

University of Groningen

"Men meldt ons van Terschelling..." De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar

Hoekstra, H.

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2009

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Hoekstra, H. (2009). "Men meldt ons van Terschelling..." De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar. s.n.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

“Men meldt ons van Terschelling...”

De verandering van de economisch geografische positie van
Terschelling in de afgelopen 100 jaar

Hendrik Hoekstra

EC 190

Groningen, 2009

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

"Men meldt ons van Terschelling...". De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar, Hendrik Hoekstra, Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde Groningen (Publicatierreeks Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde EC 190)

-Met literatuurlijst.

ISBN 978-90-5803-080-1

NUR 780

Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde RUG

Adres:

Rijksuniversiteit Groningen
Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde
Postbus 800
9700 AV Groningen

Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde

Coördinator: dr. F.J. Sijtsma

Projectleiders: drs. F.T. Lubbers en drs. P.R. van Kampen

Secretariaat: H.W. Janssen

Tel. 050-363 3810

Fax 050-363 3720

E-mail: ebwinkel@rug.nl

Internet: www.rug.nl/wewi/eb

Copyright 2009 Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen

Voorwoord

In de zomer van 2008 ben ik begonnen met het schrijven van dit historisch onderzoek over Terschelling. Nu een jaar later is mijn masterthesis Economische Geografie klaar. Daarnaast verschijnt er een gerelateerd hoofdstuk in het boek ‘100 Jaar badgasten Terschelling’ wat deze zomer in de eilander boekwinkels ligt.

In oktober vorig jaar ben ik een week naar het eiland geweest. Op kosten van de initiators van het boek genoot ik een prima verblijf in één van de hotels op West. Het is een bijzondere ervaring om zonder vakantieoel en reisgezelschap op Terschelling te verblijven. Iets wat ik iedereen aan kan raden omdat je juist door deze solistische positie met hele andere ogen naar het eiland gaat kijken. De gesprekken die ik gevoerd heb met bijzondere personages op het eiland hebben hieraan bijgedragen. Zo werd ik bijvoorbeeld in Formerum in een voormalige boerderij ontvangen. Heel typerend voerde ik een gesprek met een gepensioneerd agrariër terwijl de Friese Stabij de cakekrumels die ik morste van de vloer at. Heel anders was mijn gesprek met de voormalig voorzitter van de VVV dat onder het genot van enkele biertjes bij de openhaard tot diep in de nacht duurde. Alsof de tijd stilstond.

Tijdens het onderzoeken en schrijven van dit werk wisselden periodes van rustig aan en hard werken zich met elkaar af. Centraal stonden de vele begeleidingsuren van Frans Sijtsma. Deze waren altijd een duwtje in de goede richting. Een dankwoord is daarom ook wel op zijn plaats.

De laatste weken had ik de luxe positie om in zijn kantoor mijn scriptie af te ronden. Dit zijn de meest productieve uren ooit geweest.

Door mijn kennis, opgedaan op het eiland en uit het archief, te combineren met relevante theorie is er voor mij één en ander duidelijk geworden. Ik hoop dat dit met deze scriptie overgebracht wordt op de lezer. Schroom niet om bij onduidelijkheden aan de bel te trekken. Over Terschelling ben ik nooit uitgepraat.

Hendrik Hoekstra

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding van het onderzoek	7
1.2 Probleemstelling	7
1.3 Methode van het onderzoek	9
1.4 Opbouw van het onderzoek.....	10
2 Wat is Terschelling?	13
3 De economisch geografische verandering	15
3.1 Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming	15
3.1.1 Terschelling als maritiem bedrijf:.....	15
3.1.2 Terschelling als agrarisch bedrijf.....	19
3.1.3 Terschelling als recreatief bedrijf	20
3.1.4 De range van drie bedrijven	20
3.2 Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940	22
3.3 Toerisme als motor voor de economie.....	26
3.4 Het kruispunt van boeren en badgasten 1945-1970.....	28
3.5 Terschelling als toeristische onderneming.....	34
3.6 Monocultuur in toerisme; 1970-2008	39
4 Infrastructuur, transport en toerisme.....	43
4.1 Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme.....	43
4.2 Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme	45
4.2.1 Vijf uitgangspunten.....	45
4.2.2 Transport en capaciteit op de verbinding tussen Harlingen en Terschelling	48
4.3 De rol van de postboot; 1900-1945.....	51
4.4 De opkomst van passagiers; 1945-1970.....	53
4.5 Kwaliteitsslag passagiersverbinding; 1970 – 2008.....	55
5 Conclusie en slotbeschouwing	61
5.1 De economisch geografische verandering	61
5.2 Infrastructuur, transport en toerisme.....	62
5.3 De geleerde les en de toekomst.....	63
Bijlagen	67
Archief Leeuwarder Courant.....	67
Bronvermelding.....	75

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Indirecte aanleiding van het onderzoek is het recent openbaar maken van het archief van de Leeuwarder Courant via internet. Op deze manier is 250 jaar aan nieuws bereikbaar vanachter je pc. Naar aanleiding hiervan stelde begeleider Dr. Frans Sijtsma voor om deze beschikbare informatie te gebruiken voor een historisch onderzoek naar een thema met betrekking tot het waddengebied.

Directe aanleiding is Sijtsma's collega, Drs. Tamara Slief die door haar werkzaamheid bij de wetenschapswinkel in contact kwam met Jan-Pieter Kok (vormgever). Hij is initiator van het boek: *"100 jaar badgasten Terschelling"* wat in de zomer van 2009 in de winkel moet liggen. Na overleg en een bezoek aan Terschelling wordt besloten om samen te werken. Naast het schrijven van een scriptie is er ruimte om een hoofdstuk in het boek te schrijven. Het onderwerp van de scriptie wordt nader bepaald en aangepast aan de wensen van het boek. 250 Jaar wordt ingekaderd tot 100 jaar en de Wadden wordt ingekaderd tot Terschelling. Het onderwerp van het boek, *"Terschelling; in 100 jaar van een agrarisch maritieme economie naar een vrijwel monocultuur economie in het toerisme"* wordt het onderwerp voor de thesis en vormt tevens de rode draad van het onderzoek.

1.2 Probleemstelling

In 2008 stond de Gemeente Terschelling bovenaan in de 'top 10 café-dichtheid' gepubliceerd door Intermediar¹. Hierbij liet Terschelling verschillende Limburgse toeristische trekpleisters als Valkenburg en Maastricht achter zich. Het grote aantal cafés op het eiland is een gevolg van de meer dan 350.000 toeristen die het eiland bezoeken. Deze gasten brengen veel werkgelegenheid voor de bewoners van het eiland met zich mee. Niet alleen de Horeca maar ook andere sectoren zijn sterk gerelateerd aan het toerisme. Opgeteld is ongeveer 60% van de beroepsbevolking werkzaam in één van deze sectoren². Anno 2009 verdient het grootste deel van de Terschellingse dus direct of indirect hun geld aan de toerist.

Dit is niet altijd zo geweest. Aan het begin van de twintigste eeuw was er namelijk nauwelijks tot geen sprake van badgasten, zoals ze toen genoemd werden, op Terschelling. De eilanders verdienden destijds de kost met de zee en het land. Zo was in 1910 maar liefst 35% van de beroepsbevolking werkzaam in de maritieme sector (o.a. visserij, zeevaart) en 32% in de agrarische sector (voornamelijk boeren)³. In de periode hier tussen is dus behoorlijk wat veranderd. Deze transformatie heeft een grote invloed op een eiland met nog geen 5000

¹ Intermediar, 27 augustus 2008, De feiten: Café's

² Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): "Recreatie en toerisme in het Waddengebied"

³ Cijfers Gemeente Terschelling, Cijfers Provincie Fryslan

inwoners en staat centraal in dit onderzoek. De economisch geografische positie speelt hierbij een belangrijke rol. De probleemstelling ziet er dan als volgt uit:

Onderwerp:

De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar.

Hoofdvraag:

Hoe is de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar veranderd?

Deelvragen:

- 1 Hoe is de economische oriëntatie geografisch veranderd in de afgelopen 100 jaar?
 - Hoe is de economie op het eiland veranderd? (Maritiem / agrarisch / recreatief)
 - Hoe is de range (reikwijdte) van Terschelling als onderneming veranderd? (Stuwend / verzorgend)
(Terschelling als leverancier van het maritieme, agrarische en recreatieve product)
 - Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist? (Forward / backward linkages)
 - Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland? (Spanningsvelden toerist / eilander)

- 2 Wat is de rol van infrastructuur geweest bij de verandering?
 - Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme? (Infrastructuur / ontwikkeling)
 - Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme? (transport / ontwikkeling)

- 3 Welke les kan geleerd worden uit deze verandering en wat betekent dit voor de toekomst?

Zoals al genoemd in de aanleiding, is er voor het onderzoek in opdracht van de wetenschapswinkel gewerkt aan een hoofdstuk voor het boek '100 Jaar badgasten Terschelling'. Het hoofdstuk vertelt de economisch geografische verandering aan de hand van feitelijke informatie verkregen uit het archief van de Leeuwarder Courant (*praktijk*). Daarnaast is gebruik gemaakt van bestaande literatuur over het eiland en interviews met gerelateerde personen. Het hieruit ontstane verhaal staat centraal in dit onderzoek en wordt gebruikt als rode draad. Afgewisseld met theoretische delen zullen de deelvragen gaandeweg behandeld worden (*theorie*). In de conclusie worden deze beantwoord. Als allerlaatste wordt

er ingegaan op de laatste maar misschien wel de belangrijkste deelvraag: hoe ziet de toekomst voor Terschelling eruit?

1.3 Methode van het onderzoek

Voor het onderzoek is er hoofdzakelijk gebruik gemaakt van drie hoofdbronnen; het archief van de Leeuwarder Courant, gesprekken met onderwerp gerelateerde personen op Terschelling en werkgelegenheidscijfers van de gemeente Terschelling. Hierbij is het archief van de Leeuwarder Courant de voornaamste bron.

Om grip te krijgen op potentiële economisch geografische onderwerpen tussen meer dan 50.000 artikelen over Terschelling is het archief systematisch gescand. De periode van 1908 t/m 1930 is hierbij de fundering geweest. In deze periode heb ik alle artikelen die gevonden werden met de zoekterm ‘Terschelling’ aan de hand van het onderwerp gecategoriseerd. *De gevonden artikelen hierbij zijn terug te vinden in bijlage 1: ‘Archief Leeuwarder Courant’.* Dat leverde artikelen op die te verdelen zijn in de volgende onderwerpen:

Willembarendszfonds / commissie tot steun vissersweduwen

Uitkeringen en tegemoetkomingen voor weduwen van omgekomen zeelui.

Postboot / veerdienst

Dienstregelingen en vernieuwing van de verbinding met Harlingen.

Personeel gevraagd / aangeboden

Allerhande personeelsadvertenties over de vraag en aanbod naar personeel.

Landbouw / agrarisch

Veemarkten, veestapels, ziektes, ruilverkaveling e.d.

Aanspoelen of opvissen

Voorwerpen aangespoeld op het strand of uit zee gevist, zoals lijken en juttersgoed.

Schipbreuk / stranding / ongevallen

Averij met betrekking tot de scheepvaart.

Reddingsmaatschappij

Reddingsacties en vernieuwingen.

Ontwikkeling

Aanvragen en plannen voor de ontwikkeling op het eiland

Droogmakerij Zuiderzee

Van volledige inpoldering van de waddenzee t/m de afsluitdijk

Recreatie / toerisme

In het bijzonder advertenties en promoties voor potentiële badgasten

Zeevaartschool

De eilander Willem Barendszschool

Overig

Hieruit zijn drie relevante onderwerpen geselecteerd waarop verder in het archief is doorgezocht, voor de *gehele* periode 1908-2008. Dit zijn de trefwoorden in de zoekmachine geweest:

- Maritiem (postboot / veerdienst / visserij / zeevaartschool)
- Landbouw (veeteelt / agrarisch)
- Recreatie (badgast / toerisme / ontwikkeling)
- Personeel gezocht (deze laatste is uiteindelijk niet verder uitgewerkt)

Deel twee van het onderzoek bestond uit een bezoek aan Terschelling. Met de onderwerpen als rode draad heb ik met diverse eilanders gesproken. Al hadden ze allemaal veel kennis over een specifiek onderwerp, over de andere zaken kwam ook tal van informatie naar boven. Gesproken personen:

- Maritiem: Dhr. Kees Dekker, beheerder archief rederij Doeksen
- Recreatie: Dhr. George Visser, voormalig wethouder recreatie / locoburgemeester gemeente Terschelling
Dhr. Peter Winter, voormalig directeur VVV Terschelling
Dhr. Rijk van Veen, voormalig voorzitter VVV Terschelling, Horeca exploitant
- Landbouw: Dhr. Teunis Schol, voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

Met de van hen verkregen informatie heb ik de indeling van mijn scriptie en die van het hoofdstuk voor het boek gemaakt. Daarnaast waren er weer veel aanknopingspunten om verder te zoeken in het archief. Van de gemeente Terschelling heb ik diverse gegevens ontvangen over meer dan 100 jaar werkgelegenheid en recreatie.

Na het uitwerken van het hoofdstuk voor het boek 'Een eeuw badgasten' ben ik opzoek gegaan naar verdere relevante literatuur los van het archief. Deze heb ik vervolgens vergeleken met het reeds bestaande verhaal gebaseerd op de feiten uit het archief. De werkelijkheid sloot volledig aan bij de theorie en ineens vielen de puzzelstukjes op hun plek.

1.4 Opbouw van het onderzoek

De scriptie bestaat uit twee delen die op hun beurt weer op te delen zijn in diverse hoofdstukken. In het eerste deel staat de economisch geografische verandering centraal. In het tweede deel wordt ingegaan op de relatie die de infrastructuur hiermee heeft. De opbouw van de scriptie ziet er als volgt uit:

- Wat is Terschelling

Voor hen die er nooit geweest zijn

- De economisch geografische verandering
 - Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming (*theorie*)
 - Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940 (*praktijk*)
 - Toerisme als motor voor de economie (*theorie*)
 - Het kruispunt van boeren en badgasten; 1945-1970 (*praktijk*)
 - Terschelling als toeristische onderneming (*theorie*)
 - Monocultuur in toerisme; 1970-2009 (*praktijk*)

Hierin wordt deelvraag 1 behandeld en impliciet beantwoord

- Infrastructuur, transport en toerisme
 - Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme (*theorie*)
 - Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme (*theorie*)
 - De rol van de postboot; 1900-1945 (*praktijk*)
 - De opkomst van passagiers; 1945-1970 (*praktijk*)
 - De kwaliteitsslag op de verbinding; 1970-2009 (*praktijk*)

Hierin wordt deelvraag 2 behandeld en impliciet beantwoord

- Conclusie
 - De economisch geografische verandering
 - Infrastructuur, transport en toerisme
 - De geleerde les en de toekomst

Hierin wordt naast de expliciete beantwoording van deelvragen 1 en 2 ingegaan op deelvraag 3.

2 Wat is Terschelling?

Gemeente: Terschelling
 Hoofdplaats: West-Terschelling
 Provincie: Friesland
 Inwoners: 4739 (2 februari 2009): CBS
 Oppervlakte: 89,35 km² (land)
 Verbinding: Harlingen – Terschelling



Terschelling is een eiland dat ongeveer 20 km. ten noorden van de Friese kust ligt en is de middelste van de rij van vijf bewoonde Waddeneilanden. Het eiland is volledig omsloten door water. Aan de noord- en zuidzijde de Noord- en Waddenzee. Aan de westkant scheidt de Vliestroom Terschelling van Vlieland. Aan de oostkant ligt Ameland, van Terschelling gescheiden door het Borndiep.

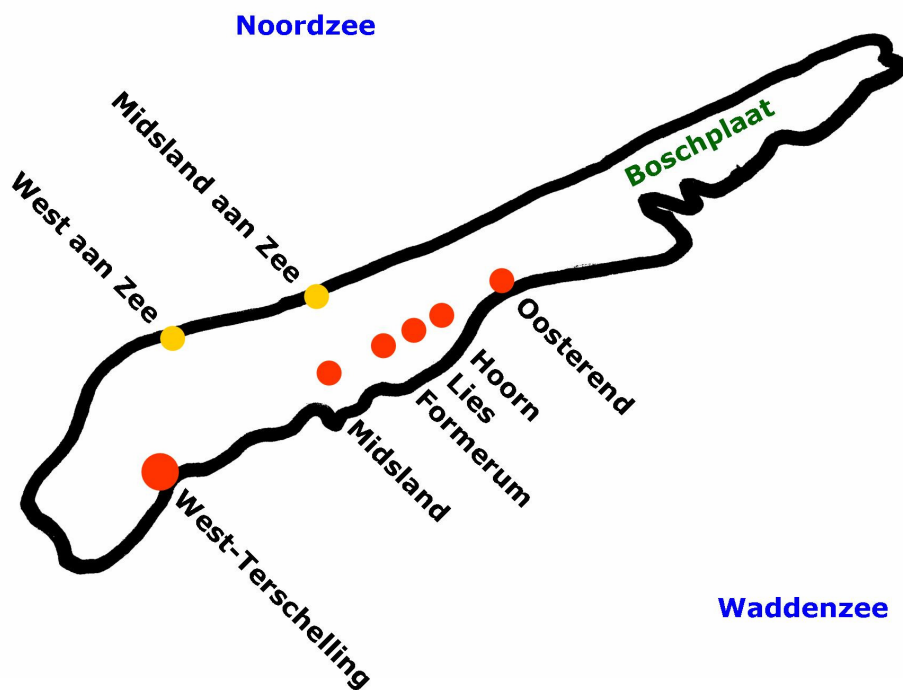
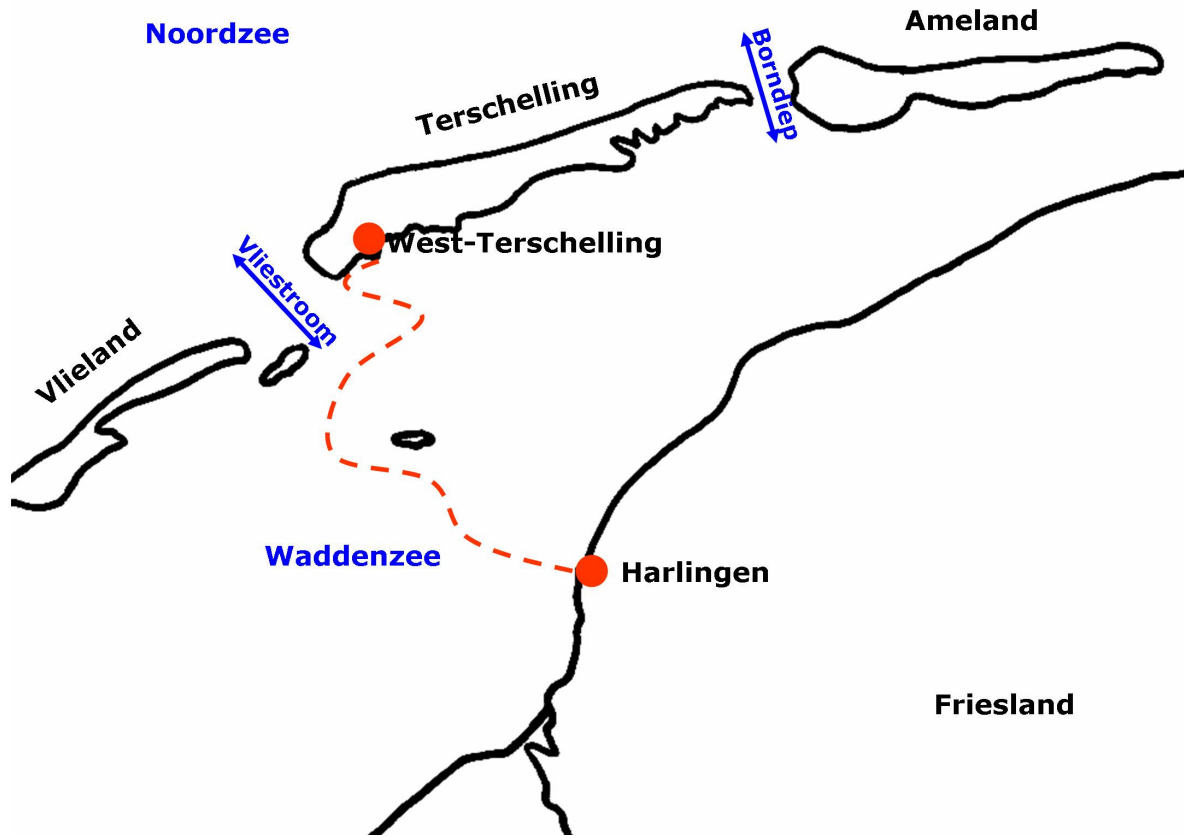
Het eiland in haar huidige vorm is pas in de 20^{ste} eeuw ontstaan. Door veelvuldige hevige stormen waren aan het begin van onze jaartelling al op diverse plekken gaten geslagen in de Noordelijke strandwal (grens van de Noordzee en het land). Tussen de 13^e en 15^e eeuw ontstond de Waddenzee. Maar pas in de jaren '30 is het oostelijk met het westelijk deel van Terschelling verbonden door de aanleg van een stuifdijk. De eerste sporen van bewoning dateren uit het jaar 900.

Bestuurlijk valt Terschelling onder de gelijknamige gemeente en maakt sinds 1951 deel uit van de provincie Friesland. De eilanders hebben altijd een sterk gevoel van autonomie gehad en Terschelling wordt pas in 1970 aangesloten op het landelijke gas- en elektriciteitsnet. Met de opkomst van het toerisme is Terschelling anno 2009 een beetje van iedereen. Misschien wel daarom dat de eilanders sterk vasthouden aan cultuur en tradities. Ondanks het kleine bewoonde gedeelte worden er drie verschillende dialecten gesproken. Twee Friese, één Hollandse. Dit komt voort uit de voormalige isolatie binnen de grenzen van het eiland.

Met uitzondering van haven- en hoofdplaats West-Terschelling liggen de grotere woonkernen allemaal in de polder aan de zuidzijde van het eiland.

Het eiland bestaat voor ongeveer 80% uit natuurlijk duinlandschap en kwelders. Daarnaast is het met het natuureservaat de Boschplaat en de polder een paradijs voor natuurliefhebbers. Ter bevordering van het toerisme worden er jaarlijks diverse evenementen gehouden zoals Oerol voor de cultuurliefhebber en de Berenloop voor de sportieve mens. Met twee jongerencampings staat het eiland ook bekend als 'feesteiland' voor jongeren. Verder is de hogere zeevaartschool noemenswaardig. Deze is goed voor 300 studenten die allen op het eiland gehuisvest zijn.

Deze diverse kenmerken maken Terschelling tot het meest allround eiland van de vijf Waddeneilanden. Voor hen die er nog nooit geweest zijn is een bezoek meer dan de moeite waard.



3 De economisch geografische verandering

3.1 Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming⁴

Het begrippenpaar ‘stuwend’ en ‘verzorgend’ wordt traditioneel gebruikt om bedrijven te categoriseren. Een stuwend bedrijf is een bedrijf dat om lokale arbeid vraagt, en de productiekosten worden veelal lokaal besteed. De afzet vindt grotendeels plaats buiten de regio. In principe produceert een bedrijf voor buiten de regio. Op deze manier komt er geld de regio binnen. Het tegenovergestelde hiervan is een verzorgend bedrijf. Dit bedrijf vraagt eveneens om lokale arbeid, maar heeft een lokale afzetmarkt. De producten of diensten blijven dus allemaal binnen de regio.

De stuwende of verzorgende functie heeft alles te maken met de specialisatiegraad van een bedrijf. Het soort product of dienst en de frequentie van de verkoop spelen hierin een rol. Een bakkerij biedt een product aan dat dagelijks door bijna iedereen gebruikt wordt, terwijl een gitaarwinkel een meer specialistisch product aanbiedt. Het verzorgingsgebied (de afzetmarkt) voor de gitaarwinkel zal dus veel groter zijn, maar hoeft niet automatisch meer klanten te bevatten.

De ‘reikwijdte’ en ‘drempelwaarde’ zijn hieraan sterk gerelateerde begrippen. De reikwijdte van een bedrijf is de grens van het gebied waarbinnen de klanten naar het bedrijf komen voor de aangeboden producten of diensten. Dus eigenlijk is het de maximale afstand die een klant bereid is af te leggen voor het product of dienst van het bedrijf; het feitelijke verzorgingsgebied. De drempelwaarde van het bedrijf is het benodigde afzetgebied, het minimaal aantal klanten wat het bedrijf nodig heeft om rendabel te zijn. Voor een bedrijf is het dus noodzakelijk om te zorgen dat de reikwijdte groter dan of even groot is als de drempelwaarde.

Als het feitelijke verzorgingsgebied kleiner is dan het benodigde verzorgingsgebied dan is het bedrijf niet rendabel en zal het failliet gaan. Voor een stuwend bedrijf is de drempelwaarde en dus ook de reikwijdte groter dan die van een verzorgend bedrijf.

In deze context kan Terschelling ook als bedrijf of onderneming worden beschouwd. Hierin valt Terschelling in drie verschillende bedrijven te onderscheiden. Deze zijn hieronder uiteengezet. Hierbij is aangegeven hoe de stuwende en of verzorgende functie de afgelopen eeuw veranderd is. In sommige gevallen is er geen sprake meer van een stuwende of verzorgende functie, omdat de dienst of het product niet meer bestaat.

3.1.1 Terschelling als maritiem bedrijf:

- Leverancier maritieme diensten
 - Reddingswezen (stuwend -> stuwend)

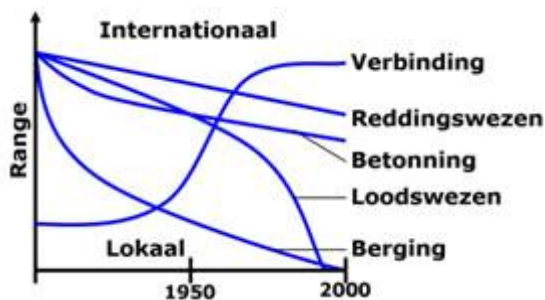
⁴ Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., & Fik, T.J. (1998): “Economic Geography”, Third Edition.

- Berging (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Betonning (stuwend -> stuwend)
 - Loodswezen (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Verbinding (verzorgend -> stuwend)
- Leverancier maritiem personeel
 - Vissers (Haringvisserij op Duitse Loggers) (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Zeelieden koopvaardij (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Hoogopgeleiden zeevaart (stuwend -> stuwend)
 - Leverancier maritieme producten
 - Vis (schelpdieren, garnalen, robben, walvis) (stuwend -> verzorgend)
 - Zeegras (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Schelpen (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Juttersgoed (verzorgend) -> niet langer van toepassing)

Als maritiem bedrijf heeft Terschelling haar stuwende functie grotendeels over zien gaan in een verzorgende functie en op sommige vlakken is deze zelfs verdwenen.

Leverancier van maritieme diensten⁵:

Het verloop van de range van de afzet van maritieme diensten is te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Range van de afzet van maritieme diensten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling

Het reddingswezen speelt al sinds 1824 een rol op het eiland. Zelfs vandaag de dag rukt de reddingsboot uit om schepen in nood, zowel nationaal als internationaal, te assisteren. Vroeger stuwend, vandaag stuwend.

⁵ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

Het bergingswezen op Terschelling is amper nog actief. De schepen die de kust van Terschelling passeren zijn modern, solide en uitgerust met uitstekende navigatiesystemen. Het vlot trekken of bergen van schepen is niet meer van deze tijd. Zeesleper 'Hunter' ligt het grootste deel van het jaar aan de steiger. Op dit vlak heeft Terschelling haar stuwende functie verloren.

Van 1836 tot 1972 was Terschelling de vaste standplaats voor de betonning van het Vlie e.o. Alle betonning in het water tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland werd van hieruit geregeld en voorzien. Een stuwende functie! Na 1972 krijgt Rijkswaterstaat het betonningsrecht. De hoofdstandplaats verhuist naar Delfzijl. Toch voorziet Terschelling als buitenstandplaats nog een groot deel van de betonning in deze wateren. De stuwende functie is dus niet geheel verloren gegaan.

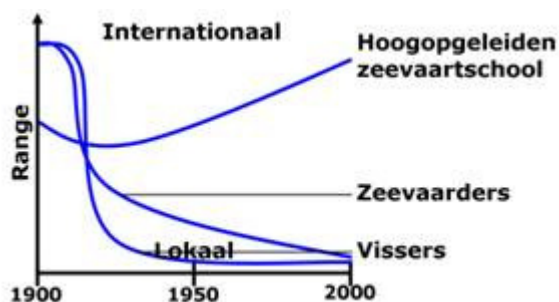
Het Vlie is altijd een druk bevaren zeegat geweest. Naast de tonnen waren er loodsschoeners die schepen assisteren met de doorgang. De schoeners (na 1923 gemotoriseerd) vonden hun thuisbasis op Terschelling. Een stuwende functie.

Het loodswezen op Terschelling was tot 1988 een publiekrechtelijk lichaam. Sinds de privatisering is de werkgelegenheid verder afgenomen tot nul. Het loodswezen heeft niet langer een stuwende functie.

De verbinding tussen Harlingen en Terschelling had voorheen primair een verzorgende functie, maar met de groei van het toerisme en een toename van het aantal passagiers is deze uitgegroeid tot een stuwende functie. (*Meer over de verbinding is te lezen in hoofdstuk 4.*)

Leverancier van maritiem personeel⁶

Het verloop van de range van de afzet van maritiem personeel is te zien in figuur 3.2



Figuur 3.2: Range van de afzet van maritiem personeel van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

De koopvaardij is lange tijd erg belangrijk geweest voor Terschelling. In 1930 waren er nog 250 Terschellingers werkzaam op de grote vaart. Als leverancier van zeevaarders had

⁶ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

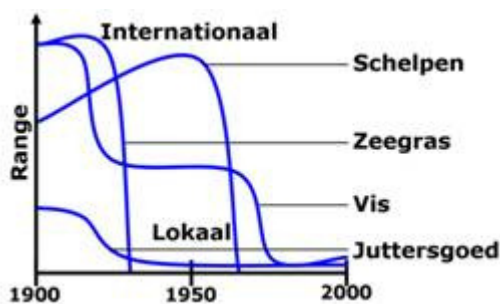
Terschelling een stuwende functie. Na de tweede wereldoorlog is dit aantal gehalveerd en neemt daarna geleidelijk af tot een handjevol tegenwoordig. De stuwende functie is dus verloren gegaan.

Door de aanwezigheid van de Zeevaartschool is Terschelling daarnaast een producent van hoogopgeleid maritiem personeel. In 1900 zaten er rond de 50 studenten, in 2008 waren dat er tegen de 300. Na de opleiding bekleden de afgestudeerden banen op nationaal en internationaal niveau. Slechts een enkeling van deze 300 is echt van origine eilander; de zeevaartschool heeft daarom primair een stuwende functie.

Vanaf 1870 gaan steeds meer Terschellinger vissers werken op Duitse haringloggers omdat in de eerste plaats de verdiensten goed zijn. Terschelling levert in deze periode dus personeel aan Duitsland (in 1915 ca. 1000 man), een stuwende functie. Ten tijde van de eerste wereldoorlog raken de vissers werkloos in de Duitse haringvisserij en zoeken ander werk. De stuwende functie gaat verloren.

Leverancier van maritieme producten⁷

Het verloop van de range van de afzet van maritieme producten is te zien in figuur 3.3.



Figuur 3.3: Range van de afzet van de maritieme producten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

De visserij op Terschelling heeft zich altijd gericht op schelpdieren, robben en walvis. In 1900 was de mosseluitvoer bijvoorbeeld zo belangrijk dat er een vaste dienst op Engeland was, waar de afzetmarkt was. Na 1920 was deze door gebrek aan modernisatie wel over haar hoogtepunt heen en nam de mosselvisserij af. Tussen de oorlogen bloeide deze nog even op. Met het verdwijnen van de walvisvaart (verboden sinds 1964) en robbenjacht (verboden sinds 1961) is de visserij zoals het geweest is volledig verdwenen. Vandaag de dag zijn er enkele garnaalvissers teruggekomen. De stuwende functie is echter verloren gegaan.

Terschelling als exporteur van schelpen had een stuwende functie. Op het hoogtepunt in 1940 had rederij Doeksen vier schelpenzuigers en haar eigen verwerkingsbedrijven in Zuid-Holland

⁷ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

en Overijssel. Na 1960 was de schelpenzuigerij niet langer winstgevend en is de stuwende functie verloren gegaan.

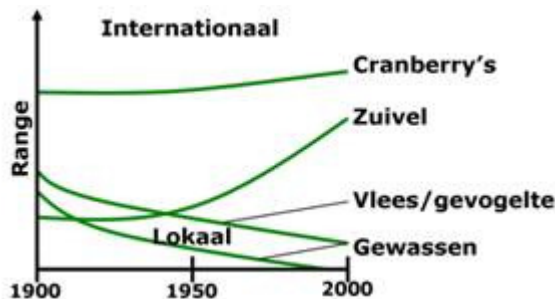
De wierwinning (wat ook als agrarisch product kan worden gezien) had een belangrijke stuwende functie. Het wier werd uit de Waddenzee gedregd en na droging afgezet in o.a. België en Frankrijk. Na het afsterven van het wier in 1933 is deze eveneens stuwende functie verloren gegaan.

Een niet voor de hand liggend maritiem product van (eigenlijk aan) Terschelling is het juttersgoed. Kostbaarheden, overboord geslagen of afkomstig van vergane schepen spoelden aan op het strand van het eiland. De goederen werden 'veilig gesteld' en verhandeld op het eiland. Het juttersgoed had een verzorgende functie. Met het afnemen aanspoelingen is deze functie zo goed als verdwenen.

3.1.2 Terschelling als agrarisch bedrijf

- Leverancier agrarische producten
 - Gewassen (verzorgend -> niet langer van toepassing)
 - Vlees/gevogelte (verzorgend - > niet langer van toepassing)
 - Zuivelproducten (verzorgend -> stuwend)

Het verloop van de range van de afzet van agrarische producten is te zien in figuur 3.4.



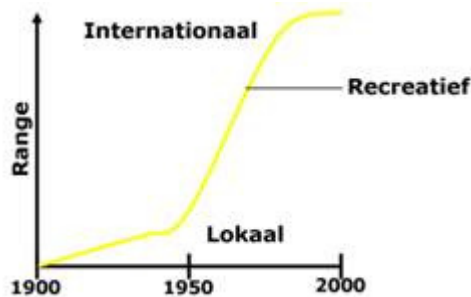
Figuur 3.4: Range van de afzet van agrarische producten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

In de tijd van autarkie van het eiland (tot 1920) was Terschelling op agrarisch gebied verzorgend. Met de opkomst van een betere verbinding werden er meer basisproducten naar het eiland gehaald waardoor intensieve gewassen plaatsmaakten voor grasland. Ook was het fokken van hoenders en varkens niet langer noodzakelijk. Deze nemen dan ook geleidelijk aan af. Door de toename van grasland en melkvee worden zuivelproducten ook aan de vaste wal afgezet en wordt Terschelling meer en meer stuwend. Tegenwoordig leveren 15 veehouders melk die aan de vaste wal wordt verwerkt. De Terschellinger biologische zuivelproducten worden in heel Nederland afgezet.

De cranberry's zijn een product apart. Het is een specialistisch product wat al lang een groot verzorgingsgebied kent. Al in 1900 werden cranberry's naar Engeland geëxporteerd. Tegenwoordig worden de cranberry's in Nederland en de buurlanden afgezet of worden ze gekocht door toeristen. Terschelling als producent van cranberry's heeft altijd een stuwende functie gehad.

3.1.3 Terschelling als recreatief bedrijf

Het verloop van de range van de afzet van het recreatief product is te zien in figuur 3.5.

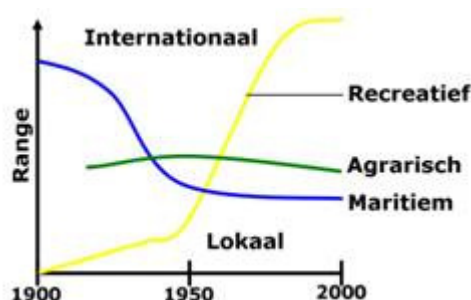


Figuur 3.5: Range van de afzet van het recreatief product van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

Terschelling als recreatief bedrijf is de leverancier van alle elementen en faciliteiten die een toerist naar het eiland trekt. Alle facetten die onderdeel uitmaken van het toeristisch systeem van Terschelling. Met de explosieve toename van het aantal toeristen is ook de stuwende functie van Terschelling als leverancier van het toeristisch product toegenomen. Nu maken rond de 375.000 toeristen uit binnen- en buitenland gebruik van dit recreatieve product. (Uitgebreide informatie hierover is te lezen in hoofdstuk 3.2 Terschelling als toeristische onderneming).

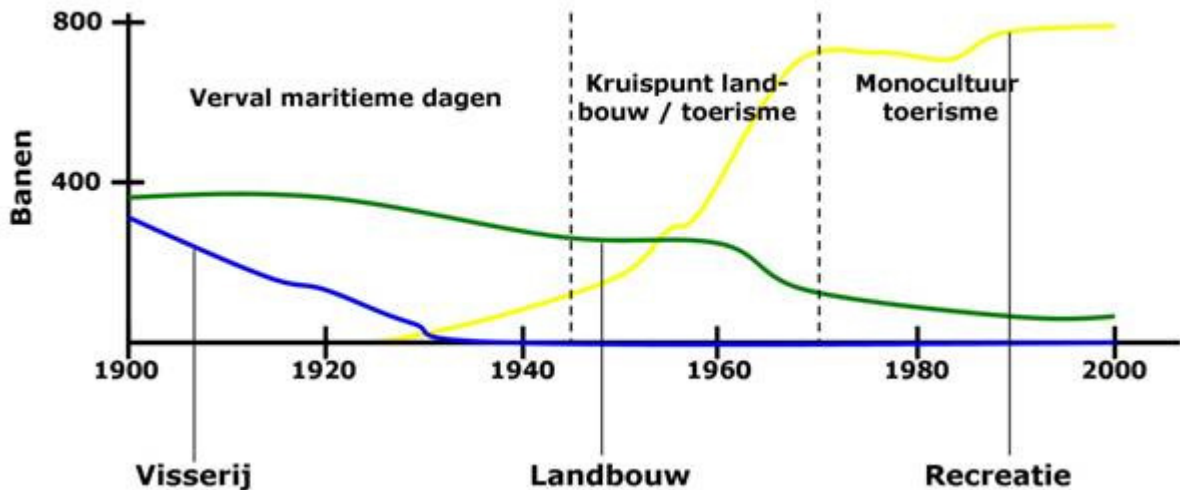
3.1.4 De range van drie bedrijven

Door de range (invloed) van de verschillende leveranciers samen te voegen (op basis van gemiddelden) en enkel nog onderscheid te maken in de drie bedrijven: maritiem, agrarisch en recreatief, wordt een globaal beeld van de stuwende en verzorgende functie van Terschelling duidelijk. Dit is te zien in figuur 3.6.



figuur 3.6: Gemiddelde range van de afzet van alle producten verdeeld in de drie verschillende bedrijven op Terschelling van 1900 tot 2000. Gebaseerd op de individuele ranges per sector.

Dit beeld toont een overeenkomstig ontwikkelingspatroon aan die van de werkgelegenheid op Terschelling van de afgelopen eeuw. Zie figuur 3.7. In deze grafieken wordt duidelijk dat er in de economische ontwikkeling van de afgelopen 100 jaar drie verschillende periodes naar voren komen.



Figuur 3.7: Werkgelegenheid op Terschelling onderscheiden in de drie sectoren van 1900 tot 2000

De eerste periode loopt van begin 20^{ste} eeuw tot eind tweede wereldoorlog. Deze kenmerkt zich door het sterk teruglopen van het aantal vissers en het afnemen van de range van Terschelling als maritiem bedrijf. Begin jaren 30 zijn het aantal vissers en zeevaarders gereduceerd tot een minimum en leunt Terschelling voornamelijk op de landbouw waarin het aantal banen eveneens aan het afnemen is. Tot de tweede wereld oorlog vindt een deel van de beroepsbevolking werk in de recreatieve sector die ondertussen met de komst van de badgasten aan het groeien is.

De daaropvolgende periode tot eind jaren zestig is het kruispunt. De landbouw is de grootste economische drager en het is logisch dat men hierin wil investeren (*hoofdstuk 4.4: De omslag 1945-1970*).

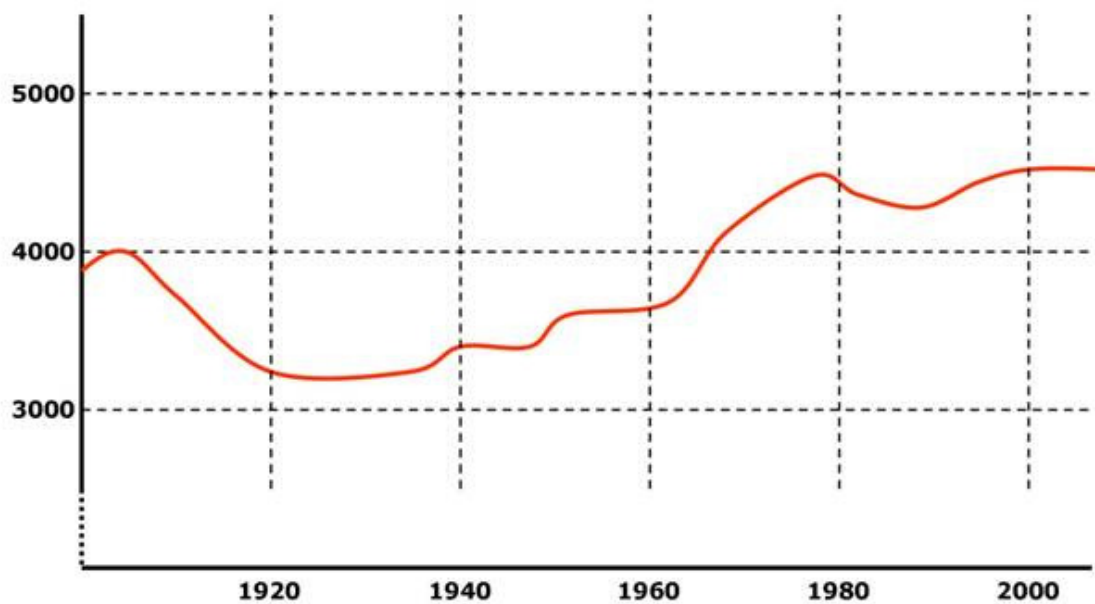
Daarnaast is de komst van de badgasten in het zomerseizoen explosief aan het stijgen en vinden veel Terschellingers in deze periode recreatie gerelateerd werk. Met de komst van de badgasten wordt het verzorgingsgebied van Terschelling als toeristisch bedrijf groter. Dit staat haaks op het krimpen van de range voor Terschelling als maritiem bedrijf die voor de tweede wereldoorlog al geminimaliseerd was. De range van Terschelling als agrarisch bedrijf neemt niet af, dit komt omdat er meer op de export van zuivel wordt gericht. Het aantal banen in de sector is wel aan het afnemen.

Op dit kruispunt is de volgende vraag actueel: moet er geïnvesteerd worden in de landbouw, of zit er meer toekomst in de badgasten?

De laatste periode loopt van eind jaren zestig tot nu. Hier komt het antwoord op deze vraag. Het verzorgingsgebied van Terschelling als recreatief bedrijf is flink uitgebreid. Als agrarisch bedrijf heeft Terschelling efficiënte landbouw met een licht nadeel t.o.v. de vaste wal. Daarnaast is de ecologische landbouw succesvol en heeft een kleine gespecialiseerde afzetmarkt. Met 15 bedrijven is er hierin echter nauwelijks nog werkgelegenheid. (*In de hoofdstukken 3.2, 3.4 en 3.6 worden deze perioden verder uitgelicht.*)

3.2 Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940

Ondanks het feit dat de bevolking van Terschelling eeuwen van de zee afhankelijk is geweest, neemt het aantal werknemers in de maritieme sector na 1910 geleidelijk en na 1930 sterk af. Doordat zeilschepen vervangen worden door stoomschepen worden de reizen korter en dus ook de verloven korter. Veel gezinnen van zeelui verhuizen naar grotere havensteden⁸. Dit is terug te zien in de sterke bevolkingsafname na 1900, figuur 3.8.



Figuur 3.8: Aantal inwoners Terschelling (exclusief niet-eilanders op de zeevaartschool) van 1900 tot 2008

De Zeevaartschool, na 1918 officieel Willem Barentsz School⁹, krijgt in juni 1933 een internaat¹⁰. Hierdoor ontstaat voor mensen aan het vaste land de mogelijkheid om hun zonen naar Terschelling te sturen voor één van de zeevaartopleidingen, zonder dat zij direct op eigen

⁸ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁹ LC, 9 september 1918: "e nieuwe zeevaartschool op Terschelling"

¹⁰ LC, 15 juni 1933: "Internaat Willem Barentszschool Terschelling"

benen moeten staan. Mede hierdoor stijgt het aantal leerlingen explosief tot begin tweede wereldoorlog.

De inkomsten uit de visserij lopen al terug na de eerste wereldoorlog. Veel vissersschepen zijn verouderd en 's winters laten de Terschellingers hun boot in de haven liggen. Een Terschellinger is in eerste instantie een avonturier, de visserij komt dan vaak op een tweede plaats waardoor ze op concurrentie verliezen van beroepsvissers uit bijvoorbeeld Urk en Harlingen¹¹. Tegen ruim 200 vissers in 1910 zijn er in 1945 nog slechts 20 Terschellingers die hun brood verdienen met het vangen van vis¹².

Door de opkomst van de stoomschepen is een andere belangrijke bron van inkomsten ook aanzienlijk verminderd, namelijk het juttten. Tot de eerste wereldoorlog vergaan er geregeld zeilboten voor de kust van Terschelling en spoelen er veel waardevolle dingen aan op het strand die de eilandbewoners 'veilig stellen' en hen een aardige bijverdienste opleveren. Met de komst van de snellere, veelal meer solide stoomschepen loopt het aantal schipbreuken terug en dus ook de inkomsten uit strandvondsten¹³.

Naast de visserij is een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking werkzaam in de landbouw. Begin twintigste eeuw telt Terschelling tegen de 250 boerenbedrijven. Hiervan is het merendeel niet groter dan vijf hectare¹⁴. De boeren kunnen zichzelf voorzien, maar van succesvolle landbouw is op het eiland geen sprake in vergelijking tot de boeren op de vaste wal. Het verlies wat geleden wordt op de relatief dure transportkosten (als gevolg van de overtocht) kan niet goed worden gemaakt binnen de nauwelijks winstgevendende bedrijfsvoering. Veel boeren klussen daarom bij in de meest uiteenlopende functies. De grootste bijverdienste is die van het verkopen van aangespoeld wier (zeegras)¹⁵. Ook wordt het wier met een vork uit het wad gedregd. Nadat het wier gedroogd en ontzilt is wordt het verkocht als vulmiddel voor onder andere matrassen en stoelzittingen. Het verkopen van het zeegras levert de boeren een aardig zakcentje op. Na de komst van de afsluitdijk in 1932 sterft het zeegras af. De dijk wordt in eerste instantie als oorzaak aangewezen, later vermoedt men dat het afsterven gevolg is van een onbekende wierziekte. De precieze oorzaak is nooit achterhaald. In 1933 vindt de laatste afname van wier plaats.

Ondertussen neemt de hoeveelheid grasland en melkvee toe. Dit gaat ten koste van arbeidsintensieve gewassen die goedkoper aangevoerd worden van de vaste wal¹⁶. Dat de Terschellinger boeren zich steeds meer bezighouden met melkvee blijkt ook uit de cijfers. Tussen 1910 en 1945 zijn het aantal paarden en varkens gehalveerd en is de hoeveelheid

¹¹ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

¹² Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

¹³ Haarlaar, M. (1996): "Terschelling vooruit"

¹⁴ Cijfers gemeente Terschelling: 'boerenbedrijven'

¹⁵ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

¹⁶ Interview Teunis Schol (2008): Voormalig Agrarier, deskundige Oost-Terschelling

pluimvee met 80% afgenomen. De melkoprangst is meer dan verdubbeld. De afname van het aantal paarden valt deels te verklaren uit het feit dat de boeren overgaan op mechanische vormen van landbouwbewerking. Het aantal boerenbedrijven is in 1950 afgenomen tot rond de 160 en zijn vooral de boeren met een bedrijf kleiner dan vijf hectare verdwenen¹⁷.

In de periode voor de tweede wereldoorlog is van toerisme zoals we het vandaag de dag kennen geen sprake. Badgasten, zoals de vreemdelingen genoemd worden, komen in kleine getale in het hoogseizoen (middenaugustus) naar het eiland.

Begin jaren '20 is het grootste gedeelte van West-Terschelling bestraat en zijn de verkeerswegen op het eiland verbeterd¹⁸. Voornaamste ontwikkeling met het oog op toerisme is de aanleg van de verharde wegen van de dorpen West, Midsland en Hoorn naar het Noordzeestrand¹⁹. De aanleg van de badweg tussen West en het Noordzeestrand is een tegemoetkoming in het vervoer van dagjesmensen die veelal zonder fiets komen. Deze recreanten kunnen nu per bus of per auto naar het strand vervoerd worden.

In februari 1927 wordt er bij de Tweede Kamer een wetsontwerp ingediend tot goedkeuring van de uitgifte in voortdurend erfpacht van Staatsduingrond op Terschelling²⁰. J. Mulder uit Castricum en W. de Gavare uit Amsterdam willen de grond, 134 ha, gebruiken om een badplaats te stichten. Drie maanden later wordt de uitgifte zonder beraadslaging of stemming goedgekeurd²¹.

Na de voltooiing van de afsluitdijk in 1933 ontstaat er de mogelijkheid voor toeristen uit Noord- en Zuid-Holland om over de weg naar Harlingen te komen. Twee Friese ondernemers komen kort daarop met het plan een busdienst te gaan onderhouden van Amsterdam over Haarlem en Alkmaar naar Harlingen²². De bedoeling van de verbinding is passagiers naar Harlingen te brengen voor de boottocht naar de eilanden Terschelling en Vlieland. In mei 1935 vragen zij een vergunning aan voor de autobusdienst. Bezwaar hierop wordt gemaakt door de Maatschappij 'Stanfries'. Deze exploiteert de bootdienst tussen Amsterdam en Harlingen met een modern ingericht vaartuig dat ruimte biedt aan 500 passagiers. Gevreesd wordt dat met de komst van een busverbinding de 'Stanfries' haar activiteiten kan staken en de werknemers op straat zullen komen te staan²³. Eind juni wordt de aanvraag vergunning voor de autobusdienst afgewezen²⁴.

De uitgaven van de bezoekers vormen in het bijzonder voor de middenstand een aardige bijverdienste²⁵. Hier komt abrupt een einde aan als in september 1939 in verband met de

¹⁷ Cijfers gemeente Terschelling: 'Boerenbedrijven'

¹⁸ Interview Jan Pieter Kok (2008): Terschelling deskundige, schrijver / vormgever

¹⁹ LC, 5 juli 1927: "De Noordzeepadplaats Terschelling"

²⁰ LC, 10 februari 1927, "Badplaats op Terschelling"

²¹ LC, 8 april 1927, "Terschelling als badplaats"

²² LC, 1 mei 1935, "Bezwaren"

²³ LC, 15 mei 1935, "Autobusdienst Amsterdam – Harlingen"

²⁴ LC, 1 juli 1935, "Dienst Amsterdam-Harlingen geweigerd"

²⁵ Harlaar, M. (1996): "Terschelling Vooruit"

oorlog de oproep tot mobilisatie komt²⁶. Alle nog aanwezige badgasten verlaten hals over kop hun pensions en varen huiswaarts voordat de passagiersschepen de gemobiliseerde Terschellingers naar hun militaire bestemming moeten brengen. Tijdens de oorlog (na 1942) is er voor de veiligheid een verbod op het betreden van het strand en de duinen ingesteld²⁷. Dit geldt voor de gehele Nederlandse kust, inclusief de Waddeneilanden.



De Hoofdweg, totale lengte 14.500 meter, is verhard. 1910 (bron: Duijf, J., Duijf, H. (1996): “De overgang naar de moderne tijd fotografisch vastgelegd”)



Wierschuur achter de dwarsdijk voorbij Oosterend (bron: Swart, C. (1997): “Dertig jaar eilandgeschiedenis fotografisch vastgelegd”)

²⁶ LC, 11 september 1939, “Terschelling en de oorlog”

²⁷ LC 20 april 1942, “Bekendmaking”

3.3 Toerisme als motor voor de economie

Als het gaat om economie en toerisme in een klein gebied zijn er een paar algemene uitgangspunten.

