gemeente Terschelling



Duurzame bereikbaarheid en toekomstbestendige haven Terschelling

Aan: Ministerie IenW, Provincie Fryslân, Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum: 1 juli 2025

Afzender: Projectteam haven Terschelling

Onderwerp: Toekomstbestendige Haven: aanpak en variantenschets

Bijlage(n): 2

Status: VERTROUWELIJK

Vertrouwelijkheid
Dit document bevat informatie over ruimtelijke varianten die nog in onderzoek zijn. De inhoud is gevoelig vanwege een mogelijke aanbesteding, omgevingsrisico's en de impact op het havengebied en haar (specifieke) gebruikers. Daarnaast kan het bedrijfsvertrouwelijke informatie van derden bevatten.

Onzorgvuldige verspreiding kan leiden tot schade aan belangen van derden of verstoring van marktverhoudingen. Om ongewenste beeldvorming, belangenverstoring of speculatie te voorkomen, dient met deze informatie strikt vertrouwelijk te worden omgegaan, tenzij schriftelijke goedkeuring wordt gegeven door de projectleiding.

Inleiding

Deze memo biedt ambtelijke partners die betrokken zijn bij de opgaven rond de haven van Terschelling inzicht in de huidige stand van zaken en in mogelijk te zetten vervolgstappen.

Allereerst wordt de problematiek rondom de haven toegelicht. Dit vormt de basis voor het begrip van de actuele situatie en de aanleiding voor deze notitie. Vervolgens wordt uiteengezet waar het project nu staat. Daarbij worden de verschillende sporen geschetst waarlangs gewerkt wordt. Binnen deze sporen zijn meerdere oplossingsrichtingen (varianten) ontwikkeld. Deze varianten verschillen in aard en impact en bieden fundamenteel andere perspectieven op de toekomst van de haven.

Per variant worden de relevante bestuurlijke raakvlakken benoemd. Op basis daarvan formuleren wij voor de korte termijn een aantal concrete vragen aan de betrokken ambtelijke partners. Voor de langere termijn stellen we voor om in overleg te treden over een passend vervolgproces. Doel daarvan is in gezamenlijkheid te komen tot een breed gedragen en toekomstbestendig plan voor de haven.

Tot slot doen wij een voorstel voor de aanpak en planning op korte termijn. Daarnaast nodigen wij u uit om gezamenlijk na te denken over de verdere organisatie en de aanpak op langere termijn.

Probleemschets: toekomst van de haven van Terschelling
De haven van Terschelling is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid van het eiland. De toenemende problematiek rond deze haven wordt met name veroorzaakt door de slechte staat van de kadeconstructies en de huidige functionele inrichting van het havengebied.

We hebben te maken met een complex en veelomvattend vraagstuk waarin meerdere – soms tegenstrijdige – belangen spelen. Tegelijkertijd zijn de gevolgen dagelijks merkbaar: de bereikbaarheid

komt steeds verder onder druk te staan en vitale infrastructuur nadert het einde van zijn technische levensduur. De huidige situatie raakt daarmee direct aan de kernwaarden van het eiland: veiligheid, toekomstbestendigheid en leefbaarheid.

Oplopende risico's bij het huidige gebruik
Terschelling is voor de toegang tot het eiland volledig afhankelijk van één centrale toegangsroute: de haven. Deze haven ligt in buitendijks gebied en bestaat uit een intensief gebruikte veerhaven en verouderde, onder gedimensioneerde kadeconstructies. De combinatie van veroudering, intensief gebruik en de fysieke ligging leidt tot toenemende risico's voor de bereikbaarheid.

De technische staat van de kades vormt inmiddels niet alleen een beheeropgave, maar levert ook directe veiligheidsrisico's op voor inwoners, bezoekers en voorzieningen. De constructies voldoen niet langer aan de geldende eisen en vertonen schade. Daar bovenop neemt de druk op het systeem toe door klimaatverandering (zoals zeespiegelstijging), veranderende logistieke behoeften en groeiend transportverkeer over water en kadeconstructies.

Hoewel tijdelijke maatregelen zijn genomen om de situatie beheersbaar te houden, naderen deze oplossingen hun grenzen. Ze leiden tot neveneffecten zoals hoge beheerkosten, gebruiksbeperkingen en vertragingen – en bieden geen duurzame uitweg.

Noodzaak tot herziening van de havenconfiguratie
Het reguliere onderhoud en de versterking van de kades zijn op korte termijn noodzakelijk, maar bieden op zichzelf geen structurele oplossing. Steeds zwaardere ingrepen zijn nodig, met toenemende risico's en een afnemend effect. We constateren dat de huidige havenconfiguratie zelf mede de oorzaak is van het probleem. De inrichting van het gebied, in combinatie met de buitendijkse ligging, is niet toekomstbestendig. Een enkelvoudige versterking van bestaande kades is dan ook ontoereikend.

