



Aan : **College van burgemeester en wethouders**

Datum : **24 april 2019**

Afzender : **Projectgroep Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling**

Onderwerp : **Memo heroverweging van een separate afmeerinrichting voor vrachtschepen in het havengebied van Terschelling**

Bijlage(n) :

In de memo van het projectgroep UHT aan het college van B en W van 11 maart jongstleden, is geconcludeerd dat het wenselijk is om nut en noodzaak van de realisatie van een tweede aanleginrichting voor vrachtverkeer aan een heroverweging te onderwerpen.

In deze memo vindt deze heroverweging plaats.

Tijdens de voorbereiding en rond de vaststelling van de Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling is intensief met belanghebbenden gediscussieerd over de wenselijkheid en de locatie van een tweede, separate afmeerinrichting (brug) voor vrachtschepen. Een dergelijke tweede brug zou een oplossing bieden voor het capaciteitsvraagstuk dat zou gaan ontstaan bij het intensiveren van het aantal vaarbewegingen met de nieuwe, kleinschaliger vloot van Rederij Doeksen. Ook zou een tweede brug wenselijk zijn om het eiland bereikbaar te houden in geval van schade of groot onderhoud aan de eerste brug. Voor een tweetal locaties van een dergelijke nieuwe brug gold als voordeel dat de Willem Barentszkade niet langer zou worden belast met aan- en afrijdend vrachtverkeer.

Voor de locatie van een tweede brug voor vrachtverkeer zijn in het masterplan 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). Rederij Doeksen heeft te kennen gegeven dat ze de realisatie van een tweede brug niet zal tegenwerken, maar dat ze op geen enkele wijze hinder wil ondervinden van een dergelijke tweede

aanleginrichting. Het is niet ondenkbaar dat de Rederij financiële claims bij de gemeente gaat neerleggen wanneer dit wel het geval zou zijn. Een tweede vrachtbrug op het veerhaventerrein zou het feitelijk openbreken van de bestaande concessie van Rederij Doeksen als complicatie met zich meebrengen. Rijkswaterstaat heeft in een reactie aangegeven geen noodzaak te zien voor een tweede losbrug en legt de bewijslast van nut en noodzaak hiervoor bij de gemeente Terschelling. Rijkswaterstaat heeft een concreet plan voor de herinrichting van het concessiegebied in voorbereiding. Rijkswaterstaat is vastberaden om dit plan tot uitvoering te brengen. Dit plan laat geen ruimte voor een tweede aanleginrichting voor vrachtschepen. Conclusie optie Veerhaventerrein: Het al- of niet kunnen realiseren van een tweede losbrug op het Veerhaventerrein is het resultaat van een langdurig onderhandelingstraject met de bij de huidige concessie betrokken partijen. Positief uitsluitend is gedurende dit onderzoeks- en onderhandelingsproces zat op het laatste moment onzeker blijven.

Een vrachtbrug in het Werkhaventerrein betekent frequente vrachtvaart door de relatief smalle havengeul die ook intensief door andere beroepsvaart en recreatievaart wordt gebruikt. Nautisch onderzoeksbureau MARIN heeft in een nader onderzoek geconstateerd dat -bij handhaving van de huidige ligplaatsconfiguratie van de Bruine Vloot- de havengeul niet breed genoeg is voor de passage van vrachtschepen. Er is te weinig manoeuvreerruimte in de havengeul en het is niet mogelijk om in een dergelijke situatie een veilige en rustige ligplaats voor de Bruine Vloot te waarborgen. Bovendien zal bij een hogere vaarfrequentie van vrachtschepen in de havengeul het aantal conflicten tussen grotere beroeps-/vrachtschepen en kleine recreatieschepen toenemen. De direct aanwonenden van het Werkhavengebied hebben reeds duidelijk te kennen gegeven dat zij bezwaar zullen gaan aantekenen wanneer deze optie in procedure wordt gebracht. Conclusie optie werkhaventerrein: deze optie is alleen haalbaar bij een meer compacte herschikking van de ligplaatsconfiguratie van de Bruine Vloot. Het toenemen van de gevaarlijke confrontaties tussen recreatievaart en beroepsvaart blijft een groot bezwaar.

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 en gaan oproepen en langdurige, onzekere procedures vergen. Bij de toetsing die in het kader van de planologische procedures gaat plaatsvinden, zullen provincie en rijk een zware bewijslast vragen. Dit komt er op neer dat aangetoond moet worden dat andere alternatieven niet aanwezig zijn en dat het niet realiseren van de brug op de locatie het Lichtje zal leiden tot een grote ontwrichting van logistiek en leefbaarheid op het eiland. Conclusie optie "Het Lichtje": deze variant zal alleen via een procedure met een zeer hoog afbreukrisico gestalte kunnen krijgen. De zeer hoge aanleg- en beheerkosten van deze variant vormen ook een forse belemmering. Dit bedrag beloopt een 4- tot 5-voud van de beide andere opties. De forse landschappelijke impact van een dergelijke voorziening op deze locatie blijft eveneens een groot bezwaar.

Naar aanleiding van deze problematiek heeft het projectteam UHT nog eens kritisch nut en noodzaak van een tweede afmeerinrichting voor vrachtschepen onderzocht. Hierbij zijn meerdere gebruikers van het havengebied geïnterviewd. In dit onderzoek is vooral kritisch naar de aspecten capaciteit en calamiteit gekeken.

Qua capaciteit is een tweede vrachtbrug in feite niet strikt noodzakelijk. Hoewel door de nieuwe, kleinschaliger vloot van Rederij Doeksen de vaarfrequentie op de huidige brug gaat toenemen, blijkt bij navraag bij de rederij 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 passagiers kunnen inschepen en ontschepen via de loopbrug aan de zijkant van de veerboot; 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.

### **Samenvatting en conclusie**

Het nastreven van de aanleg van een tweede losbrug is langdurig plan- en proceduretraject met een onzekere uitkomst en een hoog afbreukrisico. Het is niet denkbeeldig dat dit streven slechts leidt tot een grote vertraging in de realisatie van het Uitvoeringsprogramma en niet tot een betere bereikbaarheid van het eiland Terschelling.

Hoewel de realisatie van een tweede separate vrachtbrug een aantal voordelen op gebied van logistiek en leefbaarheid zal kunnen opleveren, zijn er onvoldoende harde en steekhoudende argumenten aan te voeren voor de onderbouwing van nut en noodzaak van een dergelijke voorziening. De belemmeringen en bezwaren die kleven aan elk van de drie opties zijn van een dusdanige aard en omvang, dat het nastreven van de aanleg van een tweede losbrug niet op voldoende wijze te verantwoorden valt.

Het projectteam UHT adviseert het College van B en W om de realisatie van een nieuwe separate afmeerinrichting voor vrachtschepen te schrappen uit het Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling. Randvoorwaarde hierbij is wel dat de afmeersituatie voor boten met grote en/of bijzondere ladingen in het Werkhavengebied zodanig wordt verbeterd, dat de bereikbaarheid van de passantenhaven voor vaartoeristen wordt verbeterd en de veiligheid in de havengeul wordt vergroot. Dit kan worden bereikt door het realiseren van een inkassing in het werkhavengebied, waardoor een haaks afgemeerd vrachtschip het vaarpad richting passantenhaven niet meer blokkeert. Deze inkassing kan goed worden geïntegreerd in de deelplannen van de Passantenhaven.

Bij zeer grote transportvolumes richting Werkhaven kunnen extra begeleidende maatregelen worden getroffen om de nautische veiligheid in de havengeul te vergroten.