



Foto: Veldhuis, VVV Texel

BEHEER- EN EXPLOITATIEPLAN HAVEN OUDESCHILD 2021-2057

Inclusief meerjaren-onderhoudsplan (MJOP)

In dit Beheer- en exploitatieplan wordt ingegaan op de toekomstmogelijkheden van de haven in Oudeschild. Om te komen tot een economische, duurzame en maatschappelijk kansrijke haven moeten we nu stappen nemen. Met de juiste keuzes is het mogelijk om op termijn te komen tot een kostendekkende exploitatie, waarbij het Texels DNA behouden blijft en een meerwaarde ontstaat voor de lokale middenstand.

Gemeente Texel

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Samenvatting	3
3. Aanpak en totstandkoming Beheer- en exploitatieplan	5
4. Voorafgaande studies en besluitvorming	5
4.1 Verkenning Haven Oudeschild / Toekomstvisie (2014)	6
4.2 Onderzoek beheer en exploitatie Haven Oudeschild (Decisio 2015)	7
4.3 Afwegingskader voor havens Oudeschild en Nioz (2017)	7
4.4 Evaluatie Haven Oudeschild (2018)	8
5. Omgevingsanalyse	8
5.1 Trends en ontwikkelingen	8
5.1.1 Visserij	8
5.1.2 Rondvaartschepen	9
5.1.3 Bruine vloot/ cruiseschepen	9
5.1.4 Recreatievaartvaart (zeil- en motorboten)	9
5.1.5 Droogdok	10
5.1.6 Overslag	10
5.1.7 Op- en overslagterrein en Loswal	10
5.1.8 Horeca	11
5.1.9 Winkel CIV	11
6. Status Quo: wat gebeurt er als we niets doen?	11
7. Conclusies en aanbevelingen	12
1. Uitvoering van het MJOP	12
2. Interne verzelfstandiging van het havenbedrijf	12
3. Optimaal gebruik van de havenvoorzieningen	13
8. Nieuwe organisatievorm havenbeheer	13
8.1 Inleiding	13
8.2 Kaders en uitgangspunten van de nieuwe organisatievorm	13
8.3 Beheermodel	14
9. Voorwaarden toekomstige exploitatie en beheer	15
9.1 Kostendekkende exploitatie	15
9.2 Instandhouding havenfaciliteiten en voorzieningen	16
9.3 Sanitaire voorzieningen	16
9.3.1 Sanitair gebouw Waddenhaven	16
9.3.2 Gemeentelijk Sanitair gebouw Noorderhaven	17
9.4 flexibel havengebruik	17
9.5 Samenwerking	17
9.6 Duurzame haven	18
9.7 Nieuwe doelgroepen	18
9.8 Uitstraling visserijhaven met een recreatief karakter	19
10. Meerjaren-onderhoudsplan (MJOP)	19
11. Financieel	20
11.1 Afkoop van het Rijk	20
11.2 Dekking beheer en exploitatie haven	20
11.2.1 Exploitatielasten	20
11.2.2 Exploitatieopbrengsten	21
11.3 Inzet structurele voorziening haven	21

11.4 Afkoopsom haven	22
11.5 Financiële verantwoording	22
11.6 Risico Vennootschapsbelasting afkoopsom haven Oudeschild	23
11.7 Samenvattend	24
12. Bijlagen	24

1. Inleiding

De haven van Oudeschild bestaat uit meerdere delen. De oude havens, jachthavens, werkhaven en opslagterrein. Alle geven ze hun eigen waarde aan het authentieke karakter van dit gebied. De haven is populair bij en aantrekkelijk voor zowel Texelaar als toerist. Er liggen kansen om de karakteristieke waarden van het havengebied te versterken. Zodat we ook in de toekomst kunnen blijven genieten van een aantrekkelijke haven met een gezonde exploitatie.

In dit beheer- en exploitatieplan gaan we in op de toekomstmogelijkheden van de haven. Eerdere besluitvorming door de raad vormt daarbij het uitgangspunt. De voorstellen in dit plan vloeien daaruit voort en zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat de haven van Oudeschild een duurzame, maatschappelijk en economisch kansrijke toekomst tegemoet gaat. Het uitgangspunt is, net als in de eerdere besluiten, het overkoepelende belang voor Texel: we willen de kansen pakken waar die voorhanden zijn.



Foto: Ingmar de Boer

De gemeente Texel is sinds 1 december 2008 eigenaar, beheerder en exploitant van de haven van Oudeschild. Het havengebied is overgenomen van het Rijk. Een jaar later is de ondergrond van de watersporthavens doorverkocht aan Stichting Waddenhaven Texel en Watersportvereniging Texel. Alle eigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor instandhouding, beheer en exploitatie van de eigen haven. Contractueel en via een erfdienstbaarheid is vastgelegd dat de gemeente de recreatievaart doorverwijst naar de jachthavens.

Als gevolg van de havenoverdracht werd de gemeente voor haar deel van de haven (zo'n 12,5 hectare) verantwoordelijk voor instandhouding, beheer en exploitatie¹.

Wat is er nodig om de haven met alle faciliteiten in stand te houden. Het antwoord op die vraag vormt het uitgangspunt van dit beheer- en exploitatieplan. Nadrukkelijk wordt ingegaan op de daarbij behorende

¹ Dit is inclusief baggeren in de zin van de Waterstaatswet 1900. Het beheer omvat ook het technisch en nautisch vaarwegbeheer.

exploitatie. We gaan uit van een horizon van 37 jaar, van 2021 tot 2057. Daarvoor zijn verschillende redenen:

- in deze periode wordt een volledige onderhoudscyclus doorlopen én
- de continu veranderende wereld zorgt ervoor dat het onmogelijk is om met een realistische exploitatie voor de haven te komen voor de periode na 2057.

2. Samenvatting

In dit beheer- en exploitatieplan schetsen we de keuzes om te komen tot een economische, duurzame en maatschappelijke kansrijke Ouderschilder haven.

Met de juiste keuzes kunnen we op termijn komen tot een kostendekkende exploitatie van de haven. Op een manier die past bij het Texelse DNA en die een meerwaarde biedt voor de lokale middenstand. Daarbij gaan we uit van een bescheiden maar realistische groei van 2 procent per jaar.

Kostendekkende bedrijfsvoering

Om de bedrijfsvoering op termijn kostendekkend te krijgen, moeten we keuzes maken over de volgende onderwerpen:

1. de financiën en inzet van de afkoopsom van Rijkswaterstaat
2. de vorm waarin de bedrijfsvoering plaatsvindt
3. het optimale gebruik van de havenvoorzieningen

Voor alle keuzes geldt dat de ontwikkelingen moeten passen binnen het DNA van deze Texelse haven.

Het is gebruikelijk dat overheden faciliteren en dat de markt exploiteert. Bij een haven in gemeentelijk eigendom gaat dit niet helemaal op: de kosten voor onderhoud moeten namelijk door de gebruikers worden gedekt.

Er zit een zeker ondernemersrisico aan het exploiteren van een haven. Daarom is het noodzakelijk dat het havenbedrijf autonoom functioneert. Zodat een langetermijnvisie kan worden ontwikkeld en kan worden ingespeeld op veranderingen in de markt.

Meerjaren-onderhoudsplan - Rijkswaterstaat - financiën

In 2019 heeft Witteveen & Bos (W&B) een uitvoerige studie gedaan naar de staat van de damwandconstructies, overige havenfaciliteiten, verlichting en wegen. Er zijn aanbevelingen gedaan over regulier onderhoud, vervangingsonderhoud en klein onderhoud. Het door W&B voorgestelde onderhoudsschema is in 2021 geanalyseerd, en de eenheidsprijzen zijn gevalideerd. Vervolgens is een meerjaren-onderhoudsplan (MJOP) gemaakt tot 2057. In dat tijdvak wordt één volledige vervangingscyclus doorlopen.

“Om te borgen dat de havenexploitatie de belangen van de diverse gebruikers en stakeholders van de haven dient, is het zinvol om de havenbeheerder te laten adviseren en controleren door een adviesorgaan van gebruikers. “

Witteveen & Bos concludeert dat sprake is van achterstand in onderhoud en dat de kosten die in de huidige onderhoudsbegroting zijn opgenomen, niet toereikend zijn voor instandhouding van de bestaande haveninfrastructuur.

