

Aanpak Haven Terschelling

Inspraak VBZH bij Raadsvergadering gemeente Terschelling 28-11-2024, agendapunt 3

Geachte dames en heren,

Mijn naam is Gijs van Hesteren, voorzitter van de Verenigde Bruine Zeilvloot Harlingen. Zeventig schepen – onze leden – hebben Harlingen als vaste afvaarthaven en voor hun vaarbestemming zijn zij mede afhankelijk van de Waddeneilanden, in het bijzonder Terschelling. Met mij meegekomen is mevrouw Cockie Schilperoort, namens de BBZ, de landelijke brancheorganisatie voor de traditionele passagiersvaart. De BBZ vertegenwoordigt alle pakweg 380 schepen van de Nederlandse chartervloot, die naast traditionele zeilschepen ook kleine motorpassagiersschepen omvat.

Onze verhouding tot de gemeente Terschelling is tweeledig. Eerst het goede nieuws. Als schippers van de bruine vloot komen we met onze gasten graag naar de haven van West. Een prachtige haven bij een prachtig dorp op een prachtig eiland. Eenmaal aangekomen vormen onze historische schepen een beeldbepalend element van de omgeving. Met de afdracht van havengelden en toeristenbelasting dragen we direct bij aan de exploitatie van de havenvoorzieningen. Daarnaast bedragen de eilandbestedingen van onze gasten gemiddeld 30 euro per persoon per nacht (Kerncijfers BBZ, 2023). Met 2.839 scheepsovernachtingen gaven onze gasten in het coronajaar 2021 zo'n 2,2 miljoen euro uit op Terschelling (Bron: BBZ).

De afgelopen jaren trokken we regelmatig naar Terschelling, bijvoorbeeld om daar ontvangen te worden door de projectgroep Skylger Haven. Enthousiast werden daar plannen voor groot onderhoud en vernieuwing ontvouwd en er werden toezeggingen herhaald, waaronder een belangrijke voor ons, namelijk dat er altijd 45 ligplaatsen beschikbaar zouden blijven voor passanten van onze vloot, met een uitloop naar 60 tot 70 tijdens bijzondere evenementen. En men beloofde dat de BBZ en de VBZH ook in de toekomst nauw betrokken zouden worden bij verdere ontwikkelingen. Een aanbod dat we zeer waardeerden.

Dit brengt mij jammer genoeg naar nieuws dat we als iets minder goed ervaren. In het verleden hebben we al met enige regelmaat ingesproken over onze belangen en vaak bleek dat helaas niet ten onrechte. Vorig najaar moesten we uit de krant vernemen dat er problemen waren in de projectgroep. Uiteindelijk werd deze opgeheven. Waren we al terug bij af? Nog niet helemaal. Als stakeholders werden we door Delta Review meegenomen in een evaluatie en er kwam nieuw projectmanagement. Ook hier deed men toezeggingen, in elk geval wederom dat we nauw betrokken zouden worden bij het vervolg. Jammer, dat gebeurde niet. Het bleef geruime tijd stil. Pas afgelopen week was er nieuws. Nogmaals via de krant vernamen we dat alle havenontwikkelingen weer op losse schroeven staan. Liever hadden we dat als stakeholder van de haven rechtstreeks van u vernomen. Opnieuw moesten we er op zeer korte termijn zelf achteraan en nu staan we hier voor u.

Waar gaat het om? Als we het goed begrijpen stelt het college voor om het Masterplan en alle hiermee samenhangende plannen en projecten voor herinrichting en groot onderhoud te annuleren. Het college zoekt naar tijdelijke oplossingen voor het onlangs ontdekte gebrek aan budget. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het overdrachtsgeld van Rijkswaterstaat niet besteed is aan onderhoud in de haven. Van onderhoud hebben wij in elk geval niet veel gemerkt. Besluitvorming hierover ligt uiteraard bij college en raad. Toch vestigen we graag uw aandacht op de volgende overwegingen:

- Het raadsbesluit van 9 juli 2019 wees de Willem Barentszkade met de steigers aan als aanleggebied voor de bruine vloot. Daarnaast liet de projectgroep Skylger haven ons nogmaals en ten overvloede weten dat er ook in de toekomst ruimte beschikbaar zou blijven voor 45 passagiers- en bruinevlootschepen.