Er is dringend behoefte aan een integrale herziening van de haven c.q. het havengebied: één waarin veiligheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid in samenhang worden aangepakt. Alleen dan kan een robuuste oplossing voor de lange termijn worden gerealiseerd.

Samenwerking met partners
Op 11 juni jl. vond in Den Haag een bestuurlijk overleg plaats met vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), te weten de secretaris-generaal, de heer J.H. Dronkers, de heren D. de Jong en K. Korporaal, en vanuit de gemeente Terschelling de burgemeester (dhr. R.S. Cazemier), wethouder (dhr. J.B. Wassink) en de projectmanager (dhr. P.E. Dijkstra).

Het overleg verliep in goede en constructieve sfeer en markeert een belangrijke stap richting een gezamenlijke aanpak van de opgave. In het gesprek is door alle partijen uitgesproken, dat samenwerking tussen het Rijk, de Provincie Fryslân en de gemeente noodzakelijk is om te komen tot een toekomstbestendige haven (zie bijlage 1).

Samenwerking binnen het Havenproject – Drie Sporen
Binnen het havenproject van Terschelling worden drie parallelle sporen onderscheiden. Elk spoor vraagt om een andere aanpak, tijdshorizon en samenwerking met bestuurlijke partners.

SPOOR 1: Acute maatregelen – Veiligheid op korte termijn
Uit recent onderzoek blijkt dat de kadeconstructies in de haven van Terschelling in slechtere staat verkeren dan eerder gedacht. Om de veiligheid te waarborgen en de bereikbaarheid zo veel mogelijk te behouden, zijn de volgende noodmaatregelen genomen:

- **Afsluiting kade Werkhaven (per 1 mei):** Deze is vanwege de staat buiten gebruik gesteld. Dit heeft directe gevolgen voor goederenvervoer, brandstoflevering en de afvoer van rioolslib. Deze functies worden tijdelijk overgenomen op een naastgelegen terrein van Rijkswaterstaat.
- **Tijdelijke afmeervoorziening:** Voor de vitale brandstoflevering is nabij de afgesloten kade in de Werkhaven een tijdelijke aanlegplek gerealiseerd voor de tanker.
- **Afsluiting kade Veerhavenplein (vanaf 31 juli 2024):** Uit veiligheidsoverwegingen is een deel van deze kade afgesloten voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.

- **Loopvlonder Willem Barentszkade:** Ter bescherming van voetgangers en fietsers wordt een tijdelijke vlonder aangebracht over verzakte delen van deze belangrijke ontsluitingsweg.
- **Monitoring:** In de haven is een systeem van continue monitoring actief om bewegingen van kadeconstructies te volgen.

Samenwerking:
De gemeente en Rijkswaterstaat Noord-Nederland overleggen over het (beperkt) gebruik van de getijdebrug en het betonningsterrein voor tijdelijke overslag. De brug kent echter beperkingen qua gewicht (max. 40 ton), hoogte en breedte. Dit betekent dat sommige goederen het eiland momenteel niet kunnen bereiken, met mogelijke gevolgen voor gemeentelijke bouw- en infraprojecten.
De onderlinge afspraken worden nu bilateraal geformaliseerd en vergen geen aanvullende bestuurlijke besluitvorming.

SPOOR 2: Korte termijn – Vervanging en renovatie (2025–2028)

Voor de komende 15–20 jaar is een structurele vervangings- en renovatieopgave nodig om de haven veilig en bereikbaar te houden. De gemeenteraad heeft hiervoor €15 miljoen beschikbaar gesteld.
Inspecties en onderzoek tonen aan dat een volledige vervanging van de kades binnen dit budget niet haalbaar is. Daarom zijn drie realistische, korte termijn-varianten ontwikkeld (A, B en C), plus één variant (D) die al meer richting een toekomstbestendige oplossing wijst.

Planning en besluitvorming:
- In december 2025 wordt de gemeenteraad gevraagd een voorkeursvariant aan te wijzen.
- Bij instemming start de uitvoering naar verwachting in 2027/2028.
- De keuze wordt gebaseerd op technische, financiële en inhoudelijke overwegingen, vastgelegd in een beoordelingskader.
- Ook politieke, bestuurlijke en maatschappelijke aspecten worden meegewogen in een aparte Notitie van Draagvlak.

Samenwerking:
De betrokkenheid van bestuurlijke partners is essentieel voor een uitvoerbare keuze. In de periode juli–oktober 2025 gaan we daarom graag in gesprek over:
- de beoordeling van varianten,
- de voorwaarden voor medewerking,
- en het opnemen van intenties in de Notitie van Draagvlak.
  Deze gesprekken kunnen worden afgerond en bekrachtigd in een bestuurlijk overleg medio oktober.

