

Aan : **Leden van het college B&W**

Datum : **16 mei 2024**

Afzender : **Pieter Dijkstra**

Onderwerp : **Aanpassingen voor MS Holland in de haven van Terschelling**

Bijlage(n) : **3**

Geachte leden van het college B&W,

Besluit oud-bestuur De Holland

Op 6 juli 2023 heeft het voormalige stichtingsbestuur van zeesleepboot MS Holland (De Holland) besloten om de haven van Terschelling niet langer aan te doen, vanwege vier aanvaringen als gevolg van beperkte manoeuvreerbaarheid van het schip en (door drukte) beperkte ruimte in de haven. De gebruikelijke ligplaats aan de eerste houten steiger aan de Willem Barentszkade is na twee aanvaringen niet langer geschikt. Dit betekent dat De Holland genoodzaakt is verder de haven van Terschelling in te varen om te kunnen afmeren en rond te gaan nabij de werkhaven. De Holland zal daarom buiten de haven ten anker gaan en passagiers met tenders naar en van de haven vervoeren.

Wens nieuw bestuur De Holland

Het nieuwe stichtingsbestuur, dat in januari 2024 is aangetreden, wil graag weer aanmeren in de haven van Terschelling. Van 12 februari tot en met 24 april hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen dit bestuur en diverse betrokkenen om de voorwaarden hiervoor te onderzoeken. Het nieuwe bestuur komt tot dezelfde conclusie als het oude bestuur, met de toevoeging dat De Holland de haven van Terschelling kan aandoen mits er scheepvaartbeveiliging wordt ingezet en de houten steigerconstructie wordt aangepast.

Besluitvorming en uitgewerkte afspraken

Het besluitvormingsproces rondom de komst van De Holland naar Terschelling omvat meerdere belangrijke aspecten die van invloed zijn op de haven. Het gaat namelijk niet alleen om het toewijzen van een fysieke ligplaats. Voor de korte termijn is in samenspraak met de havendienst en onder leiding van wethouder Jeltje Hoekstra-Sikkema een tijdelijke ligplaats aangewezen, namelijk de werkhaven. Daarnaast is toegezegd dat er een plan komt voor de middel- en lange termijn. Dit memo biedt een verdere uitwerking van deze afspraken.

Dit memo heeft tot doel u op de hoogte te brengen van:

- A. De rol van het projectteam Schylgerhaven met betrekking tot De Holland
- B. Het verzoek van het nieuwe stichtingsbestuur van De Holland
- C. Het verlopen proces van februari t/m april 2024
- D. De werking van de havenverordening
- E. De aansluiting van De Holland op het huidige havengebruik
- F. Nautische- en veiligheidsoverwegingen met betrekking tot potentiële ligplaatsen van De Holland
- G. De mogelijkheden en beperkingen van de huidige havenconfiguratie op korte, middellange en lange termijn
- H. Het ambtelijk advies.

Wij verzoeken u een besluit te nemen over het voorstel onder punt I.

A. De rol van het projectteam Schylgerhaven met betrekking tot De Holland

Het projectteam Schylgerhaven werkt momenteel aan de toekomstige inrichting en het onderhoud van de haven. Hoewel het projectteam niet direct belast is met het toewijzen van ligplaatsen - dit valt namelijk onder de verantwoordelijkheid van de havendienst - zijn ze wel nauw betrokken bij het proces. De gemeentesecretaris heeft het projectteam gevraagd dit proces te faciliteren.

Het is van cruciaal belang om te benadrukken dat De Holland slechts één van de betrokken partijen is binnen het bredere project Schylgerhaven. Hoewel het team begrip heeft voor hun behoeften, zijn op korte en middellange termijn geen specifieke aanpassingen gepland voor De Holland in de haven van Terschelling. Mochten er in de toekomst beslissingen worden genomen die gevolgen hebben voor De Holland, dan moeten er extra middelen en capaciteit beschikbaar worden gesteld om deze aanpassingen te realiseren.

