



VERKENNING HAVEN OUDESCHILD *BIJLAGEN*

Een sterke haven in 2025

De haven van Oudeschild kent vele gebruikers. Het is belangrijk dat zij een plaats in de haven behouden. Daarnaast moet er ruimte zijn voor nieuwe ontwikkelingen die de diversiteit en multifunctionaliteit van het gebied versterken. De potentie daarvoor is aanwezig. Economisch gezien is de Oudeschilder haven gezond, maar op diverse vlakken, zowel economisch, duurzaam als maatschappelijk verantwoord, is meer rendement te behalen. Om ook in 2025 een bloeiende haven te hebben, moeten keuzes worden gemaakt. Doel van deze visie is om aan de hand van vijf breed gedragen speerpunten te komen tot de meest gewenste toekomst voor de haven van Oudeschild. De ambitieniveaus waarop dat kan gebeuren, worden in deze toekomstvisie uitgebreid belicht.



Inhoudsopgave

Bijlagenboek

Bijlage 1 Beleidskaders	2
Bijlage 2 Investeringsstrategie	10
Bijlage 3 Inventarisatie kansen en ontwikkelingen	12
Bijlage 4 Verslag presentatie concrete toekomstplannen	20
Bijlage 5 Onderzoeksresultaten beheer- en exploitatievormen	
Adviesbureau De Laar	23
Bijlage 5A Voorbeeld criteria beheer en exploitatie	32
Bijlage 5B Voorbeeld Haven NV Den Helder	33
Bijlage 5C Notitie TOP/SHBO Beheer en exploitatie (oktober 2013)	35
Colofon	41

BIJLAGE 1 BELEIDSKADERS

1.1 Beleid Gemeente Texel

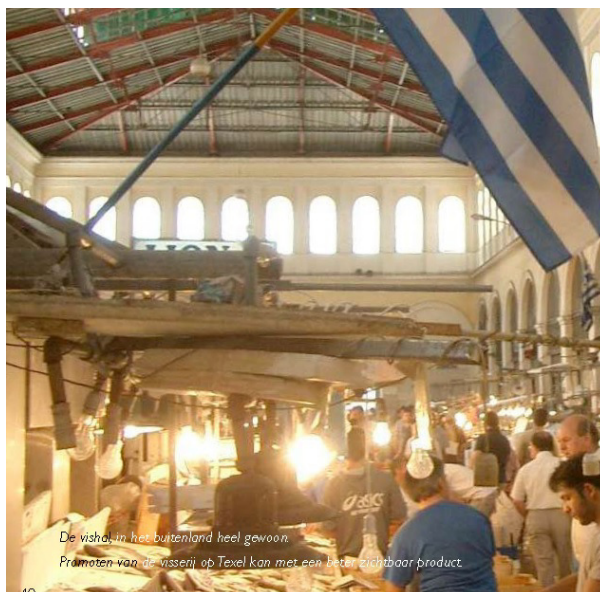
Structuurvisie, Texel op Koers, maart 2009

De structuurvisie geeft richting aan het beleid dat de gemeente de komende jaren wil voeren: behouden wat de moeite waard is en vernieuwen waar dat kansen biedt om de positie van Texel te versterken.

Bij alles wordt uitgegaan van de Texelse kernkwaliteiten (zie ook 3.4 van de visie).

Ook de verbondenheid van de Texelaars met hun eiland en met elkaar, de gevarieerde kleinschalige bedrijvigheid, gastvrijheid, hoge mate van dienstverlening en veiligheid bieden kansen voor een sterke toekomst.

Innovatie, organisatie en samenwerking met kennisinstituten en andere sectoren zijn vooral taken voor de sector zelf. De gemeente zal dit waar mogelijk stimuleren en ondersteunen.



Illustratie uit 'Texel op Koers'

De haven is een toeristische attractie (geworden), maar er moet wel worden ingezet op behoud van de visserijsector. Faciliteiten in en rond de haven, voor deze sector en andere havengebruikers, moeten naar de toekomst toe verbeterd worden. De visserij moet mogelijkheden krijgen om zich door uitbreiding en verbreding te ontwikkelen als toeristisch aantrekkelijk product. Verder is het belangrijk dat er voldoende ruimte blijft voor kleinschalig historisch medegebruik.

Richting voor Economie, mei 2011

Met de visie Richting voor Economie is bewust gekozen voor een focus op een beperkt aantal sectoren, om zo de kansen op succes te vergroten. Dit heeft geresulteerd in een zestal speerpunten:

1. Texel ontwikkelen als proeftuin voor nieuwe werkvormen; werving en selectie
2. Texel proeftuin voor natuur, energie & duurzaamheid, water en kennis
3. Opleidingsmogelijkheden ontwikkelen
4. Zorgsector in combinatie met de toeristische sector ontwikkelen
5. (Lokale) regeldruk voor alle sectoren verminderen
6. Bereikbaarheid & fysieke mobiliteit optimaliseren

De visserij wordt hoofdzakelijk gestuurd door Europese regelgeving, waarop de lokale autoriteiten niet of nauwelijks invloed hebben.

Beleid Recreatie en Toerisme, september 2003

Het beleidsplan beschrijft de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie: welke groei is mogelijk tot 47.000 recreatieve slaappleaatsen (met een evaluatiemoment bij 45.000), welke saneringsmogelijkheden zijn er en is het mogelijk om recreatieve slaappleaatsen en kamperen bij de boer te verplaatsen? Het beleidsplan houdt vast aan de afgesproken zonering en concentratie voor verblijfsrecreatieve ontwikkelingen. Dat houdt in dat die in principe alleen in De Koog, ten westen van Den Hoorn en rond De Cocksdorp mogelijk zijn. Er geldt een stop op uitgifte van recreatieve slaappleaatsen, tenzij een ondernemer kan aantonen dat een geringe uitbreiding tot kwaliteitsverbetering van zijn gehele product leidt of als het gaat om een totaal nieuwe ontwikkeling.

De gemeente neemt zelf geen initiatieven op het gebied van dagrecreatie, maar stelt zich positief op ten aanzien van particuliere plannen. Hierin liggen kansen voor Oudeschild.

Mooi Texel

In 'Mooi Texel' uit 2012 spreekt de gemeenteraad uit dat het uitgangspunt uit 2003, om door te groeien tot 45.000 recreatieve slaappleaatsen, wordt losgelaten. De groei wordt gemaximaliseerd tot 400 slaappleaatsen (per accommodatie maximaal 50), waarvan 100 'bedden' voor zorgtoerisme voor geheel Texel. Andere beleidsuitgangspunten, zoals de concentratiegedachte, blijven in stand. Het college krijgt de opdracht het recreatie- en toerismebeleid te actualiseren. Hiermee wordt in 2014 gestart.

Toekomstvisie Voorzieningenstructuur, maart 2010

Dit is een visie op de voorzieningenstructuur voor detailhandel en horeca op Texel. Vastgesteld is welke gebieden versterkt mogen of kunnen worden met horeca en/of detailhandel. Elke uitbreiding wordt getoetst aan de aard en schaal van het dorp. Qua detailhandel moet Texel zich vooral op Den Burg richten en qua horeca op De Koog.

Belangrijk uitgangspunt is het behoud van de huidige verhoudingen en derhalve deze balans niet te verstoren.

Voor Oudeschild stelt de visie dat ingezet moet worden op:

- *versterking van de dagelijkse verzorging van het dorp, waarbij het optimaliseren van parkeergelegenheid centraal moet staan. Een deel van de Heemskerckstraat kan hiermee tevens worden versterkt;*
- *verdere ontwikkeling van verblijfs- en dagrecreatie, met name in en rondom het havengebied. Het moet daarbij gaan om toevoegingen die qua sfeer, schaal en kwaliteit bij Texel en in het bijzonder bij de haven van Oudeschild passen. Op deze manier kan het seizoen worden verbreed. Gedacht wordt aan verblijfsaccommodaties die een duidelijke koppeling met de maritieme sfeer hebben. (let op: door 'Mooi Texel' is de groei van verblijfsrecreatie aan banden gelegd). Verder biedt de ontwikkeling van daghoreca kansen.*

Voorgesteld wordt om een deel van de Heemskerckstraat als versterking winkel- en horecacluster aan te duiden. Initiatieven binnen dat gebied worden getoetst aan de aard en schaal van Oudeschild. Initiatieven buiten dat gebied worden afgewezen.

Bestemmingsplan Oudeschild Haven

Regels over de bedrijfshaven, jachthaven, industrieterrein, horecabedrijven, opslagterrein, waterkering en water. In dit bestemmingsplan is tevens een milieucontour rondom het dokbedrijf gelegd.

Bestemmingsplan Waddengebied (actualisatie in voorbereiding)

Doel van dit plan is behoud en waar mogelijk herstel van het karakter van de Waddenzee. Een waarborg als gebied met overheersende natuurlijke en landschappelijke waarden en rust, waarin plaatsgebonden menselijke activiteiten voorkomen. Er geldt een aanlegvergunningstelsel voor bepaalde werken en werkzaamheden, zoals het winnen van schelpen, kleischelpen en bodemspecie, het aanleggen of vergroten van mosselpercelen, leggen van kabels en leidingen. Verder kent het plan uiteraard gebruiks- en bebouwingsregels.

Havenverordening Oudeschild 2009

Regels over vergunningen en ontheffingen, gebruik van de haven, afmeren en vaarverboden.

Woonvisie

In de lokale Woonvisie is onder andere aangegeven hoeveel woningen er op heel Texel en verdeeld over de dorpen gebouwd kunnen worden tot 2015. De lokale woningbehoefte staat in dit beleid voorop. Nieuwbouw moet duurzaam zijn en de identiteit en kwaliteit van een dorp versterken.

Tijdens het opstellen van de Woonvisie waren er nog geen plannen om voor woningbouw op de haven. In de Woonvisie staan geen concrete locaties; woningen mogen in het gehele dorp, op passende locaties worden gerealiseerd. In 2014 staat de woonvisie op de agenda voor actualisatie. Voor wat betreft soorten woningen moet een gemengd programma worden aangeboden: met sociale woningbouw(40-45%), middelduur (30-50%) en duur (max. 20%)

1.2 Beleid Provincie

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (op basis van provinciale verordening)

Planologisch ruimtelijk beleid van de provincie. Lokale ruimtelijke plannen moeten aan deze visie en provinciale verordening voldoen. Er gelden drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik.

Provinciale Verordening (op basis van provinciale structuurvisie)

Ruimtelijke regels die voortvloeien uit de provinciale structuurvisie en bindend zijn voor gemeenten. De haven is aangemerkt als 'Bestaand bebouwd gebied'.

1.3 Beleid Waterschap

Keur en beleidsregels keurontheffing (HHNK)

Eisen aan het gebruik van dijken en de ruimte er omheen. Voor werkzaamheden op of aan een waterkering is een keurontheffing nodig van het hoogheemraadschap. Voor handelingen in het watersysteem is een watervergunning noodzakelijk. (zie tevens Waterwet).

In de zogeheten legger van HHNK staat waar de regels van de keur precies van toepassing zijn. In dit kaartenboek staan de zones aangegeven waarin beperkingen gelden voor activiteiten die de stabiliteit en/of waterdichtheid van de dijk zouden kunnen verstoren.

1.4 Beleid Rijksoverheid

Flora- en faunawet

Het is verboden om beschermde dieren en hun holen, nesten en eieren te doden, te verstoren of te beschadigen. Daarnaast is het beschadigen of plukken van beschermde planten verboden. De wet kent de mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing. Er is een koppeling met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Waddenzee. Vaak is een quick scan noodzakelijk voor nieuwe ontwikkelingen.

Kaderrichtlijn Water (RWS)

Richt zich op de bescherming van water in alle wateren. De richtlijn streeft naar een 'goede toestand' van alle Europese wateren in het jaar 2015 en duurzaam watergebruik binnen heel Europa. De richtlijn is geïmplementeerd in wetgeving (Waterwet).



Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000

Natura 2000 richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in Europa. De gebieden die onder Natura 2000 vallen, worden aangeduid in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Deze Europese richtlijnen bepalen dat lidstaten bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen de Ecologische Hoofdstructuur.