In 2018, tien jaar nadat de gemeente de Rijkshaven in 2008 overnam, kwam Rijkswaterstaat met een voorstel voor de eenmalige afkoop van personeels- en onderhoudskosten. De onderhandelingen over de afkoopsom zijn nog niet afgerond, maar we nemen het laatste bod van RWS, € 16,15 miljoen, als uitgangspunt in de berekeningen.

Een heldere financiële administratie voor de haven is nodig. Hierin zijn onderhoud, exploitatietegoeden, inkomsten en uitgaven duidelijk inzichtelijk. Met het uitvoeren van het meerjaren-onderhoudsplan worden de huidige voorzieningen en functies financieel gewaarborgd. Voor nieuwe ontwikkelingen zullen andere middelen moeten worden ingezet. Ook het beleid rondom de havengeldtarieven wordt herzien.

Vorm van bedrijfsvoering

Havenbeheerder aanstellen

Om het havenbedrijf zelfstandig te laten functioneren met aandacht voor de exploitatie, wordt een havenbeheerder aangesteld. Die treedt op als projectleider bij onderhoud en ontwikkeltrajecten van de haven. Ook zorgt de havenbeheerder voor commerciële slagkracht. Hij boort nieuwe doelgroepen aan en zorgt voor groei in de haveninkomsten, ter compensatie van de krimp in andere sectoren, zoals de visserij.



Adviesorgaan van gebruikers

Om te borgen dat de havenexploitatie de belangen van de diverse gebruikers en stakeholders van de haven dient, is het zinvol om de havenbeheerder te laten adviseren en controleren door een adviesorgaan van gebruikers.

Optimale gebruik van de havenvoorzieningen

Het toeristische karakter van de haven moet minimaal behouden worden en waar mogelijk versterkt. Vanwege de gewenste uitstraling van de haven wordt de industriële overslag niet langer beschouwd als de *corebusiness*. De NIOZ-haven biedt voor deze werkzaamheden een goed alternatief. Hierdoor ontstaan op en rond het huidige op- en overslagterrein nieuwe kansen voor verdere toeristische ontwikkelingen met nieuwe doelgroepen. Dit zal de financiële exploitatie positief beïnvloeden.

3. Aanpak en totstandkoming Beheer- en exploitatieplan

Om te komen tot een goed beheer- en exploitatieplan hebben we eerst inzichtelijk gemaakt wat de haven nu kost. Uitgangspunt voor instandhouding van de huidige voorzieningen is het meerjaren-onderhoudplan van Witteveen & Bos. Voor het complete kostenoverzicht van de haven zijn ook de huidige kosten voor huisvesting, lonen (zowel in dienst als inhuur) en klein onderhoud in kaart gebracht.

Op basis van conclusies en consequenties van eerdere studies en besluitvorming zijn de randvoorwaarden waaraan de toekomstige exploitatie van de haven minimaal moet voldoen inzichtelijk gemaakt.

De huidige inkomsten van de haven staan in geen verhouding tot de uitgaven. Daarom is onderzocht welke markten kansen bieden om de omzet te vergroten (binnen de gestelde randvoorwaarden) en waar mogelijkheden liggen voor ontwikkelingen waarmee we kunnen doorgroeien naar een kostendekkende exploitatie.

De belangrijkste stakeholders van de haven zijn:

- CIV
- Stichting Waddenhavens Texel
- Scheepswerf Damen
- Lokale horeca
- Rondvaartondernemers

Met vertegenwoordigers van CIV, Waddenhavens Texel en de rondvaartondernemers is gesproken over de toekomst en exploitatiemogelijkheden van de Oudeschild haven. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de lokale horeca over beheer en exploitatie van de toiletvoorziening Noorderhaven, en met ondernemersplatform TOP over de ligplaatsvergunningen van rondvaartondernemers.

4. Voorafgaande studies en besluitvorming

In dit beheer- en exploitatieplan wordt voortgeborduurd op eerdere besluiten van het college en de gemeenteraad aangaande studies over de haven van Oudeschild. We hebben gebruikgemaakt van en rekening gehouden met conclusies en aanbevelingen uit de navolgende studies:

- Verkenning Haven Oudeschild/Toekomstvisie 2014
- Onderzoek beheer en exploitatie Haven Oudeschild - Decisio 2015
- Afwegingskader voor havens Oudeschild en NIOZ - 2017
- Evaluatie Haven Oudeschild - 2018

Verder heeft Witteveen & Bos in 2019 een adviesrapport damwandconstructies opgeleverd en een meerjaren-onderhoudsplan gemaakt, waarin de staat van de haven is geïnventariseerd en een onderhoudsplan is gepresenteerd voor de komende 37 jaar. Dit adviesrapport is als bijlage toegevoegd.

4.1 Verkenning Haven Oudeschild / Toekomstvisie (2014)



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 zowel economisch, duurzaam als maatschappelijk verantwoord, is meer rendement te behalen. Om ook na 2025 een bloeiende haven te hebben, moeten keuzes worden gemaakt.

Vijf breed gedragen speerpunten bevorderen de meest gewenste toekomst voor de haven van Oudeschild:

1. ***Bedrijfsmatige functies moeten behouden blijven***
Zij dragen belangrijk bij aan een levendige, authentieke haven. Deze activiteiten zijn beeldbepalend en hebben ook een toeristische functie.
2. ***Het havengebruik moet flexibel zijn***
Iedereen heeft/krijgt een plek, maar dat hoeft niet per se een vaste plek te zijn. Multifunctionele invulling van diverse gebieden is de toekomst. De haven wordt een dynamisch gebied, waar bedrijven wegvallen en bijkomen.
3. ***Ontwikkeling naar een duurzame haven***
Duurzaamheid past bij het Texelse karakter en dus ook bij de haven van Oudeschild. Te denken valt aan duurzame manieren van werken, duurzame bouw, duurzaam omgaan met geld, duurzame activiteiten uitvoeren, proeftuinprojecten toestaan en innovatieve bedrijfstakken stimuleren zich in en rondom de haven te vestigen.
4. ***Nieuwe dagrecreatieve voorzieningen richten zich ook op de status van Werelderfgoed Waddenzee***
Het maritieme karakter moet worden uitvergroot. Nieuwe faciliteiten mogen niet ten koste gaan van de huidige recreatieve functies of de waarde van de Oude Havens.
5. ***Nieuwe haven- en Waddenzeegerelateerde verblijfsrecreatieve voorzieningen toestaan die zijn gericht op nieuwe doelgroepen***

4.2 Onderzoek beheer en exploitatie Haven Oudeschild (Decisief 2015)

Besloten is intern te verzelfstandigen met het oog op snellere besluitvorming en draagkracht. Dit als opmaat naar een groeimodel voor verdere verzelfstandiging en intensievere samenwerking met omliggende havens.

Tevens is besloten een eigen havenbegroting op te stellen en onderzoek te doen naar verbetering van de walstroomvoorzieningen en upgrading van functies in het opslaggebied.

4.3 Afwegingskader voor havens Oudeschild en NIOZ (2017)

Oudeschild richt zich op:	NIOZ/Seaport Texel richt zich op:
<ul style="list-style-type: none"> • bedrijfsmatige activiteiten in het kader van visserij en scheepsvaart 	<ul style="list-style-type: none"> • overslag van goederen
<ul style="list-style-type: none"> • overslag van materialen 	<ul style="list-style-type: none"> • wetenschapsactiviteiten
<ul style="list-style-type: none"> • dagrecreatieve voorzieningen zoals rondvaarten en excursies 	<ul style="list-style-type: none"> • offshore-activiteiten
<ul style="list-style-type: none"> • verblijfsrecreatie voor pleziervaart (in de jachthavens) en riviercruises en Bruine Vloot (in de werkhaven). 	
<ul style="list-style-type: none"> • De haven is een ISPS²-haven voor wat het vervoer van personen betreft. 	<ul style="list-style-type: none"> • De haven is ISPS-haven voor wat het verscheppen van goederen betreft.
<ul style="list-style-type: none"> • Deze activiteiten willen we behouden en waar mogelijk versterken. <p>Gezien de speerpunten in de havenvisie is het niet ondenkbaar dat sommige producten in de toekomst bij de NIOZ-haven worden overgeslagen omdat ze niet passen bij de dag- en verblijfsrecreatie op de Oudeschilder haven. Er wordt overigens niet actief gesaneerd ten aanzien van de overslag: dit gebeurt in overleg met betrokkenen en havendiensten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Daarnaast leent de haven zich voor overslag van materialen die de wetenschappelijke activiteiten niet belemmeren (behoud schoon water en voorkomen van trillingen).

