



**Onderwerp:** Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling

**Jaar/nummer:** 2020 / 16

**In behandeling bij:** Wethouder Hoekstra

## **Voorstel**

Het college stelt de gemeenteraad voor om in te stemmen met het Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling d.d. 3 maart 2020.

## **Samenvatting**

In april 2018 heeft de gemeenteraad de startnotitie masterplan havengebied Terschelling vastgesteld. Dit breed gedragen masterplan beoogt een duurzame en toekomstbestendige kwaliteitsverbetering van het havenfront op ruimtelijk, ecologisch, economisch en klimaat technisch gebied. In de startnotitie staat aangegeven, dat na vaststelling van het plan er een samenhangend uitvoeringsprogramma volgt.

In juli 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Randvoorwaarden en Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling. 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.

Sindsdien is er gewerkt aan de uitwerking van het Masterplan naar het Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling (UHT). Door experts op gebied van klimaatverandering, hoogwaterbescherming, havenexploitatie en ruimtelijke ontwikkeling zijn diverse componenten van het Masterplan nader getoetst en uitgewerkt tot dit uitvoeringsprogramma (UHT).

## **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.

In juli 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Randvoorwaarden en Uitgangspunten Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling. 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.

## **Toelichting**

Sindsdien is er gewerkt aan de uitwerking van het Masterplan naar het Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling (UHT). Door experts op gebied van klimaatverandering, hoogwaterbescherming, havenexploitatie en ruimtelijke

ontwikkeling zijn diverse componenten van het Masterplan nader getoetst en uitgewerkt tot dit uitvoeringsprogramma (UHT).

Dit plan bestaat uit:

- Het Masterplan zelf, met hierin de ambities voor het gebied
- De uitvoeringsstrategie, waarin wordt ingegaan op het waarmee we wanneer aan de slag gaan
- De informatie over de verschillende deelprojecten.

Het programma beoogt een concrete uitwerking van het masterplan uit 2018 aan te reiken. Met deze uitwerking moet het voor de gemeente duidelijk worden welke stappen gezet dienen te worden om de beoogde kwaliteitsverbetering te realiseren.

Het plan beoogt

- een integrale planschets te zijn waarin alle functies en belangen zijn afgewogen
- een ambitie en prioritering te geven aan de verschillende projectonderdelen
- de financieringsopzet en doorkijk naar de toekomst te geven.

Het legt vast met welke partijen overeenstemming dient te worden bereikt, welke middelen de gemeente direct ter beschikking staan, welke keuzes voorliggen om de mogelijkheden te vergroten en welke cofinanciering aangetrokken dient te worden om zoveel mogelijk van het plan te realiseren.

Daarnaast is fasering en planning cruciaal. Het is noch financieel noch organisatorisch beheersbaar om een programma van deze omvang in een kort tijdsbestek uit te voeren. Het temporiseren van uitgaven en het naar voren halen van inkomsten levert bestedingsruimte op. Ook ruimtelijk gezien is het belangrijk om de deelprojecten onder het programma op elkaar af te stemmen. Er moet ruimte beschikbaar blijven voor de dagelijkse personen en goederen stromen tijdens de uitvoering van werkzaamheden.

Het vastgestelde masterplan beoogt een meer klimaatbestendig, aantrekkelijker, veiliger, economisch gezonder en ecologisch aantrekkelijker havengebied tot stand te brengen. In het afgelopen jaar zijn diverse deelaspecten van het Masterplan getoetst en nader uitgewerkt tot het voorliggende conceptprogramma. Hierbij waren naast ambtelijk adviseurs, raadsleden en bestuurders van de gemeente Terschelling ook een aantal externe specialisten betrokken.

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

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

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

De uitvoering van de projecten is kort gezegd complex. Niet zozeer omdat het de schaal van de gemeente te boven gaat, maar omdat het werken zijn die in een beperkte ruimte, in een beperkt venster en in de bebouwde omgeving uitgevoerd moeten worden. Het gaat bovendien om substantiële investeringen. Dat maakt dat de projecten op een professionele en planmatige manier uitgewerkt en begeleid zullen moeten worden.

De provincie Fryslân is bereid gevonden de gemeente hierbij te helpen; de eerste gedachten over de projectorganisatie worden op dit moment gevormd. Het zal gaan over:

1. Resultaatgericht en beheerst werken: focus hebben en effectief werken.
2. Financieel bewust, scope vast en risico gestuurd. we zijn zuinig met het geld van ons en van de ander: we kennen de risico's en beheersen deze waar dat kan.
3. Samen werken en samen op: we leggen actief verantwoordelijkheid af aan elkaar.