- We delen de zorgen over de toestand van de damwanden. Deze blijkt slechter dan eerder onderzoek had aangetoond. Een van de aangekaarte tijdelijke oplossingen is verplaatsing van de aanlegplaats van vrachtschepen naar de Werkhaven aan de oostkant van de haven. Dat zou de belasting op de Willem Barentszkade door zwaar vrachtverkeer dan in elk geval enigszins beperken.

- Deze zogenaamde 'Locatie 2' werd al in 2017 in het Marin-rapport beoordeeld als onveilig en nautisch onhaalbaar. De raad heeft oordeel dit destijds unaniem overgenomen. We begrijpen niet waarom dit nu opnieuw ter discussie komt.

- We gaan nu niet opnieuw in op alle nadelen van deze Locatie 2. Wél op de noodzaak dat er een vaarwegbreedte van in de meest optimistische berekeningen minimaal 38,3 meter vrij moet blijven voor de vrachtschepen. Aangezien de totale breedte bij laagwater 45 meter is, zou dit betekenen dat de breedste schepen uit de vloot niet meer kunnen afmeren aan de steigers. In plaats van de huidige indeling met maximaal vier charterschepen langszij van elkaar aan de houten steigers is er dan nog maar één scheepsbreedte beschikbaar. Als wij pagina 4 van het Marin-rapport erop naslaan is het zeker niet ondenkbaar dat er in de praktijk helemaal geen mogelijkheid zal zijn om veilig af te meren aan de buitenkant van de steigers. Wij voorzien dus een sterke afname van het aantal passantenligplaatsen, van 45 naar misschien slechts 12. Er zal daardoor geen ruimte meer zijn voor schepen langer dan 26 meter, het overgrote merendeel van de vaste bezoekers die de haven in het seizoen meerdere keren per week aan doen.

- Zich baserend op het Memo Richtinggevend Advies van Projectteam Havenfront stelt het college dat nu alle voorgaande raadsbesluiten moeten worden ingetrokken. Het memo gaat uit van nader onderzoek. Het college gaat in de praktijk echter voorbij aan dit onderzoek. Dat is nog helemaal niet verricht. Het voorstel baseert zich op inschattingen. In het verleden is duidelijk geworden waar oplossingen zonder duidelijke onderbouwingen toe hebben geleid.

- Als sector hebben we er moeite mee dat ons belang op deze wijze ad hoc opzij wordt geschoven. Voor een goede bedrijfsvoering vinden we het belangrijk dat we kunnen bouwen op consistent gemeentebeleid, en dat dit niet iedere paar jaar ter discussie komt en ingrijpende wijzigingen met zich meebrengt.

- *Expert judgement* stelt volgens het college dat de Willem Barentszkade met het huidige gebruik mogelijk nog tien tot vijftien jaar voldoet. Pas daarna zouden de damwanden definitief moeten worden vervangen. Dat geeft toch voldoende tijd om de genoemde onderzoeken alsnog uit te voeren? Neemt u nu alstublieft niet alvast beslissingen zonder dat er degelijk onderzoek aan vooraf is gegaan.

- We willen besluiten met een suggestie. Voor de lange termijn is Optie 3 uit het Marin-rapport, een aanleglocatie bij het Lichtje, toch nader onderzoek waard? Eerder al bleek dat deze optie in de ogen van de bewoners en belanghebbenden de beste is. Als de locatie inbreuk maakt op Natura 2000-wetgeving kunnen er altijd nog natuurcompenserende maatregelen worden getroffen.

Wij danken u voor uw tijd en hopen dat onze suggesties overgenomen worden.

Harlingen, 27 november 2024