Het projectteam streeft ernaar om samen met alle belanghebbenden tot passende oplossingen te komen voor de toekomst van de haven.

B. Het verzoek van het nieuwe stichtingsbestuur van De Holland

Het nieuwe stichtingsbestuur van De Holland wil graag weer aanmeren in de haven van Terschelling. Voor het komende seizoen vragen ze om een passende oplossing om dit te realiseren. Het specifieke verzoek is om aanpassingen aan de eerste steiger aan de WB-kade, of aan de steiger in de kom tegen 1 juni 2024. Ze verzoeken;

1. een prominente (zichtbepalende) locatie
2. die gemakkelijk en kosteloos bereikbaar is (zonder scheepvaartbegeleiding of inzet van tenders)
3. én zonder rekening te hoeven houden met het getij of gunstige weersomstandigheden.
4. Meerdere alternatieve locaties, voor het geval één locatie niet bereikbaar is.

Voor het komende seizoen staan bezoeken aan de haven gepland op 16 mei, 1 juni en 9 juni.

C. Het verlopen proces van februari t/m april 2024

Begin februari verzocht de voorzitter van De Holland de projectmanager van Schylgerhaven om de eerste steiger aan de WB-kade aan te passen voor het eerste bezoek op 20 april. Echter, vanwege budgettaire beperkingen, het ontbreken van een officiële opdracht en de noodzaak om aanbestedingsregels te volgen, bleek dit niet haalbaar. Na twee overleggen met projectleden en de wethouder, is besloten om De Holland een memo (in de vorm van een conceptbrief) te laten opstellen voor de korte termijn, gericht aan het college en uiteindelijk de gemeenteraad [Bijlage 1].

Het bestuur van De Holland heeft voor het opstellen van een conceptbrief zelf ook verschillende partijen geconsulteerd, waaronder het bestuur van Stichting Guusjen, de directeur van het MIWB, de lokale VVV-directeur, de voorzitter van de ondernemingsvereniging Terschelling, de havenmeesters en de eigenaar van Noordgat.

De conceptbrief is door de wethouder ingebracht in het college. Voor de korte termijn (komend seizoen) is het besluit genomen om De Holland aan de werkhaven af te meren. De reden hiertoe is dat de belastbaarheid van de houten steigers niet geverifieerd kon worden vóór 20 april, waardoor het voor De Holland niet mogelijk is om voor die tijd elders in de haven te liggen.

Belastbaarheid houten steigers

Ter voorbereiding op de komst van de MS Holland op 16 mei 2024, is op 6, 7 en 8 mei een 'mooring-analyse' uitgevoerd om de belastbaarheid van de houten steiger te beoordelen. Uit deze analyse blijkt dat de steigers niet geschikt zijn voor het afmeren van de MS Holland, maar wel veilig zijn wanneer het schip eenmaal vastligt aan de trossen. Bij het afmeren belast de Holland de houten palen tot twee keer de maximale toegestane belasting. Deze conclusies zijn gebaseerd op normen en richtlijnen, waaronder de PIANC-richtlijnen en EAU 2012. [Bijlage 2]

Reactie bestuur De Holland op verlopen proces

Het bestuur van De Holland is teleurgesteld over de voorgestelde optie van de werkhaven en de gang van zaken in het proces. Ze voelen zich niet gehoord en benadrukken het belang van een geschikte ligplaats op korte termijn, maar lijken minder aandacht te hebben voor de gepleegde inspanningen en bredere complexiteit van de besluitvorming; zoals tijdslijnen, investeringen, imago, andere gebruikers, regelgeving en precedënten. Betrokkenen van De Holland hebben ook hun bezorgdheid geuit bij de havenmeesters.

D. De werking van de havenverordening

Schippers die een ligplaats willen innemen, moeten zich eerst melden bij de havenmeester. De havenmeesters hebben de bevoegdheid om namens het college aanwijzingen te geven over het innemen van een ligplaats. Hoewel de havenmeester deze taken uitvoert, behoudt het college de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid. Het innemen van een ligplaats kan alleen met toestemming van het college of de havenmeester.