Om tot uitvoering te komen moeten we nu gaan trechteren en keuzes maken. Terugkomen op besluiten en keuzes kost tijd en kost geld. In dit kader zijn daarom ook afspraken nodig tussen college en raad. En ook tussen omwonenden en gemeente. Deze aanpak hiertoe zal nog worden uitgewerkt.

Het totale programma omvat een negental potentiële projecten met een totaal investeringsniveau variërend tussen 17 miljoen euro en 39 miljoen euro, in grote mate afhankelijk van de beschikbaarheid van cofinanciering.

Omdat het op voorhand niet bekend is of en hoe hoog cofinanciering zal zijn wordt een drietal scenario's uitgewerkt.

- Scenario 1: 50% subsidie voor elke verrichte investering tot een maximum van 12 mln.
- Scenario 2: 25% subsidie voor elke verrichte investering tot een maximum van 6 mln.
- Scenario 3: geen subsidie

Vanzelfsprekend is de ambitie om zoveel mogelijk cofinanciering op te halen, maar deze scenario's zijn bedoeld om een beeld te schetsen van de mogelijkheden en consequenties.

Ook zal er een substantiële eigen bijdrage van onze gemeente nodig zijn, hiervoor is er vanaf het jaar 2018 een bedrag van € 150.000 vrij gemaakt. Dit bedrag wordt jaarlijks verhoogd met € 50.000 tot een totale last van € 300.000 structureel vanaf 2021. Gekapitaliseerd over een looptijd van 25 jaar vertegenwoordigt dit een waarde van ongeveer € 6,9 miljoen.

Voorts bestaat er een reservering voor levensduur verlengend onderhoud van bestaande haveninfrastructuur. Deze reservering wordt op dit moment benut om het exploitatietekort van de haven af te dekken en zal niet beschikbaar zijn voor herontwikkeling.

De Passantenhaven heeft een reservering van 1 mln. euro die ingezet kan worden.

### **Communicatie/interactiviteit**

De afgelopen periode is er uitvoerig overlegd met stakeholders, zoals gebruikers en omwonenden. Ook het recreatieplatform is hierbij betrokken.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen deze stakeholders gericht worden betrokken.

Op 15 januari 2020 is er in de hal van het Gemeentehuis een openbare informatiebijeenkomst gehouden. 's Avonds is er een informatieavond geweest

voor de gemeenteraad over het uitvoeringsprogramma. Ook de gemeenteraad zal blijvend worden betrokken, zoals omschreven bij “Advies van de raadscommissie”.

### **Advies van de raadscommissie**

In de raadscommissievergadering van 22 januari 2020 is in twee termijnen gesproken over het onderwerp. Uit de verschillende fracties komen diverse inhoudelijke vragen waarop de wethouder reageert.

1. Waar besluit de raad over na vaststelling van het programma en hoe blijft de raad betrokken.
2. Uitleg prioriteit/volgorde en hoe worden overige zaken uit de Startnotitie betrokken.
3. Krijgt klimaatadaptatie wel voldoende aandacht.
4. Rationale passantenhaven uitbreiding.
5. Dynamisch tarief.

### **Aanvullingen bij:**

#### **1. Waar besluit de raad over na vaststelling van het programma en hoe blijft de raad betrokken**

Voorliggend uitvoeringsprogramma legt vast:

- de prioriteiten binnen het Havenfront;
- de volgorde van uitvoering van de verschillende projecten;
- en vraagt om een uitspraak over het investeringsniveau: de mate waarin het programma zal worden uitgevoerd is namelijk afhankelijk van de mate waarin eigen financiering en cofinanciering door derden beschikbaar wordt gesteld.

De gemeenteraad wordt in dezen een voorbereidingsbesluit gevraagd. Met dit besluit stemt de raad in met het uitwerken van de deelplannen en wordt het krediet voor de voorbereiding vrijgegeven (voor zover dit niet in de begroting is opgenomen).

Als de plannen zijn uitgewerkt wordt het uitvoeringsbesluit aan de gemeenteraad voorgelegd. Dit is voor de raad het moment om te toetsen of alle eisen, uitgangspunten en wensen voldoende zijn opgenomen in de plannen. Dan kan de gemeenteraad met haar instemming het college mandateren tot uitvoering over te gaan.