Voor elk Natura 2000-gebied moet een beheerplan worden opgesteld. Hierin staat wat er moet gebeuren om de natuurdoelen voor dat gebied te halen en wie dat gaat doen. Er geldt een vergunningplicht voor activiteiten die in en om Natura 2000-gebieden de beschermde natuur *kunnen* verstoren.

Planologische Kernbeslissing Waddenzee (Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening)

Hoofddoelstelling is duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Subdoelstelling is de veiligheid van de bewoners van het Waddengebied. De bereikbaarheid van de havens en de eilanden wordt gewaarborgd:

- Er mogen geen nieuwe havens, jachthavens en bedrijventerrein worden aangelegd in of direct grenzend aan de Waddenzee.
- Bestaande havens en bedrijventerrein direct grenzend aan de Waddenzee, mogen niet zeewaarts worden uitgebreid, uitgezonderd de verplaatsing van de TESO-veerhaven in Den Helder. Beperkte uitbreiding van de recreatieve havens van de Waddeneilanden is eveneens mogelijk, indien dat noodzakelijk is vanwege de veiligheid of het ontbreken van passende alternatieven. Het Convenant Vaarrecreatie is hierbij richtinggevend.
- Het snelvaargebied bij Oudeschild mag worden gebruikt voor waterskien, jetskiën en vergelijkbare gemotoriseerde activiteiten.

- Het aantal vergunningen voor sleepnetvisserij wordt niet uitgebreid.
- Mechanische kokkelvisserij is in de Waddenzee niet toegestaan.
- Het commercieel rapen van mosselen is verboden.
- De uitgifte van nieuwe visvakken is in de Waddenzee niet aan de orde.
- Het aantal vergunningen voor het mechanisch winnen van wadpieren mag niet worden uitgebreid.



Texel heeft o.m. te maken met regelgeving uit de PKB Waddenzee (uit Beeld van Texel)

Waterwet

Watervergunning is nodig voor het gebruik van waterstaatswerken, het lozen en/of onttrekken van water en het brengen of storten van stoffen in het oppervlaktewater. Werkzaamheden op, in of onder een waterkering zijn vergunningplichtig. Uit de Waterwet (voorheen Wet op de Waterkering) vloeit voort dat rechthebbenden in buitendijks gelegen gebieden wateroverlast of overstroming moeten dulden.

Stiltegebied

Milieubeschermingsgebieden waar storende geluiden voor flora en fauna vermeden moeten worden. Gebiedeneigen geluiden zijn toegestaan.

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

Plannen voor ruimte en mobiliteit: investeren van infrastructurele projecten. De visie vervangt onder andere de nota 'Ruimte, agenda landschap en agenda Vitaal Platteland'.

1.5 Regionaal Beleid

Regionale Detailhandelsvisie 2012

Visie voor de detailhandel in de Kop van Noord-Holland. Deze sector heeft te maken met ingrijpende ontwikkelingen, die van invloed zijn op de omvang en kwaliteit van het winkelapparaat in de regio. In de visie wordt ervoor gepleit gericht te investeren in de kwaliteit van de winkelgebieden. Om de aantrekkelijkheid ervan te versterken, dienen nieuwe plannen hoofdzakelijk bij de reeds bestaande en geplande winkelgebieden ontwikkeld te worden. De regionale detailhandelsvisie heeft in de afgelopen periode ter visie gelegen bij alle gemeenten in de Kop. De ingebrachte zienswijzen zijn betrokken in het definitieve ontwerp. Gelet op de beperkte ruimte in de regionale markt voor extra detailhandelscapaciteit, is de ontwikkeling van nieuwe locaties in principe niet gewenst. Slechts in bijzondere gevallen kan hierop een uitzondering worden gemaakt.

Voor Texel is in dit kader, voor eventuele nieuwe ontwikkelingen op de haven van Oudeschild, een dergelijke uitzondering gemaakt.

Convenant Vaarrecreatie Waddenzee

Als uitwerking van de PKB-Waddenzee hebben alle betrokken overheden, natuurorganisaties en watersportorganisaties in december 2007 een convenant gesloten om natuurbehoud en vaarrecreatie op de Waddenzee kwalitatief op elkaar af te stemmen. Er zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling en capaciteit van de jachthavens en er is een Havenontwikkelingsvisie opgesteld. Voorts zijn er educatieve en informatieve programma's gestart en doorlopen.

Regionaal Woningbouwbeleid

Er is een verouderde regionale Woonvisie 'Groei in kwaliteit en identiteit' (2006), die als onderlegger heeft gediend voor de lokale Woonvisie. Er komt geen nieuwe regionale Woonvisie. Wel wordt gezamenlijk, onder regie van de provincie, gewerkt aan een regionaal kwalitatief woningbouwprogramma voor de Kop van Noord-Holland (KWK). Dit zal meer dan voorheen ingaan op kwaliteiten van woningen en leefomgeving.

De Regio heeft in 2012 het Regionale Actie Programma Wonen vastgesteld. Eventuele woningbouw op de haven past daar niet in, mede gezien het feit dat deze locatie valt buiten het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG), zoals dat is opgenomen in de Provinciale Verordening Structuurvisie (PRVS). Om in de toekomst hier toch eventueel woningbouw mogelijk te maken, dient aan de provincie gevraagd te worden hierop een uitzondering te maken.

1.6 Relevante beleidsdoelen uit deze beleidsnota's en rapportages

- benutting van de ontwikkelingskansen van visserij, beroepsvaart en recreatievaart en de daaraan gerelateerde activiteiten en bedrijvigheid
- een haven waarbij de diversiteit van de bedrijfsmatige activiteiten een meerwaarde vormt voor de toeristische recreatieve kwaliteit en attractiviteit
- versteviging van de verbondenheid en de wisselwerking tussen toerisme, visserij en recreatie
- een betere benutting van de toeristische recreatieve potenties door een opwaardering in dagrecreatieve en verblijfsrecreatieve zin
- ontwikkeling naar een maritiem toeristisch concentratiegebied voor dag- en verblijfstoerisme met een hoog recreatief gehalte en attractieniveau
- karakteristieke, eilandeigen vormen van bebouwing met als bijkomend effect een versterking van het draagvlak van de voorzieningen in het dorp
- versterking van de ruimtelijke en economische samenhang met het dorp Oudeschild, zodat de havenontwikkeling deels ook een dorpsontwikkeling inhoudt
- havengebied vormt ruimtelijk en functioneel een verlengstuk van het dorp
- kansen ontleen aan de potenties van Werelderfgoed Waddenzee als exclusief natuurgebied en de unieke maritieme cultuurhistorie van de Reede van Texel
- ontwikkelingen stimuleren die passen bij de identiteit van Texel in het algemeen en het maritieme karakter van de haven in het bijzonder

Bijlage 2 Investeringsstrategie

Voor de diverse ambities, zoals in hoofdstuk 7 bij Toekomstvisie beschreven, moeten financieringsbronnen aanwezig zijn. De visie dient op alle fronten realistisch te zijn: ten aanzien van zowel de gebruiksmogelijkheden als het daadwerkelijke gebruik van nieuwe faciliteiten en de financiering ervan. Een inventarisatie van subsidiemogelijkheden is daarom nuttig.

In alle situaties is privaatgeld noodzakelijk. De ondernemers in het gebied worden nadrukkelijk opgeroepen om op zoek te gaan naar investeerders.

Mogelijke geldbronnen:

Europees Visserijfonds EVF:

Dit fonds financiert de visindustrie en kustgemeenschappen om hen te helpen zich aan te passen aan veranderende omstandigheden in de sector, economisch sterker te staan en duurzaam te werken. Het is met name voor haveninfrastructuur, toeristische verbreding en een attractieve omgeving bedoeld.



Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, EFMZV:

Dit fonds draagt bij aan de hervorming van het gemeenschappelijke visserijbeleid en helpt vissers en kustgemeenschappen bij de overgang naar duurzame visserij en een diverse economie. Het bestaande Europese Visserijfonds wordt door dit nieuwe fonds vervangen. In totaal wordt 6.5 miljard euro voor het fonds uitgetrokken in de periode van 2014-2020. Het gaat om de ontwikkeling van duurzame visserij, aquacultuur en visgebieden. De verstrekte subsidie is maximaal 50 procent.

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, EFRO:

Het fonds richt zich op het versterken van de regionale concurrentiekracht en het vergroten van de werkgelegenheid. Het accent ligt op innovatie, kenniseconomie en koolstofarme economie. Uitwisseling tussen wetenschap en bedrijfsleven is belangrijk.

Water als Economische Drager WED:

Met het programma Water als Economische Drager (WED) wil de provincie de economische mogelijkheden van water optimaal benutten. Het is gericht op waterrecreatie en watergebonden bedrijvigheid. In de doorstart van de regeling komt de focus te liggen op het koppelen van recreatie aan wateropgaven.

Brede doelluitkering BDU, kleine infrastructuur Noord-Holland 2013:

Met dit fonds worden infrastructurele werken mede gefinancierd. De subsidie geldt niet voor waterinfrastructuur, maar mogelijk voor infrastructuur op de kade.

Waddenfonds:

Om de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap te stimuleren, is in 2007 het Waddenfonds opgericht. De doelen van dit fonds zijn:

- vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied;
- verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
- bevorderen van een duurzame economische ontwikkeling in het waddengebied, bijvoorbeeld door het stimuleren van duurzaam toerisme en het gebruik van duurzame energie;
- ontwikkelen, onderhouden en verspreiden van kennis over het Waddengebied

Bij de honorering van aanvragen is belangrijk dat concrete uitvoeringsprojecten worden ingediend. De subsidiering varieert tussen 40 en 90 procent.

Provinciale cofinancieringsregeling Waddenfonds:

De provincie Noord-Holland kan tot 10 procent extra financiering geven op de eigen bijdrage die een partij moet inbrengen bij een subsidieverzoek, ingediend bij het Waddenfonds.

Herstructurering Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB):

Subsidie bedoeld voor onderzoek, procesmanagement en fysieke verbeteringen van bedrijventerreinen, gericht op herstructurering en ruimtewinst.

Het zal duidelijk zijn dat de subsidies geen doel op zich zijn. Belangrijker is het ontwikkelen van concrete projecten en daar eigen financiering voor te zoeken via private investeerders. Eventueel kan een beroep worden gedaan op een van de voornoemde subsidies. Bij private investeerders wordt gedacht aan ondernemers die in de haven willen investeren voor eigen exploitatie of dat overlaten aan derden. Bij de beoordeling van projecten moet duidelijk blijken dat daadwerkelijk exploitatie zal plaatsvinden: er wordt niet ontwikkeld voor leegstand.

Bijlage 3 Inventarisatie kansen en ontwikkelingen



Het havengebied van Oudeschild is een belangrijk speerpunt in de toeristische en economische ontwikkeling van ons eiland. Texels Ondernemersplatform (TOP) en de Stichting Havenbelangen Oudeschild (SHBO), waarin alle havengebruikers en de dorpsgemeenschap zijn verenigd, werken samen met de gemeente aan een toekomstvisie van de haven van Oudeschild. Daarbij is het van groot belang om alle initiatieven en ideeën die er leven bijeen te brengen.

TOP en SHBO en de huidige gebruikers hebben aangegeven welke marktpotenties en ontwikkelingskansen er volgens hen zijn in het havengebied. Vanuit beide organisaties is aan de verbonden besturen en leden (circa 800 TOP-leden en 400 WSV-leden) gevraagd aan te geven welke andere, nieuwe economische activiteiten marktpotentieel hebben. Met de kanttekening deze vraag ruimdenkend te beantwoorden, waarbij creativiteit belangrijker is dan realiteitsgehalte. Daarnaast is gevraagd welke verbeteringen aan de haven en het havengebied tot kwaliteitsverhoging leiden of de aantrekkelijkheid van het havengebied verhogen.

Vanuit een breed spectrum zijn reacties binnengekomen, die enerzijds vele suggesties bevatten en anderzijds kritisch staan ten opzichte van allerlei ontwikkelingsideeën. Vanuit de gemeente zijn diverse ontwikkelingsideeën aan die van TOP en SHBO toegevoegd.