In de haven zijn geen vaste ligplaatsen, ook niet voor De Holland. Mocht het college besluiten om De Holland een vaste ligplaats toe te wijzen, moet dit voldoen aan de havenbeveiligingswet. Dit kan betekenen dat er een havenveiligheidsplan moet worden opgesteld en dat er extra kosten bijkomen.

Daarnaast moeten schippers hun ligplaats beschikbaar stellen voor evenementen of deze vrijmaken indien nodig. Indien het college van mening is dat een schip een andere ligplaats moet innemen voor een efficiënt gebruik van de haven, kan het schip hiertoe verplicht worden.

De kapitein blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en de lading/passagiers. Indien de schipper van mening is dat bepaalde aanwijzingen de veiligheid in gevaar brengen, heeft hij/zij het recht om deze aanwijzingen te weigeren.

E. De aansluiting van De Holland op het huidige havengebruik

In de afgelopen jaren heeft De Holland vijf incidenten gehad waarbij schade is veroorzaakt:

1. Op 5 augustus 2015 is de eerste steiger aan de WB-kade aangevaren. De Holland is hiervoor aansprakelijk gesteld, maar de verzekeringsmaatschappij heeft geen uitkering gedaan vanwege de vermeende slechte conditie van de houten steiger.
2. Op 16 oktober 2022 vond er een aanvaring plaats met het schip de Talisman, waarbij schade werd veroorzaakt ter waarde van € 68.000. Deze schade is verhaald.
3. Op 12 juni 2022 was er een aanvaring met het betonningsterrein op het hoekpunt van het Rijkswaterstaatterrein. Het afhandelen van de schade is onbekend.
4. Op 2 juli 2023 heeft De Holland twee (2) aanvaringen gehad: één met de damwand van het betonningsterrein en één met de strekdam. De veroorzaakte schade is niet verhaald en is opgenomen in de uitvoering van andere gemeentelijke projecten.

De voornaamste reden voor de aanvaringen is dat De Holland beschikt over een grote historische Werkspoor motor met een direct omkeerbare schroefas installatie, wat het manoeuvreren in kleine ruimtes bemoeilijkt. Het schakelen van vooruit naar achteruit verloopt niet snel en er is een vertraging in reactiesnelheid van ongeveer 7 seconden.

Andere redenen zijn onder meer de beperkte ruimte in de haven tijdens het hoogseizoen, het getij, wisselende weersomstandigheden, het ontbreken van draaipalen en de mate van ervaring van de stuurman.

Veiligheidsrisico rondom De Holland in huidige haven

Door de recente schadegevallen en de toenemende drukte in de haven lijkt De Holland minder geschikt voor gebruik in de huidige haven. Eerdere aanvaringen hebben tot materiële schade geleid, en zonder passende maatregelen (inzet van tenders, scheepvaartbegeleiding en maatregelen in de haven) is de komst van De Holland een veiligheidsrisico dat mogelijk resulteert in letsel en ongevallen.

F. Nautische en veiligheidsoverwegingen met betrekking tot potentiële ligplaatsen van De Holland

De drukte in de haven is de afgelopen jaren toegenomen, wat blijkt uit de aanvaringen en ongelukken die hebben plaatsgevonden. Door de toevoeging van een damwand in de jaren '80 en de ruimte die de houten steigers innemen, is de haven smaller geworden, waardoor manoeuvreren moeilijker is geworden voor De Holland.

Bij het beoordelen van potentiële ligplaatsen moet worden opgemerkt dat bij het binnenkomen van de veerdienst de boeggolf wordt gevoeld bij de houten steigers, waarbij de eerste steiger meebeweegt en scharniert. De veerboten zorgen voor aanzienlijke belasting op de schepen, afhankelijk van het getij en het 'op tijd' varen van de veerboot, wat extra druk op de haven legt. Bij laagwater kan het verplaatste water moeilijker wegstromen, wat gevolgen kan hebben voor de jachthaven.