Er wordt ingezet op verdere samenwerking tussen de havendiensten van Oudeschild en het NIOZ. Daarnaast zijn er drie concrete samenwerkingsopdrachten vanuit De Kop Werkt:

1. Promotie en subsidiekansen
2. Versterken van het goederenvervoer over water
3. Samenwerking op gebied van bedrijfsvoering en dienstverlening van havendiensten

² De Internationale Code voor de Beveiliging van Schepen en Havenfaciliteiten (International Ship and Port facility Security Code, ISPS-code)

4.4 Evaluatie Haven Oudeschild (2018)

Onderstaande conclusies uit de evaluatie zijn relevant voor dit Beheer- en exploitatieplan:

- De dienstverlening van de havendienst is verder geprofessionaliseerd. Gezien het grote belang blijven we ons richten op zowel een goede havendienst als een goede dienstverlening
- Afgeronde acties: vergunningenstelsel ligplaatsen rondvaartschepen, onderzoek walstroom, havenafvalplan, start meerjaren-onderhoudsplan
- Er is zowel op lokaal als op regionaal niveau behoefte aan samenwerking. Er wordt ingezet op een intentieovereenkomst met Seaport Texel. De samenwerking met de gebruikers blijft aandachtspunt: relatiebeheer is belangrijk

Sinds de evaluatie in 2018 is er veel gerealiseerd:

- ✓ Een nieuw sanitair gebouw op de haven
- ✓ De winkel van de CIV (Centrale Inkoop Visserij) is verplaatst en geheel nieuw opgebouwd
- ✓ Een wifi netwerk met bereik over de gehele haven
- ✓ Voor ruim € 1 miljoen aan walstroomvoorzieningen gerealiseerd (juli 2021), in combinatie met zonnepanelen op de CIV-gebouwen. Hierdoor zijn de faciliteiten niet alleen vernieuwd, maar ook verduurzaamd en geschikt gemaakt voor nieuwe doelgroepen
- ✓ De havenverordening is geactualiseerd en er zijn aangepaste regels ingesteld met betrekking tot ligplaatsvergunningen

5. Omgevingsanalyse

5.1 Trends en ontwikkelingen



Foto: Bosman, VVV Texel

5.1.1 Visserij

Van oudsher is de visserij een belangrijke gebruiker van de haven van Oudeschild. De imposante kotters aan de kade en de reuring aan de wal geven de haven een aantrekkelijke uitstraling. Het is belangrijk dat de visserij voor Oudeschild behouden blijft. Als gevolg van Europese regelgeving (verbod op pulsvisserij), de Brexit en de groei van het aantal windmolenparken in de Noordzee, neemt het aantal grote Texelse kotters al enkele jaren af. Het is de verwachting dat deze krimp zich voortzet.

In dit Beheer- en exploitatieplan is rekening gehouden met stimuleringsmaatregelen om de krimp van de visserij te vertragen. Daarnaast dragen we oplossingen aan om de financiële consequenties van het teruglopende havengebruik op te vangen met andere doelgroepen in de haven.

5.1.2 Rondvaartschepen

In 2017 is er een vergunningenstelsel ingevoerd voor acht rondvaartschepen. De grote rondvaartschepen zijn in de Zuiderhaven gepositioneerd. De kleinere rondvaartschepen liggen in de Noorderhaven. Het vergunningenstelsel loopt tot 1 januari 2022. In overleg met ondernemersplatform TOP is gewerkt aan een nieuw vergunningenstelsel. Binnen de restricties van de Europese Dienstenrichtlijn (wet Bibob³) zijn de mogelijkheden bekeken met het beperkte aantal ligplaatsen. We moeten de balans vinden worden tussen enerzijds een gunstig ondernemersklimaat voor ligplaatshouders, en anderzijds de Dienstrichtlijnverplichting om de markt open te houden. Uitgangspunten daarbij zijn diversiteit van de aangeboden vaartochten en de uitstraling van de haven. Passend binnen de kernwaarden van de Oudeschilder haven.

5.1.3 Bruine vloot/ cruiseschepen

Dit is in termen van aantallen (schepen, passagiers en bestedingen) de grootste groep gebruikers van de haven. De bruine vloot is al jaren stabiel. Wat de uiteindelijke gevolgen zijn van de coronacrisis voor het aantal bruine vlootschepen, is nog onduidelijk. Naar verwachting zal een deel van deze schepen niet meer als charterschip terugkeren. Hierdoor neemt het totale aantal bruine vlootschepen in de haven van Oudeschild mogelijk af.



Foto: Texelse Courant

De cruisemarkt van moderne binnenvaart cruiseschepen groeit al enkele jaren. De verwachting is dat deze groei de komende jaren doorzet. De grootste groei maakt het aantal schepen van 125 meter lengte door. Vanwege de vaarwegbeperkingen van de haven kunnen deze schepen de haven zonder havenaanpassingen niet bereiken. Wel zijn er groeikansen voor het ontvangen van meer binnenvaart cruiseschepen van 90 tot 110 meter lengte.

Voor deze groep zijn zowel de walstroomvoorzieningen als de sanitaire voorzieningen al op orde gebracht.

De ISPS-certificering van de haven biedt kansen om actief zeecruiseschepen aan te trekken, waarbij het grootste deel van deze schepen vanwege diepgang en scheepslengte op de rede van Oudeschild voor anker gaat en de passagiers met tenderbootjes aan land worden gebracht.

5.1.4 Recreatievaartvaart (zeil- en motorboten)

Primair wordt de pleziervaart ondergebracht bij de Stichting Waddenhaven Texel. De gemeentehaven wordt alleen gebruikt als overloophaven van deze jachthaven, of om schepen een ligplaats te bieden die

³ De Wet Bibob is een (preventief) bestuursrechtelijk instrument. Als er een ernstig gevaar dreigt dat bijvoorbeeld een vergunning wordt misbruikt, kan de bevoegde overheidsinstantie de aanvraag weigeren of de afgegeven vergunning intrekken. Zo wordt voorkomen dat de overheid criminele activiteiten faciliteert en wordt bovendien de concurrentiepositie van bonafide ondernemers beschermd.

qua afmetingen niet terecht kunnen in de jachthaven. De markt voor dergelijke grote jachten neemt in de landen rondom de Noordzee al enkele jaren toe. Voorsnog mijden deze jachten Oudeschild, omdat de infrastructuur niet geschikt is.

5.1.5 Droogdok

Damen Shipyards is eigenaar en exploitant van het droogdok. Het aantal schepen dat gebruikmaakt van het droogdok is stabiel. De komende jaren worden weinig wijzigingen verwacht.

5.1.6 Overslag



Foto: Bert Koning

In de haven van Oudeschild wordt per jaar zo'n 600.000 ton overgeslagen. Met name suikerbieten, en in mindere mate graan, compost en mest. Het seizoen voor de overslag van suikerbieten loopt van medio september tot medio januari. Het levert op dit moment weinig hinder voor het toerisme op.

Dit is anders met de overslag van graan, compost en mest. Dat gebeurt in het zomerseizoen. Deze overslag zorgt voor stofhinder. De overslag van graan zorgt ook voor een beperking van de beschikbare kade ruimte voor met name de bruine vloot en de cruisevaart in het zomerseizoen.

Hoewel de vervoersafstand groter wordt, lijkt het een logische keuze de overslag van deze goederen in de NIOZ-haven af te wikkelen. De belemmeringen van vermenging van 'wetenschapswerkzaamheden' en 'overslag' zoals die in 2014 er waren, zijn grotendeels verdwenen als gevolg van wijzigingen in werkzaamheden in de NIOZ-haven: er worden geen monsters meer genomen in het havenbassin. En daarnaast is een nieuwe, minder trillinggevoelige, toegangsweg naar de haven aangelegd.

5.1.7 Op- en overslagterrein en loswal

Strukton (voorheen Ooms Construction) huurt een deel van het opslagterrein en verleent kadediensten aan derden. De hoeveelheid werkzaamheden en opslag is stabiel. Toch geldt ook voor deze werkzaamheden dat het een logische keuze lijkt om ook de overslag van deze goederen in de NIOZ-haven af te wikkelen. Voorwaarde is wel dat een alternatieve locatie voor zowel de goederenopslag als de kantoorwerkzaamheden wordt geboden.