De door TOP en SHBO uitgevoerde inventarisaties zijn samengevat volgens het schema:

1. Positie huidige gebruikers
2. Marktpotentie (verwachte ontwikkelingen en ambities) huidige gebruikers
3. Wensen huidige gebruikers (functies, voorzieningen, faciliteiten, omvang, locatie)

Visserij

1. Omvang visserijvloot: 11 Noordseekotters en 8 kleinere (garnalen)kotters.
2. Na decennia van sanering en innovaties wacht mogelijk nog een geringe reductie gevolgd door stabilisatie. Vooralsnog zijn geen verdere ingrijpende ontwikkelingen te verwachten. Dat geldt ook voor de omvang en het gebruik van de CIV-gebouwen.
3. Beschikbaarheid van voldoende meters afmeer- en kaderuimte van donderdag t/m maandagmorgen. Een adequate havenontvanginstallatie en tankfaciliteit gecombineerd met een innamestation voor afvalwater. Medegebruik van een multifunctionele drijvende steiger. Opgelegde of buitengebruik zijnde (vissers)schepen verplaatsen naar de zogeheten 'Pishoek'.

Dokbedrijf

1. Belangrijke facilitaire voorziening voor visserijvloot en andere scheepvaart. Specifiek nautisch en hoogwaardig technisch bedrijf.
2. Het bedrijf richt zich op continuïteit en op vergroting van het aantal dokbeurten.
3. Geen behoefte aan meer ruimte of faciliteiten, wel aan een ondernemersvriendelijke exploitatie van de haven.



Laad en losfaciliteiten (fa Ooms, Rab, Tatenhove, CIV, agrarische sector)

1. Er zijn voldoende faciliteiten en voorzieningen voor de circa 150 aankomende vrachtschepen per jaar.
2. Geen groei maar stabilisatie verwacht.
3. Concentratie/verplaatsing naar (verlengde) visserijkade, met beschikbaarheid van maandag t/m donderdag. Binnendijkse opslag van zand en andere bulkmaterialen. Verplaatsen van verlading en opslag grove steenmaterialen t.b.v. kustverdediging naar NIOZ-haven. Behoud permanente noordoostelijke laad- en loskade t.b.v. agrarische producten.

Rondvaartschepen

1. Belangrijke dagrecreatieve functie door vijf grote en twee kleine schepen, waarvan er één zich ook als watertaxi en dienstverlener aan offshore en anderen profileert.
2. Sector zelf heeft geen ambitie voor uitbreiding. TOP en SHBO willen ruimte houden voor innovatie, nieuwe initiatieven en ontwikkelruimte in relatie tot Werelderfgoed, Waddenpoort enz.
3. Handhaven huidige locaties (Noorder- en Zuiderhaven). Betere havenkom en kadebenutting door extra (drijvende) steiger in Zuiderhaven. Relatie naar dorp versterken door herstel coupure. Meer en betere parkeerfaciliteiten met name buiten de Deltadijk.



Chartervaart Bruine vloot

1. Circa 1000 bezoeken met veelal jeugdige opvarenden. Huidige waardering haven is laag. Gasten stellen steeds hogere eisen aan het comfort op de schepen en aan de havens. De gemiddelde leeftijd van de gasten is hoger dan een aantal jaar geleden. En met de vergrijzing stijgt ook de vraag naar meer comfort. Traditionele charterschepen zorgen voor mooie havengezichten.
2. Stabilisatie of geringe teruggang. Schepen worden meer zelfvoorzienend. Groeikansen met name bij de niet-jongerengroepen bij betere afmeergefaciliteiten (drijvende steigers, betere elektra-, water-, afval- en sanitaire walvoorzieningen), een goede prijs/kwaliteitsverhouding en aanbod van recreatieve activiteiten en excursies.
3. Voorkeur voor nieuw te bouwen drijvende steiger, waar de schepen bij elkaar kunnen liggen. Een alternatief is het verbeteren van de huidige kades. De Zuiderhaven blijft een mooie locatie voor de vloot evenals het stuk kade nabij eetcafé de Kombuis. Voor de kleinere schepen is de Noorderhaven een mooie plek. Van belang is dat er niet afgemeerd hoeft te worden langszij van een visserskotter in verband met het op- en afstappen. Goede (technische) faciliteiten zijn noodzakelijk (zie aparte opsomming).

Passagiersschepen, charters voor fietsvakanties en cruisevaart

1. Circa 150 aankomende schepen per jaar in de zomermaanden (maandag t/m donderdag) die afmeren in de Werkhaven en zelfvoorzienend zijn. Overwegend oudere publieksgroepen.
2. Sterke groei is te verwachten bij betere beschikbaarheid en kwaliteit van de afmeerfaciliteiten.
3. Zie onder 2 en 3 bij chartervaart Bruine Vloot. Vooral voor deze publieksgroepen zijn goede faciliteiten noodzakelijk en is veiligheid van ontschepen en comfort van veel belang. Een drijvende steiger verdient sterk de voorkeur, zodat passagiers (met hun fietsen) gemakkelijk van en aan boord kunnen komen.

Toeristische recreatievaart

1. Concentratie in aparte jachthavens met uitgebreide voorzieningen, eigen horeca en havenwinkel. 250 ligplaatsen en ca 20.000 bootovernachtingen per jaar. Bezoek van april t/m oktober ('s winters gesloten), omvang bezoek sterk weersafhankelijk.
2. Vooralsnog niet veel groei te verwachten. Boten worden groter, vooral breder waardoor minder ligplaatsen beschikbaar komen. Wellicht groeipotentie binnen doelgroep motorboten. Mogelijkheden voor traditionele platbodems bij geconcentreerde en afgestemde opvang. Groeimogelijkheden voor bezoek van grote en diepstekende jachten (nu circa 20 per jaar). Prioriteit voor een betere noodcapaciteit in de gemeentehaven, in verband met de opvang van overloop.
3. Alle genoemde groeipotenties vergen meer en betere afmeerfaciliteiten (met name drijvende steigers) en een daarop afgestemd beheer. Mogelijkheden voor multifunctionele bebouwing voor wonen, verblijfsrecreatie, gezondheidscentra, wellness, zeilscholen en andere Waddenzee- en watersport gerelateerde bedrijvigheid en activiteiten. Die zorgen ook voor meer beslotenheid en opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit. De landtongen nabij horecabedrijf De Compagnie en het gebied tussen het dorp en De Compagnie bieden daartoe ruimte.



Watersportvereniging recreatievaart

1. Eigen jachthaven met 200 ligplaatsen uitsluitend voor inwoners van Texel. Werkt nauw samen met naastgelegen passantenhaven. Overloop daar wordt eerst in WSV-haven opgevangen.

2. Verwacht wordt stabilisatie. Het aantal schepen neemt af, maar de grootte neemt toe, zodat de capaciteit van de huidige verenigingshaven toereikend blijft.
3. Goede parkeermogelijkheden, verder geen concrete wensen of plannen.

Vestiging KNRM

1. Snelle reddingboot in boothuis in de WSV-haven.
2. Geen marktpotentie, maar wel van toegevoegde waarde voor haven en recreatievaart.
3. Betere faciliteiten voor bemanning en materieel. Wellicht grotere reddingboot op andere ligplaats.

Horeca en detailhandel

1. Binnen havengebied grote verscheidenheid horeca en enkele maritiem georiënteerde winkels. Deze voorzien in een behoefte en dragen bij aan diversiteit en levendigheid van de haven.
2. Ondernemers zelf hebben geen behoefte aan meer horeca of uitbreiding van het winkelbestand.
3. Zie 2. TOP en SHBO vinden dat de marktwerking niet bij voorbaat beperkt moet worden en dat nieuwe initiatieven en innovatie een kans moeten krijgen.

N.b. Hoofdregel van de regionale detailhandelsvisie is geen nieuwe ontwikkelingen in de regio, omdat het de bestaande voorzieningencentra zou kunnen frustreren. Voor de haven is een uitzondering gemaakt: het hoeft niet, maar er is beleidsmatig wel ruimte gecreëerd.



Landbouw

1. Jaarlijkse aan-/afvoer van ca. 40.000 ton bieten, 10.000 ton graan, en 10.000 ton mest/compost.
2. Ook in de toekomst blijft behoefte aan goede laad- en loskades. Vervoer per schip is duurzaam in tegenstelling tot vervoer per as.
3. Gedurende een deel van het jaar moet een kade zeven dagen per week beschikbaar zijn. De voorkeur gaat uit naar de verlengde visserijkade die veel eenvoudiger bereikbaar is dan de kade bij de WSV-haven. Er zijn veiligheidsmaatregelen en technische voorzieningen (o.a. trechter) nodig voor het efficiënt laden en lossen.

Samengevat geeft dit de volgende marktpotenties en ontwikkelingskansen voor het havengebied:

1. Het realiseren/herstellen van de coupure tussen de Heemskerckstraat en de haven om de onderlinge samenhang te verbeteren. Tijdens het bezoek van het college aan het dorp op 20 december jl. is gebleken dat er voor- en tegenstanders van de coupure zijn.
2. Verplaatsing loskade naar visserijkade, sanering gebied voormalige asfaltcentrale en ontwikkeling naar een woongebied en/of toeristische verblijfsaccommodaties.
3. Het depot voor steen en basalt, waarvan aan- en afvoer per schip geschiedt, verplaatsen naar de NIOZ-haven. De overige opslag verplaatsen naar een binnendijkse locatie.
4. Bouwmogelijkheden voor (recreatieve en/of permanente) woningen en/of appartementen met mogelijkheden voor havengerelateerde winkels en horeca, waddengezondheidscentra, wellness, zeilscholen en andere Waddenzee en watersport gerelateerde bedrijvigheid en activiteiten.
5. Aanpassing van de ontsluitingsstructuur met aandacht voor wandelroutes, promenades en fietsenstallingen.
6. Uitbreiding van de parkeermogelijkheden buiten het directe haventerrein.



7. Sanering Hanos-gebouwen en vervangen door (overdekte) parkeervoorzieningen en (woon)bebouwing.
8. Multifunctionele drijvende steiger tussen het dok en de tegenoverliggende kade ten behoeve van de (nood)opvang van de recreatievaart, bruine vloot, charterschepen, grote- en diepstekende jachten, garnalenvisserij en cruisevaart.
9. De visserijkaden van maandag t/m donderdag structureel multifunctioneel gebruiken, onder meer als los- en laadkade (incl. veiligheidsvoorzieningen) voor bulkgoederen en agrarische producten. Voor de landbouwsector is (ook) kaderuimte nodig die de hele week bruikbaar is.
10. Voor opgelegde schepen en vaartuigen die langdurig buiten bedrijf zijn, afmeerfaciliteiten realiseren in het havendeel dat de Pishoek wordt genoemd.
11. Steiger in de Zuiderhaven voor doelmatige afmeerplaatsen ten behoeve van de rondvaartschepen.
12. Concentratie en afmeerfaciliteiten voor de pleziervaart met traditionele schepen (platbodems en andere traditionele recreatievaart) in de Noorder- en/of de Zuiderhaven.
13. Gecentraliseerde havenontvanginstallatie HOI) en tankfaciliteit voor beroeps- en pleziervaart.

14. Het kwalitatief faciliteren en het organiseren van activiteiten en excursies ten behoeve van de chartervaart en Bruine vloot.

Het is van belang dat er ontwikkelingskansen worden geboden aan bestaande bedrijven, waarvan is bewezen dat die levensvatbaar zijn, aanslaan bij de markt, werkgelegenheid scheppen en aansluiten bij de Texelse kernwaarden. Dus niet meer van hetzelfde maar verbeteren, innoveren en verder ontwikkelen van dat waar je goed in bent.

Marktpotentie nieuwe faciliteiten voor de korte en lange termijn

Vanuit de bestaande gebruikers, ondernemers en exploitanten van de haven, zijn de volgende kansrijke nieuwe marktpotenties geïnventariseerd:

1. Het realiseren van multifunctionele bebouwing met daarin mogelijkheden voor havengerelateerde winkels en horeca, waddengezondheidscentra, wellness, zeilscholen en andere Waddenzee en watersport gerelateerde bedrijvigheid en activiteiten.
2. Na verplaatsing van loskade en opslag de voormalige asfaltcentrale bestemmen voor de ontwikkeling van een speciaal woongebied en/of Waddenzee georiënteerde kleinschalige toeristische verblijfsaccommodaties. Het exclusieve karakter van deze locatie nodigt wat betreft ruimtelijke en architectonische kwaliteiten uit tot een hoog ambitieniveau.
3. De haven van Oudeschild ontwikkelen als 'Waddenpoort' met vele 'Waddenparels', zoals beschreven in het Pioniersprogramma Waddenfonds 2012-2013.
4. Aantrekken van motorboten en grote, diepstekende jachten.
5. Uitvoering plan De Gouden Driehoek.