SPOOR 3: Lange termijn – Toekomstbestendige haven

Naast de urgente en middellange termijnopgaven wordt parallel gewerkt aan een integrale visie op de lange termijn. Deze beoogt een duurzame, robuuste en toekomstgerichte inrichting van de haven en vraagt nauwe samenwerking tussen betrokken overheden.

Aanpak juli–oktober 2025:
In deze periode stellen we voor om gezamenlijk werksessies te organiseren met als doel:
1. Een gedeelde doelstelling te formuleren;
2. Het projectteam en de governance af te stemmen;
3. Een analyse te maken van belangen, risico's en afhankelijkheden;
4. De globale planning en fasering te verkennen;
5. Werkafspraken vast te leggen.

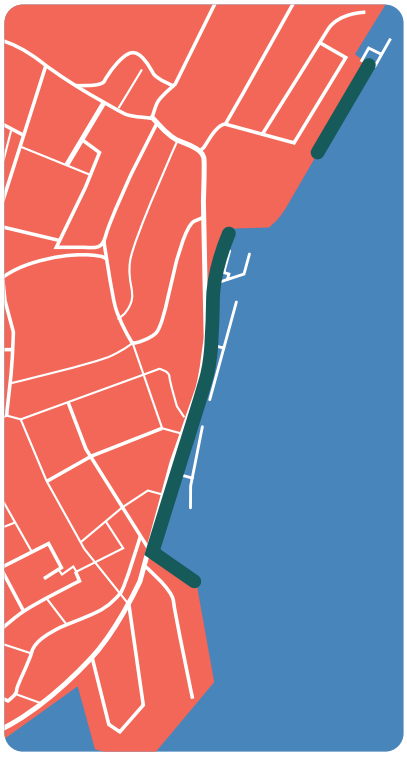
De resultaten worden voorbereid voor besluitvorming tijdens een bestuurlijk overleg in oktober 2025, waar de gezamenlijke intentie tot samenwerking kan worden uitgesproken.

Slotopmerking
Het havenproject vraagt om snelle veiligheidsmaatregelen, een noodzakelijke vervanging op de middellange termijn én een gezamenlijke blik op de toekomst. Omdat de staat van de haven snel achteruitgaat, is het belangrijk dat we dit met een bepaald tempo aanpakken. We rekenen daarom op het begrip en de medewerking van onze bestuurlijke partners.

Het gemeentelijke projectteam coördineert het proces, maar we kunnen alleen slagen als iedereen zijn kennis, inzet en betrokkenheid meebrengt. Zo zorgen we samen voor een veilige, toegankelijke en toekomstbestendige haven voor Terschelling.

Beschrijving varianten: Vervanging en Renovatie

Variant A: de haven vervangen – €35 tot €45,5 miljoen



In deze variant blijft de haven zoals hij nu is. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 12 december 2024 waarin de gemeenteraad unaniem heeft ingestemd met een koerswijziging van het project naar Vervangen en Renoveren. Bestaande onderdelen worden één-op-één vervangen of versterkt, zodat alles blijft functioneren zoals we gewend zijn. We behouden wat goed werkt, maar zorgen dat alles toekomstbestendig blijft. Binnen variant A zijn verschillende technische oplossingsrichtingen mogelijk. Deze opties vormen realistische en feitelijke sub varianten van variant A, en verschillen onderling op punten als uitvoering, impact en fasering.

De volgende sub varianten zijn geïdentificeerd:

1. **Vervanging van de huidige damwand:** De bestaande stalen damwand van de Willem Barentszkade en de werkhaven worden volledig verwijderd. Op dezelfde locatie wordt een nieuwe stalen damwand geplaatst, bestaande uit verankerde U- of Z-profielen met tussenliggende slotverbindingen. De damwand wordt geheid of gedrukt tot in voldoende draagkrachtige grondlagen. Ankers of verankerde gordingen worden toegepast om horizontale krachten af te dragen.

2. **Aanbrengen van een combiwand:** De nieuwe constructie bestaat uit stalen buispalen met een grote diameter (meestal 1,0–1,5 m), met daartussen stalen damwandprofielen als vullingselement. De buispalen worden trillend of boorheiend aangebracht tot een vooraf bepaald niveau. De tussenprofielen worden mechanisch verbonden aan de buispalen. De combiwand wordt verankerd via groutankers of verankerde balken.

3. **Aanbrengen van steenbestorting:** Een laag breuksteen of natuursteen wordt gestort aan de teen of het talud van de bestaande oeverconstructie (huidige damwand). De dikte van de bestorting varieert doorgaans tussen 0,5 en 4,5 meter, afhankelijk van belasting en waterdiepte en komt voor de bestaande damwand. Eventueel wordt een onderlaag van geotextiel of filterdoek toegepast ter voorkoming van erosie van de ondergrond.