In overleg met de havendienst zijn er zes (6) mogelijke locaties voor De Holland;

1. Nachtligplaats veerboten in de kom.

Deze ligplaats wordt momenteel gebruikt namens Rijkswaterstaat voor de veerboten van Doeksen. Het incidenteel gebruik van deze ligplaats vraagt om overleg met genoemde partijen.

De stalen buispalen zijn eigendom van RWS en de huidige L-constructie van de steiger vormt een obstakel voor het afmeren van De Holland. Aangezien dit een constructie van derden is, hebben de havenmeesters hier geen zeggenschap over.

RWS en Doeksen zijn verantwoordelijk en een tijdelijke ligplaats voor De Holland moet met hen worden besproken.

2. De houten steiger in de kom (ligplaats de Toekomst).

De Holland zal op deze locatie afmeren op een bouwterrein, dat is afgezet met bouwhekken en waar voorschriften gelden zoals een helmplicht, reflecterende kleding en het dragen van reddingsvesten. Het houten gedeelte van de steiger is slechts 30 meter lang en te kort om De Holland volledig aan te meren, waardoor maximaal 25 meter kan worden vastgelegd zonder achterlijn. Met een lengte van 57 meter en bij zuidwestenwind zorgt het vrijboord van De Holland voor een hoge windbelasting op de lijnen. De verlenging van de houten steiger bestaat uit een loopbrug die niet is ontworpen voor het afmeren van schepen en daarom moeten er eerst maatregelen worden genomen, zoals het plaatsen van extra palen, om een geschikte ligplaats te creëren. Het is echter belangrijk om te onderzoeken of de ligplaats ook voor het schip de Toekomst nog geschikt zal zijn na eventuele aanpassingen. Het afmeren van De Holland op deze locatie maakt dat het schip de Toekomst elders in de haven moet worden afgemeerd. Een risico van deze oplossing is dat de doorvaart tussen De Holland en de snelboot erg smal wordt, waardoor de Hunter mogelijk alleen achteruit kan manoeuvreren.

Zonder aanpassingen is deze ligplaats niet geschikt voor De Holland.

3. Zuiderkade/oude ligplaats Koegelwieck.

Doordat de nachtligplek van de Koegelwieck momenteel ook gebruikt wordt door de Tiger vanwege werkzaamheden aan de veerhaven, is deze plek niet beschikbaar voor De Holland. De Tiger is langer dan de Koegelwieck en steekt uit voorbij de hoek van de kade, wat het moeilijk maakt om hier te liggen voor De Holland. Bovendien is het niet mogelijk om tijdens hoogwater aan te meren, omdat de achterstevan uit de bocht steekt en er minimaal één tot twee sleepboten nodig zijn om aan te meren aan de kade. De tijdelijke veerinrichting van RWS ligt ook nog eens in de bocht, wat het afmeren nog verder bemoeilijkt.

Deze ligplaats niet geschikt voor De Holland.

4. De eerste steiger aan de WB-kade

Deze steiger werd doorgaans gebruikt als ligplaats voor De Holland. Oorspronkelijk is de steiger zo gebouwd dat schepen zoals De Holland er gemakkelijk kunnen aanmeren, dankzij de ligging in het verlengde van de stroming. Na twee aanvaringen van De Holland met deze steiger, is deze niet meer geschikt voor aanmeren. Het toevoegen van extra palen kan problemen veroorzaken voor andere gebruikers van de steiger, zoals de bruine vloot, die mogelijk moeilijker kan afmeren. Momenteel meren er wel charterschepen af aan de steiger, maar de krachten die ze genereren verschillen, omdat zij minder wind en spanning op de steiger uitoefenen door het gebruik van extra lijnen en springers. De Holland, met zijn hoog vrijboord en gewicht van 800 ton, veroorzaakt echter een hogere puntbelasting op de steiger, omdat deze krachten niet gelijkmatig verdeeld worden.

Zonder aanpassingen is deze ligplaats niet geschikt voor De Holland.

