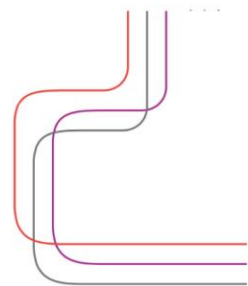


Commentaar op procap rapport

door Vaarweg-Drachten-Forum



Commentaar ‘Vaarweg-Drachten-Forum’ op Procap rapport

Commentaar Forum in zwart,

Citaten uit de eindversie van het Procap rapport in groen.

Voorjaar 2017 concludeerde Gedeputeerde Staten (het dagelijks bestuur), dat er geen nieuwe vaarweg naar Drachten moest komen, maar omdat Provinciale Staten (de politiek) daar grote vraagtekens bij zette, werd besloten tot onafhankelijk nader onderzoek (juni 2017). Dit werd uitgevoerd door het bedrijf Procap (‘adviseurs en projectmanagers’), dat op provinciaal verzoek ten behoeve van openheid naar de burgers eerst twee conceptversies van hun rapport presenteerde. Na deze twee conceptversies ligt nu het definitieve rapport voor.

Onderbouwing – Een zwaar punt van onze kritiek in de conceptversies was, dat Procap zich in allerlei statements niet of niet duidelijk verantwoordde. De definitieve versie van het rapport is door Procap veel beter voorzien van ‘feitelijke onderbouwing’. Met name het ‘Achtergrond-document’ (bijlage 3) biedt een uitgebreide informatie. **Deze verantwoording bleef echter uit** waar het gaat om punten waarvoor een beroep is gedaan (of gedaan had moeten worden) op **de ‘mienskip’ en de ‘stakeholders’**. Slechts 1x is dit wel aangegeven, namelijk in de benadering van veiligheid op kruispunten van vaarwegen. En voor alle andere punten blijft het gissen wie welk advies heeft gegeven en waar dit al dan niet is opgevolgd.

Procap gaat uit van te smal focus en spreekt zichzelf hierin tegen

Ons belangrijkste punt van kritiek op dit rapport is, dat Procap het in haar adviezen doet voorkomen over know how te beschikken op meerdere terreinen waarop zij de benodigde **competenties mist** (veiligheid, natuur en veenweiden).

Weliswaar laat Procap zich in haar inleiding (blz 2 & 4) helemaal niet op zulke competenties voorstaan, maar later (blz 68) toont zij haar ware gezicht. ‘Vooraf’ (blz 2) meldt zij dat haar **“focus op de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens”** is gericht, en daar voegt zij in ‘Reikwijdte’ (blz 4) nog aan toe : **“Dit rapport richt zich dus niet op afwegingen omtrent recreatieve vaarverbindingen. Het vertrekpunt zijn de havens en de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer. Dit document is dan ook geen brede omgevingsvisie”**.

Een breed focus was dus niet het uitgangspunt van dit onderzoek, en dit is er dan ook niet in terug te vinden.

Maar zodra Procap op ons Forum-commentaar reageert (blz 68) pretendeert zij ineens wél het onderzoek met breed focus uitgevoerd te hebben, en stelt zij: **“Maar het is juist het uitgangspunt van deze visie geweest om breed te kijken en ook recreatie, natuur, landbouw etc. mee te nemen in de analyse”**. Hier wordt lezers dus een rad voor de ogen gedraaid.

Procap op belangrijke punten incompetent, maar adviseert daar toch in

Procap deed onderzoek uitgaande van eerdere rapporten rond bulktransport en industrie, maar zonder eigen expertise op ándere terreinen. Dan zou je verwachten, dat hun adviezen rond recreatie, milieu en watersport (Blz 51) gebaseerd zouden zijn op inbreng van de ‘stakeholders’ en ‘de mienskip’, zoals Procap op blz 2 meldt. Maar Procap laat ons volledig in het duister tasten over die inbreng – wie adviseerde wat, en waar werd een advies al dan niet opgevolgd? Afgaande op onze eigen professionaliteit kan die inbreng slechts van zeer geringe omvang geweest zijn. Het is ons dan ook een raadsel waarom een firma als Procap dan toch, zonder know how, met allerlei niet-onderbouwde adviezen naar buiten treedt.