Ten slotte

De rapportage 'Texel proeftuin en andere economische kansen – Richting voor economie', door de gemeenteraad vastgesteld op 18 mei 2011, concludeert dat in de sectoren landbouw, visserij, toerisme, dienstverlening en bouw niet veel groei (zowel van de sector zelf als de werkgelegenheid in die sector) te verwachten is. Niet dat deze sectoren stilstaan, maar noemenswaardige groei wat betreft werkgelegenheid is niet te verwachten.

Deze conclusie sluit aan bij de geïnventariseerde ontwikkelingsambities en mogelijkheden binnen het havengebied, met dien verstande dat vooral de toeristische aspecten van de haven wel degelijk kunnen groeien en ontwikkelingskansen bieden wanneer meer en betere faciliteiten worden geboden.

Het rapport signaleert dat het maritiem karakter benut kan worden en dat er ingespeeld moet worden op duurzame ontwikkelingen (zonder direct aan te geven hoe). Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kernkwaliteiten van Texel. Deze kernkwaliteit staat als opsomming genoteerd in de structuurvisie Texel op Koers van 2009: rust, ruimte, natuur, cultuur, specifieke eilandkarakter, grote afwisseling in landschappen en vormen van landgebruik, verbondenheid van de bewoners met hun eiland en als eilandgemeenschap met elkaar, nachtelijke duisternis, maritieme monumenten en een eilandeconomie die wordt getypeerd door gevarieerde kleinschalige bedrijvigheid met een hoge mate van dienstverlening. Het rapport ziet kansen voor groei in de sectoren kenniseconomie, zorgsector, bereikbaarheid en energie & duurzaamheid.

Ontvangen ideeën en suggesties voor nieuwe economische activiteiten met marktpotentieel:

1. Opwekking van duurzame energie, zodat haven co2 neutraal is.
2. Vestigingsplaats voor specifieke (toeristische) zorginstelling of een kennisinstituut op voormalig terrein asfalmolen.
3. Vestiging van een duurzame energiecentrale op voormalig terrein asfalmolen.
4. Woongebied als dorpsuitbreiding/dorpsontwikkeling.
5. Verse vismarkt met dagverse aanvoer.
6. Bedrijvigheid op het gebied van mosselkweek, oesters en kokkels.
7. Faciliteiten voor campers (op terrein voormalige asfalmolen?).
8. Jachtwerf watersport, onderhoud, stalling.
9. Dienstverlening aan offshore-branch.
10. Vaste ligplaatsen voor niet-Texelse ingezetenen.
11. Windturbines en zonnepanelen.
12. Pannenkoekenboot in de vorm van een VOC-schip.
13. Uitbreiding Pakhuus met (eventueel) vismarkt/winkels beneden en boven toeristische suites.
14. Gebied Stoombootkoffiehuis ontwikkelen voor winkels, horeca en parkeren.
15. Zeilschool vestigen al dan niet op voormalig terrein asfalmolen.
16. Voorziening voor berging, conservering en tentoonstellen van restanten uit het maritieme (VOC) verleden en de Reede van Texel.
17. Jongerencentrum op het terrein voormalige asfalmolen met concert- en danszaal.
18. Vast kraan/botenlift, afsputinstallatie en overdekte stallingruimte mogelijk maken.
19. Drijvende (recreatie)woningen.
20. Motorbootmarkt ontwikkelen, is groeimarkt voor senioren en ex-zeilers.
21. Waterskibaan in of net buiten de haven.
22. Waddenzeeaquarium als Waddenparel in kader Waddenpoort en Werelderfgoed.
23. Bouwstrook voor havengerelateerde maritieme bedrijven op kade tegenover het dok.
24. Capaciteit voor boten (pleziervaart en bedrijfsactiviteiten) zo mogelijk uitbreiden.
25. Inspelen op opkomst cruysvaart.
26. Langere en diepere pleziervaartboten faciliteren.
27. Nieuwe bootverbindingen (eilandhoppen) realiseren.
28. Cultuurhistorie versterken.
29. Botenverhuur voor toeristen.
30. Meer kotterwerkzaamheden naar Oudeschild (vanuit Oosterend).
31. Meer waddencruises.
32. Wellness- en douchefaciliteiten aan elkaar koppelen.
33. Groeimarkt offshore benutten.
34. Attractieve functie locatie asfaltcentrale.
35. Texelse markt.

Kritische reacties

Uit diverse reacties blijkt dat bij ontwikkelingen in het havengebied (grote) vrees bestaat voor verlies aan authenticiteit, charme en eilandgevoel, aantasting van het (unieke) karakter, de Texelse kernwaarden en de belevingskwaliteit. Ook wordt gesteld dat Oudeschild geen tweede De Koog mag worden; geen toeristische façade of kermis.

Verder zijn er opmerkingen dat de ontwikkeling van (recreatie)woningen in het havengebied ten koste gaat van de privacy van de watersporter. Ten slotte wordt genoemd dat meer winkels en horeca economisch niet haalbaar zijn en/of ten koste gaan van de bestaande winkel- en horecavoorzieningen op de haven en/of in het dorp, dan wel tot ongewenste versnippering van het totale aanbod op de haven zullen leiden.

Bijlage 4 Verslag presentatie concrete toekomstplannen

Plan Mantje-Veeger

Het plan is uitgewerkt vanuit de visie van plan Wortel III, onder andere met gebruikmaking van het feit dat de haven een breed VOC-verleden heeft. De haven van Oudeschild is een prachtig gebied, maar op dit moment is het geen verlengstuk van het dorp. Er zijn nu wel veel gevestigde bedrijven met een eigen DNA, maar het DNA uit het verleden is eigenlijk niet meer terug te vinden (zie visserij en het eigen van Oudeschild). In de visie wordt daarom voorgesteld om het dorp te koppelen aan de haven. Het oorspronkelijke plan was één pakhuis te maken, maar al ontwikkelend is het een visie voor het hele havengebied geworden. Stedenbouwkundig is een vlekkenplan van de ontwikkelingsmogelijkheden gemaakt. Voorbeelden zijn een flaneergebied tussen Oude Havens en jachthavens, gerealiseerd met authentieke bebouwing en ingevuld met parkeren op de begane grond, dagrecreatieve voorzieningen zoals winkels, horeca, zeilschool op de eerste verdieping en op woningen op de tweede etage. De functies op de eerste en tweede verdieping zijn onderling uitwisselbaar. Hierdoor ontstaat een lange en prettige (houten) promenade. Op de locatie van de asfaltcentrale zijn een hotel en wellnesscentrum gepland.



Authentieke bebouwing op de locatie Werkhaven (plan Mantje-Veeger)

Plan A.C. Grootjen

De heer Grootjen ziet de indeling van haven Oudeschild graag als volgt: De CIV verplaatsen naar het dok. Op de locatie van de CIV parkeerplaatsen en dijkwoningen realiseren, in interactie met cruiseschepen en rondvaartboten. CIV-gebouw verplaatsen richting De Compagnie. Het gebied parkeren van Rijkswaterstaat activeren. Het dok verhuizen naar de locatie van de asfaltcentrale. Scheepshellingen plaatsen geeft extra inkomsten. Een kleine scheepswerf realiseren bij de jachthaven en kleine bedrijfjes toestaan voor onderhoud. Er is voldoende horeca, meer markten zijn niet noodzakelijk. Kleinschalige hotellerie bij stoombootkoffiehuis/parkeerterrein bij havenkantoor. Naast

de dijk (dorpskant) klein hotel, waardoor meer samenhang ontstaat met het dorp. In jachthaven gelegenheid creëren voor drijvende woningen. Noorderhaven in vloeiende beweging naar jachthaven. Cruiseschepen op plaats waar dok ligt. Kleine boten in oude haven. Bruine vloot verdelen over de haven. Op plaats CIV groot parkeerterrein. Hanos wil nieuw bouwen, daarvoor mogelijkheden creëren op oude Rasteren of bij TexelWool. Op de plek van Hanos parkeerplaatsen voor Kaap Skil en vishallen. Hanos wel behouden voor Oudeschild!

Plan Bosscha

De heer Bosschaart heeft het plan gelanceerd een oud vaartuig om te bouwen tot een pannenkoekschip. Enerzijds komt hiermee een historisch vaartuig als toeristische aantrekkingskracht en anderzijds ontstaat er een nieuw soort horeca-aanbod in de haven.

Plan LTO – A. Langeveld

Voor de graanoogst is minimaal een gedeelte van de kade benodigd voor de oogst. Een korte periode is de kade zeven dagen per week nodig, de oogst laat zich moeilijk sturen. Daarnaast hebben visserij en watersport natuurlijk ook ruimte nodig. Agrifirm en Suikerunie willen graag een vaste plaats om te storten en verladen. Dit kan met behulp van een afsluitbare sleufsilos. Mensen lopen er dan niet meer doorheen. Het is voedselveiliger en logistiek makkelijker.

Plan C. van Heerwaarden

Het is wenselijk bij de havenmond in Oudeschild ruimte voor 20 camperplaatsen te realiseren. Daaromheen kunnen auto's parkeren. Dit kan een economische impuls geven van € 65,- tot € 98,- per dag. Campings zijn van half oktober tot half maart gesloten. De haven is het hele jaar door beschikbaar. Eventueel proef van een jaar. De NKC (Nederlandse Kampeerauto Club) biedt aan regels op te stellen. Controle en betaling kunnen via het havenkantoor plaatsvinden of via parkeerautomaten. Water- en rioolputten zijn aanwezig. Watervoorziening en vuilcontainers zijn aanwezig en kunnen ook door jachten worden gebruikt. Andere facilitaire voorzieningen zijn eveneens aanwezig. *Nb. Het idee zou ook op een andere locatie op de haven kunnen.*

Plan S. Timmermans

De heer Timmermans is eigenaar van een historische motorsleepboot. Bedoeling is in de weekenden en paar dagen in de week te varen. De onderhoudswerkzaamheden worden al als een attractie gezien. Timmermans hoopt op rust en vrede binnen de huidige vloot, het is een mooi aanbod. "Hoe meer kramen, hoe groter de markt. Samenwerking maakt je onderling sterker." Hij heeft de wens een charterdag te organiseren.

Plan Van de Star

De familie Van de Star wil een ruimte op de haven waar zij aan groepen uitleg/informatie kan geven over visverwerking. De familie heeft naast de viswinkel aan de Heemskerckstraat een garnalenvisserijbedrijf. Over beide functies is veel te vertellen, maar de thans beschikbare accommodaties zijn niet groot genoeg om groepen voorlichting in te geven. Hiervoor wil Van der Star een afzonderlijke ruimte op de haven zelf exploiteren. Naast het geven van voorlichting wil de familie er ook detailhandel realiseren. De winkel aan de Heemskerckstraat blijft in de plannen bestaan.

Plan C. Bonne

De heer Bonne geeft de suggestie op de dijk bij het havenkantoor enkele autoparkeerplaatsen met een keerpunt te realiseren. Mensen met een lichamelijke beperking kunnen dan vanuit de auto genieten van het uitzicht over de Waddenzee. Het wordt dus geen plek waar langdurig auto's geparkeerd staan, maar een uitzichtpunt waar zo nu en dan een auto staat waarin de passagiers blijven zitten.

Plan Heiligers/Hirschler

1. Een uitbreiding van Havenhotel Texel tot aan de Waddendijk, maximaal 20 kamers. Het dijkhotel staat op palen, waardoor er uitzicht is op de Waddenzee en er geen noodvoorzieningen getroffen hoeven te worden indien de haven volloopt. Auto's kunnen onder het hotel worden geparkeerd.
2. Vijftien drijvende hotelkamers in het Opslaggebied. De kamers drijven mee op de getijden. Vier palen houden ieder gastverblijf op zijn plaats. De gasten verplaatsen zich met milieuvriendelijke (elektrische) bootjes van en naar de wal. De afstand tussen wal/receptie en hotelkamer dient te worden beperkt om het vaarrisico/vaaroverlast te minimaliseren.
3. Een drijvend hotel in een voormalig droogdok. De ontwerper had het dok van Damen Shipyards in gedachten, maar dit is de laatste jaren volop in gebruik. Wij zien mogelijkheden voor een tweede dok voor hoteldoeleinden. Met luxe kamers, lobby en zwembad en eventueel met een receptiefunctie en ontbijtruimte voor de eerder genoemde drijvende hotelkamers.



