



Onderwerp: **Aanpassingen steigerconstructie MS Holland**

Jaar/nummer: **2024/109-O**

In behandeling bij: **Wethouder Wassink**

Voorstel

De raad wordt gevraagd om akkoord te gaan, met inachtneming van de financiële risico's, met tijdelijke aanpassingen aan de houten steiger aan de Willem Barentszkade en deze uit te laten voeren in 2025, voor het afmeren in de periode 2025-2028, waarbij de geschatte kosten ca € 250.000 bedragen.

De Raad wordt gevraagd om een investeringskrediet van € 165.000 beschikbaar te stellen vanuit de algemene reserve. De kapitaallasten hiervan bedragen € 4.500 per jaar, te beginnen vanaf 2026, en worden afgeschreven over een periode van 40 jaar ten laste van de algemene reserve. Het resterende budget van € 85.000 wordt besteed vanuit achterstallig onderhoud en kan ten laste worden gebracht van de onderhoudsvoorziening.

Samenvatting

We zien graag de Holland vanuit gastheerschap, het veilig van boord gaan van de gasten en het prachtige historische beeld weer in de haven liggen. Het college heeft daarom besloten dat De Holland in 2024 in de werkhaven kan aanleggen onder scheepvaartbegeleiding. Afmeren op een andere plaats is op dit moment niet mogelijk, omdat dan de maximale belastbaarheid van de houten steigers overschreden zal worden. Daarnaast stelt het college de raad voor om, met inachtneming van de financiële risico's tijdelijke aanpassingen aan de houten steiger aan de Willem Barentszkade in 2025 uit te laten voeren. Dit voor het afmeren van De Holland in de periode 2025-2028. De geschatte kosten voor de aanpassing bedragen ca 250.000. Dit is noodzakelijk om de toegang van de Holland tot de eerste steiger van de haven van Terschelling te behouden.

Toelichting

Op 6 juli 2023 besloot het voormalige bestuur van zeesleepboot De Holland om de haven van Terschelling niet langer aan te doen vanwege vier eerdere aanvaringen. Dit is gekomen door beperkte manoeuvreerbaarheid en de beperkte ruimte in de haven. De gebruikelijke ligplaats aan de Willem Barentszkade is na twee aanvaringen ongeschikt gebleken, waardoor De Holland verder de haven in moest varen om aan te meren. Als gevolg hiervan zal De Holland buiten de haven ten anker gaan en passagiers met watertaxi's (tenders) naar wal te vervoeren.

Het nieuwe bestuur van De Holland, aangetreden in januari 2024, wil weer aanmeren in de haven van Terschelling. Het bestuur heeft in de periode van 12 februari tot 24 april 2024 hierover gesprekken gevoerd. Het nieuwe bestuur concludeert dat aanmeren mogelijk is mits scheepvaartbeveiliging wordt ingezet door De Holland en de houten steiger wordt aangepast. Het besluitvormingsproces omvat meerdere aspecten, waaronder het toewijzen van

een tijdelijke ligplaats in de werkhaven en een plan voor de middel- en lange termijn. Verdere afwegingen zijn uitgewerkt in bijgevoegd memo.

Het nieuwe bestuur van De Holland wil zo snel mogelijk weer aanmeren in de haven van Terschelling. Ze hebben daarbij een aantal wensen. Ze willen een prominente locatie die gemakkelijk en kosteloos bereikbaar is, zonder de noodzaak van scheepvaartbegeleiding of het inzetten van watertaxi's. Ook willen ze niet afhankelijk zijn van het getij of de weersomstandigheden en willen ze meerdere alternatieve locaties beschikbaar hebben voor het geval één locatie niet bereikbaar is.

Het honoreren van dit verzoek brengt echter een aantal overwegingen met zich mee. Tot nu toe zijn er al €22.800 uitgegeven aan projectmanagement, engineering en onderzoek rondom de besluitvorming over De Holland. Daarnaast moet de communicatie na de besluitvorming weer via het projectteam Schylgerhaven en de havenmeesters verlopen.

Precedentwerking voorkeursligplaats:

Het toewijzen van een ligplaats voor De Holland wordt niet gezien als het aanwijzen van een voorkeursligplaats volgens de havenverordening, omdat dit een precedent zou scheppen voor andere scheepseigenaren. Mocht het college B&W en de Raad toch besluiten om een voorkeursligplaats toe te wijzen, dan moet er een veiligheidsplan opgesteld worden, wat extra kosten met zich meebrengt. Investerings in een vaste ligplaats voor De Holland wijken namelijk af van het huidige beleid, tenzij expliciet anders besloten wordt door het college B&W.

Veiligheidsrisico:

De Holland vormt een veiligheidsrisico in de huidige havenconfiguratie vanwege de beperkte manoeuvreerruimte en de toenemende drukte in de haven. Eerdere aanvaringen hebben al materiële schade veroorzaakt en zonder passende maatregelen kan de komst van De Holland leiden tot letsel en ongevallen.

