



Onderwerp: aanpak haven Terschelling

Jaar/nummer: 2024/ 213-O

In behandeling bij: Wethouder Wassink

Voorstel

Het college stelt de raad voor:

1. Vanwege de technisch constructieve staat van het havengebied, te besluiten tot een koerswijziging ten opzichte van het Masterplan Havengebied Terschelling en over te gaan tot “vervangen en renoveren”(c.q. het treffen van noodzakelijke maatregelen) en zo een veilig en duurzaam functionerende haven te creëren.
2. Het ‘Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling versie 9.2 d.d. 3 maart 2020’ van 23 september 2020 in te trekken.
3. Het ‘Kaderplan Havenfront Terschelling’ van 15 december 2021 in te trekken.
4. Beslispunt 7 van het besluit van 10 mei 2023 in te trekken en in plaats daarvan te besluiten: Alvorens tot aanbesteding over te gaan zal het college een (nieuw) havenplan en de bijbehorende uitvoeringsstrategie ter vaststelling aan de raad voorleggen.
5. Het college opdracht te geven voor het opstellen van een adequate planning om acute constructieve veiligheidsrisico's in de haven aan te pakken.
6. Het college opdracht te verstrekken tot het ontwikkelen van een mobiliteitsvisie voor het havengebied.
7. Het college opdracht te geven om, samen met andere overheden, vooruitlopend op de mobiliteitsvisie, te onderzoeken hoe de mobiliteit en het gebruik van de haven kunnen worden herzien, zodat de duurzame bereikbaarheid van de haven op lange termijn gewaarborgd wordt, zonder dat er ingrijpende en kostbare wijzigingen nodig zijn aan de huidige havenconfiguratie.

Samenvatting

Het havengebied van Terschelling is voor eilandbewoners, bedrijven, toeristen en andere havengebruikers essentieel voor de toegang tot het eiland. Uit onderzoek is recentelijk gebleken, dat de onderhoudssituatie van het gemeentelijk deel van de veerhaven en van de Willem Barentzskade, inclusief de bijbehorende damwanden, beduidend slechter is dan tot voor kort werd gedacht. Daarom stellen wij uw raad voor de koers van het havenproject te wijzigen van wat wel is genoemd ‘innoveren & ontwikkelen’ naar ‘vervangen & renoveren’ van kades en keringen.

Onderhoudswerkzaamheden zijn noodzakelijk om de te verwachten veiligheidsproblemen in de komende jaren te voorkomen. Op de lange termijn willen we ervoor zorgen, dat het havengebied zijn verbindende rol duurzaam en veilig kan behouden zonder ongewenste gebruiksbependingen in te moeten voeren.

De levensduur van onze kades en damwanden wordt in belangrijke mate worden bepaald door het niveau van de mobiliteit. Het is daarom logisch te koersen op een verlaging van het huidige niveau van (zwaar) verkeer. Daarom wordt ook voorgesteld een mobiliteitsvisie op te stellen.

Toelichting

Het 'Masterplan Havengebied Terschelling' beoogde een integrale verbetering van de logistieke en ruimtelijke situatie van het havenfront van West-Terschelling. De voorgestelde koerswijziging ten opzichte van het Masterplan is nodig om de veiligheid in het havengebied te kunnen blijven garanderen. Er worden, zeker bij ongewijzigde verkeersstromen, in de komende jaren constructieve veiligheidsproblemen verwacht. Het nemen van gerichte maatregelen heeft vanzelfsprekend ook (grote) financiële consequenties.

Door de oorspronkelijke focus op het 'moderniseren en vernieuwen' van de haven los te laten, worden in het Masterplan genoemde 'functionele verbeteringen' voorlopig niet gerealiseerd. Indien (financieel) mogelijk willen we de herinrichting van het havenplein en informatievoorzieningen in het nieuwe plan wel een plek blijven geven.

De in het Masterplan genoemde ruimtelijke knelpunten denken we wel voldoende aandacht te kunnen geven in het kader van de uitvoering van vervangings- en renovatiewerkzaamheden.

