



3. Het Logistiek Ontwerp Veerhaven Terschelling d.d. 17 april 2019 van Bostec is het startpunt geweest voor de discussie over de herinrichting van de Veerhaven. Dit ontwerp geeft een aantal aanbevelingen, o.a. met betrekking tot handhaving van een nog op te stellen parkeerregime voor het veerhaventerrein en de rest van het havengebied. Voor vervolgdiscussie zal het college nieuw advies inwinnen, waarbij de volgende uitgangspunten voor het onderzoek in acht genomen worden:
- Verplaatsen van de terminal richting aanleginrichting;
  - Optimaliseren van de verschillende verkeersstromen en daarbij zo weinig mogelijk verkeer over het westelijk deel van de Willem Barentszkade.
  - Maximaal functioneel benutten van de beschikbare ruimte op de veerhaven, niet ten behoeve van recreatie of verblijf.”

#### *Financiële randvoorwaarden*

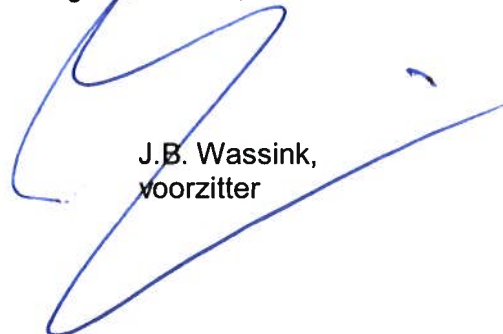
4. Haveninfrastructuur en –ruimte dienen zoveel mogelijk kostendekkend en volgens marktconforme tarieven te worden geëxploiteerd. Het terugbrengen van het verlies op de haven in de gemeentelijke begroting is uitgangspunt voor het uitvoeringsprogramma. Dit is noodzakelijk om het havenfront in stand te kunnen houden. Het voorkomen van verdere toename van het tekort is een harde randvoorwaarde.
5. Investerings in klimaatadaptatie (extra hoogwaterbescherming) maken onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. Hiervoor wordt maximaal ingezet op het verwerven van subsidiemiddelen.
6. *Vervallen*
7. Er wordt een tariefbeleid ontwikkeld waarmee haventarieven beter ingezet worden als sturingsinstrument om maatschappelijke doelen te bereiken. Onder meer door verhoging of verlaging van de liggelden voor meer of minder aantrekkelijke gebruikersgroepen bij grote / speciale evenementen kunnen deze groepen respectievelijk aangemoedigd of ontmoedigd worden.

Terschelling, 9 juli 2019

De raad van de gemeente Terschelling voornoemd,



N.E. de Vries,  
loco-griffier



J.B. Wassink,  
voorzitter



**Onderwerp:** Randvoorwaarden en Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling

**Jaar/nummer:** 2019 / 37

**In behandeling bij:** Wethouder Hoekstra

### **Voorstel**

Het college stelt de gemeenteraad voor om in te stemmen met de concept Randvoorwaarden en Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling.

### **Samenvatting**

In april 2018 werd de Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling door de gemeenteraad vastgesteld. Dit breed gedragen plan beoogt een duurzame en toekomstbestendige kwaliteitsverbetering van het havenfront op ruimtelijk, logistiek, ecologisch, economisch en klimaat technisch gebied.

Het is zaak tijdig keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Daarmee kan binnen het plan onderscheid gemaakt worden tussen wat direct gerealiseerd kan worden en wat getemporeerd wordt. Prioriteiten leveren randvoorwaarden en uitgangspunten ten behoeve van sturing bij verdere uitwerking. Ze maken het mogelijk om een uitvoeringsprogramma voor te leggen inclusief een onderbouwd advies ten aanzien van financiële haalbaarheid.

### **Historie**

In april 2018 werd de Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling door de gemeenteraad vastgesteld. Dit breed gedragen plan beoogt een duurzame en toekomstbestendige kwaliteitsverbetering van het havenfront op ruimtelijk, logistiek, ecologisch, economisch en klimaat technisch gebied.

### **Toelichting**

De Startnotitie Masterplan die in april 2018 is vastgesteld, kent een hoog ambitieniveau. De insteek van de startnotitie was een integraal, duurzaam en klimaatbestendig plan, waarbij voor de financiering voor het totale plan het uitgangspunt is gehanteerd dat de gemeentelijke inbreng als een hefboom zou gaan functioneren voor een substantiële cofinanciering door hogere overheden. Doordat de omvang van een eventuele cofinanciering op dit moment nog niet duidelijk is, zal er een strategie moeten worden ontwikkeld die aangeeft hoe het Uitvoeringsprogramma eventueel gefaseerd kan worden gerealiseerd. Dit zal betekenen dat er voor een eerste ontwikkelfase prioriteiten moeten worden gesteld.