4. **Aanbrengen van een zetsteenconstructie:** De constructie bestaat uit handmatig of machinaal geplaatste zetstenen, doorgaans van basalt of beton, aangebracht op een talud voor de oude damwand met een helling van circa 1:2. Onder de zetstenen wordt een filterlaag aangebracht bestaande uit fijn breuksteen of geotextiel. De constructie wordt doorgaans afgewerkt met een boven- en teenafsluiting.

5. **Aanbrengen van een kistdam:** De nieuwe constructie bestaat uit een houten, betonnen of stalen frame (kist) dat ter plaatse wordt gevuld met steen, grind, zand of betonpuin. De afmetingen van de kist variëren, maar bevinden zich vaak in de orde van 2–4 meter breed en 1,5–3 meter hoog. De dam wordt doorgaans geplaatst op de waterbodem of op een gestabiliseerd talud.

6. **Aanbrengen van een CSM-/diepwandsysteem:** Via Cutter Soil Mixing (CSM) of diepwandtechniek wordt in de ondergrond een nieuwe aaneengesloten wand gevormd. De menging gebeurt in situ met cement-bentoniet of betonspecie, met een wanddikte tussen 0,5 en 1 meter. De wand kan zowel dragend als waterkerend worden ontworpen. Eventueel worden wapeningselementen ingewerkt.

7. **Aanbrengen van een L-wand:** De L-vormige betonelementen bestaan uit een verticale nieuwe keerwand en een horizontale voetplaat. De elementen worden prefab geleverd in standaardlengtes en geplaatst op een gestabiliseerd zandbed of funderingsconstructie. De voetbreedte is doorgaans 1,5 tot 2,5 keer de wandhoogte. Er kunnen koppelstukken en afdekkappen worden toegepast.

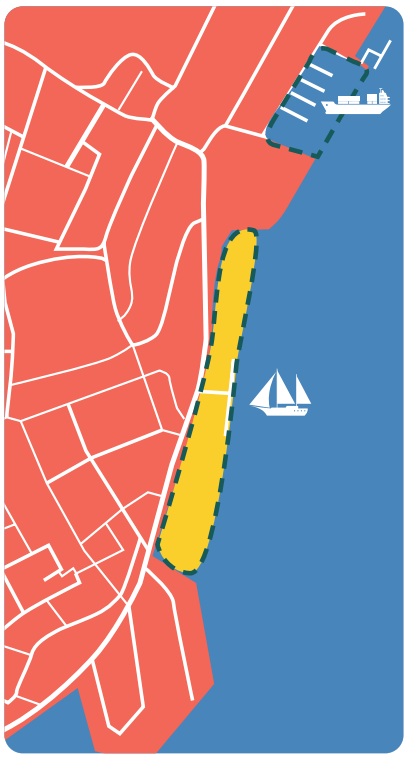
8. **Aanbrengen van een gewichtsconstructie:** Deze variant bestaat uit een massieve constructie van beton of steen die op of tegen de bestaande kade wordt geplaatst. Het gewicht van de constructie zorgt voor stabiliteit. De afmetingen zijn afhankelijk van het benodigde tegengewicht, met breedtes variërend van 1,5 tot 4 meter en hoogtes tot ca. 3 meter.

Conclusie
De kostenraming (SSK) voor de acht sub-varianten binnen variantscenario A ligt tussen de 35 en 45,5 miljoen euro voor een respectievelijk laag en hoog risicoprofiel. Het beschikbaar gestelde budget vanuit de gemeente is 15 miljoen euro.

Hiermee is variant A financieel niet haalbaar.

Variant B: de haven herinrichten – 17,5 tot 22,8 miljoen euro

In variant B wordt de haven van Terschelling fundamenteel heringericht, waarbij we teruggrijpen op de ruimtelijke opzet van vóór de jaren '80. Het doel is om de haven compacter, toekomstbestendiger en kostenefficiënter te maken, binnen de beschikbare financiële ruimte.



Belangrijkste ingrepen

- **Dempen van de bruinevloothaven:** De huidige bruinevloothaven wordt grotendeels gedempt. Hierdoor ontstaat ruimte voor een natuurlijke oeverconstructie (talud) langs de Willem Barentszkade, in plaats van de huidige damwand.
- **Sanering van de werkhaven:** De werkhaven wordt grotendeels verwijderd tot en met de locatie van de huidige olieopslag (brandstofvoorziening). Hier wordt plaats gemaakt voor nieuwe steigers ten behoeve van de bruine vloot en andere gebruikers.
- **Herplaatsing van steigers:** De houten steigerconstructies uit de bruinevloothaven worden hergebruikt op de plek van de gesaneerde werkhaven. Daarmee wordt materiaal duurzaam ingezet.