Voor een totaaloverzicht van functionele en ruimtelijke knelpunten verwijzen wij naar de bijlagen. De uiteindelijke (on)mogelijkheden de knelpunten op te lossen zullen blijken uit de herbeoordeling van de actuele staat van de verschillende constructies en de financiële effecten van het nemen van noodzakelijke maatregelen.

Beoogd effect

Het beoogde effect van de voorgestelde koerswijziging is het behoud van een veilige en functionele haven. Door de noodzakelijke vervangings- en renovatiewerkzaamheden uit te voeren, wordt voorkomen dat de haven gebruiksbeporingen ondervindt en blijven toekomstige veiligheidsproblemen buiten de deur. Dit zorgt ervoor dat de haven zijn verbindende rol met de buitenwereld blijft vervullen zonder onderbrekingen.

Historie

Al in 2005/2006 is door de raad en door de Rijksoverheid besloten een groot deel van het havengebied van West-Terschelling over te dragen van Rijkswaterstaat naar de gemeente Terschelling. Dat was een vervolg op een besluit van de Rijksoverheid om geen verantwoordelijkheid te (blijven) nemen voor het buitendijks gebied in 13 kustplaatsen, waaronder West-Terschelling. In de discussie daarover ging het om de vraag wie verantwoordelijk zou moeten zijn/blijven voor de waterkeringen ter plekke. Minder tot geen aandacht lijkt daarbij te zijn geschonken aan de bijzondere situatie op Terschelling waar de Willem Barentzskade dient als waterkering, maar tegelijkertijd ook de enige toegangsweg is tot het eiland. In 2013 heeft de Minister het expliciete besluit genomen geen verantwoordelijkheid voor het Rijk te zien (zonder instemming van de gemeente Terschelling en de provincie Friesland).

Zo is bijvoorbeeld in 2006 een bedrag van € 845.000,- ontvangen voor toekomstig beheer, onderhoud en vervanging van de damwand en de verankering daarna met de Willem Barentzskade. De betreffende middelen zijn in de loop van de jaren

gebruikt voor het onderhoud, maar zeker niet toereikend voor de noodzakelijke renovatie/vervanging.

De meer actuele besluitvorming rond het havenproject, van april 2018 tot augustus 2023, heeft een ongebruikelijk verloop gekend. Het Masterplan van april 2018 benadrukte de noodzaak voor 'modernisering en vernieuwing' van de haven. Na het Masterplan van 2018 werd direct gestart met een planstudie, waarbij de gefaseerde besluitvorming en evaluatie van de doelstellingen werden overgeslagen. Dit resulteerde in een focus op uitvoeringsaspecten en reconstructies en niet op het maken van een toekomstbestendig ontwerp gericht op het realiseren van de gestelde doelen.

Belangrijke besluiten, zoals die van 23 september 2020 over prioritering, fasering en planning van de deelgebieden, beperkten de uitvoeringsvrijheid en beïnvloedden de integrale uitvoering van het project. Het vastgestelde ontwerp voldeed niet volledig aan de bredere ambities van het Masterplan, wat een herziening noodzakelijk maakte. Er ontstond behoefte aan een bredere aanpak die niet alleen technische, maar ook sociale en economische factoren meenam. Hoewel het ontwerp technische normen volgde, bleef er onzekerheid over het draagvlak bij eilandbewoners en andere belanghebbenden. Het huidige ontwerp, vastgesteld op 10 mei 2023, richt zich voornamelijk op groot onderhoud en vernieuwingsopgaven voor specifieke deelgebieden, met een voorontwerp voor het veerhavenplein. Met de koerswijziging naar een vervangings- en renovatieopgave wordt dit ontwerp verlaten.