Het is zaak tijdig keuzes te maken en prioriteiten te stellen. Daarmee kan binnen het plan onderscheid gemaakt worden tussen wat direct gerealiseerd kan worden en wat getemporeerd wordt. Randvoorwaarden en uitgangspunten leveren prioriteiten op ten behoeve van sturing bij verdere uitwerking.

Per saldo levert dit voor het totaal een forse investering op in kwaliteitsverbetering, klimaatbestendigheid en een gezondere exploitatiemogelijkheid voor de haven. Omdat deze zaken ruimtelijk gezien een relatie hebben, worden ze gezamenlijk als uitvoeringsprogramma aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming.

Er zijn drie factoren die voor dekking zorgen en daarmee de financiële haalbaarheid bepalen:

- additionele inkomsten uit havenexploitatie
- subsidiëring door hogere overheden
- de vastgestelde maximum bijdrage door de gemeente

### **Prioriteiten**

De impact van een tweede losbrug op het uitvoeringsprogramma is groot. Inpassingsmogelijkheden zijn beperkt en de locatie van de 2<sup>e</sup> losbrug is allesbepalend met betrekking tot vrachtverkeersafwikkeling op het water of via de weg. In de bijgevoegde notitie d.d. 31 januari 2019 is onderbouwd dat exploitatie van een 2<sup>e</sup> losbrug in elke van de drie bekende varianten niet kan sluiten op basis van de huidige inkomsten (havengeld voor vrachtschepen). Zelfs bij de minst kosten intensieve varianten zal een forse verhoging van het havengeld noodzakelijk zijn om de exploitatie te laten sluiten. Het is niet uitgesloten dat een verhoging uiteindelijk doorbelast wordt aan de consument. Verdere uitwerking van het plan stuit naast een exploitatietekort op gecompliceerde publieke procedures met een ontmoedigende eindverwachting, afhankelijkheid van derden, maatschappelijke onwenselijkheid of een combinatie van het voorgaande. (bijlagen memo Nut en noodzaak 2<sup>e</sup> aanleginrichting d.d. 11 maart 2019 en memo heroverweging separate aanleginrichting vrachtschepen d.d. 24 april 2019).

Van de drie pijlers kwaliteitsverhoging, klimaatbestendigheid en havenexploitatie betreffen de eerste twee pijlers een maatschappelijke investering. Opbrengsten zijn niet direct meetbaar in de vorm van een toename van het aantal toeristen of een hoger bestedingspatroon. Voor deze zaken is de hiermee gepaard gaande investering uiteindelijk gebaseerd op een maatschappelijke wens. Anders gezegd, de gemeente besluit kader stellend wat het haar waard is om de kwaliteit te verhogen. Bij havenexploitatie daarentegen kan een verbetering zichtbaar worden gemaakt als toename in de opbrengst. Indien de verhouding kosten-baten gunstiger wordt leidt dat tot beter financieel resultaat.

### **Besluiten**

Het is verstandig om pas een besluit te nemen over een voorgenomen plan, wanneer een analyse van de haalbaarheid hier onderdeel van uit maakt. Indien op later moment onvoldoende dekking gevonden kan worden, kan het plan immers zonder die dekking geheel of gedeeltelijk geen voortgang vinden.

Voor die haalbaarheidstoets is het noodzakelijk om op voorhand randvoorwaarden te kennen. Derhalve wordt aan de gemeenteraad gevraagd navolgende uitgangspunten (zodanig afzonderlijk) vast te stellen.

### *Programmatistische randvoorwaarden & uitgangspunten*

1. Een 2<sup>e</sup> losbrug is niet langer gewenst, omdat geen van de drie eerder onderzochte locaties haalbaar of maatschappelijk wenselijk blijkt. Bovendien bleek bij nader onderzoek dat nut en noodzaak van een 2<sup>e</sup> losbrug onvoldoende hard kon worden gemaakt. De navolgende consequenties zijn verbonden met dit besluit:

- Vrachtschepen dienen zoveel mogelijk via de losbrug op de Veerhaven geladen en gelost te worden.
  - Een uitzondering op het voorgaande punt wordt gevormd voor bijzondere transporten die vanwege technische eigenschappen (omvang, boven belasting) niet via de huidige losbrug gelost kunnen worden. Deze transporten worden onder voorwaarden gedoogd in de werkhaven.
  - De huidige doorvaartsituatie wordt – op grond van bevindingen in het Marin rapport – onveilig geacht. Noodzakelijke vrachtbewegingen over het water kunnen niet zonder bijzondere maatregelen plaatsvinden.
  - Het lossen van een vrachtschip loodrecht op de kade aan de werkhaven levert een ongewenste situatie op voor de recreatievaart. Om het afmeren en lossen van vrachtschepen mogelijk te maken zijn derhalve aanpassingen noodzakelijk.
2. Het uitvoeringsprogramma dient te streven naar een optimale ruimtebenutting door onder meer een herverdeling van ligplaatsen op basis van activiteit en maatgevende scheepseigenschappen. Dat levert het navolgende overzicht voor de toekomstige functionele zonering van het havengebied op:
- |                       |  |
|-----------------------|--|
| ○ De Kom              | Diversiteit aan eilander beroepsvaart, uitgezonderd (bulk)vracht.            |
| ○ Veerhaventerrein    | Veerboten, snelboten en vrachtboten.   |
| ○ Willem Barentszkade | Bruine Vloot en sloepen.   |
| ○ Betonningskade      | Betonningsschepen.   |
| ○ Werkhaven           | Loskade bulkvracht, opleidingsschip MIWB en vrachtboten bijzonder transport. |
| ○ Passantenhaven      | Toeristische passanten en eilander pleziervaart.                             |
3. Het Logistiek Ontwerp Veerhaven Terschelling d.d. 17 april 2019 van Bostec is het uitgangspunt voor de discussie over de herinrichting van de Veerhaven. Dit ontwerp geeft een aantal aanbevelingen, o.a. met betrekking tot handhaving van een nog op te stellen parkeerregime voor het veerhaventerrein en de rest van het havengebied.

#### *Financiële randvoorwaarden*

4. Haveninfrastructuur en –ruimte dienen zoveel mogelijk kostendekkend en volgens marktconforme tarieven te worden geëxploiteerd. Het terugbrengen van het verlies op de haven in de gemeentelijke begroting is uitgangspunt voor het uitvoeringsprogramma. Dit is noodzakelijk om het havenfront in stand te kunnen houden. Het voorkomen van verdere toename van het tekort is een harde randvoorwaarde.
5. Investeringen in klimaatadaptatie (extra hoogwaterbescherming) maken onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma maar worden uitgevoerd indien en voor zover hiervoor (geoormerkt) subsidiemiddelen beschikbaar komen.

6. Het toevoegen van economische activiteiten maakt onderdeel uit van de doelstelling. Eventuele concurrentie die hierdoor ontstaat is aanvaardbaar zolang dit marktwerking bevordert.
7. Er wordt een tariefbeleid ontwikkeld waarmee haventarieven beter ingezet worden als sturingsinstrument om maatschappelijke doelen te bereiken. Onder meer door verhoging of verlaging van de liggelden voor meer of minder aantrekkelijke gebruikersgroepen bij grote / speciale evenementen kunnen deze groepen respectievelijk aangemoedigd of ontmoedigd worden.

### **Juridische gevolgen/fatale termijnen/handhaving**

-.

### **Belang voor toerisme/samenleving/economie**

Het belang van het havengebied voor de samenleving, toerisme en de economie is evident.

### **Financiële/personele/organisatorische gevolgen**

-.

### **Communicatie/interactiviteit**

Op 12 juni 2019 is er in de hal van het Gemeentehuis een openbare informatiebijeenkomst gehouden.

### **Advies van de raadscommissie**

In de raadscommissievergadering van 26 juni 2019 is in twee termijnen gesproken over het onderwerp. Uit de verschillende fracties komen diverse inhoudelijke vragen waarop de wethouder reageert. De raad wordt vooralsnog gevraagd over de 7 beslispunten zijn standpunten weer te geven (bijlage concept raadsbesluit).

1. De 2<sup>o</sup> losbrug is niet langer gewenst met als gevolg geen gescheiden vracht en passagiersvervoer. Voor bijzonder transport dienen speciale maatregelen te worden getroffen, betreft een toekomstgerichte investering, waarbij o.a. aan veiligheid en calamiteiten gedacht moet worden.
2. Het is bedoeling het aantal ligplaatsen voor de bruine vloot niet te beperken.
3. Op Terschelling worden marktconforme tarieven gehanteerd, dat betekent niet duurder en niet goedkoper. Het begrip dynamische tarieven wordt door wethouder uitgelegd.
4. Er zal op korte termijn worden teruggekomen op de steiger inzake patiëntenvervoer.
5. Verplaatsing van de terminal en fietsen uitgifte, worden in een andere discussie voortgezet.
6. Met RWS zal worden gesproken over de capaciteit van de bruggen.
7. Op het Marin rapport wordt eveneens teruggekomen.

8. Bij de financiële randvoorwaarden wordt mogelijk de opmerking van de PvdA-fractie, 'zoveel mogelijk', toegevoegd.
9. Daarnaast volgt een heldere omschrijving van punt 6.