Het college zal de raad daarnaast blijven informeren:

- via de reguliere P&C cyclus;
- over de specifieke project momenten: denk aan Aanbesteding – Gunning – Openstelling – Afronding – Decharge;

En de raad zal worden geconsulteerd bij bijzondere omstandigheden of mogelijke risico's (eventueel in besloten bijeenkomsten).

#### **2. Uitleg prioriteit/volgorde en hoe worden overige zaken uit de Startnotitie betrokken**

Criteria die een rol kunnen spelen bij het vaststellen van de fasering zijn (niet limitatief):

- politieke voorkeur
- bouwlogistiek / beschikbare ruimte (complex bij gelijktijdige uitvoering) / relatie met uitvoering werkzaamheden Rijkswaterstaat veerhaventerrein

- technische levensduur
  - financiering (opbrengsten naar voren / kosten naar achteren)
  - privaatrechtelijke afspraken
- 1) De raad heeft in het verleden een besluit genomen dat spoedige renovatie van de Veerhaven absolute voorkeur verdient. Het visitekaartje van Terschelling wordt in grote mate bepaald door de ontvangst in de Veerhaven. Dit sluit ook goed aan met de plannen van Rijkswaterstaat: zij gaan de veerinrichting renoveren in 2021/2022 (werk met werk maken).
  - 2) Uitvoering van de parkeeroplossing op de werkhaven maakt onderdeel uit van fase 1, omdat het parkeren aldaar als een integraal onderdeel wordt gezien van de parkeeroplossing in West-Terschelling. Het op orde hebben van deze uitbreidingsruimte is een voorwaarde voor realisatie van het veerhaven-terrein.
  - 3) Met een centrale rol van de recreant in de Passantenhaven staat de Passantenhaven midden in de belangrijkste economische pijler op het eiland. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar consolidatie van de gemeentehaven en de Passantenhaven. Het is echter niet reëel om vooruitlopend daarop nu al aanspraak te maken op de kapitaalsreservering en inkomsten uit de Passantenhaven en diens expansie tot nader order uit te stellen. De Passantenhaven zorgt met haar positieve resultaat en grondinkomsten voor een aanzienlijk deel van de haveninkomsten. Het uitstellen door bijvoorbeeld klimaatadaptatie naar voren te halen is niet realistisch en niet zinvol, omdat de financiering van de passantenhaven bestaat uit financiering die uiteindelijk door de pacht wordt opgebracht, aangevuld met subsidie. De werkzaamheden voor de Passantenhaven hoeven daarnaast logistiek gezien niet te wachten op overige werkzaamheden.
  - 4) Realisatie van de Willem Barentszkade en het nautisch kwartier heeft grote impact op de logistiek rond het dorp. Het is verstandig om dit niet verder te verzwaren met logistiek van andere projecten. De technische staat van kademuur en verankering geeft weliswaar urgentie voor renovatie, maar dit moet meer worden gezien op een schaal van enkele jaren. Uitvoering in jaar 1, 2 of 3 is minder relevant. Bij verder uitstel is goede monitoring van de technische staat verstandig. Deze fasering geeft ook gelegenheid om een doordacht ontwerp te maken voor de Willem Barentszkade en geeft tijd om extra financiering te vinden.
  - 5) De Kom, de Willem Barentszkade nat en de overige ruimte op de werkhaven wordt vervolgens aangepakt omdat deze na afronding van het voorgaande gebruik kunnen maken van de beschikbare ruimte en logistieke capaciteit.
  - 6) De verplaatsing van de terminal betekent een desinvestering in de huidige terminal en een investering in een nieuwe terminal. Het ligt voor de hand dit te combineren met de voorbereiding van een nieuwe concessieperiode. Het is nog onbekend hoe en of de extra kapitaalslasten in een nieuwe concessieovereenkomst geïntegreerd kunnen worden. De verwachting is echter dat op aanzienlijk minder bezwaar zal stuiten dan bij het herzien van de huidige concessieovereenkomst. Overigens wordt bij de uitvoering rekening gehouden met een eventuele inpassing van de Terminal op de ideale locatie en wordt er blijvend ingezet om de verplaatsing eerder te kunnen realiseren. Het is echter onverstandig om de werkzaamheden op het veerhaventerrein te

laten wachten op een definitief “go” voor een verplaatsing. We weten immers niet óf en zo ja, wanneer die verplaatsing een feit kan zijn.