5. De tweede steiger aan de WB-kade

Deze steiger wordt over het algemeen gebruikt als ligplaats voor de grotere charterschepen en ligt niet in het verlengde van de stroomrichting. Echter, het toevoegen van eventuele extra palen kan problematisch zijn voor andere gebruikers. Deze steiger gaat richting einde levensduur. Twee jaar geleden zijn er nog een aantal stalen spankabels vervangen om de levensduur nog met een paar jaar te verlengen, maar voor een schip van 800 ton is de sterkte niet meer toereikend.

Zonder aanpassingen is deze ligplaats niet geschikt voor De Holland.

6. Werkhaven.

Normaal gesproken vaart De Holland eerst de voorhaven binnen en manoeuvreert dan achterwaarts naar haar ligplaats. Echter, vanwege de tijdelijke veerbootinrichting is de ingang van de haven bij de veerbootsteiger versmald tot ongeveer 25 meter. Om risico's te vermijden, lijkt het verstandig dat De Holland deze smalle doorgang voorwaarts passeert en vervolgens ter hoogte van de werkhaven rondvaart. Het succesvol afmeren van De Holland wordt vergroot wanneer deze met dood tij en weinig/geen verkeer in de haven (bijvoorbeeld in de avond of vroege ochtend) naar binnen vaart. Deze aanpak is eerder gebruikt en het is mogelijk dat een sleepboot hierbij kan assisteren.

Deze ligplaats is geschikt voor de Holland.

G. De mogelijkheden en beperkingen van de huidige havenconfiguratie op korte, middellange en lange termijn

Korte termijn – 2024

Het uitvoeren van maatregelen op de korte termijn zorgt voor het realiseren van de wens van de Holland om per 1 juni weer een onafhankelijke en bereikbare ligplaats in de haven te hebben, anders dan de werkhaven. Om per 1 juni de houten steiger in de kom (nr. 2) of de eerste steiger aan de WB-kade (nr. 4) aan te passen is opdrachtverstrekking noodzakelijk, voorzien van additionele financiering en een motivatie om af te wijken van beleid en/of wet& regelgeving.

Gezien de huidige termijn van minder dan een maand is dit niet meer een reële optie én wordt deze niet verder beschouwd.

Middellange termijn – 2024 t/m 2028

Op basis van de onderbouwing van potentiële ligplaatsen onder F zijn maatregelen opportuun aan de locaties 2 en 4, respectievelijk de houten steiger in de kom en de eerste houten steiger aan de WB-kade. De maatregelen vormen een mogelijke desinvestering, omdat het definitieve ontwerp van de haven nog kan wijzigen als gevolg van participatie.

- Locatie 2: de houten steiger in de kom – € 327.000
De kostenschatting voor het aanbrengen van een additionele constructie aan steiger in de kom bedraagt 150K – 180K aan bouwkosten excl. 15% onvoorzien en excl. 63K projectmanagement en engineering. Dit maakt een totale investering van € 327.000 incl. BTW én rekening houdend met een bandbreedte van +/- 25%.
- Locatie 4: de eerste houten steiger aan de WB-kade – € 218.000
De kostenschatting voor het aanbrengen van een additionele constructie aan de eerste steiger aan de WB-kade bedraagt 80K – 120K aan bouwkosten excl. 15% onvoorzien en excl. 42K projectmanagement en engineering. Dit maakt een totale investering van € 218.000 incl. BTW én rekening houdend met een bandbreedte van +/- 25%.
- Planning voor aanpassingen aan locatie 2 en 4;
Bij het hanteren van de reguliere termijnen komt de totale uitvoeringsperiode op 15 maanden excl. de overdracht aan de beheersorganisatie. Wanneer er voor het zomerreces 2024 opdracht wordt verstrekt, zal de realisatie ná het seizoen van 2025 plaatsvinden. Een realisatie vóór het seizoen van 2025 is alleen mogelijk wanneer versnellingsmaatregelen worden doorgevoerd en gemotiveerd wordt afgeweken van het inkoopbeleid Waddeneilanden.