Bij het vrijkomen van dit terrein biedt het perceel mogelijkheden voor toeristische ontwikkelingen. Langs deze kade kunnen ligplaatsen worden gerealiseerd voor nieuwe doelgroepen, zoals grote pleziervaart en luxe cruiseschepen.

5.1.8 Horeca

De horecaondernemers in het havengebied hebben erfpachtcontracten met de gemeente. Buiten het seizoen maken zij weinig omzet. De horeca is daarom gebaat bij een verdere uitbouw van Oudeschild als toeristisch-recreatieve bestemming. Dat leidt tot meer aanloop en meer omzet. Dat is te realiseren door het aantrekken van meer schepen, het oprekken van het toeristisch seizoen en het organiseren van evenementen etc.

5.1.9 Winkel CIV

De winkel van de CIV is verplaatst en heeft een professionele bedrijfsvoering en uitstraling gekregen. Niet alleen de visserij, maar ook toeristen weten de winkel goed te vinden. Dit past binnen de speerpunten van de Toekomstvisie haven 2014. Langs de kade is ruimte voor een groter flaneergebied.

6. Status Quo: wat gebeurt er als we niets doen?

Al uit de Toekomstvisie 2014/Verkenning Haven Oudeschild blijkt de noodzaak om keuzes te maken voor de toekomst. Om de gewenste diversiteit en aantrekkelijkheid te kunnen behouden, met een gezonde, kostendekkende exploitatie, moeten we investeren in o.m. onderhoud, ontwikkeling van omliggende havenpercelen, autonomie van het havenbedrijf, verbreding van de havendoelgroepen en een ander tarievenbeleid.

Met het huidige bedrijfsvoeringsmodel en de onderhoudskosten zoals begroot in het meerjaren-onderhoudsplan, is er een jaarlijks operationeel tekort. Als we niet ingrijpen, loopt het tekort jaarlijks op doordat de inkomsten verminderen, onder andere door krimp in de visserijsector.

Witteveen & Bos concludeert dat sprake is van achterstand in onderhoud en dat de kosten die in de huidige onderhoudsbegroting zijn opgenomen, niet toereikend zijn voor instandhouding van de bestaande haveninfrastructuur. Dat betekent dat we als we niets doen, we de bestaande faciliteiten niet op een goed en verantwoord niveau kunnen houden of misschien in de nabije toekomst helemaal niet meer kunnen aanbieden. Dat heeft o.m. consequenties voor het aantal en de omvang van de schepen die we langs de kades kunnen ontvangen en de havengelden die in rekening gebracht kunnen worden.

Als we de bestaande haveninfrastructuur niet in stand kunnen houden, lopen de breed gedragen standpunten uit de Toekomstvisie 2014 voor de Oudeschilder haven gevaar:

1. Bedrijfsmatige functies moeten behouden blijven
2. Het havengebruik moet flexibel zijn
3. Ontwikkeling naar een duurzame haven
4. Nieuwe dagrecreatieve voorzieningen richten zich ook op de status van Werelderfgoed Waddenzee
5. Nieuwe haven- en Waddenzeegerelateerde verblijfsrecreatieve voorzieningen toestaan die zijn gericht op nieuwe doelgroepen

Als we niets doen en er voor kiezen het MJOP niet uit te voeren en de bedrijfsvoering van de haven niet te professionaliseren, dan wordt op de korte termijn geld bespaard, maar wordt de haven steeds minder exploitabel (door een gebrekkige staat van onderhoud) en dreigt feitelijk een sluiting van de haven.

7. Conclusies en aanbevelingen

Om op een verantwoorde manier tot een kostendekkende havenexploitatie te komen, met behoud van de gewenste kernwaarden voor de haven, stellen wij de volgende *package deal* voor:

1. Uitvoering van het meerjaren-onderhoudsplan (MJOP) voor de periode 2021-2057, zoals opgesteld door Witteveen & Bos
2. Interne verzelfstandiging van het havenbedrijf en verdere professionalisering van de bedrijfsvoering door het aantrekken van een havenbeheerder en het instellen van een adviesorgaan van gebruikers
3. Een optimaal gebruik van de havenvoorzieningen, zodat de haveninkomsten kunnen stijgen

De bovenstaande aanbevelingen zijn gebaseerd op eerdere besluitvorming door de raad zoals vermeld in hoofdstuk 4.

1. Uitvoering van het MJOP

In het huidige bedrijfsvoeringsmodel en met de begrote onderhoudskosten is er een jaarlijks operationeel tekort. Als we niet ingrijpen loopt dat tekort op doordat de inkomsten teruglopen, door onder meer krimp in de visserij. Door in te stemmen met uitvoering van het MJOP, kunnen we het tekort in de genoemde periode tot uiterlijk 2057 terugbrengen naar een kostenneutrale operatie door:

- Het ontwikkelen van omliggende havenpercelen
- Het actief voeren van acquisitie naar nieuwe gebruikersgroepen van de haven
- Het voeren van een ander tarievenbeleid

Met het MJOP hebben we het volledige onderhoud dat nodig is voor het in standhouden van de Oudeschilder haven financieel in beeld gebracht en wordt jaarlijks preventief (vervangings)onderhoud gepleegd, waardoor de continuïteit van de gehele haven wordt gewaarborgd. De gemiddelde kosten aan onderhoud, zoals voorgesteld in het MJOP, bedragen de komende 37 jaar ongeveer € 923.500, - per jaar.

De overige jaarlijkse exploitatielasten zijn ongeveer € 560.000. Om de onderhoudscyclus te financieren wordt de afkoopsom van RWS gebruikt én doen we een jaarlijkse storting van € 480.000, - in een daarvoor bestemde voorziening (zie ook 11.3). Daarnaast zullen we ervoor moeten zorgen dat de exploitatieopbrengsten verbeteren; de huidige opbrengsten uit havengelden en pacht bedragen zo'n € 198.000, - per jaar. In het eerste jaar wordt een tekort van ca. € 800.000, - begroot, maar op termijn zal dit zijn omgebogen naar een kosten neutrale exploitatie.

2. Interne verzelfstandiging van het havenbedrijf

Een autonoom functionerend havenbeheer kan de benodigde aandacht geven aan de exploitatie, onderhouds- en ontwikkeltrajecten begeleiden en zorgen voor commerciële slagkracht, door het aanboren van nieuwe doelgroepen en een slim multifunctioneel gebruik van de beschikbare faciliteiten. Een verdergaande professionalisering van de bedrijfsvoering hangt ook samen met de tariefstructuur en adequate samenwerking met gebruikers. Overigens gaat het verbeteren van de exploitatie in overleg met de stakeholders en gebruikers, in een daarvoor op te richten adviesorgaan. Deze organisatiestructuur heeft meerdere voordelen:

- Het biedt dezelfde voordelen als een volledig autonome havenautoriteit (zeggenschap over de bedrijfsvoering en de gewenste ontwikkelingen)

- De gemeente houdt zelf de risico's onder controle
- Minder onzekerheid of marktpartijen bereid zouden zijn zich met een volledig verzelfstandigde havenautoriteit te verbinden

Het adviesorgaan zal worden gevormd door vertegenwoordigers van de huidige gebruikers: CIV, Stichting Waddenhavens, scheepswerf, horeca, rondvaartondernemers, Seaport Texel, gemeentelijke havendienst, beleidsmedewerkers gemeente, college.

3. Optimaal gebruik van de havenvoorzieningen

We willen het toeristische karakter van de haven, met de uitstraling van een visserijhaven, minimaal behouden en waar mogelijk versterken. Daardoor is het niet meer wenselijk om de industriële overslag als corebusiness te zien; de NIOZ-haven biedt een goed alternatief.

De vrijgekomen ruimte kan worden ingezet voor toeristische ontwikkelingen, met ruimte voor nieuwe doelgroepen. Alle toeristen die kiezen voor Oudeschild worden aangetrokken door de uitstraling van de haven. Het verbeteren en uitbreiden van de voorzieningen, zal de levendigheid en uitstraling van de haven ten goede komen en een positieve invloed hebben op het aantal bezoekers. De cruisevaart en de grote pleziervaart zijn beide interessante groeimarkten. Met de aanleg van o.m. walstroom zijn voorzieningen gerealiseerd die groei in deze markten mogelijk maakt.