De punten waarin Procap ondanks haar smalle onderzoeksfocus in de uitvoering van dit rapport tóch met absolute, maar **onvakkundige** adviezen naar voren komt, zijn

- **Waterrecreatie, met de punten Veiligheid en Economie (Werkgelegenheid e.d.)**
- **Natuur en Milieu, waarin Luchtvervuiling, Bodemgesteldheid en Oevers.**
- **Veenweideproblematiek**, waarin Procap door één pennenstreek een hele landelijke discussie naast zich neerlegt.

- Waterrecreatie - Veiligheid

M.b.t. de recreatie gaat Procap, ondanks haar smalle onderzoeksfocus, ver in haar adviezen. Veel verder ook dan haar capaciteiten strekken, en dus veel te ver. Procap beroept zich hierin op informatie die zou zijn ingewonnen bij de 'stakeholders' en 'de mienskip'. Maar een verantwoording daarover blijft uit : welk advies heeft Procap van wie overgenomen dan wel genegeerd – dat staat nergens vermeld, m.u.v. het overzichtelijk maken van **kruisingen van vaarwegen** – alleen daarover meldt Procap op blz 67, dat zij op dit punt advies heeft ingewonnen bij het **Watersportverbond**. En dat blijkt dan ook meteen het enige recreatie-aspect te zijn waar professionaliteit uit spreekt.

Die nadruk op één vaarwegkruising bij Eernewoude (omkadering blz 31 – **maatregelen bij kruisingen** & blz 34) verhult, dat er méér riskante kruisingen zijn – en bij aanleg van een nieuwe vaarweg er nog meer gaan komen. Het verhult ook, dat hier goede oplossingen voor te bedenken zijn : Het gaat om slechts enkele kruisingsmomenten per dag, waarbij precies bekend is wanneer een vrachtschip de kruising nadert [u]. Met een duidelijke signalering zou de kruising vrij van recreatievaart te maken zijn op het moment dat het vrachtschip passeert.

Veel belangrijker dan kruisingen van vaarwegen is evenwel vaarwater waar veel recreatief op gevaren wordt en waar tegelijkertijd een klasse Va vaarweg voor de beroepsvaart doorheen voert. Wij nemen aan, dat maatschappelijke verenigingen als het Watersportverbond, Varen-doe-je-samen, Hiswa en ANWB (net als wijzelf trouwens) hierover in algemene zin een professionele mening naar buiten kunnen brengen, maar deze vinden we in het Procap rapport niet terug.

Procap vult dit veiligheidsaspect dan ook maar op eigen wijze in, en slaat de plank hierin volledig mis door te stellen dat '**ontvlechting van beroepsvaart en recreatievaart**' goed mogelijk zou zijn op bv. de Ee-meren, door het graven van een '**nevengemaal**'.

Dit is **lekenpraat** zonder enige professionele onderbouwing, en ronduit misleidend.

Het scenario dat op blz 34 4.3.3 (Vaarweg Drachten doortrekken als geul) wordt ontvouwen mist feitelijke onderbouwing. Het kan dan ook niet anders dan als 'sprookje' gekenschetst worden, met een fabuleus propaganda-plaatje in de vorm van de "**Kansenkaart**" (blz 35), waarin deze '**ontvlechting beroepsvaart / pleziervaart**' is vormgegeven. Hoe innig kan men zich het contact tussen deze twee tegenpolen voorstellen - met alle risico's van dien.