Drijvende hotelkamers en een hotel in een droogdok in de haven
(plan Heiligers/Hirschler)

Bijlage 5 Onderzoeksresultaten beheer- en exploitatievormen Adviesbureau De Laar

In het kader van de toekomstvisie is door Adviesbureau de Laar onderzocht welke beheer- en exploitatiemogelijkheden voor een haven mogelijk zijn.

Texel wil de bestaande bedrijvigheid in de haven minimaal behouden en bij voorkeur verder verbeteren. De haven is tevens waardevol voor toerisme en recreatie, als verblijfsgebied en aanlandingsplek voor deze bezoekers. Havenontwikkeling moet zijn gericht op meer bezoekers; bijvoorbeeld door meer horeca en andere maatregelen die de haven tot een aantrekkelijk toeristisch verblijfsgebied maken. Texel wil de beeldkwaliteit en uitstraling verbeteren. Daarvoor is een groot aantal verbeteringen benoemd.

11.1 Doel onderzoek:

Texel wil eenheid creëren in alle verschillende meningen en belangen, zodat de haven zich beter kan ontwikkelen en het toerisme meer profijt heeft van de haven. Het duurzame karakter moet behouden blijven en zo mogelijk verbeteren.

Vraag: Welke (andere) beheer- en exploitatievorm kan dit doel het beste ondersteunen? Kan een ander afwegingskader helpen de discussie met alle belanghebbenden zakelijker te voeren?

11.2 Inleiding

Een haven is een infrastructurele voorziening voor overslag van goederen en personen van een schip op een andere modaliteit, en andersom. Havens zijn van oudsher vaak in overheidshanden. In toenemende mate krijgen havens een rol in de havenconomie zelf (marktwerking via haventarieven, gebiedsontwikkeling, stimuleren economisch cluster). In veel gevallen opereren de klanten van de haven op een (inter-)nationale schaal. Vaak is het moeilijk om vanuit de ambtelijke organisatie zicht op en contact te houden met de haven gerelateerde markt; de havenconomie acteert op een ander tempo dan de overheid en bij overheden groeit het denkbeeld dat opereren op de havenmarkt geen overheidstaak is.



De veiligheid in de haven is bij uitstek een overheidstaak die onder gezag van de burgemeester wordt uitgeoefend door de maritieme autoriteit, de havenmeester(s).

In de praktijk bestaan verschillende vormen waarbij maritieme autoriteit en havenontwikkeling zijn samengebracht. In sommige havens is de haven onder gemeentelijke regie gebleven (bijvoorbeeld Texel, Hollands Kroon en Schagen), in andere havens heeft een havenschap het voor het zeggen (Moerdijk, Groningen en voorheen Zeeland) en de actuele trend (sinds 2004) is dat havenbedrijven in NV vorm worden opgericht (Rotterdam, Zeeland en Lauwersoog en in 2013: Den Helder, Amsterdam en Groningen).

Bij (grotere) havens grenzend aan rijkswateren is de scheepvaartbegeleiding in de vaargeul tot aan de haven in handen van de rijkshavenmeester. Dit geldt ook voor Texel. Hier wordt deze taak uitgeoefend door de Koninklijke Marine.

11.3 Publieke en private aansturingmogelijkheden

De overheid stuurt een haven altijd aan met haar publiekrechtelijke instrumenten, zoals bestemmingsplannen, vergunningen, verordeningen (o.a. APV en Havenverordening). Deze aansturing is vanuit de wet geregeld en kan niet aan een andere partij worden overgedragen. Wat wel kan, is dat een externe partij voorstellen voor de overheid opstelt, maar de overheid beslist uiteindelijk altijd zelf. Een voorbeeld daarvan is een havenbedrijf dat een bestemmingsplan opstelt en voorlegt aan de gemeente. De gemeenteraad kan vervolgens een besluit nemen over dit voorstel.

Private instrumenten zijn gebaseerd op eigendom. Zoals hiervoor beschreven zijn havens van oudsher meestal in gemeente-eigendom. Dit eigendom geeft sturingsmogelijkheden, zoals het heffen van kadegelden, huur en (erf)pacht. Ook geeft eigendom de mogelijkheid het gebied te ontwikkelen, mits daarvoor de benodigde toestemming van overheidswege wordt verkregen.

Bij verzelfstandigingvraagstukken speelt de zeggenschap over de privaatrechtelijke instrumenten. Deze kunnen aan een andere rechtspersoon worden overgedragen. De publieke instrumenten zijn onvervreemdbaar; deze blijven altijd bij de overheden. Een verzelfstandiging in welke vorm dan ook maakt het onderscheid tussen publieke en private instrumenten duidelijker zichtbaar.

Binnen een haven geldt ook altijd de publiekrechtelijke taak van de nautische autoriteit (veiligheid op het water). Als de haven binnen de gemeentelijke aansturing valt, is dat organisatorisch geborgd. Als de haven 'op afstand' wordt gezet, wordt de organisatorische beslissingslijn van de burgemeester naar de nautische autoriteit doorbroken. In een havenovereenkomst tussen haven en gemeente worden afspraken gemaakt die deze bestuurlijke aansturing herstellen. Concreet betekent dit dat de burgemeester bevoegdheden heeft over de havenmeesters die prevaleren boven hiërarchische lijnen binnen de verzelfstandigde havenorganisatie. In de praktijk maakt de burgemeester alleen van deze bevoegdheden gebruik als de veiligheid in het geding is.

11.4 Vormen van havenbeheer

Ingegaan wordt op de vormen:

- Gemeentelijke aansturing
- Havenschap (WGR)
- Havenbedrijf (NV)
- Privatisering

Gemeentelijke aansturing

Om vormen te kunnen vergelijken, is het nodig de bestaande situatie als basis te beschrijven.

Bij een gemeentelijke aansturing van de haven zijn bestuurders en ambtenaren verantwoordelijk voor de haven. De havenmeesterfunctie (de nautische autoriteit), het (technisch) beheer van de gronden en de kades (vastgoedbeheer) en de gebiedsontwikkeling van de haven zijn in de gemeentelijke organisatie ondergebracht en maken deel uit van de gemeentelijke begroting. Er is een wethouder die de haven in portefeuille heeft.

Vaak zijn de verschillende organisatieonderdelen op verschillende plekken in de gemeentelijke organisatie ondergebracht. Deze versnippering staat het samenbrengen van kennis en kunde en een eenduidige aansturing in de weg. Op Texel sturen de



Gemeente Texel

afdeling beleid (economie en vastgoed), de afdeling havendienst en de stafafdeling voor financiën en controle de haven aan. Er zijn coördinatoren aangesteld en het beeld is dat men elkaar

snel vindt als dat nodig is. Sommige gemeenten hebben hun haven 'intern verzelfstandigd', dat houdt in dat er een havendienst is waarin alle havenactiviteiten zijn samengebracht. Ook kan zo'n intern verzelfstandigd havenbedrijf enige mate van zelfstandigheid hebben en zelf beslissingen nemen. Het is vaak weer een opstap naar externe verzelfstandiging (zie bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam).

Een gemeente is een complexe organisatie. De bestuurlijke aansturing in combinatie met de natuurlijke neiging van een gemeente om veel tijd te investeren in het elimineren van risico's (wethouders zijn kwetsbaar voor optredende risico's, bananenschillen) maken een slagvaardig optreden moeilijk, zo niet onmogelijk. Ook de prioritering in de integrale belangenafweging van alle gemeentelijke taken staat slagvaardigheid in de weg.

De nautische autoriteit (havenmeester) is binnen een gemeentelijke organisatie op een logische manier verbonden aan het bestuurlijk gezag (m.n. de burgemeester).

Havenschap (WGR)

Algemeen

In Nederland zijn veel havenschappen actief. Voorbeelden daarvan zijn Moerdijk, Zeeland en Groningen. In deze vorm, waarin gemeenten samenwerken, blijft de ontwikkeling volledig onder overheidsbemoeienis. Enkele gemeenten vormen samen een gemeenschappelijke regeling onder de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (WGR) en daarnaast is er een politiek-bestuurlijke aansturing van het havenschap, in de vorm van een dagelijks en algemeen bestuur met wethouders, burgemeesters en soms ook raadsleden.

In de praktijk zien we bij havenschappen na verloop van tijd vrijwel altijd de behoefte om zelfstandig door te gaan in een NV. Zeeland is die weg gegaan, Groningen staat op de rand de verzelfstandiging af te ronden en ook Moerdijk 7 heeft deze stap voorbereid. Redenen daarvoor zijn het beperken van risico's bij de overheidspartners en het besef dat een bedrijfsmatige activiteit beter kan functioneren op enige afstand van het politiek bestuur. De rol van wethouders wordt dan ingevuld door commissarissen en dat biedt mogelijkheden om materiedeskundigheid in te brengen en andere relatienetwerken aan te boren.

Havenbedrijf NV

Algemeen

Om een slagvaardige organisatie te bouwen die gelijke tred kan houden met het tempo van de markt wordt in Nederland vaak gekozen voor een havenbedrijf in de vorm van een vennootschap. In zo'n havenbedrijf worden alle samenhangende gemeentelijke havenactiviteiten geclusterd en overgebracht naar een daarvoor opgezette vennootschap onder de eenduidige leiding van een algemeen directeur. Deze directeur rapporteert rechtstreeks aan de Raad van Commissarissen. Bij voorkeur worden de commissarissen uit het bedrijfsleven aangetrokken op basis van havengerelateerde expertise. Binnen een bedrijfsmatige omgeving worden risico's niet geëlimineerd, maar wel beheerst. Ook wegen politieke risico's minder dominant in de afwegingen.



Den Helder heeft een verzelfstandigd havenbedrijf: NV Port of Den Helder

Een overheids-NV

Vrijwel altijd is de NV in overheidshanden. De gemeente is dan vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA). De AVA treedt op als eigenaar van de vennootschap en stuurt op hoofdlijnen. Dit betekent dat jaarlijks verantwoording wordt afgelegd bij de jaarrekening en de AVA goedkeuring moet geven aan zeer zwaarwegende besluiten (bijvoorbeeld grote investeringen in nieuwe ontwikkelingen en het aanstellen van een nieuwe directeur). De aansprakelijkheid van de aandeelhouder blijft in principe beperkt tot het ingelegde kapitaal.

B&W-leden hebben namens de gemeente zitting in de AVA. Meestal maakt B&W afspraken met de gemeenteraad over de manier waarop het college de raad betreft bij besluiten van de NV. Zo is het gebruikelijk dat de gemeenteraad in een wensen- en bedenkingenprocedure wordt betrokken bij de meerjarensvisie van het havenbedrijf. Ook kan de AVA de commissarissen en de directie ontslaan, waardoor de gemeente (op hoofdzaken) de dominante machtsfactor blijft.

Private aandeelhouders

Een enkele keer (Zeehaven IJmuiden NV) wordt ervoor gekozen naast overheidsaandeelhouders ook private aandeelhouders toe te laten. Als er zowel publieke als private aandeelhouders zijn, dan is sprake van een vorm van PPS (Publiek Private Samenwerking).

Beschermingsconstructies

Als beschermingsconstructie voor de NV heeft IJmuiden ervoor gekozen geen aandelen maar (niet royeerbare) certificaten van aandelen uit te geven. De echte aandelen berusten bij de stichting Administratiekantoor IJmuiden, die daarmee ook de leden van de AVA levert.

Fiscale aspecten

Bij de start van een (deels) privaat havenbedrijf brengt een gemeente de gemeentelijke havenactiviteiten over naar de NV. De belastingdienst ziet dit als een vastgoedtransactie waarover (momenteel) 6 procent overdrachtsbelasting is verschuldigd. Als er ook private aandeelhouders zijn, krijgt de NV geen vrijstelling van deze overdrachtsbelasting.

