



Gemeenteraad Gemeente Terschelling
p/a Burgemeester van Heusdenweg 10a
8881 EB West-Terschelling

Onderwerp
Inpassing 2e losbrug

Datum
31 januari 2019

Referentie
20190131 TRSCH

Auteur
Drs. Ing. O.N. Roelofs

Inleiding

De gemeente Terschelling werkt aan een uitvoeringsprogramma voor herontwikkeling van haven en waterfront. In april 2018 heeft de raad van de gemeente Terschelling het Masterplan Havengebied vastgesteld. Dit masterplan geeft richting aan de ruimtelijke en logistieke ontwikkeling van het havengebied. Op basis van onder meer de uitkomst van een multi-criteria analyse, is op dat moment tevens gekozen welke variant voor de realisatie van een tweede losbrug voor vrachtboten de voorkeur geniet.

Tijdens verdere uitwerking van het Masterplan tot uitvoeringsprogramma is gebleken dat de keuze voor een tweede losbrug grote impact heeft op verdere ontwikkeling van het havengebied. De inpassing van een tweede losbrug kost ruimte, zowel nautisch als op het land. Ruimtelijke optimalisatie is noodzakelijk om middelen optimaal te benutten en om een financieel gezonde exploitatie mogelijk te maken. Een tweede losbrug 'voor' in de haven (variant I; binnen het concessiegebied op het veerhaventerrein) heeft impact op de ruimte in- en om de veerhaven en de Willem Barentsz kade. Variant II behelst de realisatie van een tweede losbrug achter in de haven, in het werkhavengebied. Deze variant heeft impact op de nautisch beschikbare ruimte in de havengeul. Een tweede losbrug in natura 2000 gebied (variant III) heeft impact op kwetsbaar natuurgebied met een hoge beschermingsstatus (Natura 2000 gebied en werelderfgoedgebied Waddenzee).

probleemstelling

De gemeenteraad heeft op basis van de eerder genoemde multi-criteria analyse een besluit genomen waarin variant I de voorkeur verdient boven variant III. Variant II komt in het besluit niet aan de orde omdat het op basis van de gestelde randvoorwaarden als niet realiseerbaar wordt beschouwd. Een onderzoek door het Marin toont dat een vaarpad van 45m breed niet mogelijk is bij de huidige ligplaatsconfiguratie langs de Willem Barendszkade. Een wijziging in deze ligplaatsconfiguratie is niet onderzocht. Het besluit van de gemeenteraad getuigt van een stelligheid die zich niet goed laat verenigen met het detailniveau van de multi-criteria analyse. Het verdient de voorkeur dat het besluit van de gemeenteraad ook ruimte biedt voor een haalbaarheidsbeoordeling van verschillende varianten.

De multi-criteria analyse geeft onderbouwing voor een voorkeursrichting, maar heeft een dusdanige abstractie (plussen en minnen) dat alle onderzochte varianten nog wel op haalbaarheid getoetst moeten worden alvorens een definitief besluit voor verdere uitwerking te kunnen nemen.

Variant III omvat het ontwikkelen van een complete separate aanlandingsplaats voor RORO schepen met golfbreker, zwaairom, vaarpad en nautische infrastructuur. Op kosten en planologische haalbaarheid scoort de variant slecht in de multi-criteria analyse, maar wordt daarmee niet op voorhand onhaalbaar geacht. Er is echter een kostenniveau denkbaar waarbij dit wel degelijk het geval zou zijn. Variant I is ruimtelijk gezien haalbaar indien deze binnen het concessiegebied wordt gerealiseerd. Dat betekent dat deze voorkeursvariant betrekking heeft op terrein waarop twee andere partijen een privaatrechtelijke afspraak hebben gemaakt met betrekking tot het gebruik.

Stig B.V.

Bezoekadres
Zandvoorterweg 78,
2111GZ, Aerdenhout

Telefoon: +31 (0)88 1 222 111
Website: www.stigdelta.com

Het is niet ondenkbaar dat de inhoud van een concessiecontract kan worden gewijzigd, maar dat is in de regel een complex proces. De concessie geeft de houder van de concessie de exclusieve mogelijkheid om de zaken die onder de concessie vallen economisch te benutten. De concessiehouder heeft daarmee een sterke onderhandelingspositie en zal die altijd in zijn voordeel willen benutten.

