



ZEESLEEPBOOT HOLLAND

Stichting Zeesleepboot Holland
Postbus 26, NL-8860 AA HARLINGEN
Kantooradres:
Droogstraat 3, NL-8861 SR HARLINGEN
Havenloods, Willemskade 5, NL-8862 RZ

T: 06 50 291 225 | Birgitte Janssen
E: office@zeesleepbootholland.nl
W: www.zeesleepbootholland.nl

Bankrekening: NL42 ABNA 062 7142 052
BTW-nummer: NL 8104.76.204.B.01
RSIN/Fiscaalnummer: 8104.76.204
KvK Noord-Nederland 01089635

Aan: De Gemeenteraad van Terschelling

Van: Stichting Zeesleepboot Holland (ZSH), Jos Zandhuis (voorzitter)

Betreft: Verzoek ligplaats voor de ZSH

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Graag verzoeken wij uw medewerking om voor de ZSH een ligplaats te bewerkstelligen in de haven van Terschelling.

Achtergrond en Aanleiding

Wij veronderstellen dat U bekend bent met de lange geschiedenis van die de ZSH heeft met Terschelling als bergingsjager en passagiersschip. De wapenfeiten, de vele geslaagde bergingen en de verbinding met de gemeenschap op Terschelling is trouwens ook goed na te lezen in het boek "Holland" van Henry Drost over 100 jaar Terschellinger zeesleepboot historie.

Sinds 2000 is de ZSH eigendom van de Stichting Zeesleepboot Holland. De Stichting stelt zich tot doel de ZSH in stand te houden als varend museum en haar toegankelijk te maken voor een groot publiek. Sinds 2000 is er veel bereikt: het schip neemt deel aan belangrijke en bekende evenementen zoals Sail Amsterdam en De Rotterdamse Havendagen. Er worden vele vaartochten georganiseerd op het wad voor onze sponsors, "meeslepers" en donateurs (de stichting ZSH heeft ruim 1600 donateurs).

Een groot deel van onze activiteiten speelt zich af op en rondom Terschelling. In samenwerking met de stichting Guusjen op Terschelling is de ZSH tijdens de vakantieperioden (voorjaarsvakantie, zomervakantie en herfstvakantie) beschikbaar voor dagtochten/excursies vanaf het eiland Terschelling voor de vele gasten op het eiland. De stichting Guusjen sponsort de ZSH en verkrijgt zelf haar inkomsten uit subsidie van de gemeente Terschelling, uit een bijdrage van de rederij Doeksen en uit losse kaartverkoop. Daarnaast wordt de ZSH door het MIWB als opleidingsschip gebruikt en voor vele tochten en bruiloften die wij vanaf de vaste wal organiseren in de haven van Terschelling de bestemming.

Het schip wordt in de vaart gehouden door een vrijwilligersorganisatie van ca 80 medewerkers die allen over de juiste scheepspapieren beschikken en die ook helpen bij het onderhoud. De Stichting heeft over de jaren heen altijd een positieve exploitatie kunnen realiseren. In de COVID periode is het schip ook ingezet voor personenvervoer van en naar Terschelling.

In de laatste paar jaar zijn er problemen ontstaan intern bij de Stichting doordat er te weinig sturing is gegeven, te weinig vernieuwing heeft plaatsgevonden en de afstand tussen onze vrijwilligersorganisatie en het bestuur te groot is geworden. Daarbij zijn er een paar incidenten (aanvaringen met steiger/wal) geweest in de haven van Terschelling. Het inmiddels afgetreden bestuur heeft achtereenvolgens eerst besloten de haven van Terschelling niet meer aan te doen en vervolgens besloten dat het schip een walfunctie moest gaan krijgen. Nadat er groot verzet tegen deze besluiten was ontstaan en een werkgroep PESK zich had gebogen over de vraag of het schip verantwoord in de vaart kon blijven (wat tot een positieve conclusie heeft geleid), is recent een nieuw bestuur en een nieuwe raad van toezicht gevormd die samen invulling gaan geven aan de ambitie om het schip nog zeker 50 jaar in de vaart te houden en ervoor te zorgen dat het schip maximaal toegankelijk is als (varend) museum voor een groot publiek. Daarbij wil het nieuwe bestuur zich nog meer richten op Terschelling waar de geschiedenis van het schip ligt en haar activiteiten concentreren op de "as Harlingen – Terschelling".