Privatisering

Het is mogelijk (delen van) de haven volledig af te stoten aan de markt. Gezien de omvang van een dergelijke transactie zal die aan (Europese) eisen van staatssteun en openbaarheid moeten voldoen. De te privatiseren delen van de haven zal de gemeente openbaar aanbieden en verkopen aan de bieder die het gunstigste bod doet (op basis van vooraf vastgestelde gunningcriteria). Over het vastgoeddeel van de transactie moet overdrachtsbelasting worden afgedragen.

In een geprivatiseerde haven beperkt de overheidsbemoeienis zich tot het publiekrechtelijk instrumentarium. Concreet betekent dit dat initiatieven vanuit de private partij moeten komen. Als die initiatieven uitblijven, dan kan de gemeente via

het bestemmingsplan (facilitair grondbeleid) of via subsidies marktpartijen stimuleren daar in mee te gaan. Als het initiatief echter niet overgenomen wordt, heeft de gemeente nauwelijks middelen om daar iets aan te doen. Als initiatieven in de haven nodig zijn, bijvoorbeeld om de economie elders op het eiland te stimuleren, dan kan dat hinderlijk zijn.

Bij privatisering ligt het niet voor de hand de nautische autoriteit onder te brengen bij een geprivatiseerd havenbedrijf. Zo is bij de oprichting van het Rotterdams havenbedrijf vastgelegd, dat bij toetreding van een private aandeelhouder de nautische autoriteit weer terug gaat naar de overheid.

Een tussenvorm is om niet de volle eigendom over te dragen, maar de gronden in erfpacht uit te geven. In onderliggende erfpachtcontracten kunnen dan bepalingen worden opgenomen, waardoor de gemeente enige zeggenschap over de havengronden houdt. Deze invloed is echter beperkter dan bij de andere genoemde vormen van havenbeheer en veelal beperkt tot de momenten van vastgoedoverdracht en afloop van de canon.

11.5 Keuze vormen van beheer en exploitatie

Het is belangrijk om criteria voor beheer- en exploitatie vast te stellen en wegingsfactoren aan te koppelen, om schematisch te kunnen weergeven welke organisatievorm het meest wenselijk is. Van Laar heeft in zijn advies een voorbeeld van Den Helder opgenomen, dat ter illustratie in bijlage 5A is opgenomen. Voor het proces op Texel kan eenzelfde werkwijze worden gehanteerd.

11.6 Gebiedsontwikkeling

Havenontwikkeling Texel CV/BV

PPS wordt veelal ingezet voor de realisatie van projecten. Er is een project of programma en bij de realisatie zijn publieke en private partijen nodig. In de praktijk wordt de samenwerking vaak vorm gegeven in een zogenaamde CV/BV constructie. Deze constructie biedt enerzijds fiscale voordelen en anderzijds beperking van de risico's voor de vennoten die kapitaal inbrengen. Vele gebiedsontwikkelingen zijn onder deze rechtsvorm tot stand gekomen (voorbeelden zijn de Vinexwijken Vathorst in Amersfoort, Wateringse Veld in Den Haag en Saendelft in Zaanstad, maar ook Meerstad in Groningen, het Paleiskwartier in Den Bosch en dichterbij huis Zeestad in Den Helder).

Een voorbeeld van een CV/BV in zeehavens is Harlingen Seaports. Harlingen Seaports (Westergo CV/BV) heeft als opdracht de industriehaven van Harlingen te ontwikkelen en in verkoop uit te geven. Als deze taak is afgerond, houdt de CV/BV op te bestaan. De beheerfunctie zit bij de gemeente Harlingen.

Voor de realisatie van het havenplan Oudeschild zou een vorm van PPS ingezet kunnen worden. Een stabiele en positieve business case van de gebiedsontwikkeling is wel een essentiële randvoorwaarde voor een duurzame en succesvolle samenwerking. Na realisatie kan het vastgoed worden overgedragen aan de beherende partij.

Oudeschild: Contractuele samenwerking

Het is ook mogelijk lichtere vormen van samenwerking te kiezen. In een SOK-contract (samenwerkingsovereenkomst) worden afspraken gemaakt over de samenwerking. Nog eenvoudiger is om de gewenste ontwikkelingen vanuit de haven zelf aan te besteden.

Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de Kooijhaven, waarbij NV Port of Den Helder, een consortium van ontwikkelaars en de gemeente Hollands Kroon samenwerken. De ontwikkelaars ontwikkelen het gebied, de gemeente Hollands Kroon zorgt voor de publiekrechtelijke aspecten en NV Port of Den Helder is de afnemer van de bouwrijpe gronden.

De projectmatige zaken zijn geclusterd per havendeel. Bij elkaar ligt er een grote opgave die het rechtvaardigt een samenhangende projectorganisatie voor de haven op te zetten. Voor de samenhang in de haven dient er een overkoepelend 'Programma Haven Oudeschild' te komen. Bij de uitwerking daarvan blijkt welke partijen betrokken zijn (eigenaren, gebruikers, ontwikkelaars, gemeente) en hoe de organisatiestructuur er precies gaat uitzien.

Voor transitieprocessen met een eindige looptijd is een BV/CV constructie een handige en veel gebruikte organisatievorm. De overheid kan sturing geven op het proces en de met gebiedsontwikkeling samengaan risico's goed beheersen. Voor een minder vergaande samenwerking kan een contractuele samenwerking in de vorm van een 'SOK' volstaan. Als het niet noodzakelijk is zware vormen van samenwerking op te zetten, wordt gekozen voor een lichte vorm.

11.7 Een organisatorische eenheid

Als gekozen wordt voor een andere organisatorische vorm dan de huidige binnen de gemeentelijke organisatie, dan is de volgende vraag op welke schaal deze organisatie gaat acteren. Op hoofdlijnen is een aantal geografische schaalniveaus denkbaar:

1. Gemeentelijke haven
2. (Sub)Regionale haven Kop van Noord-Holland m.u.v. Den Helder
3. Regionale haven (Kop van Noord-Holland) — aansluiten bij NV Port of Den Helder

Ad 1 De haven Oudeschild zou alleen op afstand kunnen worden gezet of intern verzelfstandigen. Een organisatorische eenheid voor dit schaalniveau is wellicht een wat zware constructie. Het ligt in dat geval ook voor de hand de NIOZ-haven hierbij te betrekken. Een voorbeeld is de haven van Lauwersmeer.

Ad 2 Texel, Hollands Kroon en Schagen kunnen gezamenlijk een havenorganisatie opzetten. Deze stap zou ook een opstap naar volledige regionale integratie (optie 3) kunnen zijn.

Ad 3 Texel, mogelijk samen met Hollands Kroon en Schagen, kan aansluiting zoeken bij het bestaande havenbedrijf NV Port of Den Helder. Dit leidt tot een aantal schaalvoordelen, de voordelen van aansluiten bij een bestaande lopende organisatie en een regionale profilering van alle havens in de Kop van Noord-Holland. Deze optie is verder uitgewerkt in bijlage 4.

11.8 Nadere toelichting

Intern verzelfstandigen

Als intern wordt verzelfstandigd, dan is er sprake van een gemeentelijke reorganisatie die zorgvuldig moet verlopen. Deze stap heeft bij aanvang weinig effect op de financiële huishouding (blijft binnen de gemeente) en de rechtspositie van de medewerkers (blijven in dienst van Texel). Toch zal de gemeente ook in dit geval een managementafpraak met de directeur willen maken en zal een financiële verkenning noodzakelijk zijn.

Haven ‘op afstand zetten’

Beheer en exploitatie

Het proces van een haven ‘op afstand te zetten’ betekent een overgang van ‘de onderneming haven’ (die nu binnen de gemeente Texel opereert) naar een nieuwe organisatie. Onderdeel van deze onderneming zijn typisch vastgoed en andere bezittingen, medewerkers, contracten, vorderingen en verplichtingen die samenhangen met de havenactiviteit. Bij elkaar aangeduid als ‘de onderneming’. Verzelfstandiging is een proces dat zowel zorgvuldig, als doortastend doorlopen moet worden.

Bijvoorbeeld de overgang van personeel is een proces dat in samenspraak met medewerkers en vakbonden vorm krijgt. Binnen de nieuwe organisatievorm gelden andere arbeidsvoorwaarden. Voor de gemeentelijke medewerkers die meegaan wordt een sociaal plan opgesteld, dat waarborgt dat hun rechten in de nieuwe situatie even goed zijn als voor de overgang.

Voorwaarden

Voorwaarden voor de vorming van een zelfstandig havenbedrijf zijn:

1. Politieke wil om de stap naar een verzelfstandigd havenbedrijf te zetten en de expliciete wens om de haven ‘op afstand’ te zetten
2. Een positieve business case, die ontstaat door:
 - a. Voldoende winstgevendende activiteiten in te brengen
 - b. Bijbehorend vastgoed (een samenhangend havenareaal van voldoende omvang)
 - c. Een havenautoriteit met slagkracht (extern profiel)
3. Een zorgvuldig, vlot en doelgericht traject

Werkwijze

Fase 1: Dialoog

Een verzelfstandigingsproces loopt soepel als er draagvlak voor is in de samenleving. Het is dus een logische vervolgstap om na dit onderzoek een marktconsultatie te doen waarin belanghebbenden wordt gevraagd naar hun ambities bij de haven en hun bevindingen in het heden. In een werkatelier komen verschillende meningen samen en ontstaat een gedragen visie op de havenontwikkeling en de daarvoor benodigde organisatie.

Fase 2: Ambitiedocument

Een duiding van de ambitie van Texel met de haven, gevolgd door een analyse van wat daarvoor nodig is. Een eerste grove duiding van het in te brengen vastgoed, gerelateerd aan de ontwikkelingsbehoefte en de nautische beheerssituatie. Het ligt voor de hand dat dit visiedocument daarbij als uitgangspunt dient. Op basis van deze globale analyse wordt een financieel beeld opgesteld. Daaruit zal blijken of een positieve business case voor de in te brengen onderdelen mogelijk is. Op basis van deze analyse kan de gemeenteraad een go/no go-besluit voor de verzelfstandiging nemen.

Fase 3: Beslisdocument en business case

Er moet besloten worden welke gebieden en functies precies ingebracht gaan worden in het havenbedrijf. Hierbij spelen diverse afwegingen een rol, van het genereren van een stevig havenbedrijf, winstgevendheid, tot het ontstaan van een logisch havenbeheersgebied en het bijeen brengen van taken en medewerkers in één sterke havenautoriteit (1-loket).

Fase 4: Oprichten NV: statuten, havenovereenkomst etc.

Formele documenten die nodig zijn om de organisatie op te richten en die de speelruimte definiëren. Het gaat dan om de interne structuur van de onderneming (statuten) en de wijze waarop de organisatie met de overheden omgaat (havenovereenkomst). Ook moet worden bepaald welke bevoegdheden B&W zelfstandig mag nemen en waarvoor zij de gemeenteraad moet raadplegen.

Als de organisatie bestaat, kunnen bestuurders of toezichthouders en een algemeen directeur worden aangetrokken.

Fase 5: Inbreng van de onderneming

[niet als de haven in de gemeente blijft] Het besluit om vastgoed, menskracht, andere middelen en contracten tussen gemeente en externe partijen over te dragen aan het havenbedrijf. Voor de vastgoedoverdracht kan onder voorwaarden vrijstelling van overdrachtsbelasting worden verkregen.

Fase 6: Haven operationeel

Per notariële akte wordt de inbreng van de onderneming geëffectueerd (indien nodig) en kan het havenbedrijf gaan functioneren.

Bijlage 5A Voorbeeld criteria beheer en exploitatie

Organisatievorm	Slagvaardigheid	Afstand tot de overheid	Invloed van de overheid	Beperking gemeentel. risico's	Versmelting van kennis en kunde	Winst-oogmerk	Handel.-vrijheid
Gemeentelijke haven	--	--	++	--	--	--	--
Interne verzelfstandiging	0	-	++	--	++	0	0
Havenschap	+	-	+	--	++	0	+
Haven NV	++	+	+	+	++	++	++
Geprivatiseerd havenbedrijf	++	++	--	++	0	++	++

Door **interne verzelfstandiging** wordt de afstand tot het politiek bestuur vergroot en neemt de handelingsvrijheid toe, met meer adaptatie aan de markt tot gevolg.