Mogelijke nieuwe activiteiten die bijdragen aan een betere exploitatie worden besproken in het in te stellen adviesorgaan met de stakeholders en gebruikers.

Nieuwe organisatievorm havenbeheer

8.1 Inleiding

Uit de studie van Decisio komt naar voren dat het beste exploitatieresultaat behaald kan worden met een havenorganisatie die binnen afgesproken kaders autonoom kan functioneren. Het havenbeheer blijft echter wel onderdeel van de gemeentelijke organisatie en draagt zorg voor:

- het beheer en onderhoud
- de commerciële activiteiten die nodig zijn om de bezettingsgraad van de haven te verhogen
- voorstellen en verdere ontwikkeling van het volledige havengebied

8.2 Kaders en uitgangspunten van de nieuwe organisatievorm

Het belang van de Oudeschilder haven voor de gemeente Texel is groot. Er is op dit moment geen noodzaak om beheer en exploitatie uit te besteden aan een andere partij. In het verlengde hiervan lijkt het ook niet noodzakelijk om de havenactiviteiten in een andere entiteit te plaatsen. Door nu de organisatievorm volgens het voorstel door te ontwikkelen, is de stap naar een onafhankelijke entiteit in een later stadium relatief eenvoudig. Mocht dit dan wenselijk zijn.

Het vernieuwde havenbeheer wordt verantwoordelijk voor instandhouding van alle havenfaciliteiten, de commerciële exploitatie van de haven en verdere ontwikkeling van het havengebied.

Kaders voor de havenexploitatie

Op basis van de eerder vastgestelde beleidsuitgangspunten, is de havenexploitatie als volgt omkaderd:

1. Behoud Texelse kernkwaliteiten door aandacht voor DNA van Oudeschild (visserijhavens in alle facetten behouden) en aandacht voor natuurwaarden
2. Voorzieningen op peil brengen en houden
3. Diversiteit van functies behouden
4. Verbinding tussen haven en dorp verstevigen en het kenmerkende karakter van de haven verder versterken
5. Inspelen op recreatieve ontwikkelingen
6. Rekening houden met optimale golfoploop
7. Waarborgen van de veiligheid
8. Zorgen voor een duurzame bedrijfsvoering
9. Op termijn dient de havenexploitatie minimaal kosten neutraal te zijn

8.3 Beheermodel

Havenbeheerder aanstellen

Voorstel is om een havenbeheerder aan te stellen die verantwoordelijk wordt voor onderhoud, exploitatie en ontwikkeling van de haven en omliggende terreinen. Ook treedt deze persoon op als projectleider bij onderhouds- en ontwikkel projecten op en rond de haven.

Inbedding havenbeheerder in gemeentelijke organisatie

De havenbeheerder legt verantwoording af aan de teamleider toezicht en beheer Gemeentewerken. De havenbeheerder krijgt het mandaat om uitvoering te geven aan het MJOP, acquisitie te doen en voorstellen te maken voor het nieuw te vormen adviesorgaan (zie hierna) en het geven van integrale adviezen aan het college van burgemeester en wethouders.

Alle infrastructurele veranderingen en besluiten die financiële gevolgen hebben voor het budget, of veranderingen en besluiten die afwijken van de gestelde kaders, moeten door het college aan de raad worden voorgelegd. Hierover wordt geapporteerd in de reguliere p&tc cyclus. Daarnaast is het streven iedere vijf jaar een voortgangsrapportage voor te leggen aan de raad.

Adviesorgaan

Het is belangrijk een adviesorgaan samen te stellen waarin alle stakeholders van de haven zijn vertegenwoordigd. Dit adviesorgaan is verantwoordelijk voor het uitbrengen van advies rondom de exploitatie en ontwikkeling van de haven aan de havenbeheerder. Die toetst de haalbaarheid en wenselijkheid van de adviezen. Ook zorgt de havenbeheerder voor uitvoering en facilitering, mits dit past binnen de uitgangspunten van Gemeente Texel en binnen het commerciële exploitatiemodel van de haven. Op deze manier hebben alle stakeholders een grote mate van inspraak. Eventuele botsende belangen en zienswijzen rondom de havenexploitatie en ontwikkeling worden al in een vroegtijdig stadium door de stakeholders besproken.

Op dit moment denken we voor het adviesorgaan aan de volgende samenstelling:

- vertegenwoordiger CIV
- vertegenwoordiger Stichting Waddenhavens Texel
- vertegenwoordiger Scheepswerf Damen

- vertegenwoordiger horeca (havengebied)
- vertegenwoordiger rondvaartsector
- vertegenwoordiger Seaport Texel
- vertegenwoordiger gemeentelijke havendienst
- beleidsmedewerker Economie gemeente Texel
- vertegenwoordiger college

8. Voorwaarden toekomstige exploitatie en beheer

Op basis van eerdere besluitvorming, zijn onderstaande voorwaarden belangrijk voor de exploitatie:

1. Op termijn kostendekkende bedrijfsvoering
2. Instandhouding havenfaciliteiten en voorzieningen
3. Voor iedereen goede en voldoende sanitaire voorzieningen (inclusie)
4. Flexibel havengebruik
5. Samenwerking
6. Duurzame haven
7. Nieuwe doelgroepen met Haven- en Waddenzee gerichte verblijfsrecreatie
8. Uitstraling visserijhaven met een recreatief karakter

9.1 Kostendekkende exploitatie

Met het huidige bedrijfsvoeringsmodel en de onderhoudskosten, zoals begroot in het meerjaren-onderhoudsplan, is er een jaarlijks operationeel tekort. Als niet wordt ingegrepen, loopt het tekort jaarlijks op doordat de inkomsten teruglopen, onder andere door vermindering van de visserij-activiteiten.

Dit tekort kunnen we op termijn ombuigen naar een kostenneutrale operatie, door:

- het ontwikkelen van omliggende havenpercelen
- het actief acquisitie plegen naar additionele gebruikers van de haven
- het voeren van een ander tarievenbeleid

Ontwikkeling omliggende havenpercelen

Om de exploitatie kostendekkend te krijgen, is het noodzakelijk dat in 2024 wordt gestart met de ontwikkeling van de omliggende havenpercelen. De terreinen voor op- en overslag krijgen een recreatieve bestemming, de loswal wordt gereed gemaakt voor grotere pleziervaart en het havendeel tussen de CIV en de jachthaven wordt flaneerkade.

Additionele gebruikers

Door actieve acquisitie is een groei met additionele havengebruikers van twee procent begroot. We denken dan aan vernieuwde passagiersschepen en grote pleziervaart. (zie ook 5.1.7)

Tarievenbeleid

Het tarievenbeleid uit het huidige havengeldmodel wordt aangepast. Het maximumaantal betaalde ligdagen per jaar wordt losgelaten. Er komt een evenredige verdeling tussen kosten en gebruik van de havenfaciliteiten.

Het huidige havengeldmodel kent twee tarieven:

- Dagtarief in m1: tarief per strekkende meter scheeps lengte per dag
- Max. jaartarief in m2: maximaal jaartarief per scheepsoppervlakte schip

Deze huidige structuur ‘beloont’ regelmatige gebruikers van de haven, maar heeft een belangrijk nadeel. De tarieven per m1 zijn gebaseerd op de kosten van het in stand houden van de haven bij een vooraf bepaalde bezettingsgraad van de beschikbare ligplaatsen.

In het huidige stelsel is geen havengeld meer verschuldigd, zodra het maximale tarief voor dat jaar is bereikt. Per definitie zorgt dit voor een niet-sluitende begroting. Bovendien bezetten de regelmatige gebruikers hierdoor de kade langer dan zij zouden doen als ze wél havengeld zouden moeten betalen. Het operationele verlies op dat stuk kade loopt zo dus nog verder op.

Daarnaast is het onlogisch om bij een maximaal jaartarief uit te gaan van de oppervlakte van het schip: relatief smalle schepen dragen op jaarbasis minder bij aan de onderhoudskosten van hetzelfde stuk kade als relatief brede schepen. De kosten per strekkende meter kade zijn immers hetzelfde.