Variant I

Inpassing losbrug en concessiewijziging

Voor het inpassen van een tweede losbrug zijn verkennende gesprekken met Rederij Doeksen en Rijkswaterstaat gevoerd. De formele concessie is niet door Rijkswaterstaat verleend (nl. door het Ministerie van I en W) maar Rijkswaterstaat is wel beheerder van hetgeen onder de concessie valt.

Rederij Doeksen (in de persoon van dhr. P. Melles) geeft aan in beginsel geen bezwaar te hebben, maar uit haar twijfels over de vraag of de aan- en afvoer logistiek zal passen binnen de beschikbare opstelruimte. Dhr. P. Melles geeft daarbij aan niet negatief te staan tegenover een dergelijke inpassing, maar wil geen enkele vorm van hinder ondervinden. Dit klinkt in beginsel als een constructieve stellingname, maar dit sluit juist hoge kosten voor rekening van de gemeente op geen enkele wijze uit. Private partijen zijn heel vaak bereid om mee te werken maar zullen voorwaarden stellen om elke vorm van (operationele) hinder gecompenseerd te zien en onderhandelen daar hard over. Rederij Doeksen heeft met het concessiecontract een sterke juridische positie.

Rijkswaterstaat is in veel gevallen niet anders. De verwachting op basis van eerdere ervaringen is dat Rijkswaterstaat de bewijslast voor de inpassing bij de initiatiefnemer (de gemeente) zal leggen en zal blijven leggen. Rijkswaterstaat is voornemens in meerdere Waddenhavens levensduur-verlengend onderhoud aan de veerhaven uit te voeren en wil deze projecten ten behoeve van mogelijk schaalvoordeel gezamenlijk (dus als één project) aanbesteden. Wijzigingen en uitstel hebben consequenties voor het totale project en derhalve zal eventuele weerstand alleen maar toenemen naarmate de tijd verstrijkt. Op basis van verkennende gesprekken is de inschatting dat Rijkswaterstaat haar programma voor het project in het eerste kwartaal van 2019 vaststelt. Rijkswaterstaat heeft in een reactie aangegeven geen noodzaak te zien voor een 2^e losbrug en legt de bewijslast hiervoor bij de gemeente.

Vervolgproces

Het verwachte proces om te komen tot overeenstemming met Doeksen, Rijkswaterstaat en het Ministerie van I en W zien wij als volgt. Onze verwachting op basis van de stellingname van betrokken partijen is dat alle middelen hiervoor door Terschelling beschikbaar zullen moeten worden gesteld.

1. leveren bewijs van nut en noodzaak 2^e losbrug

- a. argument capaciteit: bepaling systeemcapaciteit losbrug + stedelijke infra + opstelruimte
- b. argument redundantie (veiligheid): alternatievenstudie calamiteiten

Voor de capaciteitsberekening zal een onderzoeksrapportage moeten worden opgesteld waarbij niet alleen de (gecalculeerde) capaciteit van de losbrug wordt onderbouwd, maar waarbij de systeemcapaciteit van verkeersafwikkeling wordt bepaald. Daarbij is het relevant vooraf overeenstemming te bereiken over welk

probleem er optreedt (congestie), hoe zwaar dit probleem wordt ingeschat (arbitrair) en hoe dit probleem kan worden opgelost met een tweede losbrug.

Voor het argument redundantie (bereikbaarheid van het eiland indien de losbrug door een calamiteit niet meer functioneert) zal eveneens een onderbouwing moeten worden opgesteld die gepaard gaat met een alternatievenstudie. Ook hier geldt dat eerst overeenstemming moet bestaan over de probleemschets. “het eiland is tijdelijk (tot het realiseren van een noodoplossing) voor Rederij Doeksen niet bereikbaar voor auto’s en vrachtverkeer, en afhankelijk van de waterstand in het geheel niet”. Feit is dat het probleem niet optreedt voor personenvervoer en het eiland bereikbaar blijft voor rederij Waddentransport tenzij de waterstand dat verhindert. De onderbouwing zal ook een omschrijving moeten geven voor alternatieven (noodoplossing), tot het moment dat de losbrug weer in gebruik kan worden genomen.

Het opstellen van dergelijke onderzoeksrapportages c.q. onderbouwingen kan met gemak enkele maanden in beslag nemen en afhankelijk van het vereiste detailniveau (technisch onderzoek) een kostbare aangelegenheid worden.