- Toerisme biedt uitkomst bij gebrek aan een goede economie.
- Toerisme vraagt om basisinfrastructuur en basisingrediënten.
- Economie gebaseerd op toerisme is zelden stabiel.
- Toerisme heeft positieve en negatieve gevolgen voor een gebied.

De primaire basis voor een goede economie in een regio is landbouw, visserij of grondstofdelving. Een andere manier voor een gezonde economie van een regio is om deel uit te maken van een grotere productielijn of financieel netwerk. Bij het ontbreken hiervan kan toerisme een economische uitkomst bieden. Toerisme heeft namelijk geen behoefte aan een grote fabriek of hightech apparatuur, maar heeft feitelijk alleen basisinfrastructuur (transport en accommodatie) nodig.

Geschat wordt dat het scheppen van een baan in het toerisme vijf keer goedkoper is dan het creëren van een baan in een fabriek of iets van die aard en een veelvoud goedkoper is dan een hightech ingenieursbaan²⁸.

Het scheppen van een baan in het toerisme lijkt dan ook eenvoudig, maar in de werkelijke situatie ligt het toch iets ingewikkelder. Het creëren van een baan in de toeristische sector staat immers niet garant voor het behouden van deze baan, of zelfs voor een noodzakelijke groei.

Voor een succesvolle vorm van toerisme is meer nodig dan alleen de basisinfrastructuur. Er zal iets in de regio moeten zijn wat voor een potentiële bezoeker de moeite waard is om naar het gebied te komen en te blijven komen. Het gebied zal iets unieks moeten hebben om zich te onderscheiden van andere gebieden. Concurrentie tussen overeenkomstige toeristische gebieden is dan ook heel normaal. Enkele basisingrediënten voor succesvol toerisme zijn natuur (inclusief klimaat), cultuur en entertainment²⁹.

Wanneer een gebied of regio succesvol is in het toerisme en een dergelijk groot aantal bezoekers trekt waarmee de regionale economie draaiende wordt gehouden is het zaak om deze te waarborgen. Een economie gebaseerd op toerisme is namelijk zelden stabiel³⁰. Zo kan toerisme zichzelf om zeep helpen. Doordat bijvoorbeeld plaatsen teveel bezocht worden door toeristen gaat dit ten kosten van de mooie aspecten van een bepaald gebied zoals rust en ruimte (recreatiedruk).

²⁸ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

²⁹ Theobald, W.F. (2004): "Global Tourism" Third Edition

³⁰ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

Daarnaast spelen factoren als klimaat, trends, welvaart, toename globalisering en concurrentie een rol. Vooral inhakend op concurrentie is het voeren van regiomarketing van levensbelang om de economische ontwikkeling in het toerisme te waarborgen³¹.

Toerisme is gunstig voor de economie van een gebied. Het heeft echter ook negatieve gevolgen. Door de komst van veel toeristen kan de identiteit van de lokale bevolking in gevaar komen. In toeristische gebieden zijn altijd spanningen tussen de bezoekers en de lokale bevolking. Enerzijds is de lokale bevolking afhankelijk van de gasten, anderzijds ervaren zij een inbreuk op hun privacy en aantasting van hun cultuur³². Hierbij is de mogelijke overlast die de gasten veroorzaken nog buiten beschouwing gelaten.

Ook bestaat de kans bij een explosieve groei van het toerisme dat ondernemingen van buiten de regio met grote financiële draagkracht zich in de regio vestigen. Bij de komst van grote hotelketens of commerciële bungalowparken bestaat de kans dat de winst gemaakt in het gebied buiten dit gebied terechtkomt. Hier tegenover staat dat in tijden van stagnatie of zelfs krimp van de economie in het gebied de ondernemers de voorzieningen enige tijd staande kunnen houden³³.

Een ander negatief aspect is de fysieke aantasting van het gebied (vervuiling, beschadiging, vernieling van natuur). Keerzijde hiervan is dat de natuur en cultuur vaak behouden worden door en voor de toerist. Door geld van de toerist kan geïnvesteerd worden in het behoud van natuur en cultuurgebieden. Daarnaast komt door overbevolking van deze gebieden een strenge regelgeving die het behoud van natuur en cultuur stimuleert³⁴.

Deze algemene uitgangspunten over toerisme gaan ook op voor Terschelling. Na de afname van de visserij (basis voor primaire economie) in het begin van de twintigste eeuw richt men zich op het eiland volledig op de landbouw (basis voor primaire economie). Er worden flinke investeringen gedaan om de landbouw een impuls te geven. Ondertussen bezoeken tienduizenden badgasten in het hoogseizoen het eiland. Dit levert de eilanders een aardig zakcentje op. In de jaren vijftig houden ze zich op het eiland dan ook vooral bezig met de vraag: is landbouw de toekomst voor het eiland, of moet er geïnvesteerd worden in het toerisme? Na een soort van natuurlijk verloop groeit het toerisme, terwijl de arbeidsplaatsen in de landbouw afnemen. Deze nieuwe economie brengt voor de Terschellingers onbekende vragen en spanningen met zich mee die om een oplossing vragen (hoofdstukken 3.4, 3.6, 4.4 en 4.5). Maar de belangrijkste vraag blijft prominent op eiland aanwezig: Hoe kunnen we deze toeristische economie waarborgen?

³¹ Ashworth, G.J., & Voogd, H. (1987): "Geografische marketing"

³² Halvaksz, J.A. (2006): "Becoming Local Tourists" Tourist studies vol. 6

³³ Saarinen, J. (2004): "Destinations in change" Tourist studies vol. 4

³⁴ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

3.4 Het kruispunt van boeren en badgasten 1945-1970

Na de tweede wereldoorlog is het grote omslagpunt. De visserij is zo goed als uitgestorven en de landbouw staat op de wip³⁵. In de oorlog wordt de ruilverkaveling doorgezet om zo primair de landbouw een impuls te geven. Van de 1110 uitgebrachte stemmen in april 1940 zijn er 733 belanghebbenden voor het verkavelen³⁶.

Door middel van een ingenieus puntensysteem wordt geprobeerd de grond zo eerlijk mogelijk te verdelen. Elke grondbezitter zal zoveel mogelijk grond aan een landweg of een verharde weg krijgen om de bereikbaarheid te waarborgen. Ook wordt er gekeken naar de kwaliteit van de grond. Zo krijgt iedereen kavels bij de waddendijk en zandrijke kavels bij de duinen. De kwaliteit van de grond wordt daar waar nodig verbeterd door de aanleg van drainage of afvoergeulen. Tijdens de werkzaamheden bloeit de middenstand op. De honderden werkers van de vaste wal zorgen voor extra uitgaven op het eiland³⁷.

Na de voltooiing van het project eind jaren veertig is niet iedereen tevreden. Een groot deel van de grondbezitters is van mening dat zij er wat betreft kwaliteit op achteruit zijn gegaan. Het feit dat er niet met ieders wensen rekening is gehouden stuit op onvrede bij benadeelden³⁸. Ook de Commissie voor Natuur- en Landschapsbescherming uit kritiek over de verkaveling. Met het aanleggen en rechte trekken van wegen is volgens de commissie het karakter van landschap en dorpen aangetast³⁹. Het LEI (Landbouw Economisch Instituut) is positief over de verkaveling. Volgens het instituut is de bedrijfsvoering van alle boeren verbeterd⁴⁰.

Kort na de tweede wereldoorlog is er een explosieve groei in het toerisme op Terschelling. In 1948 bezoeken al meer dan 50.000 recreanten het Noordzeestrand van het eiland⁴¹. Is dit dan de toekomst van Terschelling?

In december 1949 wordt er een verontrustend rapport uitgebracht door het ETIF (Economisch en Technologisch Instituut Friesland)⁴². Het ETIF voorspelt dat het toerisme op de Waddeneilanden zal afnemen. Dit komt doordat de mogelijkheid om over de grens te reizen toeneemt. Daarnaast zullen de waddeneilanden veel toeristen verliezen door de hoge reiskosten. Immers veel mensen uit Noord- en Zuid-Holland zullen goedkoper op eigen

³⁵ Cijfers gemeente Terschelling: 'beroepen'
Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

³⁶ LC, 3 april 1940, "Ruilverkaveling op Terschelling"
Interview Teunis Schol (2008): Taxateur bij verkaveling in 1989

³⁷ LC, 17 augustus 1940, "De ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 11 september 1941, "De grondverbetering en ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 30 november 1946, "Raad Terschelling"

³⁸ LC, 25 september 1948, "De ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 18 december 1948, "Us jeaf Schylgerlan"

³⁹ LC, 5 januari 1949, "Een onoplosbaar vraagstuk?"
LC, 16 februari 1950, "Wegverbetering op Terschelling te radicaal uitgevoerd?"

⁴⁰ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁴¹ LC, 20 mei 1949, "Toerisme leverde Friesland verleden jaar meer dan vier miljoen op"

⁴² LC, 17 december 1949, "De trek naar de eilanden zal afnemen"

stranden kunnen liggen dan de hoge reiskosten te moeten betalen voor in hun ogen hetzelfde Noordzeestrand.

Terschelling zal hiervan de hardste klappen krijgen. Het rapport verwijt Terschelling dat het nog teveel in de naoorlogse roes leeft, denkend dat iedereen naar Terschelling wil en dat iedereen genoeg zal blijven nemen met het comfort dat de badgasten daar geboden wordt. De toerist van tegenwoordig verlangt volgens het ETIF een behoorlijk comfort. Ook zou Terschelling het aanbod aan recreatie overschatten. Een gevarieerde natuur is niet meer voldoende om de badgast te vermaken. Men zal een grotere verscheidenheid aan amusement- en recreatiemogelijkheden moeten bieden. ETIF seint aan Terschelling letterlijk: “weest op uw hoede”. De gouden jaren van na de oorlog zijn voorbij.

Ondertussen heeft de VVV van Terschelling al maatregelen genomen. Er is een aanvraag gedaan voor een tweede kampeerterein en er zijn plannen voor het aanleggen van meer fietspaden. Het recreatievraagstuk zal ook bij de nieuwe burgemeester voortdurend de aandacht vragen en krijgen⁴³.



Grondverplaatsing t.b.v. de ruilverkaveling in 1948. (bron: Leeuwarder Courant)

Na 1950 blijft de groei in de landbouwsector op Terschelling uit. Ondanks de ruilverkaveling en de adviezen van het ETIF en het LEI neemt het aantal boerenbedrijven af⁴⁴. Oorzaken hiervan liggen onder andere in een gebrek aan opvolgers. Het zware boerenbestaan weegt niet op tegen de geringe inkomsten. De meeste boerenzonen geven dan ook de voorkeur aan een beroep buiten de landbouw of gaan naar de kweekschool, mulo, mts, hbs of zeevaartschool

⁴³ LC, 7 mei 1949: “VVV vraagt een tweede kampeerterein”
LC, 11 mei 1950: “Noord-Holland levert verreweg de meeste badgasten aan Terschelling”

LC, 19 december 1950, Burgemeester H. Wielinga op Terschelling ingehaald
⁴⁴ Cijfers gemeente Terschelling: “Beroepen”

om een vak te leren⁴⁵. Een andere oorzaak is vergelijkbaar aan de afname in de visserij, namelijk het avontuurlijke karakter van de Terschellingnaar. In de herfst en wintermaanden wordt het land dikwijls ingeruild voor het strand en haar wilde zee⁴⁶.

April 1951 komt het ETIF met een sociaal-economisch rapport over Terschelling⁴⁷. In dit rapport worden conclusies getrokken ten aanzien van de economische toekomst van het eiland. Hierin komt het ETIF terug op het eerder verschenen rapport over het vreemdelingenverkeer (het toerisme). Inkomsten uit de visserij en de zeevaart lopen terug en investeringen hierin zullen geen rendement opleveren. Landbouw zal de voornaamste bron van inkomsten moeten worden voor het eiland. Het ETIF koppelt hieraan het advies om de Bosplaat in te polderen en te ontsluiten. Het toerisme is volgens het instituut slechts een belangrijke bijverdienste. Het ETIF benadrukt wederom dat door de daling van het aantal badgasten en de verandering in de samenstelling hiervan, de inkomsten af zullen nemen. Er komt volgens het instituut geen toename van de werkgelegenheid in de recreatieve sector. De discussie over het mogelijk inpolderen van (een deel van) de Bosplaat laait weer op. Ondanks de 'stem van de arbeid' (mening socialistisch NVV)⁴⁸ en de adviezen van het ETIF wint het natuurschoon het uiteindelijk van cultuurland en blijft de Bosplaat ongeschonden⁴⁹. Na grondonderzoek in maart 1952 blijkt de grond van de Bosplaat ongeschikt voor de landbouw en is het hele project van de baan⁵⁰.

Dat Terschelling waarde hecht aan het toerisme blijkt uit het uitbreidingsplan dat in september 1951 gepresenteerd wordt⁵¹. Het plan omvat alle ingrepen die nodig zijn om de bevolkingsgroei in goede banen te leiden en het speelt in op een eventuele verschuiving en toename in het toerisme. Als het gaat om het toerisme komt het plan tot de conclusie, (als reactie op de rapporten van ETIF) dat de zomergasten wat meer comfort geboden mag worden. Daarnaast zijn aanpassingen aan nieuwe eenvoudigere vormen van toerisme nodig. Dit maakt plannen mogelijk voor de bouw van hotels, pensions en jeugdherbergen zowel op de duinen van Midsland als tegen de zuidkant van de bossen van Hoorn. Bij het strand van West en Formerum moet de mogelijkheid bestaan om badpaviljoens te bouwen en de bouw van zomerhuisjes op verschillende plaatsen, mits niet in groepen. Daarnaast moeten verbouwingen (mits op architectonisch bevredigende wijze) van boerderijen naar zomerhuisjes mogelijk zijn. Ook het inrichten van Duitse bunkers als zomerverblijf hoort hierbij. Wat betreft woningen voor eilanders worden er fysieke plannen gepresenteerd om tot 277 woningen te bouwen in West en de omliggende dorpen.

⁴⁵ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁴⁶ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

⁴⁷ LC, 26 april 1951: "Het ETIF voelde Terschelling nogmaals aan de pols"

⁴⁸ LC, 5 februari 1951: "De Boschplaat ingepolderd?"

⁴⁹ LC, 19 november 1951: "Boschplaat wordt niet ingepolderd"

⁵⁰ LC, 7 maart 1952: "Boschplaat heeft niet genoeg vochtcapaciteit voor landbouw"

⁵¹ LC, 7 september 1951: "Hoe Terschelling er straks uit zal zien"

Tijdens de Waddeneilanden conferenties die vanaf 1946 elk najaar worden gehouden staat de opkomst, maar vooral het behoud van het toerisme centraal. Afgevaardigden van elk van de vier Friese eilanden praten met elkaar over het afgelopen seizoen. Als gevolg van vruchtbare gesprekken na afloop van de eerste conferentie besluiten de eilander VVV's tot nauwere samenwerking⁵². Dit uit zich fysiek in het uitbrengen van een gezamenlijke folder. Een vaste lijn tijdens de conferenties ontbreekt. Eigenlijk is het meer een gezellige bijeenkomst van de eilander VVV's.

Daar komt met de Waddeneilanden conferentie op Ameland van 1948 verandering in door de komst van vele vertegenwoordigers van de vaste wal⁵³. Naast vertegenwoordigers van het Provinciaal bestuur, zijn de ANVV (Algemene Nederlandse Vereniging voor Vreemdelingenverkeer), de ANWB, Horeca en Prijzenbureau aanwezig. Ook bestuursleden van de VVV en de burgemeester van Texel zijn naar Ameland gekomen. Op deze eerste echte conferentie wordt wederom gerept over een nauwere samenwerking. De belangen van de Waddeneilanden liggen parallel en om deze goed te kunnen verwezenlijken is een permanente samenwerking noodzakelijk.

Het vermaak, de zomerattracties voor de badgasten, is voor de VVV's een belangrijk punt. Omdat de vele badgasten zeer uiteenlopende voorkeuren hebben blijft het lastig om het elke gast naar de zin te maken. Texel heeft als enige eiland een goed ontwikkelde visie over het vermaak. Op georganiseerde basis worden hier onder andere muziek- en toneelvoorstellingen gehouden, wordt enkele malen per week de Texelfilm vertoond en worden strandfeesten gegeven. Hun doel is om Den Burg tot entertainment hoofdplaats te maken en de omliggende dorpen in hun waarde te laten. De andere eilanden maken dankbaar gebruik van deze informatie. Verder wordt er gesproken over een mogelijk uniforme richtlijn voor pensionverhuur, (het ontbreken van) vakantiespreiding en de kwesties over het kamperen.

De onstuimige groei van het toerisme begint dus in deze periode vlak na de Tweede Wereldoorlog. De bezoekers van Terschelling komen voor de rust, voor de natuur en vooral voor het gevoel van vrijheid dat een eiland in de zee biedt. Maar ze verlangen natuurlijk ook een zekere kwaliteit van hun verblijfsaccommodatie. Daarnaast wil men uiteraard wel vermaak.

Tijdens de naoorlogse ontwikkeling naar een eiland wat vrijwel volledig gedomineerd wordt door toerisme zijn er een aantal vaste thema's of spanningsvelden die steeds terugkeren⁵⁴:

⁵² LC, 1 november 1946: "Vreemdelingenverkeer"

⁵³ LC, 30 oktober 1948: "Hechter samenwerking tussen de vijf Waddeneilanden"

⁵⁴ LC, 15 oktober 1952: "Vijf Waddeneilanden bespreken op Schiermonnikoog hun belangen"

LC, 16 oktober 1952: "De Waddeneilanden waren het eens"

LC, 30 oktober 1953: "Waddeneilanden: een steeds hechter wordende eenheid"

LC, 22 oktober 1954: "Het negende Waddenparlement twee dagen bijeen op Ameland"

LC, 15 oktober 1955: "Wat waren de ervaringen van de badgasten"

LC, 20 oktober 1956: "Waddeneilanden staan voor grote niet eenvoudige taak"

- Het behouden van rust, in contrast met een sterke groei;
- De natuur beschermen, maar ook benutten en soms zelfs aantasten voor recreatie;
- De vrijheid van een eiland die om kan slaan in onverantwoord gedrag;
- De kwaliteit van accommodaties in een omgeving die uitnodigt tot eenvoud;
- Het aanvullen van vermaak voor een gast die vooral voor strand, zee en natuur komt.

Veel van deze punten komen ook in de latere Wadden conferenties naar voren. Tijdens de conferentie van november 1951 wordt uitvoerig gesproken over de aanpak van het zogenaamde ‘kippenhokverhuren’⁵⁵. Er zullen maatregelen moeten komen die het verhuren van belabberde accommodaties aan banden legt. Het verhuren van minderwaardige accommodaties leidt vaak tot grote problemen wanneer huurder met het verhuurde geconfronteerd wordt. Verhuurders gebruiken vaak als argument voor het verhuren van minderwaardige verblijven dat de beperkte vakantiewoningen passen bij de eenvoudige sfeer van het vakantieviereen op het eiland. De eilander VVV’s zijn van mening dat dit fenomeen afgelopen moet zijn en wil duidelijkheid in het huurcontract zodat de huurder niet langer voor verrassingen komt te staan.

Als antwoord op het gewezen gebrek aan entertainment op het eiland organiseert de VVV in samenwerking met de dansschool op Terschelling volksdansvoorstellingen in het hoogseizoen⁵⁶. Deze voorstellingen worden druk bezocht en zijn zeer succesvol. De vereniging slaagt er vele malen in om aan het eind van de avond de badgast van hun stoel op de dansvloer te krijgen.

De vijftiende Waddenconferentie van november 1960 op Texel staat volledig in het teken van de mogelijke beperking van motorvoertuigen die veel overlast veroorzaken⁵⁷. De ANWB geeft heel duidelijk haar advies af om in het seizoen alle motorvoertuigen te weren, uitzonderingen daargelaten. ‘In ons bezeten tijd is rust het meest begeerde goed voor de vacatieganger’ aldus een citaat van de ANWB⁵⁸.

Voorbeelden van twee Duitse dorpen ‘Baden Buchen’ en ‘Traunbischofsheim’ bewijzen dat de angst voor het teruglopen van de inkomsten uit het toerisme niet terecht is. De twee Duitse

LC, 25 oktober 1957: “Eiland VVV’s besluiten tot oprichting van federatie op Waddenconferentie Vlieland”

LC, 24 oktober 1958: “Aantal overnachtingen op de eilanden steeg boven de twee miljoen”

⁵⁵ LC, 22 oktober 1959: “Waddenconferentie zegt: benoem een permanente studiegroep”

LC, 30 november 1951: “Waddenconferentie begonnen”

LC, 3 december 1951: “Waddeneilanden overwegen de vorming van een streek VVV”

⁵⁶ LC, 15 augustus 1951: “Jaap Kunst vierde zestigste verjaardag op Terschelling”

LC, 11 september 1951: “Schellinger volksdancers lieten badgasten genieten”

⁵⁷ LC, 10 november 1960: “Waarschuwing Waddenconferentie: de markt wordt te eenzijdig”

⁵⁸ LC, 8 november 1960: “Geen verkeerslawaaai op de Waddeneilanden”

dorpen genoten samen na invoering van een verbod op gemotoriseerd verkeer van een miljoen mark meer winst.

Andere Europese steden gingen de Waddeneilanden voor. Als het verbod wordt ingevoerd voor de vier eilanden, Texel heeft door haar grootte minder problemen, kunnen investeringen in wegeaanleg en parkeervoorzieningen in andere doeleinden gestoken worden. Het voorstel wordt niet met open armen ontvangen, met name de sectie Horecabedrijven heeft felle kritiek op het plan.

Ook de eilander VVV's, zijn niet enthousiast. Toch wordt het plan niet in de doofpot gestopt, mede door aandringen van de Friese VVV zal nagegaan worden of de suggestie haalbaar is.

Dat de conferenties al lang niet meer een gezellige bijeenkomst en evaluatie zijn van de eilanden bewijst de opkomst van deze vijftiende conferentie. Maar liefst 220 mensen zijn op Texel aanwezig.



Passagiers wachtend op de boot in de haven van Harlingen tijdens het eerste weekend van de bouwvakantie in 1963. (bron: Leeuwarder Courant)

Wie meent dat Terschelling, jongeren, alcohol en problemen iets van de laatste jaren is die heeft het mis. Tijdens de conferenties van '60, '61, '62, '63 en '64 staat het jongerenoverlast vraagstuk al centraal⁵⁹. De jongeren die zonder ouders komen kamperen op het eiland zorgen

⁵⁹ LC, 27 oktober 1961: "Weer studietoerisme voor het toerisme op Waddeneilanden?"

LC, 30 oktober 1962: "Waddenconferentie op Vlieland over het vraagstuk van jonge kampeers"

voor overlast in de vorm van lawaai, vernielingen en schermutselingen. Dit is overigens ook het laatste vraagstuk wat op de agenda staat, want na 1964 wordt er geen Waddenconferentie meer gehouden zoals dat voorheen het geval was⁶⁰. Reden hiervoor is dat de conferenties te druk worden (vooral mensen van de vaste wal) en dat er teveel vraagstukken ineens behandeld moeten worden. In het vervolg zal er om het jaar een kleinere bijeenkomst worden gehouden zonder de secties. De secties (middenstand, horeca, kamperen, vervoer, gemeentebestuur, politie en kerk) zullen door intern beraad hun boontjes doppen.

3.5 Terschelling als toeristische onderneming

Om de werking van een fabriek in kaart te brengen kan gebruik gemaakt worden van de 'forward- en backward linkages'⁶¹. Deze linkages zijn stromen van materialen, informatie en geld die van en naar een fabriek komen. Makkelijker gezegd, dit zijn de in- en output van een fabriek. De backward linkage zijn hierbij de input van de fabriek. Dit is de stroom van goederen, diensten e.d. tussen de leveranciers en de fabriek. Bij een staalproducent vallen bijvoorbeeld de aanvoer van schroot en brandstof onder de backward linkages, maar ook ondersteunende services als het onderhoud van de machines van de staalproducent (bestelling, overleg, betaling) vallen hieronder. De forward linkage is de output van de fabriek. Dit is de stroom goederen, diensten e.d. tussen de fabriek en de afzetmarkt. Bij de staalproducent is dit bijvoorbeeld het leveren van plaatstaal aan een autofabrikant. De informatiestroom valt in dit geval ook onder forward linkages, omdat het hier gaat om de stroom tussen de fabriek en de markt.

Om Terschelling als leverancier van het toeristisch product te bekijken is het eiland in figuur 3.9 schematisch weergegeven als onderneming. Het toeristisch product omvat alle aspecten die bijdragen tot de komst van bezoekers. Deze bezoekers zijn de markt waar het eiland haar product (zichzelf) aan afzet. Er is hier gebruik gemaakt van de forward en backward linkages.

Allereerst is er Terschelling met haar basisingrediënten, deze zijn te verdelen in fysieke en non-fysieke materialen. Hieronder vallen:

- Fysieke basisingrediënten
 - Natuur (bos, strand, duinen, zee, etc.)
 - Infrastructuur (wegen, nutsvoorzieningen, fietspaden, wandelpaden, etc.)
 - Accommodatie (vakantiehuisjes, appartementen, hotels, campings, pensions, etc.)
 - Voorzieningen (middenstand, cafés, restaurants, openbaar vervoer, taxi's, etc.)

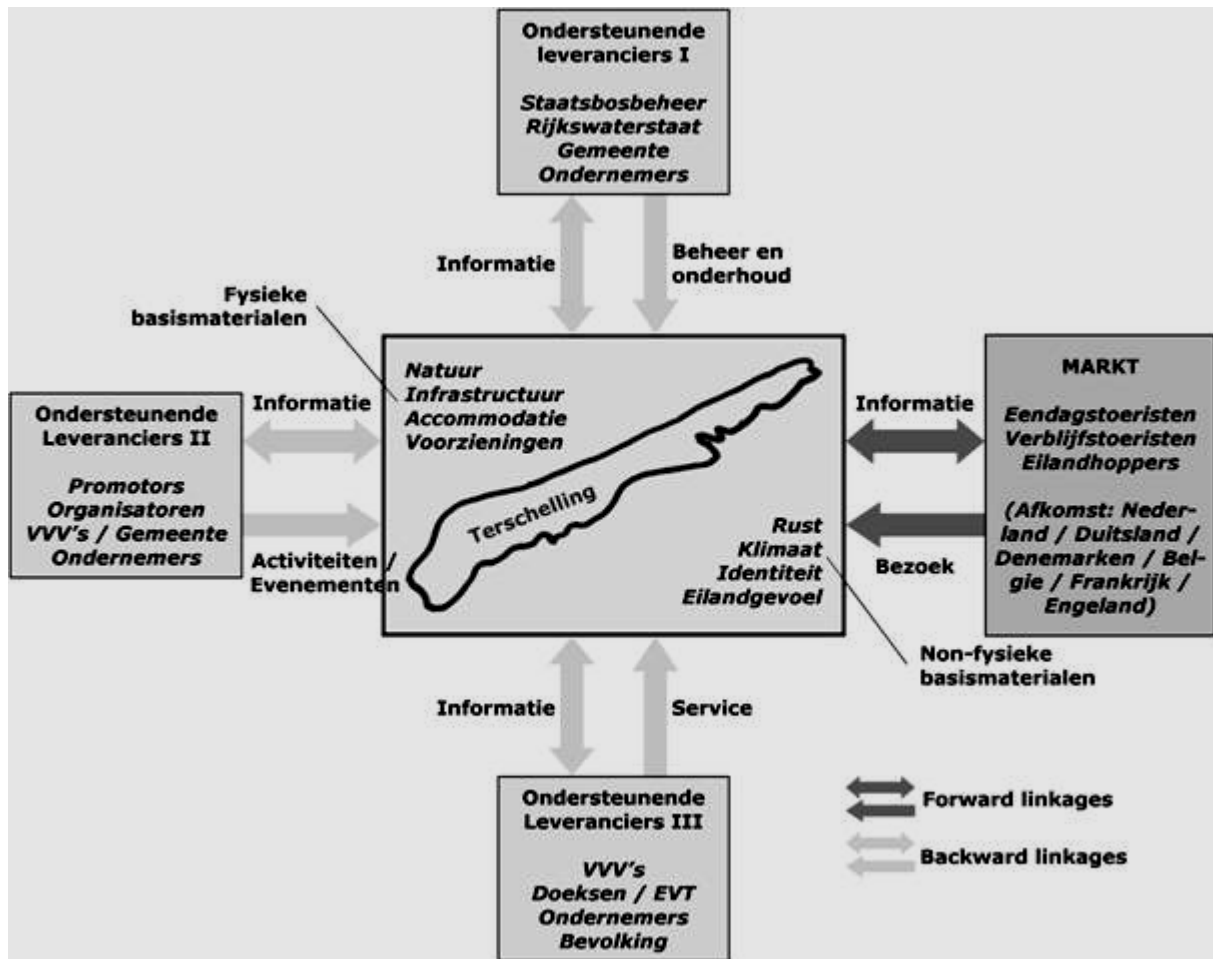
LC, 24 oktober 1963: "Stichting van recreatiegebouwen op eilanden wordt aangepakt"

LC, 29 oktober 1964: "VVV-wezen zal op andere leest geschoeid moeten worden"

⁶⁰ LC, 25 augustus 1965: "Deze nazomer geen Waddenconferentie"

⁶¹ Knox, P.L., en S.A. Marston (2003): "Human Geography" Third Edition

Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., and T.J. Fik (1998): "Economic Geography" Third Edition



Figuur 3.9: De werking van Terschelling als toeristische onderneming

- Non-fysieke basisingrediënten
 - Rust
 - Klimaat
 - Identiteit (de eilandercultuur)
 - Eilandgevoel (door isolement ontstaat een bepaald gevoel)

Dit zijn de aanwezige aspecten. Deze zijn er niet altijd allemaal geweest. Met de opkomst van het toerisme zijn deze ontstaan of aangelegd en worden ze bewust dan wel onbewust in stand gehouden.

Daarnaast zijn er tal van ondersteunde leveranciers die een toegevoegde waarde voor het eiland leveren, de 'backward linkages'. Deze zijn te verdelen in drie groepen:

- Ondersteunde leveranciers I
 - Staatsbosbeheer
 - Gemeente
 - Ondernemers

Deze zorgen met elkaar voor het beheer en het onderhoud van de fysieke basisingrediënten van het eiland. Zo zorgt Staatsbosbeheer in samenwerking met de Gemeente voor het onderhoud en behoud van de natuur. De gemeente is grotendeels verantwoordelijk voor de infrastructuur. De ondernemers nemen het grootste deel van de voorzieningen voor hun rekening. Dan zijn er nog de:

- Ondersteunde leveranciers II
 - Promotors
 - Organisatoren
 - VVV's en / of Gemeente
 - Ondernemers

Dit gedeelte van leveranciers draagt zorg voor het organiseren van groot- en kleinschalige activiteiten en evenementen. Grootschalig zijn onder andere Oerol, Berenloop, Fjoertoer en de HT-zeilrace. Bij kleinschalige evenementen valt te denken aan de mogelijkheid om met een zeilkar over het strand te racen of een expositie te bezoeken. Als laatste zijn er de:

- Ondersteunende leveranciers III
 - VVV's
 - Doeksen / EVT
 - Ondernemers
 - Bevolking

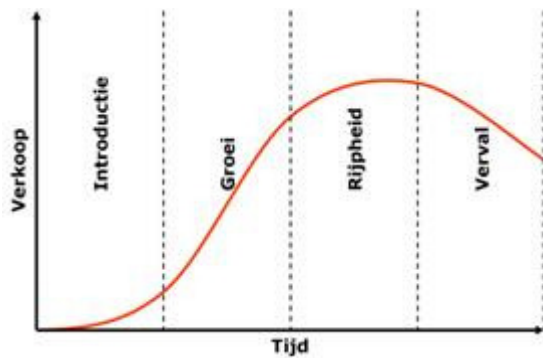
Deze groep omvat alle aanbod van services voor de gasten. In eerste instantie valt te denken aan het aanbieden van de overnachtingsmogelijkheid door de ondernemers van pensions, hotels, appartementen, vakantiewoningen en campings. De voedselvoorziening door de restaurants en cafés valt hier ook onder. Maar ook het aanbieden van de overtocht door Doeksen of de EVT en het regelen van een reservering door de VVV lang voordat het bezoek plaatsvindt, valt onder deze serviceleveranciers.

Al deze leveranciers samen met de aanwezige ingrediënten op het eiland zorgen voor Terschelling als product. Dit product wordt geleverd aan alle bezoekers van het eiland; de 'forward linkages'. Binnenland of buitenlands, voor één dag of verblijf, op het moment dat een bezoeker voet zet op een van de schepen richting Terschelling maakt deze deel uit van de afzetmarkt van product Terschelling.

Terschelling als product voor toeristen kan vergeleken worden met de 'product life cycle' van econoom Levitt, T.⁶². Figuur 3.10 toont het verloop van het succes van een product. Kort

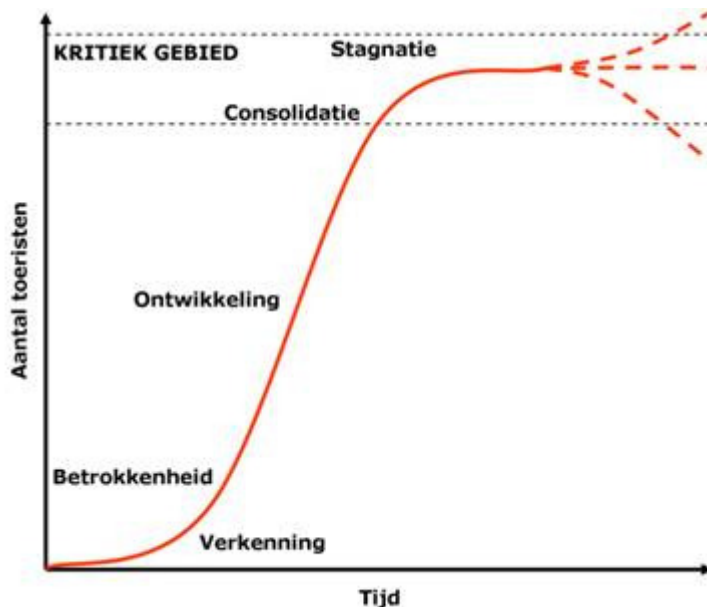
⁶² T. Levitt (1965): "Exploit the product life cycle"

samengevat is er eerst de introductie. In deze fase worden er weinig producten gekocht en wordt er veel geld uitgegeven aan de bekendmaking van het product. Vervolgens komt de groei, het product wordt ontdekt en op grote schaal wordt het product aan de man gebracht. De derde fase is de rijpheid. De meeste consumenten zijn reeds in het bezit van het product en met de komst van hevige concurrentie nemen de verkopen af. Hierna komt het verval. Betere producten doen hun intrede en uiteindelijk zal het product van de markt worden gehaald.



Figuur 3.10: *Product lifecycle (Levitt)*

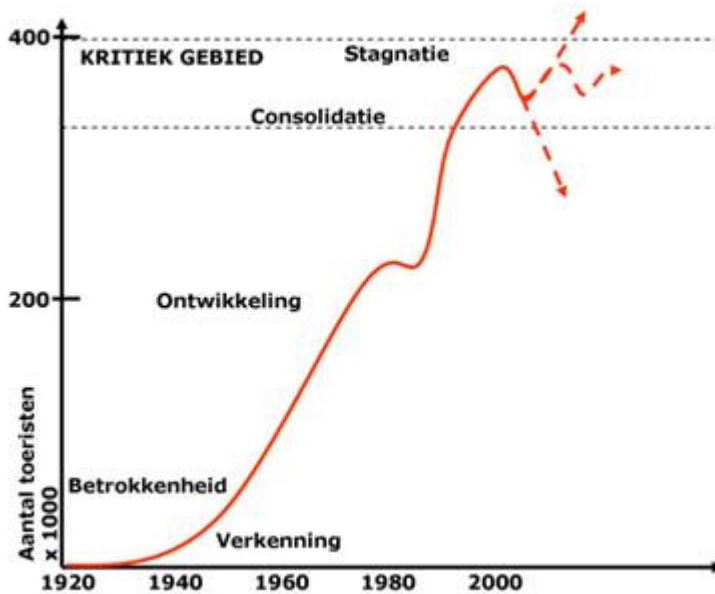
Geograaf Butler, R.W.⁶³, omschreef deze levenscyclus specifiek voor het toerisme in de 'Lifecycle of destinations' te zien in figuur 3.11. Overeenkomstig zijn de fasen van introductie, groei en rijpheid. Verschil met de 'product lifecycle' is de laatste fase. Rijpheid hoeft in dit geval namelijk niet automatisch opgevolgd worden door een fase van verval. De groei van het aantal toeristen kan na de stagnatie weer toenemen, gelijk blijven of zoals de 'product lifecycle' afnemen.



Figuur 3.11: *Levenscyclus toerisme (gebaseerd op 'Lifecycle of destinations' van Butler)*

⁶³ R.W. Butler (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution"

De opkomst van het toerisme op Terschelling toont een identieke trend als de bovengenoemde cyclussen en is te zien in figuur 3.12.



Figuur 3.12: Aantal bezoekers Terschelling vergeleken met levenscyclus toerisme

Op Terschelling kan de periode voor de tweede wereldoorlog gezien worden als introductie van het product. Er wordt op diverse fronten reclame gemaakt voor dagbezoekjes en mogelijkheden tot overnachting in het hoogseizoen. Ook worden er al diverse voorzieningen in de vorm van accommodatie en infrastructuur aangelegd. De periode tussen 1945 en 1975 is de periode van de groei. Met het toenemen van de welvaart in Nederland neemt ook het toerisme toe. Eind jaren zeventig, begin jaren tachtig lijkt de fase van rijpheid aangebroken. Ten gevolg van de oliecrisis in 1979 was er begin jaren 80 een economische terugval die ook in Nederland merkbaar was. Dit speelde zeker een rol in de stagnatie van de groei van het toerisme op Terschelling.

Hoofdoorzaak was echter wel dat verticale groei niet meer mogelijk was op het eiland. In de hoogseizoenen zitten alle accommodaties en campings vol en heeft het eiland de max. van haar capaciteit aan toeristen bereikt. Op het eiland beseft men⁶⁴ dat uitbreiden van de capaciteit gevolgen heeft voor de eilanderidentiteit en het succes in toerisme. Het bijbouwen van accommodaties en infrastructuur biedt niet de oplossing. Er wordt een oplossing gevonden in horizontale groei. Voor Terschelling komt dit neer op seizoensverbreding. Door in te zetten op groei in het voor-, na- en later zelfs winterseizoen kan het jaarlijks aantal bezoekers verder toenemen zonder dat de capaciteit van het eiland vergroot hoeft te worden. Immers, waarom meer bijbouwen als het slechts twee maand per jaar benut wordt?

⁶⁴ Interviews met toerisme gerelateerde personen (november 2008)
Peter Winter: "Voormalig directeur VVV Terschelling"
Rijk van Veen: "Voormalig voorzitter VVV Terschelling en eigenaar Hotel Oepkes"
George Visser: "Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester, gemeente Terschelling"

Kortom er is een stabilisatie van het aantal bezoekers in juli en augustus en groei van het aantal gasten in de overige maanden. Door intensieve promotie van het eiland in het voor en na seizoen weten de gemeente en de VVV het toerisme meer en meer te spreiden. Een andere grote bijdrage aan de seizoensverbreding komt met de intrede van enkele succesvolle evenementen zoals Oerol, de Berenloop, De HT-zeilrace en sinds kort Fjoertoer. Ook de tientallen veel kleinere evenementen als het Yogafestival, Keiland en Rock & Roll Street halen de toerist buiten het hoogseizoen naar het eiland.

Door de seizoensspreiding groeit vanaf 1985 het aantal toeristen weer sterk. Tot de eeuwwisseling blijft dit aantal sterk groeien. In 2000 consolideert de groei. De seizoensspreiding is succesvol geweest en ook in het voor- en naseizoen is het druk op het eiland, maar vol is het eiland nog niet. Na 2003 neemt het aantal bezoekers weer af. In Butlers 'lifecycle of destinations' past dit beeld bij het scenario van verval. Het is waarschijnlijker om aan te nemen dat er een periode van stagnatie aan is gebroken waarbij het aantal bezoekers tussen de 350.000 en 400.000 per jaar zal blijven schommelen. De kleine daling kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van enkele tegenvallende zomers en het kan zo zijn dat er een periode volgt met een kleine toename. Terug naar opkomst van het toerisme.

3.6 Monocultuur in toerisme; 1970-2008

Na de omslag neemt ondanks de adviezen van het ETIF de werkgelegenheid in de landbouw geleidelijk af. Vandaag de dag telt Terschelling nog 15 actieve melkveehouderijen die hun bedrijfsvoering volledig gericht hebben op de productie van melk⁶⁵. Drie hiervan kiezen voor het 'ecologisch boeren' en leveren hun melk voor een goede prijs aan de laatste zuivelfabriek op het eiland, 'De Terschellinger', die goede zaken doet met de verkoop van biologische zuivelproducten⁶⁶. Daarnaast is er nog een handjevol hobbyboeren met een bedrijfsvoering bestaande uit een combinatie van een boerencamping en het houden van vee. De meeste agrariërs echter hebben hun bedrijf omgebouwd tot bijvoorbeeld groepsaccommodatie of camping en genieten een volledig inkomen uit het toerisme⁶⁷.

Het aantal zeevaarders in opleiding (WBS-studenten) is wel gestegen en stagneert de laatste jaren rond de 300 studenten⁶⁸. Het aantal van origine Terschellingers hiervan is echter op twee handen te tellen. Van een agrarisch maritieme economie is dan ook geen sprake meer. Het grootste deel van de Terschellingers verdient zijn brood vandaag de dag direct en indirect aan de badgast.

⁶⁵ Interview Teunis Schol (2008): Voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

⁶⁶ LC, 30 januari 2004: "Kaasmaker koopt Bio-Zuivelfabriek op Terschelling"
LC, 27 maart 2008: "Llink volgt bioboeren op Terschelling"

⁶⁷ Cijfers gemeente Terschelling: "Boerenbedrijf"

⁶⁸ Cijfers gemeente Terschelling: "Inwoners"

Dat een grote hoeveelheid ‘outsiders’ op een relatief klein eiland overlast met zich mee brengen blijkt uit de terugkerende discussie over het aantal motorvoertuigen op het eiland. De functionaliteit en het comfort dat het gebruik van motorvoertuigen de badgasten biedt, staat in schril contrast met de rust waarvoor de badgasten komen. Toch blijkt de overlast waarvan in de jaren zestig voor gevreesd werd mee te vallen. Veel vakantiegangers gebruiken de auto enkel als transport om van de boot bij hun verblijf te komen. Vervolgens beweegt men zich met de fiets of te voet over het eiland. Dit zorgt in de smalle straatjes van West-Terschelling wel voor parkeerproblematiek, maar is geen belemmering van de rust. Het aantal brommers en motoren is vandaag de dag aanzienlijk minder dan waarvoor gevreesd werd. Daarnaast zijn de moderne motorvoertuigen een stuk minder lawaaiig en zorgen nauwelijks voor stankoverlast in verhouding tot de rijdende rookfabrieken van de jaren zestig⁶⁹.

Sinds de jaren vijftig ervaren zelfstandig kamperende jongeren het ultieme gevoel van vrijheid. Al komt dit bij sommigen al snel neer op losbandigheid. Overlast is dan ook niet te vermijden. Begin jaren zestig wordt daar alcoholmisbruik aan toegevoegd. Wat begint als Duitse scholieren die uit het zicht van begeleiding glazen flesjes op het strand tegen elkaar kapot gooien groeit uit tot overlast in de vorm van vechtpartijtjes, vandalisme en geluidsoverlast van zelfstandig kamperende jongeren. Vanaf 1950 wordt het probleem voor het eerst besproken. Sindsdien is er af en toe een incident of nieuwsitem met betrekking tot het onderwerp en komt Terschelling weer een periode negatief in het nieuws. Een terugkerend fenomeen.

In de zomer van 2002 bereikt Terschelling als zogenaamd ‘zuipeiland’ een hoogtepunt (of dieptepunt)⁷⁰. In een programma op de commerciële televisie wordt de slechtste kant van het eiland getoond⁷¹. Beschonken jongeren en metershoge bierkratten spelen de hoofdrol in de sensatiegerichte documentaire. Er worden fietsen mishandeld, jonge meisjes laten zich van hun stoutste kant zien en er wordt gevochten onder de Brandaris. Daarnaast zijn er die zomer enkele gevallen van alcoholvergiftiging onder jonge vakantiegangers⁷². Dit alles leidt tot een enorme mediahype over het zogenaamde ‘zuipeiland’ en komt het imago van Terschelling niet ten goede. Achteraf blijkt dat het meeste in scène is gezet, en zijn sommige jongeren met bier betaalt om zich te misdragen⁷³. De inwoners van Terschelling reageren gelaten op het

⁶⁹ Interview George Visser (2008): Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester gemeente Terschelling

⁷⁰ LC, 19 juli 2002: “Eilander artsen bezorgd over drinkende jeugd”

LC, 23 juli 2002: “Drankcontrole Terschelling: 60% fout”

LC, 27 juli 2002: “Elke dag een kratje bier”

⁷¹ Docudrama V8, 2 september 2002: “Uit je tent”

⁷² LC, 19 juli 2002: “Alcoholvergiftiging bij meisje van vijftien”

LC, 30 juli 2002: “Alcohol velt opnieuw jeugd Terschelling”

⁷³ LC, 30 augustus 2002: “V8 Ensceeneerde Drankoverlast Terschelling”

geheel⁷⁴. Volgens hen kom je overlast van stappers overal tegen en zijn de problemen die zich voordoen op Terschelling niet van ernstige aard. Dit blijkt ook uit het feit dat het de jongeren nog altijd niet moeilijk wordt gemaakt om het eiland te bezoeken. Twee speciale jongerencampings vormen zelfs een soort walhalla voor de feestende tieners. Toch is er de laatste jaren een afname van het aantal bezoekende jongeren te zien. De oorzaak hiervan wordt in eerste instantie niet alleen in de negatieve publiciteit gezocht. Hoofdoorzaak zijn de extreem lage tarieven voor een strandvakantie in Zuid-Europa. Daarom kiezen steeds meer jongeren voor deze optie. Waddeneilanden Ameland en Texel hebben dezelfde afname⁷⁵.

Of de negatieve publiciteit echt invloed heeft op het imago van Terschelling is de vraag. Ondanks dat er geen expliciete regiomarketing voor het eiland wordt bedreven is Terschelling een sterk merk⁷⁶. Een ‘hippe slogan’ is hier niet eens voor nodig. De rijke historie en het maritieme verleden zijn een goede fundering, die terug te vinden zijn in onder andere de musea op het eiland, maar ook in de literatuur. Terschelling is één van de meest beschreven plaatsen van Nederland. Voor de rest verkopen de natuurlijke ingrediënten als het strand, de duinen en de bosplaat zichzelf.



Chines muur aan bierkragen op één van de jongerencampings. Juli 2007. (bron: Leeuwarder Courant)

⁷⁴ LC, 3 september 2002: “Televisie V8 schokt Terschelling niet”

⁷⁵ LC, 17 juli 2003: “Minder drukte op eilander jeugdcampings”

LC, 31 december 2002: “Toeristisch Friesland worstelt met imago”

⁷⁶ LC, 25 april 2008: “Vlieland komt uit de bus als onbekendste eiland”

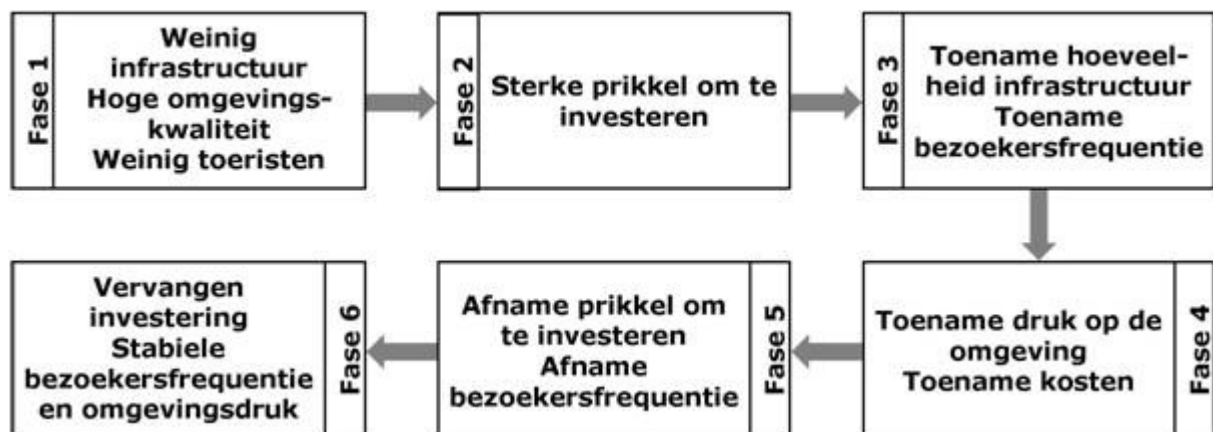
4 Infrastructuur, transport en toerisme

4.1 Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme

Eén van de basiselementen voor het creëren van een economie in toerisme is infrastructuur⁷⁷. Deze infrastructuur wordt in deze context voor Terschelling geïnterpreteerd als:

- Wegen, fietspaden en transportmogelijkheden op het eiland (intern verkeer)
- De bootverbinding met de vaste wal (ontsluiting)
- Accommodaties bedoeld voor het verblijf van toeristen (huisvesting)

Om terug te komen op de levenscyclus van toerisme is in figuur 4.1 de relatie tussen de aanleg van infrastructuur en de toename van het toerisme schematisch weergegeven⁷⁸.



Figuur 4.1: *Ontwikkeling van eilandtoerisme / infrastructuur.* (Gebaseerd op 'The developing island case' Giannoni & Maupertuis, 2004)

Fase 1 is de beginsituatie van een gebied. Eigenlijk is er nog geen sprake van toerisme en zijn de toeristische basisingrediënten zoals rust, ruimte en natuur nog volop aanwezig en ongeschonden. Dit komt overeen met hoe Terschelling was rond 1900. Van badgasten is eigenlijk geen sprake en de aanwezige infrastructuur (vooral zandpaden) worden gebruikt voor intern verkeer. Het eiland is met een radarstoomschip (SS Minister Kraus), met een capaciteit van nog geen 100 passagiers, verbonden met de vaste wal. Deze vaart 1x per dag.

In **fase 2** beseft men dat er uit de komst van toeristen voordeel te halen is en wordt er geïnvesteerd in de basisinfrastructuur om de groei hiervan te stimuleren. Het besef ontstaat van, hoe meer accommodaties en betere ontsluiting, hoe meer gasten er ondergebracht kunnen worden. Terschelling verkeert zich rond 1930 in deze periode. Enkele badwegen tussen de dorpen en het strand worden aangelegd en badpaviljoens en hotels worden gebouwd. De

⁷⁷ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

⁷⁸ Matias, A., Nijkamp, P., & Neto, P. (2007): "Advances in Modern Tourism Research"

eerste echte passagiersschepen worden gekocht om ingezet te worden op de verbinding met het eiland.

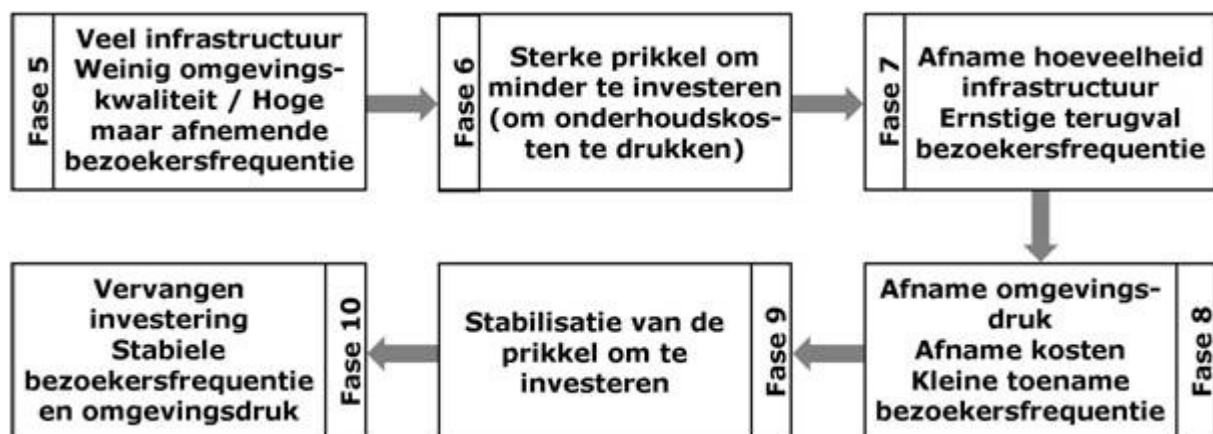
Fase 3 is de fase van de groei. Het aantal gasten neemt explosief toe en om deze groei de baas te blijven wordt er massaal geïnvesteerd in infrastructuur. Op Terschelling loopt deze fase van 1945 tot 1970. Badpaviljoens schieten als paddenstoelen uit de grond en overal op het eiland worden fietspaden aangelegd. Op de verbinding met de vaste wal verdrievoudigd rederij Doeksen de capaciteit en frequentie.