Wij stellen voor om vanaf de havenverordening 2022 niet langer een maximaal tarief per jaar aan havengelden te hanteren. De ligplaatstarieven van vergunninghouders en de Texelse visserij zullen we anders gaan berekenen dan de havengeldtarieven voor derden.

9.2 Instandhouding havenfaciliteiten en voorzieningen

In 2021 is het door Witteveen & Bos opgeleverde MJOP omgezet in:

- een financiële prognose voor het volledige onderhoud voor instandhouding van de haven in zijn totaliteit en
- een gepland onderhoudsysteem waarbij jaarlijks preventief (vervangings)onderhoud plaatsvindt waardoor de continuïteit van de haven als geheel wordt gewaarborgd

Door een onderhoudsvoorziening in te richten zullen de benodigde financiële middelen altijd aanwezig zijn om het geplande onderhoud volgens schema uit te voeren.

9.3 Sanitaire voorzieningen

Het havengebied Oudeschild heeft twee sanitaire voorzieningen met ieder een eigen functie, namelijk sanitair gebouw Waddenhaven en het gemeentelijk sanitair gebouw Noorderhaven.

9.3.1 Sanitair gebouw Waddenhaven

In 2018 is aan Stichting Waddenhaven Texel een lump sum-bedrag van € 135.000, - ter beschikking gesteld voor realisatie en exploitatie van het sanitair gebouw bij de Waddenhaven. Dit gebouw heeft zowel toilet- als douchevoorzieningen. Het wordt hoofdzakelijk gebruikt door opvarenden van de bruine vloot. De schoonmaakkosten van deze voorziening zijn begroot op zo'n €17.500 per jaar. Na de bouw van de toiletvoorziening zijn er diverse gesprekken geweest over de schoonmaakkosten van dit gebouw. Tot en met 2020 heeft de Stichting Waddenhaven Texel die voor haar rekening genomen. Het lijkt inmiddels logisch de schoonmaakkosten te verhalen op de eindgebruikers door een verhoging van de havengelden van de bruine vloot.

Het huidige havengeldtarief (2021) voor de bruine vlootschepen bedraagt € 1,08 per strekkende meter scheepslengte. Het voorstel is dit tarief te verhogen naar € 1,38 per strekkende meter. Uitgaande van het gemiddelde aantal scheepsbezoeken in 2018 en 2019 levert dit € 18.711 per jaar aan extra opbrengsten op. Hiermee kunnen de schoonmaakkosten van dit sanitair gebouw gecompenseerd worden.

Het verhogen van de havengelden met 28% is gerechtvaardigd wanneer gekeken wordt naar de havengelden in vergelijkbare havens (van € 1,36 m1/dag op Vlieland tot € 1,46 m1/dag in Medemblik).

Het lijkt logisch om de schoonmaakkosten van het sanitair gebouw te verhalen op de eindgebruikers. Wij stellen voor om het havengeld voor de bruine vloot te verhogen naar € 1,38 per strekkende meter. Het tarief is daarmee in lijn met vergelijkbare havens als Vlieland en Medemblik

9.3.2 Gemeentelijk Sanitair gebouw Noorderhaven

Het gemeentelijk sanitair gebouw Noorderhaven heeft zowel douche- als toiletvoorzieningen. Het voldoet echter niet meer aan de eisen van de tijd. Het is bovendien niet geschikt voor mindervaliden. Gezien het groeiende aantal toeristen op de kade, ook dankzij de rondvaartondernemers in de Noorder- en Zuiderhaven, is er behoefte aan toiletvoorzieningen. De douches worden sinds de openstelling van het nieuwe sanitair gebouw Waddenhaven slechts sporadisch gebruikt.

De omliggende horecaondernemingen in de Noorder- en Zuiderhaven ondervinden veel hinder van de havenbezoekers die in hun ondernemingen van de toiletten gebruikmaken. Zij hebben aangegeven het gemeentelijk sanitair gebouw te willen beheren tegen kostprijs. Zij zullen dan ook zorgen voor permanent toezicht.

In de al ingevoerde servicekosten die de schepen betalen, zit naast een bijdrage voor elektra en drinkwater ook een bedrag voor de schoonmaakkosten van dit toiletgebouw, gebaseerd op de huidige schoonmaakkosten van zo'n € 10.000 per jaar.

Voorstel is om in dit toiletgebouw een invalidetoilet te realiseren en de douches te verwijderen. Dit verlaagt de schoonmaakkosten aanzienlijk. De verbouwingskosten worden geschat op € 65.000 (excl. btw). De schoonmaakkosten na verbouwing zijn geschat op zo'n € 7.500 per jaar.

9.4 flexibel havengebruik



Iedereen heeft of krijgt de ruimte om zijn activiteiten uit te oefenen, maar dat hoeft niet per definitie op een vaste plek te zijn. Multifunctionele invulling van diverse gebieden is noodzakelijk: de haven blijft een dynamisch gebied waar bedrijven weggaan en bijkomen. De groep schepen die een ligplaats verlangt, is divers. Er is geen vaste verhouding per scheepstype. Dit heeft tot gevolg dat alle kades multifunctioneel ingezet moeten kunnen worden. Ook wanneer er specifieke voorzieningen op bepaalde kades zijn aangebracht voor specifieke scheepstypen (visserij, rondvaart, cruisevaart etc.)

Gezien het karakter en de ontwikkeling van de haven wordt het steeds minder wenselijk om industriële overslag in de haven van Oudeschild te laten plaatsvinden. Bedrijven worden gestimuleerd de overslag te verleggen naar de NIOZ-haven. Dit neemt niet weg dat er een kade beschikbaar blijft om in incidentele gevallen mogelijkheden te hebben voor industriële overslag beschikbaar.

9.5 Samenwerking

Om te stimuleren dat de industriële overslag zich verplaatst naar de NIOZ-haven is het noodzakelijk dat er formeel nauwer wordt samengewerkt met Seaport Texel, de beheerder van de NIOZ-haven. Door

uitbreiding van de samenwerking is synergie te bereiken tussen de werkzaamheden die beide havens op dit moment individueel uitvoeren.



Seaport Texel zorgt voor de commerciële exploitatie van de NIOZ-haven. Informeel wordt al op diverse vlakken met Seaport Texel samengewerkt, maar er is behoefte aan een formeel kader. In een samenwerkingsovereenkomst kunnen afspraken gemaakt worden over inzet van de havendienst, havenonderhoud en beheer en taken met betrekking tot havenbeveiliging (ISPS). Hierdoor ontstaat voor de buitenwereld één havenbedrijf dat alle scheepsbewegingen van en naar Texel (met uitzondering van de veerboot)

controleert, reguleert en stuurt.

9.6 Duurzame haven

Als toonaangevende haven in een Natura 2000-gebied, grenzend aan Werelderfgoed Waddenzee, mag worden verwacht dat de Oudeschilder haven vooroploopt in duurzaamheid. Om dit te bereiken is in 2021 het walstroomnetwerk vernieuwd. De geleverde walstroom wordt volledig duurzaam en lokaal opgewekt met zonnepanelen. Het is schepen die in de haven liggen verboden om gebruik te maken van een generator. Het ziet ernaar uit dat via het *smart grid*⁴ van CIV op korte termijn ook de jachthaven, de scheepswerf en diverse horecaondernemingen worden aangesloten op lokaal opgewekte duurzame energie. Daarnaast krijgen, in overeenstemming met gemeentelijk beleid, aannemers die duurzame oplossingen aandragen voorrang bij aanbestedingen voor regulier en gepland onderhoud.

9.7 Nieuwe doelgroepen

De haven van Oudeschild kan onderverdeeld worden in twee typen bezoekers:

- dagtoeristen die over de weg Oudeschild bezoeken en
- toeristen die over water naar de haven van Oudeschild komen

Beide typen toeristen worden aangetrokken door de uitstraling van de haven. Het verbeteren en het uitbreiden van de voorzieningen, zal een positieve invloed hebben op het aantal toeristen dat de haven zal bezoeken.

Op dit moment zijn de havengebruikers onder te verdelen in visserij, rondvaartbedrijven, bruine vloot, binnenvaartschepen voor industriële overslag, scheepsdok, cruisevaart en pleziervaartuigen die door de afmetingen van het schip of door het bereiken van de maximale capaciteit geen gebruik kunnen maken van de jachthaven.

