



UITVOERINGSPROGRAMMA HAVENFRONT TERSCHELLING · UHT

17 maart 2019.

Auteur: Hugo Gorter

Vrij naar William Shakespeare: Een *tweede losbrug, to be or not to be, that's the question.*

Tijdens het eerste optreden van de nieuwe gemeenteraad op 24 april 2018, werden twee uiterst belangrijke besluiten genomen welke voor de toekomst van Terschelling van wezenlijk belang waren.

Het Ontwerp bestemmingsplan Haven en het Masterplan Havengebied Terschelling werden vastgesteld.

Deze beide plannen behoren de ruggengraat te vormen van het toekomstige havenbeleid.

Sinds dat eerste raadsoptreden werd het stil rond dit dossier, totdat er recent berichten naar buiten kwamen over besloten vergaderingen in de Kraak, het uitlekken van het rapport van een nieuw bureau STIG en de onderliggende overige rapporten.

In tegenstelling tot de open communicatie rond het Masterplan, kiest de huidige portefeuillehouder voor absolute radiostilte. Dit siert deze wethouder bepaald niet. Dit geldt onverkort voor de burgemeester en het overige collegelid en de secretaris/directeur, die deze bedenkelijke beleidskeuze ondersteunen.

Van meerdere raadsleden is bekend dat zij zich verbazen over het feit dat er niet in openheid over deze ingrijpende plannen wordt gesproken. Hun terughoudendheid om in te grijpen zal ten dele te maken hebben met hun recente aantreden als onervaren raadslid, hun gebrek aan expertise terzake, maar niet in het laatst aan een sfeer van geheimhouding en repressie op het gemeentehuis. De directeur voert volgens zegslieden een zeer strak beleid jegens medewerkers en raadsleden. En dat anno 2019!?

Centraal in alle plannen en bijbehorende rapportages staat het volledig op zijn kop zetten van de keuzes, die in het Masterplan werden vastgesteld. Geconstateerd kan worden dat onnodig grote bedragen uitgegeven worden aan adviesbureau STIG om eerder genomen besluiten alsnog weg te schrijven. In wiens belang?

De variant voor een losbrug aan de Industriekade aan de Dellewal wordt door drs. Roelofs van het STIG met verve gepromoot. Als gevolg van zijn kennelijke opdracht vanuit het College en de projectgroep wordt het logistieke beleid in de gehele haven, vanaf de Kom tot en met de Passantenhaven 'op de schop' genomen.

Zeer opmerkelijk is dat de gemeenteraad verzuimt college en projectgroep te wijzen op de beleidskeuzes die onomstotelijk in april 2018 unaniem werden genomen en daarnaar te handelen.

Betrokken bewoners van de Willem Barentszkade en de B. van Heusdenweg, alsmede vertegenwoordigers van de Bruine Vloot sector en andere belanghebbenden nemen contact met mij op vanwege mijn nautische expertise terzake, zoals verwoord in mijn inspraak tijdens de behandeling van het Masterplan. Een aantal belanghebbenden beschikken over info welke ik in een aantal mailtjes aan u zal doen toekomen opdat alle betrokkenen over een volledig dossier beschikken



Cruciaal blijft echter de vraag: wel of geen 2e losbrug?

Het mag herhaald worden uit mijn inspraak tijdens de vragenronde voor het publiek in de commissievergadering van 12 maart j.l.

Rijkswaterstaat heeft geen enkele behoefte aan een 2e losbrug. Zij garandeert de continue beschikbaarheid van de huidige aanlandinrichting.

Volgens het STIG-rapport heeft ook de rederij haar oorspronkelijke wens voor een 2e losbrug, geuit tijdens overleg op 26 september 2016, niet opnieuw herhaald en volstaat nu met de voorwaarden dat zij zakelijk en operationeel gezien geen nadeel wenst te ondervinden van welke bouw- of onderhoudswerkzaamheden dan ook.

De gemeente Terschelling heeft derhalve geen reden om anders dan de andere vier Waddeneilanden een 2e losbrug aan te leggen tegen zeer aanzienlijke kosten. (Minimaal 4 tot 5 miljoen euro)

Bovendien ongewenst nu de gemeente kampt met financiële tegenslagen op diverse fronten.

Het als bijlage toegevoegde **Uitvoeringsprogramma havenfront Terschelling – UHT** – zal ik waar nodig per bladzijde van commentaar voorzien.