Beperkte functies: alternatieven ruimte zoeken voor goederenoverslag en brandstofaanvoer

In variant B vervalt de ruimte voor de afhandeling van goederenvervoer en brandstofaanvoer binnen de haven. De bestaande laad- en losfunctie in de werkhaven wordt opgeheven. Als alternatief zijn verschillende opties verkend, zoals het gebruik van het betonningsterrein of de aanleg van een nieuwe kade. Deze bleken echter vooralsnog onvoldoende capaciteit te bieden of ruimtelijk niet goed inpasbaar.

Wel is onderzocht of een ro-ro-functie mogelijk is op het deel van de werkhaven dat grenst aan het betonningsterrein. Vanuit de gemeente zal het verzoek aan Rijkswaterstaat zijn om te bekijken of een aangepaste inpassing van het betonningsterrein alsnog ruimte kan bieden voor een werkbare oplossing.

In de huidige beoordeling geldt dat variant B in de huidige vorm niet voorziet in de vitale logistieke functie die essentieel is voor de bevoorrading van het eiland.

Duurzame samenwerking met Staatsbosbeheer
Voor het dempen van de bruinevloothaven wordt onderzocht of het afgegraven zand van de stuifduin op de Boschplaat (uit natuurherstelprojecten van Staatsbosbeheer) kan worden hergebruikt.

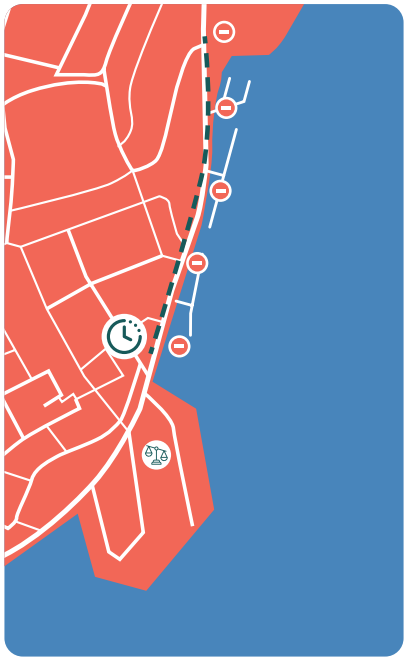
Mogelijke voordelen hiervan zijn:
- Geen kosten voor afvoer of verwerking van zand
- Ecologisch verantwoord hergebruik van lokaal materiaal
- Een robuuste ondergrond voor het nieuwe talud

Laad- en losfunctie
De aanvoer van goederen vindt in deze variant plaats via:
- Een aanpassing betonningsterrein (onder voorwaarden)
- Een mogelijk nieuw aan te leggen laad- en loskade in de werkhaven

Conclusie
Op basis van de kostenraming (SSK) van variant B liggen de kosten tussen de 17,5 en 22,8 miljoen euro voor respectievelijk een laag en hoog risicoprofiel. Deze variant bevindt zich daarmee aan de bovengrens van het beschikbare budget. In de huidige beoordeling geldt dat variant B in de huidige vorm niet voorziet in de vitale logistieke functie die essentieel is voor de bevoorrading van het eiland. Hiervoor zal uitgeweken moeten worden naar medegebruik van de getijdebrug van Rijkswaterstaat.

Variant B is financieel niet haalbaar.

Variant C: de haven anders gebruiken – 8 tot 12 miljoen euro



In variant C wordt ervoor gekozen om géén fysieke ingrepen aan de kadeconstructies uit te voeren. In plaats daarvan wordt het gebruik van de haven aangepast en beperkt, om verdere aantasting van de damwanden te voorkomen. Dit betekent dat de huidige infrastructuur behouden blijft, maar onder strengere gebruiksvoorwaarden.

Gebruiksbeperkingen
Om de veiligheid te waarborgen zonder fysieke versterking, worden maatregelen getroffen die het gebruik van met name de Willem Barentszkade fors inperken. Denk hierbij aan:
- Eénrichtingsverkeer op de Willem Barentszkade om belasting van de kade te beperken;
- Een tijdelijk verbod op autoverkeer bij laagwater, wanneer de kade extra kwetsbaar is;
- Plaatsing van een weegbrug op het Veerhavenplein om vrachtverkeer te controleren en een aslastbeperking van 3 ton af te dwingen;
- Aanpassing van busroutes, omdat zwaar vervoer over de WB-kade dan niet langer mogelijk is;
- Verkenning van een alternatieve transportroute door of om West-Terschelling om cruciale verbindingen in stand te houden.

Gevolgen en afwegingen
Hoewel de directe kosten van deze variant relatief laag zijn, zijn de maatschappelijke en economische gevolgen voor het eiland enorm. De gebruiksbeperkingen leiden tot hinder voor inwoners, ondernemers, bezoekers en dienstverleners. Essentieel vervoer – waaronder goederenvervoer, busdiensten en mogelijk hulpdiensten – komt onder druk te staan.