Potentiële afmeerlocaties:

Uit een analyse in een bijgevoegd memo blijkt dat de enige beschikbare locatie in de haven voor De Holland op dit moment de werkhaven is, die onder scheepvaartbegeleiding bereikt moet worden. Voor de korte, middellange en lange termijn zijn de mogelijkheden als volgt;

2024:

Aanpassingen aan de houten steigers en kadeconstructies zijn voor 1 juni 2024 niet haalbaar.

2025-2028:

Aanpassingen aan steigerconstructies zijn mogelijk voor 15 april 2025, mits er voor het zomerreces 2024 opdracht wordt gegeven. Dit vereist versnellingsmaatregelen in de voorbereiding van de aanbesteding en realisatie, en er moet gemotiveerd afgeweken worden van het inkoopbeleid Waddeneilanden, wat later ter besluitvorming aan het college B&W zal worden voorgelegd.

Na 2028:

Het is onzeker of tijdelijke aanpassingen aan de eerste houten steiger na 2028 nog geschikt zullen zijn voor de definitieve havenconfiguratie. Dit brengt een risico

met zich mee voor de financiële investering voor de jaren 2025-2028. Binnen de definitieve havenconfiguratie zijn nieuwe steigers namelijk financieel opgenomen.

Historie

Begin februari 2024 vroeg de voorzitter van De Holland de projectmanager van Schylgerhaven om de eerste steiger aan de Willem Barentszkade aan te passen voor een bezoek op 20 april. Dit bleek echter niet haalbaar vanwege budgettaire beperkingen, het ontbreken van een officiële opdracht en de noodzaak om aanbestedingsregels te volgen. Na twee overleggen met projectleden en de wethouder is besloten dat de Holland een memo, in de vorm van een conceptbrief, zou opstellen voor het college en uiteindelijk de gemeenteraad.

Voor het opstellen van deze conceptbrief heeft het bestuur van De Holland verschillende partijen geraadpleegd. Deze omvatten het bestuur van Stichting Guusjen, de directeur van het MIWB, de lokale VVV-directeur, de voorzitter van de ondernemingsvereniging Terschelling, de havenmeesters en de eigenaar van Noordgat.

De conceptbrief is door de wethouder ingediend bij het college. Voor het komende seizoen is besloten dat De Holland aan de werkhaven zal afmeren. Dit besluit werd genomen omdat de belastbaarheid van de houten steigers niet kon worden geverifieerd vóór 20 april, waardoor het voor De Holland niet mogelijk is om elders in de haven te liggen.

Toelichting belastbaarheid houten steigers

Ter voorbereiding op de komst van De Holland op 16 mei 2024, is op 6, 7 en 8 mei een 'mooring-analyse' uitgevoerd om de belastbaarheid van de houten steiger te beoordelen. Uit deze analyse blijkt dat de steigers niet geschikt zijn voor het afmeren van de MS Holland, maar wel veilig zijn wanneer het schip eenmaal vastligt aan de trossen. Bij het afmeren belast De Holland de houten palen tot twee keer de maximale toegestane belasting. Deze conclusies zijn gebaseerd op normen en richtlijnen, waaronder de PIANC-richtlijnen en EAU 2012.

Juridische gevolgen/fatale termijnen/handhaving

De havenmeesters hebben de bevoegdheid om namens het college aanwijzingen te geven over het innemen van een ligplaats. Hoewel de havenmeester deze taken uitvoert, behoudt het college de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid.

In de haven zijn geen vaste ligplaatsen, ook niet voor De Holland. Mocht het college besluiten en de Raad besluiten om De Holland een vaste ligplaats toe te wijzen, moet dit voldoen aan de havenbeveiligingswet. Dit kan betekenen dat er een havenveiligheidsplan moet worden opgesteld en dat er € 5000 aan kosten bijkomen.

Daarnaast moeten schippers hun ligplaats beschikbaar stellen voor evenementen of deze vrijmaken indien nodig. Indien het college van mening is dat een schip een andere ligplaats moet innemen voor een efficiënt gebruik van de haven, kan het schip hiertoe verplicht worden.

De kapitein blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en de lading/passagiers. Indien de schipper van mening is dat bepaalde aanwijzingen

de veiligheid in gevaar brengen, heeft hij/zij het recht om deze aanwijzingen te weigeren.

Voor de aanpassingen aan de houten steigers geldt verder;

- Dat aanpassingen aan steigerconstructies voor 15 april 2025 alleen te realiseren is wanneer;
 - Voor het zomerreces 2024 opdracht wordt gegeven aan de ambtelijke vertegenwoordiging.
 - Er diverse versnellingsmaatregelen worden doorgevoerd.
 - Er gemotiveerd wordt afgeweken van het inkoopbeleid Waddeneilanden welke later ter besluitvorming aan het college zal worden voorgelegd.