Fase 4, met de toename van infrastructuur komt de omgeving onder druk te staan. Ingrediënten als rust en ruimte worden aangetast door het volbouwen van het gebied. Op Terschelling speelde dit in de jaren '70. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de spanningen die ontstonden door de overlast van motorvoertuigen op het eiland (hoofdstuk 4.5 Kwaliteitslag passagiersverbinding 1970-2009).

In **fase 5** beseft men dat het zo niet langer kan. Met de toenemende kosten aan onderhoud en een aantasting van de omgevingskwaliteit wordt besloten niet meer te investeren in capaciteitsvergroting. Deze periode loopt op Terschelling na 1980. Op het eiland beseffen ze ook dat verdere uitbreiding van de capaciteit niet mogelijk is. Om verdere groei van het toerisme te bevorderen wordt meer ingezet op seizoensspreiding. Hierbij hoeft de capaciteit niet uitgebreid te worden. Dit zien we o.a. terug in de afname van de passagierscapaciteit van de schepen van Doeksen terwijl de jaarlijkse frequentie omhoog gaat.

Fase 6 is de fase van stabilisatie. Het aantal bezoekers neemt niet verder toe en de omgevingskwaliteit wordt niet verder aangetast. Investerings worden nu in zaken als behoud van natuur gedaan. Dit is de situatie waar Terschelling sinds 2000 in zit. Verdere groei is niet mogelijk en er worden geen investering meer gedaan in capaciteitsvergroten projecten. Wel wordt nog geïnvesteerd in het bevorderen van verdere seizoensspreiding en promotie van het eiland om terugloop van het aantal bezoekers te voorkomen.

Indien er na fase 4 wel meer geïnvesteerd wordt in infrastructuur komt de case van over-ontwikkeling, figuur 4.2 aan de orde.



Figuur 4.2: Over-ontwikkeling van eilandtoerisme / infrastructuur (Gebaseerd op 'The developing island case Giannoni & Maupertuis, 2004)

Fase 5, het gebied heeft een grote capaciteit en telt een oververtegenwoordiging aan gasten. Met het afnemen van de omgevingskwaliteit (basisingrediënten rust, ruimte, natuur), neemt ook het aantal bezoekers af.

Fase 6, door het afnemen van het aantal bezoekers wordt er minder verdiend en kan er niet geïnvesteerd worden in infrastructuur. De onderhoudskosten van de bestaande infrastructuur rijzen de pan uit.

Fase 7, om kosten te drukken wordt er infrastructuur weggenomen. Het aantal bezoekers neemt dramatisch af.

Fase 8, door het afnemen van het aantal bezoekers en het verminderen van de hoeveelheid infrastructuur verminderd de druk op de omgevingskwaliteit. Rust en ruimte keren terug.

In **fase 9** beseft men dat investeren in capaciteitsvergroting leidt tot problemen. Er wordt besloten niet meer te investeren in infrastructuur.

Fase 10, nu wordt geïnvesteerd in zaken als promotie, seizoensspreiding en behoud van omgevingskwaliteit. Met het waarborgen van een goede maar stabiele omgeving stabiliseert de afname van het aantal gasten. Met deze eindsituatie is alles in balans. Verdere groei is niet mogelijk. Investering in infrastructuur zal weer leiden tot fase 5, waarna men in dezelfde cyclus terecht komt.

Deze situatie is (nog) niet van toepassing op Terschelling. Mocht men echter besluiten toch weer meer te investeren in verdere uitbreiding van de capaciteit van het eiland, is het aannemelijk te verwachten dat de case van over-ontwikkeling werkelijkheid wordt.

4.2 Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme

4.2.1 Vijf uitgangspunten

Na het in kaart brengen van de relatie tussen infrastructuur en ontwikkeling van toerisme zoomen we verder in op het transport. Volgens Hoyle en Smith (1998) zijn er vijf essentiële uitgangspunten die de relatie tussen transport en ontwikkeling kenmerken. Deze uitgangspunten zijn herkenbaar in de context met de ontwikkeling van het toerisme op Terschelling. De vijf uitgangspunten:

- Historisch perspectief
- Knooppunten, netwerken en systemen
- Methode, keuze, flexibiliteit en intermodalisme van transport
- Deregulering en privatisering
- Holistische benadering

Vanuit **historisch perspectief** komt duidelijk naar voren dat het netwerk aan transport naar en op het eiland ontstaan is door een ontwikkeling. Vanaf 1920 is dit op Terschelling stapsgewijs ontstaan. De fysieke positie van de infrastructuur is eigenlijk onveranderd gebleven. Het gebruik hiervan is echter door de jaren heen behoorlijk geëxpandeerd.

Met de groei van het aantal bezoekers is de capaciteit door de jaren heen vergroot. De basis hiervan ligt in het verleden. Wanneer de infrastructuur nu volledig opnieuw aangelegd zou worden, zou de structuur er anders uitzien. De huidige inrichting is niet de meest efficiënte. Het gebruik ervan wel. Ook de bootverbinding is stapsgewijs ontwikkeld en heeft zich aangepast aan de wens van, en het aantal bezoekers. Toch vaart de boot nog altijd dezelfde route als een eeuw geleden. De historische ontwikkeling van het transport is gebruikt als uitgangspunt en rode draad om de ontwikkeling van de verbinding in kaart te brengen (dit is te lezen in hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5). Hierin zullen de vier andere uitgangspunten van Hoyle en Smith ook te herkennen zijn.

In het **transportnetwerk / -systeem** van de passagiersstromen van en naar Terschelling zijn twee grote **knooppunten** te herkennen. Hoe de bezoekers ook naar Terschelling gaan, er zijn twee plaatsen waar ze altijd langskomen. Eén aan de vaste wal, en één op het eiland. De eerste is Harlingen. Dit is het distributiecentrum (knooppunt) aan de vaste wal. Alle passagiers uit Nederland en omliggende landen verzamelen hier om op een van de schepen naar Terschelling (of Vlieland) te vertrekken en visa versa. Deze is te zien in figuur 4.3.



Figuur 4.3: *Harlingen als knooppunt in het transportsysteem van de toerismestroom*

Het andere knooppunt is West-Terschelling op Terschelling. Hier komen alle passagiers aan en verdelen zich van hieruit over het eiland en visa versa. Dit is weergegeven in figuur 4.4. Deze knooppunten zijn met de opkomst van het transport van- en naar Terschelling altijd ongewijzigd gebleven. Wel is de invulling van het transport door de jaren heen gewijzigd.



Figuur 4.4: West-Terschelling als knooppunt in het transportsysteem van de toerismestroom

De manier waarop de passagiers zich in het transportsysteem bewegen sluit aan bij het uitgangspunt van "**methode, keuze, flexibiliteit en intermodalisme**". Binnen het transportsysteem (van thuis naar vakantiebestemming) zijn voor de bezoekers diverse methodes om te reizen. Van thuis naar knooppunt Harlingen kan men tegenwoordig het traject met eigen vervoer, trein, bus, fiets of een combinatie hiervan afleggen. Deze keuze kenmerkt de flexibiliteit in het netwerk. Alleen het gedeelte Harlingen – Terschelling is star. Maar ook hierin is er de keuze uit de normale passagiersdienst of de snelboot. Elk met zijn voor- en nadelen. Op het eiland kan men de reis vervolgen met bus, taxi, fiets, lopend of met eigen vervoer. Een opkomend fenomeen vanaf de jaren zeventig is het volledig afleggen van het traject in eigen voertuig. Dit is een voorbeeld van intermodalisme. Thuis wordt alle benodigde bagage in de auto geladen. Deze rijdt naar knooppunt Harlingen waar de auto met goederen en al de boot op rolt. Op West-Terschelling rijdt de auto weer van de boot en pas op de bestemming worden de goederen weer uit de wagen geladen. Dit scheelt overlaadtijd en -moeite. In de praktijk wordt hierna de auto op het eiland niet meer gebruikt.

Deregulering en privatisering zijn trends die op transportgebied vanaf de jaren tachtig in gang zijn getreden. Deze hebben primair als doel dat door marktwerking (binnenkomen van concurrentie) het transport efficiënter wordt. Hierdoor zal de service omhoog en de kosten omlaag gaan voor de passagiers. In de praktijk is er echter weinig sprake van concurrentie en heeft één partij meestal een monopoly op de markt. Dit komt niet ten goede voor de service en prijs. Op de bootverbinding Terschelling – Harlingen ligt dit anders. Rederij Doeksen is vanaf het begin (1923) een private onderneming geweest. Wel zijn er afspraken met de overheid gemaakt om in kwaliteit te voorzien. In de praktijk is ook hier geen sprake van veel concurrentie geweest. Wel is er altijd de dreiging geweest. Dit heeft geleid dat Doeksen een kwalitatief goed transport met een evenredige prijs heeft neergezet. De potentiële concurrentie van de Hoovermarine in 1969 (hoofdstuk 4.5) kon niet tippen aan Doeksen. De concurrentie bleef bij één seizoen). Ook bij de dreiging van Van Urk Transport B.V in 1983 (hoofdstuk 4.5) trok Doeksen aan het langste eind.

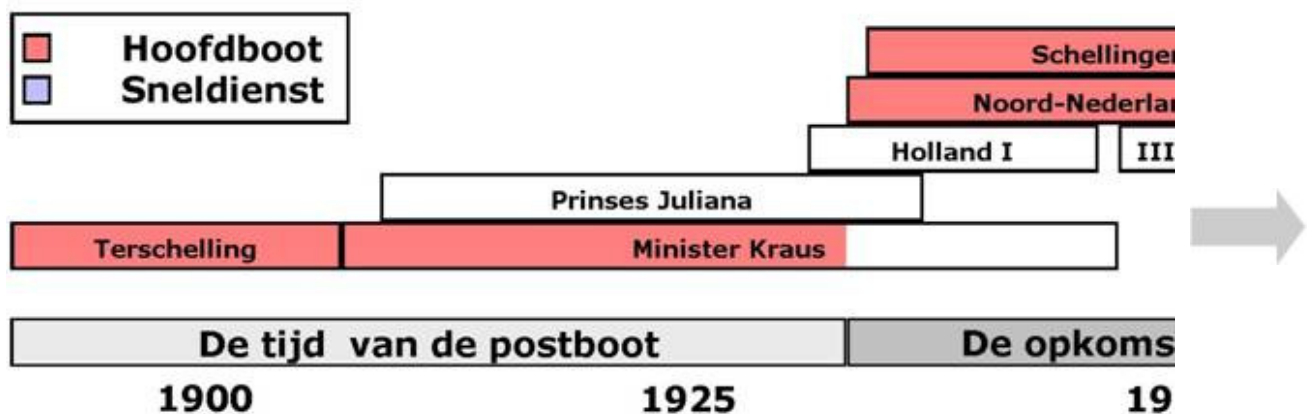
Niet alleen de afspraken met de overheid, maar vooral de banden met de eilander VVV hebben geleid tot een goed transport. Dit in eerste plaats om de badgasten tegemoet te komen en het toerisme op Terschelling te bevorderen.

Het laatste uitgangspunt voor het funderen van de relatie tussen transport en infrastructuur is de holistische benadering. In deze benadering staat het uitgangspunt, transportsystemen zijn een dynamisch netwerk, centraal. En op Terschelling is het transportsysteem (van thuis – naar vakantiebestemming) ook een dynamisch netwerk. Zowel de bootverbinding, als de ontsluiting van de havens, als de bereikbaarheid van Harlingen, als de infrastructuur op het eiland zijn nauw met elkaar verbonden. De huidige situatie is één die stukje bij beetje is ontstaan door ontwikkeling in de afgelopen jaren. Door continue verandering en verbetering is het dynamische netwerk tot stand gekomen. Enkele voorbeelden van aspecten die onderdeel uitmaken van dit dynamische systeem:

In het verhaal over de ontwikkeling van de verbinding (hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5)zal deze dynamische structuur naar voren komen.

4.2.2 Transport en capaciteit op de verbinding tussen Harlingen en Terschelling

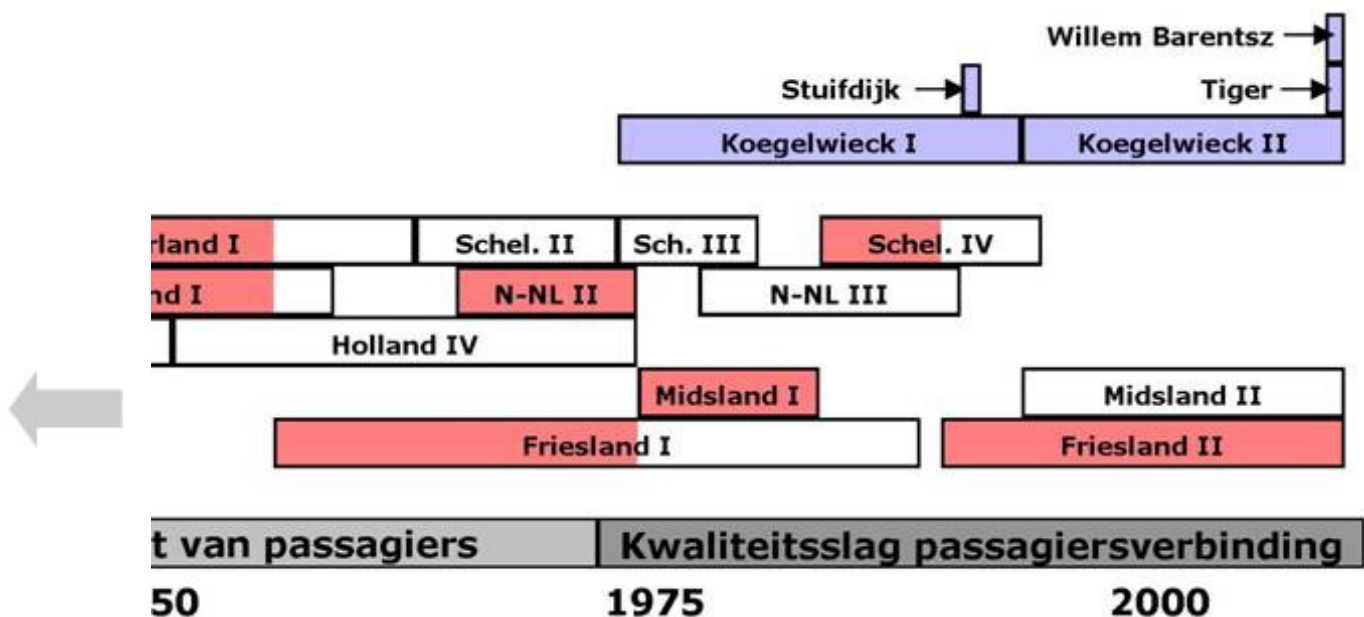
Zoals al te lezen was is het niet alleen de harde infrastructuur die bijdraagt aan de ontwikkeling van een eiland. Immers de bereikbaarheid staat en valt met de bootverbinding tussen het eiland en de vaste wal. Frequentie en capaciteit spelen hierin een cruciale rol. Rederij Doeksen heeft vanaf 1923 de verbinding geëxploiteerd. Met moderne capabele schepen is er zelden sprake van congestievorming geweest in één van de twee havens. Figuur 4.5 laat de vlootlijst zien van de schepen die gebruikt zijn bij het vervoeren van passagiers tussen Harlingen en Terschelling.



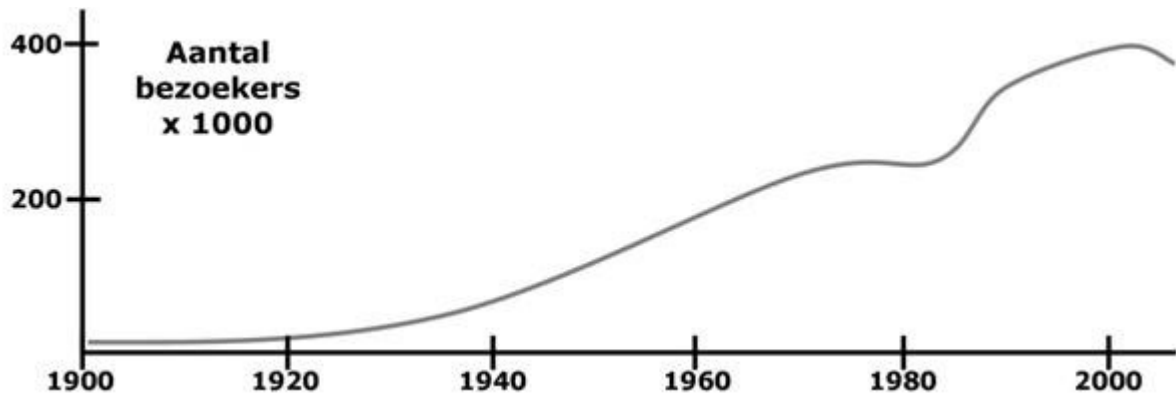
Figuur 4.5: Schepen die gebruikt zijn voor het vervoeren van passagiers op de verbinding Harlingen - Terschelling

Hierin kunnen drie periodes onderscheiden worden. Van 1883 t/m 1940 is de tijd van de postboot. Van badgasten is nog geen sprake en het schip op de verbinding wordt primair gebruikt voor het vervoeren van post, goederen en eilanders. Pas in 1931 wordt het eerste echte passagiersschip op de verbinding in gebruik genomen. De tweede periode loopt vanaf de tweede wereldoorlog tot rond 1970. Hierin staat de vergroting van de capaciteit op de verbinding centraal. De laatste periode vanaf 1970 kenmerkt de optimalisering van de verbinding. Vergroten van de capaciteit is niet meer nodig. In deze tijd staat het snel overbrengen van motorvoertuigen centraal en wordt de sneldienst geïntroduceerd.

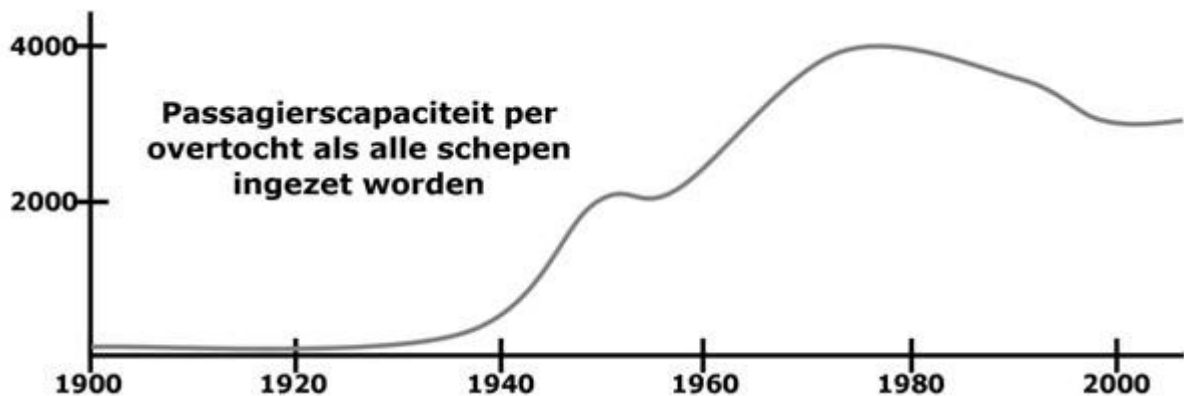
Deze periodes komen sterk overeen met de periodes zoals ze verdeeld zijn aan de hand van het verloop van de werkgelegenheid (hoofdstuk 4.1). De vergelijking van het aantal bezoekers, figuur 4.6 en de vlootcapaciteit, figuur 4.7 bevestigt de constatering dat de verbinding en het toerisme sterk gerelateerd zijn.



vervolg figuur 4.5



Figuur 4.6: Jaarlijks aantal bezoekers Terschelling van 1900 tot 2008



Figuur 4.7: De maximale passagierscapaciteit op de verbinding Harlingen-Terschelling, bij gelijke inzet van alle schepen van 1900 tot 2008

De toename van het aantal bezoekers gaat gepaard met de uitbreiding van de passagierscapaciteit. Opvallend is dat al snel een enorme capaciteit is bereikt. In 1970 kunnen met inzet van alle schepen van Doeksen in één keer 4000 passagiers overgezet worden. Deze hoge capaciteit is het gevolg van de enorme pieken aan bezoekers die met het pinksterweekend en het eerste weekend van de bouwvak ontstaan. Doeksen heeft hiervoor sleepboten (Noord-Holland I, III en IV), waar ten tijde van de pieken een afneembare passagiersaccommodatie opgezet kan worden (dynamisch transportsysteem). De afname van de totale capaciteit na 1980 wil niet zeggen dat er minder mensen naar het eiland kunnen worden gebracht. Door een hogere vaarfrequentie en snellere laad- en losmogelijkheden in de havens kan met minder capaciteit toch een evenredig aantal passanten overgezet worden. Daarnaast is er sinds 1979 een sneldienst met weliswaar een lage capaciteit maar met een hoge frequentie die de grote tragere passagiersschepen ondersteunt. Na 1980 nemen het aantal passagiers op de piekmomenten (hoogseizoen / pinksterweekend) niet meer toe. Als gevolg van de seizoensspreiding is het niet nodig om de vlootcapaciteit verder uit te breiden. Wel stijgt het jaarlijks aantal afvaarten.

De ontwikkeling van de verbinding is nader uitgediept in historisch perspectief (de drie hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5 representeren de drie periodes).

4.3 De rol van de postboot; 1900-1945

In een tijd waarin de moderne telecommunicatiemiddelen nog niet bestaan is men op een eiland als Terschelling afhankelijk van wat zeelui hen te vertellen hebben en de correspondentie per post. Terug naar 1874. Vanaf dit jaar wordt er al af en toe met een stoomschip tussen Harlingen en Terschelling gevaren. De dagelijkse postdienst komt tot stand op 18 juli 1883 wanneer Reederij Zur Mühlen via dochteronderneming Stoomboot Reederij Terschelling de schroefstoomboot ‘Terschelling’ in de vaart neemt⁷⁹. Op 1 juli 1907 neemt Bosman (N.V. Alkmaar Packet) de verbinding over en onderhoud vanaf dat moment met het nieuwgebouwde radarstoomschip ‘Minister Kraus’ een regelmatige postdienst tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland. Het schip vaart één keer per dag op en neer en doet afhankelijk van de stroming en het weer tweeënhalve a drie uur over de tocht. Op een paar zondagen in het hoogseizoen wordt er twee keer gevaren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om voor drie uur op het eiland te verblijven⁸⁰.

In 1910 wordt kort na de geboorte van Prinses Juliana in Amsterdam een schip te water gelaten en gelijknamig gedoopt. Het SS ‘Prinses Juliana’ gaat de ‘Minister Kraus’ ondersteunen op de verbinding. Beide schepen worden geëxploiteerd door Bosman (N.V. Alkmaar Packet)⁸¹.

Vanaf oktober 1917 gaat een beroepsvisser met zijn zeilboot ‘Terschelling 58’ op woensdagen een (vaste) dienst onderhouden tussen Harlingen en Terschelling. De boot biedt plaats aan 20 passagiers en bagage. Voor de dienst die eveneens geëxploiteerd wordt door N.V. Alkmaar Packet betaalt men hetzelfde tarief⁸².

In juli 1923 neemt Reederij G. Doeksen enz. Van West-Terschelling ‘mensen met durf en ondernemingsgeest’ (Leeuwarder Courant 23 juni 1923), de N.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij over van N.V. Alkmaar Packet. Inclusief de drie schepen van de T.S.M., de ‘Minister Kraus’, de ‘Prinses Juliana’ en het motorschip ‘Vlieland. Doeksen maakt bekend dat in de zomer de dienst tweemaal daags zal varen⁸³. Het gaat niet langer alleen maar om het vervoeren van post, maar om een permanente verbinding met het vaste land. Door de twee

⁷⁹ LC, 21 juli 1883: “Particuliere correspondentie”

⁸⁰ LC, 16 mei 1907: “Men meldt ons uit Harlingen”

LC, 28 juni 1907: “Stoomvaartdienst Harlingen – Vlieland – Terschelling”

LC, 18 september 1907: “Postboot ‘Minister Kraus’”

LC, 23 mei 1908: “Pleziervaart”

⁸¹ LC, 13 mei 1910: “Men meldt ons uit Hollum (Ameland)”

LC, 29 september 1910: “Per Telegraaf”

⁸² LC, 8 oktober 1917: “Advertenties”

⁸³ LC, 13 juli 1923: “De verbinding met Terschelling”
Archief rederij Doeksen (1923): “Aankoop TSM”

vaarten per dag ontstaat de mogelijkheid om voor zeven uur op het eiland te blijven. De boodschap van Doeksen is tweeledig: 'Voor één dag bezoekers een heerlijk uitstapje naar het mooie eiland' en 'Voor de eilandbewoners is het een grote geruststelling, dat thans de verbinding met Harlingen in de handen is van eigen Terschelling' (Leeuwarder Courant 13 juli 1923). Vanaf dit moment adverteert Doeksen met de mogelijkheid van een recreatief dagbezoek te promoten.

Het vervoeren van passagiers blijkt succesvol. In augustus 1931 neemt Rederij Doeksen een nieuw schip in de vaart. Dit is de eerste 'Holland', gebouwd als Admiralty Whaler voor de Britse marine en later verbouwd tot sleepboot. Meteen na aankoop laat Doeksen de 'Holland' verbouwen om in de zomermaanden als passagiersschip dienst te kunnen doen. De luxe accommodatie op het achterdek wordt daarom afneembaar uitgevoerd (vorm van flexibiliteit en intermodelisme). Het schip moet de overtocht met anderhalf uur verkorten. Doeksen maakt hier graag reclame mee: 'In hare klasse het snelste passagiersschip van Europa! (Leeuwarder Courant 10 augustus 1931)'⁸⁴.

Tijdens een proefvaart met een twintigtal officiële personen aan boord vaart het schip in één uur en twintig minuten van Harlingen naar West-Terschelling. Een nieuw record. De 'Minister Kraus' blijft vooralsnog de hoofdboot, de 'Prinses Juliana' wordt gedegradeerd tot reservevaartuig⁸⁵.

Korte tijd daarna komen daar nog twee ruime passagiersschepen bij. Doeksen heeft de boot van de veerdienst Vlissingen – Terneuzen aangekocht. De voormalig 'Noord-Beveland' zal voortaan onder de naam 'Noord-Nederland' de dienst Harlingen – Terschelling onderhouden. Het schroefstoomschip biedt plaats aan 600 passagiers en een achttal auto's⁸⁶ (begin van het dynamisch transportsysteem).

De voormalig 'Zeeuwsch-Vlaanderen' welke een jaar later (1934) in gebruik wordt genomen, zal onder de naam 'Schellingland' de verbinding ondersteunen. Het schip biedt plaats aan 700 passagiers. Nu beide schepen afwisselend in de postdienst varen is de 'Minister Kraus' niet langer de hoofdboot. Het tijdperk van de postboot Minister Kraus komt hiermee ten einde⁸⁷.

In de periode 1930-1939 neemt het aantal schepen van de rederij toe. Opmerkelijk is dat het om schepen gaat met een enorme passagierscapaciteit. Deze is enkel bedoeld voor de piek in het hoogseizoen en blijft in de overige maanden onbenut. In de wintermaanden worden de schepen dan ook voor andere activiteiten gebruikt.

⁸⁴ Archief rederij Doeksen (1931): "Reconditioned at Middlesbrough" (artikel Engelse pers)

⁸⁵ LC, 10 augustus 1931: "De proefvaart van de Holland"

⁸⁶ LC, 15 februari 1933: "Nieuwe postboot voor Terschelling en Vlieland"

⁸⁷ Archief rederij Doeksen



Postboot "Minister Kraus" in de haven van West-Terschelling in 1935. (bron: Cultuur Historische Vereniging Terschelling)

4.4 De opkomst van passagiers; 1945-1970

In de zomer van 1947 onderhoudt Rederij Doeksen viermaal daags de verbinding met het vaste land⁸⁸. De aangekochte nieuwe 'Holland III', een tot sleepboot omgebouwd korvet van de Engelse marine, vervangt de 'Holland I' die in Duitse dienst zo slecht onderhouden is, dat het schip voor Doeksen daarna niet meer te gebruiken was. ('Holland II' werd nieuw van de werf eveneens door de Duitsers gevorderd en ging in Duitse dienst bij Denemarken ten onder). Ook deze 'Holland III' heeft een afneembare passagiersaccommodatie en biedt plaats aan 785 personen en bagage. Het schip zal worden ingezet om de toenemende stroom van toeristen in het hoogseizoen van en naar het eiland te brengen⁸⁹.

In 1951 wordt een in opdracht van Doeksen nieuw gebouwde sleepboot op een scheepswerf in Groningen te water gelaten. Deze 'Holland IV' is tevens voorzien van een luxueuze passagierssalon om in het hoogseizoen bij te kunnen springen voor het vervoer van vakantiegangers. Het schip biedt ruimte aan ongeveer 700 passagiers en bagage, vooral veel fietsen! (dynamisch transportsysteem). De 'Holland III' wordt in 1953 verkocht aan Perzië, waar het schip tankers de haven van Abadan mag binnen slepen⁹⁰.

'Terschelling had drukker seizoen dan ooit. Vraag naar zomerhuizen overtrof aanbod' (Leeuwarder Courant 12 oktober 1953)⁹¹.

⁸⁸ LC, 10 mei 1947: "Deze zomer een viermaal daagse dienst Harlingen - Terschelling"

⁸⁹ LC, 28 juni 1947: "Een nieuwe Terschellingboot"
Archief rederij Doeksen

⁹⁰ LC, 6 juli 1951: "De Holland te water gelaten"
LC, 4 december 1951: "De nieuwe Holland"
LC, 7 december 1951: "Fraaie combinatie van hulp- en passagiersschip"
LC, 22 juni 1952: "Grote trek naar eilanden begonnen"

⁹¹ LC, 12 oktober 1953: "Terschelling had drukker hoogseizoen dan ooit"
LC, 5 juni 1954: "Eilanden moeten in de komende jaren rekenen op invasie"

Om het toenemende recreatieverkeer in de bouwvak de baas te kunnen blijven zal Doeksen op korte termijn een schip aan moeten schaffen.

Begin 1954 doen de Nederlandse Spoorwegen het veerschip 'Van der Wijck' (Enkhuizen – Staveren) van de hand. Het schip met een passagierscapaciteit van 1600 a 2000 zitplaatsen biedt de oplossing voor de toename tussen knooppunten Harlingen en Terschelling. Doeksen ziet echter af van de koop omdat het schip niet gemakkelijk manoeuvreerbaar is in de haven van West-Terschelling en niet rendabel zou zijn. Het schip wordt uiteindelijk aan het eind van dat jaar verkocht aan Rotterdam⁹².

Twee dagen later komt het verlossende woord. Doeksen laat in Alphen aan de Rijn een modern passagiersschip bouwen. Een seizoen later vaart het motorschip 'Friesland' over het wad en kan 1260 passagiers en 16 auto's vervoeren⁹³.



Het nieuwe passagiersschip "De Friesland" maakt in juni 1956 haar eerste vaart (bron: Leeuwarder Courant).

In de hoogseizoenen van '59, '60, '61 en '62 zet de rederij in het hoogseizoen enkele malen de uit Zeeland gehuurde 'Oosterschelde' in voor het overbrengen van recreanten (dynamisch transportsysteem). Dit schip biedt plaats aan 500 passagiers en 25 auto's⁹⁴.

⁹² LC, 11 februari 1954: "Van der Wijck naar dienst Terschelling – Harlingen?"
LC, 3 mei 1954: "Van der Wijck kan de oplossing brengen voor vakantievervoer naar Terschelling"
LC, 28 december 1954: "De Van der Wijck naar Rotterdam verkocht"

⁹³ LC, 30 december 1954: "Nieuwe Doeksen-boot wordt modern passagiersschip"
LC, 31 december 1954: "Zo zal de nieuwe Terschellinger boot er uit zien"
LC, 26 mei 1956: "Nieuw passagiersschip Doeksen 15 juni in de vaart"
LC, 16 juni 1956: "Nieuwe Terschellinger boot in de vaart"
LC, 9 augustus 1958: "Doeksen vloot is voor geen kleinte vervaard"

⁹⁴ LC, 6 juli 1959: "Oosterschelde vaart al op Terschelling"
LC, 28 juni 1961: "Doeksen schakelt Oosterschelde weer in voor Veerdiensten"
LC, 22 juli 1963: "Meer dan 25000 man gingen naar de vier Friese waddeneilanden"

Per 1 januari 1962 komen de klassen te vervallen op de veerboten tussen Harlingen en Terschelling⁹⁵.

De zomer die volgt benut Doeksen de capaciteit van haar schepen maximaal en zo worden ongeveer 7000 passagiers in het eerste weekend naar Terschelling gebracht. Vanaf het winterseizoen van 1966-1967 wordt op werkdagen de veerdienst tweemaal onderhouden en op de vrijdagen zelfs driemaal. Een paar jaar daarvoor waren er rond de weekenden al enige afvaarten bijgekomen⁹⁶.

4.5 Kwaliteitsslag passagiersverbinding; 1970 – 2008

Niet alleen op de eilanden word de ‘kippenhok cultuur’ aangepakt. Ook op weg naar de eilanden wordt geprobeerd de gasten van alle gemak te voorzien. Aan comfortabele passagiersboten ontbreekt het dan ook niet. Het enige wat nog mist is een snelle mogelijkheid om van en naar het eiland te komen. Immers de reis duurt nog altijd meer dan een uur.

In 1969 komt daar verandering in als het Britse Comar in samenwerking met N-tours in Amsterdam zogeheten hovermarines wil laten varen over het wad. Een hovermarine is een soort hovercraft die op luchtkussens met een minimale diepgang van 50 centimeter en een snelheid van 35 knopen (65 km/uur) door het water kan varen. Hiermee zou het mogelijk zijn om de overtocht naar Terschelling in een half uur te doen⁹⁷. Dit verruimt de keuze en flexibiliteit van de passagiers.

Rederij Doeksen ziet vooralsnog geen heil in een samenwerking met de Britse exploitant. Volgens scheepvaartdeskundigen van de rederij is een hovermarine niet in staat om de overtocht te maken bij wind harder dan kracht 6, bij mist en bij ijsvorming op het wad⁹⁸.

De intentie van de VVV om voor de hovermarine kaartjes te gaan verkopen is voor Doeksen onbegrijpelijk omdat Doeksen al jaren veel geld in de VVV steekt. Middels een brief weet Doeksen de VVV van Terschelling te overtuigen. De VVV zal geen tickets voor de hovermarine verkopen, een boycot tegen de ‘hover’⁹⁹ (op deze manier wordt de hover buiten het bestaande dynamische systeem gesloten).

Begin september valt dan ook het doek voor Comar’s verbinding. De dienst heeft 35 dagen gevaren waarvan 7 door weersomstandigheden niet volledig. Dit in combinatie met een gemiddelde bezetting van minder dan de helft van de capaciteit maakt de verbinding niet rendabel¹⁰⁰.

⁹⁵ LC, 22 december 1961: “Geen klassen geen retours meer bij TSM”

⁹⁶ LC, 22 augustus 1964: “’s Winters twee boten naar Terschelling en Vlieland”

⁹⁷ LC, 25 maart 1969: “Semi-luchtkussenvaartuigen in het Noorden”

⁹⁸ LC, 6 maart 1969: “Diensten van hovermarines op de Waddeneilanden”

⁹⁹ LC, 19 maart 1969: “Terschellinger VVV verkoopt geen kaartjes voor Hovers”

¹⁰⁰ LC, 16 juli 1969: “Proefdienst Hovermarine op Vlieland en Terschelling”

LC, 16 juli 1969: “Met Hovermarine in half uur naar de eilanden”

LC, 29 juli 1969: “Luchtkussenvaartuig om twee uur van Harlingen en eiland Terschelling”

LC, 6 juli 1969: “De Hovercraft vaart vandaag voor het laatst”

Eind zomer 1973 krijgt Terschelling dan toch een sneldienst. Ditmaal geëxploiteerd door rederij Doeksen zelf. Geen hovercraft of –marine maar een snelle catamaran genaamd ‘Koegelwieck’ kan 170 passagiers met een snelheid van 28 knopen (50 km/uur) het wad over zetten. De overtocht duurt zo minder dan drie kwartier.

De ANWB en de KNWV gaven eerder al aan een gevaar te zien in het snelle grote schip. In het bijzonder langzame pleziervaartuigen zouden de snelheid van de boot onderschatten en in de problemen kunnen komen. Echter door de extreem korte remweg en de manoeuvreerbaarheid van de catamaran vormt de boot geen gevaar op de wadden. Over de voornaamste reden voor de aanschaf van de dure catamaran zegt dhr. Doeksen: “Met dit schip hopen wij een stuk gereedschap te hebben waarmee wij de steeds sneller op ons afkomende toekomst een slag voor kunnen zijn” (Leeuwarder Courant 9 oktober 1973)¹⁰¹.

In zijn toespraak bij de ingebruikneming van de ‘Koegelwieck’ deelt dhr. Doeksen eveneens mee dat er volgend jaar een nieuw schip in gebruik zal worden genomen om de toenemende passagiers en auto’s aan te kunnen.

Eind 1974 wordt de de ‘Midsland’ gekocht. Dit schip voer onder de naam ‘Rheinland’ als veerboot tussen Emden en Borkum en biedt plaats aan 1000 passagiers en 50 auto’s. Deze kunnen door middel van het zogeheten ‘roll on - roll off’ systeem (in de volksmond ook wel bekend als kop- en kontladen) snel geladen en gelost worden. In Harlingen via het achterschip erop, in Terschelling via de voorkant er weer af. Na modificaties voor dit systeem aan de steigers in zowel West-Terschelling als Harlingen wordt het schip in maart 1975 in gebruik genomen. De ‘Schellingerland’ en ‘Noord-Nederland’ worden uit de vaart gehaald¹⁰².

Om tegemoet te komen aan een stijgende vraag naar het transport van auto’s breidt Doeksen twee jaar later de vloot uit door een voormalig Zweedse veerboot in dienst te nemen. De nieuwe ‘Noord-Nederland’ kan 55 auto’s vervoeren. Het schip heeft een breed dek geschikt voor het beklende ‘roll on – roll off’ systeem. Dit is een mooi voorbeeld van intermodalisme. In de herfst van 1980 is de nieuwe haven in West klaar en worden de tijdelijke voorzieningen opgeruimd¹⁰³.

¹⁰¹ LC, 2 december 1972: “Snelle catamaran tussen Harlingen en Terschelling”
LC, 16 december 1972: “Snelle catamaran van Doeksen geen extra gevaar op Waddenzee”
LC, 12 februari 1973: “Snelle catamaran van Rederij Doeksen een gevaar op Waddenzee”
LC, 11 april 1973: “Snelle catamaran voor Terschelling juli in dienst”
LC, 2 oktober 1973: “Terschelling - De snelle Koegelwieck van de rederij”
LC, 9 oktober 1973: “Gasten onder de indruk van kwaliteit snelle catamaran”

¹⁰² LC, 3 juli 1974: “Midsland met vakantie in haven Terschelling”
LC, 27 juli 1974: “Terschelling in ban van angst en woede”
LC, 12 september 1974: “Veerboot Midsland mogelijk nog dit jaar in de vaart”
LC, 21 december 1974: “Veerboot Midsland niet voor kerst in de vaart”
LC, 3 maart 1975: “Tijdelijke steiger voor Midsland”

¹⁰³ LC, 24 januari 1977: “Nieuwe veerboot voor Harlingen-Terschelling”
LC, 9 april 1977: “Veerboot voor Terschelling juni in dienst”
LC, 11 juli 1977: “Nieuwe veerboot van Doeksen komt over drie weken in de vaart”
LC, 6 augustus 1979: “Nieuwe haven Terschelling in herfst volgend jaar klaar”

Met de toename van het autobezit en de capaciteit van de veerdiensten neemt ook de discussie op het eiland weer toe over een autobeperking (de auto enkel gebruiken voor het bereiken van de bestemming). Discussieavonden, raadsvergaderingen, protesten en brieven naar de Koningin zijn het gevolg (door het ontwrichten van het dynamisch systeem ontstaan er spanningen). De gemoederen laaien hoog op en er ontstaat een tweedeling op het eiland. In grote lijnen zijn de tegenstanders van de autobeperking; de middenstand en de bewoners van Oosterend. Voorstanders: ANWB, natuuraanhangers en bewoners die Terschelling liever houden zoals het is; uitzonderingen daar gelaten. Binnen het VVD bestuur ontstaat ook een tweedeling wat uiteindelijk resulteert in het aftreden van het gehele bestuur. Het instellen van een autobeperking wordt enkele malen uitgesteld en de affaire waait langzaam over. De autobeperking zoals in eerste instantie bedoeld was is er vooralsnog nooit gekomen. Wel zijn er in het centrum van West-Terschelling enkele auto beperkende maatregelen genomen zoals het autoluw maken van drukke straten¹⁰⁴.

Bedreigingen

TERSCHELLING — Vóór de behandeling van het onderwerp „autobeperking” zijn verschillende mensen op Terschelling bedreigd, zei burgemeester Louw Hoogland tijdens de gisteravond gehouden raadsvergadering. Hij sprak van „bepaalde gezinnen”, die daar hinder van hadden ondervonden. Ook mevrouw Geertje Spanjer-Hibma (PvdA) liet zich uit in die richting. „Het is beschamend dat je op alle manieren wordt bedreigd en nagezeten,” zo zei ze.

Eén van de artikelen uit de Leeuwarder Courant over de autobeperking (augustus 1975)

De periode die volgt (1982-1988) is een roerige voor de Terschelinger Stoomboot Maatschappij. Door de steeds hoger wordende exploitatiekosten en het uitblijven van landelijke financiële steun is de reder genoodzaakt om de tarieven voor vrachtvervoer per schip (bestelbusjes en vrachtwagens) flink te verhogen. Dit leidt tot ontevredenheid van

¹⁰⁴ Interview George Visser (2008): Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester gemeente Terschelling
 LC, 14 mei 1974: “Autoverbod bepleit op Terschelling en Ameland”
 LC, 9 december 1974: “Protesten op Terschelling tegen autorem”
 LC, 23 december 1974: “Buren schrijven koningin over autobeperking”
 LC, 9 januari 1975: “VVD-bestuur van Terschelling treedt geheel af”
 LC, 7 augustus 1975: “Actie tegen autorem op Terschelling wordt uitgebreid”
 LC, 12 augustus 1975: “Hoogland: veel onzin geuit bij discussies over autobeperking”
 LC, 22 augustus 1975: “Autobeperking Terschelling wordt uitgesteld”
 LC, 21 september 1975: “Waddenvereniging: autobeperking op Schylge niet van invloed op omzet”

transportondernemers Klaas en Joop van Urk van Van Urk Transport BV, waarop zij een vergunning aanvragen voor het vervoeren van goederen tussen Harlingen en Terschelling. De ondernemer kan goedkoper zelf de goederen van en naar het eiland halen en brengen (vergroting van keuze en flexibiliteit voor vrachtafhankelijke ondernemers op het eiland). Dit leidt tot een conflict met Doeksen die bezwaar maakt tegen de vergunning omdat dit wel eens de nekslag zou kunnen betekenen voor de noodleidende reder. In december '83 wordt het bezwaar van Doeksen afgewezen. Van Urk krijgt een vergunning voor goederenvervoer voor een periode van tien jaar (deregulering).

Eind '84 wordt bekendgemaakt dat het hoger beroep van Doeksen tegen de vergunning van Van Urk gegrond is verklaard. Dit houdt in dat het vervoersbedrijf zijn activiteiten tussen het eiland en de vaste wal moet staken. In februari daarop volgend komt de uitspraak. De Commissie Vervoersvergunningen bepaald dat: "Het transportbedrijf Van Urk bv mag voorlopig alleen grote partijen goederen tussen Harlingen en Terschelling vervoeren van niet meer dan twee verladings tegelijk" (Leeuwarder Courant 7 februari 1985). Hier blijft het bij na de definitieve uitspraak van het college van beroep voor het bedrijfsleven in Den-Haag in januari 1987¹⁰⁵.

Na enkele aanpassingen aan de havens in Terschelling en Harlingen wordt met enige vertraging in juni 1989 de nieuwe boot van Rederij Doeksen in gebruik genomen. De 'Friesland' heeft ruimte voor 1750 passagiers en 120 auto's en is tot op de dag van vandaag in gebruik¹⁰⁶.

De snelboot 'Stuifdijk' wordt na ruim een jaar in dienst te zijn geweest tijdelijk vervangen door de eerste 'Koegelwieck'. De 'Stuifdijk' is enkele malen uit de vaart geweest door averij. Doeksen heeft dan inmiddels in Noorwegen een nieuwe, grotere catamaran besteld. Het schip wordt niet voortgestuwd door schroeven maar door waterjets¹⁰⁷.

¹⁰⁵ LC, 11 maart 1983: "Transportbedrijf begint beurtvaart naar Terschelling"
LC, 22 april 1983: "Twee rederijen strijden om vervoersvergunning"
LC, 16 december 1983: "Definitieve vergunning voor vervoersbedrijf Van Urk Terschelling"
LC, 31 oktober 1984: "Rederij Doeksen: Van Urk Maritiem mag geen vracht meer vervoeren"
LC, 20 december 1984: "Doeksen wil stopzetting vrachtvaart Van Urk"
LC, 7 februari 1985: "Zeevervoer Van Urk aan banden gelegd"
LC, 14 mei 1985: "Emoties laaien hoog op in veerbotenstrijd Terschelling"
LC, 14 augustus 1985: "Van Urk heeft nieuwe tijdelijke vergunning vervoer op Terschelling"
LC, 31 augustus 1985: "Van Urk mag vrachten vervoeren voor niet meer dan twee verladings"
LC, 31 januari 1987: "Van Urk Terschelling mag niet voor meer dan twee verladings werken"

¹⁰⁶ LC, 28 juni 1988: "Nieuwe veerboot Doeksen komt later in gebruik"
LC, 27 april 1989: "Nieuwe veerboot geweerd uit haven van Terschelling"
LC, 26 juni 1989: "Friesland komt vrijdag in de vaart"

¹⁰⁷ LC, 25 juni 1990: "Stuifdijk klaar voor het werk"
LC, 7 juli 1990: "Stuifdijk uit de vaart door kapotte pomp"
LC, 9 augustus 1990: "Stuifdijk aan de grond bij Vlieland"
LC, 4 september 1990: "Stuifdijk nog tien dagen uit de vaart"
LC, 16 oktober 1990: "Snelboot Stuifdijk Weer in De Vaart"
LC, 3 mei 1991: "Doeksen vervangt snelboot Stuifdijk nu al door nieuwe"
LC, 10 juni 1992: "Nieuwe snelboot Doeksen klaar voor vakantieverkeer"

De snelle ‘Koegelwiek’ wordt in juli 1992 in gebruik genomen en biedt plaats aan 317 passagiers. Twee jaar later komt de ‘Midsland’ als reserveboot de ‘Friesland’ ondersteunen. Deze schepen zijn anno 2009 nog steeds in gebruik op de verbinding.

Onlangs werd er een luxueuze snelboot aan het assortiment van Doeksen toegevoegd. Het Filippijnse gebouwd schip vervoert 415 passagiers in ongeveer 40 minuten van en naar Terschelling¹⁰⁸.

In 2008 brengt het concurrerende EVT (Eigen Veerdienst Terschelling) de snelboot ‘Willem Barentz’ in de vaart. Deze veerdienst biedt reizigers naast de reguliere verbinding van Doeksen extra mogelijkheden om van en naar het eiland te gaan. (penetratie van het bestaande dynamische systeem en vergroting van de keuze en flexibiliteit van de passagiers). De EVT heeft ondertussen vergevorderde plannen om nog een snelle boot op de verbinding te brengen. Deze wordt ook geschikt voor auto’s en bestelbusjes. Hiermee lijkt het monopoly van rederij Doeksen voorgoed voor bij te zijn.

Over de komst van de concurrent zijn de meningen verdeeld op het eiland. Voor de badgasten maakt het niet zoveel uit, die willen enkel zo goedkoop en comfortabel mogelijk naar het eiland¹⁰⁹.



De nieuwe snelboot “Willem Barentsz” van Eigen Veerdienst Terschelling in actie

¹⁰⁸ LC, 3 mei 2007: “Grotere snelboot voor Vlieland en Terschelling”

LC, 8 maart 2008: “Nieuwe snelboot van Doeksen vaart april”

¹⁰⁹ LC, 17 maart 2008: “Concurrentie op sneldienst Terschelling”

LC, 4 april 2008: “Kritiek op monopolie veerdienst”

LC, 18 augustus 2008: “Eerste afvaart EVT”

LC, 21 augustus 2008: “Een concurrent voor Doeksen”



De nieuwe snelboot "Tiger" van Doeksen in actie

5 Conclusie en slotbeschouwing

- De economisch geografische verandering
- Infrastructuur, transport en toerisme
- De geleerde les en de toekomst

Na het lezen en vergelijken van de theorie en de praktijk moeten de spreekwoordelijke puntjes nog op de i gezet worden. Hiervoor is het handig om terug te komen op de gestelde vragen. De hoofdvraag:

- Hoe is de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar veranderd?

Het antwoord op de hoofdvraag is te uitgebreid om in een paar zinnen uit één te zetten. Deze laat zich daarom ook het best beantwoorden door in te gaan op de deelvragen.

5.1 De economisch geografische verandering

- Hoe is de economische oriëntatie geografisch veranderd in de afgelopen 100 jaar?
 - Hoe is de economie op het eiland veranderd?
 - Hoe is de range van Terschelling als onderneming veranderd?
 - Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist?
 - Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland?

Hoe is de economie op het eiland veranderd?

In hoofdstuk 3.1, 3.2 en 3.4 werd gelezen hoe de economie op het eiland veranderd is. Rond 1900 was er op Terschelling een bloeiende economie in de maritieme sector. Deze nam sterk af tot een minimum in de jaren '30. De agrarische sector richtte zich vanaf deze tijd meer en meer op de export van zuivel. Ondanks investeringen loopt de werkgelegenheid terug. Op het kruispunt in 1950 voorziet men nog niet dat toerisme de dragende peiler van de Terschellinger economie wordt. Met de explosieve groei die volgt wordt dat duidelijk en vanaf 1980 richt het eiland zich volledig op de seizoensspreiding ter bevordering van de groei in de recreatieve sector. Kortom: van een agrarisch maritieme economie naar een monocultuur in toerisme.

Hoe is de range van Terschelling als onderneming veranderd?

Door Terschelling als onderneming van de drie verschillende sectoren neer te zetten in hoofdstuk 3.1 komt een evenredige ontwikkeling als de economische naar voren. Met de

teloorgang van de maritieme sector verliest Terschelling haar internationale invloed en neemt de maritieme range af. Op agrarisch gebied daalt het aantal banen. Toch door de schaalvergroting en de stijgende export van zuivelproducten naar de vaste wal blijft de range van Terschelling als agrarisch bedrijf ongewijzigd.

De verandering van de range van Terschelling als leverancier van het toeristisch product laat na de tweede wereldoorlog een vergroting zien. Het verzorgingsgebied wordt met de groei van het aantal badgasten aanzienlijk vergroot. Kortom: van een stuwende maritieme functie naar een stuwende recreatieve functie.

Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist?

Hoofdstuk 3.5 gaat verder in op Terschelling als toeristische onderneming. Door Terschelling als fabriek voor het toerisme neer te zetten worden en alle facetten die een rol spelen in kaart gebracht. Terschelling levert haar product aan de afzetmarkt, dit is de toerist. Om de kwaliteit van dit product te waarborgen en de markt te kunnen blijven bedienen heeft Terschelling naast de basisingrediënten diverse input nodig. Deze bestaan uit beheer en onderhoud, service en het organiseren van activiteiten en evenementen. Dit allemaal door de betrokken partijen op het eiland. Van Staatsbosbeheer tot bevolking. De vraag laat zich het best beantwoorden door Figuur 3.9 “De werking van Terschelling als toeristische onderneming” op pagina 37.

Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland?