2. conceptontwerp/voorlopig ontwerp technische en operationele inpassing 2^e losbrug in concessie terrein

- a. ontwerp losbrug
- b. ontwerp aanpassing omgeving
- c. kostenraming directe kosten en plankosten

De verwachting is dat het ontwerpproces een onderhandelingstraject wordt waarbij het ontwerp één of meerdere keren herzien zal moeten worden. Rijkswaterstaat geeft niet aan de voorkant haar randvoorwaarden aan, maar zal willen toetsen. Het ontwerp zal voorgelegd moeten worden aan zowel Rederij Doeksen als Rijkswaterstaat, die beide functionele eisen zullen stellen die naar verwachting voor hen gunstig uitpakken. Rijkswaterstaat stelt hoge eisen ten aanzien van veiligheid en de losbrug sluit aan op de kademuur van Rijkswaterstaat.

3. Onderhandeling financiële / commerciële randvoorwaarden

- a. Randvoorwaarden voor prioriteit en venstertijden Rederij Doeksen
- b. kostenraming eventuele hinder en vertraging door Rederij Doeksen
- c. Onderhandeling over bezwaar en compensatie door derden

Rederij Doeksen zal onderbouwen wanneer voor haar schepen (de nieuwe schepen) opstelruimte beschikbaar moet zijn. Zij zal hierin een ruime marge nemen (in theorie moeten voertuigen zich te allen tijde kunnen opstellen). De verwachting (ook op basis van een eerdere uitspraak van Doeksen) is dat er weinig tot geen opstelruimte (= ruimte * tijd) overblijft voor derden. Op het moment dat hierover een discussie ontstaat en Doeksen gevraagd wordt haar veiligheidsmarge te reduceren zal zij over dit risico willen onderhandelen (financieel en juridisch). De aansprakelijkheid of financiële consequenties voor onderbenutting van capaciteit of vertraging zal Rederij Doeksen afwijzen en bij Terschelling leggen.

Het niet kunnen opstellen van voertuigen kan ook tot onaanvaardbare verkeershinder langs de WB kade leiden.

4. (juridische) inpassing eigendomssituatie in lopende of nieuwe concessie

- a. Overdracht ondergrond en infra aan gemeente Terschelling of vestigen opstalrecht (voor de gemeente) voor de losbrug binnen het concessie terrein
- b. vastleggen financiële en commerciële randvoorwaarden
- c. vastleggen (onderhandeling) aansprakelijkheden en risico's
- d. vastleggen toegang/ recht van overpad ten behoeve van onderhoud

Indien de commerciële en financiële voorwaarden vastleggen gaat een juridische inpassing vooral over eigendom en aansprakelijkheid. Ongeacht de vraag of dit in de lopende of in een nieuwe concessie (2029) ingepast moet worden is hier van betrokken partijen niet veel flexibiliteit te verwachten. De brug is van de gemeente en dus zal een opstalrecht in het concessiegebied moeten worden gevestigd OF een stukje ondergrond zal aan de gemeente moeten overgaan (De staat is niet snel genegen tot overdracht van grond). Een opstalrecht zal naar verwachting tijdelijk zijn en gekoppeld aan de looptijd van de concessie. Het is niet uitgesloten dat Rijkswaterstaat vanwege de raakvlakken met haar eigen infra strenge eisen stelt aan kwaliteit, duurzaamheid en onderhoud. Een discussie over aansprakelijkheid is overigens een discussie over de verantwoordelijkheid bij risico's en uit zich derhalve ook in financiële vorm. Terschelling zal voor deze inpassing moeten worden bijgestaan door een jurist.

5. Bestuurlijke besluitvorming

Partijen zullen de inpassing pas op basis van een compleet plan en een akkoord over alle voorgaande zaken intern in besluitvorming willen brengen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat men binnen het ministerie mogelijk op voorhand afwijzend reageert en haalde daarbij reeds het eerdere debacle met de Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) aan. Zonder inhoudelijk op dit punt in te gaan is het een gegeven dat het sentiment hierdoor sterk negatief beïnvloed wordt. Om te voorkomen dat het hiervoor geschetste traject in de finale stap vastloopt zal reeds aan de voorkant een intentie moeten worden overeengekomen voor coöperatie. Doorgaans worden bij het uitspreken van een dergelijke intentie al voorwaarden gesteld die de positie van de vragende partij verzwakken.