Deze variant is dan ook vooral te beschouwen als een tijdelijke beheersmaatregel en niet als een duurzame langetermijn-oplossing. Ze verlengt de levensduur van de kadeconstructies niet, maar stelt het moment van noodzakelijke ingrepen slechts uit.

Conclusie
De kostenschatting voor variant C liggen bij een laag en hoog risicoprofiel respectievelijk tussen de 8 en 12 miljoen euro. Het beschikbaar gestelde budget vanuit de gemeente is 15 miljoen euro.

Hiermee is variant C financieel haalbaar. Echter, zullen bij de keuze voor deze variant de maatschappelijke en economische gevolgen significant zijn voor alle (mede-)gebruikers.

Variant D: de haven ontvlechten (lange termijn variant) – 100 – 140 miljoen euro
In deze variant worden de functies in de haven fysiek en functioneel van elkaar gescheiden. Door het ontvlechten van verkeersstromen ontstaat een overzichtelijkere en veiliger haven waarin wonen, werken, recreatie en logistiek beter samenkomen. De haven wordt opnieuw ingericht, waarbij kades op sommige plekken worden versterkt of heringericht, afgestemd op het specifieke gebruik. De WB-kade wordt bijvoorbeeld alleen maar gebruikt voor verkeer met een maximale aslast van 3 ton. Dat wordt mogelijk, door het zware vervoer op een andere plek in de haven af te wikkelen.



Functionele herschikking van de haven
- Zwaar vrachtverkeer wordt van de WB-kade geweerd; over de Willem Barentszkade blijft autoverkeer mogelijk, maar zwaar vervoer wordt dus uitgesloten.
- Verkeersstromen worden gescheiden, waardoor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in en rond het dorp verbeteren.
- De herinrichting draagt bij aan een toekomstgerichte haven die beter bestand is tegen intensiever gebruik en klimaatverandering.

Nieuw afmeerpunt voor goederenvervoer
Een centraal onderdeel van deze variant is de aanleg van een nieuw afmeerpunt bij 'het Lichtje' dat te bereiken valt door 'de plaat' te doorkruizen, het (natuur)gebied aan de rand van het industriegebied. Goederen kunnen daar direct worden gelost, zonder dat deze via het centrum of de Willem Barentszkade hoeven te worden vervoerd. Vanaf dit punt kan met deelvervoer de rest van het eiland worden bereikt.

Het alternatief is dat in overleg met Rijkswaterstaat verkend wordt of het betonningsterrein anders kan worden ingericht om als volwaardig aanlandingspunt voor goederenvervoer te fungeren. Dit zou een robuuste oplossing bieden voor het ontlasten van het bestaande havengebied en met name de Willem Barentszkade. Deze optie kan ook flexibel inzetbaar zijn in combinatie met een afmeervoorziening bij 'het Lichtje'.

Verplaatsing van de strekdam
Om de noodzakelijke manoeuvreerruimte voor de scheepvaart te vergroten, wordt de bestaande strekdam verplaatst in de richting van 'de Plaat'. Omdat dit gebied momenteel deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied, is hiervoor een wijziging van de beschermde status noodzakelijk.

Voorafgaande aan de overdracht van het gebied van het Rijk aan de gemeente in 2006, fungeerde de Plaat gedurende ruim honderd jaar als kunstwerk met een hydraulische functie: het diende als spoelhaven, waarbij sediment bij laag tij op natuurlijke wijze werd afgevoerd. Hierdoor werd de noodzaak tot baggeren in de haven aanzienlijk verminderd.

Het herstel van deze oorspronkelijke functie maakt onderdeel uit van dit traject en krijgt nadrukkelijk aandacht. De benodigde wijziging van de Natura 2000-status vereist besluitvorming op rijksniveau.

Koppeling met actualiteit Natura 2000 Waddenzee
Het Natura 2000-beheerplan Waddenzee (2016–2022) is met 6 jaar verlengd tot uiterlijk 2028. Inmiddels is in september 2024 gestart met de voorbereiding van een nieuw beheerplan, waarin herstelmaatregelen, habitatfuncties en gebruiksdruk opnieuw worden gewogen. Aangezien de instandhoudingsdoelen momenteel niet worden gehaald, is de context politiek en ecologisch gevoelig. Dit maakt het essentieel om de verplaatsing van de strekdam zorgvuldig af te stemmen met de lopende herzieningsprocedure.

Toekomst Werkhaven: twee scenario's
Voor de Werkhaven worden in deze variant twee richtingen onderzocht:
1. Versterking van de huidige kades;
2. Realisatie van een insteekhaven, dienstverlening en ondersteuning van logistiek.

Conclusie
De kostenschatting voor variant D ligt, afhankelijk van het risicoprofiel, tussen de 60 en 80 miljoen euro. Daarnaast brengen de cascade-effecten op het omliggende netwerk en de benodigde procedures extra kosten met zich mee, variërend van 40 tot 60 miljoen euro. Daarmee komt de totale investering uit tussen de 100 en 140 miljoen euro.