Parallel aan het vormen van een nieuwe Bestuur is vanaf begin Februari hard gewerkt om het schip weer gereed te maken voor een nieuw vaarseizoen, om een activiteitenkalender te vullen, het noodzakelijke onderhoud te verrichten en onze donateurs en sponsors weer te activeren. Dat gaat bijzonder goed, het enthousiasme bij de



vrijwilligersorganisatie om de schouders er onder te zetten is groot en de vele hulp die wij van alle kanten krijgen aangeboden en niet te vergeten de spontane aanmelding van vele nieuwe donateurs is hartverwarmend. Echter een belangrijk punt wat nog niet is geregeld betreft de toegang tot de haven van Terschelling. Een groot deel van de activiteiten van de Stichting ZSH is afhankelijk van een goede en veilig te bereiken ligplaats in de haven van Terschelling. De ZSH is met een lengte van 57 meter, een breedte van 10 meter, een waterverplaatsing van 700/800 ton een groot schip. Het schip heeft een diepgang van 3.7 meter. Daarbij heeft de grote historische Werkspoor motor een direct omkeerbare schroefas installatie die manoeuvreren in kleine ruimtes moeilijk maakt. Ter voorkoming van aanvaringen in de toekomst willen we het schip niet meer in een situatie brengen waar zij (te) weinig ruimte heeft om te manoeuvreren. Kapiteins, havenmeesters en andere deskundige betrokkenen komen allemaal tot dezelfde conclusie. De ZSH kan in de drukke zomermaanden alleen veilig afmeren in de havenkom (aan de steiger voor "De Hunter") en op de "1e steiger" als die versterkt is en van een draaipaal is voorzien. De "loswal" achterin de haven kan als er geen andere opties zijn in het voor- en najaar bij weinig charters en weinig verkeer in de haven ook als ligplaats worden gebruikt, maar liever niet. Daarbij geldt dat bij het gebruik van de "loswal" er iedere keer sprake zal zijn van forse bijkomende kosten voor de inzet van sleepboten. Indien aangelegd wordt in de havenkom of aan de "1e steiger" zal dat alleen bij bijzondere weersomstandigheden nodig zijn. Ook het nieuwe bestuur van de ZSH wil niet meer het risico lopen op aanvaringen en reputatieverlies door in de drukke zomermaanden met de ZSH naar de "lossteiger" te varen. Onze sterke voorkeur voor een ligplaats gaat uit naar een versterkte "1e steiger". Deze is gemakkelijk bereikbaar en dat is ook de plaats waar de ZSH vroeger altijd heeft gelegen en waar hij mooi in het zicht ligt. Tijdelijk zou de havenkom (aan de steiger voor de Hunter) ook een mogelijk alternatief zijn.

Gevoerde gesprekken

Wij hebben met verschillende betrokkenen bij de ZSH activiteiten van Terschelling overleg gehad. Het lijkt nuttig om daar kort verslag van te doen.

1. Een tweetal gesprekken met wethouder Jeltje Hoekstra, bij het tweede gesprek waren ook Karin Lodder en Pieter Dijkstra aanwezig. In deze gesprekken hebben we de historie en het culturele en maatschappelijke belang van De Holland voor Terschelling besproken. We hebben de betrokken belanghebbende partijen doorgenomen. Ook hebben we de problemen met het aanleggen in het verleden en de mogelijkheden om in de toekomst veilig te kunnen aanleggen in de haven van Terschelling uitgebreid verkend. De wethouder heeft aangegeven begrip te hebben voor ons verzoek en een oplossing te willen ondersteunen.
In deze gesprekken is duidelijk geworden dat zonder heldere opdracht vanuit de Gemeenteraad er nu geen financiële mogelijkheden zijn om specifieke ingrepen of aanpassingen te doen aan bestaande steigers om het veilig aanleggen van de Holland te faciliteren. Het "Project Haven", begrijpen wij, heeft een langere termijn scope en daardoor zouden de noodzakelijke aanpassingen aan de steigers binnen dit project pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden. Voor de Stichting ZSH biedt een oplossing op termijn van enkele jaren geen perspectief in de zin van dat het dan onzeker wordt of wij de ZSH in de vaart kunnen houden. Derhalve hebben we gezamenlijk geconcludeerd dat voor een mogelijke oplossing op korte termijn advies en instemming van de Gemeenteraad vereist is en dat de Stichting ZSH daartoe een memo opstelt.
2. Een gesprek met het bestuur van de stichting Guusjen. De stichting Guusjen wil graag de dagtochten en excursies vanaf Terschelling voor de zomergasten in de vakanties blijven organiseren en de ZSH gedurende de vakanties ca 4 weken in de haven van Terschelling hebben liggen en dan max 2x per dag in- en uitvaren. Zij zien geen alternatief voor een vaste ligplaats, gasten met tenders naar een buiten de haven voor anker liggend schip brengen is kostentechnisch niet uitvoerbaar en onvoldoende aantrekkelijk voor de zomergasten. De stichting Guusjen staat klaar om de activiteiten ook voor 2024 alsnog te organiseren maar vraagt wel om een spoedig besluit ter zake van het beschikbaar zijn van een ligplaats anders wordt het te kort dag.