Disclaimer:

1. *Wanneer de huidige houten steigers vervangen en/of aangepast dienen te worden liggen de investeringskosten nadrukkelijk hoger.*
2. *Het compenseren van deze investeringskosten kan mogelijk gevonden worden in beheer & onderhoudsgelden.*

3. *De kostenschattingen voor de bouw overstijgen de drempelbedragen van het inkoopbeleid Waddeneilanden om enkelvoudig onderhands aan te besteden.*
4. *Op dit moment is het projectteam Schylgerhaven niet ingericht op een meervoudig onderhandse aanbesteding te begeleiden.*

Lange termijn – 2028 en later

Voor de lange termijn zal De Holland, net als alle andere stakeholders, worden meegenomen in de besluit- en planvorming van de nieuwe havenconfiguratie. De eventuele aanvullende wensen gaan mee in de algehele kredietaanvraag en contracttering. Tot aan 2028 zal De Holland gebruik maken van de werkhaven.

H. Het ambtelijk advies

Op basis van voorliggend memo wordt het volgende ambtelijk advies gegeven;

- I. Beheersing van projectkosten
Op dit moment is er €22.800 uitgegeven aan projectmanagement, engineering en onderzoek met betrekking tot De Holland. Om te voorkomen dat de kosten het toegewezen budget overschrijden, moeten we voorzichtig zijn met verdere investeringen. Extra budget kan alleen worden toegekend en verdere stappen kunnen alleen worden genomen als er een specifieke opdracht is gegeven en er (rechts)geldige argumenten worden aangedragen voor eventuele afwijkingen van het inkoopbeleid en de wettelijke aanbestedingstermijnen.
- II. Communicatie via havenmeesters
De communicatie met De Holland dient na besluitvorming van het college weer te verlopen via het projectteam Schylgerhaven en de havenmeesters, waarbij zij, na Besluit B&W, kunnen verwijzen naar deze memo en het Besluit.
- III. Precedentwerking aanwijzen vaste ligplaats
Het aanwijzen van een ligplaats voor De Holland wordt niet beschouwd als een vaste ligplaats volgens de havenverordening, aangezien dit een precedent schept voor andere scheepseigenaren. Investeringen in een vaste ligplaats voor De Holland wijken af van het beleid, tenzij expliciet besloten wordt door het college B&W.
- IV. Schadeonderzoek en aansprakelijkheid
Het is noodzakelijk om de schade als gevolg van eerdere aanvaringen van De Holland onder E te onderzoeken om te bepalen of deze financieel te verhalen is. Indien niet, dient het definitieve besluit genomen te worden om de schade niet te verhalen.
- V. Veiligheidsrisico
Het is belangrijk om te erkennen dat De Holland een veiligheidsrisico vormt in de huidige havenconfiguratie, gezien de manoeuvreerruimte van de Holland, de beperkte ruimte en de

toenemende drukte in de haven. Eerdere aanvaringen hebben al tot materiële schade geleid, en zonder passende maatregelen zou de komst van De Holland kunnen leiden tot letsels en ongevallen.

VI. Onderschrijven van potentiële locaties

Het is van belang om de onderbouwing van potentiële locaties te erkennen; 1 t/m 6 onder F. Het besluit van de wethouder en de havenmeesters te ondersteunen dat op dit moment de enige beschikbare locatie in de haven voor De Holland de werkhaven is.

VII. Mogelijkheden en beperkingen in de haven op termijnen

2024

- Dat conform de toelichting onder G aanpassingen aan de steigers en kadeconstructies in 2024 per 1 juni niet meer opportuun zijn.

2024 - 2028

- Dat voor de middellange termijn (2024 – 2028) er twee opties zijn om aanpassingen in de haven te realiseren.
- Dat de kosten voor aanpassingen aan de eerste steiger aan de WB-kade relatief het laagst is en dat mogelijkheden tot cofinanciering met De Holland nog niet verkend zijn.
- Dat aanpassingen aan steigerconstructies voor 15 april 2025 alleen te realiseren zijn wanneer;
 1. Voor het zomerreces 2024 opdracht wordt gegeven aan de ambtelijke vertegenwoordiging.
 2. Er diverse versnellingsmaatregelen worden doorgevoerd
 3. Er gemotiveerd wordt afgeweken van het inkoopbeleid Waddeneilanden.