Resume variant I

De verwachting op basis van het voorgaande is dat het minstens een jaar duurt voordat uitsluitel over de inpassing kan worden verkregen. Positief uitsluitel is gedurende dit onderzoeks- en onderhandelingsproces tot op het laatste moment onzeker. De verwachting is tevens dat het een kostbaar proces wordt. Partijen staan niet welwillend tegenover de inpassing of stellen op voorhand randvoorwaarden die zich vermoedelijk uit in hoge kosten. Elke onderzoeksrapportage kan met gemak enkele tienduizenden euro's vragen, een ontwerp voor de inpassing kan (zeker indien enkele keren herzien) oplopen tot meer dan een ton, voor een jurist die ondersteunt bij juridische inpassing, opstalrecht en contractonderhandeling tevens enkele tienduizenden euro's. Projectmanagement en apparaatskosten zijn nog niet meegerekend. Het voorgaande is nog niet met de compensatie voor operationele hinder (Doeksen) en kostenverhoging als gevolg van kwaliteitseisen door Rijkswaterstaat.

Tijdens een overleg met Rijkswaterstaat directie Leeuwarden d.d. 16 januari 2019 is bevestigd dat een proces zoals hiervoor beschreven doorlopen zal moeten worden en dat gedurende dit proces onzekerheid blijft ten aanzien van de uitkomst. Op persoonlijke titel is door één der betrokkenen aangegeven dat de inschatting is dat het proces uiteindelijk met een afwijzing door Rijkswaterstaat besloten zal worden.

De totale investeringskosten schatten wij als volgt:

Aanloopkosten (o.a. vergunning, inpassing):	1,0 miljoen
Directe (realisatie) kosten:	2,3 miljoen
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht):	0,3 miljoen
Onderhoud (kapitaalswaarde jaarlijkse lasten):	0,4 miljoen
Totaal:	4,0 miljoen

Indien deze kosten over een looptijd van 25 jaar uit havengeld inkomsten gedekt moeten worden dan betekent een productiviteit van 195.000 euro per jaar. Dat betekent per afvaart (ca. 650 per jaar) een bedrag van 300 euro om kostendekkend te kunnen zijn.

Het is niet eenvoudig om een inschatting te maken van wat de procedurekosten zouden zijn. In het voorgaande is een schatting gemaakt van de kosten van diverse adviseurs bij een aangenomen looptijd. Dit staat dus nog steeds los van de uitkomst van de procedure.

Variant II

Deze variant betreft het realiseren van een 2^e losbrug op het terrein van de werkhaven. In een eerder stadium is deze mogelijkheid als niet wenselijk beschouwd omdat het beschikbare vaarpad bij behoud van de huidige afmeerbreedte langs de Willem Barendszkade onvoldoende zou zijn voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De minimaal benodigde vaarpadbreedte is door nautisch onderzoeksbureau Marin vastgesteld op 45m (gerekend vanaf de teen van het talud van de stroomdam). Dit advies gaat uit van aannames ten aanzien van onder meer maatgevend schip, maatgevende windkracht en -richting, stroomrichting en -snelheid, vaarsnelheid, één en ander in combinatie met efficiënt en verantwoordelijk vaarwegbeheer. Indien het gebruik en de omstandigheden veranderen, verandert ook het veiligheidsprofiel.

Het advies gaat er vanuit dat de huidige afmeerbreedte langs de WB kade een voldongen feit is, terwijl het juist verstandig is om het scheepsaanbod als ware het een programma van eisen hierin leidend te laten zijn. Dat geeft immers de betrokken partijen de vrijheid om met een open vizier naar oplossingen te zoeken. Bij het ontwikkelen van een masterplan is het zaak om naar een integrale oplossing te zoeken bij het nastreven van een evenzo overkoepelende ambitie. Het optimaal functioneren en het kunnen exploiteren van de haven maakt daar onderdeel van uit. Daarbij staan in beginsel alle middelen die onder de haven vallen tot onze beschikking. Indien het mogelijk is een vaarpad van 45m te respecteren door het scheepsprogramma bij de WB te herverdelen over de gehele haven (zonder dat het totaal afneemt) dan is er geen ruimteconflict.

Een tweede conflict betreft het haaks afmeren van de vrachtschepen op de kade van de werkhaven. Het uitsteken van haaks op de kade afgemeerde vrachtschepen veroorzaakt een situatie waarbij pleziervaart van en naar de passantenhaven een oncomfortabele uitwijkmanoeuvre moeten maken. Bij aan- en afvaart van de vrachtschepen betekent dit zelfs een opstopping aan weerszijden met potentieel gevaarlijke situaties door betrokkenheid van (doorgaans) minder professionele en/of minder ervaren schippers.