In een gemeenschappelijke regeling is er afstand tot het politiek bestuur en is de nabijheid van de markt opnieuw groter. Wel blijft de directe politieke verantwoordelijkheid de bedrijfsmatige voordelen remmen. Ook ontbreekt de mogelijkheid om via commissarissen deskundigheid in te brengen en relevante relatienetwerken aan te boren.

Door **verzelfstandiging als NV** ontstaat een slagvaardige havenorganisatie die op gepaste afstand van de overheid zelfstandig opereert en marktdenken als uitgangspunt van handelen neemt. Als de overheid invloed wil uitoefenen, dan kan dat in de rol van aandeelhouder. Risico's zijn in principe beperkt tot het ingelegd vermogen. In de praktijk zal een gemeente bij dreigend faillissement echter zijn havenbedrijf niet gemakkelijk laten vallen.

Een **geprivatiseerd havenbedrijf** biedt de maximale marktwerking in de haven en de maximale afstand tot de overheid. De vraag is of die maximale marktwerking vanuit het bedrijf zelf ook de lokale economie maximaal ten goede zal komen. Risico's worden volledig door het bedrijf gedragen. Daar staat tegenover dat de directe invloed van de overheid beperkt wordt tot het ruimtelijk instrumentarium en tot stimuleringsmaatregelen. Doordat de nautische autoriteit niet wordt ingebracht, is de samenhang tussen havenmedewerkers niet optimaal: er zijn twee separate organisaties. Enerzijds de nautische autoriteit en anderzijds de rest van de haven. In het geval van Texel wordt de resterende organisatie wel erg klein.

Samenvattend biedt een verzelfstandigd havenbedrijf in de vorm van een vennootschap het beste evenwicht tussen marktadaptatie en professionaliteit in de havenorganisatie. Het biedt een slagvaardige organisatie die binnen door de gemeente gestelde contouren aan de haven kan bouwen en zo bijvoorbeeld het toerisme op het eiland kan stimuleren. De haven is in die constructie ook goed in staat om als stevige speler en havenautoriteit de regie te voeren en sturing te geven aan diverse meningen van klanten in de haven.

Bijlage 5B Verdere uitwerking van samenwerking met NV Port of Den Helder

Regionale context

Begin 2013 heeft Den Helder een verzelfstandigd havenbedrijf opgericht, NV *Port of Den Helder*. De stuurgroep *Kop op de Kaart* heeft mogelijk interesse in een regionale bundeling van de havenactiviteiten. Er is een korte voorverkenning gedaan naar mogelijkheden van regionale sturing op de havens.

Aansluiting bij NV *Port of Den Helder* kan op verschillende manieren. Dit wordt verderop in tabelvorm uitgewerkt. Belangrijk is een goede timing; het nieuwe havenbedrijf heeft voldoende tijd nodig om te stabiliseren en de haar toebedeelde taken volledig op zich te nemen. De havens in de buurgemeenten van Den Helder hebben ook tijd nodig om zich voor te bereiden op een mogelijke stap tot verandering van het beheer en de exploitatie van de havens.

Beschermingsconstructies

Om grip te houden op het eigendom van de haventerreinen kiest de aandeelhouder er vaak voor de gronden in erfpacht uit te geven aan de NV. Deze geeft de gebieden vervolgens in ondererfpacht uit aan eindgebruikers. In geval van een faillissement komen de gronden dan niet in de failliete boedel terecht.

Fiscale aspecten

Bij de start van de overheids-NV worden de gemeentelijke havenactiviteiten overgebracht naar de NV. De belastingdienst ziet daarin een vastgoedtransactie waarover (momenteel) 6 procent overdrachtsbelasting verschuldigd is.

Wanneer het geheel van de haven gerelateerde activiteiten als onderneming in de NV worden ingebracht, kan onder een aantal voorwaarden vrijstelling van deze belasting verkregen worden. Eén van de fiscale voorwaarden is dat de eerste drie jaar na inbreng geen private aandeelhouders toetreden.

Een regionale havenorganisatie geeft door samenbundeling van menskracht (kennis en kunde) op organisatorisch vlak de meeste synergievoordelen en bovendien een krachtige uitstraling van de haven economie van de Kop van Noord-Holland. Vraag is wel in hoeverre de inhoudelijke economische thema's voldoende reden geven voor integratie. Bijvoorbeeld: de visserij is een economische activiteit die in drie van de vier havens actueel is. De ontwikkeling van de NIOZ-kennishaven kan aansluiten bij de aanwezigheid van een kenniscluster elders in het gebied.

Als gekozen wordt voor een regionale havenorganisatie op de schaal van Kop van Noord-Holland, dan wordt aangesloten bij de net opgerichte NV *Port of Den Helder*.

Dat kan op verschillende manieren:

1	Samenwerking op contractuele basis;	Contractuele samenwerking wordt veelvuldig aangetroffen bij zowel de operationele als de ondersteunende activiteiten. Samenwerking op operationeel vlak kan zowel de nautische als commerciële functie betreffen. Het nautisch beheer (begeleiding scheepvaart, patrouillevaren, inspectie gevaarlijke stoffen, incidentbestrijding, op basis van één havenverordening) is in Nederland vaak georganiseerd per havenregio/riviermond. Een veel voorkomende vorm is uitbesteding van werk.	Nautisch beheer • Rotterdam (Vlaardingen, Maassluis & Dordrecht & Moerdijk) • Amsterdam (Beverwijk, Velsen, Zaanstad & IJmuiden) • Limburg • Kampen, Meppel en Zwolle
2	Samenwerking door het aangaan van huur- of erfpachtovereenkomsten	Grond is een belangrijk productiefactor voor havens. Samenwerking met andere havens, overheden of private bedrijven komt vaak voor door middel van grondtransacties. Havenbedrijf Rotterdam heeft grond gehuurd of gepacht o.a. in/van Dordrecht, Albrandswaard en het Rijk/Maasvlakte 2. Voor de aanleg van Maasvlakte 2 verpacht het Rijk de zeebodem aan de gemeente Rotterdam. De gemeente Rotterdam geeft de grond in ondererfpacht door aan havenbedrijf Rotterdam. Voor de aanleg van het Distripark Eemhaven heeft de gemeente Rotterdam (nu HbR) grond gepacht van de gemeente Albrandswaard. Het meest vergaand is de overeenkomst met de gemeente Dordrecht.	Dordrecht Albrandswaard
3	Verwerving van grondeigendom buiten het eigen grondgebied;	In plaats van huur of erfpacht komt ook verwerving van grondeigendom voor.	Alblasserdam, Wansum, Regionaal Havengebonden bedrijventerrein Kooijhaven
4	Oprichten van gezamenlijke dochters (in de vorm van vennootschappen)	Het oprichten van gezamenlijke dochters komt voor bij alle grote Nederlandse zeehavens. Dit is vooral bij het havenbedrijf Rotterdam veel voor gekomen.	Rotterdam: • Keyrail • Portbase • Pijpleidingen • Verkeersondernemingen • Schelde-Maas CV
5	Het nemen van participaties	Het nemen van rechtstreekse participaties in andere havenbedrijven komt in West-Europa nog niet veel voor. Wel bestaan er veel gezamenlijke zeehavens in vennootschapsvorm.	Amsterdam – IJmuiden Wilhelmshaven Antwerpen Havenbeheer België

Bijlage 5C Notitie TOP/SHBO: Beheer en Exploitatie (oktober 2013)

Het havengebied kent drie eigenaren/exploitanten:

1. De gemeente Texel die sinds 1 december 2008 eigenaar is van ruim 12,5 hectare havengebied waar zij verantwoordelijk is voor de instandhouding van de hoofdinfrastructuur, de publieke functies en het nautisch profiel. Dit havengebied omvat de Oude Havens, de Werkhaven en het Opslaggebied. De gemeente draagt daar zorg voor zowel het technisch / nautisch vaarwegbeheer en onderhoud inclusief het baggeren (de instandhouding) als voor de exploitatie (het gebruik, de benutting). Bij de overname is bepaald dat de Staat de gemeente hiervoor jaarlijks vergoedingen betaalt. Op de haven exploiteert de gemeente op haar eigen gronden parkeervoorzieningen. Verder lopen er wegen over de haven die deel uitmaken van het Texelse wegennet. Tenslotte is de gemeente binnen haar eigendomsgebied voor de binnen het havengebied gevestigde bedrijven erfpachtgever of (zoals bij het Opslaggebied) verhuurder van de ondergronden.
2. De Stichting Waddenhaven Texel (WHT) is sinds 1 december 2009 eigenaar van ruim 4 hectare havengebied waar zij sinds 1988 de passantenhaven exploiteert. Sinds 2003 is de exploitatie geheel geprivatiseerd en opereert de Stichting als een onafhankelijk en zelfstandig havenbedrijf. De WHT is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de passantenhaven inclusief baggeren. In de havenverordening is opgenomen dat de passanten voor een ligplaats altijd doorverwezen worden naar de WHT haven. In de akte van overdracht van de ondergronden is een erfdienstbaarheid opgenomen (recht van overpad) ten behoeve van de vrije vaart van en naar de jachthavens door de gemeentehaven.
3. De Watersportvereniging Texel (WSV) is eigenaar en exploitant van de verenigingshaven ter grootte van ca 3 hectare en is zelfstandig verantwoordelijke voor beheer en onderhoud, incl. baggeren. De WSV heeft een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de WHT waarin is vastgelegd dat de WHT het passantenbeheer in de WSV-haven (het benutten van vrije ligplaatsen ten behoeve van passanten) uitvoert.

Aard en omvang hoofdinfrastructuur.

De hoofdinfrastructuur van het gemeentelijk deel van de haven bestaat uit:

- de havenkommen van de Werkhaven, de Noorder- en Zuiderhaven en haveningang met totaal 1506 meter damwanden en steigers op palen.
- kaden met afmeerfaciliteiten, wegen en parkeergebieden met de daarbij behorende openbare verlichting
- de riolering van het havengebied

Naast de hoofdinfrastructuur zijn voor de exploitatie onder meer de volgende faciliteiten aanwezig:

- a. havenkantoor met administratieve faciliteiten
- b. voorzieningen voor de afname van elektriciteit en water
- c. vuilcontainers en straatmeubilair
- d. havenontvanginstallatie voor afvalwater en afvalstoffen
- e. tankfaciliteiten voor brandstoffen voor beroeps- en pleziervaart

De Coöperatieve Inkoopvereniging voor Visserijbenodigdheden (CIV) is exploitant en (deels onder discussie) eigenaar van de voorzieningen voor afname van elektra en water zoals genoemd onder b. CIV en WHT zijn eigenaar/exploitant van de voorzieningen voor afvalwater en tanken zoals genoemd onder d. en e.

De WHT haven heeft ca 250 passantenplaatsen aan drijvende steigers met alle daarbij behorende moderne sanitaire- en verblijfsfaciliteiten. Tevens is er een groot aanbod recreatieve voorzieningen, een horecabedrijf en een havenwinkel met fietsenverhuur.

De WSV haven heeft ca 225 ligplaatsen aan drijvende steigers met de daarbij behorende nutsvoorzieningen. De WSV beschikt over eigen clubgebouwen met sanitaire voorzieningen en een opslagloods.

Aard en omvang huidige ligplaats- en verblijfsgegevens

Gemeentehaven

	Vaste ligplaatsen		
Texelse kottervloot	19		alleen de weekenden en tijdens onderhoud
Rondvaartschepen	8		vaak meerdere keren uitvaren per dag
	Bezoeken per jaar	Bootovernachtingen	
Bruine Vloot	1000	1450	in zomermaanden
Passagiersschepen	150	325	in zomermaanden
Beroeps- vrachtschepen	150	300	gedurende hele jaar
Pleziervaartuigen	20	30	grote schepen in zomermaanden
Overloop jachthavens	0 tot > 750	0 tot > 800	op aantal piekdagen in hoogseizoen
Omzet liggelden	ca € 140.000		totale ontvangsten aan liggelden

De totale aanloop van schepen exclusief de kottervloot, de rondvaartschepen en de pleziervaart bedraagt op jaarbasis ca 1400 schepen. De Bruine Vloot die voornamelijk in de zomermaanden de haven aandoet, heeft hierin een aandeel van ca 1000 schepen.

