



Leden van de gemeenteraad van de gemeente Terschelling.

12 maart 2019

Onderwerp: Uitvoeringsprogramma Havengebied.

Geachte raadsleden, geacht college, dames en heren,

Hoe serieus neemt de gemeenteraad haar bestuurlijke bevoegdheden?

Op 24 april 2018, tijdens de eerste raadsvergadering van de nieuwe gemeenteraad worden de besluiten Vaststelling ontwerp Bestemmingsplan Havengebied Terschelling en Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling door uw raad aangenomen.

Het Masterplan Havengebied maakt een integraal onderdeel uit van het bestemmingsplan.

In het Masterplan is door de vorige gemeenteraad, na een open discussie, perfect gecommuniceerd met alle betrokken partijen.

Een aparte laad- en losinrichting op de loskade Dellewal, zijnde “ de grote wens van de rederij en de transportbedrijven” maakt onderdeel uit van de discussie. Deze wens werd reeds op 26 september 2016 geuit in het overleg tussen voornoemde partijen en wethouder van der Wielen, ruim voor de uiteindelijke vaststelling van het Masterplan.

In uw besluit van 24 april 2018 stelt u de Startnotitie Masterplan havengebied vast, met inachtneming van de wijzigingen zoals voorgesteld in de Nota Inspraak en Overleg.

In dit plan heeft uw raad **Variant 2 – losbrug Industriekade Dellewal- definitief geschrapt.** Deze wijziging wordt als volgt geredigeerd en opgenomen in de door uw raad vastgestelde plannen:

“Behalve voor grootschalig personenvervoer wordt de aanlandinrichting voor de veerboot ook gebruikt door de vrachtboot. Het gebruik van de aanlandinrichting door de vrachtboot wordt in de bestemmingsomschrijving (artikel 9.1 onder d) opgenomen”.

Ondertussen werken de wethouder, projectleider en adviesbureaus aan het uitvoeringsprogramma, echter tot nu toe volstrekt binnenskamers.

Vergaderingen in de Kraak en het bekend worden van nieuwe participanten zoals Adviesbureau Bostec, organisatie adviesbureau STIG en haar medewerker drs. O. N. Roelofs, roepen vragen op omtrent de openheid van het programma. Het opnieuw ter discussie stellen van de eerder geëvalueerde varianten 1, 2 en 3, in strijd met de op 24 april 2018 genomen raadsbesluiten brengt onrust te weeg bij een deel van de bevolking en havengebruikers en is bestuurlijk niet correct.

Als enige van uw raadsleden roept de fractievoorzitter van de P.v.d.A op tot volledige openheid. Graag verneem ik de mening van de andere politieke partijen in deze.

In hoeverre, geachte raadsleden, heeft u nog de regie in dit Uitvoeringsprogramma Havengebied nu blijkt dat in het Uitvoeringsprogramma niet wordt gewerkt conform de door uw raad genomen besluiten?

Heeft u als raad invloed gehad op de onderzoeksopdracht aan Bostec, STIG en aan de heer Roelofs en hoe luidt deze opdrachtformulering?

Heeft u als raad toestemming gegeven om de financiële middelen voor deze bureau's beschikbaar te stellen?



Het expertise bureau MARIN heeft een oordeel gegeven over variant 2 welke niet voor meerdere uitleg vatbaar is. Dit nadat mijn inspraakreactie eenzelfde visie weerspiegelde, maar door MARIN nogmaals over moest worden gedaan.

STIG, bij monde van drs. Roelofs heeft kennelijk opdracht dit werk nogmaals over te moeten doen. Drs. Roelofs schijnt vooral expertise te hebben op het gebied van de financieel economische aspecten van een havenbedrijf. Naar mijn informatie en na lezing van zijn STIG rapport schat ik zijn waterbouwkundige kennis op een duidelijk lager nivo. Echter STIG behoort op grond van uw besluiten van 24 april 2018 het door Marin verrichte onderzoek niet opnieuw met een *opmerkelijke welwillendheid en voorkeur voor variant 2* te berichten.

Zoals u weet hebben we te maken met de karakteristiek van de enige natuurlijke haven in Nederland die zijn charme ontleent aan de ligging in de baai van Dellewal. Het havenfront kenmerkt zich door gezellige drukte van schepen langs de steigers en in de dokken, alsmede de mogelijkheid om gebruik te maken van de boulevard langs de haven die gezamenlijk een ongekende beleving voor eilander en toerist vormen.