Het beschikbare budget van de gemeente bedraagt €15 miljoen. Daarmee is variant D financieel niet haalbaar. Tegenover de hogere investering staat dat de haven met variant D toekomstbestendig wordt ingericht, met een verwachte levensduur van meer dan 100 jaar.

Bijlagen
Bijlage 1: Vragen aan partijen voor de varianten A, B, C en D
Bijlage 2: Terugkoppeling bestuurlijk gesprek met ministerie van IenW over duurzame bereikbaarheid en toekomstbestendige haven Terschelling.

Bijlage 1: Vragen aan partijen voor de varianten A, B, C en D

Algemene vraag voor alle partijen
Ziet u mogelijkheden voor aanvullende of alternatieve oplossingsrichtingen die wezenlijk anders zijn georiënteerd dan de vier nu voorgestelde varianten van de gemeente?

Indien ja, zouden we uw suggesties graag betrekken in de verdere inhoudelijke beoordeling en afweging. We nodigen u uit om – waar mogelijk – een korte toelichting of denkrichting mee te geven, zodat deze breed kan worden meegenomen in het proces.

Vragen voor partijen bij variant A: de haven vervangen

Ministerie van IenW
1. Herkent het ministerie variant A als passend binnen relevante IenW-beleidsterreinen (zoals vitale infrastructuur, bereikbaarheid Waddeneilanden, klimaatadaptatie)?
2. Is IenW bereid een actieve rol te spelen in coördinatie, beleidsverankering of bestuurlijke afstemming?
3. Zijn er vanuit het Rijk mogelijkheden voor (co)financiering van onderdelen van variant A?
4. Kan variant A worden gekoppeld aan bestaande of komende Rijksprogramma's (zoals MIRT-verkenningen, Klimaatadaptatie, Waddenfonds, BO MIRT)?
5. Is IenW bereid om bestuurlijk mee te denken in een structurele samenwerkingsvorm met Provincie en gemeente?
6. Welke rol ziet IenW voor zichzelf in de verdere governance van deze opgave?

Provincie Fryslân
1. Sluit variant A aan bij provinciaal beleid t.a.v. leefbaarheid, klimaatadaptatie en economische ontwikkeling in het Waddengebied?
2. Zijn er provinciale ruimtelijke of milieukundige kaders waaraan specifiek moet worden voldaan?
3. Zijn er provinciale fondsen of programma's (zoals Investeringsagenda, Waddenkustbeleid) waaraan variant A gekoppeld kan worden?
4. Onder welke voorwaarden is cofinanciering door de Provincie bespreekbaar?
5. Is de Provincie bereid bestuurlijk deel te nemen aan een gezamenlijk overlegstructuur voor verdere uitwerking van variant A?
6. Welke rol ziet de Provincie voor zichzelf in het uitdragen of versnellen van deze opgave richting regio en Rijk?

Rijkswaterstaat
1. Welke technische randvoorwaarden ziet RWS voor uitvoering van werkzaamheden nabij of op RWS-terrein (zoals betonningsterrein en getijdebrug)?
2. Is tijdelijk gebruik van RWS-terrein voor overslag of bouwlogistiek tijdens uitvoering van variant A mogelijk? Onder welke voorwaarden?
3. Zijn er beperkingen of aandachtspunten met betrekking tot vaarwegen, betonning, nautische veiligheid of afmeervoorzieningen?
4. Welke afspraken zijn nodig m.b.t. gebruik of overdracht van eigendommen (zoals kades of gronden)?
5. Zijn er juridische of beheerstechnische belemmeringen bij uitvoering in of nabij RWS-gebieden?
6. Kan RWS een rol spelen in (door)ontwikkeling van monitoring, inspectie of onderhoudssystemen voor gedeelde assets?

Vragen aan partijen bij variant B: de haven herindelen

Ministerie van IenW
1. Is het Rijk bereid om (financieel of beleidsmatig) bij te dragen aan alternatieve oplossingen voor de aan- en afvoer van brandstof en goederen, gezien het wegvallen van deze functies binnen de haven?
2. Kan het Ministerie ondersteunen bij het verkennen van structurele alternatieven buiten de huidige havenconfiguratie (zoals spreiding van logistieke functies)?
3. Is het Rijk bereid een rol te spelen in de coördinatie en afstemming met vitale ketenpartners (zoals brandstofleveranciers en nutsbedrijven)?

Provincie Fryslân

1. Ziet de provincie een rol voor zichzelf in het behouden van de logistieke bereikbaarheid van het eiland in deze variant?
2. Is de provincie bereid om – bijvoorbeeld vanuit het mobiliteitsfonds of klimaatprogramma – bij te dragen aan alternatieve oplossingen voor goederenaanvoer?
3. Kan de provincie helpen bij de ruimtelijke inpassing of vergunningverlening van nieuwe overslaglocaties buiten de bestaande haven?