Op het internet zijn allerlei berichten, blogs e.d. te lezen waar de huiver voor 'samen varen' volop uit spreekt. Enkele uit vele voorbeelden zijn: - het [blog](#) van Oosterboertje; en het bericht uit www.friesnieuws.nl waarin Jachtverhuurder Richard Veldman meldt : "Vaarbewijs vergroot veiligheid niet, plezierschipper moet Prinses Margrietkanaal mijden". En hoewel de vaarweg Drachten qua drukte geen PM-kanaal zal zijn, vormt het niet in de gaten hebben of niet goed inschatten van de snelheid van een Cemt Va beroepsschip door 'toeristen' een reëel en niet te voorkomen gevaar. Daarnaast speelt, zoals Procap ook zelf noemt, niet alleen bewezen onveiligheid een rol, maar is ook 'onveiligheidsbeleving' belangrijk.

Het door Procap verstrekte advies m.b.t. 'ontvlechten' (blz 49 - rood kader onder c) is dan ook een utopische voorstelling, waarbinnen de werkelijke gevaren worden miskend. Zie ons commentaar op blz 14. Dit geldt ook voor Procaps ontvlechtingstheorieën elders in dit stuk, zoals op blz 51, en op blz 52, met adviezen over veilig varen - Natuurlijk is overzichtelijkheid vooral bij kruisingen een belangrijke factor in het bereiken van meer veiligheid. Maar de schattige plaatjes op blz 52 laten ook precies zien, waar de mensen van Procap geen idee van hebben: Van recreatie op het water. Recreatie is niet het varen volgens uitgestippelde lijntjes. Natuurlijk zal dat in kanalen soms wel zo moeten gaan, maar op wat ruimer vaarwater niet, en zo gebeurt dat ook niet.

Want recreatie is ook spelevaren, zeilen, surfen enz, en dat verloopt soms wel volgens minimale regels, maar zeker niet 'binnen de lijntjes van een nevengeul'.

Het is toch, zacht gezegd 'vreemd', dat waar ook eerdere rapporten (o.a. [r] en [t]) duidelijk waarschuwen voor de risico's van opschaling van deze vaarweg, Procap ten onrechte meent met het overzichtelijker maken van een kruising en het graven van een zinloze 'nevengeul' de risico's binnen veilige proporties terug te kunnen brengen.

- Waterrecreatie - economie

Blz 15 "Naast recreatie en toerisme wordt er met het Friese Merenproject gestreefd naar 30% meer werkgelegenheid ten opzichte van het peiljaar 2000. Door het aantrekkelijker maken van het watersportgebied wordt de Friese economie gestimuleerd".

Een loffelijk streven, maar waarom is er dan qua werkgelegenheid geen afweging gemaakt tussen die welke samenhangt met (uitbreiding van) recreatie, en die van de bulkverwerkende industrie? Hoewel de werkelijke werkgelegenheidscijfers in de bulkindustrie van Drachten tot nu toe door de overheden (B&W liet 'fake'cijfers zien) en Procap werden achtergehouden, waren ze via het Internet goed te achterhalen. Het gaat daarbij om hooguit 300 man. Hierin is eerder krimp dan groei te verwachten.

De tabel op blz 48 (hierin beperken we ons de Vaarweg Drachten) is dan ook ronduit misleidend. Onder de kop 'Economie' meldt Procap forse groei (++) van de binnenhaven en van de recreatie.

Als je je realiseert, dat deze opschaling alleen de Cemt Va schepen betreft, dus voor de bulkvaart en bulk-verwerking, en dat er in deze industrie voor Drachten relatief weinig groei is te verwachten (blz 10), dan vertelt deze tabel simpelweg sprookjes. En dat geldt zeker ook voor de recreatie: als de Ee-meren een V^a vaarweg worden, zijn ze voor de waterrecreant minder (en zeker niet méér) aantrekkelijk – ook in dit opzicht is blz 48 dus een fabeltabel. En dat geldt evenzeer voor 'Natuur', 'Duurzaamheid' en opportunistische 'Meekoppelkansen'. Maar Smallingerland aan het water telt meer economische aspecten 'aan het water' dan alleen bulk: Werven en recreatie – en die kunnen wél meer werkgelegenheid meebrengen. Maar omdat Procap slechts haar "focus op de bereikbaarheid van de Friese binnenhavens" richtte (blz 2), blijven deze aspecten buiten beeld. Recreatie is vooral gebaat bij het verplaatsen van de bulkoverslag naar een plek direct aan het PM-kanaal, een optie die Procap niet heeft meegenomen.