Het aantal kotters neemt af en de industriële overslag is beter op zijn plek in de NIOZ-haven. Daardoor ontstaat ruimte voor uitbreiding met andere schepen, uit bijvoorbeeld de cruisevaart en de grote

⁴ Een smart grid is een energienetwerk met een slim meet- en regelsysteem waardoor vraag en aanbod van stroom beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

pleziervaart. Beide zijn groeimarkten, die door de aanleg van de walstroomvoorzieningen prima in de haven terecht kunnen.

9.8 Uitstraling visserijhavens met een recreatief karakter

De charme en uitstraling van de Oudeschilder haven wordt grotendeels bepaald door de visserij. Het lijkt erop dat deze sector verder krimpt en op termijn zelfs dreigt te verdwijnen. Om de krimp te vertragen en de visserij te stimuleren, zullen middelen gereserveerd moeten worden. Dit zal de krimp echter niet helemaal kunnen tegenhouden.

9. Meerjaren-onderhoudsplan (MJOP)

In 2019 heeft Witteveen & Bos een uitvoerige studie uitgevoerd naar de staat van de damwandconstructies en de overige havenfaciliteiten, inclusief verlichting en wegen en aanbevelingen gedaan met betrekking tot het onderhoud. Uit deze studie blijkt dat sprake is van achterstand in onderhoud. De kosten die in de huidige onderhoudsbegroting zijn opgenomen, zijn niet toereikend voor het in stand houden van de bestaande haveninfrastructuur.

Het door Witteveen & Bos voorgestelde onderhoudsschema is in 2021 geanalyseerd. De eenheidsprijzen zijn gevalideerd en is er een planning gemaakt tot 2057. In die periode is de volledige vervangingscyclus dan éénmaal uitgevoerd. Grote projecten in deze cyclus zijn:

- 2021 aanbrengen anodes nieuwe visserijkade t.b.v. verlenging levensduur damwand in najaar
- 2023 vervangen stalen dukdalven haveningang zuidzijde
- 2024 vervangen damwand en meerpalen havenhoofd noordzijde
- 2026 vervangen damwand en meerpalen haveningang noordzijde
- 2029 vervangen damwand en meerpalen CIV-kade nieuwe deel
- 2032 vervangen anodes diverse secties en damwand nieuwe visserijkade
- 2033 vervangen damwand en meerpalen Zuiderhaven (ter hoogte van 't Pakhuus)
- 2034 vervangen damwand en meerpalen Noorderhaven zuidzijde
- 2035 vervangen damwand en meerpalen havenhoofd zuidzijde en Zuiderhaven westzijde
- 2049 vervangen damwand en meerpalen Noorderhaven noord- en oostzijde en CIV-kade oude deel
- 2050 vervangen damwand en meerpalen Zuiderhaven noordzijde
- 2051 vervangen anodes haveningang noordzijde en groot onderhoud drinkwatervoorzieningen
- 2054 vervangen anodes CIV-kade nieuwe deel
- 2057 vervangen damwand en meerpalen Zuiderhaven zuidzijde, vervangen damwand loswal asfaltcentrale (wellicht eerder als dit een andere bestemming krijgt)

De totale onderhoudsbehoefte is te vinden in bijlage 1. Hierna een verkort overzicht.

kostensoort	klein onderhoud	groot onderhoud	vervangingsonderhoud	totale onderhoudslasten haven Oudeschild
gemiddelde kosten per jaar	€ 23.138,27	€ 253.900,50	€ 646.504,88	€ 923.543,65
totale kosten 2021 - 2030 (10 jaar)	€ 214.029,00	€ 2.033.683,00	€ 4.504.540,50	€ 6.752.252,50
totale kosten 2021 - 2057 (37 jaar)	€ 856.116,00	€ 9.394.318,50	€ 23.920.680,50	€ 34.171.115,00

Indeling klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingsonderhoud is volgens de richtlijnen van het besluit begroting en verantwoording provinciën en gemeenten. **Klein onderhoud** beperkt zich tot kleine, maar vaak terugkerende reparaties en schoonmaakwerkzaamheden.

Groot onderhoud betreft het onderhoud aan installaties en bijvoorbeeld schilderwerk.

Vervangingsonderhoud is het vervangen van essentiële infrastructurele zaken zoals bijvoorbeeld damwanden. Alle voornoemde kosten zijn opgenomen in het meerjaren-onderhoudsplan als onderdeel van het grote geheel: de instandhouding van de haven van Oudeschild.

10. Financieel

11.1 Afkoop van het Rijk

De gemeente Texel heeft de rijkshaven in Oudeschild per 1 december 2008 overgenomen. In de zomer van dat jaar is de overnameovereenkomst getekend. Daar staat dat het Rijk een eenzijdige bevoegdheid heeft om de afgesproken jaarlijkse vergoedingen (personeel en onderhoud) na tien jaar af te kopen.

Rijkswaterstaat (RWS) heeft meegedeeld dat zij deze optie ook daadwerkelijk gaat inzetten. Daarover is meerdere keren ambtelijke/bestuurlijke overleg over geweest met vertegenwoordigers van RWS. Dit heeft nog niet geleid tot een gezamenlijke overeenkomst. RWS heeft al wel een voorstel gedaan om de afkoopsom van € 13,95 miljoen te verhogen met € 2,2 miljoen.

Bij het schrijven van dit exploitatieplan was nog geen duidelijkheid over de definitieve uitkomst van de onderhandelingen. In de berekeningen van de toekomstige exploitatie is daarom uitgegaan van het laatste bod van RWS, 16,15 miljoen.

11.2 Dekking beheer en exploitatie haven

11.2.1 Exploitatielasten

In de exploitatie van de haven zijn de volgende lasten opgenomen:

- Huisvestingskosten haven

- Salariskosten⁵
- Inhuur personeel
- Structurele storting als voeding voor de voorziening
- Klein onderhoud

Tevens is rekening gehouden met de kosten voor verbouwing en beheer van de sanitaire voorziening zoals omschreven in 9.3.2.

11.2.2 Exploitatieopbrengsten

De huidige exploitatieopbrengsten bedragen € 198.000 per jaar. Dit is exclusief de bijdrage van Rijkswaterstaat. In de exploitatieberekeningen is rekening gehouden met een afkoopsom die gelijk is aan het laatste bod van Rijkswaterstaat van € 16,15 miljoen.

Uitgaande van een behouden en realistisch groeiscenario, waarbij de bezettingsgraad van de kade jaarlijks met twee procent toeneemt, kan de exploitatieopbrengst groeien tot € 722.000 in 2057. Daarnaast kunnen na 2024 hogere pachtinkomsten gegenereerd worden door de ontwikkeling van de op- en overslaglocaties, loswal en haventerreinen rondom de nieuwe visserijkade.

11.3 Inzet structurele voorziening haven

Om de toekomstige onderhoudslasten over meerdere begrotingsjaren gelijkmatig te verdelen, zal een voorziening worden gevormd. De onderhoudslasten zijn tot en met 2057 inzichtelijk gemaakt, en van 2021 tot en met 2031 zijn de kosten geïndexeerd met twee procent per jaar. Elke vijf jaar vindt een herziening plaats, waarbij voor de volgende tien jaar een kostenindexering wordt doorgevoerd en de structurele storting in de voorziening, indien nodig, wordt aangepast.

De nog te ontvangen afkoopsom van Rijkswaterstaat dient als basis voor de voorziening. Daarnaast worden de havenreserves opgeheven en wordt het saldo in de voorziening gestort. Met een structurele storting, die wordt opgenomen in de exploitatie, is de voorziening altijd positief en groot genoeg om de begrote onderhoudswerkzaamheden uit te kunnen voeren.

Het exploitatieplan loopt tot 2057. Hierna is het eerste grote onderhoud pas weer gepland in 2066. De verwachte stand van de voorziening voor onderhoud bedraagt € 19.500 in 2058, op basis van de nu bekende gegevens. Door de structurele storting (opgenomen in de exploitatie) tussen 2057 en 2066 kan deze pot verder groeien naar ruim € 4 miljoen.

Daardoor kan ook de volgende onderhoudscyclus met voldoende middelen worden opgestart. Het spreekt voor zich dat we verwachten dat de situatie in 2066 wezenlijk is veranderd en dat het exploitatieplan voor die tijd al aangepast zal moeten worden. We stellen voor om het exploitatieplan iedere vijf jaar te actualiseren.