3. Een gesprek met de directeur van het MIWB. Met hem hebben we gesproken over ons lopende contract waarbij de ZSH begin juni een week voor de kant ligt voor de basis veiligheidstraining van leerlingen, we de introductiedagen begin september faciliteren en we verder nog diverse vaar- opleidingsdagen uitvoeren voor “eerste jaars” vanuit de haven van Terschelling. Ons is gezegd dat de MIWB de samenwerking graag in de komende jaren wil continueren waarbij een rol speelt dat de MIWB niet meer over een eigen opleidingsschip beschikt.
4. Een gesprek met de directeur van de plaatselijke VVV. De VVV werkt vooral samen met stichting Guusjen en regelt de kaartverkoop aan de zomergasten. Vanuit de VVV is veel steun voor het continueren van de ZSH als onderdeel van het aanbod wat Terschelling te bieden heeft aan de zomergasten
5. Een gesprek met de voorzitter van de ondernemingsvereniging Terschelling. Ook hier veel steun voor de ZSH. De voorzitter heeft toegezegd op korte termijn te bespreken welke nieuwe activiteiten we in de komende jaren vanuit Terschelling kunnen gaan oppakken en ook te helpen met het zoeken van nieuwe lokale sponsors.
6. Een gesprek met de havenmeesters. In dit overleg is meer gesproken over de operationele problemen in de haven en de mogelijkheden om op korte termijn tot oplossingen te komen. De bereidheid om ons te helpen en de ZSH te ontvangen in de haven is ook bij de havenmeesters groot. Zij vinden wel (net als het bestuur van de Stichting) dat we eerst goede afspraken moeten maken over de ligplaats zodat we met elkaar ervoor kunnen zorgen dat het binnenvaren van de haven en het aanleggen veilig kan. Ook vinden zij het belangrijk dat er goed overleg onder regie van de gemeente plaatsvindt met de andere gebruikers van de havenkom.
7. De eigenaar van Noordgat vooral gericht op mogelijke tijdelijke oplossingen in de havenkom en zijn inzichten m.b.t. het manoeuvreren met de ZSH in de haven en wat er geleerd kan worden van de eerdere incidenten. Hij onderschrijft de conclusie dat de “loswal” alleen in het voor- en naseizoen veilig te bereiken is en herkent de opties van de 1^e steiger en de (tijdelijke) oplossing van de steiger in de havenkom voor de Hunter. Ter zake van de laatste optie heeft hij ons erop geattendeerd dat er dan wel een paar (kleine) aanpassingen aan deze steiger nodig zijn. Er is een uitstekende bolder die verwijderd moet worden in verband met risico van beschadigingen aan het schip en er moeten een paar extra balken worden geplaatst ter voorkoming van dat het schip bij laag water onder de steiger kan drijven. Beide zijn overigens bestaande problemen die niet specifiek verbonden zijn met de ZSH. Verder heeft hij ons erop gewezen dat het reguliere baggerwerk wat binnenkort wordt uitgevoerd dan wel goed moet worden gedaan om de havenkom en dit deel van de steiger weer op de gewenste 5 meter bij NAP te brengen. Tot slot heeft hij benadrukt het behoud van de ZSH voor Terschelling belangrijk te vinden en dat Noordgat beschikbaar is om te assisteren bij het aanleggen indien dat nodig is.

Veiligheidsaspecten

Omdat het argument veiligheid is gebruikt om de haven van Terschelling niet meer aan te doen en het schip aan de wal te houden en omdat de veiligheid door andere incidenten (die losstaan van de aanvaringen van de ZSH in de haven van Terschelling) terecht zeer belangrijk wordt gevonden, merken we daar het volgende over op.