Juridische gevolgen/fatale termijnen/handhaving

Voorbehouden en risico's

Bij wijzigingen aan de kernstructuur of indeling van de haven kunnen juridische risico's ontstaan, zoals bezwaren en beroepen. Het is cruciaal dat alle wettelijke procedures en voorschriften nauwkeurig worden gevolgd om juridische complicaties te vermijden. Het niet voldoen aan deze vereisten kan leiden tot vertragingen en mogelijke juridische claims. Wanneer de koers wordt verlegd naar vervanging en renoveren zijn die risico's veel minder groot.

Fatale termijnen

Er zijn geen specifieke fatale termijnen gedefinieerd in dit stadium. Echter, het niet tijdig uitvoeren van noodzakelijke vervangings- en renovatiewerkzaamheden kan leiden tot aanzienlijke veiligheidsrisico's en operationele problemen. Dit kan ook juridische gevolgen hebben, zoals claims voor het niet tijdig voorbereiden van de haven op toekomstige eisen.

Handhaving

Het besluit wordt gehandhaafd door strikte naleving van de vastgestelde procedures en regelgeving. Alle stappen in het proces worden gecontroleerd om ervoor te zorgen dat ze voldoen aan de juridische eisen. Indien nodig zullen juridische experts en toezichthouders betrokken worden om de naleving te waarborgen en om te reageren op eventuele bezwaarprocedures. Eventuele afwijkingen of vertragingen worden gemonitord en aangepakt om te voorkomen dat ze de voortgang van het project in gevaar brengen.

Belang voor toerisme/samenleving/economie (mobiliteit)

De haven is essentieel voor de bereikbaarheid van het eiland, zowel voor eilanders, badgasten als voor het goederenvervoer. Zonder tijdige maatregelen zullen veiligheidsproblemen leiden tot gebruiksbeperkingen, wat de toeristenstroom en de lokale economie negatief kan beïnvloeden. Het behouden van de huidige functie sluit aan bij de wensen van eilandbewoners en voorkomt juridische complicaties, maar biedt op lange termijn geen ruimte voor groei of innovatie. Het voorkomen van grote veranderingen zorgt voor continuïteit, maar mist kansen om de haven toekomstbestendig te maken.

Het maatschappelijk belang ligt in een veilige, goed functionerende haven die de lokale economie ondersteunt en de mobiliteit van bewoners garandeert.

Mede-overheden

Nederland geldt als een gedecentraliseerde eenheidsstaat. Om die reden hebben wij de hoop en verwachting, dat de Rijksoverheid en de provincie Friesland ons volop zullen ondersteunen bij het oplossen van de actuele problematiek in ons havengebied. Hoewel in het verdere verleden van alles te doen is geweest over de overdracht van de onderhavige waterstaatswerken aan de gemeente Terschelling en de consequenties daarvan is de problematiek natuurlijk nieuw voor de huidige vertegenwoordigers van Rijk en provincie.

Op 21 oktober jongstleden is namens ons college overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat (RWS), meer in het bijzonder met de HID Noord-Nederland. Ten behoeve van dat gesprek is door de wethouder haven een gespreksnotitie opgesteld (bijlage 4). RWS (h)erkent de problematiek waarvoor de gemeente Terschelling is komen te staan en adviseert ons te zorgen voor een aanpak waarbij maximale steun 'van buiten' wordt gekregen. We hebben de problematiek inmiddels ook kenbaar gemaakt bij leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Friesland.

Financiële/personele/organisatorische gevolgen

Financiële gevolgen

Begin 2019 is een investeringsbedrag van €40 miljoen geraamd om de uit het Masterplan voortvloeiende maatregelen te kunnen financieren. Als gemeente hadden we daarvoor met €8 miljoen zelf op dat moment al een voor onze begrippen fors bedrag gereserveerd. In mei 2023 hebben we ons als gemeente in financiële zin verder opgerekt door een investeringsbedrag van €15 miljoen vrij te maken in de begroting. De meest recente onderzoeksresultaten doen vermoeden, dat we deze middelen waarschijnlijk grotendeels nodig hebben voor het dekken van de kosten van 'vervanging & renovatie'.