- 7) Overige zaken die in het Masterplan worden genoemd, zoals bijvoorbeeld de Oesterbanken, worden in de deelplannen meegenomen of tijdens relevante werkzaamheden opgepakt. Dit zijn niet op zichzelf staande projecten, er is voor gekozen om de grote infrastructurele projecten leidend te laten zijn in de prioritering.

### **3. Krijgt klimaatadaptatie wel voldoende aandacht**

Een voorziening voor klimaatadaptatie zal worden geïntegreerd in het project Willem Barentszkade droog. De in de startnotitie masterplan gepresenteerde oplossingen zijn alleen mogelijk indien hiervoor voldoende cofinanciering beschikbaar komt. Indien (aanzienlijk) minder cofinanciering beschikbaar komt dan behoort een kostbare oplossing, zoals de Spakenburg oplossing, en een draaibare klep niet tot de mogelijkheden behoort en dan zal een voordeliger oplossing moeten worden gevonden. Hoeveel budget hiervoor beschikbaar komt zal pas blijken op het moment dat een subsidieaanvraag met succes is doorlopen. Pas op dat moment kan ook pas goed worden bepaald hoe de oplossing wordt vormgegeven. Het college zal zoveel mogelijk inzetten op mogelijkheden om een zo gunstig mogelijk scenario te kunnen realiseren, echter het zou kunnen zijn dat de mogelijkheden voor een optimale cofinanciering niet of onvoldoende aanwezig zijn.

### **4. Rationale Passantenhaven uitbreiding**

Voor wat betreft de nadere onderbouwing voor de fasering van de aanpassing van de Passantenhaven verwijzen wij naar 2.3 van deze toelichting. De Passantenhaven en de Willem Barentszkade vormen in de havenbegroting de belangrijkste vorm van inkomsten. De Passantenhaven heeft zelfs een aanzienlijke lijst met wachtenden (eilanders) om een vaste plaats toegekend te kunnen krijgen. Indien de aanpassing Passantenhaven tegen kostendekkende voorwaarden kan worden gerealiseerd wordt hiermee (op basis van een concrete vraag) capaciteit aan een belangrijke economische activiteit toegevoegd.

Alhoewel ligplaatsen voor eilanders voor het grootste deel bezet worden voor eilanders wordt met deze toevoeging de totale capaciteit voor passanten in de haven ook vergroot. Op piekmomenten worden (onder beheer bij de havenmeester) ook de plekken van vaste ligplaatshouders ingezet om passanten te accommoderen.

Door de kwaliteitsverbetering te realiseren zal de exploitatie ook in de toekomst meer bedrijfszekerheid bieden dan wanneer deze realisatie wordt uitgesteld, dan wel uit het plan wordt gehaald. Bovendien wordt de aanpassing voor een groot deel uit de exploitatie gefinancierd.

### **5. Dynamisch tarief**

Het is zeer gebruikelijk om in een haven verschillende tarieven te hanteren voor verschillende marktsegmenten. Per marktsegment wordt een verschillende prijs per ton (ton schip of ton lading) gehanteerd. De bedoeling hiervan is om te kunnen sturen met het haventarief. Segmenten die een duurzame betekenis hebben voor welvaart en ontwikkeling van een haven of stad worden doorgaans gekoesterd of aangemoedigd door een matig tarief (zoals bijvoorbeeld voor de bruine vloot). De waarde zit immers in het volume of in het duurzame karakter.

Segmenten die (veel) profijt hebben van een bezoek aan Terschelling, waarbij dit profijt niet evenredig of duurzaam voor Terschelling grijpbaar is kunnen meer dragen. Een voorbeeld hiervan zijn de hotelschepen tijdens Oerol.

De voorgestelde dynamische tariefstelling is een uitwerking van dit beleid specifiek voor Terschelling. Hierbij kan niet alleen tussen de marktsegmenten, maar ook per tijdseenheid worden gevarieerd.

Het voorstel richt zich op het streven de havengelden in te kunnen zetten om de doelen van het eiland te bereiken. Een dynamisch prijsbeleid wordt hier voorgesteld als principe, maar vraagt om zorgvuldige uitwerking en toetsing. Vanzelfsprekend kan het niet zo zijn dat implementatie van een dergelijk beleid contraproductief werkt.

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

- Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling d.d. 3 maart 2020 met bijlagen.
- Raadsbesluit Uitvoeringsprogramma Havenfront Terschelling.

Terschelling, 3 maart 2020

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

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

J.B. Wassink,  
burgemeester