**Aanvullingen, bij:**

1. Bijzondere transporten die niet gelost kunnen worden in de Veerhaven worden gelost in de werkhaven. De beoogde maatregelen en voorzieningen hebben tot doel de veiligheid van alle havengebruikers te waarborgen.
2. Het is nooit de intentie geweest het aantal ligplaatsen te beperken. De bruine vloot is een belangrijke gebruikersgroep. Het huidig aantal ligplaatsen (op reguliere dagen en op piekmomenten) is een hard uitgangspunt in het programma van eisen.
3. Een dynamisch tariefsysteem duidt op een geavanceerdere prijssystematiek om tarieven in te zetten voor het bereiken van een sociaal-economisch doel. Meer variatie tussen gebruikersgroepen en variatie tussen reguliere en piekmomenten leidt tot een systeem van aan- of ontmoediging zonder dat de totale aantrekkelijkheid of winstgevendheid daar onder leidt. Dit is onderhevig aan nader onderzoek en zal ter goedkeuring aan de gemeente worden voorgelegd.
4. Er is contact met rederij Noordgat over de ontwikkeling van deze steiger. De aard van het contact is dat de gemeente zeker niet onwelwillend staat tegenover realisatie deze steiger, maar dat deze steiger (indien eerder gerealiseerd) wel op later moment alsnog geïntegreerd moet kunnen worden in het nieuwe uitvoeringsprogramma. Nu voldongen feiten creëren beperkt de gemeente in haar handelen.
5. Het logistiek onderzoek ten behoeve van herindeling van de Veerhaven is door Bostec op kwantitatieve wijze onderzocht (cijfers). Het voordeel van verplaatsing van de terminal is daarbij tevens beoordeeld maar dan kwalitatief. De kwalitatieve beoordeling van Bostec is dat de terminal idealiter op een locatie nabij de snelboot zou staan, maar dat de logistieke voordelen beperkt zijn. Tevens zou de logistieke afwikkeling beter zijn indien de terminal op palen zou staan met voertuigbewegingen onder de terminal en personen door de terminal. De discussie over de wel of geen fietsenuitgifte op het veerhaventerrein zal in de nadere uitwerking van het uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling worden opgepakt.
6. De vraag van de raadscommissie over meer aandacht voor vrachtvervoer is terecht. Een discussie hierover met het Rijk zal echter lange tijd in beslag nemen en mogelijk zelfs neerkomen op een jarenlange politieke lobby in Den Haag. De uitkomst is ongewis. Het is daarom verstandig dit traject een voortvarende herontwikkeling van het havenfront niet te laten beïnvloeden en dit parallel te laten lopen aan besluitvorming rond het havenfront.

7. Het Marin rapport gaat wel degelijk uit van meerdere vrachtschepen en niet alleen de "Noord Nederland". Tevens wordt gesteld dat de extra afmeervoorziening ook dienst kan doen als nood-afmeerplaats als de bestaande aanlegplaats in storing is. In bijlage 1 van het Marin rapport is de benodigde vaarweg breedte voor de "Noord Nederland" berekend. Deze calculatie zullen wij tevens voor de "Terschellingerbank" laten uitvoeren.
8. De zin 'zoveel mogelijk' is toegevoegd. Indien een gemeentelijke voorziening (bijv. steiger of kademuur) niet kostendekkend benut wordt door één of enkele specifieke private partijen dan houdt dit in dat de gemeente deze partij steunt. Indien het echter gaat om een grotere (diffusere) groep gebruikers waardoor de voorziening een meer publiek karakter krijgt dan is het (beter) verdedigbaar om deze voorziening verlies te laten leiden.
9. Om het tekort in de haven terug te dringen zullen kosten gereduceerd moeten worden of opbrengsten verhoogd. Opbrengsten verhogen kan door economische activiteiten toe te voegen, dit roept echter bezwaar op omdat hiermee meer concurrentie zou kunnen ontstaan. Concurrentie is echter een goede zaak zolang dit marktwerking bevordert (het voorkomen van monopolisme).

#### **Ter inzage liggende stukken**

- Notitie inpassing 2<sup>e</sup> losbrug d.d. 31 januari 2019.
- Logistiek ontwerp Veerhaventerrein 17 april 2019.
- Memo Heroverweging separate afmeerinrichting vrachtschepen d.d. 24 april 2019.
- Memo Second opinion Europese subsidie mogelijkheden Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling.
- Concept raadsbesluit Randvoorwaarden en Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling.

Terschelling, 2 juli 2019

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

W.R.H. van Schoonhoven,  
Loco-secretaris / adjunct-directeur

J.B. Wassink,  
burgemeester