Er werd al gelezen in hoofdstuk 3.3 dat de penetratie van veel toeristen in een lokaal gebied kan leiden tot spanningen met de lokale bevolking. Twee mooie voorbeelden hiervan staan in hoofdstuk 3.4 en 3.6. In 1960 ontstonden problemen op het eiland door de explosieve toename van het aantal motorvoertuigen. Ook waren er toen al problemen met zelfstandig kamperende jongeren. Deze problemen komen later weer terug. Daarnaast heeft de economische verandering impact op de omgevingskwaliteit. Alle toeristisch gerelateerde bebouwing (badpaviljoens, infrastructuur, musea e.d.) waren er bij het behouden van een basiseconomie in de maritieme en agrarische sector nooit geweest.

5.2 Infrastructuur, transport en toerisme

- Wat is de rol van infrastructuur geweest bij de verandering?
 - Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme?
 - Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme?

Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme?

In hoofdstuk 4.1 viel te lezen welke gevolgen het investeren in infrastructuur kan hebben voor een eiland. Over-ontwikkeling leidt tot een toename van de druk op de omgevingskwaliteit en

een afname van het aantal gasten. Terschelling past in deze case van ontwikkeling en er is op het juiste moment geïnvesteerd in infrastructuur. In de periode van de toeristische groei 1950-1980 is alle benodigde infrastructuur aangelegd. Hierna besefte men op het eiland dat verdere uitbreiding van de capaciteit om de groei in het hoogseizoen door te zetten zou leiden tot de case van over-ontwikkeling. Hierna is niet meer geïnvesteerd in de basisinfrastructuur maar in bevordering van de seizoensspreiding. Immers, waarom meer bijbouwen als de infrastructuur meer dan de helft van het jaar onbenut blijft?

Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme?

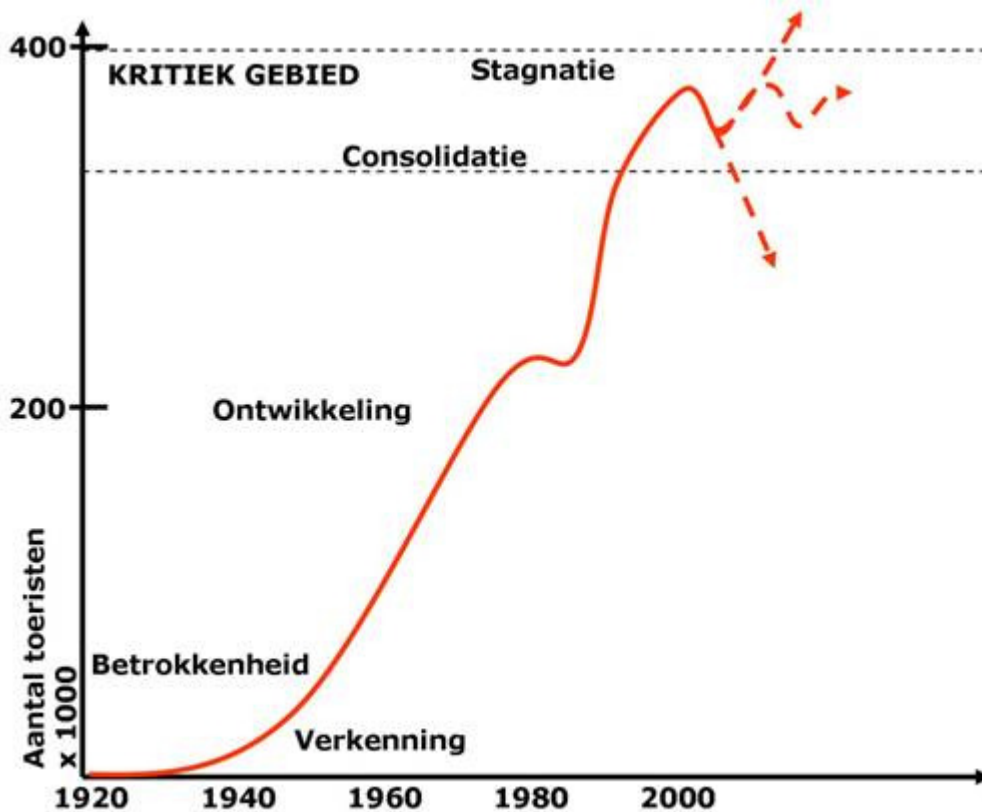
In de beschrijving van de ontwikkeling van de bootverbinding, hoofdstuk 4.3, 4.4 en 4.5 staan de vijf uitgangspunten voor de relatie tussen transport en ontwikkeling centraal (hoofdstuk 4.2). Deze geïntegreerde punten beantwoorden met elkaar de vraag. De verbinding tussen knooppunten Harlingen en West-Terschelling is altijd de hoofdmogelijkheid geweest om van en naar het eiland te gaan. Deze is dus van onmiskenbaar belang. Als er immers geen boot vaart, hoe kunnen toeristen dan op Terschelling komen? Rederij Doeksen die de verbinding ten tijde van de toeristische groei exploiteerde heeft voortdurend ingespeeld op de belangen van de toerist. Met de groei van het aantal bezoekers, groeide ook de vlootcapaciteit. Later kwamen schepen met het roll-on roll-off systeem om de motorvoertuigen snel over te kunnen zetten en een sneldienst. Met goede aansluitingen en havenfaciliteiten hebben de passagiers nooit lang hoeven wachten om naar of van het eiland te gaan.

5.3 De geleerde les en de toekomst

Welke les kan geleerd worden uit deze verandering en wat betekent dit voor de toekomst?

Nadat de economisch geografische verandering in kaart is gebracht is het aardig om te kijken welke les hier uit te trekken valt. Als we weten hoe Terschelling zich de afgelopen 100 jaar ontwikkeld heeft, wat betekent dit dan voor de toekomst? Zijn bepaalde trends voort te zetten? Met het wegvallen van een economie gebaseerd op de maritieme en agrarische sector wordt de economische peiler op Terschelling volledig gedragen door het Toerisme. Een monocultuur in toerisme lijkt mooi, maar maakt Terschelling kwetsbaar. Het wegvallen hiervan zou fatale gevolgen hebben

Terug naar bezoekersaantallen in vergelijking met Butler's lifecycle of destinations, figuur 3.12.



Figuur 3.12: Aantal bezoekers Terschelling vergeleken met levenscyclus toerisme

Het klinkt onwaarschijnlijk dat het aantal bezoekers op Terschelling weer af zal nemen. Toch is dit mogelijk. De laatste jaren nam het aantal bezoekers al af en het is de vraag of deze afname doorzet of dat dit een kleine fluctuatie is in het begin van stabilisatie.

Aansluitend op de case van eiland ontwikkeling lijkt het er inderdaad op dat Terschelling zich in de fase van stabilisatie bevindt. Dit betekent niet dat de strijd gestreden is. Tussen 1995 en 2008 begeeft de ontwikkeling zich al in het kritieke gebied. In deze periode zijn er diverse investeringen gedaan. Op de verbinding zijn er twee sneldiensten bijgekomen, diverse evenementen zijn gestart en de VVV maakt volop promotie. Dit allemaal om de stagnatie te behouden.

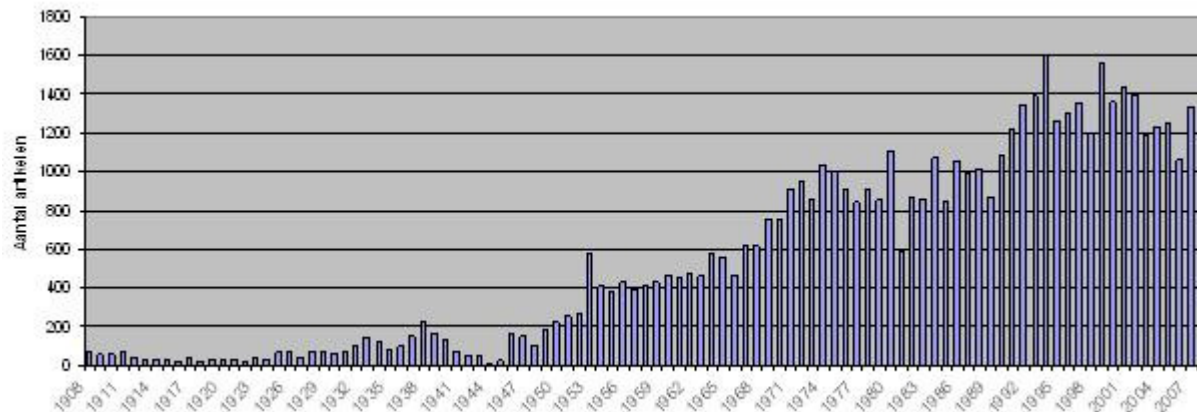
Vooralsnog lijkt dit niet voldoende gezien het feit dat de laatste vijf jaar de bezoekersaantallen weer afnemen. Men moet zich op Terschelling realiseren dat er hard gewerkt moet worden om de groei voort te zetten of zelfs te behouden. Om verdere groei mogelijk te maken zal toch de capaciteit uitgebreid moeten worden. Hierbij loopt men het risico van over-ontwikkeling. Oplossingen kunnen worden gezocht in uitbreiding van de capaciteit buiten het eiland. Terschelling werkt al samen met de andere eilanden, nu nog samenwerking met de kustregio van Friesland. Er liggen mogelijkheden om de hele

Waddenregio te ontwikkelen tot één recreatiegebied¹¹⁰. De eilanden zijn volwassen, nu de omliggende gebieden nog.

¹¹⁰ Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): “Recreatie en toerisme in het Waddengebied”

Bijlagen

Archief Leeuwarder Courant



Aantal artikelen gevonden per jaar met zoekwoord 'Terschelling' in het digitale archief van de Leeuwarder Courant.

In de periode van 1908 t/m 1928 zijn er relatief weinig artikelen gerelateerd aan Terschelling. Om een volledig beeld te krijgen over 100 jaar zijn juist deze artikelen van belang. Deze zijn in kaart gebracht en onderverdeeld naar onderwerp en fungeren als fundering voor de overige periode.

Willem Barendsfonds

In de eerste 20 jaar kom ik diverse oproepen tegen van het Willem Barendsfonds. Dit fonds deelt uitkeringen uit aan weduwen ten gevolge van schipbreuk. Af en toe wanneer er bijvoorbeeld van het koninklijke huis weer een grote bijdrage is geschonken wordt hier bericht van gegeven. Vaak na een ramp met name in het stormseizoen wordt er een oproep aan de bevolking gedaan om een donatie te doen.

- 14-11-1908 Oproep donatie WBF
- 27-11-1908 Oproep donatie WBF
- 03-11-1909 Oproep donatie WBF
- 05-11-1909 Oproep donatie WBF
- 08-11-1909 Oproep donatie WBF
- 31-12-1909 Schenkingen t.b.v. WBF
- 10-01-1910 Schenkingen t.b.v. WBF
- 14-01-1911 Schenking door koningin t.b.v. WBF
- 06-12-1912 Oproep donatie WBF
- 20-12-1917 Oproep donatie WBF
- 27-12-1917 Oproep donatie WBF

Commissie tot steun vissersweduwen

De commissie tot steun vissersweduwen is vergelijkbaar aan het Willem Barendsfonds. De commissie deelt eenmalig schenkingen uit aan de weduwen van omgekomen scheepsmensen.

- 10-01-1908 Steun niet tegengevallen
- 19-02-1908 Gift koninklijk huis
- 21-10-1911 Burgercomité opgericht + gift koningin

22-02-1912 Uitkering per week 2 gulden + toelage kind tot 16 jaar (10.777,- gulden tot.)
25-09-1912 f 200 van koningin aan gezinnen die slachtoffer van schipbreuk e.d zijn

Postdienst / postboot / veerdienst

De eerste 20 jaar laat duidelijk een trend zien in de opkomst van het passagiersvervoer. Waar het in eerste instantie de postboot was die af en toe passagiers mee kon nemen werd het al snel een passagiersdienst die de post mee brengt. De eigenaar van de postboot ziet het toerisme duidelijk groeien en van tijd op tijd maakt hij reclame voor het eiland als trekpleister om mensen in zijn passagiersdienst te krijgen.

04-01-1908 Post met sleepboot door ijs

08-01-1908 Postboot weer door ijs

23-01-1908 Geen postboot i.v.m. mist

27-04-1908 Zomerdienst

07-05-1908 Zomerdienst

23-05-1908 Pleziervaart

07-12-1908 Postboot trekt nieuwe reddingsboot

15-11-1909 IVM storm heeft de postboot niet gevaren

07-02-1912 Postboot Juliana teruggekeerd wegens teveel ijs

23-03-1912 Overtocht Harlingen – Terschelling/Vlieland goedkoper + betere boot dan andere eiland-overtochten

18-06-1912 Bootdienst Harlingen – Terschelling 1x per dag, subsidie f 4000

14-08-1912 Postboot vaart 2 keer op een dag wegens grote trek naar de eilanden

01-05-1913 Zomerdienst

26-05-1914 Postdienst Pinksteren en zondagen

09-07-1914 Radarbootdienst

17-08-1914 Postbootdienst

13-01-1916 Postboot vaart door storm niet uit

15-01-1916 Postboot vaart weer

05-02-1917 Postboot niet door ijs

12-05-1917 Zomerdienstregeling

01-10-1917 Winterdienstregeling

08-10-1917 Visser maakt elke week rit van Harlingen en terug plaats voor 20 man

27-12-1917 Postboot vaart niet door gebrek aan olie

31-05-1919 Personentarief postboot overtocht

08-08-1919 Bekendmaking vertrekuren

16-08-1922 Postboot voor pleziertocht zondag

25-08-1922 Pleziertocht gaat niet door

13-07-1923 Rederij Doeksen neemt veerdienst over en vaart 2 maal i.p.v. 1 maal per dag.

30-08-1923 Door storm veerdienst weer teruggekeerd naar Harlingen

03-01-1924 Postboot tijdelijk vervangen door sleepboot i.v.m. ijs

28-06-1924 Advertentie voor 2maal daags varen van de postboten ter promotie bezoek Terschelling

09-06-1925 Verbetering dienstregeling trein voor aansluiting boot

03-06-1927 Advertentie pleziertocht naar T en V tijdens Pinksteren

01-07-1927 Bezoekt T of V, promotie boottocht

02-07-1927 Bezoekt T of V, promotie boottocht

22-12-1927 IVM ijs en mist geen verbinding

27-12-1927 Terschelling weer bereikbaar

Personeel gevraagd

Duidelijk is te zien dat het toerisme nog niet piekt. Berichten over kamerhulp o.i.d. in het hoogseizoen blijven uit. Wellicht had ik in deze periode meer advertenties naar vissers- of landbouwwerkers verwacht.

27-01-1908 Knecht banketbakkerij

14-06-1908 Timmerman
 29-05-1909 Onderwijzer
 23-06-1909 Dienstbode
 25-01-1911 Tijdelijke onderwijzeres
 25-04-1913 Slagersknecht
 06-08-1916 Voegers
 21-01-1919 Dansleraar
 21-04-1922 Onderwijzeres

Landbouw

Artikelen met als onderwerp landbouw in relatie met Terschelling kom ik ontzettend weinig tegen. Artikelen die mij een beeld moeten geven over de landbouweconomie van deze tijd zijn er niet.

25-12-1908 advertentie voorbehoedmiddel ter voorkoming van kalverziekte en melkzucht
 04-09-1909 Veedrinkwaterleiding
 03-10-1911 Dertien koeien verdronken
 27-11-1911 Verslag welzijn vee Vlieland en Terschelling in 1910
 30-08-1921 Zuivel fabriek op Terschelling verwerkt kleinste gedeelte melkexport
 10-06-1922 Onenigheid over waterlopen staatsbosbeheer
 23-08-1922 Keuringdienst van waren constateert melkvervalsing op Terschelling
 20-02-1924 Vervoersverbod herkauwers ivm mkz opgeheven
 02-04-1924 Vervoersverbod herkauwers en varkens ivm mkz

Aanspoelen of opvissen

Op het eiland Terschelling spoelen ontzettend veel dingen aan die afkomstig zijn van vergane schepen of die domweg overboord zijn gezet of geraakt. Eveneens is er in deze tijd veel aandacht voor het terugvinden van vergane schepen met schatten aan boord. Dit omdat de techniek om dergelijk zaken op te duiken in opkomst is.

24-06-1908 Aanspoelen balen katoen
 24-08-1908 Aanspoeling twee lijken
 14-12-1908 Verkoop aangespoelde hout Fernando
 08-01-1909 Aanspoeling lijk
 22-03-1909 Deklast Engels stoomschip opgepikt door vissers
 17-11-1909 Twee lijken bij Terschelling opgevist
 19-11-1909 Aanspoelen grenen balken
 15-02-1911 Wrak de Lutine
 14-07-1911 Einde aan zoeken naar Lutine
 28-08-1911 Anker Lutine opgevist
 05-09-1911 Kanon van Lutine opgevist
 08-09-1911 Lijk man gevonden
 10-09-1911 Onderdelen Lutine opgevist
 09-10-1911 Lijk Duitser aangespoeld
 08-11-1911 Lijk aangespoeld
 25-09-1912 Weer bezig met opvissen Lutine, al voor f 100.000 opgevist
 09-10-1912 Bewering dat de schatkamer van Lutine (goud) gezien is
 22-01-1913 Koperen muntstukken in duinen gevonden
 14-03-1913 Lyons hervat opvissen Lutine
 22-11-1919 Lege sloep aangespoeld

Stranding van schepen

De meeste artikelen heb ik gevonden over schepen in nood. Veel schepen stranden op een van de zandplaten ten zuiden van Terschelling. Een bekende trend in het archief is een artikel over een

gestrande boot, een dag later een artikel over hulp die is uitgevaren, en weer een dag later de bekendmaking van het succesvol vlottrekken.

05-03-1908 Stoomschip vlotgetrokken
23-03-1908 Schip in nood
28-04-1908 Schip in nood
02-12-1908 Ertsboot gestrand
03-12-1908 Poging om ertsboot vlot te trekken
04-12-1908 Gestrande ertsboot vlotgetrokken
04-12-1908 Gestrande boot
05-12-1908 Gestrande boot vlotgetrokken
07-12-1908 Grote boot gestrand op Vliehorst
18-03-1909 Engels stoomschip bij Terschelling gestrand
19-03-1909 Engels stoomschip vlot getrokken
08-12-1909 Boot gestrand
09-12-1909 Stoomschip gestrand
10-12-1909 Stoomschip nog niet vlotgetrokken
11-12-1909 Stoomschip nog niet vlotgetrokken
13-12-1909 Stoomschip vlotgetrokken
17-12-1909 boot gestrand
18-12-1909 gestrande boot vlotgetrokken
12-01-1910 Aanvaring met stoomtrawler
03-02-1910 Griekse boot gestrand
04-02-1910 Griekse boot vlot geraakt
26-02-1910 Duits schip gestrand
28-02-1910 Duits schip nog steeds vast
08-03-1910 Deens schip gestrand en weer vlot geraakt
08-09-1910 Duitse vischlogger gestrand
09-01-1911 De Botter gestrand
14-01-1911 Schip ligt voor Terschelling vast
24-11-1911 Stroomtrawler gestrand
22-12-1911 Loodskotter gestrand
27-05-1912 Schoener gestrand
19-08-1912 Motorjacht aan lager wal geraakt
30-10-1912 Loodsschoener gestrand
12-10-1912 IJzeren schip vastgelopen
24-12-1912 Deens stoomschip gestrand
18-04-1913 Caission gestrand
21-04-1913 Duitse bark gestrand
01-10-1913 Engels stoomschip gestrand
12-10-1915 Noors schip gestrand
06-11-1915 Gestrande duitse duikboot
04-05-1917 Trawler gestrand en vlotgesleept
16-06-1917 Duits handelsschip gestrand
30-07-1917 Onbekend vrachtschip gestrand en geplunderd
02-08-1917 Nederlandse stoomtreiler gestrand
12-02-1920 Amerikaans stoomschip gestrand
17-11-1923 Schelpenzuiger van Terschelling helpt gestrand schip
15-05-1925 Stoomschip gestrand
16-05-1925 Noors stoomschip vlotgetrokken en reis voortgezet
28-11-1925 Aanvaring met onbekende boot
02-12-1925 Aanvaring waarschijnlijk met vergane loodsschoener
05-12-1925 Ontstemming en onvrede na vergaan loodsschoener
De maanden hierna volgen nog tientallen berichten over de verdwenen loodsschoener
Laatste bericht op 02-06-1928.
29-09-1926 Twee schepen in nood

21-10-1926 Zweedse stoomtreiler binnengebracht
 25-04-1927 Brandaris helpt Duits stoomschip in nood
 08-10-1927 Russisch schip gestrand

Schipbreuk / Ongeval

Het Willem Barendsfonds bestaat niet voor niets. Veel schepen vergaan voor de kust van Terschelling.

Door storm, aanvaring of een zeemijn.
 06-01-1908 3 doden bij reddingspoging
 22-01-1908 visser verdronken
 25-11-1908 10 doden bij schipbreuk Fernando
 26-11-1908 1 dode bij schipbreuk Fernando
 27-11-1908 de stranding der Fernando
 28-11-1908 Fernando gezonken + begrafenis
 21-01-1909 Bootsman omgekomen bedrijfsongeval
 13-05-1911 Schelpenzuiger aangevaren
 26-10-1911 Schelpenzuiger gezonken, geen gewonden/doden
 30-12-1911 Acht vissers verdronken
 10-03-1917 Mosselvisser uit ijs bevrijdt
 23-03-1917 Amerikaanse boot getorpedeerd en gezonken, 20 doden
 30-03-1917 Petroleum stoomschip getorpedeerd
 04-05-1917 Nederlandse stoomtreiler grond in geboord
 03-12-1917 Schip vergaan door storm
 09-02-1918 Zweedse reliefboot tot zinken gebracht 6 doden
 02-05-1918 Mijnevissers op mijn gelopen en gezonken
 03-05-1918 Ongeval mijnevissers, 5 doden, 5 vermisten
 17-10-1918 Vissersboot gezonken in haven Harlingen
 17-09-1919 Amerikaans stoomschip op mijn en gezonken
 06-12-1919 Amerikaans stoomschip op mijn gelopen
 11-06-1920 Engelse sleepboot op mijn gelopen en gezonken 16 doden
 05-08-1920 Stoomtrawler op mijn en gezonken
 30-11-1925 Loodsschoener vergaan 13 doden

Reddingsmaatschappij

03-02-1908 Verbeterde reddingsboot
 30-11-1908 Weduwen pensioen omgekomen roeiers
 01-12-1908 Noemen namen van de mensen die geholpen hebben
 02-12-1908 Beloning voor roeiers
 09-12-1908 Proef met nieuwe reddingsboot succesvol
 25-01-1909 uitreiking medailles voor moedige bemanning
 24-02-1910 Nieuwe motorreddingsboot
 17-06-1910 Tweede motorreddingsboot
 24-01-1911 Medailles uitgereikt aan redders Fernando
 17-11-1913 Bergingsboot voor in noodverkerende schepen
 11-04-1920 Promotie reddingwezen
 24-10-1921 Reddingboot vermist en vermoedelijk gezonken
 25-10-1921 Delen reddingboot aangespoeld, onderzoek volgt, aangenomen wordt dat de vier man omgekomen zijn.
 20-12-1921 Nieuwe boot aangeboden aan Terschelling
 13-01-1922 Erepenningen voor omgekomen mannen reddingboot
 13-03-1923 Nieuwe boot klaar voor gebruik
 11-11-1924 Onderscheiding tijdens eeuwfeest reddingmaatschappij voor Terschelling

Ontwikkeling

25-01-1909 Aanbesteding bouw 14 arbeiderswoningen
08-02-1909 Zoeken locatie voor gasfabriek t.b.v. verlichting
17-09-1910 Drinkwatervoorziening op Terschelling onderzoek
29-10-1910 Drinkwatervoorziening op Terschelling resultaat
07-12-1910 Vorming houtvesterij Terschelling en Vlieland
18-01-1917 Nieuwe Zuivelfabriek
15-06-1918 Gevangenenarbeid mogelijk op Terschelling
30-06-1923 Beknopte samenvatting van 20 jaar ontwikkeling door postbode geschreven
20-08-1923 Toevoeging door postbode aan verhaal
19-01-1927 Mogelijke samenvoeging gemeenten Terschelling en Vlieland
04-03-1927 Geen samenvoeging gemeenten
09-03-1927 Terschelling mogelijk bij Friesland

Droogmakerij Zuiderzee

17-03-1909
26-05-1917 De afsluiting der Zuiderzee
26-07-1921 De waddenpolders
18-02-1925 Zuiderzeevis en het brakke water
18-12-1926 Afsluiting der Zuiderzee
15-02-1927 Zuiderzeewerken
07-04-1927 Het droogleggen der Zuiderzee

Recreatie

23-04-1908 Behoefte aan badgelegenheid
18-06-1908 Badgelegenheid officieel geopend
02-05-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
09-05-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
12-08-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
08-07-1911 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
18-07-1911 Padvinders vermaken zich op Terschelling
17-03-1913 Terschelling als moderne badplaats, badhotel + goede verbinding
11-10-1915 Oprichting Noordzee bad
02-11-1915 Hotel Swart te koop
20-11-1915 Potentieel pension te koop
22-07-1918 Advertentie Noordzee bad
02-06-1924 Geschreven stuk door Jouwersma over Terschelling als badplaats
03-06-1924 Vervolg stuk Jouwersma Terschelling als badplaats
06-01-1925 In promotie Harlinger haven Terschelling genoemd als booming badplaats
10-02-1927 Badplaats op Terschelling
09-03-1927 Terschelling als badplaats
12-03-1927 Terschelling als badplaats
08-04-1927 Terschelling als badplaats
15-04-1927 Terschelling als badplaats
11-05-1927 Terschelling als badplaats, uitgifte in erfpacht van staats duingrond goedgekeurd
05-07-1927 Ingezonden stuk door Jouwersma over Terschelling

Advertentie recreatie

11-03-1912 Café en logement te koop
08-07-1916 Pension restaurant, Schol
10-07-1916 Pension restaurant, Schol
12-06-1919 Woningen te huur gedurende badseizoen

06-05-1921 Uitstapje Terschelling Hotel Nap
 18-06-1921 Noordzee bad Terschelling
 25-06-1921 Noordzee bad Terschelling
 02-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 09-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 16-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 23-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 13-04-1922 Bezoekt hotel NAP tijdens paasdagen

Recreatie verslagen

12-08-1921 Een vakantieweek op Terschelling
 26-08-1921 Simmerkamp jongiryske mienskip
 24-06-1922 Woningen of kamers te huur voor zomermaanden
 02-06-1923 Noordzee bad Terschelling
 04-06-1923 Noordzee bad Terschelling
 12-06-1923 Pension met tuin
 07-07-1923 Een kapitaal aan gezondheid te winnen
 12-07-1923 Bezoekt hotel NAP
 13-07-1923 Bezoekt hotel NAP
 14-07-1923 Voor een tientje weekendje Terschelling
 14-07-1923 Een misdaad wanneer je Terschelling of Vlieland niet bezoekt
 14-07-1923 Hotel NAP
 21-07-1923 Voor 100,000 gld aan radium snuiven in zeelucht Terschelling en Vlieland
 27-07-1923 Voor een tientje weekendje Terschelling
 27-07-1923 Ook bij storm en noodweer zijn de eilanden T en V bijzonder mooi
 10-08-1923 Hotel t wapen van Terschelling
 25-08-1923 Nog kan u 's morgens heen en 's middags terug voor 2 gulden
 18-04-1924 Groot Russisch transportschip gestrand bij Terschelling, tijdens paasdagen speciale pleziertochten.
 06-06-1924 Kamers te huur
 07-06-1924 Kamers te huur
 24-06-1924 Pension aangeboden
 05-07-1924 Hotel Pension het wapen van Terschelling
 07-07-1924 Plaats voor 2 bij burgerfamilie
 12-07-1924 Hotel Pension het Wapen van Terschelling
 27-03-1925 Te huur vrij huisje gedurende zomermaanden (Swart)
 23-05-1925 Blauwe golven en frisse zeelucht op Terschelling en Vlieland
 19-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 29-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 30-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 13-06-1925 Gemeubileerde kamers te huur
 17-06-1925 Huis te huur
 27-06-1925 Te huur huize zonneshijn
 29-06-1925 Pension Bakker
 01-07-1925 Bezoekt de Noordzee eilanden T en V
 06-07-1925 Te huur gemeubileerde kamers (Smit)
 17-07-1925 Hittegolf? Bezoekt de Noordzee eilanden T en V
 20-05-1926 Bezoek met de pinksterdagen hotel Oepkes
 03-06-1926 Pension Bakker
 05-06-1926 Woning te huur (Rijf)
 09-06-1926 Woning te huur (Rijf)
 02-07-1926 Hittegolf of geen Hittegolf iedereen moet naar T of V
 04-06-1927 Pendion Tys Pals
 17-06-1927 VVV Nes Ameland meldt dat Ameland vol is en promoot T en V

17-06-1927 Pension aangeboden (Mier)
09-07-1927 Pension aangeboden (Swart)
11-07-1927 Gemeubileerd huis te huur (Schol)

Zeevaartschool

21-02-1911 Uitbreiding zeevaartschool
25-04-1917 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
06-06-1918 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
09-09-1918 Nieuwe Zeevaartschool klaar voor gebruik
10-06-1920 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
19-06-1922 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
12-06-1923 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
31-07-1925 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
12-08-1927 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten

Overige trefwoorden met interessante hits:

Robbenvangers
Mijnengevaar
Coöperatieve Zuivelfabrieken

Bronvermelding

Archief

- Archief Rederij Doeksen Terschelling, Willem Barentszkade 21
- Digitaal Archief Leeuwarder Courant
<http://www.archiefleeuwardercourant.nl/>
 Gezochte tijdvak 1 januari 1870—1 juli 2009
 Meest gebruikte trefwoorden in zoekmachine: badgast, bezoeker, doeksen, economie, etif, harlingen, landbouw, ruilverkaveling, strand, terschelling, toerisme, verbinding, vis, vvv, waddenconferentie, zeevaartschool

Personen (gesprekken gevoerd in oktober 2008)

George Visser, voormalig wethouder recreatie / loco-burgemeester Gemeente Terschelling
 Kees Dekker, voormalig hoofd algemene en personele zaken, archiefbeheer Rederij Doeksen
 Peter Winter, voormalig directeur VVV Terschelling
 Rijk van Veen, voormalig voorzitter VVV Terschelling, Horeca ondernemer.
 Teunis Schol, voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

Cijfers en statistieken

Centraal Bureau voor de Statistiek: Bevolking per regio
 Cijfers Provincie Friesland: Werkgelegenheid per gemeente
 Gemeente Terschelling: Terschellinger beroepen 1850-1997
 Gemeente Terschelling: Boerenbedrijven 1812-1990
 Gemeente Terschelling: Inwoners 1557-1993
 Gemeente Terschelling: Passagiers-maand 1929-2006
 Gemeente Terschelling: Aantal slaappleaatsen 1939-1993
 Gemeente Terschelling: Verblijfsduur 1947-1996
 Gemeente Terschelling: Werkgelegenheid 1910-1997
 Rederij Doeksen: TSM Vlootoverzicht 1922-2008

Literatuur

- Ashworth, G.J., & Voogd, H. (1987): "Geografische marketing; een bruikbare invalshoek voor onderzoek en planning" In S en V, 03-1987.
- Butler, R.W. (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution" In Advances in modern tourism research: economic perspectives, Matias, A. Nijkamp, P en Neto, P. First edition Physica-Verlag; Heidelberg New-York.
- Halvaksz, J.A. (2006): "Becoming Local Tourists; Travel, landscapes and identity in Papua New Guinea" In Tourist studies aug 2006; vol 6 pp 99-117
- Harlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit" Eerste druk, Thoth Bussum
- Harlaar, M. (1996): "Terschelling vooruit" Eerste druk, Thoth Bussum
- Hoyle, B., Smith, J., & Knowles, R. (1998): "Modern Transport Geography" Second, revised edition, John Wiley & Sons Ltd, Chichester England
- Kwast, van der P (2008) "De feiten: Café's" Intermediair, 27 augustus 2008
- Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition, Pearson Education Inc. New Jersey
- Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling" Eerst druk, Van Gorcum Assen
- Levitt, T. (1965): "Exploit the product life cycle" in Harvard Business Review article, november-december 1965, vol 43 pp 81-94

- Matias, A., Nijkamp, P., & Neto, P. (2007): "Advances in Modern Tourism Research" First edition, Physica-Verlag Heidelberg New-York
- Saarinen, J. (2004): "Destinations in change: The transformation process of tourist destinations" In Tourist studies Aug 2004; vol 4: pp 161-179.
- Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): "Recreatie en toerisme in het Waddengebied" Analyserapport behorende bij advies 2008/05, Raad voor de Wadden.
- Theobald, W.F. (2004): "Global Tourism" Third Edition, Elsevier Inc. Burlington England
- Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., & Fik, T.J. (1998): "Economic Geography" Third Edition, John Wiley & Sons Ltd, Chichester England

Televisie

Docudrama V8, 2 september 2002: "Uit je tent"

Internet:

<http://www.archiefleeuwardercourant.nl/>
<http://www.evt.nl/>
<http://www.schylge.com/>
<http://statline.cbs.nl/>
<http://www.rederij-doeksen.nl/>
<http://www.terschelling.net/>
<http://www.terschelling.nl/>
<http://www.terschellingcranberry.nl/>
<http://www.vvvterschelling.nl/>
<http://www.wadden.nl/>
<http://www.waddenkiosk.nl/>
<http://www.waddenzee.nl/>
<http://www.wikipedia.org/>
<http://www.zeeinzicht.nl/>

Publicaties¹¹¹ van de Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde (vanaf 1997)

- EC 96 E. Beumers, *Beslissende (f)actoren voor hennepsteelt, onderzoek naar het achterwege blijven van hennepsteelt voor de papierindustrie in de Veenkoloniën*, 1997.
- EC 98-I K.J. Driessen, *Internationale uitbesteding door de KLM*, 1997.
- EC 98-II A.M.S. den Ouden, H.B.G. Gelling, *Economische betekenis van een groeiend Schiphol voor bedrijven*, 1997.
- EC 99 M.B.W. Hazewinkel, R.T. Postma, *Financiering monumentenzorg, onderhoud versus restauratie*, 1997.
- EC 100 R. Enting, *Subsidieverdeling voor het stads- en streekvervoer: doelstellingsbewust?*, 1997.
- EC 101 R. Schultink, *Lokale Agenda 21, beleid en indicatoren voor duurzaamheid*, 1997.
- EC 102 drs. F.J. Sijtsma, drs. D. Strijker, M.L.A.W. Hoefsloot, *Duurzame ontwikkeling in het Waddengebied, een methode voor het afwegen van economie, natuur, milieu en landschap*, 1998.
- EC 103 drs. M.J.H. van Onna, *Kwaliteitsmeting in de economische wetenschap, een goede econoom is meer dan een goede onderzoeker*, 1998.
- EC 104 A. Heine, M. Maatman, *Maatschappelijk verantwoord ondernemen, een analyse van de jaarverslagen van de 25 grootste Nederlandse ondernemingen*, 1998.
- EC 105 R. Hilgenga, *Kennisvergroting in het Roemeense midden- en kleinbedrijf, de rol van de ontwikkelingsprogramma's van de Europese Unie*, 1998.
- EC 105 ing. K. Bettels, drs. F.J. Sijtsma, *Het Emssperrwerk, een evaluatie op duurzaamheid van een waterkering in de Ems*, 1998.
- EC 107 J.W. Boven, *Markt voor natuurvoeding: een supermarkt, de toekomstige ontwikkeling van het netwerk van biologische voedingsmiddelen*, 1998.
- EC 108 J. Idema., *Stock Markets in Transition Economies, the case of the Tallinn stock exchange, Estonia*, 1998.
- EC 109 P.A.M. Lohle, *Arbeidspool, een (arbeidsmarkt)instrument om flexibiliteit en bestaande zekerheid te combineren*, 1999.
- EC 110 A.P. Postma, drs. F.J. Sijtsma, drs. T.M. Stelder en drs. D. Strijker, *De concurrentie-kracht van Weststellingwerf, een economisch-ruimtelijk perspectief*, 1999.
- EC 111 R. de Veer, *Bank stability in transition economics, case study Estonia*, 1999.
- EC 112 R.J. Suhlman, m.m.v. drs. F.J. Sijtsma, *Financiering van monumentale kerken – Verkenning van de effecten van overheidsbeleid*, 1999.
- EC 113 H. Dijk, *Ware Woorden of Schone Schijn? – De betrouwbaarheid van uitlatingen over Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen*, 2000.
- EC 114 W. Dijkstra, *Water zonder grenzen, internationalisering van de Nederlandse watersector*, 1999.
- EC 115 R.P. Brouwer en O.P. Smid, *Magnesiumproductie in de Eemsmond, vorming van clusters van bedrijvigheid rondom magnesiumproductie*, 1999.
- EC 116 A.P. Postma, *Ecologische voetafdruk, betekenis en bruikbaarheid*, 2000.
- EC 117 G. Ypma, *Een onderzoek naar streekgebonden producten in het Waddengebied*, 2001.
- EC 118 G. Molema en P. Olthof, *Vermarkting van dorplandschappen*, 2001.
- EC 119 D. de Jong, *Verstand van Zaken? - Over wetenschap, waarheid en verwaring*, 2001.

¹¹¹ Publicaties in de reeks Publicaties van de Wetenschapswinkel voor Economie & Bedrijfskunde hebben een EC nummer, krijgen een ISBN nummer en worden uitgebracht op klein formaat, gebrocheerd. Publicaties uitgebracht in de werkdocumenten reeks hebben een WD nummer, krijgen geen ISBN nummer en worden uitgebracht op A4 formaat met een metalen ringband.

- EC 120 E. Bruning, S.Jansen, M. Kasper, drs. E. Kamphuis (red.), *Formule Trendbreuk voor EKO-verkoop: Trendy of Trend?*, 2001.
- EC 121 M. Broekhof, *Transparency in the pharmaceutical industry - a cost accounting approach to the prices of drugs*, 2002.
- EC 122 E. Kamphuis, *Organic Flower Bulbs from Holland, Outlook for the French Market*, 2002.
- EC 123 B. Hilbrands, J. van Veen, drs. E. Kamphuis (red.), *Gastouder gezocht! Strategieën voor kleinschalige en flexibele kinderopvang*, 2002.
- EC 124 A.W. Brouwer, D. Dijkema, *Microfinance Dilemma: The Case of Bandung, Indonesia*, 2002.
- EC 125 D. Kuipers, *Bouwen aan duurzaamheid, een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels*, 2002.
- EC 126 drs. F.J. Sijtsma, drs. P. Hogendoorn, drs. G. J. Hoogstra, drs. C.-J. Pen, prof. dr. P.H. Pellenbarg m.m.v. Sytse Duiverman, *Uitgifte van bedrijventerreinen op het Friese platteland*, 2002.
- EC 127 Rinze Anne van der Sluis, *Tussen Mens en Machine, Over de toegankelijkheid van het betalingsverkeer in relatie tot ouderen*, 2002.
- EC 128 Michiel Nijboer, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Omgaan met stakeholders in theorie en praktijk*, 2002.
- EC 129 Leon Boerboom, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van de jaarverslagen van 16 grote Friese bedrijven*, 2002.
- EC 130 Jacob de Vries, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van bedrijfscodes*, 2003.
- EC 131 Renate Bieleman, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van de berichtgeving over bedrijven in de krant*, 2002.
- EC 132 Elisa Ninke Staal, *Microfinance of Housing. The Case of Nicaragua*, 2003.
- EC 133 Auke Jan Martens, Paul van der Laan, Elise Kamphuis (red.), *Goed gekeurd hout. Hoe kan het marktaandeel van gecertificeerd hout worden vergroot?*, 2003.
- EC 134 Catrinus J. Jepma, Elise Kamphuis (eds.), *Developing Countries and GATS*, 2003.
- EC 135 Friso de Jong, *Telecommunications reform in Mexico. An in-depth analysis on the socio-economic consequences of liberalisation of Mexico's telecom services industry*, 2003.
- EC 137 Melchior Bauer, *Microfinance for housing in Nicaragua: is joint-liability an effective mechanism?*, 2004.
- EC 138 Patricia Eijgelaar, Johan Feikens, *De helpende hand. Effectiviteit adviezen Ondernemersklankbord aan het MKB*, 2004.
- EC 139 Carsten van Calck, Saskia Grit, Michiel Kuizenga, Nienke de Vos, Marjolein Wagijo, Elise Kamphuis (red.), *Er gaat niets boven Groningen, behalve Borkum. Een consumentenonderzoek naar de populariteit van Borkum onder Noord-Nederlanders*, 2005.
- EC 140 Evert-Jan Veldkamp, *Het toegevoegde waarde overzicht in het jaarverslag. Een analyse van het maatschappelijk nut*, 2003.
- EC 142 Gertjan Laan, *Investeren in breedband internet. Kosten-baten verkenning van verschillende alternatieven voor de gemeente Eemshaven*, 2004.
- EC 143 Annechien Pronk, *Ondernemerskompas: boekt men winst uit ervaring? Evaluatie van ondersteuning van startende ondernemers met mentoren door de drie Noordelijke Kamers van Koophandel*, 2004.
- EC 144 Niels Roek, *Duurzaam ondernemen integreren in het management-informatiesysteem: de case Gasunie*, 2004.
- EC 145 Kristel Ravenhorst, *Een cadeau met een goed doel. Een onderzoek naar het gebruik van de cadeaubon van de Wereldwinkel*, 2004.

- EC 146 Frank Dijkstra, *Balans in de bestuurlijke informatievoorziening van de Landelijke Vereniging van Wereldwinkels*, 2004.
- EC 147 Marjolein Vijver, *NEWS! Taking it to another level! A research into how the national associations of European World Shops can increase their professionalisation*, 2004.
- EC 148 Christine Olijve, Eveline Smit, Doenja de Vries, *Milieu...??? Ik kom uit een voortreffelijk milieu. Onderzoek naar milieubewustzijn onder de Drentse bevolking*, 2004.
- EC 149 Klaas Kooistra, Rob de Vries, *Geef gas met aardgas. Onderzoek naar de economische haalbaarheid van rijden op aardgas in Noord-Nederland*, 2004.
- EC 150 Pipien Voogd, *Woonwensen van 55-plussers. Een onderzoek naar de woonwensen van 55-plussers in de gemeente Haren*, 2005.
- EC 151 Valentijn Bolhuis, *Friese sterkten in economisch perspectief. Toekomstvisie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie Friesland*, 2005.
- EC 152 Machiel Adema, *Bedrijventerreinen in Tynaarlo. In hoeverre zijn bedrijven lokaal gebonden?*, 2005.
- EC 153 Drs. Frans J. Sijtsma, Drs. Friso de Jong, Prof.dr. Jouke van Dijk, Dr. Jaap de Vlas (RIKZ), Prof.dr. Wim J. Wolff, *Analyse belangrijkste problemen en uitdagingen van de Wadden – Samenvattend eindrapport*, 2005.
- EC 154 Drs. Frans J. Sijtsma, Drs. Friso de Jong, Prof.dr. Jouke van Dijk, Dr. Jaap de Vlas (RIKZ), Prof.dr. Wim J. Wolff, *Analyse belangrijkste problemen en uitdagingen van de Wadden – Hoofdrapport*, 2005.
- EC 155 Eise Spijker, Remco Wammes, *In search of the 'Holy Grail' – University-Industry Relationships at the University of Groningen*, 2005.
- EC 156 C.J. Kuijvenhoven, *Unraveling the web. How to improve the International Network of Science Shops*, 2005.
- EC 157 Heleen van der Werk, *Klanttevredenheid bij het Centrum voor de Kunsten a7 – De ontwikkeling van een meetsysteem*, 2005.
- EC 158 Marjolein Roo, *Cultuur: de economische motor?*, 2005.
- EC 160 Harm de Graaf, *VERAF onder de loep. De verwachtingen en de wensen van de doelgroep*, 2005.
- EC 161 Jos Meijerhof, *Finding attractive markets for the educational programs of the Energy Delta Institute (EDI) – Market research in three European regions*, 2005.
- EC 162 H.J.J. van der Kolk, *Wie ontsteekt de CNG-motor? Een onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak van milieuvriendelijke mobiliteit op de Wadden*, 2005.
- EC 163 Dirk Minnema, *De arbeidsmarkt op! Een onderzoek naar de arbeidsmarktpositie van PRO en REC-leerlingen*, 2005.
- EC 164 Arnoud Derk Jan Wolsink, *Building a Transition Game – Corporate Social Responsibility and the airline industry*, 2005.
- EC 165 Marika Stegmeijer, *Finding attractive markets for the educational programs of the Energy Delta Institute (EDI) – Market research in North Africa, the Middle East and South-East Asia*, 2005.
- EC 166 Jan Henk Tigelaar, *Duurzaam handelen bij het waterschap Hunze en Aa's*, 2005.
- EC 167 Marian Kroes, *De waardering van luierreclycling. Een casestudy onder consumenten in de stad Utrecht*, 2005.
- EC 168 Gerrit Bremer, *Duurzaam denken bij het waterschap Hunze en Aa's*, 2005.
- EC 169 Sander Stoter, *Competitive Positioning in Global Energy Education – A research for the Energy Delta Institute*, 2005.
- EC 170 Jasper Bakker, Sijbren de Jong, *Leren is Ondernemen – Draagvlak voor een vignet Leren Ondernemen?*, 2006.

- EC 172 Willem Straat, *Herbestemming van karakteristieke objecten in Noord Groningen*, 2006.
- EC 173 Gerjan Elzerman, *De kas opmaken – Economisch perspectief van de glastuinbouw in Sappemeer en omgeving*, 2006.
- EC 176 Tressy Hop, *Relink Life and work – LiWo oplossingen*, 2006
- EC 177 Murat Duman, Luciaan Boels, *Waste to Energy – Assessment of Essent's waste wood gasification process according to the Waste Incineration Directive and its implementation in the netherlands*. EDReC and Science Shops of Chemistry and Economics, Management & Organization, 2007.
- EC 178 Pieter Crucq, Hendrik-Jan Hemminga, *Decentralization and Economic Growth per capita in Europe*, 2007.
- EC 179 Royla Pierre, *"Je gaat er ziek heen en komt genezen terug" – Een onderzoek naar de genderaspecten van de aSB herbeoordelingen in de provincie Friesland*, 2007.
- EC 180 Anke van Amelsfoort m.m.v. Rudi Zwier, *Weg vrij voor duurzame brandstoffen? Onderzoek naar bereidheid consument om over te schakelen op duurzame brandstoffen*, 2007.
- EC 181 Pascal Meppelink, *Een slimme meid is op haar pensioen voorbereid. Wat de afschaffing van de partnertoeslag op de AOW betekent voor verschillende groepen vrouwen*, 2007.
- EC 183 Dr. F.J. (Frans) Sijtsma, Drs. M. (Martijn) Broekhof, Drs. C.M. (Karin) Ree, Prof. Dr. D.J.F. (Dirk Jan) Kamann, Prof. Dr. H.C. (Henk) Moll, *Focus en resultaat in duurzaam inkopen. Een handreiking voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaam inkopen door de (centrale) overheid*, 2008.
- EC 184 Louis Feitsma, *Duurzaam maar niet biologisch. Certificeren van duurzaamheid in de grondgebonden landbouw*, 2008.
- EC 185 Elbrich Sytske Postma, *De Centrale As: met welke variant op de goede weg? Onderzoek naar de voorkeuren van bedrijven voor twee varianten van een nieuwe infrastructuur verbinding in Noord-Oost Friesland*, 2008.
- EC 186 Elisa van den Berg, *Liever wonen dan werken in Noord-Nederland. De aantrekkelijkheid van Noord-Nederland als woon- en werkgebied voor hoger opgeleiden*, 2008.
- EC 187 Mark Timmers, *Is de zorg op maat? Een onderzoek naar de kwaliteit van de hulpverlening van Stichting Zorg Op Maat vanuit cliëntperspectief*, 2009.
- EC 188 Samantha van der Sluis, Peter Wind, Michiel Daams, *Natuur op TV*, 2009.
- EC 189 Drs. F.T. Lubbers, *Content zijn met de vermogenspositie. Een handleiding bij het bepalen van een goede uitgangspositie van het vermogen van Stichting Catent*, 2009.

Werkdocumenten

- WD 2000-1 drs. Frans J. Sijtsma, Prof. dr. P.H. Pellenbarg en drs. K.G. Lugtenborg, *Naar een goed besluit over vier Friese musea*, 2000.
- WD 2000-2 drs. Elise Kamphuis (red.), *Komt EKO van de grond?, De verwerkingscapaciteit van biologische producten in Noord Nederland*, 2000.
- WD 2000-3 dr. D. Strijker, Prof. dr. D.-J.F. Kamann, drs. F.J. Sijtsma, *Bioraffinage in Noord-Nederland*, 2000.
- WD 2001-1 U. Futh, drs. F.J. Sijtsma, *Nieuwe kansen voor de Nijkans. Mogelijkheden voor kuuroord spin-off bij de ontwikkeling van het bedrijfsterrein de Nijkans in Nieuweschans*, 2001.
- WD 2001-2 U. Futh, *Metten van natuurwaarden in Duitsland*, 2001.
- WD 2001-3 H. Tschochohei, *Do people in developing countries have limited access to essential drugs? The pattern of global supply of pharmaceuticals*, 2001.

- WD 2001-4 C. Boersma, *Economic issues of antimalarial diagnostics and therapeutics in sub-Saharan Africa*, 2001.
- WD 2002-1 drs. F.J. Sijtsma, M. Broekhof, Prof. dr. J. van Dijk, drs. G.J. Hoogstra, *IKO en PRIKK: Stimulans voor economische activiteit op het Fries-Groningse platteland? Een evaluerend onderzoek naar de IKO en PRIKK regelingen voor investeringen van het kleinbedrijf*, 2002.
- WD 2002-2 drs. F.J. Sijtsma, drs. P. Hogendoorn, drs. G. J. Hoogstra, drs. C.-J. Pen, prof. dr. P.H. Pellenbarg m.m.v. Sytse Duiverman, *Bijlagenrapport bij Uitgifte van bedrijventerreinen op het Friese platteland*, 2002.
- WD 2002-3 Bauke Visser, *Bedrijventerreinen tussen droom en daad: Symbioses en utility sharing. Samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen vanuit een bedrijfskundig perspectief*, 2002.
- WD 2002-4 Renate Bieleman, Leon Boerboom, Michiel Nijboer, Jacob de Vries, drs. Frans J. Sijtsma (redactie), *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân, Samenvatting*, 2002.
- WD 2002-5 drs. Frans J. Sijtsma, prof. dr. P.H. Pellenbarg, *Concurrentie-analyse Europark Coevorden*, 2002
- WD 2003-3 drs. Frans J. Sijtsma, *Economische gevolgen van de PKB Waddenzee in de Kop van Noord-Holland. Een beoordeling van het ECORYS-NEI rapport*, 2003.
- WD 2004-1 dr. D. Strijker, *Opmerkingen bij het PPO-rapport 'Glastuinbouw in de gemeente Eemsmond'*, 2004.
- WD 2005-1 drs. Frans J. Sijtsma, *Evaluatie van STIPO. Een verkenning van effecten en verbeteringsopties van het Stimuleringsproject voor Innovatie in Plattelandsondernemingen in Noord-Nederland*, 2005.
- WD 2005-2 Hugo de Vries, *De toekomst van het Landelijk Overleg Wetenschapswinkels*, 2005.
- WD 2006-1 Drs. F.J. Sijtsma, *De ratio voor de randweg Heeg*, 2006.
- WD 2006-2 Pawel Madry, *Kabel Noord's Network Infrastructure Development*, 2006.
- WD 2007-1 Dr. Frans J. Sijtsma, *Beoordeling van het 'Bewonersonderzoek dagelijkse boodschappen Nijmegen Dukenburg'*, 2007.
- WD 2007-2 Dr. F.J. Sijtsma, *Een nieuwe ratio voor de randweg Heeg?*, 2007.
- WD 2007-3 Dr. F.J. Sijtsma, *Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal*, 2007.
- WD 2008-1 Michelle Belt, Tjerkje Fokkema, Marieke Meijerink, *Een schoenendoos vol ongeopende enveloppen. Onderzoek Humanitas: hulp bij de thuisadministratie regio Friesland*, 2008.

“Men meldt ons van Terschelling...”

De verandering van de economisch geografische positie van
Terschelling in de afgelopen 100 jaar

Hendrik Hoekstra

EC 190

Groningen, 2009

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

"Men meldt ons van Terschelling...". De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar, Hendrik Hoekstra, Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde Groningen (Publicatiereeks Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde EC 190)

-Met literatuurlijst.