De investeringen die nodig zijn voor de vervangings- en renovatieopgave van de haven zijn op dit moment nog niet volledig in kaart gebracht. Bij de herberekening van de bestaande constructies wordt zowel de noodzaak tot vervanging als het beschikbare investeringskrediet van 10 mei 2023 meegenomen. Dit zal duidelijkheid geven over de benodigde maatregelen en de werkzaamheden die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden, inclusief de resterende levensduur van de huidige infrastructuur.

In het kader van de financiële uitwerking van het Kaderplan Havenfront Terschelling (2023/18) heeft de gemeenteraad op 10 mei 2023 een besluit genomen. De onderdelen van dat besluit met een financieel karakter (1 t/m 6) kunnen ongewijzigd in stand blijven. Bij punt 7 (het amendement) worden de schets van de uitvoering en het geofysisch rapport vervangen door een (nieuw) havenplan en de bijbehorende uitvoeringsstrategie, waarin deze onderwerpen verder worden uitgewerkt.

Personele gevolgen

De personele inzet zal verschillen afhankelijk van de benadering en de fase van het project. Bij vervangings- en renovatiewerkzaamheden ligt de focus op de technische aanpassing van bestaande structuren, wat andere expertise vereist dan bij een volledige uitvoering van het Masterplan. Dit vraagt om technische specialisten voor het versterken van de huidige infrastructuur, terwijl bij een volledige uitvoering van het Masterplan strategische en innovatieve expertise nodig zijn voor nieuwe functies en structuren.

Organisatorische gevolgen

Voor de uitvoering van het project is intensieve samenwerking tussen verschillende onderdelen van de gemeentelijke organisatie noodzakelijk. De huidige organisatiestructuur en de geldende werkprocessen blijven ongewijzigd, zodat de dagelijkse werkzaamheden soepel kunnen blijven verlopen. Daarnaast worden de acute constructieve veiligheidsrisico's in de haven direct aangepakt en worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen volgens de richtlijnen van het nieuwe (door de raad vastgestelde) havenplan.

Communicatie/interactiviteit

Op basis van het raadsbesluit dat nu voor ligt zal een gedetailleerd communicatieplan worden opgesteld. De gemeente neemt de leidende rol in de communicatie, met regelmatige updates over de voortgang van de werkzaamheden en eventuele wijzigingen in de planning.

Belanghebbenden

De belangrijkste belanghebbenden zijn de eilandbewoners, TSM, bus- en vrachtvervoerders, hulpdiensten, lokale en regionale bedrijven, badgasten en andere gebruikers van de haven. Deze groepen hebben direct belang bij de toegankelijkheid en veiligheid van de haven.

Informatie en betrokkenheid

Belanghebbenden zullen worden geïnformeerd via regelmatige updates, zoals nieuwsbrieven, gemeentelijke publicaties en openbare bijeenkomsten. Er worden ook specifieke informatieavonden georganiseerd om de voortgang en de gevolgen van de vervangings- en renovatiewerkzaamheden toe te lichten. Betrokkenheid kan worden vergroot door het organiseren van klankbordgroepen waar inwoners en bedrijven feedback kunnen geven en vragen kunnen stellen.

Terugkoppelingsmomenten aan de raad

Er worden geplande terugkoppelingsmomenten ingebouwd waarbij de raad op de hoogte wordt gehouden van de voortgang, eventuele knelpunten en de voortgang van de vervangings- en renovatiewerkzaamheden. Recent zijn inloophmomenten voor de raad georganiseerd. Deze worden ook in de toekomst georganiseerd.

Advies van de raadscommissie

Ter inzage liggende stukken

1. Memo_Richtinggevend advies m.b.t. de aanpak van de haven Terschelling
2. Bijlage 1 Bouwstenen
3. Bijlage 2 Samenvatting Masterplan
4. Bijlage 3 Gespreksnotitie RWS

Datum behandeling in B&W + ondertekening

Terschelling,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

H.M. de Jong,
secretaris/directeur

mr. R.S. Cazemier,
wnd. burgemeester