Na 2028

- Het is moeilijk te beoordelen of tijdelijke aanpassingen aan de eerste houten steiger na 2028 nog steeds geschikt zullen zijn voor de definitieve havenconfiguratie. Dit brengt een risico met zich mee voor de financiële investering voor de jaren 2025 – 2028.

I. Voorstel aanpassingen voor MS Holland in de haven van Terschelling

A. Het college B&W wordt gevraagd een besluit te nemen over de toegang van De Holland tot de haven van Terschelling;

1. De toegang is wel toegestaan, ondanks beslissingen van het vorige bestuur van De Holland, de conclusies van het nieuwe bestuur van De Holland, en de overwegingen onder E, F, G en H.

OF

2. De toegang is niet toegestaan, op basis van beslissingen van het vorige bestuur van De Holland, de conclusies van het nieuwe bestuur van De Holland, en de overwegingen onder E, F, G en H.

B. Als er een positief besluit wordt genomen over Besluit A, wordt het college B&W gevraagd in te stemmen met;

3. Het handhaven van de werkhaven als afmeerlocatie van De Holland voor het jaar 2024.

Toelichting: Gezien de benodigde uitvoeringsperiode van 15 maanden is het niet mogelijk om per 1 juni 2024 een geschikte afmeerlocatie te realiseren anders dan de werkhaven.

4. Het overnemen en gevolg te geven aan het ambtelijk advies, de punten I t/m VII onder H.

C. Als er een positief besluit wordt genomen over Besluit A, wordt het college van B&W gevraagd om een besluit te nemen over het realiseren van tijdelijke aanpassingen vóór 15 april 2025 aan steigerconstructies in de haven voor;

5. De houten steiger in de kom, rekening houdend, met de investeringskosten van € 327.000 incl. BTW.

Toelichting: Deze aanpassingen worden versneld uitgevoerd, wat afwijkt van het inkoopbeleid van de Waddeneilanden. Het college krijgt, na behandeling in de raad, de opdracht om hiervoor een dekkingsvoorstel op te stellen.

OF

6. De eerste houten steiger aan de Willem Barentszkade, rekening houdend, met de investeringskosten van € 218.000 incl. BTW.

Toelichting: Deze aanpassingen worden versneld uitgevoerd, wat afwijkt van het inkoopbeleid van de Waddeneilanden. Het college krijgt, na behandeling in de raad, de opdracht om hiervoor een dekkingsvoorstel op te stellen.

OF

7. De huidige geschikte ligplaats aan de werkhaven te continueren tot en met 2028 én in de definitieve havenconfiguratie een ligplaats voor De Holland te voorzien.

Toelichting: De Holland is genoodzaakt verder de haven van Terschelling in te varen om te kunnen afmeren en rond te gaan nabij de werkhaven. De Holland zal daarom buiten de haven ten anker gaan en passagiers met tenders naar en van de haven vervoeren.

We kijken er allemaal naar uit om De Holland weer in de haven te zien liggen, en we weten zeker dat veel eilanders op Terschelling hetzelfde voelen. We zullen ons uiterste best doen om het verblijf van De Holland op Terschelling zo comfortabel mogelijk te maken. Onze prioriteit ligt hier volledig bij, maar we moeten ook rekening houden met investeringskosten, veiligheids- en onderzoeksvereisten voor de aanpassingen.

Mede namens de havendienst vanuit het team Techniek, openbare orde & veiligheid en het projectteam Schylgerhaven,

Met vriendelijke groeten,

Pieter Dijkstra
Projectmanager Schylgerhaven

Bijlagen

Bijlage 1:	ZSB Holland - 2024 - Memo Gemeente Terschelling
Bijlage 2:	Afmeerlocaties MS Holland Schylgerhaven - Resulaten mooring-analyses
Bijlage 3:	Persbericht