Analyse

- Blz 1 Behalve de partners uit de Masterplan periode zien we diverse nieuwe spelers verschijnen.
- 2 Let zorgvuldig op de aantallen ligplaatsen in de dokken wanneer u de oplossing van STIG op blz. 21 beoordeelt.
- 5 Exploitiemogelijkheden haven begrensd door beperkt achterland. Correct, echter Terschelling zit praktisch aan haar plafond qua toerisme en logistiek. De huidige voorzieningen zijn derhalve voldoende.
- 10 De natuurontwikkeling kwelder Dellewal dient aangemeld te worden worden als natuurcompensatie indien ooit de keuze voor de aanleg bij variant 3 onverhoopt noodzakelijk zou worden.
- 11 Keuzes reeds vastgesteld in het aangenomen Masterplan, zijnde een integraal deel van het Ontwerp Bestemmingsplan'
- 13 De workshops houden met brede delegatie van bewoners en experts.
- 14 Idem
- 18 Beleid terzake scherp definiëren en naleven. Selfsupporting bij toekomstige klimaatwijziging lijkt '*wishfull thinking*' bij het thema zoetwatervoorziening.
- 20 Doelstelling stichting passantenhaven respecteren. Géén onnodige exploitatiewinst nastreven ten koste van eilander ligplaatshouders.
Geen 2e losbrug aan de Dellewal.
Kosten- batenanalyse beoordelen met in acht nemen van tekst onder ad 5.
Beschikbare ruimte als back up voor onverwachte situaties.
Terrein Vaarwegmarkering beschikbaar houden als ondersteuning voor behoud betrokken werkgelegenheid. Toekomstige basis voor vlooteenheden, nu Den Helder vooral haar haven in belangrijke mate verder ontwikkelt voor Continentaal Offshore activiteiten,
Impact vrachtboot op dwarsprofiel behoort niet langer te worden beoordeeld. Het MARIN-rapport was vernietigend voor variant 2 en het STIG-voorstel getuigt niet van realiteit.



- Blz 20 Ontwikkeling van de Kom is nautisch gezien onverantwoord voor kleinere vaartuigen en zakelijk gezien een uiterst kostbare aangelegenheid, qua noodzaak tot baggeren en groot baggerbezwaar.
- 21 Foto geeft volstrekt onjuist beeld. De aantallen op de STIG-foto worden bij lange na niet gehaald.
Kom: stelling toont volstrekt gebrek aan nautisch expertise van bureau STIG
Veerhaven: 2e brug vooralsnog onnodig.
WB Kade: Stapelen in de dokken levensgevaarlijk, operationeel onwenselijk en qua aantallen een farce.
Werkhaven en Passantenhaven: zie gestelde onder 20.
- 24 t/m 27 Waarvan akte.
- 28 Afmeerrichting Bruine vloot schepen in strijd met blz.21. Onmogelijk in de meeste dokken gelet op de lengte van de bedoelde ligplaatshouders.
Steenzetting op havenoevers behoort bestand te zijn tegen elke storminvloed.
Professioneel betekend dat achtereenvolgens: grond verdichting, plaatsing lichte steen, plaatsing geotextile, plaatsing zwaardere steen (0,5 – 0,8 T) rotsblokken.
Afhankelijk van de staat van de oude damwand eveneens damvoetbescherming.
Openbreken WB-kade afhankelijk van keuze nieuwe damwand versus steenzetting.
Indien bestaande damwand als ankerwand wordt benut behoeft WB-kade niet opengebrouwen te worden.
Een bestraaete wandelboulevard is een hoogwaardige toeristische voorziening.
Parkeren langs de Parallelweg bij huidige krappe parkeer capaciteit van het dorp noodzakelijk.
- 29 Inrichting terrein RWS (vaarwegmarkering) dient rekening te houden met toekomstige perspectieven van dit bedrijf, Behoud werkgelegenheid. Overloop vanuit vestiging Den Helder (zie 20).
- 30 Rechter schets niet langer in beeld. Verkeerde lobby op een achterhaald moment.
- 32 De vervolgstappen nautische componenten en vrachtbootvarianten I en II zijn niet langer opportuun. Enerzijds uit hoofde van de raad brede definitieve keuze en anderzijds als gevolg van de aangetoond ernstige omissies in het STIG-rapport.

Voorgestelde conclusie:

- De gemeenteraad neemt een principieel besluit om géén 2^e losbrug te realiseren.**
De gemeenteraad neemt het besluit de uitvoeringsactiviteiten aan te passen aan haar hiervoor genomen besluit.
De gemeenteraad besluit om volledige openheid te betrachten rond het Havendossier.