Wat in deze oplossing echter nog niet in beschouwing is genomen, is de mogelijkheden die een verdergaande inkassing van de tweede losbrug in de werkhaven daarvoor biedt. Uit analyse blijkt dat de werkhaven als overslaghaven (financieel) gezien weinig productief is (ca. 42 calls van binnenvaart in 2017). Dat is niet verwonderlijk omdat veel bevoorrading via RORO schepen verloopt. Langere termijn opslag op de werkhaven heeft daarmee logistiek gezien ook beperkte waarde. Een transporteur kan zijn materiaal binnen een dag of twee

verplaatsen naar de eindbestemming of een opslag- of werkterrein. De werkhaven is geen logistieke terminal waar veel druk ligt op de beschikbaarheid van ruimte voor logistiek.

Bij het realiseren van een inkassing moet onder meer rekening gehouden worden met:

- Het behouden van voldoende afmeerlengte voor een maatgevend binnenvaartschip
- Het behoud van voldoende ruimte voor het opvangen van parkeerdruk (langparkeren)
- Het realiseren van opstelruimte voor aan- en afvoerlogistiek

Elke wijziging in de openbare ruimte creëert de mogelijkheid tot bezwaar. In de huidige situatie wordt de werkhaven ook door tenminste één vrachtschip benut. Een inkassing zal echter mogelijk bezwaar oproepen omdat het de suggestie wekt van een meer permanente situatie. Voorts vraagt deze variant meer dan andere varianten om een herziening van het gebruik van de gehele haven in verband met het bredere vaarpad. In andere varianten is beter benutten ook op zijn plaats, maar minder gedreven door noodzaak.

Deze variant heeft als groot voordeel dat het tegen lagere kosten realiseerbaar is. De ruimte is beschikbaar tegen relatief geringe (interne) kosten.

Aanloopkosten (o.a. vergunning, inpassing):	0,2 miljoen
Directe (realisatie) kosten:	2,3 miljoen
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht):	0,2 miljoen
Onderhoud (kapitaalswaarde jaarlijkse lasten):	0,4 miljoen
Totaal:	3,1 miljoen

Indien deze kosten over een looptijd van 25 jaar uit havengeld inkomsten gedekt moeten worden dan betekent een productiviteit van 130.000 euro per jaar. Dat betekent per afvaart (ca. 650 per jaar) een bedrag van 200 euro om kostendekkend te kunnen zijn.

Variant III

Deze variant gaat uit van een separate aanlandingsplaats voor de vrachtschepen op een locatie buiten de haven, een locatie gelegen ten Zuidoosten van bedrijventerrein Nieuwe Dijk. De werkelijke aanlandingsplaats wordt voorzien op locatie langs een bocht in de dijk die in de volksmond bekend staat als 'het lichtje'. Deze variant scoort in de multi-criteria analyse goed op het argument van logistiek en overlast. Dat is niet verwonderlijk omdat alle vrachttransport buiten de dorpskern gehouden kan worden en een zeer korte route gevolgd kan worden naar het bedrijventerrein.

Afgezien van mogelijke bezwaren op andere fronten, hebben vooral de navolgende factoren invloed op de haalbaarheid, te weten de vergunbaarheid (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), grondwerving, inpassing in de waterkering (Wetterskip) en de financiële haalbaarheid (verhouding kosten-baten en mogelijkheden tot financiering). Bouwen in natura 2000 gebied is niet volstrekt onmogelijk, maar heeft een kleine slagingskans. Bij het bouwen in natura 2000 gebieden geldt een zware bewijslast. Er zal aangetoond moeten worden dat bij het niet kunnen realiseren van het bouwvoornemen, de havenlogistiek en/of de leefbaarheid op een onacceptabele wijze ontwricht raakt. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Voor een positieve uitspraak zal bij het doorlopen van een gecompliceerde en langdurige procedure in elk geval aangetoond moeten worden dat de voorgenomen plannen geen negatieve impact hebben op deze habitat. Indien die impact er wel is en indien het is toegestaan kan gecompenseerd worden, maar dat is kostbaar. Bij het doorlopen van de procedure bestaat op meerdere momenten de mogelijkheid van bezwaar en die mogelijkheid wordt in Nederland in vrijwel alle gevallen aangegepen. De procedure

volgt ook de stappen uit de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder voor duurzame verstedelijking is kader stellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Daarmee is de kans groot dat een ontwikkeling binnen de bestaande haven altijd de (wettelijke) voorkeur heeft boven een ontwikkeling in natura 2000 gebied.