ISBN 978-90-5803-080-1

NUR 780

Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde RUG

Adres:

Rijksuniversiteit Groningen
Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde
Postbus 800
9700 AV Groningen

Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde

Coördinator: dr. F.J. Sijtsma

Projectleiders: drs. F.T. Lubbers en drs. P.R. van Kampen

Secretariaat: H.W. Janssen

Tel. 050-363 3810

Fax 050-363 3720

E-mail: ebwinkel@rug.nl

Internet: www.rug.nl/wewi/eb

Copyright 2009 Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen

Voorwoord

In de zomer van 2008 ben ik begonnen met het schrijven van dit historisch onderzoek over Terschelling. Nu een jaar later is mijn masterthesis Economische Geografie klaar. Daarnaast verschijnt er een gerelateerd hoofdstuk in het boek ‘100 Jaar badgasten Terschelling’ wat deze zomer in de eilander boekwinkels ligt.

In oktober vorig jaar ben ik een week naar het eiland geweest. Op kosten van de initiators van het boek genoot ik een prima verblijf in één van de hotels op West. Het is een bijzondere ervaring om zonder vakantieoel en reisgezelschap op Terschelling te verblijven. Iets wat ik iedereen aan kan raden omdat je juist door deze solistische positie met hele andere ogen naar het eiland gaat kijken. De gesprekken die ik gevoerd heb met bijzondere personages op het eiland hebben hieraan bijgedragen. Zo werd ik bijvoorbeeld in Formerum in een voormalige boerderij ontvangen. Heel typerend voerde ik een gesprek met een gepensioneerd agrariër terwijl de Friese Stabij de cakekrumels die ik morste van de vloer at. Heel anders was mijn gesprek met de voormalig voorzitter van de VVV dat onder het genot van enkele biertjes bij de openhaard tot diep in de nacht duurde. Alsof de tijd stilstond.

Tijdens het onderzoeken en schrijven van dit werk wisselden periodes van rustig aan en hard werken zich met elkaar af. Centraal stonden de vele begeleidingsuren van Frans Sijtsma. Deze waren altijd een duwtje in de goede richting. Een dankwoord is daarom ook wel op zijn plaats.

De laatste weken had ik de luxe positie om in zijn kantoor mijn scriptie af te ronden. Dit zijn de meest productieve uren ooit geweest.

Door mijn kennis, opgedaan op het eiland en uit het archief, te combineren met relevante theorie is er voor mij één en ander duidelijk geworden. Ik hoop dat dit met deze scriptie overgebracht wordt op de lezer. Schroom niet om bij onduidelijkheden aan de bel te trekken. Over Terschelling ben ik nooit uitgepraat.

Hendrik Hoekstra

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding van het onderzoek	7
1.2 Probleemstelling	7
1.3 Methode van het onderzoek	9
1.4 Opbouw van het onderzoek.....	10
2 Wat is Terschelling?	13
3 De economisch geografische verandering	15
3.1 Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming	15
3.1.1 Terschelling als maritiem bedrijf:.....	15
3.1.2 Terschelling als agrarisch bedrijf.....	19
3.1.3 Terschelling als recreatief bedrijf	20
3.1.4 De range van drie bedrijven	20
3.2 Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940	22
3.3 Toerisme als motor voor de economie.....	26
3.4 Het kruispunt van boeren en badgasten 1945-1970.....	28
3.5 Terschelling als toeristische onderneming.....	34
3.6 Monocultuur in toerisme; 1970-2008	39
4 Infrastructuur, transport en toerisme.....	43
4.1 Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme.....	43
4.2 Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme	45
4.2.1 Vijf uitgangspunten.....	45
4.2.2 Transport en capaciteit op de verbinding tussen Harlingen en Terschelling	48
4.3 De rol van de postboot; 1900-1945.....	51
4.4 De opkomst van passagiers; 1945-1970.....	53
4.5 Kwaliteitsslag passagiersverbinding; 1970 – 2008.....	55
5 Conclusie en slotbeschouwing	61
5.1 De economisch geografische verandering	61
5.2 Infrastructuur, transport en toerisme.....	62
5.3 De geleerde les en de toekomst.....	63
Bijlagen	67
Archief Leeuwarder Courant.....	67
Bronvermelding.....	75

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Indirecte aanleiding van het onderzoek is het recent openbaar maken van het archief van de Leeuwarder Courant via internet. Op deze manier is 250 jaar aan nieuws bereikbaar vanachter je pc. Naar aanleiding hiervan stelde begeleider Dr. Frans Sijtsma voor om deze beschikbare informatie te gebruiken voor een historisch onderzoek naar een thema met betrekking tot het waddengebied.

Directe aanleiding is Sijtsma's collega, Drs. Tamara Slief die door haar werkzaamheid bij de wetenschapswinkel in contact kwam met Jan-Pieter Kok (vormgever). Hij is initiator van het boek: *"100 jaar badgasten Terschelling"* wat in de zomer van 2009 in de winkel moet liggen. Na overleg en een bezoek aan Terschelling wordt besloten om samen te werken. Naast het schrijven van een scriptie is er ruimte om een hoofdstuk in het boek te schrijven. Het onderwerp van de scriptie wordt nader bepaald en aangepast aan de wensen van het boek. 250 Jaar wordt ingekaderd tot 100 jaar en de Wadden wordt ingekaderd tot Terschelling. Het onderwerp van het boek, *"Terschelling; in 100 jaar van een agrarisch maritieme economie naar een vrijwel monocultuur economie in het toerisme"* wordt het onderwerp voor de thesis en vormt tevens de rode draad van het onderzoek.

1.2 Probleemstelling

In 2008 stond de Gemeente Terschelling bovenaan in de 'top 10 café-dichtheid' gepubliceerd door Intermediar¹. Hierbij liet Terschelling verschillende Limburgse toeristische trekpleisters als Valkenburg en Maastricht achter zich. Het grote aantal cafés op het eiland is een gevolg van de meer dan 350.000 toeristen die het eiland bezoeken. Deze gasten brengen veel werkgelegenheid voor de bewoners van het eiland met zich mee. Niet alleen de Horeca maar ook andere sectoren zijn sterk gerelateerd aan het toerisme. Opgeteld is ongeveer 60% van de beroepsbevolking werkzaam in één van deze sectoren². Anno 2009 verdient het grootste deel van de Terschellingers dus direct of indirect hun geld aan de toerist.

Dit is niet altijd zo geweest. Aan het begin van de twintigste eeuw was er namelijk nauwelijks tot geen sprake van badgasten, zoals ze toen genoemd werden, op Terschelling. De eilanders verdienden destijds de kost met de zee en het land. Zo was in 1910 maar liefst 35% van de beroepsbevolking werkzaam in de maritieme sector (o.a. visserij, zeevaart) en 32% in de agrarische sector (voornamelijk boeren)³. In de periode hier tussen is dus behoorlijk wat veranderd. Deze transformatie heeft een grote invloed op een eiland met nog geen 5000

¹ Intermediar, 27 augustus 2008, De feiten: Café's

² Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): "Recreatie en toerisme in het Waddengebied"

³ Cijfers Gemeente Terschelling, Cijfers Provincie Fryslan

inwoners en staat centraal in dit onderzoek. De economisch geografische positie speelt hierbij een belangrijke rol. De probleemstelling ziet er dan als volgt uit:

Onderwerp:

De verandering van de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar.

Hoofdvraag:

Hoe is de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar veranderd?

Deelvragen:

- 1 Hoe is de economische oriëntatie geografisch veranderd in de afgelopen 100 jaar?
 - Hoe is de economie op het eiland veranderd? (Maritiem / agrarisch / recreatief)
 - Hoe is de range (reikwijdte) van Terschelling als onderneming veranderd? (Stuwend / verzorgend)
(Terschelling als leverancier van het maritieme, agrarische en recreatieve product)
 - Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist? (Forward / backward linkages)
 - Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland? (Spanningsvelden toerist / eilander)

- 2 Wat is de rol van infrastructuur geweest bij de verandering?
 - Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme? (Infrastructuur / ontwikkeling)
 - Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme? (transport / ontwikkeling)

- 3 Welke les kan geleerd worden uit deze verandering en wat betekent dit voor de toekomst?

Zoals al genoemd in de aanleiding, is er voor het onderzoek in opdracht van de wetenschapswinkel gewerkt aan een hoofdstuk voor het boek '100 Jaar badgasten Terschelling'. Het hoofdstuk vertelt de economisch geografische verandering aan de hand van feitelijke informatie verkregen uit het archief van de Leeuwarder Courant (*praktijk*). Daarnaast is gebruik gemaakt van bestaande literatuur over het eiland en interviews met gerelateerde personen. Het hieruit ontstane verhaal staat centraal in dit onderzoek en wordt gebruikt als rode draad. Afgewisseld met theoretische delen zullen de deelvragen gaandeweg behandeld worden (*theorie*). In de conclusie worden deze beantwoord. Als allerlaatste wordt

er ingegaan op de laatste maar misschien wel de belangrijkste deelvraag: hoe ziet de toekomst voor Terschelling eruit?

1.3 Methode van het onderzoek

Voor het onderzoek is er hoofdzakelijk gebruik gemaakt van drie hoofdbronnen; het archief van de Leeuwarder Courant, gesprekken met onderwerp gerelateerde personen op Terschelling en werkgelegenheidscijfers van de gemeente Terschelling. Hierbij is het archief van de Leeuwarder Courant de voornaamste bron.

Om grip te krijgen op potentiële economisch geografische onderwerpen tussen meer dan 50.000 artikelen over Terschelling is het archief systematisch gescand. De periode van 1908 t/m 1930 is hierbij de fundering geweest. In deze periode heb ik alle artikelen die gevonden werden met de zoekterm 'Terschelling' aan de hand van het onderwerp gecategoriseerd. *De gevonden artikelen hierbij zijn terug te vinden in bijlage 1: 'Archief Leeuwarder Courant'*. Dat leverde artikelen op die te verdelen zijn in de volgende onderwerpen:

Willembarendszfonds / commissie tot steun vissersweduwen

Uitkeringen en tegemoetkomingen voor weduwen van omgekomen zeelui.

Postboot / veerdienst

Dienstregelingen en vernieuwing van de verbinding met Harlingen.

Personeel gevraagd / aangeboden

Allerhande personeelsadvertenties over de vraag en aanbod naar personeel.

Landbouw / agrarisch

Veemarkten, veestapels, ziektes, ruilverkaveling e.d.

Aanspoelen of opvissen

Voorwerpen aangespoeld op het strand of uit zee gevist, zoals lijken en juttersgoed.

Schipbreuk / stranding / ongevallen

Averij met betrekking tot de scheepvaart.

Reddingsmaatschappij

Reddingsacties en vernieuwingen.

Ontwikkeling

Aanvragen en plannen voor de ontwikkeling op het eiland

Droogmakerij Zuiderzee

Van volledige inpoldering van de waddenzee t/m de afsluitdijk

Recreatie / toerisme

In het bijzonder advertenties en promoties voor potentiële badgasten

Zeevaartschool

De eilander Willem Barendszschool

Overig

Hieruit zijn drie relevante onderwerpen geselecteerd waarop verder in het archief is doorgezocht, voor de *gehele* periode 1908-2008. Dit zijn de trefwoorden in de zoekmachine geweest:

- Maritiem (postboot / veerdienst / visserij / zeevaartschool)
- Landbouw (veeteelt / agrarisch)
- Recreatie (badgast / toerisme / ontwikkeling)
- Personeel gezocht (deze laatste is uiteindelijk niet verder uitgewerkt)

Deel twee van het onderzoek bestond uit een bezoek aan Terschelling. Met de onderwerpen als rode draad heb ik met diverse eilanders gesproken. Al hadden ze allemaal veel kennis over een specifiek onderwerp, over de andere zaken kwam ook tal van informatie naar boven. Gesproken personen:

- Maritiem: Dhr. Kees Dekker, beheerder archief rederij Doeksen
- Recreatie: Dhr. George Visser, voormalig wethouder recreatie / locoburgemeester gemeente Terschelling
Dhr. Peter Winter, voormalig directeur VVV Terschelling
Dhr. Rijk van Veen, voormalig voorzitter VVV Terschelling, Horeca exploitant
- Landbouw: Dhr. Teunis Schol, voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

Met de van hen verkregen informatie heb ik de indeling van mijn scriptie en die van het hoofdstuk voor het boek gemaakt. Daarnaast waren er weer veel aanknopingspunten om verder te zoeken in het archief. Van de gemeente Terschelling heb ik diverse gegevens ontvangen over meer dan 100 jaar werkgelegenheid en recreatie.

Na het uitwerken van het hoofdstuk voor het boek 'Een eeuw badgasten' ben ik opzoek gegaan naar verdere relevante literatuur los van het archief. Deze heb ik vervolgens vergeleken met het reeds bestaande verhaal gebaseerd op de feiten uit het archief. De werkelijkheid sloot volledig aan bij de theorie en ineens vielen de puzzelstukjes op hun plek.

1.4 Opbouw van het onderzoek

De scriptie bestaat uit twee delen die op hun beurt weer op te delen zijn in diverse hoofdstukken. In het eerste deel staat de economisch geografische verandering centraal. In het tweede deel wordt ingegaan op de relatie die de infrastructuur hiermee heeft. De opbouw van de scriptie ziet er als volgt uit:

- Wat is Terschelling

Voor hen die er nooit geweest zijn

- De economisch geografische verandering
 - Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming (*theorie*)
 - Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940 (*praktijk*)
 - Toerisme als motor voor de economie (*theorie*)
 - Het kruispunt van boeren en badgasten; 1945-1970 (*praktijk*)
 - Terschelling als toeristische onderneming (*theorie*)
 - Monocultuur in toerisme; 1970-2009 (*praktijk*)

Hierin wordt deelvraag 1 behandeld en impliciet beantwoord

- Infrastructuur, transport en toerisme
 - Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme (*theorie*)
 - Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme (*theorie*)
 - De rol van de postboot; 1900-1945 (*praktijk*)
 - De opkomst van passagiers; 1945-1970 (*praktijk*)
 - De kwaliteitsslag op de verbinding; 1970-2009 (*praktijk*)

Hierin wordt deelvraag 2 behandeld en impliciet beantwoord

- Conclusie
 - De economisch geografische verandering
 - Infrastructuur, transport en toerisme
 - De geleerde les en de toekomst

Hierin wordt naast de expliciete beantwoording van deelvragen 1 en 2 ingegaan op deelvraag 3.

2 Wat is Terschelling?

Gemeente: Terschelling
 Hoofdplaats: West-Terschelling
 Provincie: Friesland
 Inwoners: 4739 (2 februari 2009): CBS
 Oppervlakte: 89,35 km² (land)
 Verbinding: Harlingen – Terschelling



Terschelling is een eiland dat ongeveer 20 km. ten noorden van de Friese kust ligt en is de middelste van de rij van vijf bewoonde Waddeneilanden. Het eiland is volledig omsloten door water. Aan de noord- en zuidzijde de Noord- en Waddenzee. Aan de westkant scheidt de Vliestroom Terschelling van Vlieland. Aan de oostkant ligt Ameland, van Terschelling gescheiden door het Borndiep.

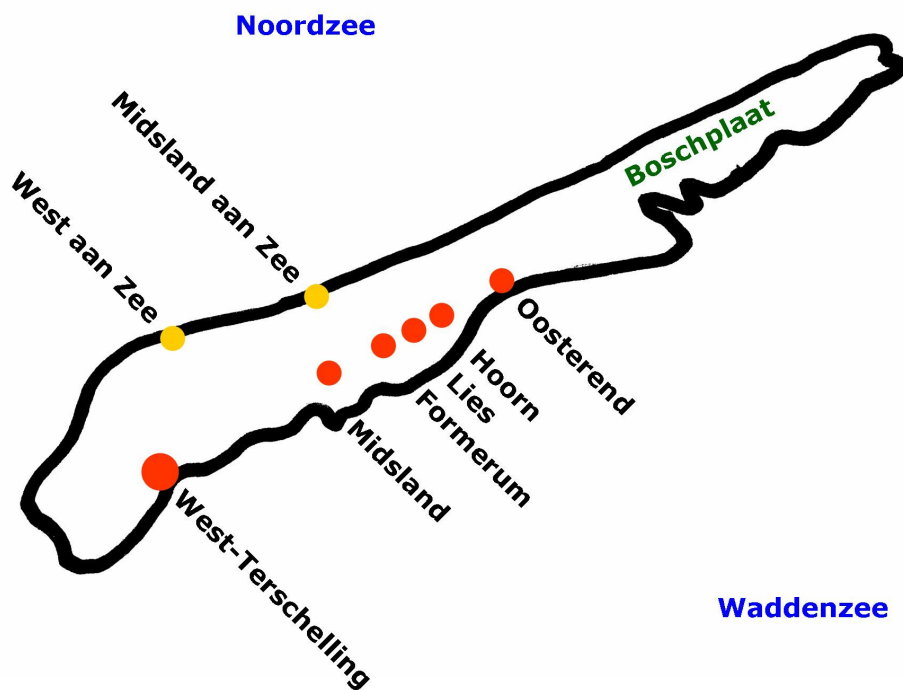
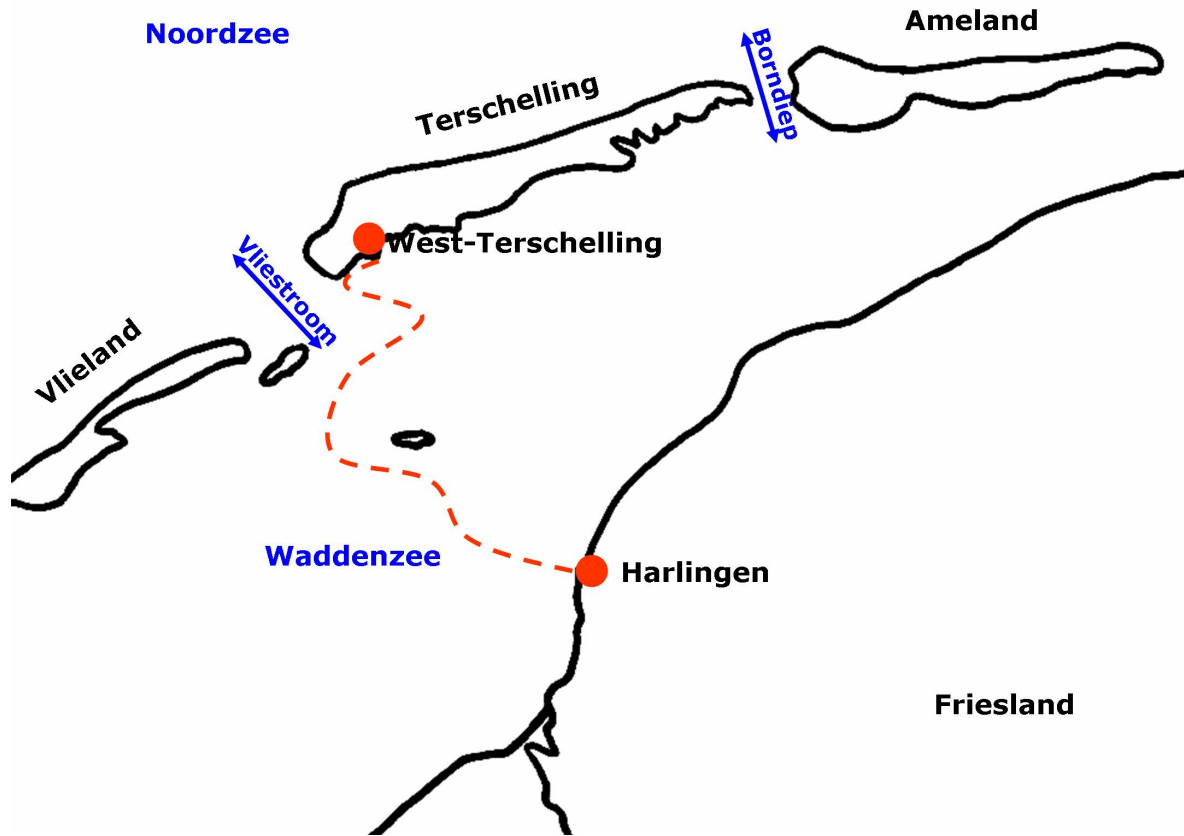
Het eiland in haar huidige vorm is pas in de 20^{ste} eeuw ontstaan. Door veelvuldige hevige stormen waren aan het begin van onze jaartelling al op diverse plekken gaten geslagen in de Noordelijke strandwal (grens van de Noordzee en het land). Tussen de 13^e en 15^e eeuw ontstond de Waddenzee. Maar pas in de jaren '30 is het oostelijk met het westelijk deel van Terschelling verbonden door de aanleg van een stuifdijk. De eerste sporen van bewoning dateren uit het jaar 900.

Bestuurlijk valt Terschelling onder de gelijknamige gemeente en maakt sinds 1951 deel uit van de provincie Friesland. De eilanders hebben altijd een sterk gevoel van autonomie gehad en Terschelling wordt pas in 1970 aangesloten op het landelijke gas- en elektriciteitsnet. Met de opkomst van het toerisme is Terschelling anno 2009 een beetje van iedereen. Misschien wel daarom dat de eilanders sterk vasthouden aan cultuur en tradities. Ondanks het kleine bewoonde gedeelte worden er drie verschillende dialecten gesproken. Twee Friese, één Hollandse. Dit komt voort uit de voormalige isolatie binnen de grenzen van het eiland.

Met uitzondering van haven- en hoofdplaats West-Terschelling liggen de grotere woonkernen allemaal in de polder aan de zuidzijde van het eiland.

Het eiland bestaat voor ongeveer 80% uit natuurlijk duinlandschap en kwelders. Daarnaast is het met het natuurreservaat de Boschplaat en de polder een paradijs voor natuurliefhebbers. Ter bevordering van het toerisme worden er jaarlijks diverse evenementen gehouden zoals Oerol voor de cultuurliefhebber en de Berenloop voor de sportieve mens. Met twee jongerencampings staat het eiland ook bekend als 'feesteiland' voor jongeren. Verder is de hogere zeevaartschool noemenswaardig. Deze is goed voor 300 studenten die allen op het eiland gehuisvest zijn.

Deze diverse kenmerken maken Terschelling tot het meest allround eiland van de vijf Waddeneilanden. Voor hen die er nog nooit geweest zijn is een bezoek meer dan de moeite waard.



3 De economisch geografische verandering

3.1 Terschelling als stuwende en verzorgende onderneming⁴

Het begrippenpaar ‘stuwend’ en ‘verzorgend’ wordt traditioneel gebruikt om bedrijven te categoriseren. Een stuwend bedrijf is een bedrijf dat om lokale arbeid vraagt, en de productiekosten worden veelal lokaal besteed. De afzet vindt grotendeels plaats buiten de regio. In principe produceert een bedrijf voor buiten de regio. Op deze manier komt er geld de regio binnen. Het tegenovergestelde hiervan is een verzorgend bedrijf. Dit bedrijf vraagt eveneens om lokale arbeid, maar heeft een lokale afzetmarkt. De producten of diensten blijven dus allemaal binnen de regio.

De stuwende of verzorgende functie heeft alles te maken met de specialisatiegraad van een bedrijf. Het soort product of dienst en de frequentie van de verkoop spelen hierin een rol. Een bakkerij biedt een product aan dat dagelijks door bijna iedereen gebruikt wordt, terwijl een gitaarwinkel een meer specialistisch product aanbiedt. Het verzorgingsgebied (de afzetmarkt) voor de gitaarwinkel zal dus veel groter zijn, maar hoeft niet automatisch meer klanten te bevatten.

De ‘reikwijdte’ en ‘drempelwaarde’ zijn hieraan sterk gerelateerde begrippen. De reikwijdte van een bedrijf is de grens van het gebied waarbinnen de klanten naar het bedrijf komen voor de aangeboden producten of diensten. Dus eigenlijk is het de maximale afstand die een klant bereid is af te leggen voor het product of dienst van het bedrijf; het feitelijke verzorgingsgebied. De drempelwaarde van het bedrijf is het benodigde afzetgebied, het minimaal aantal klanten wat het bedrijf nodig heeft om rendabel te zijn. Voor een bedrijf is het dus noodzakelijk om te zorgen dat de reikwijdte groter dan of even groot is als de drempelwaarde.

Als het feitelijke verzorgingsgebied kleiner is dan het benodigde verzorgingsgebied dan is het bedrijf niet rendabel en zal het failliet gaan. Voor een stuwend bedrijf is de drempelwaarde en dus ook de reikwijdte groter dan die van een verzorgend bedrijf.

In deze context kan Terschelling ook als bedrijf of onderneming worden beschouwd. Hierin valt Terschelling in drie verschillende bedrijven te onderscheiden. Deze zijn hieronder uiteengezet. Hierbij is aangegeven hoe de stuwende en of verzorgende functie de afgelopen eeuw veranderd is. In sommige gevallen is er geen sprake meer van een stuwende of verzorgende functie, omdat de dienst of het product niet meer bestaat.

3.1.1 Terschelling als maritiem bedrijf:

- Leverancier maritieme diensten
 - Reddingswezen (stuwend -> stuwend)

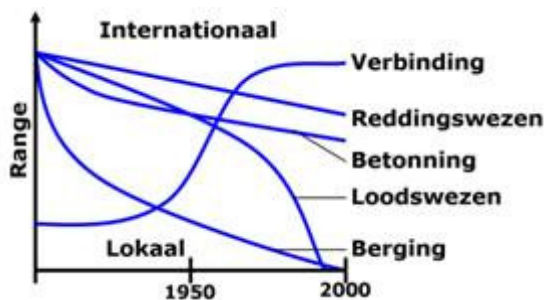
⁴ Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., & Fik, T.J. (1998): “Economic Geography”, Third Edition.

- Berging (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Betonning (stuwend -> stuwend)
 - Loodswezen (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Verbinding (verzorgend -> stuwend)
- Leverancier maritiem personeel
 - Vissers (Haringvisserij op Duitse Loggers) (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Zeelieden koopvaardij (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Hoogopgeleiden zeevaart (stuwend -> stuwend)
 - Leverancier maritieme producten
 - Vis (schelpdieren, garnalen, robben, walvis) (stuwend -> verzorgend)
 - Zeegras (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Schelpen (stuwend -> niet langer van toepassing)
 - Juttersgoed (verzorgend) -> niet langer van toepassing)

Als maritiem bedrijf heeft Terschelling haar stuwende functie grotendeels over zien gaan in een verzorgende functie en op sommige vlakken is deze zelfs verdwenen.

Leverancier van maritieme diensten⁵:

Het verloop van de range van de afzet van maritieme diensten is te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Range van de afzet van maritieme diensten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling

Het reddingswezen speelt al sinds 1824 een rol op het eiland. Zelfs vandaag de dag rukt de reddingsboot uit om schepen in nood, zowel nationaal als internationaal, te assisteren. Vroeger stuwend, vandaag stuwend.

⁵ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

Het bergingswezen op Terschelling is amper nog actief. De schepen die de kust van Terschelling passeren zijn modern, solide en uitgerust met uitstekende navigatiesystemen. Het vlot trekken of bergen van schepen is niet meer van deze tijd. Zeesleper 'Hunter' ligt het grootste deel van het jaar aan de steiger. Op dit vlak heeft Terschelling haar stuwende functie verloren.

Van 1836 tot 1972 was Terschelling de vaste standplaats voor de betonning van het Vlie e.o. Alle betonning in het water tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland werd van hieruit geregeld en voorzien. Een stuwende functie! Na 1972 krijgt Rijkswaterstaat het betonningsrecht. De hoofdstandplaats verhuist naar Delfzijl. Toch voorziet Terschelling als buitenstandplaats nog een groot deel van de betonning in deze wateren. De stuwende functie is dus niet geheel verloren gegaan.

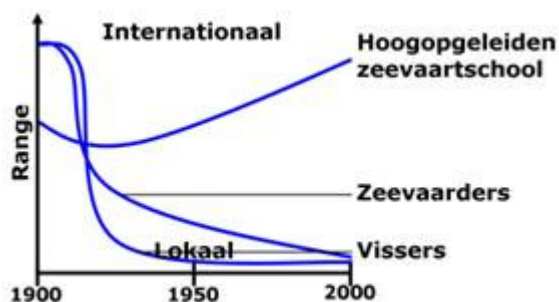
Het Vlie is altijd een druk bevaren zeegat geweest. Naast de tonnen waren er loodsschoeners die schepen assisteren met de doorgang. De schoeners (na 1923 gemotoriseerd) vonden hun thuisbasis op Terschelling. Een stuwende functie.

Het loodswezen op Terschelling was tot 1988 een publiekrechtelijk lichaam. Sinds de privatisering is de werkgelegenheid verder afgenomen tot nul. Het loodswezen heeft niet langer een stuwende functie.

De verbinding tussen Harlingen en Terschelling had voorheen primair een verzorgende functie, maar met de groei van het toerisme en een toename van het aantal passagiers is deze uitgegroeid tot een stuwende functie. (*Meer over de verbinding is te lezen in hoofdstuk 4.*)

Leverancier van maritiem personeel⁶

Het verloop van de range van de afzet van maritiem personeel is te zien in figuur 3.2



Figuur 3.2: Range van de afzet van maritiem personeel van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

De koopvaardij is lange tijd erg belangrijk geweest voor Terschelling. In 1930 waren er nog 250 Terschellingers werkzaam op de grote vaart. Als leverancier van zeevaarders had

⁶ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

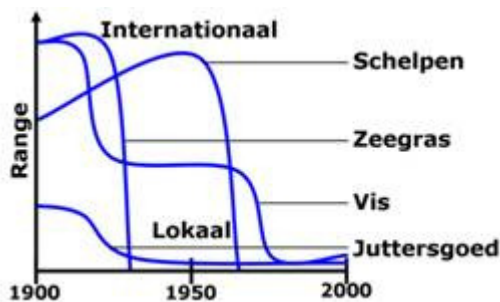
Terschelling een stuwende functie. Na de tweede wereldoorlog is dit aantal gehalveerd en neemt daarna geleidelijk af tot een handjevol tegenwoordig. De stuwende functie is dus verloren gegaan.

Door de aanwezigheid van de Zeevaartschool is Terschelling daarnaast een producent van hoogopgeleid maritiem personeel. In 1900 zaten er rond de 50 studenten, in 2008 waren dat er tegen de 300. Na de opleiding bekleden de afgestudeerden banen op nationaal en internationaal niveau. Slechts een enkeling van deze 300 is echt van origine eilander; de zeevaartschool heeft daarom primair een stuwende functie.

Vanaf 1870 gaan steeds meer Terschellinger vissers werken op Duitse haringloggers omdat in de eerste plaats de verdiensten goed zijn. Terschelling levert in deze periode dus personeel aan Duitsland (in 1915 ca. 1000 man), een stuwende functie. Ten tijde van de eerste wereldoorlog raken de vissers werkloos in de Duitse haringvisserij en zoeken ander werk. De stuwende functie gaat verloren.

Leverancier van maritieme producten⁷

Het verloop van de range van de afzet van maritieme producten is te zien in figuur 3.3.



Figuur 3.3: Range van de afzet van de maritieme producten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

De visserij op Terschelling heeft zich altijd gericht op schelpdieren, robben en walvis. In 1900 was de mosseluitvoer bijvoorbeeld zo belangrijk dat er een vaste dienst op Engeland was, waar de afzetmarkt was. Na 1920 was deze door gebrek aan modernisatie wel over haar hoogtepunt heen en nam de mosselvisserij af. Tussen de oorlogen bloeide deze nog even op. Met het verdwijnen van de walvisvaart (verboden sinds 1964) en robbenjacht (verboden sinds 1961) is de visserij zoals het geweest is volledig verdwenen. Vandaag de dag zijn er enkele garnaalvissers teruggekomen. De stuwende functie is echter verloren gegaan.

Terschelling als exporteur van schelpen had een stuwende functie. Op het hoogtepunt in 1940 had rederij Doeksen vier schelpenzuigers en haar eigen verwerkingsbedrijven in Zuid-Holland

⁷ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling
Interview Kees Dekker (2008): Archiefbeheer rederij Doeksen
Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

en Overijssel. Na 1960 was de schelpenzuigerij niet langer winstgevend en is de stuwende functie verloren gegaan.

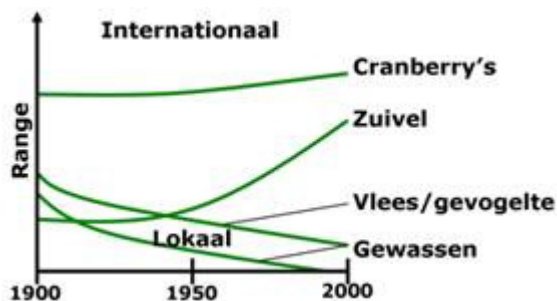
De wierwinning (wat ook als agrarisch product kan worden gezien) had een belangrijke stuwende functie. Het wier werd uit de Waddenzee gedregd en na droging afgezet in o.a. België en Frankrijk. Na het afsterven van het wier in 1933 is deze eveneens stuwende functie verloren gegaan.

Een niet voor de hand liggend maritiem product van (eigenlijk aan) Terschelling is het juttersgoed. Kostbaarheden, overboord geslagen of afkomstig van vergane schepen spoelden aan op het strand van het eiland. De goederen werden 'veilig gesteld' en verhandeld op het eiland. Het juttersgoed had een verzorgende functie. Met het afnemen aanspoelingen is deze functie zo goed als verdwenen.

3.1.2 Terschelling als agrarisch bedrijf

- Leverancier agrarische producten
 - Gewassen (verzorgend -> niet langer van toepassing)
 - Vlees/gevogelte (verzorgend - > niet langer van toepassing)
 - Zuivelproducten (verzorgend -> stuwend)

Het verloop van de range van de afzet van agrarische producten is te zien in figuur 3.4.



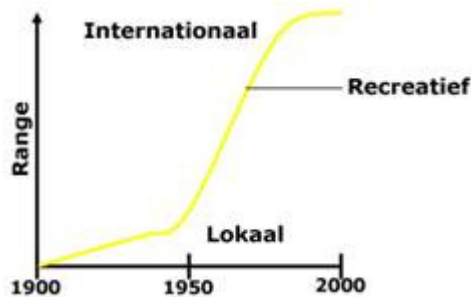
Figuur 3.4: Range van de afzet van agrarische producten van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

In de tijd van autarkie van het eiland (tot 1920) was Terschelling op agrarisch gebied verzorgend. Met de opkomst van een betere verbinding werden er meer basisproducten naar het eiland gehaald waardoor intensieve gewassen plaatsmaakten voor grasland. Ook was het fokken van hoenders en varkens niet langer noodzakelijk. Deze nemen dan ook geleidelijk aan af. Door de toename van grasland en melkvee worden zuivelproducten ook aan de vaste wal afgezet en wordt Terschelling meer en meer stuwend. Tegenwoordig leveren 15 veehouders melk die aan de vaste wal wordt verwerkt. De Terschellinger biologische zuivelproducten worden in heel Nederland afgezet.

De cranberry's zijn een product apart. Het is een specialistisch product wat al lang een groot verzorgingsgebied kent. Al in 1900 werden cranberry's naar Engeland geëxporteerd. Tegenwoordig worden de cranberry's in Nederland en de buurlanden afgezet of worden ze gekocht door toeristen. Terschelling als producent van cranberry's heeft altijd een stuwende functie gehad.

3.1.3 Terschelling als recreatief bedrijf

Het verloop van de range van de afzet van het recreatief product is te zien in figuur 3.5.

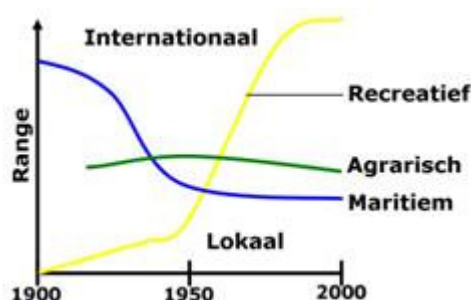


Figuur 3.5: Range van de afzet van het recreatief product van Terschelling van 1900 tot 2000. Historische ontwikkeling gebaseerd op berichtgeving uit het archief van de Leeuwarder Courant en de Reisgids Terschelling.

Terschelling als recreatief bedrijf is de leverancier van alle elementen en faciliteiten die een toerist naar het eiland trekt. Alle facetten die onderdeel uitmaken van het toeristisch systeem van Terschelling. Met de explosieve toename van het aantal toeristen is ook de stuwende functie van Terschelling als leverancier van het toeristisch product toegenomen. Nu maken rond de 375.000 toeristen uit binnen- en buitenland gebruik van dit recreatieve product. (Uitgebreide informatie hierover is te lezen in hoofdstuk 3.2 Terschelling als toeristische onderneming).

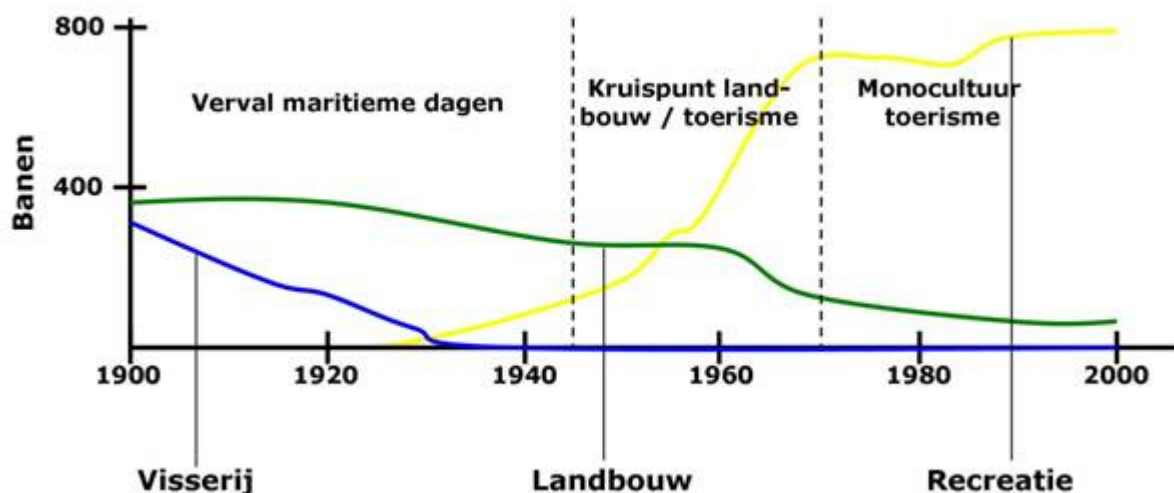
3.1.4 De range van drie bedrijven

Door de range (invloed) van de verschillende leveranciers samen te voegen (op basis van gemiddelden) en enkel nog onderscheid te maken in de drie bedrijven: maritiem, agrarisch en recreatief, wordt een globaal beeld van de stuwende en verzorgende functie van Terschelling duidelijk. Dit is te zien in figuur 3.6.



figuur 3.6: Gemiddelde range van de afzet van alle producten verdeeld in de drie verschillende bedrijven op Terschelling van 1900 tot 2000. Gebaseerd op de individuele ranges per sector.

Dit beeld toont een overeenkomstig ontwikkelingspatroon aan die van de werkgelegenheid op Terschelling van de afgelopen eeuw. Zie figuur 3.7. In deze grafieken wordt duidelijk dat er in de economische ontwikkeling van de afgelopen 100 jaar drie verschillende periodes naar voren komen.



Figuur 3.7: Werkgelegenheid op Terschelling onderscheiden in de drie sectoren van 1900 tot 2000

De eerste periode loopt van begin 20^{ste} eeuw tot eind tweede wereldoorlog. Deze kenmerkt zich door het sterk teruglopen van het aantal vissers en het afnemen van de range van Terschelling als maritiem bedrijf. Begin jaren 30 zijn het aantal vissers en zeevaarders gereduceerd tot een minimum en leunt Terschelling voornamelijk op de landbouw waarin het aantal banen eveneens aan het afnemen is. Tot de tweede wereld oorlog vindt een deel van de beroepsbevolking werk in de recreatieve sector die ondertussen met de komst van de badgasten aan het groeien is.

De daaropvolgende periode tot eind jaren zestig is het kruispunt. De landbouw is de grootste economische drager en het is logisch dat men hierin wil investeren (*hoofdstuk 4.4: De omslag 1945-1970*).

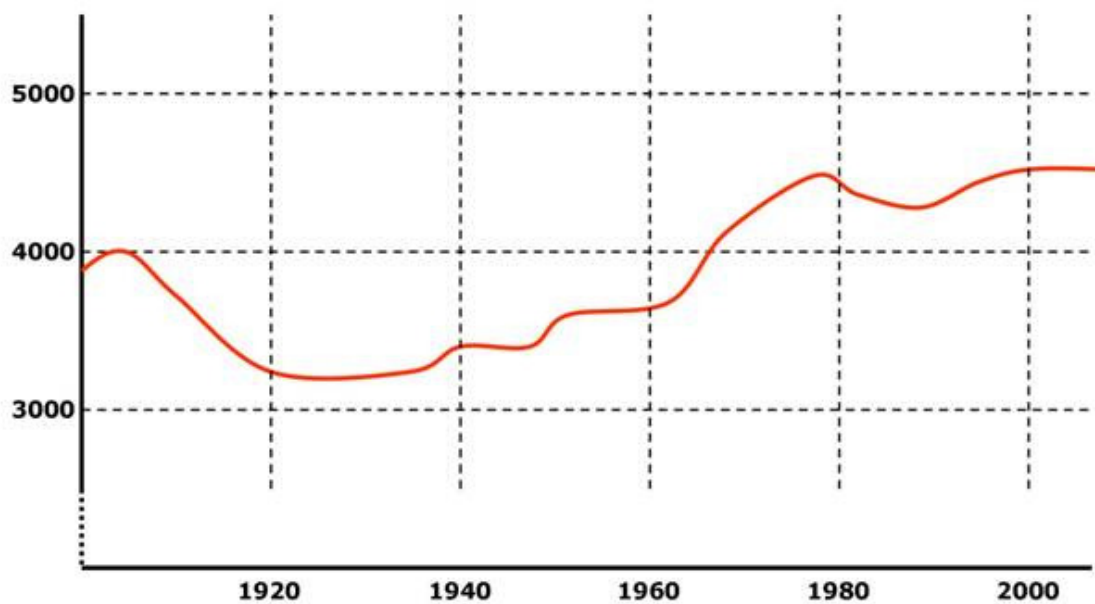
Daarnaast is de komst van de badgasten in het zomerseizoen explosief aan het stijgen en vinden veel Terschellingers in deze periode recreatie gerelateerd werk. Met de komst van de badgasten wordt het verzorgingsgebied van Terschelling als toeristisch bedrijf groter. Dit staat haaks op het krimpen van de range voor Terschelling als maritiem bedrijf die voor de tweede wereldoorlog al geminimaliseerd was. De range van Terschelling als agrarisch bedrijf neemt niet af, dit komt omdat er meer op de export van zuivel wordt gericht. Het aantal banen in de sector is wel aan het afnemen.

Op dit kruispunt is de volgende vraag actueel: moet er geïnvesteerd worden in de landbouw, of zit er meer toekomst in de badgasten?

De laatste periode loopt van eind jaren zestig tot nu. Hier komt het antwoord op deze vraag. Het verzorgingsgebied van Terschelling als recreatief bedrijf is flink uitgebreid. Als agrarisch bedrijf heeft Terschelling efficiënte landbouw met een licht nadeel t.o.v. de vaste wal. Daarnaast is de ecologische landbouw succesvol en heeft een kleine gespecialiseerde afzetmarkt. Met 15 bedrijven is er hierin echter nauwelijks nog werkgelegenheid. (*In de hoofdstukken 3.2, 3.4 en 3.6 worden deze perioden verder uitgelicht.*)

3.2 Het afnemen van vissers, zeevaarders en boeren; 1900-1940

Ondanks het feit dat de bevolking van Terschelling eeuwen van de zee afhankelijk is geweest, neemt het aantal werknemers in de maritieme sector na 1910 geleidelijk en na 1930 sterk af. Doordat zeilschepen vervangen worden door stoomschepen worden de reizen korter en dus ook de verloven korter. Veel gezinnen van zeelui verhuizen naar grotere havensteden⁸. Dit is terug te zien in de sterke bevolkingsafname na 1900, figuur 3.8.



Figuur 3.8: Aantal inwoners Terschelling (exclusief niet-eilanders op de zeevaartschool) van 1900 tot 2008

De Zeevaartschool, na 1918 officieel Willem Barentsz School⁹, krijgt in juni 1933 een internaat¹⁰. Hierdoor ontstaat voor mensen aan het vaste land de mogelijkheid om hun zonen naar Terschelling te sturen voor één van de zeevaartopleidingen, zonder dat zij direct op eigen

⁸ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁹ LC, 9 september 1918: "e nieuwe zeevaartschool op Terschelling"

¹⁰ LC, 15 juni 1933: "Internaat Willem Barentszschool Terschelling"

benen moeten staan. Mede hierdoor stijgt het aantal leerlingen explosief tot begin tweede wereldoorlog.

De inkomsten uit de visserij lopen al terug na de eerste wereldoorlog. Veel vissersschepen zijn verouderd en 's winters laten de Terschellingers hun boot in de haven liggen. Een Terschellinger is in eerste instantie een avonturier, de visserij komt dan vaak op een tweede plaats waardoor ze op concurrentie verliezen van beroepsvissers uit bijvoorbeeld Urk en Harlingen¹¹. Tegen ruim 200 vissers in 1910 zijn er in 1945 nog slechts 20 Terschellingers die hun brood verdienen met het vangen van vis¹².

Door de opkomst van de stoomschepen is een andere belangrijke bron van inkomsten ook aanzienlijk verminderd, namelijk het juttten. Tot de eerste wereldoorlog vergaan er geregeld zeilboten voor de kust van Terschelling en spoelen er veel waardevolle dingen aan op het strand die de eilandbewoners 'veilig stellen' en hen een aardige bijverdienste opleveren. Met de komst van de snellere, veelal meer solide stoomschepen loopt het aantal schipbreuken terug en dus ook de inkomsten uit strandvondsten¹³.

Naast de visserij is een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking werkzaam in de landbouw. Begin twintigste eeuw telt Terschelling tegen de 250 boerenbedrijven. Hiervan is het merendeel niet groter dan vijf hectare¹⁴. De boeren kunnen zichzelf voorzien, maar van succesvolle landbouw is op het eiland geen sprake in vergelijking tot de boeren op de vaste wal. Het verlies wat geleden wordt op de relatief dure transportkosten (als gevolg van de overtocht) kan niet goed worden gemaakt binnen de nauwelijks winstgevendende bedrijfsvoering. Veel boeren klussen daarom bij in de meest uiteenlopende functies. De grootste bijverdienste is die van het verkopen van aangespoeld wier (zeegras)¹⁵. Ook wordt het wier met een vork uit het wad gedregd. Nadat het wier gedroogd en ontzilt is wordt het verkocht als vulmiddel voor onder andere matrassen en stoelzittingen. Het verkopen van het zeegras levert de boeren een aardig zakcentje op. Na de komst van de afsluitdijk in 1932 sterft het zeegras af. De dijk wordt in eerste instantie als oorzaak aangewezen, later vermoedt men dat het afsterven gevolg is van een onbekende wierziekte. De precieze oorzaak is nooit achterhaald. In 1933 vindt de laatste afname van wier plaats.

Ondertussen neemt de hoeveelheid grasland en melkvee toe. Dit gaat ten koste van arbeidsintensieve gewassen die goedkoper aangevoerd worden van de vaste wal¹⁶. Dat de Terschellinger boeren zich steeds meer bezighouden met melkvee blijkt ook uit de cijfers. Tussen 1910 en 1945 zijn het aantal paarden en varkens gehalveerd en is de hoeveelheid

¹¹ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

¹² Cijfers gemeente Terschelling: "Beroepen"

¹³ Haarlaar, M. (1996): "Terschelling vooruit"

¹⁴ Cijfers gemeente Terschelling: 'boerenbedrijven'

¹⁵ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

¹⁶ Interview Teunis Schol (2008): Voormalig Agrarier, deskundige Oost-Terschelling

pluimvee met 80% afgenomen. De melkoprangst is meer dan verdubbeld. De afname van het aantal paarden valt deels te verklaren uit het feit dat de boeren overgaan op mechanische vormen van landbouwbewerking. Het aantal boerenbedrijven is in 1950 afgenomen tot rond de 160 en zijn vooral de boeren met een bedrijf kleiner dan vijf hectare verdwenen¹⁷.

In de periode voor de tweede wereldoorlog is van toerisme zoals we het vandaag de dag kennen geen sprake. Badgasten, zoals de vreemdelingen genoemd worden, komen in kleine getale in het hoogseizoen (middenaugustus) naar het eiland.

Begin jaren '20 is het grootste gedeelte van West-Terschelling bestraat en zijn de verkeerswegen op het eiland verbeterd¹⁸. Voornaamste ontwikkeling met het oog op toerisme is de aanleg van de verharde wegen van de dorpen West, Midsland en Hoorn naar het Noordzeestrand¹⁹. De aanleg van de badweg tussen West en het Noordzeestrand is een tegemoetkoming in het vervoer van dagjesmensen die veelal zonder fiets komen. Deze recreanten kunnen nu per bus of per auto naar het strand vervoerd worden.

In februari 1927 wordt er bij de Tweede Kamer een wetsontwerp ingediend tot goedkeuring van de uitgifte in voortdurend erfpacht van Staatsduingrond op Terschelling²⁰. J. Mulder uit Castricum en W. de Gavare uit Amsterdam willen de grond, 134 ha, gebruiken om een badplaats te stichten. Drie maanden later wordt de uitgifte zonder beraadslaging of stemming goedgekeurd²¹.

Na de voltooiing van de afsluitdijk in 1933 ontstaat er de mogelijkheid voor toeristen uit Noord- en Zuid-Holland om over de weg naar Harlingen te komen. Twee Friese ondernemers komen kort daarop met het plan een busdienst te gaan onderhouden van Amsterdam over Haarlem en Alkmaar naar Harlingen²². De bedoeling van de verbinding is passagiers naar Harlingen te brengen voor de boottocht naar de eilanden Terschelling en Vlieland. In mei 1935 vragen zij een vergunning aan voor de autobusdienst. Bezwaar hierop wordt gemaakt door de Maatschappij 'Stanfries'. Deze exploiteert de bootdienst tussen Amsterdam en Harlingen met een modern ingericht vaartuig dat ruimte biedt aan 500 passagiers. Gevreesd wordt dat met de komst van een busverbinding de 'Stanfries' haar activiteiten kan staken en de werknemers op straat zullen komen te staan²³. Eind juni wordt de aanvraag vergunning voor de autobusdienst afgewezen²⁴.

De uitgaven van de bezoekers vormen in het bijzonder voor de middenstand een aardige bijverdienste²⁵. Hier komt abrupt een einde aan als in september 1939 in verband met de

¹⁷ Cijfers gemeente Terschelling: 'Boerenbedrijven'

¹⁸ Interview Jan Pieter Kok (2008): Terschelling deskundige, schrijver / vormgever

¹⁹ LC, 5 juli 1927: "De Noordzeepadplaats Terschelling"

²⁰ LC, 10 februari 1927, "Badplaats op Terschelling"

²¹ LC, 8 april 1927, "Terschelling als badplaats"

²² LC, 1 mei 1935, "Bezwaren"

²³ LC, 15 mei 1935, "Autobusdienst Amsterdam – Harlingen"

²⁴ LC, 1 juli 1935, "Dienst Amsterdam-Harlingen geweigerd"

²⁵ Harlaar, M. (1996): "Terschelling Vooruit"

oorlog de oproep tot mobilisatie komt²⁶. Alle nog aanwezige badgasten verlaten hals over kop hun pensions en varen huiswaarts voordat de passagiersschepen de gemobiliseerde Terschellingers naar hun militaire bestemming moeten brengen. Tijdens de oorlog (na 1942) is er voor de veiligheid een verbod op het betreden van het strand en de duinen ingesteld²⁷. Dit geldt voor de gehele Nederlandse kust, inclusief de Waddeneilanden.



De Hoofdweg, totale lengte 14.500 meter, is verhard. 1910 (bron: Duijf, J., Duijf, H. (1996): “De overgang naar de moderne tijd fotografisch vastgelegd”)



Wierschuur achter de dwarsdijk voorbij Oosterend (bron: Swart, C. (1997): “Dertig jaar eilandgeschiedenis fotografisch vastgelegd”)

²⁶ LC, 11 september 1939, “Terschelling en de oorlog”

²⁷ LC 20 april 1942, “Bekendmaking”

3.3 Toerisme als motor voor de economie

Als het gaat om economie en toerisme in een klein gebied zijn er een paar algemene uitgangspunten.

- Toerisme biedt uitkomst bij gebrek aan een goede economie.
- Toerisme vraagt om basisinfrastructuur en basisingrediënten.
- Economie gebaseerd op toerisme is zelden stabiel.
- Toerisme heeft positieve en negatieve gevolgen voor een gebied.

De primaire basis voor een goede economie in een regio is landbouw, visserij of grondstofdelving. Een andere manier voor een gezonde economie van een regio is om deel uit te maken van een grotere productielijn of financieel netwerk. Bij het ontbreken hiervan kan toerisme een economische uitkomst bieden. Toerisme heeft namelijk geen behoefte aan een grote fabriek of hightech apparatuur, maar heeft feitelijk alleen basisinfrastructuur (transport en accommodatie) nodig.