In bovenstaande berekeningen is geen rekening gehouden met de stijging van de watertoeristenbelastingen: de volledige watertoeristenbelasting is niet opgenomen in de financiële boekhouding van de haven.

⁵ Salariskosten omvatten kosten voor de havendienst én kosten voor de havenbeheerder zoals genoemd in 8.3.

11.4 Afkoopsom haven

Volgens de in 2008 gesloten overeenkomst ontvangt de gemeente Texel jaarlijks een bijdrage van het Rijk voor:

- de gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten
- periodiek terugkerende meerjaarlijkse onderhoudskosten \leq 5 jaar
- periodiek terugkerende meerjaarlijkse onderhoudskosten \geq 5 jaar
- de gemiddelde jaarlijkse personeelskosten

Alle gemaakte kosten en opbrengsten met betrekking tot de haven worden jaarlijks verrekend met deze ontvangsten. Zijn de ontvangsten groter dan de gemaakte kosten, dan wordt het verschil in de daarvoor bestemde reserve gestort. Zijn de gemaakte kosten groter dan de ontvangsten, dan wordt het verschil uit de daarvoor bestemde reserve onttrokken.

Gedurende de onderhandelingen over de definitieve afkoopsom heeft het Rijk de jaarlijkse bijdrage niet overgemaakt. Deze betalingen worden verrekend met de afkoopsom. Dus € 16,15 miljoen (laatste bod RWS) minus € 688.083 (bijdrage 2019) en minus € 708.678 (bijdrage 2020) = € 14.753.239. Dat is wat er per saldo overblijft.

11.5 Financiële verantwoording

In de nieuwe situatie wijzigen de financiële verantwoording en de administratieve inrichting: alle onderhoudskosten en vervangingen zijn opgenomen in het MJOP: de gemeente gaat van betalen achteraf naar sparen vooraf.

In de huidige situatie betalen we de door ons gedane investering achteraf (kapitaallasten). In de nieuwe situatie sparen we vooraf om de toekomstige uitgaven in onderhoud te kunnen doen (voorziening). Om die reden stellen we voor om alle activa af te boeken: anders slepen we nog jaren de kapitaallasten met ons mee.

De af te boeken boekwaarde van de bestaande activa is € 2.022.413. Het Rijk kapitaliseert bij de afkoop de jaarlijkse kosten. Daarom stellen wij voor om 'de restant boekwaarden bestaande activa' ten laste te brengen van de nog te ontvangen afkoopsom.

De bestaande vijf reserves haven zijn in de nieuwe situatie niet meer nodig en worden opgeheven. Per oktober 2021 is het totale bedrag daarvan € 4.180.105.

De in 11.3 geschetste voorziening wordt opgebouwd uit de volgende componenten:

Afkoopsom RWS	€ 12.730.826
(minus de jaarlijkse bijdrage 2019/2020 en betaling restant boekwaarden bestaande activa)	
Restant havenreserves	€ 4.180.105
Totaalbedrag bij aanvang	€ 16.910.931

Volgens de wet- en regelgeving (BBV) moet de hoogte van de voorziening tijdens de gehele looptijd voldoende zijn voor het bekostigen van het groot onderhoud. Om daarvoor te zorgen, wordt een jaarlijkse, structurele storting in de exploitatie opgenomen van € 480.000. Op basis van de nu bekende gegevens wordt de voorziening tijdens de looptijd niet negatief en kunnen de onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd.

Begroot voor:

• Huisvesting	€ 183.190
• (hieronder vallen o.a. de volgende kosten: elektra, gas, water, verzekeringen, stortingen in het rationeel gebouwenbeheer, schoonmaakkosten etc.)	
• Salariskosten	€ 188.738
• Inhuur havenbeheerder	€ 104.000
• Inhuur havenmeesters in het hoogseizoen	€ 60.000
• Klein onderhoud	€ 23.781

De baten bestaan in de nieuwe situatie uit haven- en kadegeld € 239.000, pachtinkomsten € 43.500 en overige inkomsten € 500, totaal € 283.000. In het haven- en kadegeld zijn de verhoogde tarieven bruine vloot en het loslaten van het maximum jaartarief meegenomen.

Lasten en baten per 01-01-2022

LASTEN	BATEN
Huisvestingskosten € 183.190	Haven-/kadegeld incl. servicekosten € 239.000
Loonkosten € 188.738	Pachtinkomsten € 43.500
Inhuur € 164.000	Overige inkomsten € 500
Klein onderhoud € 23.781	
Totale lasten huisvesting en overhead € 559.709	
Voeding voorziening € 480.000	
Totale lasten € 1.039.709	Totale baten € 283.000
Per saldo in 2022 nodig in nieuwe situatie:	€ 756.709
Per saldo structureel beschikbaar huidige situatie ⁶ :	€ 846.039
Per saldo overdekking 2022, valt vrij ten gunste van algemene middelen	+€ 89.330

In bovenstaande berekeningen is geen rekening gehouden met de stijging van de watertoeristenbelasting. De afrekening van de haven over 2021 wordt geëgaliseerd via de jaarrekening 2021.

11.6 Risico Vennootschapsbelasting afkoopsom haven Oudeschild

Haven Oudeschild wordt door de belastingdienst aangemerkt als potentieel belastingplichtige activiteit voor de vennootschapsbelasting. Deze belasting is vanaf 2016 voor gemeenten ingevoerd. Daarbij dient te worden getoetst of een activiteit voldoet aan een aantal cumulatieve voorwaarden voor belastingplicht. Het structureel behalen van een positief overschot is daarbij een belangrijke voorwaarde.

Voor de jaren 2016 tot en met 2020 komt de gemeente Texel voor de haven Oudeschild volgens ons niet door de ondernemerspoort (de haven Oudeschild maakte drie achtereenvolgende jaren verlies) en is daarom voor dit onderdeel niet belastingplichtig. Door het Rijk wordt eenmalig een afkoopsom verstrekt. Deze middelen worden in een voorziening gestort waaruit een meerjarig onderhoudsplan wordt bekostigd. Bij de doorrekening van de exploitatie van de haven Oudeschild, is ondanks deze voorziening, nog een

⁶ Dit structureel beschikbare bedrag komt uit de huidige begroting. In dit Beheer- en exploitatieplan gaan we over op de nieuwe rekenmethodiek, de overdekking ad. € 89.330 valt vrij ten gunste van de algemene middelen.

jaarlijks tekort op de exploitatie van ca. € 0,8 miljoen (excl. toe te rekenen overhead). In dit tekort is de structurele bijdrage opgenomen als voeding van de voorziening voor het meerjarig onderhoudsplan.

Omdat de afkoopsom een eenmalige piekinkomst betreft, waar een verplichting in de vorm van een voorziening tegenover staat, wordt ervan uitgegaan dat de haven Oudeschild ook voor de jaren 2021 en verder niet door de ondernemerspoort komt en niet in aanmerking komt voor de vennootschapsbelasting. Wel dient de uiteindelijke beoordeling te worden gedaan op basis van de werkelijke cijfers over het boekjaar. De Belastingdienst heeft hierover nog geen uitspraak gedaan.

11.7 Samenvattend

In 2057 is de gehele onderhoudscyclus van de haven éénmaal uitgevoerd en wordt het eerste grote onderhoud pas weer in 2066 verwacht. De verwachting is dat er op dat moment voldoende middelen beschikbaar zijn om een nieuwe onderhoudscyclus te starten.

Op basis van de geprognostiseerde groei en ontwikkeling wordt toegewerkt naar een kosten neutrale exploitatie van de haven.

Spreekt voor zich dat er veel kan gebeuren in 37 jaar en er ontwikkelingen zullen zijn die op dit moment nog niet zijn in te schatten. We adviseren daarom om minimaal iedere vijf jaar het havenexploitatieplan en de voorziening grondig te analyseren en zo nodig aan te passen.

Omdat de begrote inkomsten erg behoudend zijn ingeschat, kan jaarlijks worden gezien of de begrote bedragen voor de exploitatie verder kunnen worden teruggebracht. In dat geval kan de haven dus eerder kostendekkend opereren.

11. Bijlagen

- A. Stakeholders en geraadpleegde personen
- B. Besluitenlijst voorgaande periode
- C1. Onderzoek beheer en exploitatie havens Oudeschild - Decisio 2015
- C2. Meerjaren-onderhoudplan Witteveen & Bos