

UITVOERINGSPROGRAMMA

HAVENFRONT TERSCHELLING

BIJLAGENBOEK

Release 8.0

Terschelling, 17 december 2019



INHOUDSOPGAVE

1	BIJLAGE I: KASSTROOMOVERZICHTEN	3
2	VERVALLEN ONDERDELEN	8
3	ALTERNATIEVE LOCATIES TERMINAL VEERHAVEN TERSCHELLING_1.0_011119.PPTX	10
4	BIJEENKOMST HAVEN 03102019.DOCX	11
5	BIJEENKOMST HAVEN 07102019 OESTERFABRIEK.DOCX	12
6	BIJEENKOMST HAVEN 07102019 TALISMAN.DOCX	13
7	BIJEENKOMST HAVEN 10092019.DOCX	14
8	BIJEENKOMST HAVEN 15102019.DOCX	15
9	BIJEENKOMST HAVEN 24092019.DOCX	16
10	DEFINITIEF RAADSBSLUIT RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN UITVOERINGSPROGRAMMA MET VERWERKING AMEDEMEMENTEN.DOCX	17
11	EINDVERSLAG WORKSHOPS EN PLATFORMBIJEENKOMST.PDF	18
12	LOGISTIEK HERONTWERP VEERHAVEN TERSCHELLING - EINDADVIES V1.0 SAMENVATTING.PDF	19
13	LOGISTIEK HERONTWERP VEERHAVEN TERSCHELLING - EINDADVIES V1.0.PDF	20
14	MASTERPLAN HAVENGEBIED TERSCHELLING 11 DECEMBER 2017.PDF	21
15	NOTA INSpraak EN OVERLEG STARTNOTITIE MASTERPLAN HAVENGEBIED TERSCHELLING.PDF	22
16	RAPPORT NR 192013 STAPELEN OF STEIGEREN GEMEENTE TERSCHELLING DEFINITIEF RAPPORT DD310813 V3.PDF	23
17	VERSLAG BIJEENKOMST 16 JULI 2019 WB KADE EN WERKHAVEN DD 22-07-2019.PDF	24

1 BIJLAGE I: KASSTROOMOVERZICHTEN

2 VERVALLEN ONDERDELEN

Een separate afmeerinrichting voor vrachtschepen

Rond de vaststelling van het Masterplan is intensief met belanghebbenden gesproken over de wenselijkheid en de locatie van een tweede, separate afmeerinrichting (brug) voor vrachtschepen. Dit vraagstuk vormde een centraal thema gedurende een belangrijke periode in de tot standkoming van het masterplan omdat alle aan- en afvoerlogistiek alsmede een optimale indeling van ruimte op het water EN op het land hier een relatie mee hebben.

Inmiddels is besloten dat een 2e vrachtbrug geen onderdeel van het programma vormt.

Omdat de opvattingen over nut en noodzaak nog steeds uiteen lopen wordt nog wel eenmalig aandacht besteed aan dit onderwerp.

In het masterplan zijn 3 alternatieve locaties aangedragen; het Veerhaventerrein, het Werkhaventerrein en de locatie “Het Lichtje”, in de noordoostpunt van het gebied De Plaat. Bij nadere bestudering van deze drie locatievarianten bleek dat aan elke variant forse nadelen kleven.

De variant Veerhaven is niet of nauwelijks inpasbaar in de nautische- en verkeerslogistiek op- en rond het veerhaventerrein; bovendien zal de realisatie van een tweede brug in het concessiegebied stuiten op bezwaren van de eigenaar (Rijksvastgoedbedrijf), de beheerder/concessieverlener (Rijkswaterstaat) en de concessiehouder (Rederij Doeksen) en als gevolg daarvan kostbaar zijn voor de gemeente.

Een vrachtbrug in het Werkhaventerrein betekent frequente vrachtvaart door de relatief smalle havengeul die ook intensief door andere beroepsvaart en recreatievaart wordt gebruikt. Bij het frequent passeren van vrachtschepen in de havengeul, is het vrijwel onmogelijk om een veilige en rustige ligplaats voor de Bruine Vloot te waarborgen. Bovendien zal het aantal conflicten tussen grotere beroepsschepen en kleine recreatieschepen gaan toenemen.

Een tweede vrachtbrug op de locatie “Het Lichtje” zal op grote inhoudelijke en procedurele bezwaren stuiten vanwege de ligging in het Werelderfgoed/Natura 2000 gebied Waddenzee. Hier zal een nieuwe vaargeul moeten worden gebaggerd met een mogelijk terugkerend baggerbezwaar. Bovendien zal de moeizame landschappelijke inpassing op deze kwetsbare locatie veel weerstand gaan oproepen.

Naar aanleiding van deze problematiek zijn nut en noodzaak van een tweede afmeerinrichting voor vrachtschepen kritisch onderzocht. Hierbij zijn meerdere gebruikers van het havengebied geïnterviewd. In dit onderzoek is ook grondig naar de aspecten capaciteit en calamiteit gekeken. Qua capaciteit is een tweede vrachtbrug niet strikt noodzakelijk. Hoewel door de nieuwe, kleinschaliger vloot van Rederij Doeksen de vaarfrequentie op de huidige brug gaat toenemen, blijkt dat zowel passagiers- als vrachtvervoer qua dienstregeling goed inpasbaar blijven op één en dezelfde laad- en losbrug.

Bij een calamiteit, bijvoorbeeld een grote schade aan de brug waardoor deze enige tijd niet kan functioneren, blijft het mogelijk om passagiers en vracht aan- en af te voeren. Passagiers kunnen immers van de veerboten gebruik blijven maken, omdat deze inschepen en ontschepen via de loopbrug; vracht en personenwagens kunnen tijdelijk aan- en afgevoerd worden via bijvoorbeeld Rederij Waddentransport; het vrachtschip van deze rederij heeft een beweegbare laad- en losklep en heeft daardoor geen brug nodig. Dit schip kan afmeren in het werkhavengebied, waar het vaartuig in de huidige situatie ook regelmatig afmeert voor het laden en lossen van grote en/of bijzondere ladingen.

De conclusie die hieraan verbonden is, is dat een nieuwe separate afmeerinrichting voor vrachtschepen geen onderdeel zal uitmaken van de herstructurering van het Terschellinger Havengebied.

Omgeving zeeliedenmonument

Op dit zuidelijke keerpunt van de WB kade komen meerdere landschappen samen; het dorp West, de Waddenzee, de Noordzee, het beeklandschap, het bos en de duinen. De Zuidelijke Willem Barentszkade vormt qua inrichting één geheel met Veerhaventerrein en noordelijke WB Kade. Volgend op de herontwikkeling van het BenY terrein zal ook het zuidelijk uiteinde van de WB kade

een facelift ondergaan. De omgeving van het zeeliedenmonument wordt als draaipunt verbijzonderd. Door het hoogteverschil rond het monument als terrassen op te lossen, ontstaan geïntegreerde robuuste zitranden. Onderhoudsgevoelige vrijstaande banken kunnen daardoor achterwege blijven.

3 Alternatieve locaties Terminal veerhaven Terschelling_1.0_011119.pptx

15 Nota inspraak en overleg Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling.pdf