Geschat wordt dat het scheppen van een baan in het toerisme vijf keer goedkoper is dan het creëren van een baan in een fabriek of iets van die aard en een veelvoud goedkoper is dan een hightech ingenieursbaan²⁸.

Het scheppen van een baan in het toerisme lijkt dan ook eenvoudig, maar in de werkelijke situatie ligt het toch iets ingewikkelder. Het creëren van een baan in de toeristische sector staat immers niet garant voor het behouden van deze baan, of zelfs voor een noodzakelijke groei.

Voor een succesvolle vorm van toerisme is meer nodig dan alleen de basisinfrastructuur. Er zal iets in de regio moeten zijn wat voor een potentiële bezoeker de moeite waard is om naar het gebied te komen en te blijven komen. Het gebied zal iets unieks moeten hebben om zich te onderscheiden van andere gebieden. Concurrentie tussen overeenkomstige toeristische gebieden is dan ook heel normaal. Enkele basisingrediënten voor succesvol toerisme zijn natuur (inclusief klimaat), cultuur en entertainment²⁹.

Wanneer een gebied of regio succesvol is in het toerisme en een dergelijk groot aantal bezoekers trekt waarmee de regionale economie draaiende wordt gehouden is het zaak om deze te waarborgen. Een economie gebaseerd op toerisme is namelijk zelden stabiel³⁰. Zo kan toerisme zichzelf om zeep helpen. Doordat bijvoorbeeld plaatsen teveel bezocht worden door toeristen gaat dit ten kosten van de mooie aspecten van een bepaald gebied zoals rust en ruimte (recreatiedruk).

²⁸ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

²⁹ Theobald, W.F. (2004): "Global Tourism" Third Edition

³⁰ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

Daarnaast spelen factoren als klimaat, trends, welvaart, toename globalisering en concurrentie een rol. Vooral inhakend op concurrentie is het voeren van regiomarketing van levensbelang om de economische ontwikkeling in het toerisme te waarborgen³¹.

Toerisme is gunstig voor de economie van een gebied. Het heeft echter ook negatieve gevolgen. Door de komst van veel toeristen kan de identiteit van de lokale bevolking in gevaar komen. In toeristische gebieden zijn altijd spanningen tussen de bezoekers en de lokale bevolking. Enerzijds is de lokale bevolking afhankelijk van de gasten, anderzijds ervaren zij een inbreuk op hun privacy en aantasting van hun cultuur³². Hierbij is de mogelijke overlast die de gasten veroorzaken nog buiten beschouwing gelaten.

Ook bestaat de kans bij een explosieve groei van het toerisme dat ondernemingen van buiten de regio met grote financiële draagkracht zich in de regio vestigen. Bij de komst van grote hotelketens of commerciële bungalowparken bestaat de kans dat de winst gemaakt in het gebied buiten dit gebied terechtkomt. Hier tegenover staat dat in tijden van stagnatie of zelfs krimp van de economie in het gebied de ondernemers de voorzieningen enige tijd staande kunnen houden³³.

Een ander negatief aspect is de fysieke aantasting van het gebied (vervuiling, beschadiging, vernieling van natuur). Keerzijde hiervan is dat de natuur en cultuur vaak behouden worden door en voor de toerist. Door geld van de toerist kan geïnvesteerd worden in het behoud van natuur en cultuurgebieden. Daarnaast komt door overbevolking van deze gebieden een strenge regelgeving die het behoud van natuur en cultuur stimuleert³⁴.

Deze algemene uitgangspunten over toerisme gaan ook op voor Terschelling. Na de afname van de visserij (basis voor primaire economie) in het begin van de twintigste eeuw richt men zich op het eiland volledig op de landbouw (basis voor primaire economie). Er worden flinke investeringen gedaan om de landbouw een impuls te geven. Ondertussen bezoeken tienduizenden badgasten in het hoogseizoen het eiland. Dit levert de eilanders een aardig zakcentje op. In de jaren vijftig houden ze zich op het eiland dan ook vooral bezig met de vraag: is landbouw de toekomst voor het eiland, of moet er geïnvesteerd worden in het toerisme? Na een soort van natuurlijk verloop groeit het toerisme, terwijl de arbeidsplaatsen in de landbouw afnemen. Deze nieuwe economie brengt voor de Terschellingers onbekende vragen en spanningen met zich mee die om een oplossing vragen (hoofdstukken 3.4, 3.6, 4.4 en 4.5). Maar de belangrijkste vraag blijft prominent op eiland aanwezig: Hoe kunnen we deze toeristische economie waarborgen?

³¹ Ashworth, G.J., & Voogd, H. (1987): "Geografische marketing"

³² Halvaksz, J.A. (2006): "Becoming Local Tourists" Tourist studies vol. 6

³³ Saarinen, J. (2004): "Destinations in change" Tourist studies vol. 4

³⁴ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

3.4 Het kruispunt van boeren en badgasten 1945-1970

Na de tweede wereldoorlog is het grote omslagpunt. De visserij is zo goed als uitgestorven en de landbouw staat op de wip³⁵. In de oorlog wordt de ruilverkaveling doorgezet om zo primair de landbouw een impuls te geven. Van de 1110 uitgebrachte stemmen in april 1940 zijn er 733 belanghebbenden voor het verkavelen³⁶.

Door middel van een ingenieus puntensysteem wordt geprobeerd de grond zo eerlijk mogelijk te verdelen. Elke grondbezitter zal zoveel mogelijk grond aan een landweg of een verharde weg krijgen om de bereikbaarheid te waarborgen. Ook wordt er gekeken naar de kwaliteit van de grond. Zo krijgt iedereen kavels bij de waddendijk en zandrijke kavels bij de duinen. De kwaliteit van de grond wordt daar waar nodig verbeterd door de aanleg van drainage of afvoergeulen. Tijdens de werkzaamheden bloeit de middenstand op. De honderden werkers van de vaste wal zorgen voor extra uitgaven op het eiland³⁷.

Na de voltooiing van het project eind jaren veertig is niet iedereen tevreden. Een groot deel van de grondbezitters is van mening dat zij er wat betreft kwaliteit op achteruit zijn gegaan. Het feit dat er niet met ieders wensen rekening is gehouden stuit op onvrede bij benadeelden³⁸. Ook de Commissie voor Natuur- en Landschapsbescherming uit kritiek over de verkaveling. Met het aanleggen en rechte trekken van wegen is volgens de commissie het karakter van landschap en dorpen aangetast³⁹. Het LEI (Landbouw Economisch Instituut) is positief over de verkaveling. Volgens het instituut is de bedrijfsvoering van alle boeren verbeterd⁴⁰.

Kort na de tweede wereldoorlog is er een explosieve groei in het toerisme op Terschelling. In 1948 bezoeken al meer dan 50.000 recreanten het Noordzeestrand van het eiland⁴¹. Is dit dan de toekomst van Terschelling?

In december 1949 wordt er een verontrustend rapport uitgebracht door het ETIF (Economisch en Technologisch Instituut Friesland)⁴². Het ETIF voorspelt dat het toerisme op de Waddeneilanden zal afnemen. Dit komt doordat de mogelijkheid om over de grens te reizen toeneemt. Daarnaast zullen de waddeneilanden veel toeristen verliezen door de hoge reiskosten. Immers veel mensen uit Noord- en Zuid-Holland zullen goedkoper op eigen

³⁵ Cijfers gemeente Terschelling: 'beroepen'
Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

³⁶ LC, 3 april 1940, "Ruilverkaveling op Terschelling"
Interview Teunis Schol (2008): Taxateur bij verkaveling in 1989

³⁷ LC, 17 augustus 1940, "De ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 11 september 1941, "De grondverbetering en ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 30 november 1946, "Raad Terschelling"

³⁸ LC, 25 september 1948, "De ruilverkaveling op Terschelling"
LC, 18 december 1948, "Us jeaf Schylgerlan"

³⁹ LC, 5 januari 1949, "Een onoplosbaar vraagstuk?"
LC, 16 februari 1950, "Wegverbetering op Terschelling te radicaal uitgevoerd?"

⁴⁰ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁴¹ LC, 20 mei 1949, "Toerisme leverde Friesland verleden jaar meer dan vier miljoen op"

⁴² LC, 17 december 1949, "De trek naar de eilanden zal afnemen"

stranden kunnen liggen dan de hoge reiskosten te moeten betalen voor in hun ogen hetzelfde Noordzeestrand.

Terschelling zal hiervan de hardste klappen krijgen. Het rapport verwijt Terschelling dat het nog teveel in de naoorlogse roes leeft, denkend dat iedereen naar Terschelling wil en dat iedereen genoeg zal blijven nemen met het comfort dat de badgasten daar geboden wordt. De toerist van tegenwoordig verlangt volgens het ETIF een behoorlijk comfort. Ook zou Terschelling het aanbod aan recreatie overschatten. Een gevarieerde natuur is niet meer voldoende om de badgast te vermaken. Men zal een grotere verscheidenheid aan amusement- en recreatiemogelijkheden moeten bieden. ETIF seint aan Terschelling letterlijk: “weest op uw hoede”. De gouden jaren van na de oorlog zijn voorbij.

Ondertussen heeft de VVV van Terschelling al maatregelen genomen. Er is een aanvraag gedaan voor een tweede kampeerterein en er zijn plannen voor het aanleggen van meer fietspaden. Het recreatievraagstuk zal ook bij de nieuwe burgemeester voortdurend de aandacht vragen en krijgen⁴³.



Grondverplaatsing t.b.v. de ruilverkaveling in 1948. (bron: Leeuwarder Courant)

Na 1950 blijft de groei in de landbouwsector op Terschelling uit. Ondanks de ruilverkaveling en de adviezen van het ETIF en het LEI neemt het aantal boerenbedrijven af⁴⁴. Oorzaken hiervan liggen onder andere in een gebrek aan opvolgers. Het zware boerenbestaan weegt niet op tegen de geringe inkomsten. De meeste boerenzonen geven dan ook de voorkeur aan een beroep buiten de landbouw of gaan naar de kweekschool, mulo, mts, hbs of zeevaartschool

⁴³ LC, 7 mei 1949: “VVV vraagt een tweede kampeerterein”
LC, 11 mei 1950: “Noord-Holland levert verreweg de meeste badgasten aan Terschelling”

LC, 19 december 1950, Burgemeester H. Wielinga op Terschelling ingehaald
⁴⁴ Cijfers gemeente Terschelling: “Beroepen”

om een vak te leren⁴⁵. Een andere oorzaak is vergelijkbaar aan de afname in de visserij, namelijk het avontuurlijke karakter van de Terschellingnaar. In de herfst en wintermaanden wordt het land dikwijls ingeruild voor het strand en haar wilde zee⁴⁶.

April 1951 komt het ETIF met een sociaal-economisch rapport over Terschelling⁴⁷. In dit rapport worden conclusies getrokken ten aanzien van de economische toekomst van het eiland. Hierin komt het ETIF terug op het eerder verschenen rapport over het vreemdelingenverkeer (het toerisme). Inkomsten uit de visserij en de zeevaart lopen terug en investeringen hierin zullen geen rendement opleveren. Landbouw zal de voornaamste bron van inkomsten moeten worden voor het eiland. Het ETIF koppelt hieraan het advies om de Bosplaat in te polderen en te ontsluiten. Het toerisme is volgens het instituut slechts een belangrijke bijverdienste. Het ETIF benadrukt wederom dat door de daling van het aantal badgasten en de verandering in de samenstelling hiervan, de inkomsten af zullen nemen. Er komt volgens het instituut geen toename van de werkgelegenheid in de recreatieve sector. De discussie over het mogelijk inpolderen van (een deel van) de Bosplaat laait weer op. Ondanks de 'stem van de arbeid' (mening socialistisch NVV)⁴⁸ en de adviezen van het ETIF wint het natuurschoon het uiteindelijk van cultuurland en blijft de Bosplaat ongeschonden⁴⁹. Na grondonderzoek in maart 1952 blijkt de grond van de Bosplaat ongeschikt voor de landbouw en is het hele project van de baan⁵⁰.

Dat Terschelling waarde hecht aan het toerisme blijkt uit het uitbreidingsplan dat in september 1951 gepresenteerd wordt⁵¹. Het plan omvat alle ingrepen die nodig zijn om de bevolkingsgroei in goede banen te leiden en het speelt in op een eventuele verschuiving en toename in het toerisme. Als het gaat om het toerisme komt het plan tot de conclusie, (als reactie op de rapporten van ETIF) dat de zomergasten wat meer comfort geboden mag worden. Daarnaast zijn aanpassingen aan nieuwe eenvoudigere vormen van toerisme nodig. Dit maakt plannen mogelijk voor de bouw van hotels, pensions en jeugdherbergen zowel op de duinen van Midsland als tegen de zuidkant van de bossen van Hoorn. Bij het strand van West en Formerum moet de mogelijkheid bestaan om badpaviljoens te bouwen en de bouw van zomerhuisjes op verschillende plaatsen, mits niet in groepen. Daarnaast moeten verbouwingen (mits op architectonisch bevredigende wijze) van boerderijen naar zomerhuisjes mogelijk zijn. Ook het inrichten van Duitse bunkers als zomerverblijf hoort hierbij. Wat betreft woningen voor eilanders worden er fysieke plannen gepresenteerd om tot 277 woningen te bouwen in West en de omliggende dorpen.

⁴⁵ Haarlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit"

⁴⁶ Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling"

⁴⁷ LC, 26 april 1951: "Het ETIF voelde Terschelling nogmaals aan de pols"

⁴⁸ LC, 5 februari 1951: "De Boschplaat ingepolderd?"

⁴⁹ LC, 19 november 1951: "Boschplaat wordt niet ingepolderd"

⁵⁰ LC, 7 maart 1952: "Boschplaat heeft niet genoeg vochtcapaciteit voor landbouw"

⁵¹ LC, 7 september 1951: "Hoe Terschelling er straks uit zal zien"

Tijdens de Waddeneilanden conferenties die vanaf 1946 elk najaar worden gehouden staat de opkomst, maar vooral het behoud van het toerisme centraal. Afgevaardigden van elk van de vier Friese eilanden praten met elkaar over het afgelopen seizoen. Als gevolg van vruchtbare gesprekken na afloop van de eerste conferentie besluiten de eilander VVV's tot nauwere samenwerking⁵². Dit uit zich fysiek in het uitbrengen van een gezamenlijke folder. Een vaste lijn tijdens de conferenties ontbreekt. Eigenlijk is het meer een gezellige bijeenkomst van de eilander VVV's.

Daar komt met de Waddeneilanden conferentie op Ameland van 1948 verandering in door de komst van vele vertegenwoordigers van de vaste wal⁵³. Naast vertegenwoordigers van het Provinciaal bestuur, zijn de ANVV (Algemene Nederlandse Vereniging voor Vreemdelingenverkeer), de ANWB, Horeca en Prijzenbureau aanwezig. Ook bestuursleden van de VVV en de burgemeester van Texel zijn naar Ameland gekomen. Op deze eerste echte conferentie wordt wederom gerept over een nauwere samenwerking. De belangen van de Waddeneilanden liggen parallel en om deze goed te kunnen verwezenlijken is een permanente samenwerking noodzakelijk.

Het vermaak, de zomerattracties voor de badgasten, is voor de VVV's een belangrijk punt. Omdat de vele badgasten zeer uiteenlopende voorkeuren hebben blijft het lastig om het elke gast naar de zin te maken. Texel heeft als enige eiland een goed ontwikkelde visie over het vermaak. Op georganiseerde basis worden hier onder andere muziek- en toneelvoorstellingen gehouden, wordt enkele malen per week de Texelfilm vertoond en worden strandfeesten gegeven. Hun doel is om Den Burg tot entertainment hoofdplaats te maken en de omliggende dorpen in hun waarde te laten. De andere eilanden maken dankbaar gebruik van deze informatie. Verder wordt er gesproken over een mogelijk uniforme richtlijn voor pensionverhuur, (het ontbreken van) vakantiespreiding en de kwesties over het kamperen.

De onstuimige groei van het toerisme begint dus in deze periode vlak na de Tweede Wereldoorlog. De bezoekers van Terschelling komen voor de rust, voor de natuur en vooral voor het gevoel van vrijheid dat een eiland in de zee biedt. Maar ze verlangen natuurlijk ook een zekere kwaliteit van hun verblijfsaccommodatie. Daarnaast wil men uiteraard wel vermaak.

Tijdens de naoorlogse ontwikkeling naar een eiland wat vrijwel volledig gedomineerd wordt door toerisme zijn er een aantal vaste thema's of spanningsvelden die steeds terugkeren⁵⁴:

⁵² LC, 1 november 1946: "Vreemdelingenverkeer"

⁵³ LC, 30 oktober 1948: "Hechter samenwerking tussen de vijf Waddeneilanden"

⁵⁴ LC, 15 oktober 1952: "Vijf Waddeneilanden bespreken op Schiermonnikoog hun belangen"

LC, 16 oktober 1952: "De Waddeneilanden waren het eens"

LC, 30 oktober 1953: "Waddeneilanden: een steeds hechter wordende eenheid"

LC, 22 oktober 1954: "Het negende Waddenparlement twee dagen bijeen op Ameland"

LC, 15 oktober 1955: "Wat waren de ervaringen van de badgasten"

LC, 20 oktober 1956: "Waddeneilanden staan voor grote niet eenvoudige taak"

- Het behouden van rust, in contrast met een sterke groei;
- De natuur beschermen, maar ook benutten en soms zelfs aantasten voor recreatie;
- De vrijheid van een eiland die om kan slaan in onverantwoord gedrag;
- De kwaliteit van accommodaties in een omgeving die uitnodigt tot eenvoud;
- Het aanvullen van vermaak voor een gast die vooral voor strand, zee en natuur komt.

Veel van deze punten komen ook in de latere Wadden conferenties naar voren. Tijdens de conferentie van november 1951 wordt uitvoerig gesproken over de aanpak van het zogenaamde 'kippenhokverhuren'⁵⁵. Er zullen maatregelen moeten komen die het verhuren van belabberde accommodaties aan banden legt. Het verhuren van minderwaardige accommodaties leidt vaak tot grote problemen wanneer huurder met het verhuurde geconfronteerd wordt. Verhuurders gebruiken vaak als argument voor het verhuren van minderwaardige verblijven dat de beperkte vakantiewoningen passen bij de eenvoudige sfeer van het vakantieviereen op het eiland. De eilander VVV's zijn van mening dat dit fenomeen afgelopen moet zijn en wil duidelijkheid in het huurcontract zodat de huurder niet langer voor verrassingen komt te staan.

Als antwoord op het gewezen gebrek aan entertainment op het eiland organiseert de VVV in samenwerking met de dansschool op Terschelling volksdansvoorstellingen in het hoogseizoen⁵⁶. Deze voorstellingen worden druk bezocht en zijn zeer succesvol. De vereniging slaagt er vele malen in om aan het eind van de avond de badgast van hun stoel op de dansvloer te krijgen.

De vijftiende Waddenconferentie van november 1960 op Texel staat volledig in het teken van de mogelijke beperking van motorvoertuigen die veel overlast veroorzaken⁵⁷. De ANWB geeft heel duidelijk haar advies af om in het seizoen alle motorvoertuigen te weren, uitzonderingen daargelaten. 'In ons bezeten tijd is rust het meest begeerde goed voor de vacatieganger' aldus een citaat van de ANWB⁵⁸.

Voorbeelden van twee Duitse dorpen 'Baden Buchen' en 'Traunbischofsheim' bewijzen dat de angst voor het teruglopen van de inkomsten uit het toerisme niet terecht is. De twee Duitse

LC, 25 oktober 1957: "Eiland VVV's besluiten tot oprichting van federatie op Waddenconferentie Vlieland"

LC, 24 oktober 1958: "Aantal overnachtingen op de eilanden steeg boven de twee miljoen"

⁵⁵ LC, 22 oktober 1959: "Waddenconferentie zegt: benoem een permanente studiegroep"

LC, 30 november 1951: "Waddenconferentie begonnen"

⁵⁶ LC, 3 december 1951: "Waddeneilanden overwegen de vorming van een streek VVV"

LC, 15 augustus 1951: "Jaap Kunst vierde zestigste verjaardag op Terschelling"

⁵⁷ LC, 11 september 1951: "Schellinger volksdancers lieten badgasten genieten"

⁵⁸ LC, 10 november 1960: "Waarschuwing Waddenconferentie: de markt wordt te eenzijdig"

LC, 8 november 1960: "Geen verkeerslawaaai op de Waddeneilanden"

dorpen genoten samen na invoering van een verbod op gemotoriseerd verkeer van een miljoen mark meer winst.

Andere Europese steden gingen de Waddeneilanden voor. Als het verbod wordt ingevoerd voor de vier eilanden, Texel heeft door haar grootte minder problemen, kunnen investeringen in wegeaanleg en parkeervoorzieningen in andere doeleinden gestoken worden. Het voorstel wordt niet met open armen ontvangen, met name de sectie Horecabedrijven heeft felle kritiek op het plan.

Ook de eilander VVV's, zijn niet enthousiast. Toch wordt het plan niet in de doofpot gestopt, mede door aandringen van de Friese VVV zal nagegaan worden of de suggestie haalbaar is.

Dat de conferenties al lang niet meer een gezellige bijeenkomst en evaluatie zijn van de eilanden bewijst de opkomst van deze vijftiende conferentie. Maar liefst 220 mensen zijn op Texel aanwezig.



Passagiers wachtend op de boot in de haven van Harlingen tijdens het eerste weekend van de bouwvakantie in 1963. (bron: Leeuwarder Courant)

Wie meent dat Terschelling, jongeren, alcohol en problemen iets van de laatste jaren is die heeft het mis. Tijdens de conferenties van '60, '61, '62, '63 en '64 staat het jongerenoverlast vraagstuk al centraal⁵⁹. De jongeren die zonder ouders komen kamperen op het eiland zorgen

⁵⁹ LC, 27 oktober 1961: "Weer studietoerisme voor het toerisme op Waddeneilanden?"

LC, 30 oktober 1962: "Waddenconferentie op Vlieland over het vraagstuk van jonge kampeers"

voor overlast in de vorm van lawaai, vernielingen en schermutselingen. Dit is overigens ook het laatste vraagstuk wat op de agenda staat, want na 1964 wordt er geen Waddenconferentie meer gehouden zoals dat voorheen het geval was⁶⁰. Reden hiervoor is dat de conferenties te druk worden (vooral mensen van de vaste wal) en dat er teveel vraagstukken ineens behandeld moeten worden. In het vervolg zal er om het jaar een kleinere bijeenkomst worden gehouden zonder de secties. De secties (middenstand, horeca, kamperen, vervoer, gemeentebestuur, politie en kerk) zullen door intern beraad hun boontjes doppen.

3.5 Terschelling als toeristische onderneming

Om de werking van een fabriek in kaart te brengen kan gebruik gemaakt worden van de 'forward- en backward linkages'⁶¹. Deze linkages zijn stromen van materialen, informatie en geld die van en naar een fabriek komen. Makkelijker gezegd, dit zijn de in- en output van een fabriek. De backward linkage zijn hierbij de input van de fabriek. Dit is de stroom van goederen, diensten e.d. tussen de leveranciers en de fabriek. Bij een staalproducent vallen bijvoorbeeld de aanvoer van schroot en brandstof onder de backward linkages, maar ook ondersteunende services als het onderhoud van de machines van de staalproducent (bestelling, overleg, betaling) vallen hieronder. De forward linkage is de output van de fabriek. Dit is de stroom goederen, diensten e.d. tussen de fabriek en de afzetmarkt. Bij de staalproducent is dit bijvoorbeeld het leveren van plaatstaal aan een autofabrikant. De informatiestroom valt in dit geval ook onder forward linkages, omdat het hier gaat om de stroom tussen de fabriek en de markt.

Om Terschelling als leverancier van het toeristisch product te bekijken is het eiland in figuur 3.9 schematisch weergegeven als onderneming. Het toeristisch product omvat alle aspecten die bijdragen tot de komst van bezoekers. Deze bezoekers zijn de markt waar het eiland haar product (zichzelf) aan afzet. Er is hier gebruik gemaakt van de forward en backward linkages.

Allereerst is er Terschelling met haar basisingrediënten, deze zijn te verdelen in fysieke en non-fysieke materialen. Hieronder vallen:

- Fysieke basisingrediënten
 - Natuur (bos, strand, duinen, zee, etc.)
 - Infrastructuur (wegen, nutsvoorzieningen, fietspaden, wandelpaden, etc.)
 - Accommodatie (vakantiehuisjes, appartementen, hotels, campings, pensions, etc.)
 - Voorzieningen (middenstand, cafés, restaurants, openbaar vervoer, taxi's, etc.)

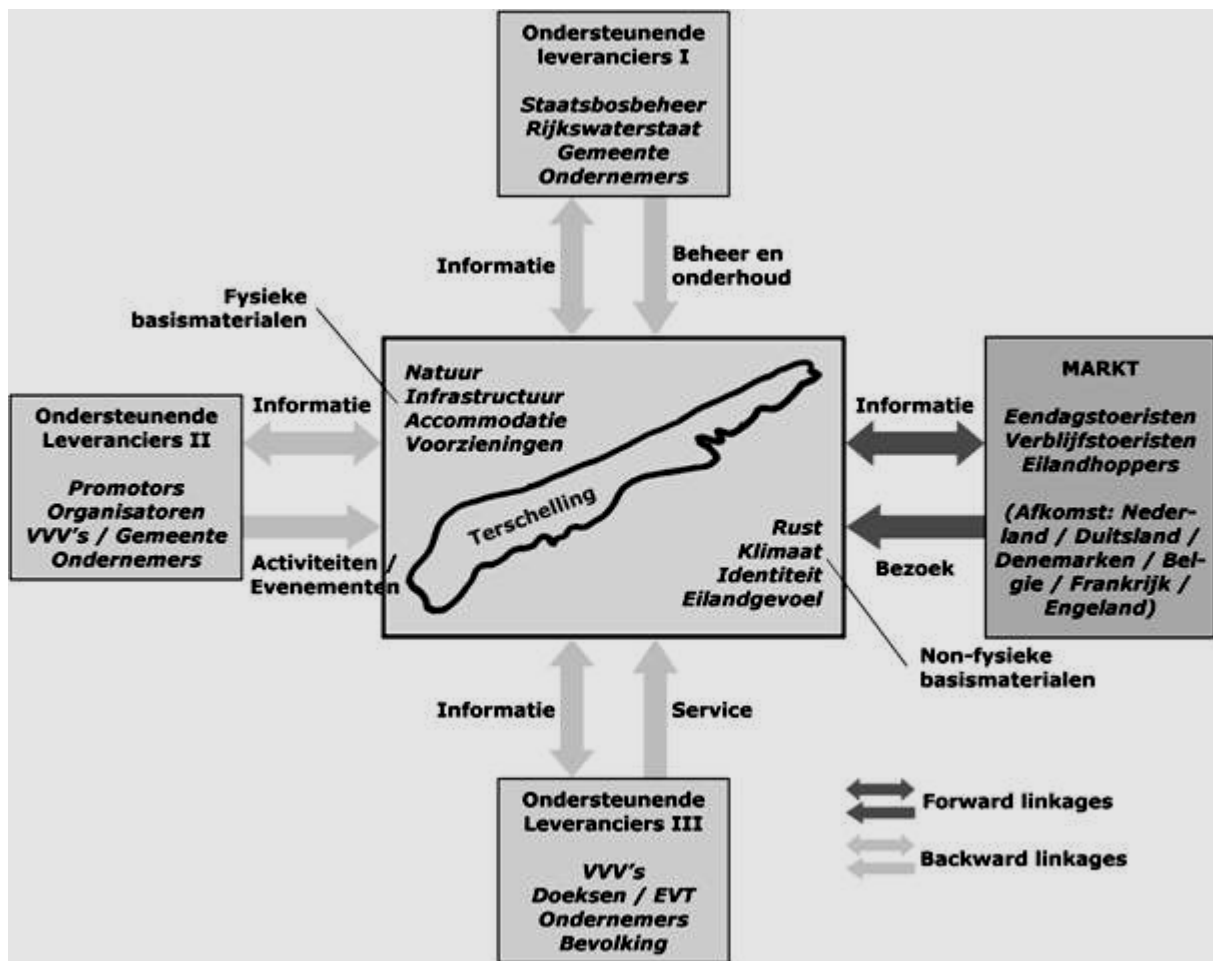
LC, 24 oktober 1963: "Stichting van recreatiegebouwen op eilanden wordt aangepakt"

LC, 29 oktober 1964: "VVV-wezen zal op andere leest geschoeid moeten worden"

⁶⁰ LC, 25 augustus 1965: "Deze nazomer geen Waddenconferentie"

⁶¹ Knox, P.L., en S.A. Marston (2003): "Human Geography" Third Edition

Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., and T.J. Fik (1998): "Economic Geography" Third Edition



Figuur 3.9: De werking van Terschelling als toeristische onderneming

- Non-fysieke basisingrediënten
 - Rust
 - Klimaat
 - Identiteit (de eilandercultuur)
 - Eilandgevoel (door isolement ontstaat een bepaald gevoel)

Dit zijn de aanwezige aspecten. Deze zijn er niet altijd allemaal geweest. Met de opkomst van het toerisme zijn deze ontstaan of aangelegd en worden ze bewust dan wel onbewust in stand gehouden.

Daarnaast zijn er tal van ondersteunde leveranciers die een toegevoegde waarde voor het eiland leveren, de 'backward linkages'. Deze zijn te verdelen in drie groepen:

- Ondersteunde leveranciers I
 - Staatsbosbeheer
 - Gemeente
 - Ondernemers

Deze zorgen met elkaar voor het beheer en het onderhoud van de fysieke basisingrediënten van het eiland. Zo zorgt Staatsbosbeheer in samenwerking met de Gemeente voor het onderhoud en behoud van de natuur. De gemeente is grotendeels verantwoordelijk voor de infrastructuur. De ondernemers nemen het grootste deel van de voorzieningen voor hun rekening. Dan zijn er nog de:

- Ondersteunde leveranciers II
 - Promotors
 - Organisatoren
 - VVV's en / of Gemeente
 - Ondernemers

Dit gedeelte van leveranciers draagt zorg voor het organiseren van groot- en kleinschalige activiteiten en evenementen. Grootschalig zijn onder andere Oerol, Berenloop, Fjoertoer en de HT-zeilrace. Bij kleinschalige evenementen valt te denken aan de mogelijkheid om met een zeilkar over het strand te racen of een expositie te bezoeken. Als laatste zijn er de:

- Ondersteunende leveranciers III
 - VVV's
 - Doeksen / EVT
 - Ondernemers
 - Bevolking

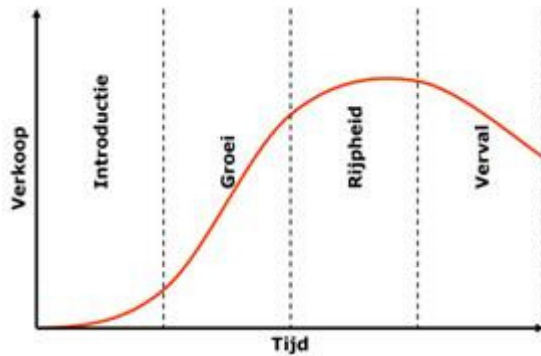
Deze groep omvat alle aanbod van services voor de gasten. In eerste instantie valt te denken aan het aanbieden van de overnachtingsmogelijkheid door de ondernemers van pensions, hotels, appartementen, vakantiewoningen en campings. De voedselvoorziening door de restaurants en cafés valt hier ook onder. Maar ook het aanbieden van de overtocht door Doeksen of de EVT en het regelen van een reservering door de VVV lang voordat het bezoek plaatsvindt, valt onder deze serviceleveranciers.

Al deze leveranciers samen met de aanwezige ingrediënten op het eiland zorgen voor Terschelling als product. Dit product wordt geleverd aan alle bezoekers van het eiland; de 'forward linkages'. Binnenland of buitenlands, voor één dag of verblijf, op het moment dat een bezoeker voet zet op een van de schepen richting Terschelling maakt deze deel uit van de afzetmarkt van product Terschelling.

Terschelling als product voor toeristen kan vergeleken worden met de 'product life cycle' van econoom Levitt, T.⁶². Figuur 3.10 toont het verloop van het succes van een product. Kort

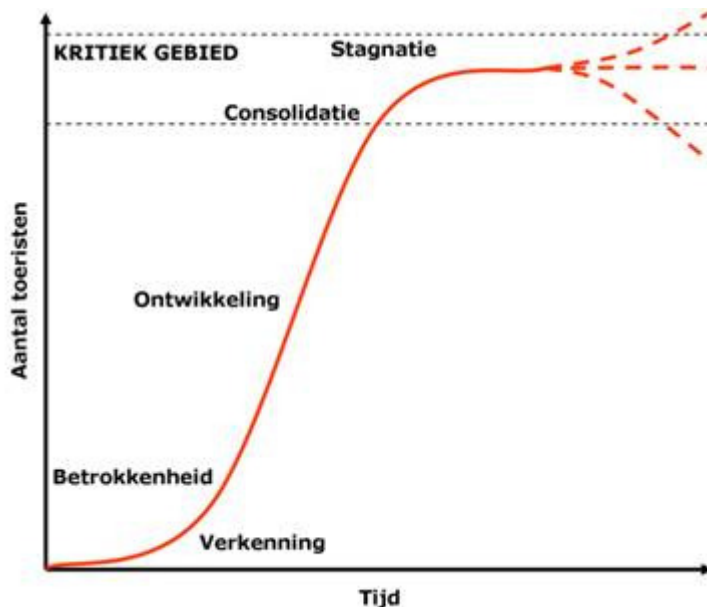
⁶² T. Levitt (1965): "Exploit the product life cycle"

samengevat is er eerst de introductie. In deze fase worden er weinig producten gekocht en wordt er veel geld uitgegeven aan de bekendmaking van het product. Vervolgens komt de groei, het product wordt ontdekt en op grote schaal wordt het product aan de man gebracht. De derde fase is de rijpheid. De meeste consumenten zijn reeds in het bezit van het product en met de komst van hevige concurrentie nemen de verkopen af. Hierna komt het verval. Betere producten doen hun intrede en uiteindelijk zal het product van de markt worden gehaald.



Figuur 3.10: *Product lifecycle (Levitt)*

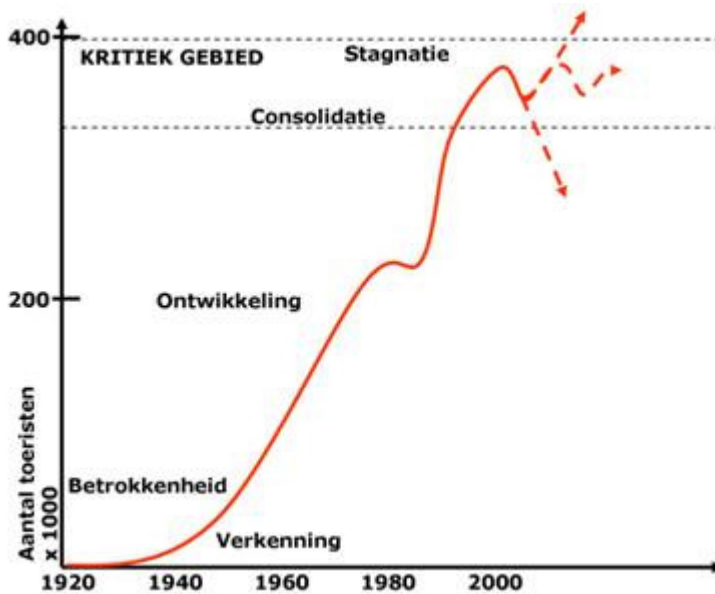
Geograaf Butler, R.W.⁶³, omschreef deze levenscyclus specifiek voor het toerisme in de 'Lifecycle of destinations' te zien in figuur 3.11. Overeenkomstig zijn de fasen van introductie, groei en rijpheid. Verschil met de 'product lifecycle' is de laatste fase. Rijpheid hoeft in dit geval namelijk niet automatisch opgevolgd worden door een fase van verval. De groei van het aantal toeristen kan na de stagnatie weer toenemen, gelijk blijven of zoals de 'product lifecycle' afnemen.



Figuur 3.11: *Levenscyclus toerisme (gebaseerd op 'Lifecycle of destinations' van Butler)*

⁶³ R.W. Butler (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution"

De opkomst van het toerisme op Terschelling toont een identieke trend als de bovengenoemde cyclussen en is te zien in figuur 3.12.



Figuur 3.12: Aantal bezoekers Terschelling vergeleken met levenscyclus toerisme

Op Terschelling kan de periode voor de tweede wereldoorlog gezien worden als introductie van het product. Er wordt op diverse fronten reclame gemaakt voor dagbezoekjes en mogelijkheden tot overnachting in het hoogseizoen. Ook worden er al diverse voorzieningen in de vorm van accommodatie en infrastructuur aangelegd. De periode tussen 1945 en 1975 is de periode van de groei. Met het toenemen van de welvaart in Nederland neemt ook het toerisme toe. Eind jaren zeventig, begin jaren tachtig lijkt de fase van rijpheid aangebroken. Ten gevolg van de oliecrisis in 1979 was er begin jaren 80 een economische terugval die ook in Nederland merkbaar was. Dit speelde zeker een rol in de stagnatie van de groei van het toerisme op Terschelling.

Hoofdoorzaak was echter wel dat verticale groei niet meer mogelijk was op het eiland. In de hoogseizoenen zitten alle accommodaties en campings vol en heeft het eiland de max. van haar capaciteit aan toeristen bereikt. Op het eiland beseft men⁶⁴ dat uitbreiden van de capaciteit gevolgen heeft voor de eilanderidentiteit en het succes in toerisme. Het bijbouwen van accommodaties en infrastructuur biedt niet de oplossing. Er wordt een oplossing gevonden in horizontale groei. Voor Terschelling komt dit neer op seizoensverbreding. Door in te zetten op groei in het voor-, na- en later zelfs winterseizoen kan het jaarlijks aantal bezoekers verder toenemen zonder dat de capaciteit van het eiland vergroot hoeft te worden. Immers, waarom meer bijbouwen als het slechts twee maand per jaar benut wordt?

⁶⁴ Interviews met toerisme gerelateerde personen (november 2008)
Peter Winter: "Voormalig directeur VVV Terschelling"
Rijk van Veen: "Voormalig voorzitter VVV Terschelling en eigenaar Hotel Oepkes"
George Visser: "Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester, gemeente Terschelling"

Kortom er is een stabilisatie van het aantal bezoekers in juli en augustus en groei van het aantal gasten in de overige maanden. Door intensieve promotie van het eiland in het voor en na seizoen weten de gemeente en de VVV het toerisme meer en meer te spreiden. Een andere grote bijdrage aan de seizoensverbreding komt met de intrede van enkele succesvolle evenementen zoals Oerol, de Berenloop, De HT-zeilrace en sinds kort Fjoertoer. Ook de tientallen veel kleinere evenementen als het Yogafestival, Keiland en Rock & Roll Street halen de toerist buiten het hoogseizoen naar het eiland.

Door de seizoensspreiding groeit vanaf 1985 het aantal toeristen weer sterk. Tot de eeuwwisseling blijft dit aantal sterk groeien. In 2000 consolideert de groei. De seizoensspreiding is succesvol geweest en ook in het voor- en naseizoen is het druk op het eiland, maar vol is het eiland nog niet. Na 2003 neemt het aantal bezoekers weer af. In Butlers 'lifecycle of destinations' past dit beeld bij het scenario van verval. Het is waarschijnlijker om aan te nemen dat er een periode van stagnatie aan is gebroken waarbij het aantal bezoekers tussen de 350.000 en 400.000 per jaar zal blijven schommelen. De kleine daling kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van enkele tegenvallende zomers en het kan zo zijn dat er een periode volgt met een kleine toename. Terug naar opkomst van het toerisme.

3.6 Monocultuur in toerisme; 1970-2008

Na de omslag neemt ondanks de adviezen van het ETIF de werkgelegenheid in de landbouw geleidelijk af. Vandaag de dag telt Terschelling nog 15 actieve melkveehouderijen die hun bedrijfsvoering volledig gericht hebben op de productie van melk⁶⁵. Drie hiervan kiezen voor het 'ecologisch boeren' en leveren hun melk voor een goede prijs aan de laatste zuivelfabriek op het eiland, 'De Terschellinger', die goede zaken doet met de verkoop van biologische zuivelproducten⁶⁶. Daarnaast is er nog een handjevol hobbyboeren met een bedrijfsvoering bestaande uit een combinatie van een boerencamping en het houden van vee. De meeste agrariërs echter hebben hun bedrijf omgebouwd tot bijvoorbeeld groepsaccommodatie of camping en genieten een volledig inkomen uit het toerisme⁶⁷.

Het aantal zeevaarders in opleiding (WBS-studenten) is wel gestegen en stagneert de laatste jaren rond de 300 studenten⁶⁸. Het aantal van origine Terschellingers hiervan is echter op twee handen te tellen. Van een agrarisch maritieme economie is dan ook geen sprake meer. Het grootste deel van de Terschellingers verdient zijn brood vandaag de dag direct en indirect aan de badgast.

⁶⁵ Interview Teunis Schol (2008): Voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

⁶⁶ LC, 30 januari 2004: "Kaasmaker koopt Bio-Zuivelfabriek op Terschelling"
LC, 27 maart 2008: "Llink volgt bioboeren op Terschelling"

⁶⁷ Cijfers gemeente Terschelling: "Boerenbedrijf"

⁶⁸ Cijfers gemeente Terschelling: "Inwoners"

Dat een grote hoeveelheid ‘outsiders’ op een relatief klein eiland overlast met zich mee brengen blijkt uit de terugkerende discussie over het aantal motorvoertuigen op het eiland. De functionaliteit en het comfort dat het gebruik van motorvoertuigen de badgasten biedt, staat in schril contrast met de rust waarvoor de badgasten komen. Toch blijkt de overlast waarvan in de jaren zestig voor gevreesd werd mee te vallen. Veel vakantiegangers gebruiken de auto enkel als transport om van de boot bij hun verblijf te komen. Vervolgens beweegt men zich met de fiets of te voet over het eiland. Dit zorgt in de smalle straatjes van West-Terschelling wel voor parkeerproblematiek, maar is geen belemmering van de rust. Het aantal brommers en motoren is vandaag de dag aanzienlijk minder dan waarvoor gevreesd werd. Daarnaast zijn de moderne motorvoertuigen een stuk minder lawaaiig en zorgen nauwelijks voor stankoverlast in verhouding tot de rijdende rookfabrieken van de jaren zestig⁶⁹.

Sinds de jaren vijftig ervaren zelfstandig kamperende jongeren het ultieme gevoel van vrijheid. Al komt dit bij sommigen al snel neer op losbandigheid. Overlast is dan ook niet te vermijden. Begin jaren zestig wordt daar alcoholmisbruik aan toegevoegd. Wat begint als Duitse scholieren die uit het zicht van begeleiding glazen flesjes op het strand tegen elkaar kapot gooien groeit uit tot overlast in de vorm van vechtpartijtjes, vandalisme en geluidsoverlast van zelfstandig kamperende jongeren. Vanaf 1950 wordt het probleem voor het eerst besproken. Sindsdien is er af en toe een incident of nieuwsitem met betrekking tot het onderwerp en komt Terschelling weer een periode negatief in het nieuws. Een terugkerend fenomeen.

In de zomer van 2002 bereikt Terschelling als zogenaamd ‘zuipeiland’ een hoogtepunt (of dieptepunt)⁷⁰. In een programma op de commerciële televisie wordt de slechtste kant van het eiland getoond⁷¹. Beschonken jongeren en metershoge bierkratten spelen de hoofdrol in de sensatiegerichte documentaire. Er worden fietsen mishandeld, jonge meisjes laten zich van hun stoutste kant zien en er wordt gevochten onder de Brandaris. Daarnaast zijn er die zomer enkele gevallen van alcoholvergiftiging onder jonge vakantiegangers⁷². Dit alles leidt tot een enorme mediahype over het zogenaamde ‘zuipeiland’ en komt het imago van Terschelling niet ten goede. Achteraf blijkt dat het meeste in scène is gezet, en zijn sommige jongeren met bier betaalt om zich te misdragen⁷³. De inwoners van Terschelling reageren gelaten op het

⁶⁹ Interview George Visser (2008): Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester gemeente Terschelling

⁷⁰ LC, 19 juli 2002: “Eilander artsen bezorgd over drinkende jeugd”

LC, 23 juli 2002: “Drankcontrole Terschelling: 60% fout”

LC, 27 juli 2002: “Elke dag een kratje bier”

⁷¹ Docudrama V8, 2 september 2002: “Uit je tent”

⁷² LC, 19 juli 2002: “Alcoholvergiftiging bij meisje van vijftien”

LC, 30 juli 2002: “Alcohol velt opnieuw jeugd Terschelling”

⁷³ LC, 30 augustus 2002: “V8 Ensceeneerde Drankoverlast Terschelling”

geheel⁷⁴. Volgens hen kom je overlast van stappers overal tegen en zijn de problemen die zich voordoen op Terschelling niet van ernstige aard. Dit blijkt ook uit het feit dat het de jongeren nog altijd niet moeilijk wordt gemaakt om het eiland te bezoeken. Twee speciale jongerencampings vormen zelfs een soort walhalla voor de feestende tieners. Toch is er de laatste jaren een afname van het aantal bezoekende jongeren te zien. De oorzaak hiervan wordt in eerste instantie niet alleen in de negatieve publiciteit gezocht. Hoofdoorzaak zijn de extreem lage tarieven voor een strandvakantie in Zuid-Europa. Daarom kiezen steeds meer jongeren voor deze optie. Waddeneilanden Ameland en Texel hebben dezelfde afname⁷⁵.

Of de negatieve publiciteit echt invloed heeft op het imago van Terschelling is de vraag. Ondanks dat er geen expliciete regiomarketing voor het eiland wordt bedreven is Terschelling een sterk merk⁷⁶. Een ‘hippe slogan’ is hier niet eens voor nodig. De rijke historie en het maritieme verleden zijn een goede fundering, die terug te vinden zijn in onder andere de musea op het eiland, maar ook in de literatuur. Terschelling is één van de meest beschreven plaatsen van Nederland. Voor de rest verkopen de natuurlijke ingrediënten als het strand, de duinen en de bosplaat zichzelf.



Chines muur aan bierkratten op één van de jongerencampings. Juli 2007. (bron: Leeuwarder Courant)

⁷⁴ LC, 3 september 2002: “Televisie V8 schokt Terschelling niet”

⁷⁵ LC, 17 juli 2003: “Minder drukte op eilander jeugdcampings”

LC, 31 december 2002: “Toeristisch Friesland worstelt met imago”

⁷⁶ LC, 25 april 2008: “Vlieland komt uit de bus als onbekendste eiland”

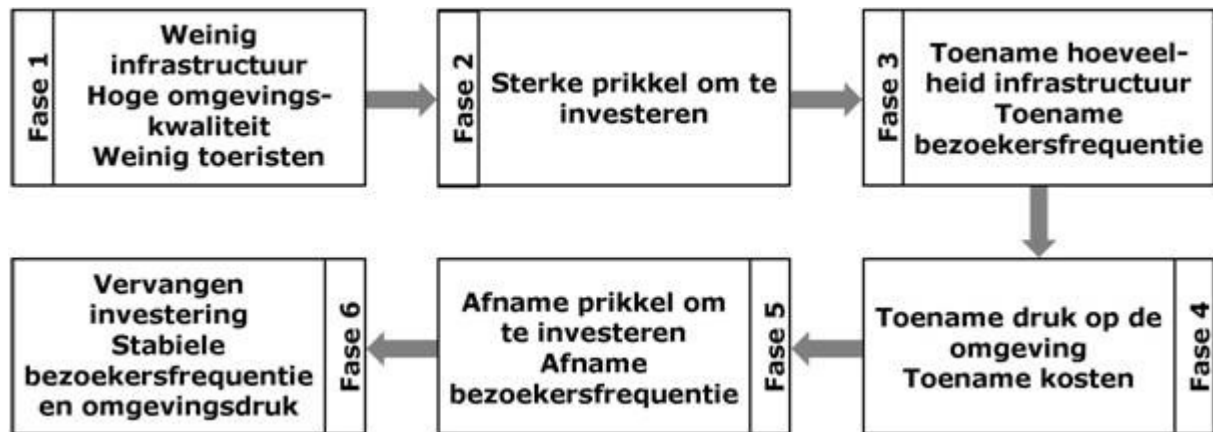
4 Infrastructuur, transport en toerisme

4.1 Infrastructuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme

Eén van de basiselementen voor het creëren van een economie in toerisme is infrastructuur⁷⁷. Deze infrastructuur wordt in deze context voor Terschelling geïnterpreteerd als:

- Wegen, fietspaden en transportmogelijkheden op het eiland (intern verkeer)
- De bootverbinding met de vaste wal (ontsluiting)
- Accommodaties bedoeld voor het verblijf van toeristen (huisvesting)

Om terug te komen op de levenscyclus van toerisme is in figuur 4.1 de relatie tussen de aanleg van infrastructuur en de toename van het toerisme schematisch weergegeven⁷⁸.



Figuur 4.1: *Ontwikkeling van eilandtoerisme / infrastructuur.* (Gebaseerd op 'The developing island case' Giannoni & Maupertuis, 2004)

Fase 1 is de beginsituatie van een gebied. Eigenlijk is er nog geen sprake van toerisme en zijn de toeristische basisingrediënten zoals rust, ruimte en natuur nog volop aanwezig en ongeschonden. Dit komt overeen met hoe Terschelling was rond 1900. Van badgasten is eigenlijk geen sprake en de aanwezige infrastructuur (vooral zandpaden) worden gebruikt voor intern verkeer. Het eiland is met een radarstoomschip (SS Minister Kraus), met een capaciteit van nog geen 100 passagiers, verbonden met de vaste wal. Deze vaart 1x per dag.

In **fase 2** beseft men dat er uit de komst van toeristen voordeel te halen is en wordt er geïnvesteerd in de basisinfrastructuur om de groei hiervan te stimuleren. Het besef ontstaat van, hoe meer accommodaties en betere ontsluiting, hoe meer gasten er ondergebracht kunnen worden. Terschelling verkeert zich rond 1930 in deze periode. Enkele badwegen tussen de dorpen en het strand worden aangelegd en badpaviljoens en hotels worden gebouwd. De

⁷⁷ Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition

⁷⁸ Matias, A., Nijkamp, P., & Neto, P. (2007): "Advances in Modern Tourism Research"

eerste echte passagiersschepen worden gekocht om ingezet te worden op de verbinding met het eiland.

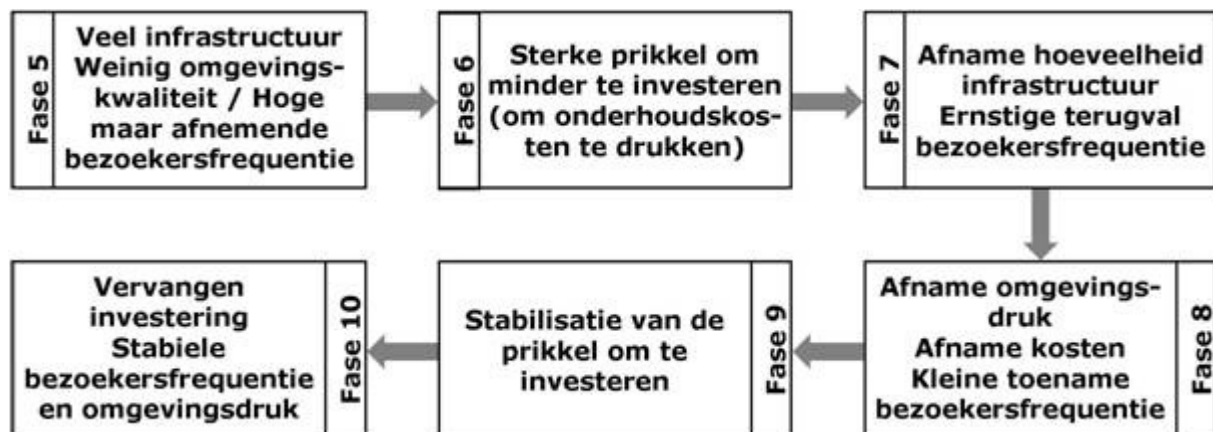
Fase 3 is de fase van de groei. Het aantal gasten neemt explosief toe en om deze groei de baas te blijven wordt er massaal geïnvesteerd in infrastructuur. Op Terschelling loopt deze fase van 1945 tot 1970. Badpaviljoens schieten als paddenstoelen uit de grond en overal op het eiland worden fietspaden aangelegd. Op de verbinding met de vaste wal verdrievoudigd rederij Doeksen de capaciteit en frequentie.