De ZSH is een zeer veilig schip. Als zeegaand passagiers schip is het zwaar gecertificeerd en staat het voortdurend onder inspectie van Lloyds en andere toezichthouders, alle bemanningsleden zijn opgeleid en beschikken over de vereiste scheepspapieren. De keuringseisen waaraan de ZSH dient te voldoen zijn vele malen zwaarder dan de gebruikelijke CVO keuring voor grote binnenvaartschepen (“de charters”). Hoewel daar geen enkel probleem zit, is het nieuwe bestuur toch bezig met het naar voren halen van gepland onderhoud en een meerjarig restauratieplan wat het mogelijk moet maken om nog 50 jaar te kunnen blijven varen. Ook is recent de opleiding gestart van 10 nieuwe vrijwilligers en wordt er scherp gekeken naar de ervaring (niet alleen de papieren) van kapiteins en stuurmannen gelet op de bijzondere techniek en vaareigenschappen van de ZSH.

En



Uit nadere analyse van de incidenten in de haven van Terschelling komt duidelijk naar voren dat er sprake is van een combinatie van weinig ruimte om te manoeuvreren, de beperkingen van de techniek van een schip met een direct omkeerbare schroefas (die het niet mogelijk maakt om snel om te schakelen van vooruit naar achteruit) en de ervaring van de bemanning met de wisselende aangeboden aanlegplaatsen onder verschillende omstandigheden van wind en stroming. Belangrijk is het om daarbij vast te stellen dat de aanvaringen met steiger en wal zich uitsluitend hebben voorgedaan in de haven van Terschelling op plaatsen met weinig ruimte om te manoeuvreren (en niet in andere havens met ruimere/gemakkelijker te bereiken aanlegplaatsen). Wij zijn ervan overtuigd dat als de ZSH een ligplaats krijgt toegewezen in de haven van Terschelling waar het schip gemakkelijk met voldoende ruimte naar toe kan varen, kan draaien om een paal (zoals vroeger met de constructie op de kop van de eerste steiger), dat er dan ook veilig kan worden afgemeerd op Terschelling. In de meeste gevallen zelfs zonder dat sleepboot assistentie nodig is. Daarbij geldt dat als er sprake is van een vaste ligplaats, dat er dan ook kan worden gewerkt met vaste protocollen (die rekening houden met wind en stroming) waar wisselende kapiteins zich aan dienen te houden, waarop getraind wordt en waardoor de bemanning vertrouwd is met en is ingespeeld op de situatie.

Verzoek

Wij hopen dat de gemeente ons op korte termijn kan helpen met een ligplaats voor de ZSH zodat we nog deze zomer de haven van Terschelling kunnen aandoen en het schip en zijn historie voor Terschelling behouden blijft. Zonder de binding met Terschelling en de toegang tot de haven zal het voor ons als Stichting moeilijk worden om de ZSH als varend museum in stand te houden. Wij vragen om een oplossing per 1 juni a.s. Voorafgaand aan 1 juni hebben wij alleen onze afspraken met het MIWB maar daarvoor kunnen we in de nog rustige periode gebruik maken van de “loswal” met de assistentie van Noordergat. Op 1 juni starten we met de “meeslepersdagen” vanaf Terschelling, gevolgd door de activiteiten t.b.v. van de Stichting Guusjen, diverse sponsoractiviteiten, bruiloften en andere evenementen.

Concreet zien wij twee mogelijke oplossingen voor de komende zomerperiode:

1. Een aanpassing van de “1^e steiger waarbij deze wordt versterkt om het schip met een waterverplaatsing van 700/800 ton te kunnen dragen middels het slaan van een paar extra zware palen en waarbij aan de kop van de 1^e steiger een “draaipaal” wordt geplaatst die het mogelijk moet maken voor het schip om zelfstandig te kunnen draaien en aanleggen.
2. Een ligplaats aan de steiger in de havenkom voor “de Hunter” (uiteraard alleen voor de dagen dat er afgemeerd wordt) waarbij een paar kleinere aanpassingen aan de steiger gewenst zijn en moet worden nagegaan of het reguliere baggerwerk (wat een dezer dagen weer start) ook heeft gezorgd voor de gewenste (en gebruikelijke) diepgang van 5 meter bij NAP.

De eerste optie heeft onze sterke voorkeur en is de gewenste langere termijn oplossing, maar als dit niet meer voor 1 juni a.s. kan worden gerealiseerd dan is de tweede optie voor dit jaar ook een werkbaar alternatief.

Tot slot

Wij hopen dat De Gemeenteraad ons als Stichting wil steunen en zich wil inzetten om De Holland te behouden en wil bewerkstelligen dat de Holland nog deze zomer kan terugkeren in de haven van Terschelling. Wij zijn graag bereid nadere toelichting te geven en om vragen te beantwoorden.