Financiële/personele/organisatorische gevolgen

De totale kosten voor het aanpassen van de steigerconstructie aan de Willem Barentszkade worden geschat op €250.000. Deze kosten zijn opgesplitst als volgt:

Achterstallig onderhoud:

€85.000 wordt besteed vanuit achterstallig onderhoud en kan ten laste worden gebracht van de onderhoudsvoorziening.

Investeringskrediet:

De Raad wordt gevraagd om een investeringskrediet van €165.000 beschikbaar te stellen. De kapitaallasten hiervan bedragen €4.500 per jaar, te beginnen vanaf 2026, en worden afgeschreven over een periode van 40 jaar ten laste van de algemene reserve.

Dekking en gevolgen voor de begroting:

De dekking van de kosten komt uit twee bronnen: € 85.000 vanuit de onderhoudsvoorziening voor achterstallig onderhoud en een investeringskrediet van €165.000 ten laste van de algemene reserve. De jaarlijkse kapitaallasten van € 4.500 zullen vanaf 2026 in de begroting worden opgenomen en afgeschreven over 40 jaar ten laste van de algemene reserve.

Bij de uitvoering van dit project zijn verschillende partijen betrokken:

- Gemeenteraad: Besluit over de toewijzing van het investeringskrediet en de goedkeuring van afwijkingen van het inkoopbeleid.
- Projectteam Schylgerhaven: Verantwoordelijk voor de planning en coördinatie en uitvoering van het project.
- Wethouder en college B&W: Bieden ondersteuning en zorgen voor de voortgang van het project.
- Havenmeesters: Begeleiden de praktische uitvoering in de haven.
- Vrijwilligersorganisatie van De Holland: Biedt ondersteuning en expertise tijdens de uitvoering.
- Stichting Guusjen, MIWB, VVV en lokale ondernemers: stakeholders die voordeel kunnen hebben van de aanpassingen.

De werkzaamheden voor de aanpassing van de steiger zijn als volgt gepland:

- Werven personeel : 2 maanden
- Opstellen aanbestedingsdossier : 4 maanden
- Aanbesteding : 3 maanden
- Voorbereidingen aannemer : 3 maanden
- Uitvoering aannemer : 3 maanden

- Oplevering en vrijgave steigerlocaties : 1 maand

Met deze reguliere uitvoeringstermijnen duurt het project 15 maanden na opdrachtverstrekking, exclusief de oplevering. Als de opdracht vóór het zomerreces wordt verstrekt, kan de steiger eind 2025 zijn aangepast. Echter, om de steiger vóór het seizoen van 2025 (voorjaar 2025) gereed te hebben, zijn versnellingsmaatregelen noodzakelijk. Dit vereist extra capaciteit en afwijkingen van het inkoopbeleid van de Waddeneilanden en wordt ter besluitvorming aan het college B&W voorgelegd.

Vervolgprocedure:

- Voorstel aan de gemeenteraad: De gemeenteraad wordt voorgesteld om tijdelijke aanpassingen aan de houten steiger uit te voeren in 2025, met een geschatte kost van € 250.000.
- Besluitvorming: Na goedkeuring van de gemeenteraad wordt de opdracht vóór het zomerreces verstrekt.
- Uitvoering versnellingsmaatregelen: Extra capaciteit wordt ingezet en het inkoopbeleid wordt aangepast om de steiger vóór 15 april 2025 gereed te hebben.
- Oplevering: De aangepaste steiger wordt voor het seizoen van 2025 opgeleverd en vrijgegeven, zodat De Holland veilig en efficiënt kan afmeren.

Door deze stappen te volgen, kan De Holland tijdig en veilig aanmeren, wat de toeristische en economische activiteiten op Terschelling ten goede komt.

Communicatie/interactiviteit

De ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente heeft een leidende rol in de communicatie. De ambtelijke vertegenwoordiging zorgt voor de coördinatie van de communicatie naar alle betrokken partijen en belanghebbenden. Dit omvat zowel interne communicatie binnen de gemeentelijke organisatie als externe communicatie naar stakeholders, het publiek, college B&W en de Raad.

Ter inzage liggende stukken

Bijlage 1: Memo Aanpassingen voor MS Holland in de haven van Terschelling
 Bijlage 2: ZSB Holland - 2024 - Memo Gemeente Terschelling
 Bijlage 3: Afmeerlocaties MS Holland Schylgerhaven - Resulaten mooring-analyses

Datum behandeling in B&W + ondertekening

Terschelling, 4 juni 2024

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

H.M. de Jong,
secretaris/directeur

mr. R.S. Cazemier,
wnd. burgemeester