- Natuur en Milieu

M.b.t. de natuur zien wij nergens de argumenten van natuurorganisaties als 'It Fryske Gea'. De door ons duidelijk beargumenteerde **toename van afgassen in de Alde Feanen** is in dit rapport compleet buiten beeld gehouden, evenals een zuivere argumentatie rond

waterkwaliteit – m.n. in de 'vaargeul-optie' zal de waterkwaliteit er in dit natuurgebied op **achteruit** gaan. Procap heeft zich in deze optie capaciteiten aangemeten waar zij niet over beschikt.

Ook voor uitspraken als (blz 30) “De ontwikkeling van de veehouderij in de Hege Warren en de natuurontwikkeling van het naastgelegen Natura-2000 gebied de Alde Feanen gaan niet goed met elkaar samen. De veehouderij ondervindt hinder van de Natura 2000 eisen (PAS), het natuurgebied ondervindt hinder vanuit de milieubelasting van de veehouderij”, is **geen duidelijke onderbouwing** te vinden. Ze zijn ronduit tendentius : In de Hege Warren vind je geen 'varkensflats', megastallen of andere zeer intensieve veeteelt. Extensieve veeteelt wél.

- Veenweiden

M.b.t. de veenweiden spreekt Procap ronduit voor haar beurt, want een behoorlijke afweging is op dit moment nog niet te maken, daar zowel de waarde van veenweiden als de last die ze opleveren nog volop onderwerp is van nationaal onderzoek en zeer actuele **discussie**. Daarbij is ‘waarde’ **natuurlijk niet alleen de financiële waarde**, maar ook die van het landschap, het daarin thuishorende vee, en de hooiopbrengst voor boeren als voedsel voor hun eigen vee – een nieuw speerpunt in de milieudiscussie (**NRC 13-4-2018**). Opmerkingen ‘uit de losse pols’ zoals op blz 34 4.3.3 - “Agrarische functie” zijn daarom nogal ongepast – Procap blijf bij je leest !

En op diezelfde bladzij wordt het ophogen van het waterpeil tot boezempeil “**een kans in het kader van veenweidebeleid**” genoemd. Een kans? Gaan we ¼ Nederland onder water zetten omdat dit ‘zo’n mooie kans’ daartoe zou zijn ?

Het koppelen van veenweideproblematiek aan de kanaaldiscussie (blz 50 5.4) kan pas eerlijk en opportuun zijn, zodra zich hierover landelijk een helder wetenschappelijk oordeel heeft gevormd. Die duidelijkheid ontberen we nog. Het koppelen van deze beide problemen nú vervuult beide discussies.

Haven en Vaarweg-gegevens

Met de cijfers rond de haven van, en de vaarweg naar Drachten wordt naar hartenlust gegoocheld. Delen worden weggelaten, of sterk overdreven. Het is dus goed om bij met name dit onderdeel kanttekeningen te plaatsen, soms ook iets te benadrukken ter relativering. En om met dit laatste te beginnen:

De **huidige overslag** in Drachten bedraagt 1.153.000 ton (te vervoeren met 1350 schepen). **In 2050** zou dit 1.319.000 ton moeten worden (te vervoeren met 1400 schepen) – zie blz 10. Dus er zou een kanaal van € 60 miljoen gegraven moeten worden voor een bulktoename van 166.000 ton in 30 jaar = dit is een toename van nog geen 7% over 30 jaar, dus van nog geen ¼ % per jaar, wat wil zeggen één schip/**week** (!) meer dan nu.

Als **werkgelegenheid op de havengebonden bedrijventerreinen** noemt Procap **700 man**. Dit is NIET het gegeven dat Gemeente Smallingerland – en later ook de Provincie – ons toezegde n.a.v. onze vragen (le-sicht 25-10-2017). **Gevraagd was het aantal arbeidsplaatsen dat gemoeid was met bulkoverslag en bulk-verwerking in Drachten.**

Uit publiekelijk toegankelijke internet-gegevens **blijkt** dit aantal werkplekken hooguit 250 á 300 te zijn.