Het voornemen uit de havenvisie was o.a. het realiseren van een groene boulevard vanaf het Zeeliedenmonument tot aan het Lichtje, bij de Beelden uit Zee.

Al deze unieke verworvenheden en deze eenmalige selling points van ons eiland worden ter discussie gesteld in de visie welke de heer Roelofs nu in zijn oordeel over de havens van Terschelling op schrift heeft gesteld.

De financiële vergelijking tussen de varianten falen volledig nu er bij variant 2 geen rekening wordt gehouden met de noodzaak om een haven in de Kom te ontwikkelen voor minimaal 60 vaartuigen, schepen, sloepen met uitzondering van de Bruine Vloot. Dit nadat de heer Roelofs de havens en dokken langs de WB kade Oost "schoon veegt" en het creëren van ligplaatsen in de Kom voor deze categorie schepen bagatelliseert met de opmerking "*daar is genoeg ruimte voor deze schepen zonder al te veel infrastructuur toe te voegen*".

De zeer ongunstige ligging van de Kom voor kleinere schepen, dit vanwege de volstrekt onbeschutte locatie, open voor weer en wind, tezamen met het enorme baggerbezwaar van de Kom, onderbouwt mijn hiervoor weergegeven opmerking van een gebrek aan voldoende nautische expertise bij STIG.

Inzicht in de financieel economische consequenties door de te verwachten afname van de ligplaats capaciteit van de Bruine Vloot, na herinrichting van de dokken met drijvende steigers, wordt niet gegeven. De bruto inkomsten van het havenbedrijf, de inkomsten uit Toeristenbelasting alsook de financiële gevolgen voor de eilander middenstand worden in de overwegingen van de heer Roelofs niet of op onvoldoende wijze weergegeven.

Gezien vorenstaande verzoek ik uw Raad dringend een besluit te nemen tot het opnieuw openbaar voeren van de discussie over het Uitvoeringsprogramma, met inachtnaam van de eerder door uw raad terzake genomen besluiten.



Tot slot graag nog het volgende.

Rijkswaterstaat heeft volgens het STIG rapport geen enkele behoefte aan een 2e losbrug. Zij garanderen een vlekkeloos gebruik van de huidige losbrug.

Rederij Doeksen heeft, gelet op de beschikbare ruimte aan de huidige losbrug, zeker nu concurrent EVT uit beeld is verdwenen en de venstertijden voor de eigen schepen die - anders dan voorheen - nu bijna naadloos op elkaar aan kunnen sluiten, ook niet echt de behoefte aan een 2e losbrug. Tevens geniet de Rederij nu bescherming vanuit het afgesloten convenant. Mocht de Rederij toch een 2e losbrug wensen dan behoort realisering conform de door uw Raad eerder gekozen variant 1 tot de primaire taak van de Rederij.

Blijft over de gemeente Terschelling. Waarom overwegen wij om vele miljoenen uit te geven voor een 2e losbrug welke volgens de overige 2 partijen niet persé noodzakelijk is en waaraan zij niet financieel wensen bij te dragen?

De overige Waddeneilanden hebben geen van alle dubbele losbruggen.

Terschelling zit qua capaciteit voor wat gasten en bedrijvigheid betreft in principe aan zijn plafond. De daarvoor benodigde logistieke stromen zullen derhalve nauwelijks meer groeien. Door inzet van de nieuwe veerboten zal het verkeersaanbod meer verspreid over de dag plaats vinden. In die zin blijft de verkeerssituatie op de WB kade derhalve op een redelijk aanvaardbaar nivo.

Geachte raadsleden neem in uw overwegingen de suggestie mee om als Gemeente af te zien van de realisatie van een 2e losbrug. Neem daarbij in ogenschouw dat het niet realiseren van een dure, overbodige losbrug niet uitsluitend de financiële positie van ons eiland verbetert, maar dat daarbij ook de toeristische aantrekkelijkheid van de haven en ons eiland op een hoog nivo blijft.

Bijkomend voordeel is dat er in de huidige financiële situatie een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan een verantwoord financieel beleid.

Ik verwacht dat uw Raad na kennisname van mijn pleidooi en mijn vragen haar bestuurlijke bevoegdheden zeer serieus zal nemen.

Dank voor uw aandacht,

H. Gorter