Fase 4, met de toename van infrastructuur komt de omgeving onder druk te staan. Ingrediënten als rust en ruimte worden aangetast door het volbouwen van het gebied. Op Terschelling speelde dit in de jaren '70. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de spanningen die ontstonden door de overlast van motorvoertuigen op het eiland (hoofdstuk 4.5 Kwaliteitslag passagiersverbinding 1970-2009).

In **fase 5** beseft men dat het zo niet langer kan. Met de toenemende kosten aan onderhoud en een aantasting van de omgevingskwaliteit wordt besloten niet meer te investeren in capaciteitsvergroting. Deze periode loopt op Terschelling na 1980. Op het eiland beseffen ze ook dat verdere uitbreiding van de capaciteit niet mogelijk is. Om verdere groei van het toerisme te bevorderen wordt meer ingezet op seizoensspreiding. Hierbij hoeft de capaciteit niet uitgebreid te worden. Dit zien we o.a. terug in de afname van de passagierscapaciteit van de schepen van Doeksen terwijl de jaarlijkse frequentie omhoog gaat.

Fase 6 is de fase van stabilisatie. Het aantal bezoekers neemt niet verder toe en de omgevingskwaliteit wordt niet verder aangetast. Investerings worden nu in zaken als behoud van natuur gedaan. Dit is de situatie waar Terschelling sinds 2000 in zit. Verdere groei is niet mogelijk en er worden geen investering meer gedaan in capaciteitsvergroten projecten. Wel wordt nog geïnvesteerd in het bevorderen van verdere seizoensspreiding en promotie van het eiland om terugloop van het aantal bezoekers te voorkomen.

Indien er na fase 4 wel meer geïnvesteerd wordt in infrastructuur komt de case van over-ontwikkeling, figuur 4.2 aan de orde.



Figuur 4.2: Over-ontwikkeling van eilandtoerisme / infrastructuur (Gebaseerd op 'The developing island case Giannoni & Maupertuis, 2004)

Fase 5, het gebied heeft een grote capaciteit en telt een oververtegenwoordiging aan gasten. Met het afnemen van de omgevingskwaliteit (basisingrediënten rust, ruimte, natuur), neemt ook het aantal bezoekers af.

Fase 6, door het afnemen van het aantal bezoekers wordt er minder verdiend en kan er niet geïnvesteerd worden in infrastructuur. De onderhoudskosten van de bestaande infrastructuur rijzen de pan uit.

Fase 7, om kosten te drukken wordt er infrastructuur weggenomen. Het aantal bezoekers neemt dramatisch af.

Fase 8, door het afnemen van het aantal bezoekers en het verminderen van de hoeveelheid infrastructuur verminderd de druk op de omgevingskwaliteit. Rust en ruimte keren terug.

In **fase 9** beseft men dat investeren in capaciteitsvergroting leidt tot problemen. Er wordt besloten niet meer te investeren in infrastructuur.

Fase 10, nu wordt geïnvesteerd in zaken als promotie, seizoensspreiding en behoud van omgevingskwaliteit. Met het waarborgen van een goede maar stabiele omgeving stabiliseert de afname van het aantal gasten. Met deze eindsituatie is alles in balans. Verdere groei is niet mogelijk. Investering in infrastructuur zal weer leiden tot fase 5, waarna men in dezelfde cyclus terecht komt.

Deze situatie is (nog) niet van toepassing op Terschelling. Mocht men echter besluiten toch weer meer te investeren in verdere uitbreiding van de capaciteit van het eiland, is het aannemelijk te verwachten dat de case van over-ontwikkeling werkelijkheid wordt.

4.2 Transport als uitgangspunt voor de ontwikkeling van toerisme

4.2.1 Vijf uitgangspunten

Na het in kaart brengen van de relatie tussen infrastructuur en ontwikkeling van toerisme zoomen we verder in op het transport. Volgens Hoyle en Smith (1998) zijn er vijf essentiële uitgangspunten die de relatie tussen transport en ontwikkeling kenmerken. Deze uitgangspunten zijn herkenbaar in de context met de ontwikkeling van het toerisme op Terschelling. De vijf uitgangspunten:

- Historisch perspectief
- Knooppunten, netwerken en systemen
- Methode, keuze, flexibiliteit en intermodalisme van transport
- Deregulering en privatisering
- Holistische benadering

Vanuit **historisch perspectief** komt duidelijk naar voren dat het netwerk aan transport naar en op het eiland ontstaan is door een ontwikkeling. Vanaf 1920 is dit op Terschelling stapsgewijs ontstaan. De fysieke positie van de infrastructuur is eigenlijk onveranderd gebleven. Het gebruik hiervan is echter door de jaren heen behoorlijk geëxpandeerd.

Met de groei van het aantal bezoekers is de capaciteit door de jaren heen vergroot. De basis hiervan ligt in het verleden. Wanneer de infrastructuur nu volledig opnieuw aangelegd zou worden, zou de structuur er anders uitzien. De huidige inrichting is niet de meest efficiënte. Het gebruik ervan wel. Ook de bootverbinding is stapsgewijs ontwikkeld en heeft zich aangepast aan de wens van, en het aantal bezoekers. Toch vaart de boot nog altijd dezelfde route als een eeuw geleden. De historische ontwikkeling van het transport is gebruikt als uitgangspunt en rode draad om de ontwikkeling van de verbinding in kaart te brengen (dit is te lezen in hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5). Hierin zullen de vier andere uitgangspunten van Hoyle en Smith ook te herkennen zijn.

In het **transportnetwerk / -systeem** van de passagiersstromen van en naar Terschelling zijn twee grote **knooppunten** te herkennen. Hoe de bezoekers ook naar Terschelling gaan, er zijn twee plaatsen waar ze altijd langskomen. Eén aan de vaste wal, en één op het eiland. De eerste is Harlingen. Dit is het distributiecentrum (knooppunt) aan de vaste wal. Alle passagiers uit Nederland en omliggende landen verzamelen hier om op een van de schepen naar Terschelling (of Vlieland) te vertrekken en visa versa. Deze is te zien in figuur 4.3.



Figuur 4.3: *Harlingen als knooppunt in het transportsysteem van de toerismestroom*

Het andere knooppunt is West-Terschelling op Terschelling. Hier komen alle passagiers aan en verdelen zich van hieruit over het eiland en visa versa. Dit is weergegeven in figuur 4.4. Deze knooppunten zijn met de opkomst van het transport van- en naar Terschelling altijd ongewijzigd gebleven. Wel is de invulling van het transport door de jaren heen gewijzigd.



Figuur 4.4: West-Terschelling als knooppunt in het transportsysteem van de toerismestroom

De manier waarop de passagiers zich in het transportsysteem bewegen sluit aan bij het uitgangspunt van "**methode, keuze, flexibiliteit en intermodalisme**". Binnen het transportsysteem (van thuis naar vakantiebestemming) zijn voor de bezoekers diverse methodes om te reizen. Van thuis naar knooppunt Harlingen kan men tegenwoordig het traject met eigen vervoer, trein, bus, fiets of een combinatie hiervan afleggen. Deze keuze kenmerkt de flexibiliteit in het netwerk. Alleen het gedeelte Harlingen – Terschelling is star. Maar ook hierin is er de keuze uit de normale passagiersdienst of de snelboot. Elk met zijn voor- en nadelen. Op het eiland kan men de reis vervolgen met bus, taxi, fiets, lopend of met eigen vervoer. Een opkomend fenomeen vanaf de jaren zeventig is het volledig afleggen van het traject in eigen voertuig. Dit is een voorbeeld van intermodalisme. Thuis wordt alle benodigde bagage in de auto geladen. Deze rijdt naar knooppunt Harlingen waar de auto met goederen en al de boot op rolt. Op West-Terschelling rijdt de auto weer van de boot en pas op de bestemming worden de goederen weer uit de wagen geladen. Dit scheelt overlaadtijd en -moeite. In de praktijk wordt hierna de auto op het eiland niet meer gebruikt.

Deregulering en privatisering zijn trends die op transportgebied vanaf de jaren tachtig in gang zijn getreden. Deze hebben primair als doel dat door marktwerking (binnenkomen van concurrentie) het transport efficiënter wordt. Hierdoor zal de service omhoog en de kosten omlaag gaan voor de passagiers. In de praktijk is er echter weinig sprake van concurrentie en heeft één partij meestal een monopoly op de markt. Dit komt niet ten goede voor de service en prijs. Op de bootverbinding Terschelling – Harlingen ligt dit anders. Rederij Doeksen is vanaf het begin (1923) een private onderneming geweest. Wel zijn er afspraken met de overheid gemaakt om in kwaliteit te voorzien. In de praktijk is ook hier geen sprake van veel concurrentie geweest. Wel is er altijd de dreiging geweest. Dit heeft geleid dat Doeksen een kwalitatief goed transport met een evenredige prijs heeft neergezet. De potentiële concurrentie van de Hoovermarine in 1969 (hoofdstuk 4.5) kon niet tippen aan Doeksen. De concurrentie bleef bij één seizoen). Ook bij de dreiging van Van Urk Transport B.V in 1983 (hoofdstuk 4.5) trok Doeksen aan het langste eind.

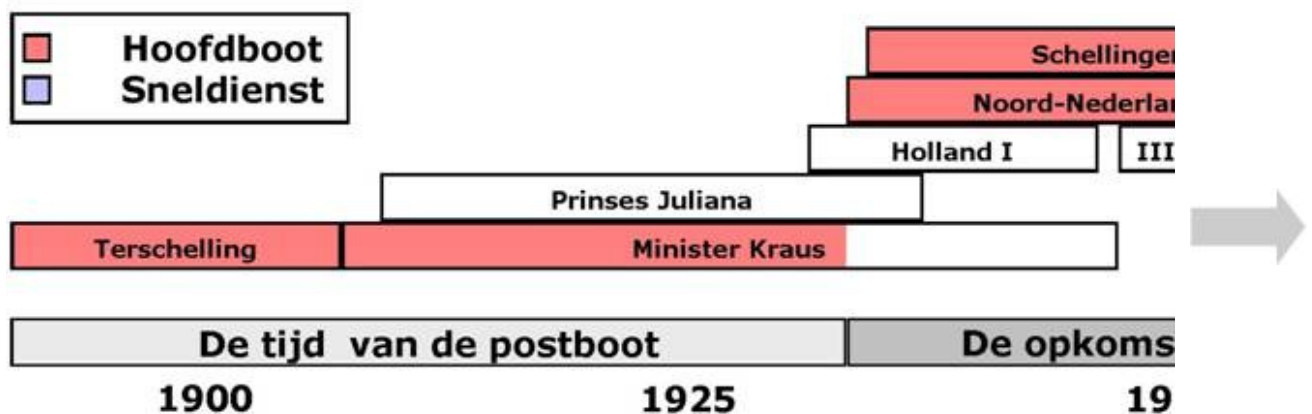
Niet alleen de afspraken met de overheid, maar vooral de banden met de eilander VVV hebben geleid tot een goed transport. Dit in eerste plaats om de badgasten tegemoet te komen en het toerisme op Terschelling te bevorderen.

Het laatste uitgangspunt voor het funderen van de relatie tussen transport en infrastructuur is de holistische benadering. In deze benadering staat het uitgangspunt, transportsystemen zijn een dynamisch netwerk, centraal. En op Terschelling is het transportsysteem (van thuis – naar vakantiebestemming) ook een dynamisch netwerk. Zowel de bootverbinding, als de ontsluiting van de havens, als de bereikbaarheid van Harlingen, als de infrastructuur op het eiland zijn nauw met elkaar verbonden. De huidige situatie is één die stukje bij beetje is ontstaan door ontwikkeling in de afgelopen jaren. Door continue verandering en verbetering is het dynamische netwerk tot stand gekomen. Enkele voorbeelden van aspecten die onderdeel uitmaken van dit dynamische systeem:

In het verhaal over de ontwikkeling van de verbinding (hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5)zal deze dynamische structuur naar voren komen.

4.2.2 Transport en capaciteit op de verbinding tussen Harlingen en Terschelling

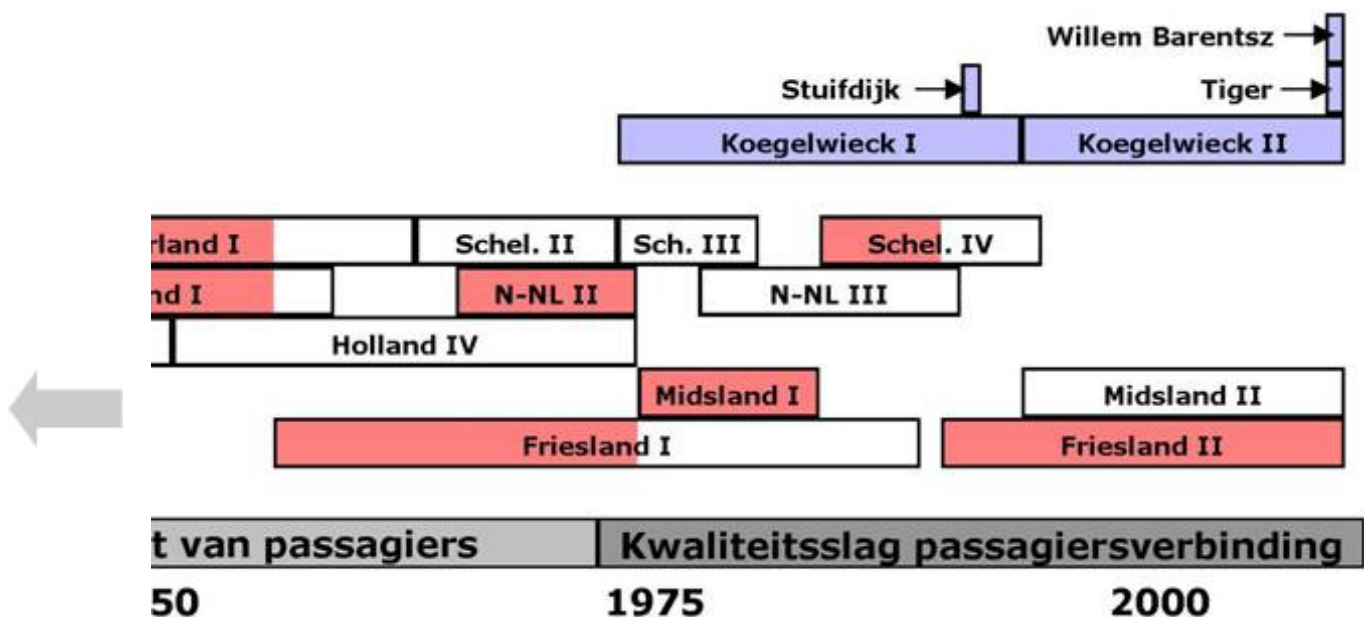
Zoals al te lezen was is het niet alleen de harde infrastructuur die bijdraagt aan de ontwikkeling van een eiland. Immers de bereikbaarheid staat en valt met de bootverbinding tussen het eiland en de vaste wal. Frequentie en capaciteit spelen hierin een cruciale rol. Rederij Doeksen heeft vanaf 1923 de verbinding geëxploiteerd. Met moderne capabele schepen is er zelden sprake van congestievorming geweest in één van de twee havens. Figuur 4.5 laat de vlootlijst zien van de schepen die gebruikt zijn bij het vervoeren van passagiers tussen Harlingen en Terschelling.



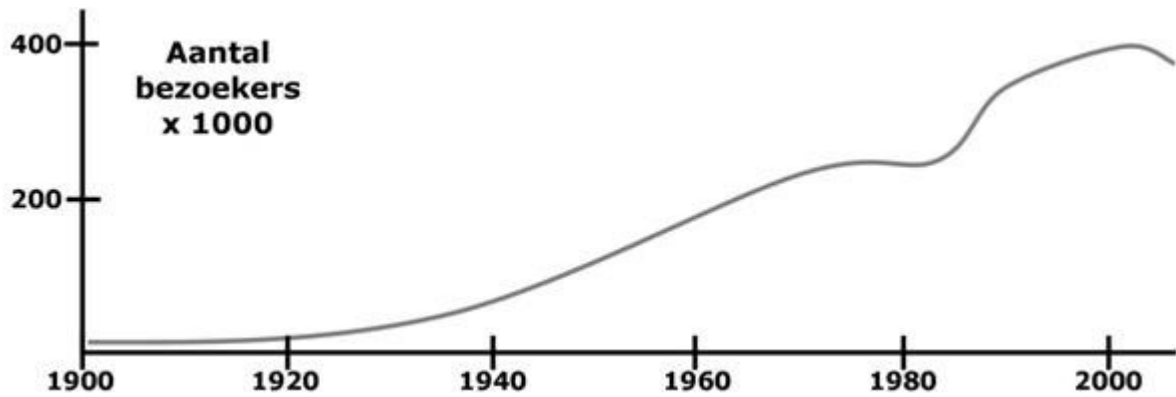
Figuur 4.5: Schepen die gebruikt zijn voor het vervoeren van passagiers op de verbinding Harlingen - Terschelling

Hierin kunnen drie periodes onderscheiden worden. Van 1883 t/m 1940 is de tijd van de postboot. Van badgasten is nog geen sprake en het schip op de verbinding wordt primair gebruikt voor het vervoeren van post, goederen en eilanders. Pas in 1931 wordt het eerste echte passagiersschip op de verbinding in gebruik genomen. De tweede periode loopt vanaf de tweede wereldoorlog tot rond 1970. Hierin staat de vergroting van de capaciteit op de verbinding centraal. De laatste periode vanaf 1970 kenmerkt de optimalisering van de verbinding. Vergroten van de capaciteit is niet meer nodig. In deze tijd staat het snel overbrengen van motorvoertuigen centraal en wordt de sneldienst geïntroduceerd.

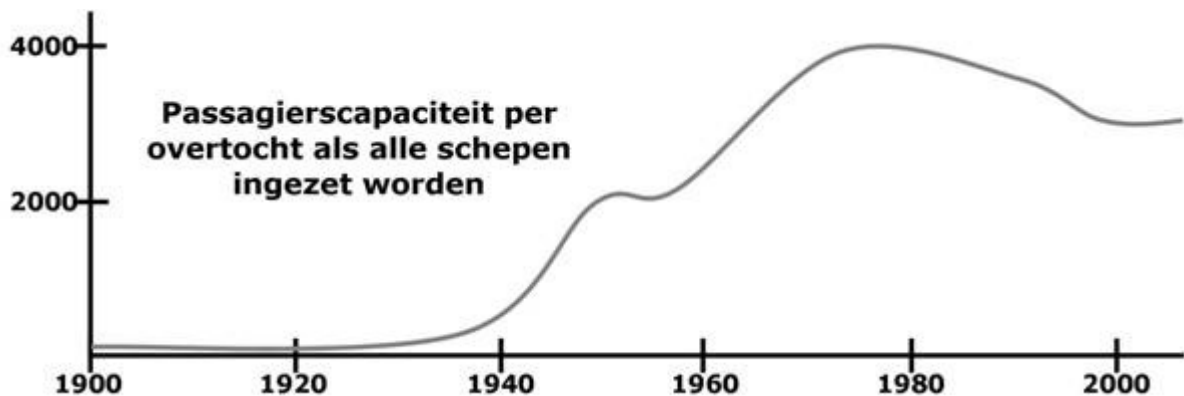
Deze periodes komen sterk overeen met de periodes zoals ze verdeeld zijn aan de hand van het verloop van de werkgelegenheid (hoofdstuk 4.1). De vergelijking van het aantal bezoekers, figuur 4.6 en de vlootcapaciteit, figuur 4.7 bevestigt de constatering dat de verbinding en het toerisme sterk gerelateerd zijn.



vervolg figuur 4.5



Figuur 4.6: Jaarlijks aantal bezoekers Terschelling van 1900 tot 2008



Figuur 4.7: De maximale passagierscapaciteit op de verbinding Harlingen-Terschelling, bij gelijke inzet van alle schepen van 1900 tot 2008

De toename van het aantal bezoekers gaat gepaard met de uitbreiding van de passagierscapaciteit. Opvallend is dat al snel een enorme capaciteit is bereikt. In 1970 kunnen met inzet van alle schepen van Doeksen in één keer 4000 passagiers overgezet worden. Deze hoge capaciteit is het gevolg van de enorme pieken aan bezoekers die met het pinksterweekend en het eerste weekend van de bouwvak ontstaan. Doeksen heeft hiervoor sleepboten (Noord-Holland I, III en IV), waar ten tijde van de pieken een afneembare passagiersaccommodatie opgezet kan worden (dynamisch transportsysteem). De afname van de totale capaciteit na 1980 wil niet zeggen dat er minder mensen naar het eiland kunnen worden gebracht. Door een hogere vaarfrequentie en snellere laad- en losmogelijkheden in de havens kan met minder capaciteit toch een evenredig aantal passanten overgezet worden. Daarnaast is er sinds 1979 een sneldienst met weliswaar een lage capaciteit maar met een hoge frequentie die de grote tragere passagiersschepen ondersteunt. Na 1980 nemen het aantal passagiers op de piekmomenten (hoogseizoen / pinksterweekend) niet meer toe. Als gevolg van de seizoensspreiding is het niet nodig om de vlootcapaciteit verder uit te breiden. Wel stijgt het jaarlijks aantal afvaarten.

De ontwikkeling van de verbinding is nader uitgediept in historisch perspectief (de drie hoofdstukken 4.3, 4.4 en 4.5 representeren de drie periodes).

4.3 De rol van de postboot; 1900-1945

In een tijd waarin de moderne telecommunicatiemiddelen nog niet bestaan is men op een eiland als Terschelling afhankelijk van wat zeelui hen te vertellen hebben en de correspondentie per post. Terug naar 1874. Vanaf dit jaar wordt er al af en toe met een stoomschip tussen Harlingen en Terschelling gevaren. De dagelijkse postdienst komt tot stand op 18 juli 1883 wanneer Reederij Zur Mühlen via dochteronderneming Stoomboot Reederij Terschelling de schroefstoomboot ‘Terschelling’ in de vaart neemt⁷⁹. Op 1 juli 1907 neemt Bosman (N.V. Alkmaar Packet) de verbinding over en onderhoud vanaf dat moment met het nieuwgebouwde radarstoomschip ‘Minister Kraus’ een regelmatige postdienst tussen Harlingen, Terschelling en Vlieland. Het schip vaart één keer per dag op en neer en doet afhankelijk van de stroming en het weer tweeënhalve a drie uur over de tocht. Op een paar zondagen in het hoogseizoen wordt er twee keer gevaren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om voor drie uur op het eiland te verblijven⁸⁰.

In 1910 wordt kort na de geboorte van Prinses Juliana in Amsterdam een schip te water gelaten en gelijknamig gedoopt. Het SS ‘Prinses Juliana’ gaat de ‘Minister Kraus’ ondersteunen op de verbinding. Beide schepen worden geëxploiteerd door Bosman (N.V. Alkmaar Packet)⁸¹.

Vanaf oktober 1917 gaat een beroepsvisser met zijn zeilboot ‘Terschelling 58’ op woensdagen een (vaste) dienst onderhouden tussen Harlingen en Terschelling. De boot biedt plaats aan 20 passagiers en bagage. Voor de dienst die eveneens geëxploiteerd wordt door N.V. Alkmaar Packet betaalt men hetzelfde tarief⁸².

In juli 1923 neemt Reederij G. Doeksen enz. Van West-Terschelling ‘mensen met durf en ondernemingsgeest’ (Leeuwarder Courant 23 juni 1923), de N.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij over van N.V. Alkmaar Packet. Inclusief de drie schepen van de T.S.M., de ‘Minister Kraus’, de ‘Prinses Juliana’ en het motorschip ‘Vlieland. Doeksen maakt bekend dat in de zomer de dienst tweemaal daags zal varen⁸³. Het gaat niet langer alleen maar om het vervoeren van post, maar om een permanente verbinding met het vaste land. Door de twee

⁷⁹ LC, 21 juli 1883: “Particuliere correspondentie”

⁸⁰ LC, 16 mei 1907: “Men meldt ons uit Harlingen”

LC, 28 juni 1907: “Stoomvaartdienst Harlingen – Vlieland – Terschelling”

LC, 18 september 1907: “Postboot ‘Minister Kraus’”

LC, 23 mei 1908: “Pleziervaart

⁸¹ LC, 13 mei 1910: “Men meldt ons uit Hollum (Ameland)”

LC, 29 september 1910: “Per Telegraaf”

⁸² LC, 8 oktober 1917: “Advertenties”

⁸³ LC, 13 juli 1923: “De verbinding met Terschelling”
 Archief rederij Doeksen (1923): “Aankoop TSM”

vaarten per dag ontstaat de mogelijkheid om voor zeven uur op het eiland te blijven. De boodschap van Doeksen is tweeledig: 'Voor één dag bezoekers een heerlijk uitstapje naar het mooie eiland' en 'Voor de eilandbewoners is het een grote geruststelling, dat thans de verbinding met Harlingen in de handen is van eigen Terschelling' (Leeuwarder Courant 13 juli 1923). Vanaf dit moment adverteert Doeksen met de mogelijkheid van een recreatief dagbezoek te promoten.

Het vervoeren van passagiers blijkt succesvol. In augustus 1931 neemt Rederij Doeksen een nieuw schip in de vaart. Dit is de eerste 'Holland', gebouwd als Admiralty Whaler voor de Britse marine en later verbouwd tot sleepboot. Meteen na aankoop laat Doeksen de 'Holland' verbouwen om in de zomermaanden als passagiersschip dienst te kunnen doen. De luxe accommodatie op het achterdek wordt daarom afneembaar uitgevoerd (vorm van flexibiliteit en intermodelisme). Het schip moet de overtocht met anderhalf uur verkorten. Doeksen maakt hier graag reclame mee: 'In hare klasse het snelste passagiersschip van Europa! (Leeuwarder Courant 10 augustus 1931)'⁸⁴.

Tijdens een proefvaart met een twintigtal officiële personen aan boord vaart het schip in één uur en twintig minuten van Harlingen naar West-Terschelling. Een nieuw record. De 'Minister Kraus' blijft vooralsnog de hoofdboot, de 'Prinses Juliana' wordt gedegradeerd tot reservevaartuig⁸⁵.

Korte tijd daarna komen daar nog twee ruime passagiersschepen bij. Doeksen heeft de boot van de veerdienst Vlissingen – Terneuzen aangekocht. De voormalig 'Noord-Beveland' zal voortaan onder de naam 'Noord-Nederland' de dienst Harlingen – Terschelling onderhouden. Het schroefstoomschip biedt plaats aan 600 passagiers en een achttal auto's⁸⁶ (begin van het dynamisch transportsysteem).

De voormalig 'Zeeuwsch-Vlaanderen' welke een jaar later (1934) in gebruik wordt genomen, zal onder de naam 'Schellingland' de verbinding ondersteunen. Het schip biedt plaats aan 700 passagiers. Nu beide schepen afwisselend in de postdienst varen is de 'Minister Kraus' niet langer de hoofdboot. Het tijdperk van de postboot Minister Kraus komt hiermee ten einde⁸⁷.

In de periode 1930-1939 neemt het aantal schepen van de rederij toe. Opmerkelijk is dat het om schepen gaat met een enorme passagierscapaciteit. Deze is enkel bedoeld voor de piek in het hoogseizoen en blijft in de overige maanden onbenut. In de wintermaanden worden de schepen dan ook voor andere activiteiten gebruikt.

⁸⁴ Archief rederij Doeksen (1931): "Reconditioned at Middlesbrough" (artikel Engelse pers)

⁸⁵ LC, 10 augustus 1931: "De proefvaart van de Holland"

⁸⁶ LC, 15 februari 1933: "Nieuwe postboot voor Terschelling en Vlieland"

⁸⁷ Archief rederij Doeksen



Postboot "Minister Kraus" in de haven van West-Terschelling in 1935. (bron: Cultuur Historische Vereniging Terschelling)

4.4 De opkomst van passagiers; 1945-1970

In de zomer van 1947 onderhoudt Rederij Doeksen viermaal daags de verbinding met het vaste land⁸⁸. De aangekochte nieuwe 'Holland III', een tot sleepboot omgebouwd korvet van de Engelse marine, vervangt de 'Holland I' die in Duitse dienst zo slecht onderhouden is, dat het schip voor Doeksen daarna niet meer te gebruiken was. ('Holland II' werd nieuw van de werf eveneens door de Duitsers gevorderd en ging in Duitse dienst bij Denemarken ten onder). Ook deze 'Holland III' heeft een afneembare passagiersaccommodatie en biedt plaats aan 785 personen en bagage. Het schip zal worden ingezet om de toenemende stroom van toeristen in het hoogseizoen van en naar het eiland te brengen⁸⁹.

In 1951 wordt een in opdracht van Doeksen nieuw gebouwde sleepboot op een scheepswerf in Groningen te water gelaten. Deze 'Holland IV' is tevens voorzien van een luxueuze passagierssalon om in het hoogseizoen bij te kunnen springen voor het vervoer van vakantiegangers. Het schip biedt ruimte aan ongeveer 700 passagiers en bagage, vooral veel fietsen! (dynamisch transportsysteem). De 'Holland III' wordt in 1953 verkocht aan Perzië, waar het schip tankers de haven van Abadan mag binnen slepen⁹⁰.

'Terschelling had drukker seizoen dan ooit. Vraag naar zomerhuizen overtrof aanbod' (Leeuwarder Courant 12 oktober 1953)⁹¹.

⁸⁸ LC, 10 mei 1947: "Deze zomer een viermaal daagse dienst Harlingen - Terschelling"

⁸⁹ LC, 28 juni 1947: "Een nieuwe Terschellingerboot"
Archief rederij Doeksen

⁹⁰ LC, 6 juli 1951: "De Holland te water gelaten"
LC, 4 december 1951: "De nieuwe Holland"
LC, 7 december 1951: "Fraaie combinatie van hulp- en passagiersschip"
LC, 22 juni 1952: "Grote trek naar eilanden begonnen"

⁹¹ LC, 12 oktober 1953: "Terschelling had drukker hoogseizoen dan ooit"
LC, 5 juni 1954: "Eilanden moeten in de komende jaren rekenen op invasie"

Om het toenemende recreatieverkeer in de bouwvak de baas te kunnen blijven zal Doeksen op korte termijn een schip aan moeten schaffen.

Begin 1954 doen de Nederlandse Spoorwegen het veerschip 'Van der Wijck' (Enkhuizen – Staveren) van de hand. Het schip met een passagierscapaciteit van 1600 a 2000 zitplaatsen biedt de oplossing voor de toename tussen knooppunten Harlingen en Terschelling. Doeksen ziet echter af van de koop omdat het schip niet gemakkelijk manoeuvreerbaar is in de haven van West-Terschelling en niet rendabel zou zijn. Het schip wordt uiteindelijk aan het eind van dat jaar verkocht aan Rotterdam⁹².

Twee dagen later komt het verlossende woord. Doeksen laat in Alphen aan de Rijn een modern passagiersschip bouwen. Een seizoen later vaart het motorschip 'Friesland' over het wad en kan 1260 passagiers en 16 auto's vervoeren⁹³.



Het nieuwe passagiersschip "De Friesland" maakt in juni 1956 haar eerste vaart (bron: Leeuwarder Courant).

In de hoogseizoenen van '59, '60, '61 en '62 zet de rederij in het hoogseizoen enkele malen de uit Zeeland gehuurde 'Oosterschelde' in voor het overbrengen van recreanten (dynamisch transportsysteem). Dit schip biedt plaats aan 500 passagiers en 25 auto's⁹⁴.

⁹² LC, 11 februari 1954: "Van der Wijck naar dienst Terschelling – Harlingen?"
LC, 3 mei 1954: "Van der Wijck kan de oplossing brengen voor vakantievervoer naar Terschelling"
LC, 28 december 1954: "De Van der Wijck naar Rotterdam verkocht"

⁹³ LC, 30 december 1954: "Nieuwe Doeksen-boot wordt modern passagiersschip"
LC, 31 december 1954: "Zo zal de nieuwe Terschellinger boot er uit zien"
LC, 26 mei 1956: "Nieuw passagiersschip Doeksen 15 juni in de vaart"
LC, 16 juni 1956: "Nieuwe Terschellinger boot in de vaart"
LC, 9 augustus 1958: "Doeksen vloot is voor geen kleinte vervaard"

⁹⁴ LC, 6 juli 1959: "Oosterschelde vaart al op Terschelling"
LC, 28 juni 1961: "Doeksen schakelt Oosterschelde weer in voor Veerdiensten"
LC, 22 juli 1963: "Meer dan 25000 man gingen naar de vier Friese waddeneilanden"

Per 1 januari 1962 komen de klassen te vervallen op de veerboten tussen Harlingen en Terschelling⁹⁵.

De zomer die volgt benut Doeksen de capaciteit van haar schepen maximaal en zo worden ongeveer 7000 passagiers in het eerste weekend naar Terschelling gebracht. Vanaf het winterseizoen van 1966-1967 wordt op werkdagen de veerdienst tweemaal onderhouden en op de vrijdagen zelfs driemaal. Een paar jaar daarvoor waren er rond de weekenden al enige afvaarten bijgekomen⁹⁶.

4.5 Kwaliteitsslag passagiersverbinding; 1970 – 2008

Niet alleen op de eilanden word de ‘kippenhok cultuur’ aangepakt. Ook op weg naar de eilanden wordt geprobeerd de gasten van alle gemak te voorzien. Aan comfortabele passagiersboten ontbreekt het dan ook niet. Het enige wat nog mist is een snelle mogelijkheid om van en naar het eiland te komen. Immers de reis duurt nog altijd meer dan een uur.

In 1969 komt daar verandering in als het Britse Comar in samenwerking met N-tours in Amsterdam zogeheten hovermarines wil laten varen over het wad. Een hovermarine is een soort hovercraft die op luchtkussens met een minimale diepgang van 50 centimeter en een snelheid van 35 knopen (65 km/uur) door het water kan varen. Hiermee zou het mogelijk zijn om de overtocht naar Terschelling in een half uur te doen⁹⁷. Dit verruimt de keuze en flexibiliteit van de passagiers.

Rederij Doeksen ziet vooralsnog geen heil in een samenwerking met de Britse exploitant. Volgens scheepvaartdeskundigen van de rederij is een hovermarine niet in staat om de overtocht te maken bij wind harder dan kracht 6, bij mist en bij ijsvorming op het wad⁹⁸.

De intentie van de VVV om voor de hovermarine kaartjes te gaan verkopen is voor Doeksen onbegrijpelijk omdat Doeksen al jaren veel geld in de VVV steekt. Middels een brief weet Doeksen de VVV van Terschelling te overtuigen. De VVV zal geen tickets voor de hovermarine verkopen, een boycot tegen de ‘hover’⁹⁹ (op deze manier wordt de hover buiten het bestaande dynamische systeem gesloten).

Begin september valt dan ook het doek voor Comar’s verbinding. De dienst heeft 35 dagen gevaren waarvan 7 door weersomstandigheden niet volledig. Dit in combinatie met een gemiddelde bezetting van minder dan de helft van de capaciteit maakt de verbinding niet rendabel¹⁰⁰.

⁹⁵ LC, 22 december 1961: “Geen klassen geen retours meer bij TSM”

⁹⁶ LC, 22 augustus 1964: “’s Winters twee boten naar Terschelling en Vlieland”

⁹⁷ LC, 25 maart 1969: “Semi-luchtkussenvaartuigen in het Noorden”

⁹⁸ LC, 6 maart 1969: “Diensten van hovermarines op de Waddeneilanden”

⁹⁹ LC, 19 maart 1969: “Terschellinger VVV verkoopt geen kaartjes voor Hovers”

¹⁰⁰ LC, 16 juli 1969: “Proefdienst Hovermarine op Vlieland en Terschelling”

LC, 16 juli 1969: “Met Hovermarine in half uur naar de eilanden”

LC, 29 juli 1969: “Luchtkussenvaartuig om twee uur van Harlingen en eiland Terschelling”

LC, 6 juli 1969: “De Hovercraft vaart vandaag voor het laatst”

Eind zomer 1973 krijgt Terschelling dan toch een sneldienst. Ditmaal geëxploiteerd door rederij Doeksen zelf. Geen hovercraft of –marine maar een snelle catamaran genaamd ‘Koegelwieck’ kan 170 passagiers met een snelheid van 28 knopen (50 km/uur) het wad over zetten. De overtocht duurt zo minder dan drie kwartier.

De ANWB en de KNWV gaven eerder al aan een gevaar te zien in het snelle grote schip. In het bijzonder langzame pleziervaartuigen zouden de snelheid van de boot onderschatten en in de problemen kunnen komen. Echter door de extreem korte remweg en de manoeuvreerbaarheid van de catamaran vormt de boot geen gevaar op de wadden. Over de voornaamste reden voor de aanschaf van de dure catamaran zegt dhr. Doeksen: “Met dit schip hopen wij een stuk gereedschap te hebben waarmee wij de steeds sneller op ons afkomende toekomst een slag voor kunnen zijn” (Leeuwarder Courant 9 oktober 1973)¹⁰¹.

In zijn toespraak bij de ingebruikneming van de ‘Koegelwieck’ deelt dhr. Doeksen eveneens mee dat er volgend jaar een nieuw schip in gebruik zal worden genomen om de toenemende passagiers en auto’s aan te kunnen.

Eind 1974 wordt de de ‘Midsland’ gekocht. Dit schip voer onder de naam ‘Rheinland’ als veerboot tussen Emden en Borkum en biedt plaats aan 1000 passagiers en 50 auto’s. Deze kunnen door middel van het zogeheten ‘roll on - roll off’ systeem (in de volksmond ook wel bekend als kop- en kontladen) snel geladen en gelost worden. In Harlingen via het achterschip erop, in Terschelling via de voorkant er weer af. Na modificaties voor dit systeem aan de steigers in zowel West-Terschelling als Harlingen wordt het schip in maart 1975 in gebruik genomen. De ‘Schellingerland’ en ‘Noord-Nederland’ worden uit de vaart gehaald¹⁰².

Om tegemoet te komen aan een stijgende vraag naar het transport van auto’s breidt Doeksen twee jaar later de vloot uit door een voormalig Zweedse veerboot in dienst te nemen. De nieuwe ‘Noord-Nederland’ kan 55 auto’s vervoeren. Het schip heeft een breed dek geschikt voor het beklende ‘roll on – roll off’ systeem. Dit is een mooi voorbeeld van intermodalisme. In de herfst van 1980 is de nieuwe haven in West klaar en worden de tijdelijke voorzieningen opgeruimd¹⁰³.

¹⁰¹ LC, 2 december 1972: “Snelle catamaran tussen Harlingen en Terschelling”
LC, 16 december 1972: “Snelle catamaran van Doeksen geen extra gevaar op Waddenzee”
LC, 12 februari 1973: “Snelle catamaran van Rederij Doeksen een gevaar op Waddenzee”
LC, 11 april 1973: “Snelle catamaran voor Terschelling juli in dienst”
LC, 2 oktober 1973: “Terschelling - De snelle Koegelwieck van de rederij”
LC, 9 oktober 1973: “Gasten onder de indruk van kwaliteit snelle catamaran”

¹⁰² LC, 3 juli 1974: “Midsland met vakantie in haven Terschelling”
LC, 27 juli 1974: “Terschelling in ban van angst en woede”
LC, 12 september 1974: “Veerboot Midsland mogelijk nog dit jaar in de vaart”
LC, 21 december 1974: “Veerboot Midsland niet voor kerst in de vaart”
LC, 3 maart 1975: “Tijdelijke steiger voor Midsland”

¹⁰³ LC, 24 januari 1977: “Nieuwe veerboot voor Harlingen-Terschelling”
LC, 9 april 1977: “Veerboot voor Terschelling juni in dienst”
LC, 11 juli 1977: “Nieuwe veerboot van Doeksen komt over drie weken in de vaart”
LC, 6 augustus 1979: “Nieuwe haven Terschelling in herfst volgend jaar klaar”

Met de toename van het autobezit en de capaciteit van de veerdiensten neemt ook de discussie op het eiland weer toe over een autobeperking (de auto enkel gebruiken voor het bereiken van de bestemming). Discussieavonden, raadsvergaderingen, protesten en brieven naar de Koningin zijn het gevolg (door het ontwrichten van het dynamisch systeem ontstaan er spanningen). De gemoederen laaien hoog op en er ontstaat een tweedeling op het eiland. In grote lijnen zijn de tegenstanders van de autobeperking; de middenstand en de bewoners van Oosterend. Voorstanders: ANWB, natuuraanhangers en bewoners die Terschelling liever houden zoals het is; uitzonderingen daar gelaten. Binnen het VVD bestuur ontstaat ook een tweedeling wat uiteindelijk resulteert in het aftreden van het gehele bestuur. Het instellen van een autobeperking wordt enkele malen uitgesteld en de affaire waait langzaam over. De autobeperking zoals in eerste instantie bedoeld was is er vooralsnog nooit gekomen. Wel zijn er in het centrum van West-Terschelling enkele auto beperkende maatregelen genomen zoals het autoluw maken van drukke straten¹⁰⁴.

Bedreigingen

TERSCHELLING — Vóór de behandeling van het onderwerp „autobeperking” zijn verschillende mensen op Terschelling bedreigd, zei burgemeester Louw Hoogland tijdens de gisteravond gehouden raadsvergadering. Hij sprak van „bepaalde gezinnen”, die daar hinder van hadden ondervonden. Ook mevrouw Geertje Spanjer-Hibma (PvdA) liet zich uit in die richting. „Het is beschamend dat je op alle manieren wordt bedreigd en nagezeten,” zo zei ze.

Eén van de artikelen uit de Leeuwarder Courant over de autobeperking (augustus 1975)

De periode die volgt (1982-1988) is een roerige voor de Terschelinger Stoomboot Maatschappij. Door de steeds hoger wordende exploitatiekosten en het uitblijven van landelijke financiële steun is de reder genoodzaakt om de tarieven voor vrachtvervoer per schip (bestelbusjes en vrachtwagens) flink te verhogen. Dit leidt tot ontevredenheid van

¹⁰⁴ Interview George Visser (2008): Voormalig wethouder recreatie en locoburgemeester gemeente Terschelling
 LC, 14 mei 1974: “Autoverbod bepleit op Terschelling en Ameland”
 LC, 9 december 1974: “Protesten op Terschelling tegen autorem”
 LC, 23 december 1974: “Buren schrijven koningin over autobeperking”
 LC, 9 januari 1975: “VVD-bestuur van Terschelling treedt geheel af”
 LC, 7 augustus 1975: “Actie tegen autorem op Terschelling wordt uitgebreid”
 LC, 12 augustus 1975: “Hoogland: veel onzin geuit bij discussies over autobeperking”
 LC, 22 augustus 1975: “Autobeperking Terschelling wordt uitgesteld”
 LC, 21 september 1975: “Waddenvereniging: autobeperking op Schylge niet van invloed op omzet”

transportondernemers Klaas en Joop van Urk van Van Urk Transport BV, waarop zij een vergunning aanvragen voor het vervoeren van goederen tussen Harlingen en Terschelling. De ondernemer kan goedkoper zelf de goederen van en naar het eiland halen en brengen (vergroting van keuze en flexibiliteit voor vrachtafhankelijke ondernemers op het eiland). Dit leidt tot een conflict met Doeksen die bezwaar maakt tegen de vergunning omdat dit wel eens de nekslag zou kunnen betekenen voor de noodleidende reder. In december '83 wordt het bezwaar van Doeksen afgewezen. Van Urk krijgt een vergunning voor goederenvervoer voor een periode van tien jaar (deregulering).

Eind '84 wordt bekendgemaakt dat het hoger beroep van Doeksen tegen de vergunning van Van Urk gegrond is verklaard. Dit houdt in dat het vervoersbedrijf zijn activiteiten tussen het eiland en de vaste wal moet staken. In februari daarop volgend komt de uitspraak. De Commissie Vervoersvergunningen bepaald dat: "Het transportbedrijf Van Urk bv mag voorlopig alleen grote partijen goederen tussen Harlingen en Terschelling vervoeren van niet meer dan twee verladings tegelijk" (Leeuwarder Courant 7 februari 1985). Hier blijft het bij na de definitieve uitspraak van het college van beroep voor het bedrijfsleven in Den-Haag in januari 1987¹⁰⁵.

Na enkele aanpassingen aan de havens in Terschelling en Harlingen wordt met enige vertraging in juni 1989 de nieuwe boot van Rederij Doeksen in gebruik genomen. De 'Friesland' heeft ruimte voor 1750 passagiers en 120 auto's en is tot op de dag van vandaag in gebruik¹⁰⁶.

De snelboot 'Stuifdijk' wordt na ruim een jaar in dienst te zijn geweest tijdelijk vervangen door de eerste 'Koegelwieck'. De 'Stuifdijk' is enkele malen uit de vaart geweest door averij. Doeksen heeft dan inmiddels in Noorwegen een nieuwe, grotere catamaran besteld. Het schip wordt niet voortgestuwd door schroeven maar door waterjets¹⁰⁷.

¹⁰⁵ LC, 11 maart 1983: "Transportbedrijf begint beurtvaart naar Terschelling"
LC, 22 april 1983: "Twee rederijen strijden om vervoersvergunning"
LC, 16 december 1983: "Definitieve vergunning voor vervoersbedrijf Van Urk Terschelling"
LC, 31 oktober 1984: "Rederij Doeksen: Van Urk Maritiem mag geen vracht meer vervoeren"
LC, 20 december 1984: "Doeksen wil stopzetting vrachtvaart Van Urk"
LC, 7 februari 1985: "Zeevervoer Van Urk aan banden gelegd"
LC, 14 mei 1985: "Emoties laaien hoog op in veerbotenstrijd Terschelling"
LC, 14 augustus 1985: "Van Urk heeft nieuwe tijdelijke vergunning vervoer op Terschelling"
LC, 31 augustus 1985: "Van Urk mag vrachten vervoeren voor niet meer dan twee verladings"
LC, 31 januari 1987: "Van Urk Terschelling mag niet voor meer dan twee verladings werken"

¹⁰⁶ LC, 28 juni 1988: "Nieuwe veerboot Doeksen komt later in gebruik"
LC, 27 april 1989: "Nieuwe veerboot geweerd uit haven van Terschelling"
LC, 26 juni 1989: "Friesland komt vrijdag in de vaart"

¹⁰⁷ LC, 25 juni 1990: "Stuifdijk klaar voor het werk"
LC, 7 juli 1990: "Stuifdijk uit de vaart door kapotte pomp"
LC, 9 augustus 1990: "Stuifdijk aan de grond bij Vlieland"
LC, 4 september 1990: "Stuifdijk nog tien dagen uit de vaart"
LC, 16 oktober 1990: "Snelboot Stuifdijk Weer in De Vaart"
LC, 3 mei 1991: "Doeksen vervangt snelboot Stuifdijk nu al door nieuwe"
LC, 10 juni 1992: "Nieuwe snelboot Doeksen klaar voor vakantieverkeer"

De snelle ‘Koegelwiek’ wordt in juli 1992 in gebruik genomen en biedt plaats aan 317 passagiers. Twee jaar later komt de ‘Midsland’ als reserveboot de ‘Friesland’ ondersteunen. Deze schepen zijn anno 2009 nog steeds in gebruik op de verbinding.

Onlangs werd er een luxueuze snelboot aan het assortiment van Doeksen toegevoegd. Het Filippijnse gebouwd schip vervoert 415 passagiers in ongeveer 40 minuten van en naar Terschelling¹⁰⁸.

In 2008 brengt het concurrerende EVT (Eigen Veerdienst Terschelling) de snelboot ‘Willem Barentz’ in de vaart. Deze veerdienst biedt reizigers naast de reguliere verbinding van Doeksen extra mogelijkheden om van en naar het eiland te gaan. (penetratie van het bestaande dynamische systeem en vergroting van de keuze en flexibiliteit van de passagiers). De EVT heeft ondertussen vergevorderde plannen om nog een snelle boot op de verbinding te brengen. Deze wordt ook geschikt voor auto’s en bestelbusjes. Hiermee lijkt het monopoly van rederij Doeksen voorgoed voor bij te zijn.

Over de komst van de concurrent zijn de meningen verdeeld op het eiland. Voor de badgasten maakt het niet zoveel uit, die willen enkel zo goedkoop en comfortabel mogelijk naar het eiland¹⁰⁹.



De nieuwe snelboot “Willem Barentsz” van Eigen Veerdienst Terschelling in actie

¹⁰⁸ LC, 3 mei 2007: “Grotere snelboot voor Vlieland en Terschelling”

LC, 8 maart 2008: “Nieuwe snelboot van Doeksen vaart april”

¹⁰⁹ LC, 17 maart 2008: “Concurrentie op sneldienst Terschelling”

LC, 4 april 2008: “Kritiek op monopolie veerdienst”

LC, 18 augustus 2008: “Eerste afvaart EVT”

LC, 21 augustus 2008: “Een concurrent voor Doeksen”



De nieuwe snelboot "Tiger" van Doeksen in actie

5 Conclusie en slotbeschouwing

- De economisch geografische verandering
- Infrastructuur, transport en toerisme
- De geleerde les en de toekomst

Na het lezen en vergelijken van de theorie en de praktijk moeten de spreekwoordelijke puntjes nog op de i gezet worden. Hiervoor is het handig om terug te komen op de gestelde vragen. De hoofdvraag:

- Hoe is de economisch geografische positie van Terschelling in de afgelopen 100 jaar veranderd?

Het antwoord op de hoofdvraag is te uitgebreid om in een paar zinnen uit één te zetten. Deze laat zich daarom ook het best beantwoorden door in te gaan op de deelvragen.

5.1 De economisch geografische verandering

- Hoe is de economische oriëntatie geografisch veranderd in de afgelopen 100 jaar?
 - Hoe is de economie op het eiland veranderd?
 - Hoe is de range van Terschelling als onderneming veranderd?
 - Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist?
 - Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland?

Hoe is de economie op het eiland veranderd?

In hoofdstuk 3.1, 3.2 en 3.4 werd gelezen hoe de economie op het eiland veranderd is. Rond 1900 was er op Terschelling een bloeiende economie in de maritieme sector. Deze nam sterk af tot een minimum in de jaren '30. De agrarische sector richtte zich vanaf deze tijd meer en meer op de export van zuivel. Ondanks investeringen loopt de werkgelegenheid terug. Op het kruispunt in 1950 voorziet men nog niet dat toerisme de dragende peiler van de Terschellinger economie wordt. Met de explosieve groei die volgt wordt dat duidelijk en vanaf 1980 richt het eiland zich volledig op de seizoensspreiding ter bevordering van de groei in de recreatieve sector. Kortom: van een agrarisch maritieme economie naar een monocultuur in toerisme.

Hoe is de range van Terschelling als onderneming veranderd?

Door Terschelling als onderneming van de drie verschillende sectoren neer te zetten in hoofdstuk 3.1 komt een evenredige ontwikkeling als de economische naar voren. Met de

teloorgang van de maritieme sector verliest Terschelling haar internationale invloed en neemt de maritieme range af. Op agrarisch gebied daalt het aantal banen. Toch door de schaalvergroting en de stijgende export van zuivelproducten naar de vaste wal blijft de range van Terschelling als agrarisch bedrijf ongewijzigd.

De verandering van de range van Terschelling als leverancier van het toeristisch product laat na de tweede wereldoorlog een vergroting zien. Het verzorgingsgebied wordt met de groei van het aantal badgasten aanzienlijk vergroot. Kortom: van een stuwende maritieme functie naar een stuwende recreatieve functie.

Hoe werkt Terschelling als fabriek voor de toerist?

Hoofdstuk 3.5 gaat verder in op Terschelling als toeristische onderneming. Door Terschelling als fabriek voor het toerisme neer te zetten worden en alle facetten die een rol spelen in kaart gebracht. Terschelling levert haar product aan de afzetmarkt, dit is de toerist. Om de kwaliteit van dit product te waarborgen en de markt te kunnen blijven bedienen heeft Terschelling naast de basisingrediënten diverse input nodig. Deze bestaan uit beheer en onderhoud, service en het organiseren van activiteiten en evenementen. Dit allemaal door de betrokken partijen op het eiland. Van Staatsbosbeheer tot bevolking. De vraag laat zich het best beantwoorden door Figuur 3.9 “De werking van Terschelling als toeristische onderneming” op pagina 37.

Wat is de invloed van de economische verandering op het eiland?

Er werd al gelezen in hoofdstuk 3.3 dat de penetratie van veel toeristen in een lokaal gebied kan leiden tot spanningen met de lokale bevolking. Twee mooie voorbeelden hiervan staan in hoofdstuk 3.4 en 3.6. In 1960 ontstonden problemen op het eiland door de explosieve toename van het aantal motorvoertuigen. Ook waren er toen al problemen met zelfstandig kamperende jongeren. Deze problemen komen later weer terug. Daarnaast heeft de economische verandering impact op de omgevingskwaliteit. Alle toeristisch gerelateerde bebouwing (badpaviljoens, infrastructuur, musea e.d.) waren er bij het behouden van een basiseconomie in de maritieme en agrarische sector nooit geweest.