Naast het procedurerisico speelt zoals gezegd de financiële haalbaarheid een belangrijke rol. Er is geen strak omljnd en gevalideerd programma van eisen beschikbaar in dit stadium (als grondslag voor een detailraming), maar op basis van ervaringscijfers en maatgevend schip is bekend wat eigenschappen en afmetingen van de losbrug, vaarweg, zwaairom en golfbrekers moeten zijn. Op basis daarvan is onderstaande een reële opstelling voor dit moment met in acht name van een onzekerheidsmarge van ca. 30%.

Aanloopkosten (o.a. vergunning, inpassing):	1 miljoen
Directe (realisatie) kosten:	10 miljoen
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht):	4 miljoen
Onderhoud (kapitaalswaarde jaarlijkse lasten):	4 miljoen
Totaal:	19 miljoen

Om de voorziening kostendekkend te exploiteren zal er ongeveer 950.000,- euro per jaar aan inkomsten gerealiseerd moeten worden (uitgaande van een minimaal vereist rendement van 5%). Dit bedrag is ongeveer 3 keer de omzet van de gemeentehaven (havengelden). De twee vrachtschepen die voor de dekking zouden moeten zorgen brengen op dit moment aan havengeld ca. 4.000 a 5000 euro per jaar binnen.

Advies

procesrisico

Het is niet mogelijk om een masterplan op optimale wijze te ontwikkelen tot het moment dat uitsluitel over de inpassing van de tweede losbrug bestaat. Voor een alternatief is immers een ruimtelijke herindeling in de gehele haven noodzakelijk (maar mogelijk). Het blijft zaak om allereerst helderheid te krijgen over de inpassing OF een plan te ontwikkelen met minimale afhankelijkheden. Wij adviseren ten eerste het besluit over deze voorkeursvariant te nuanceren, en de variant te beschouwen als een voorkeursvariant vanuit functioneel oogpunt. Het is verstandig de haalbaarheid van alle varianten grondiger te wegen en op voorhand rekening te houden met de mogelijkheid dat een variant op basis van een meer integrale benadering in het geheel niet haalbaar kan zijn.

Financiële haalbaarheid

Eerder in dit document is voor de drie varianten een beknopte kosten-baten vergelijking gemaakt die de financiële haalbaarheid van de drie varianten naast elkaar zet. Terugrekenen van de jaarlijks benodigde dekking naar kosten per afvaart en voorts kosten per transporteur levert in alle gevallen een aanzienlijk verhoging op. Voor variant I en II is dit een aanzienlijke verhoging ten opzichte van het huidige tarief, maar nog steeds in proportie. Voor variant III geldt dat niet.

Desondanks blijft variant III in alle opzichten zeer kostbaar. Op de schaal van de totale haven komt het er op neer dat je meerdere malen de jaarmet met deze voorzieningen moet terugverdienen. Daar zal uiteindelijk de consument voor moeten betalen, in elk geval deels. Het is niet ondenkbaar dat in een vaste gebruiksovereenkomst ook een plafond voor door te belasten tarieven kan worden vastgelegd, waarbij de kosten dus voornamelijk door de

rederij worden gedragen. De rederijen Doeksen en Waddentransport zullen hierover willen onderhandelen.

Alhoewel een groot tekort doorgaans wel doorslaggevend is bij een negatief besluit kan een positief saldo alleen helaas niet doorslaggevend zijn bij een positief besluit. Eigendom en publieke procedures kunnen dan alsnog roet in het eten gooien. Variant I en II zijn qua techniek immers vergelijkbaar (inpassing in een bestaande kademuur), maar het voornaamste verschil zit hem in het feit dat de gemeente in geval van variant II veel meer grip heeft op het ontwikkelproces. Grond en infra zijn van de gemeente, vergunningsprocedures zijn qua gewicht niet vergelijkbaar met inpassing in een concessie of inpassing in een natura 2000 gebied.

Tenslotte

Het opstellen en uitvoeren van een masterplan is een ambitie die voortkomt uit goede intenties. Het is mogelijk om daarin nu stappen te zetten. Op basis van de informatie die nu beschikbaar is kan voor geen van de varianten met zekerheid gezegd worden of ze al dan niet haalbaar zijn, noch wanneer spoedige realisatie voorzien kan worden. Op basis van de beschikbare informatie kan wel een inschatting gemaakt worden van welke variant op basis van de thans beschikbare informatie de grootste kans van slagen heeft.

De keuze die voorligt is er één tussen een proces met meer zekerheid op korte termijn voor spoedig bouwen aan een toekomstplan en een meer gecompliceerde procedure met een onzekere uitkomst.