat de veiligheid in gevaar kan brengen. Historisch gezien was de haven een visserij- en schuilhaven. In de afgelopen decennia is het gebruik echter sterk veranderd. De huidige infrastructuur is niet ontworpen voor het intensieve gebruik van vandaag, zoals de

afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. Dit legt een zware last op de bestaande voorzieningen en heeft invloed op de omgeving.

Sinds de vaststelling van het Masterplan is uitgegaan van de aanname dat de kernstructuur van de haven voldoende solide was om deze te versterken en te verrijken met maatregelen gericht op modernisering en vernieuwing. Hiermee zou de haven haar gebruikerswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde kunnen realiseren. De feitelijke situatie toont echter aan dat de fysieke staat van de haven aan het einde van haar levensduur is, wat binnen de komende 10 jaar tot veiligheidsproblemen zal leiden die de functionaliteit en operationele capaciteit van de haven aanzienlijk zullen beperken.

Gegeven deze omstandigheden dienen maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of herstellen van deze problemen prioriteit te krijgen boven verdere modernisering en vernieuwing. De urgentie van de huidige situatie dwingt ons nu tot beslissingen die in het verleden wellicht meer keuzevrijheid zouden hebben geboden.

Het projectteam heeft een grondige analyse uitgevoerd door eerdere projectdossiers, metingen en onderzoeken in de haven te herzien. Daarnaast zijn alle raadsvergaderingen, documenten en verslagen zorgvuldig bestudeerd om een helder beeld te krijgen van de huidige stand van zaken en de oorspronkelijke doelstellingen van het havenproject.

Op basis van deze analyses hebben wij een voorstel ontwikkeld dat voldoet aan diverse belangrijke criteria. Het voorstel waarborgt allereerst de (1) veiligheid van de haven en stemt af op de (2) verwachtingen van zowel de eilandbewoners als andere betrokken partijen. Het is tevens (3) financieel haalbaar binnen de beschikbare middelen en voldoet aan alle (4) juridische vereisten. Bovendien biedt het voorstel een (5) strategisch kader voor toekomstige ontwikkelingen, waarmee we zowel de huidige behoeften als de toekomstige uitdagingen van de haven kunnen adresseren.

1. Veiligheid

De veiligheidsproblemen zullen zich sneller voordoen dan het komende decennium. Wij verzoeken uw aandacht voor de volgende urgente zaken:

Ten eerste, de kade bij het Veerhavenplein, die al is afgezet om verdere schade door hoge belasting te voorkomen. Ten tweede, de WB-kade, met speciale nadruk op het midden van deze kade tegenover het havenkantoor en de Werkhaven. Gezien de fysieke staat van de haven, die het einde van zijn levensduur heeft bereikt, is het cruciaal om vervolgstappen te ondernemen.

2. Verwachtingen van bewoners

De bewoners vinden dat er iets moet gebeuren met de haven, maar ze verlangen geen ingrijpende veranderingen. Ze willen dat de haven in essentie hetzelfde blijft en dezelfde functies behoudt. Dit betekent dat aanpassingen aan de kernstructuur waarschijnlijk meer bezorgdheid zullen oproepen dan het handhaven en verbeteren van de huidige situatie.

3. Financiële middelen

Het huidige budget is onvoldoende om de constructies te herstellen voor een levensduur van meer dan 15 tot 50 jaar

onder het huidige gebruik. We hebben een budget nodig dat vier keer zo hoog is. Op basis van het investeringskrediet kunnen we voor de hele haven alleen maatregelen treffen die zijn gericht op het verlengen van de resterende levensduur van de bestaande constructies voor het huidige gebruik of het volledig constructief herstellen van het grootste knelpunt; de WB-kade.

4. Juridische houdbaarheid

Als de maatregelen in het havenplan leiden tot veranderingen in de kernstructuur of de indeling van de haven, kunnen deze gevoelig zijn voor zienswijzen, beroepen en bezwaren. Daarentegen, als we de huidige situatie handhaven, blijven de maatregelen juridisch houdbaar. De kwetsbaarheid van het besluitvormingsproces is toegelicht onder B en C.

5. Strategisch kader voor toekomstige ontwikkelingen

De beslissing van het college B&W moet zodanig worden genomen dat er in de toekomst voldoende ruimte blijft voor verdere overwegingen, zonder risico op kapitaalvernietiging of het overdragen van beslissingsbevoegdheden aan externe partijen. Het is van belang om inzicht te krijgen in wat op dit moment haalbaar is en wat mogelijk uitgesteld kan worden voor een later stadium. **Advies**

Wanneer het huidige gebruik van de haven wordt beperkt m.b.t. gemotoriseerd verkeer op de WB-kade, zijn de veiligheidsproblemen sterk gereduceerd en wordt de technische levensduur significant verlengd.

Gezien de technische staat en de veiligheidsproblemen adviseert het projectteam om alle maatregelen onder bouwsteen 1, 2 en 3 volledig uit te voeren om de haven weer veilig te herstellen voor het huidige gebruik, zoals genoemd is onder G.

Wanneer het beschikbaar gestelde budget op 10 mei 2023 limitatief is, dan adviseert het projectteam, namens de stuurgroep, om middels het volgende scenario richting te geven aan het havenproject;

Scenario 3: het vervangen en renoveren van de haven, genoemd onder H.

Disclaimer:

In dit advies, op basis van expert judgement, moeten de damwanden over 10 tot 15 jaar alsnog worden vervangen. Nader onderzoek moet de restlevensduur definitief bevestigen. Als over 10 tot 15 jaar de benodigde financiële middelen niet beschikbaar zijn, dan volgen er gebruiksbeperkende maatregelen.

Verzoek aan het college van B&W

Wij vragen u om een richting voor de koers voor het havenproject. Als team willen we met een open en transparante aanpak en dialoog, waarbij we duidelijk aangeven waar we nu staan, wat de verschillende scenario's voor de aanpak van de haven zijn, mensen uitnodigen om mee te denken, welke keuzes we vervolgens met elkaar moeten maken en hoe we dit aansluitend zo breed mogelijk kunnen teruggeven en communiceren naar de inwoners van Terschelling.

Bijlagen

Bijlage 1: Bouwstenen

Bijlage 2: Samenvatting Masterplan