5.2 Infrastructuur, transport en toerisme

- Wat is de rol van infrastructuur geweest bij de verandering?
 - Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme?
 - Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme?

Hoe heeft de infrastructuur zich ontwikkeld in relatie met het toerisme?

In hoofdstuk 4.1 viel te lezen welke gevolgen het investeren in infrastructuur kan hebben voor een eiland. Over-ontwikkeling leidt tot een toename van de druk op de omgevingskwaliteit en

een afname van het aantal gasten. Terschelling past in deze case van ontwikkeling en er is op het juiste moment geïnvesteerd in infrastructuur. In de periode van de toeristische groei 1950-1980 is alle benodigde infrastructuur aangelegd. Hierna besefte men op het eiland dat verdere uitbreiding van de capaciteit om de groei in het hoogseizoen door te zetten zou leiden tot de case van over-ontwikkeling. Hierna is niet meer geïnvesteerd in de basisinfrastructuur maar in bevordering van de seizoensspreiding. Immers, waarom meer bijbouwen als de infrastructuur meer dan de helft van het jaar onbenut blijft?

Welke bijdrage heeft de bootverbinding met Harlingen geleverd bij de ontwikkeling van het toerisme?

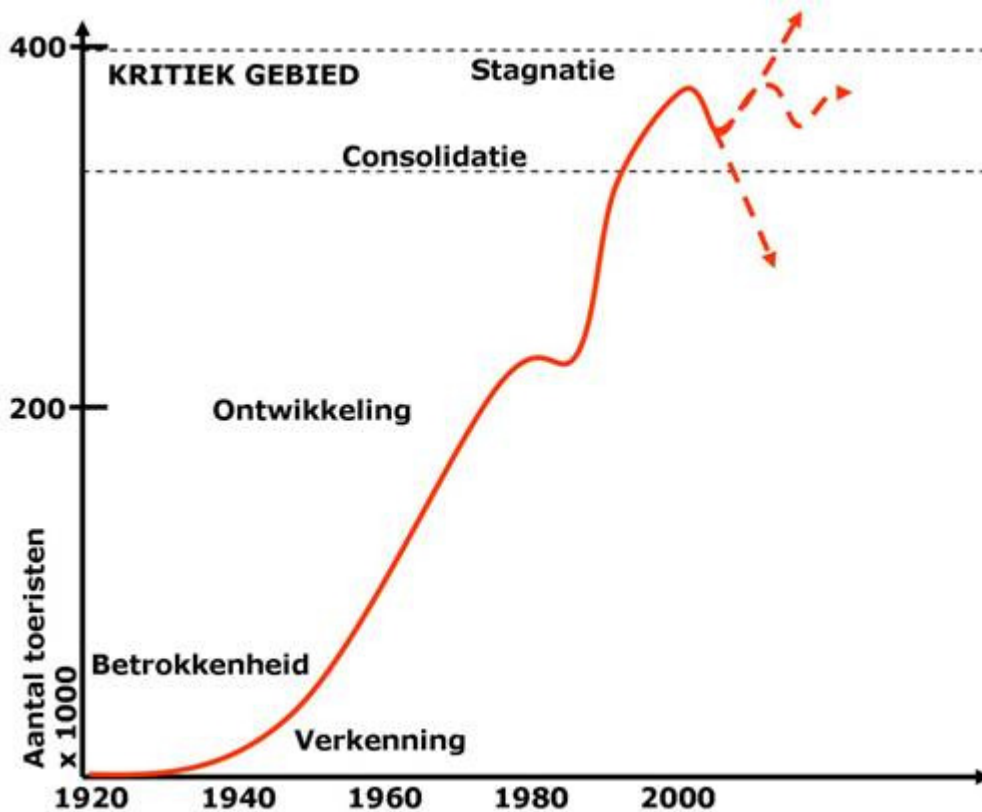
In de beschrijving van de ontwikkeling van de bootverbinding, hoofdstuk 4.3, 4.4 en 4.5 staan de vijf uitgangspunten voor de relatie tussen transport en ontwikkeling centraal (hoofdstuk 4.2). Deze geïntegreerde punten beantwoorden met elkaar de vraag. De verbinding tussen knooppunten Harlingen en West-Terschelling is altijd de hoofdmogelijkheid geweest om van en naar het eiland te gaan. Deze is dus van onmiskenbaar belang. Als er immers geen boot vaart, hoe kunnen toeristen dan op Terschelling komen? Rederij Doeksen die de verbinding ten tijde van de toeristische groei exploiteerde heeft voortdurend ingespeeld op de belangen van de toerist. Met de groei van het aantal bezoekers, groeide ook de vlootcapaciteit. Later kwamen schepen met het roll-on roll-off systeem om de motorvoertuigen snel over te kunnen zetten en een sneldienst. Met goede aansluitingen en havenfaciliteiten hebben de passagiers nooit lang hoeven wachten om naar of van het eiland te gaan.

5.3 De geleerde les en de toekomst

Welke les kan geleerd worden uit deze verandering en wat betekent dit voor de toekomst?

Nadat de economisch geografische verandering in kaart is gebracht is het aardig om te kijken welke les hier uit te trekken valt. Als we weten hoe Terschelling zich de afgelopen 100 jaar ontwikkeld heeft, wat betekent dit dan voor de toekomst? Zijn bepaalde trends voort te zetten? Met het wegvallen van een economie gebaseerd op de maritieme en agrarische sector wordt de economische peiler op Terschelling volledig gedragen door het Toerisme. Een monocultuur in toerisme lijkt mooi, maar maakt Terschelling kwetsbaar. Het wegvallen hiervan zou fatale gevolgen hebben

Terug naar bezoekersaantallen in vergelijking met Butler's lifecycle of destinations, figuur 3.12.



Figuur 3.12: Aantal bezoekers Terschelling vergeleken met levenscyclus toerisme

Het klinkt onwaarschijnlijk dat het aantal bezoekers op Terschelling weer af zal nemen. Toch is dit mogelijk. De laatste jaren nam het aantal bezoekers al af en het is de vraag of deze afname doorzet of dat dit een kleine fluctuatie is in het begin van stabilisatie.

Aansluitend op de case van eiland ontwikkeling lijkt het er inderdaad op dat Terschelling zich in de fase van stabilisatie bevindt. Dit betekent niet dat de strijd gestreden is. Tussen 1995 en 2008 begeeft de ontwikkeling zich al in het kritieke gebied. In deze periode zijn er diverse investeringen gedaan. Op de verbinding zijn er twee sneldiensten bijgekomen, diverse evenementen zijn gestart en de VVV maakt volop promotie. Dit allemaal om de stagnatie te behouden.

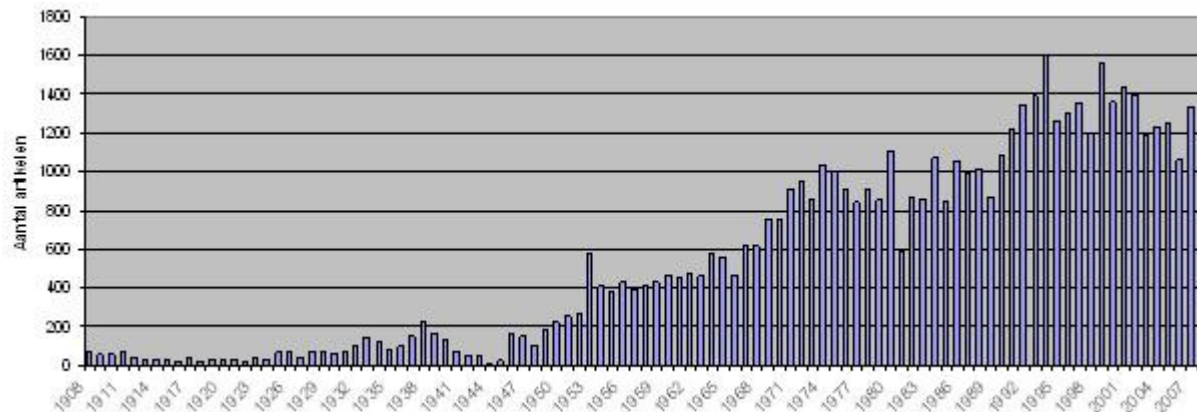
Vooralsnog lijkt dit niet voldoende gezien het feit dat de laatste vijf jaar de bezoekersaantallen weer afnemen. Men moet zich op Terschelling realiseren dat er hard gewerkt moet worden om de groei voort te zetten of zelfs te behouden. Om verdere groei mogelijk te maken zal toch de capaciteit uitgebreid moeten worden. Hierbij loopt men het risico van over-ontwikkeling. Oplossingen kunnen worden gezocht in uitbreiding van de capaciteit buiten het eiland. Terschelling werkt al samen met de andere eilanden, nu nog samenwerking met de kustregio van Friesland. Er liggen mogelijkheden om de hele

Waddenregio te ontwikkelen tot één recreatiegebied¹¹⁰. De eilanden zijn volwassen, nu de omliggende gebieden nog.

¹¹⁰ Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): “Recreatie en toerisme in het Waddengebied”

Bijlagen

Archief Leeuwarder Courant



Aantal artikelen gevonden per jaar met zoekwoord 'Terschelling' in het digitale archief van de Leeuwarder Courant.

In de periode van 1908 t/m 1928 zijn er relatief weinig artikelen gerelateerd aan Terschelling. Om een volledig beeld te krijgen over 100 jaar zijn juist deze artikelen van belang. Deze zijn in kaart gebracht en onderverdeeld naar onderwerp en fungeren als fundering voor de overige periode.

Willem Barendsfonds

In de eerste 20 jaar kom ik diverse oproepen tegen van het Willem Barendsfonds. Dit fonds deelt uitkeringen uit aan weduwen ten gevolge van schipbreuk. Af en toe wanneer er bijvoorbeeld van het koninklijke huis weer een grote bijdrage is geschonken wordt hier bericht van gegeven. Vaak na een ramp met name in het stormseizoen wordt er een oproep aan de bevolking gedaan om een donatie te doen.

- 14-11-1908 Oproep donatie WBF
- 27-11-1908 Oproep donatie WBF
- 03-11-1909 Oproep donatie WBF
- 05-11-1909 Oproep donatie WBF
- 08-11-1909 Oproep donatie WBF
- 31-12-1909 Schenkingen t.b.v. WBF
- 10-01-1910 Schenkingen t.b.v. WBF
- 14-01-1911 Schenking door koningin t.b.v. WBF
- 06-12-1912 Oproep donatie WBF
- 20-12-1917 Oproep donatie WBF
- 27-12-1917 Oproep donatie WBF

Commissie tot steun vissersweduwen

De commissie tot steun vissersweduwen is vergelijkbaar aan het Willem Barendsfonds. De commissie deelt eenmalig schenkingen uit aan de weduwen van omgekomen scheepsmensen.

- 10-01-1908 Steun niet tegengevallen
- 19-02-1908 Gift koninklijk huis
- 21-10-1911 Burgercomité opgericht + gift koningin

22-02-1912 Uitkering per week 2 gulden + toelage kind tot 16 jaar (10.777,- gulden tot.)
25-09-1912 f 200 van koningin aan gezinnen die slachtoffer van schipbreuk e.d zijn

Postdienst / postboot / veerdienst

De eerste 20 jaar laat duidelijk een trend zien in de opkomst van het passagiersvervoer. Waar het in eerste instantie de postboot was die af en toe passagiers mee kon nemen werd het al snel een passagiersdienst die de post mee brengt. De eigenaar van de postboot ziet het toerisme duidelijk groeien en van tijd op tijd maakt hij reclame voor het eiland als trekpleister om mensen in zijn passagiersdienst te krijgen.

04-01-1908 Post met sleepboot door ijs

08-01-1908 Postboot weer door ijs

23-01-1908 Geen postboot i.v.m. mist

27-04-1908 Zomerdienst

07-05-1908 Zomerdienst

23-05-1908 Pleziervaart

07-12-1908 Postboot trekt nieuwe reddingsboot

15-11-1909 IVM storm heeft de postboot niet gevaren

07-02-1912 Postboot Juliana teruggekeerd wegens teveel ijs

23-03-1912 Overtocht Harlingen – Terschelling/Vlieland goedkoper + betere boot dan andere eiland-overtochten

18-06-1912 Bootdienst Harlingen – Terschelling 1x per dag, subsidie f 4000

14-08-1912 Postboot vaart 2 keer op een dag wegens grote trek naar de eilanden

01-05-1913 Zomerdienst

26-05-1914 Postdienst Pinksteren en zondagen

09-07-1914 Radarbootdienst

17-08-1914 Postbootdienst

13-01-1916 Postboot vaart door storm niet uit

15-01-1916 Postboot vaart weer

05-02-1917 Postboot niet door ijs

12-05-1917 Zomerdienstregeling

01-10-1917 Winterdienstregeling

08-10-1917 Visser maakt elke week rit van Harlingen en terug plaats voor 20 man

27-12-1917 Postboot vaart niet door gebrek aan olie

31-05-1919 Personentarief postboot overtocht

08-08-1919 Bekendmaking vertrekuren

16-08-1922 Postboot voor pleziertocht zondag

25-08-1922 Pleziertocht gaat niet door

13-07-1923 Rederij Doeksen neemt veerdienst over en vaart 2 maal i.p.v. 1 maal per dag.

30-08-1923 Door storm veerdienst weer teruggekeerd naar Harlingen

03-01-1924 Postboot tijdelijk vervangen door sleepboot i.v.m. ijs

28-06-1924 Advertentie voor 2maal daags varen van de postboten ter promotie bezoek Terschelling

09-06-1925 Verbetering dienstregeling trein voor aansluiting boot

03-06-1927 Advertentie pleziertocht naar T en V tijdens Pinksteren

01-07-1927 Bezoekt T of V, promotie boottocht

02-07-1927 Bezoekt T of V, promotie boottocht

22-12-1927 IVM ijs en mist geen verbinding

27-12-1927 Terschelling weer bereikbaar

Personeel gevraagd

Duidelijk is te zien dat het toerisme nog niet piekt. Berichten over kamerhulp o.i.d. in het hoogseizoen blijven uit. Wellicht had ik in deze periode meer advertenties naar vissers- of landbouwwerkers verwacht.

27-01-1908 Knecht banketbakkerij

14-06-1908 Timmerman
 29-05-1909 Onderwijzer
 23-06-1909 Dienstbode
 25-01-1911 Tijdelijke onderwijzeres
 25-04-1913 Slagersknecht
 06-08-1916 Voegers
 21-01-1919 Dansleraar
 21-04-1922 Onderwijzeres

Landbouw

Artikelen met als onderwerp landbouw in relatie met Terschelling kom ik ontzettend weinig tegen. Artikelen die mij een beeld moeten geven over de landbouweconomie van deze tijd zijn er niet.

25-12-1908 advertentie voorbehoedmiddel ter voorkoming van kalverziekte en melkzucht
 04-09-1909 Veedrinkwaterleiding
 03-10-1911 Dertien koeien verdronken
 27-11-1911 Verslag welzijn vee Vlieland en Terschelling in 1910
 30-08-1921 Zuivel fabriek op Terschelling verwerkt kleinste gedeelte melkexport
 10-06-1922 Onenigheid over waterlopen staatsbosbeheer
 23-08-1922 Keuringdienst van waren constateert melkvervalsing op Terschelling
 20-02-1924 Vervoersverbod herkauwers ivm mkz opgeheven
 02-04-1924 Vervoersverbod herkauwers en varkens ivm mkz

Aanspoelen of opvissen

Op het eiland Terschelling spoelen ontzettend veel dingen aan die afkomstig zijn van vergane schepen of die domweg overboord zijn gezet of geraakt. Eveneens is er in deze tijd veel aandacht voor het terugvinden van vergane schepen met schatten aan boord. Dit omdat de techniek om dergelijk zaken op te duiken in opkomst is.

24-06-1908 Aanspoelen balen katoen
 24-08-1908 Aanspoeling twee lijken
 14-12-1908 Verkoop aangespoelde hout Fernando
 08-01-1909 Aanspoeling lijk
 22-03-1909 Deklast Engels stoomschip opgepikt door vissers
 17-11-1909 Twee lijken bij Terschelling opgevist
 19-11-1909 Aanspoelen grenen balken
 15-02-1911 Wrak de Lutine
 14-07-1911 Einde aan zoeken naar Lutine
 28-08-1911 Anker Lutine opgevist
 05-09-1911 Kanon van Lutine opgevist
 08-09-1911 Lijk man gevonden
 10-09-1911 Onderdelen Lutine opgevist
 09-10-1911 Lijk Duitser aangespoeld
 08-11-1911 Lijk aangespoeld
 25-09-1912 Weer bezig met opvissen Lutine, al voor f 100.000 opgevist
 09-10-1912 Bewering dat de schatkamer van Lutine (goud) gezien is
 22-01-1913 Koperen muntstukken in duinen gevonden
 14-03-1913 Lyons hervat opvissen Lutine
 22-11-1919 Lege sloep aangespoeld

Stranding van schepen

De meeste artikelen heb ik gevonden over schepen in nood. Veel schepen stranden op een van de zandplaten ten zuiden van Terschelling. Een bekende trend in het archief is een artikel over een

gestrande boot, een dag later een artikel over hulp die is uitgevaren, en weer een dag later de bekendmaking van het succesvol vlottrekken.

05-03-1908 Stoomschip vlotgetrokken
23-03-1908 Schip in nood
28-04-1908 Schip in nood
02-12-1908 Ertsboot gestrand
03-12-1908 Poging om ertsboot vlot te trekken
04-12-1908 Gestrande ertsboot vlotgetrokken
04-12-1908 Gestrande boot
05-12-1908 Gestrande boot vlotgetrokken
07-12-1908 Grote boot gestrand op Vliehorst
18-03-1909 Engels stoomschip bij Terschelling gestrand
19-03-1909 Engels stoomschip vlot getrokken
08-12-1909 Boot gestrand
09-12-1909 Stoomschip gestrand
10-12-1909 Stoomschip nog niet vlotgetrokken
11-12-1909 Stoomschip nog niet vlotgetrokken
13-12-1909 Stoomschip vlotgetrokken
17-12-1909 boot gestrand
18-12-1909 gestrande boot vlotgetrokken
12-01-1910 Aanvaring met stoomtrawler
03-02-1910 Griekse boot gestrand
04-02-1910 Griekse boot vlot geraakt
26-02-1910 Duits schip gestrand
28-02-1910 Duits schip nog steeds vast
08-03-1910 Deens schip gestrand en weer vlot geraakt
08-09-1910 Duitse vischlogger gestrand
09-01-1911 De Botter gestrand
14-01-1911 Schip ligt voor Terschelling vast
24-11-1911 Stroomtrawler gestrand
22-12-1911 Loodskotter gestrand
27-05-1912 Schoener gestrand
19-08-1912 Motorjacht aan lager wal geraakt
30-10-1912 Loodsschoener gestrand
12-10-1912 IJzeren schip vastgelopen
24-12-1912 Deens stoomschip gestrand
18-04-1913 Caission gestrand
21-04-1913 Duitse bark gestrand
01-10-1913 Engels stoomschip gestrand
12-10-1915 Noors schip gestrand
06-11-1915 Gestrande duitse duikboot
04-05-1917 Trawler gestrand en vlotgesleept
16-06-1917 Duits handelsschip gestrand
30-07-1917 Onbekend vrachtschip gestrand en geplunderd
02-08-1917 Nederlandse stoomtreiler gestrand
12-02-1920 Amerikaans stoomschip gestrand
17-11-1923 Schelpenzuiger van Terschelling helpt gestrand schip
15-05-1925 Stoomschip gestrand
16-05-1925 Noors stoomschip vlotgetrokken en reis voortgezet
28-11-1925 Aanvaring met onbekende boot
02-12-1925 Aanvaring waarschijnlijk met vergane loodsschoener
05-12-1925 Ontstemming en onvrede na vergaan loodsschoener
De maanden hierna volgen nog tientallen berichten over de verdwenen loodsschoener
Laatste bericht op 02-06-1928.
29-09-1926 Twee schepen in nood

21-10-1926 Zweedse stoomtreiler binnengebracht
 25-04-1927 Brandaris helpt Duits stoomschip in nood
 08-10-1927 Russisch schip gestrand

Schipbreuk / Ongeval

Het Willem Barendsfonds bestaat niet voor niets. Veel schepen vergaan voor de kust van Terschelling.

Door storm, aanvaring of een zeemijn.
 06-01-1908 3 doden bij reddingspoging
 22-01-1908 visser verdronken
 25-11-1908 10 doden bij schipbreuk Fernando
 26-11-1908 1 dode bij schipbreuk Fernando
 27-11-1908 de stranding der Fernando
 28-11-1908 Fernando gezonken + begrafenis
 21-01-1909 Bootsman omgekomen bedrijfsongeval
 13-05-1911 Schelpenzuiger aangevaren
 26-10-1911 Schelpenzuiger gezonken, geen gewonden/doden
 30-12-1911 Acht vissers verdronken
 10-03-1917 Mosselvisser uit ijs bevrijdt
 23-03-1917 Amerikaanse boot getorpedeerd en gezonken, 20 doden
 30-03-1917 Petroleum stoomschip getorpedeerd
 04-05-1917 Nederlandse stoomtreiler grond in geboord
 03-12-1917 Schip vergaan door storm
 09-02-1918 Zweedse reliefboot tot zinken gebracht 6 doden
 02-05-1918 Mijnevissers op mijn gelopen en gezonken
 03-05-1918 Ongeval mijnevissers, 5 doden, 5 vermisten
 17-10-1918 Vissersboot gezonken in haven Harlingen
 17-09-1919 Amerikaans stoomschip op mijn en gezonken
 06-12-1919 Amerikaans stoomschip op mijn gelopen
 11-06-1920 Engelse sleepboot op mijn gelopen en gezonken 16 doden
 05-08-1920 Stoomtrawler op mijn en gezonken
 30-11-1925 Loodsschoener vergaan 13 doden

Reddingsmaatschappij

03-02-1908 Verbeterde reddingsboot
 30-11-1908 Weduwen pensioen omgekomen roeiers
 01-12-1908 Noemen namen van de mensen die geholpen hebben
 02-12-1908 Beloning voor roeiers
 09-12-1908 Proef met nieuwe reddingsboot succesvol
 25-01-1909 uitreiking medailles voor moedige bemanning
 24-02-1910 Nieuwe motorreddingsboot
 17-06-1910 Tweede motorreddingsboot
 24-01-1911 Medailles uitgereikt aan redders Fernando
 17-11-1913 Bergingsboot voor in noodverkerende schepen
 11-04-1920 Promotie reddingwezen
 24-10-1921 Reddingboot vermist en vermoedelijk gezonken
 25-10-1921 Delen reddingboot aangespoeld, onderzoek volgt, aangenomen wordt dat de vier man omgekomen zijn.
 20-12-1921 Nieuwe boot aangeboden aan Terschelling
 13-01-1922 Erepenningen voor omgekomen mannen reddingboot
 13-03-1923 Nieuwe boot klaar voor gebruik
 11-11-1924 Onderscheiding tijdens eeuwfeest reddingmaatschappij voor Terschelling

Ontwikkeling

25-01-1909 Aanbesteding bouw 14 arbeiderswoningen
08-02-1909 Zoeken locatie voor gasfabriek t.b.v. verlichting
17-09-1910 Drinkwatervoorziening op Terschelling onderzoek
29-10-1910 Drinkwatervoorziening op Terschelling resultaat
07-12-1910 Vorming houtvesterij Terschelling en Vlieland
18-01-1917 Nieuwe Zuivelfabriek
15-06-1918 Gevangenenarbeid mogelijk op Terschelling
30-06-1923 Beknopte samenvatting van 20 jaar ontwikkeling door postbode geschreven
20-08-1923 Toevoeging door postbode aan verhaal
19-01-1927 Mogelijke samenvoeging gemeenten Terschelling en Vlieland
04-03-1927 Geen samenvoeging gemeenten
09-03-1927 Terschelling mogelijk bij Friesland

Droogmakerij Zuiderzee

17-03-1909
26-05-1917 De afsluiting der Zuiderzee
26-07-1921 De waddenspolders
18-02-1925 Zuiderzeevis en het brakke water
18-12-1926 Afsluiting der Zuiderzee
15-02-1927 Zuiderzeewerken
07-04-1927 Het droogleggen der Zuiderzee

Recreatie

23-04-1908 Behoefte aan badgelegenheid
18-06-1908 Badgelegenheid officieel geopend
02-05-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
09-05-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
12-08-1910 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
08-07-1911 Zeetochtjes naar Vlieland en Terschelling
18-07-1911 Padvinders vermaken zich op Terschelling
17-03-1913 Terschelling als moderne badplaats, badhotel + goede verbinding
11-10-1915 Oprichting Noordzee bad
02-11-1915 Hotel Swart te koop
20-11-1915 Potentieel pension te koop
22-07-1918 Advertentie Noordzee bad
02-06-1924 Geschreven stuk door Jouwersma over Terschelling als badplaats
03-06-1924 Vervolg stuk Jouwersma Terschelling als badplaats
06-01-1925 In promotie Harlinger haven Terschelling genoemd als booming badplaats
10-02-1927 Badplaats op Terschelling
09-03-1927 Terschelling als badplaats
12-03-1927 Terschelling als badplaats
08-04-1927 Terschelling als badplaats
15-04-1927 Terschelling als badplaats
11-05-1927 Terschelling als badplaats, uitgifte in erfpacht van staats duingrond goedgekeurd
05-07-1927 Ingezonden stuk door Jouwersma over Terschelling

Advertentie recreatie

11-03-1912 Café en logement te koop
08-07-1916 Pension restaurant, Schol
10-07-1916 Pension restaurant, Schol
12-06-1919 Woningen te huur gedurende badseizoen

06-05-1921 Uitstapje Terschelling Hotel Nap
 18-06-1921 Noordzee bad Terschelling
 25-06-1921 Noordzee bad Terschelling
 02-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 09-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 16-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 23-07-1921 Noordzee bad Terschelling
 13-04-1922 Bezoekt hotel NAP tijdens paasdagen

Recreatie verslagen

12-08-1921 Een vakantie week op Terschelling
 26-08-1921 Simmerkamp jongiryske mienskip
 24-06-1922 Woningen of kamers te huur voor zomermaanden
 02-06-1923 Noordzee bad Terschelling
 04-06-1923 Noordzee bad Terschelling
 12-06-1923 Pension met tuin
 07-07-1923 Een kapitaal aan gezondheid te winnen
 12-07-1923 Bezoekt hotel NAP
 13-07-1923 Bezoekt hotel NAP
 14-07-1923 Voor een tientje weekendje Terschelling
 14-07-1923 Een misdaad wanneer je Terschelling of Vlieland niet bezoekt
 14-07-1923 Hotel NAP
 21-07-1923 Voor 100,000 gld aan radium snuiven in zeelucht Terschelling en Vlieland
 27-07-1923 Voor een tientje weekendje Terschelling
 27-07-1923 Ook bij storm en noodweer zijn de eilanden T en V bijzonder mooi
 10-08-1923 Hotel t wapen van Terschelling
 25-08-1923 Nog kan u 's morgens heen en 's middags terug voor 2 gulden
 18-04-1924 Groot Russisch transportschip gestrand bij Terschelling, tijdens paasdagen speciale pleziertochten.
 06-06-1924 Kamers te huur
 07-06-1924 Kamers te huur
 24-06-1924 Pension aangeboden
 05-07-1924 Hotel Pension het wapen van Terschelling
 07-07-1924 Plaats voor 2 bij burgerfamilie
 12-07-1924 Hotel Pension het Wapen van Terschelling
 27-03-1925 Te huur vrij huisje gedurende zomermaanden (Swart)
 23-05-1925 Blauwe golven en frisse zeelucht op Terschelling en Vlieland
 19-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 29-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 30-05-1925 Extra treindienst in aansluiting met de boot tijdens Pinksteren
 13-06-1925 Gemeubileerde kamers te huur
 17-06-1925 Huis te huur
 27-06-1925 Te huur huize zonneshijn
 29-06-1925 Pension Bakker
 01-07-1925 Bezoekt de Noordzee eilanden T en V
 06-07-1925 Te huur gemeubileerde kamers (Smit)
 17-07-1925 Hittegolf? Bezoekt de Noordzee eilanden T en V
 20-05-1926 Bezoek met de pinksterdagen hotel Oepkes
 03-06-1926 Pension Bakker
 05-06-1926 Woning te huur (Rijf)
 09-06-1926 Woning te huur (Rijf)
 02-07-1926 Hittegolf of geen Hittegolf iedereen moet naar T of V
 04-06-1927 Pension Tys Pals
 17-06-1927 VVV Nes Ameland meldt dat Ameland vol is en promoot T en V

17-06-1927 Pension aangeboden (Mier)
09-07-1927 Pension aangeboden (Swart)
11-07-1927 Gemeubileerd huis te huur (Schol)

Zeevaartschool

21-02-1911 Uitbreiding zeevaartschool
25-04-1917 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
06-06-1918 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
09-09-1918 Nieuwe Zeevaartschool klaar voor gebruik
10-06-1920 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
19-06-1922 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
12-06-1923 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
31-07-1925 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten
12-08-1927 Advertentie opleiding stuurlieden en machinisten

Overige trefwoorden met interessante hits:

Robbenvangers
Mijnengevaar
Coöperatieve Zuivelfabrieken

Bronvermelding

Archief

- Archief Rederij Doeksen Terschelling, Willem Barentszkade 21
- Digitaal Archief Leeuwarder Courant
<http://www.archiefleeuwardercourant.nl/>
 Gezochte tijdvak 1 januari 1870—1 juli 2009
 Meest gebruikte trefwoorden in zoekmachine: badgast, bezoeker, doeksen, economie, etif, harlingen, landbouw, ruilverkaveling, strand, terschelling, toerisme, verbinding, vis, vvv, waddenconferentie, zeevaartschool

Personen (gesprekken gevoerd in oktober 2008)

George Visser, voormalig wethouder recreatie / loco-burgemeester Gemeente Terschelling
 Kees Dekker, voormalig hoofd algemene en personele zaken, archiefbeheer Rederij Doeksen
 Peter Winter, voormalig directeur VVV Terschelling
 Rijk van Veen, voormalig voorzitter VVV Terschelling, Horeca ondernemer.
 Teunis Schol, voormalig agrariër, deskundige Oost-Terschelling

Cijfers en statistieken

Centraal Bureau voor de Statistiek: Bevolking per regio
 Cijfers Provincie Friesland: Werkgelegenheid per gemeente
 Gemeente Terschelling: Terschellinger beroepen 1850-1997
 Gemeente Terschelling: Boerenbedrijven 1812-1990
 Gemeente Terschelling: Inwoners 1557-1993
 Gemeente Terschelling: Passagiers-maand 1929-2006
 Gemeente Terschelling: Aantal slaappleaatsen 1939-1993
 Gemeente Terschelling: Verblijfsduur 1947-1996
 Gemeente Terschelling: Werkgelegenheid 1910-1997
 Rederij Doeksen: TSM Vlootoverzicht 1922-2008

Literatuur

- Ashworth, G.J., & Voogd, H. (1987): "Geografische marketing; een bruikbare invalshoek voor onderzoek en planning" In S en V, 03-1987.
- Butler, R.W. (1980) "The concept of a tourist area cycle of evolution" In Advances in modern tourism research: economic perspectives, Matias, A. Nijkamp, P en Neto, P. First edition Physica-Verlag; Heidelberg New-York.
- Halvaksz, J.A. (2006): "Becoming Local Tourists; Travel, landscapes and identity in Papua New Guinea" In Tourist studies aug 2006; vol 6 pp 99-117
- Harlaar, M. (1997): "Terschelling kijkt naar u uit" Eerste druk, Thoth Bussum
- Harlaar, M. (1996): "Terschelling vooruit" Eerste druk, Thoth Bussum
- Hoyle, B., Smith, J., & Knowles, R. (1998): "Modern Transport Geography" Second, revised edition, John Wiley & Sons Ltd, Chichester England
- Kwast, van der P (2008) "De feiten: Café's" Intermediair, 27 augustus 2008
- Knox, P.L., & Marston, S.A. (2003): "Human Geography" Third Edition, Pearson Education Inc. New Jersey
- Lautenbach, B., & Boomstra, B. (1998): "Reisgids voor Terschelling" Eerst druk, Van Gorcum Assen
- Levitt, T. (1965): "Exploit the product life cycle" in Harvard Business Review article, november-december 1965, vol 43 pp 81-94

- Matias, A., Nijkamp, P., & Neto, P. (2007): "Advances in Modern Tourism Research" First edition, Physica-Verlag Heidelberg New-York
- Saarinen, J. (2004): "Destinations in change: The transformation process of tourist destinations" In Tourist studies Aug 2004; vol 4: pp 161-179.
- Sijtsma, J., Werner, G.J., & Broersma, L. (2008): "Recreatie en toerisme in het Waddengebied" Analyserapport behorende bij advies 2008/05, Raad voor de Wadden.
- Theobald, W.F. (2004): "Global Tourism" Third Edition, Elsevier Inc. Burlington England
- Wheeler, J.O., Muller, P.O., Thrall, G.I., & Fik, T.J. (1998): "Economic Geography" Third Edition, John Wiley & Sons Ltd, Chichester England

Televisie

Docudrama V8, 2 september 2002: "Uit je tent"

Internet:

<http://www.archiefleeuwardercourant.nl/>
<http://www.evt.nl/>
<http://www.schylge.com/>
<http://statline.cbs.nl/>
<http://www.rederij-doeksen.nl/>
<http://www.terschelling.net/>
<http://www.terschelling.nl/>
<http://www.terschellingcranberry.nl/>
<http://www.vvverterschelling.nl/>
<http://www.wadden.nl/>
<http://www.waddenkiosk.nl/>
<http://www.waddenzee.nl/>
<http://www.wikipedia.org/>
<http://www.zeeinzicht.nl/>

Publicaties¹¹¹ van de Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde (vanaf 1997)

- EC 96 E. Beumers, *Beslissende (f)actoren voor hennepsteelt, onderzoek naar het achterwege blijven van hennepsteelt voor de papierindustrie in de Veenkoloniën*, 1997.
- EC 98-I K.J. Driessen, *Internationale uitbesteding door de KLM*, 1997.
- EC 98-II A.M.S. den Ouden, H.B.G. Gelling, *Economische betekenis van een groeiend Schiphol voor bedrijven*, 1997.
- EC 99 M.B.W. Hazewinkel, R.T. Postma, *Financiering monumentenzorg, onderhoud versus restauratie*, 1997.
- EC 100 R. Enting, *Subsidieverdeling voor het stads- en streekvervoer: doelstellingsbewust?*, 1997.
- EC 101 R. Schultink, *Lokale Agenda 21, beleid en indicatoren voor duurzaamheid*, 1997.
- EC 102 drs. F.J. Sijtsma, drs. D. Strijker, M.L.A.W. Hoefsloot, *Duurzame ontwikkeling in het Waddengebied, een methode voor het afwegen van economie, natuur, milieu en landschap*, 1998.
- EC 103 drs. M.J.H. van Onna, *Kwaliteitsmeting in de economische wetenschap, een goede econoom is meer dan een goede onderzoeker*, 1998.
- EC 104 A. Heine, M. Maatman, *Maatschappelijk verantwoord ondernemen, een analyse van de jaarverslagen van de 25 grootste Nederlandse ondernemingen*, 1998.
- EC 105 R. Hilgenga, *Kennisvergroting in het Roemeense midden- en kleinbedrijf, de rol van de ontwikkelingsprogramma's van de Europese Unie*, 1998.
- EC 105 ing. K. Bettels, drs. F.J. Sijtsma, *Het Emssperrwerk, een evaluatie op duurzaamheid van een waterkering in de Ems*, 1998.
- EC 107 J.W. Boven, *Markt voor natuurvoeding: een supermarkt, de toekomstige ontwikkeling van het netwerk van biologische voedingsmiddelen*, 1998.
- EC 108 J. Idema., *Stock Markets in Transition Economies, the case of the Tallinn stock exchange, Estonia*, 1998.
- EC 109 P.A.M. Lohle, *Arbeidspool, een (arbeidsmarkt)instrument om flexibiliteit en bestaande zekerheid te combineren*, 1999.
- EC 110 A.P. Postma, drs. F.J. Sijtsma, drs. T.M. Stelder en drs. D. Strijker, *De concurrentie-kracht van Weststellingwerf, een economisch-ruimtelijk perspectief*, 1999.
- EC 111 R. de Veer, *Bank stability in transition economics, case study Estonia*, 1999.
- EC 112 R.J. Suhlman, m.m.v. drs. F.J. Sijtsma, *Financiering van monumentale kerken – Verkenning van de effecten van overheidsbeleid*, 1999.
- EC 113 H. Dijk, *Ware Woorden of Schone Schijn? – De betrouwbaarheid van uitlatingen over Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen*, 2000.
- EC 114 W. Dijkstra, *Water zonder grenzen, internationalisering van de Nederlandse watersector*, 1999.
- EC 115 R.P. Brouwer en O.P. Smid, *Magnesiumproductie in de Eemsmond, vorming van clusters van bedrijvigheid rondom magnesiumproductie*, 1999.
- EC 116 A.P. Postma, *Ecologische voetafdruk, betekenis en bruikbaarheid*, 2000.
- EC 117 G. Ypma, *Een onderzoek naar streekgebonden producten in het Waddengebied*, 2001.
- EC 118 G. Molema en P. Olthof, *Vermarkting van dorplandschappen*, 2001.
- EC 119 D. de Jong, *Verstand van Zaken? - Over wetenschap, waarheid en verwaring*, 2001.

¹¹¹ Publicaties in de reeks Publicaties van de Wetenschapswinkel voor Economie & Bedrijfskunde hebben een EC nummer, krijgen een ISBN nummer en worden uitgebracht op klein formaat, gebrocheerd. Publicaties uitgebracht in de werkdocumenten reeks hebben een WD nummer, krijgen geen ISBN nummer en worden uitgebracht op A4 formaat met een metalen ringband.

- EC 120 E. Bruning, S.Jansen, M. Kasper, drs. E. Kamphuis (red.), *Formule Trendbreuk voor EKO-verkoop: Trendy of Trend?*, 2001.
- EC 121 M. Broekhof, *Transparency in the pharmaceutical industry - a cost accounting approach to the prices of drugs*, 2002.
- EC 122 E. Kamphuis, *Organic Flower Bulbs from Holland, Outlook for the French Market*, 2002.
- EC 123 B. Hilbrands, J. van Veen, drs. E. Kamphuis (red.), *Gastouder gezocht! Strategieën voor kleinschalige en flexibele kinderopvang*, 2002.
- EC 124 A.W. Brouwer, D. Dijkema, *Microfinance Dilemma: The Case of Bandung, Indonesia*, 2002.
- EC 125 D. Kuipers, *Bouwen aan duurzaamheid, een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels*, 2002.
- EC 126 drs. F.J. Sijtsma, drs. P. Hogendoorn, drs. G. J. Hoogstra, drs. C.-J. Pen, prof. dr. P.H. Pellenbarg m.m.v. Sytse Duiverman, *Uitgifte van bedrijventerreinen op het Friese platteland*, 2002.
- EC 127 Rinze Anne van der Sluis, *Tussen Mens en Machine, Over de toegankelijkheid van het betalingsverkeer in relatie tot ouderen*, 2002.
- EC 128 Michiel Nijboer, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Omgaan met stakeholders in theorie en praktijk*, 2002.
- EC 129 Leon Boerboom, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van de jaarverslagen van 16 grote Friese bedrijven*, 2002.
- EC 130 Jacob de Vries, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van bedrijfscodes*, 2003.
- EC 131 Renate Bieleman, *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân. Een analyse van de berichtgeving over bedrijven in de krant*, 2002.
- EC 132 Elisa Ninke Staal, *Microfinance of Housing. The Case of Nicaragua*, 2003.
- EC 133 Auke Jan Martens, Paul van der Laan, Elise Kamphuis (red.), *Goed gekeurd hout. Hoe kan het marktaandeel van gecertificeerd hout worden vergroot?*, 2003.
- EC 134 Catrinus J. Jepma, Elise Kamphuis (eds.), *Developing Countries and GATS*, 2003.
- EC 135 Friso de Jong, *Telecommunications reform in Mexico. An in-depth analysis on the socio-economic consequences of liberalisation of Mexico's telecom services industry*, 2003.
- EC 137 Melchior Bauer, *Microfinance for housing in Nicaragua: is joint-liability an effective mechanism?*, 2004.
- EC 138 Patricia Eijgelaar, Johan Feikens, *De helpende hand. Effectiviteit adviezen Ondernemersklankbord aan het MKB*, 2004.
- EC 139 Carsten van Calck, Saskia Grit, Michiel Kuizenga, Nienke de Vos, Marjolein Wagijo, Elise Kamphuis (red.), *Er gaat niets boven Groningen, behalve Borkum. Een consumentenonderzoek naar de populariteit van Borkum onder Noord-Nederlanders*, 2005.
- EC 140 Evert-Jan Veldkamp, *Het toegevoegde waarde overzicht in het jaarverslag. Een analyse van het maatschappelijk nut*, 2003.
- EC 142 Gertjan Laan, *Investeren in breedband internet. Kosten-baten verkenning van verschillende alternatieven voor de gemeente Eemshaven*, 2004.
- EC 143 Annechien Pronk, *Ondernemerskompas: boekt men winst uit ervaring? Evaluatie van ondersteuning van startende ondernemers met mentoren door de drie Noordelijke Kamers van Koophandel*, 2004.
- EC 144 Niels Roek, *Duurzaam ondernemen integreren in het management-informatiesysteem: de case Gasunie*, 2004.
- EC 145 Kristel Ravenhorst, *Een cadeau met een goed doel. Een onderzoek naar het gebruik van de cadeaubon van de Wereldwinkel*, 2004.

- EC 146 Frank Dijkstra, *Balans in de bestuurlijke informatievoorziening van de Landelijke Vereniging van Wereldwinkels*, 2004.
- EC 147 Marjolein Vijver, *NEWS! Taking it to another level! A research into how the national associations of European World Shops can increase their professionalisation*, 2004.
- EC 148 Christine Olijve, Eveline Smit, Doenja de Vries, *Milieu...??? Ik kom uit een voortreffelijk milieu. Onderzoek naar milieubewustzijn onder de Drentse bevolking*, 2004.
- EC 149 Klaas Kooistra, Rob de Vries, *Geef gas met aardgas. Onderzoek naar de economische haalbaarheid van rijden op aardgas in Noord-Nederland*, 2004.
- EC 150 Pipien Voogd, *Woonwensen van 55-plussers. Een onderzoek naar de woonwensen van 55-plussers in de gemeente Haren*, 2005.
- EC 151 Valentijn Bolhuis, *Friese sterkten in economisch perspectief. Toekomstvisie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie Friesland*, 2005.
- EC 152 Machiel Adema, *Bedrijventerreinen in Tynaarlo. In hoeverre zijn bedrijven lokaal gebonden?*, 2005.
- EC 153 Drs. Frans J. Sijtsma, Drs. Friso de Jong, Prof.dr. Jouke van Dijk, Dr. Jaap de Vlas (RIKZ), Prof.dr. Wim J. Wolff, *Analyse belangrijkste problemen en uitdagingen van de Wadden – Samenvattend eindrapport*, 2005.
- EC 154 Drs. Frans J. Sijtsma, Drs. Friso de Jong, Prof.dr. Jouke van Dijk, Dr. Jaap de Vlas (RIKZ), Prof.dr. Wim J. Wolff, *Analyse belangrijkste problemen en uitdagingen van de Wadden – Hoofdrapport*, 2005.
- EC 155 Eise Spijker, Remco Wammes, *In search of the 'Holy Grail' – University-Industry Relationships at the University of Groningen*, 2005.
- EC 156 C.J. Kuijvenhoven, *Unraveling the web. How to improve the International Network of Science Shops*, 2005.
- EC 157 Heleen van der Werk, *Klanttevredenheid bij het Centrum voor de Kunsten a7 – De ontwikkeling van een meetsysteem*, 2005.
- EC 158 Marjolein Roo, *Cultuur: de economische motor?*, 2005.
- EC 160 Harm de Graaf, *VERAF onder de loep. De verwachtingen en de wensen van de doelgroep*, 2005.
- EC 161 Jos Meijerhof, *Finding attractive markets for the educational programs of the Energy Delta Institute (EDI) – Market research in three European regions*, 2005.
- EC 162 H.J.J. van der Kolk, *Wie ontsteekt de CNG-motor? Een onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak van milieuvriendelijke mobiliteit op de Wadden*, 2005.
- EC 163 Dirk Minnema, *De arbeidsmarkt op! Een onderzoek naar de arbeidsmarktpositie van PRO en REC-leerlingen*, 2005.
- EC 164 Arnoud Derk Jan Wolsink, *Building a Transition Game – Corporate Social Responsibility and the airline industry*, 2005.
- EC 165 Marika Stegmeijer, *Finding attractive markets for the educational programs of the Energy Delta Institute (EDI) – Market research in North Africa, the Middle East and South-East Asia*, 2005.
- EC 166 Jan Henk Tigelaar, *Duurzaam handelen bij het waterschap Hunze en Aa's*, 2005.
- EC 167 Marian Kroes, *De waardering van luierreclycling. Een casestudy onder consumenten in de stad Utrecht*, 2005.
- EC 168 Gerrit Bremer, *Duurzaam denken bij het waterschap Hunze en Aa's*, 2005.
- EC 169 Sander Stoter, *Competitive Positioning in Global Energy Education – A research for the Energy Delta Institute*, 2005.
- EC 170 Jasper Bakker, Sijbren de Jong, *Leren is Ondernemen – Draagvlak voor een vignet Leren Ondernemen?*, 2006.

- EC 172 Willem Straat, *Herbestemming van karakteristieke objecten in Noord Groningen*, 2006.
- EC 173 Gerjan Elzerman, *De kas opmaken – Economisch perspectief van de glastuinbouw in Sappemeer en omgeving*, 2006.
- EC 176 Tressy Hop, *Relink Life and work – LiWo oplossingen*, 2006
- EC 177 Murat Duman, Luciaan Boels, *Waste to Energy – Assessment of Essent's waste wood gasification process according to the Waste Incineration Directive and its implementation in the netherlands*. EDReC and Science Shops of Chemistry and Economics, Management & Organization, 2007.
- EC 178 Pieter Crucq, Hendrik-Jan Hemminga, *Decentralization and Economic Growth per capita in Europe*, 2007.
- EC 179 Royla Pierre, *"Je gaat er ziek heen en komt genezen terug" – Een onderzoek naar de genderaspecten van de aSB herbeoordelingen in de provincie Friesland*, 2007.
- EC 180 Anke van Amelsfoort m.m.v. Rudi Zwier, *Weg vrij voor duurzame brandstoffen? Onderzoek naar bereidheid consument om over te schakelen op duurzame brandstoffen*, 2007.
- EC 181 Pascal Meppelink, *Een slimme meid is op haar pensioen voorbereid. Wat de afschaffing van de partnertoeslag op de AOW betekent voor verschillende groepen vrouwen*, 2007.
- EC 183 Dr. F.J. (Frans) Sijtsma, Drs. M. (Martijn) Broekhof, Drs. C.M. (Karin) Ree, Prof. Dr. D.J.F. (Dirk Jan) Kamann, Prof. Dr. H.C. (Henk) Moll, *Focus en resultaat in duurzaam inkopen. Een handreiking voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaam inkopen door de (centrale) overheid*, 2008.
- EC 184 Louis Feitsma, *Duurzaam maar niet biologisch. Certificeren van duurzaamheid in de grondgebonden landbouw*, 2008.
- EC 185 Elbrich Sytske Postma, *De Centrale As: met welke variant op de goede weg? Onderzoek naar de voorkeuren van bedrijven voor twee varianten van een nieuwe infrastructuur verbinding in Noord-Oost Friesland*, 2008.
- EC 186 Elisa van den Berg, *Liever wonen dan werken in Noord-Nederland. De aantrekkelijkheid van Noord-Nederland als woon- en werkgebied voor hoger opgeleiden*, 2008.
- EC 187 Mark Timmers, *Is de zorg op maat? Een onderzoek naar de kwaliteit van de hulpverlening van Stichting Zorg Op Maat vanuit cliëntperspectief*, 2009.
- EC 188 Samantha van der Sluis, Peter Wind, Michiel Daams, *Natuur op TV*, 2009.
- EC 189 Drs. F.T. Lubbers, *Content zijn met de vermogenspositie. Een handleiding bij het bepalen van een goede uitgangspositie van het vermogen van Stichting Catent*, 2009.

Werkdocumenten

- WD 2000-1 drs. Frans J. Sijtsma, Prof. dr. P.H. Pellenbarg en drs. K.G. Lugtenborg, *Naar een goed besluit over vier Friese musea*, 2000.
- WD 2000-2 drs. Elise Kamphuis (red.), *Komt EKO van de grond?, De verwerkingscapaciteit van biologische producten in Noord Nederland*, 2000.
- WD 2000-3 dr. D. Strijker, Prof. dr. D.-J.F. Kamann, drs. F.J. Sijtsma, *Bioraffinage in Noord-Nederland*, 2000.
- WD 2001-1 U. Futh, drs. F.J. Sijtsma, *Nieuwe kansen voor de Nijkans. Mogelijkheden voor kuuroord spin-off bij de ontwikkeling van het bedrijfsterrein de Nijkans in Nieuweschans*, 2001.
- WD 2001-2 U. Futh, *Metten van natuurwaarden in Duitsland*, 2001.
- WD 2001-3 H. Tschochohei, *Do people in developing countries have limited access to essential drugs? The pattern of global supply of pharmaceuticals*, 2001.

- WD 2001-4 C. Boersma, *Economic issues of antimalarial diagnostics and therapeutics in sub-Saharan Africa*, 2001.
- WD 2002-1 drs. F.J. Sijtsma, M. Broekhof, Prof. dr. J. van Dijk, drs. G.J. Hoogstra, *IKO en PRIKK: Stimulans voor economische activiteit op het Fries-Groningse platteland? Een evaluerend onderzoek naar de IKO en PRIKK regelingen voor investeringen van het kleinbedrijf*, 2002.
- WD 2002-2 drs. F.J. Sijtsma, drs. P. Hogendoorn, drs. G. J. Hoogstra, drs. C.-J. Pen, prof. dr. P.H. Pellenbarg m.m.v. Sytse Duiverman, *Bijlagenrapport bij Uitgifte van bedrijventerreinen op het Friese platteland*, 2002.
- WD 2002-3 Bauke Visser, *Bedrijventerreinen tussen droom en daad: Symbioses en utility sharing. Samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen vanuit een bedrijfskundig perspectief*, 2002.
- WD 2002-4 Renate Bieleman, Leon Boerboom, Michiel Nijboer, Jacob de Vries, drs. Frans J. Sijtsma (redactie), *Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Fryslân, Samenvatting*, 2002.
- WD 2002-5 drs. Frans J. Sijtsma, prof. dr. P.H. Pellenbarg, *Concurrentie-analyse Europark Coevorden*, 2002
- WD 2003-3 drs. Frans J. Sijtsma, *Economische gevolgen van de PKB Waddenzee in de Kop van Noord-Holland. Een beoordeling van het ECORYS-NEI rapport*, 2003.
- WD 2004-1 dr. D. Strijker, *Opmerkingen bij het PPO-rapport 'Glastuinbouw in de gemeente Eemsmond'*, 2004.
- WD 2005-1 drs. Frans J. Sijtsma, *Evaluatie van STIPO. Een verkenning van effecten en verbeteringsopties van het Stimuleringsproject voor Innovatie in Plattelandsondernemingen in Noord-Nederland*, 2005.
- WD 2005-2 Hugo de Vries, *De toekomst van het Landelijk Overleg Wetenschapswinkels*, 2005.
- WD 2006-1 Drs. F.J. Sijtsma, *De ratio voor de randweg Heeg*, 2006.
- WD 2006-2 Pawel Madry, *Kabel Noord's Network Infrastructure Development*, 2006.
- WD 2007-1 Dr. Frans J. Sijtsma, *Beoordeling van het 'Bewonersonderzoek dagelijkse boodschappen Nijmegen Dukenburg'*, 2007.
- WD 2007-2 Dr. F.J. Sijtsma, *Een nieuwe ratio voor de randweg Heeg?*, 2007.
- WD 2007-3 Dr. F.J. Sijtsma, *Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal*, 2007.
- WD 2008-1 Michelle Belt, Tjerkje Fokkema, Marieke Meijerink, *Een schoenendoos vol ongeopende enveloppen. Onderzoek Humanitas: hulp bij de thuisadministratie regio Friesland*, 2008.