Dat is opmerkelijk, en dit zal dan ook niet het punt zijn waarom de Gemeente Smallingerland zozeer hecht aan het belang om deze bulkindustrie binnen haar gemeentegrenzen te behouden, zozeer zelfs dat B&W ons het **sprookje** op de mouw probeert te spelden, dat de

aanleg van deze vaarweg wel 5000 (!) toekomstige **arbeidsplaatsen** kan opleveren. Waar het vooral om zal gaan, dat zijn de door de gemeentelijke overheid bij deze firma's te innen gelden. Voor de hele **haven-gebonden industrie** is dit € 15.477.000 + 10.005.000, dus ruim € 25 miljoen (Procap blz 10), en daarvan leveren de bulkfirma's een belangrijk deel. **Als Leeuwarden en Smallingerland als gemeenten beter gaan samenwerken**, dan wordt hier een gezamenlijke oplossing voor gevonden. En dan zal daarin zeker geen 60 miljoen uitgegeven gaan worden voor een nieuwe vaarweg.

Want hoezeer in dit rapport ook de nadruk wordt gelegd op een noodzaak om over te gaan op Cemt klasse Va schepen "**Klasse Va-schepen zijn groter en kennen daardoor lagere transportkosten**" (blz 11-12 **Circulaire economie**), het geeft een onjuist toekomstbeeld. Want die lagere transportkosten gelden voornamelijk het bulktransport, maar niet al het overige vervoer over water. Stel je wilt 500 ton laten vervoeren – doe je dat dan met een 3000 tonner? Welnee, dat zou onzinnig zijn, onnodig duur en onhandig. Ook containervervoer zal op de binnenwateren goeddeels met schepen van een lager tonnage plaatsvinden. Cemt Va schepen zullen vooral rendabel zijn voor grote ladingen over echt grote afstanden, maar over kortere afstanden en/of voor kleinere ladingen zal veelal juist gevraagd worden naar schepen uit klasse III (of IV). En dat klopt ook wel met **figuur 6**, waarin we zien, dat klasse Va weliswaar sterk toeneemt (meer dan verdubbelt), maar dat **klasse III en IV redelijk stabiel blijven**.

Zo komen we op blz 20 bij "**Niet iedere economische activiteit heeft klasse Va binnenvaart nodig en niet iedere haven hoeft met klasse Va vaarwegen te worden ontsloten**". Daarbij dient **niet alleen "het bereikbaarheidsprofiel van binnenhavens afgestemd te zijn op de toekomstige economische activiteiten, en andersom"**. Want **zeker zo belangrijk is, dat de locatie van binnenhavens, maar ook hun aantal, wordt meegewogen in een infrastructureel toekomstplan**.

Voor de wat kleinschaliger havenactiviteiten blijven de binnenhavens van Drachten en Heerenveen (e.a.) ook zonder opschaling van de vaarweg goed bereikbaar en prima geoutilleerd. Een opmerking als dat de haven van Drachten zonder Va vaarweg '**minder aantrekkelijk**' zal worden (blz 30 4.3.1), geldt alleen voor bulkvervoerders, en is daarmee nogal tendentieus. De Drachtster haven kan juist **veel aantrekkelijker** gemaakt worden voor de vele recreanten, want voor hen is de sfeer in de zo graag genoemde 'Oostelijke poort der Friese meren' nog ronduit bedroevend.