Jachthavens

	Vaste ligplaatsen	Passanten plaatsen	Boot overnachtingen	
WSV	225	0	p.m.	WHT benut vrije WSV ligplaatsen tbv overloop passanten
WHT	0	250	20.000	incl. passantenovernachtingen in WSV haven
Omzet liggelden			ca € 420.000	Totaal in WHT en WSV haven

*) Alle cijfers zijn gemiddelden in orde van grootte en fluctueren jaarlijks.

Aard van toekomstig beheer en exploitatie

De haven van Oudeschild is een betrekkelijk kleine overzichtelijke haven. Naast de Texelse visserijvloot is de beroepsvaart beperkt en stabiel van omvang. De omzet aan liggelden is dan ook gering, zeker in verhouding met die van de jachthavens. De (beroeps) recreatievaart biedt ontwikkelingskansen. De aard en omvang van de havenactiviteiten vergt een slagvaardige, doelmatig werkende havendienst van een beperkte omvang. In de zomermaanden is extra menskracht nodig vanwege het toeristisch vaarverkeer.

Om een goede samenhang in beheer en exploitatie te bereiken is het gewenst dat binnen een toekomstig havenbedrijf alle relevante dienstverlening en activiteiten worden geconcentreerd.

Te onderscheiden zijn:

1. Dienstverlening en begeleiding vaarverkeer en voorzover nodig het toewijzen van ligplaatsen
2. Het innen van liggelden en toeristenbelasting
3. Beheer, onderhoud en exploitatie van de nutsvoorzieningen en de tankfaciliteiten.
4. Beheer en onderhoud van de hoofdinfrastructuur inclusief het baggeren.
5. Beheer en exploitatie van de afvalstromen
6. Realiseren ontwikkelingsdoelstellingen havenvisie
7. Zorgt voor draagvlak bij de betrokken havengebruikers
8. Het realiseren van de economische meerwaarden en kansen
9. Vergroten toeristische belevingswaarden en betekenis van de haven mede in relatie met de Werelderfgoedstatus van de Waddenzee.
10. Stimulering havenbezoek door schepen en toeristen. Voorziet in alle daarmee samenhangende promotionele en marketing activiteiten

Kortom: de organisatie beheert, exploiteert en onderhoudt de haven op bedrijfsmatige wijze, stimuleert het havenbezoek, geeft (met draagvlak van de havengebruikers) mede uitvoering aan de ontwikkelingsplannen uit de havenvisie. Naast het behoud van de bestaande bedrijvigheid is de verdere ontwikkeling van het havengebied als toeristisch recreatieve trekpleister daarbij een belangrijke opdracht.

Karakter van toekomstig beheer en exploitatie

De organisatie voor het toekomstige beheer en de exploitatie moet afgestemd zijn op de schaal en het specifieke karakter en identiteit van de haven van Oudeschild alsmede op de ontwikkelingskansen zoals die in de havenvisie zijn vastgelegd. Geconcludeerd is dat de ontwikkelingskansen vooral in de toeristische sector liggen waarbij behoud van de andere bedrijfsmatige activiteiten en het authentieke karakter van wezenlijk belang zijn.

De haven biedt belangrijke toegevoegde waarden in de diversiteit van toerisme en recreatie op Texel, die verder ontwikkeld en versterkt moeten worden. Door dit bijzondere karakter onderscheidt de haven van Oudeschild zich sterk van andere havens in de regio.

Een ander kenmerk is de betrekkelijke kleinschaligheid die havenexploitant en havengebruikers dicht bij elkaar brengt. Tenslotte is het havengebruik relatief beperkt van omvang evenals de daaraan gerelateerde inkomsten.

Het ligt daarom voor de hand beheer en exploitatie onder te brengen in één kleinschalig havenbedrijf waarbij onder meer de volgende elementen herkenbaar aanwezig zijn:

- a. gemotiveerd door de betekenis van de haven voor recreatie en toerisme c.q. de Texelse gemeenschap
- b. authenticiteit en Texelgevoel worden op waarde geschat
- c. dichtbij de (vaste) gebruikers en een aantrekkelijk ondernemersklimaat
- d. klant- en gastvriendelijkheid alsmede goede prijs/kwaliteitsverhoudingen
- e. duurzaamheid, kwaliteit en continuïteit hoog in het vaandel
- f. maatschappelijk verantwoord ondernemen is een basisprincipe
- g. de economische en toeristische meerwaarde voor Texel

De organisatie heeft een winstoogmerk maar is daarnaast vooral gericht op de kwaliteit en continuïteit alsmede op meerwaarden in sociaal maatschappelijk opzicht.

Uitgangspunten voor toekomstig beheer en de exploitatie

In het kader van deze havenvisie is een door de heer Martin Bosch van adviesbureau De Laar een verkenning verricht naar (rechts)vormen van de organisatie voor het beheer en exploitatie. Het betreft de havenorganisatie voor alleen het gemeentelijk deel van de haven. Zowel de WHT als de WSV exploiteren hun havens zelfstandig, onafhankelijk en privaat. Zij wensen voorsnog geen verandering. Wel staan WHT en WSV open voor vormen van samenwerking met de (toekomstige) beheerder/exploitant of deelname in de exploitatie wanneer dit meerwaarden oplevert.

In de verkenning worden voorwaarden geformuleerd waaraan een slagvaardige en doelmatige organisatie moet voldoen. Met een door de gemeente en het bedrijfsleven gewenste stevige, marktgerichte organisatie moet het ontwikkelingsprogramma worden uitgevoerd. In de havenorganisatie spelen zowel publieke als private aspecten een rol.

De volgende mogelijkheden zijn in beschouwing genomen

- 1. Gemeentelijke aansturing en exploitatie (zoals de huidige situatie)
- 2. Een Havenschap gebaseerd op de Wet Gemeenschappelijke Regelingen
- 3. Havenbedrijf NV
- 4. Geprivatiseerd havenbedrijf

In alle opties is of wordt het onroerend goed ingebracht bij het havenbedrijf.

Randvoorwaarde is dat de publieke taak een onvervreemdbare gemeentelijke overheidsrol is die onder meer bestaat uit het aangeven van de ruimtelijke kaders (bestemmingsplannen), vergunningen (zoals t.b.v. van de veiligheid) en hoofdlijnen van beleid. Private taken zijn vooral het beheer, het onderhoud, de exploitatie en het ontwikkelen.

In de havenorganisatie zijn als taken in ieder geval te onderscheiden de nautische autoriteit, het beheer en de ontwikkelingsorganisatie. Nu zijn naast de havendienst, diverse gemeentelijke afdelingen direct of indirect bij beheer en exploitatie betrokken zonder dat ze daar specifiek voor zijn toegerust. De aansturing is daardoor versnipperd en besluitvormingsprocessen kosten veel tijd. Interne verzelfstandiging kan dit wel wat verbeteren maar slagvaardigheid en het functioneren als marktgerichte organisatie blijft vele beperkingen kennen.

Op basis van criteria zijn de diverse organisatievormen tegen elkaar afgewogen en komt de Havenbedrijf NV/BV naar voren als de optie met de meeste voordelen.

Afwegings kader Organisatie vorm	Slag vaardigheid	Afstand tot de overheid	Invloed van de overheid	Beperking gemeentelijke risico's	Samen brengen van kennis en kunde	Winst-oog merk	Handelings-vrijheid
Gemeentelijke haven	--	--	++	--	--	--	--
Intern verzelfstandigen	0	-	++	--	++	0	0
Havenschap	+	-	+	--	++	0	+
Haven NV /BV	++	+	+	+	++	++	++
Geprivatiseerd havenbedrijf	++	++	--	++	0	++	++

In het Havenbedrijf NV/BV is de gemeente aandeelhouder van een vennootschap, een bedrijfsmatige organisatie met ook een winstdoelstelling. Een zelfstandig bedrijf met een eigen directie en een Raad van Commissarissen met specifieke expertise van de markten de bedrijfsvoering. Alle samenhangende taken worden in één doelgerichte organisatie ondergebracht waarbij de gemeente als aandeelhouder op hoofdlijnen invloed kan blijven uitoefenen. Daarnaast biedt deze structuur de mogelijkheden voor (toekomstige) toetreding van private aandeelhouders. Specifiek wanneer de samenwerking binnen het havengebied zich voorspoedig ontwikkelt, is dit een optie die openingen kan bieden voor CIV en de WHT. Daarmee wordt een toekomstige integratie niet uitgesloten.

Een publiekrechtelijke havenstichting waarvan de bestuursleden door de gemeenteraad worden benoemd, kan als alternatief worden genoemd. Het is een tussenvorm van een havenschap en een havenbedrijf NV/BV. Binnen een Stichting is in principe ook een zelfstandige directie en een Raad van Commissarissen mogelijk. Het bedrijfsresultaat staat echter niet ter beschikking van aandeelhouders maar moet besteed worden aan het doel van de Stichting. Deze structuur is minder flexibel. Toekomstige toetreding van nieuwe (private) aandeelhouders is niet bijvoorbeeld mogelijk.

Plan van aanpak

Voordat wordt overgegaan tot het opzetten van de gewenste organisatievorm is het van belang dat de gemeenteraad de havenvisie vaststelt. Vervolgens kan een projectgroep aan de slag om de besluitvorming uit te werken en de concrete uitvoering vorm te geven. Daarbij komen ook alle financiële aspecten aan de orde evenals samenwerking met mogelijke toekomstige participanten. Het is als het ware de tweede fase van deze havenvisie: van Visie tot Uitvoering. Het voorstel is om dit traject onder leiding van een onafhankelijke externe deskundige te doorlopen.

TOP: Texels Ondernemersplatform waarin alle Texelse ondernemers en logiesverstrekkers verenigd zijn.

TOP is eind 2011 ontstaan uit het Texels Verbond van Ondernemers en de Texelse Vereniging van Logiesverstrekkers. Door zich te verenigen heeft het Texelse bedrijfsleven nu een van de grootste ondernemersverenigingen in Noord Holland, met zo'n 900 leden.

SHBO: de Stichting Havenbelangen Oudeschild is het samenwerkingsverband van de havengemeenschap en het dorp Oudeschild :

- * Coöperatieve Inkoopver. voor Visserijbenodigdheden CIV
- * Visserijvereniging DETV
- * Damen Shipyards Texel
- * Stichting Waddenhaven Texel
- * Watersportvereniging Texel
- * Ondernemersvereniging Oudeschild OVO
- * Dorpscommissie Oudeschild

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Texel	
Projectleider	Marjan Nicolay	Gemeente Texel
Projectassistent	Elly Rutten	Gemeente Texel
Inhoud	<u>Projectgroep Haven</u> gevormd door	
	Paddy Roomer	onafhankelijk voorzitter
	Maarten Drijver	DETV/Coöperatieve
	Inkoopvereniging	Visserijbenodigdheden (CIV)
	Jook Nauta	Stichting Waddenhaven Texel
	Jan Jacob Rab	Ondernemersvereniging Oudeschild
	Michel Gregoire	Texels Ondernemers Platform
	Jan Frederici	Watersportvereniging Texel
	Wouter de Waal	VVV Texel
	Joop Schouwstra	Damen Shipyards (Dokbedrijf)
	Jaap Tuitman	Rondvaartschepen Oudeschild
	Rob Vos	Koninklijke Horeca Nederland afdeling Texel
	Han van Egmond	Land- en Tuinbouw Organisatie
	Pam Wennekes	Vereniging voor Beroepschartervaart
	Michel Bakelaar	Havenbedrijf Den Helder
	Bert Cozijnsen	Ontwikkelingsbedrijf NHN
	Stephan Kikkert	Gemeente Texel
	<u>Stuurgroep Haven</u>, gevormd door	
	Paddy Roomer	onafhankelijk voorzitter
	Edo Kooiman	wethouder (tot medio september 2013)
	Eric Hercules	wethouder
	Don Boot, Stephan Kikkert	Gemeente Texel
	Adviesbureau De Laar	
Redactie/eindredactie/ vormgeving	Louise van der Sluis	Tekstbureau Texel
Fotografie/illustraties	Daan Koopman, Architectenburo Uriot & Veeger, Ilse Boerdijk, Jook Nauta, Gemeente Texel, Heiligers & Hirschler, Pam Wennekes	