Rijkswaterstaat

1. Is RWS bereid om mede gebruik van het betonningsterrein toe te staan voor tijdelijke of permanente overslag van goederen en brandstof?
2. Welke ruimtelijke en technische voorwaarden stelt RWS aan het gebruik van het betonningsterrein voor dergelijke functies?
3. Is RWS bereid om gezamenlijk met de gemeente te verkennen of aanvullende infrastructurele voorzieningen mogelijk zijn op RWS-terrein?

Vraag aan de partijen bij variant C: de haven anders gebruiken

Algemene vraag voor alle partijen

1. Bent u bereid om noodzakelijke aanpassingen in het goederenvervoer en openbaar vervoer over de Willem Barentszkade te accepteren en te ondersteunen, gezien de beperkingen die voortkomen uit deze variant?

Ministerie van IenW

1. Is het Ministerie bereid om de gevolgen van deze variant mee te wegen in bredere beleidsafwegingen rondom eilandvervoer en vitale infrastructuur, mede in relatie tot de waddenveerconcessie?
2. Kan het Ministerie ondersteuning bieden bij het vinden van alternatieve (tijdelijke) logistieke routes of hubs?
3. Is IenW bereid om samen met de gemeente en vervoerders naar compenserende maatregelen te kijken voor vervoersbeperkingen?

Provincie Fryslân

1. Kan de provincie ondersteunen bij de aanpassing van openbaar vervoer en buslijnen op het eiland in verband met beperkte toegang tot de WB-kade?
2. Is de provincie bereid om mee te denken over een alternatieve ontsluitingsroute om de ketenmobiliteit de borgen?
3. Is er vanuit de provincie een rol of bijdrage mogelijk voor flankerend beleid, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid of tijdelijke OV-aanpassingen?

Rijkswaterstaat

1. Is RWS bereid om de inzet van aanvullende meet- en monitoringssystemen in de haven mede te faciliteren, om de veiligheid bij beperkt gebruik te blijven volgen?
2. Kan RWS meedenken over het benutten van eigen terrein (zoals het betonningsterrein) voor alternatieve overslag of tijdelijke voorzieningen?
3. Is RWS bereid om verkeerstechnische aanpassingen (zoals verkeersgeleiding, plaatsing weegbruggen of signalering) samen te verkennen en eventueel te realiseren?

Vragen aan de partijen bij variant D: de haven ontvlechten

Ministerie IenW / LNV

1. Bent u bereid bestuurlijke medewerking te verlenen aan de noodzakelijke wijziging van de Natura 2000-status in het kader van de strekdamverplaatsing, mede in relatie tot de lopende herziening van het beheerplan Waddenzee (oplevering: 2028)?
2. Kunt u ondersteuning bieden bij de juridische inpassing van deze maatregel in het nieuwe beheerplantraject, inclusief opzet van ADC-toetsing en passende beoordeling?
3. Ziet u mogelijkheden om via rijksprogramma's (zoals MIRT of klimaatadaptatie) bij te dragen aan de financiering van deze integrale herinrichting?

4. Bent u bereid om het gebruik van het betonningsterrein als alternatief afmeerpunt bestuurlijk te verkennen en waar nodig planologisch te ondersteunen?

Provincie Fryslân

1. Kunt u bestuurlijke en inhoudelijke ondersteuning bieden bij het integreren van de maatregel in het Natura 2000-herzieningsproces (2024–2028), inclusief afstemming met terreinbeheerders?
2. Ziet u kansen om deze variant te koppelen aan provinciale programma's voor leefbaarheid, mobiliteit, klimaatadaptatie of regionale economie?
3. Kunt u bijdragen aan een participatief traject met bewoners, bedrijven en natuurorganisaties rondom de toekomstige haveninrichting?
4. Bent u bereid om samen met de gemeente te kijken naar financieringsmogelijkheden binnen provinciale fondsen?

Rijkswaterstaat

1. Kunt u uw inhoudelijke expertise leveren bij de beoordeling van effecten van de verplaatsing van de strekdam op stroming, sedimentatie en vaarwegbeheer?
2. In hoeverre kunt u bijdragen aan de (her)inrichting van het betonningsterrein tot flexibel afmeerpunt voor goederenvervoer, passend binnen bestaande infrastructuur en regelgeving?
3. Bent u bereid om in het kader van het Natura 2000-traject samen met de gemeente te onderzoeken hoe de spoelhavenfunctie van 'de Plaat' ecologisch en hydraulisch hersteld kan worden?
4. Kunt u adviseren over de robuustheid en veiligheid van de beoogde insteekhaven als onderdeel van de toekomstige havenstructuur?