Om toch het idee van opwaardering van de vaarweg 'aantrekkelijk' te maken, wordt op blz 34 4.3.3 bij de mogelijkheid van een geul door de Hege Warren geschreven, dat dit "**kan leiden tot een verdere toename van (havegebonden) bedrijvigheid rond de haven in Drachten**"? Tsja, dat zou kunnen – en wellicht kan het ook niet. Want er staat daar nu al zoveel leeg – en de prognoses wijzen helemaal niet in de richting van toename. Zo lezen we in het schema op blz 46 (**Overslag 2014-2050**), waar is uitgegaan van een nieuwe vaarweg naar Drachten, dat de overslag aldaar in 2050 (!) dan nauwelijks uitkomt boven de huidige overslag. Dat valt ook zeker niet te verwachten, want 30 km omvaren voor een lading bulk is niet aantrekkelijk, ook niet als (blz 34 4.3.3) "**De nieuwe route efficiënter is. Er kan sneller worden gevaren**" – Misschien iéts efficiënter voor alleen de bulkvaart, maar 30 km omvaren is alles behalve efficiënt [c – blz 8]. En dat sneller varen brengt wel extra risico's mee voor de waterrecreatie. Een nieuwe vaarweg zal dan ook geen nieuwe werkgelegenheid stimuleren – hooguit zal hij de afname van werkgelegenheid in de bulkverwerking iets vertragen, en daarbij gaat het nu hooguit om ca. 300 man – niet direct een reden om daar nu € 60 miljoen voor uit te trekken.

Laten we daarom dan toch ook de financiële kant er bij pakken. Op blz 50 5.4 wordt de **kosten-batenverhouding** bij de optie 'geul door Hege Warren' : 'matig tot redelijk' genoemd. Dat lijkt te kloppen, maar **alléén als je belangrijke posten niet meetelt** of verdraait.

- De **baten** zullen vooral voor de bulkfirma's zijn – een tijdelijke zaak, want de locatie aan het eind van een dode arm van het PM-kanaal is ongunstig en nodigt uit tot t.z.t. verkassen.
- De **kosten** voor de overheid van een nieuwe vaarweg **lijken** duidelijk, maar wat Procap hierin **niet helder** maakt, dat zijn **meerdere wezenlijke posten die hierin zijn weggelaten** :
 - - Schade voor de bedrijven die zich met recreatie bezighouden.
 - - De schade aan boerenbedrijven én het missen van hun productie.
 - - De schade aan recreatie en natuur zelf.
 - - De schade aan het landschap en aan de menselijke beleving hierin .
 - - Plus het feit, dat de **werkgelegenheid** in Smallingerland alles behalve gediend is met een nieuwe vaarweg (i.t.t. het sprookje in het '[Bestuursdocument](#)' van B&W). In de bulkindustrie zal de werkgelegenheid niet toenemen, zelfs door verdere automatisering iets afnemen. Terwijl het verloochenen van de recreatiebelangen zeker banen gaat kosten, waar die zonder nieuwe vaarweg banen zal opleveren. Dit ook omdat recreatieprojecten als 'Oudega aan het water' en 'Oostelijke poort Friese Meren' pas dan een reële kans krijgen.

Het Procap idee van een 'geul' door de Hege Warren leunt sterkt op de gedachte van zogenaamde '**meekoppelkansen**' en '**nevendoelen**' – daarmee worden opportunistisch 'win-winsituaties' bedoeld. Zoiets klinkt altijd leuk, maar daartoe zijn de 'verlies-verlies-situaties' er voor het gemak (en uit onkunde) maar uit weggelaten. Het '**Overzicht van voor- en nadelen** van bepaalde keuzes' op blz 54 laat dit mooi zien : Hoe simpel kun je adviseren door in zo'n overzicht keuzes te tonen waaruit **meerdere wezenlijke posten zijn weggelaten**?

Als laatste punt dient hier nog even de '**Circulaire economie**' aan bod te komen (blz 11-12): een omweg van 30 kilometer (kost 850 liter diesel in een Va schip) past daar zéker niet in.

Kortom, voor bulk- en containervervoer zal er een andere, betere en echt structurele oplossing moeten komen. In infrastructuur opzicht is de uitspraak "**De bulkpotentie van een binnenhaven is bepalend voor het al dan niet opwaarderen van de toeleidende vaarweg**" (blz 21) dan ook een **halve waarheid**, en een vorm van 'het paard achter de wagen spannen'. Want het gaat lang niet meer alleen om de 'bulkpotentie', oftewel het terreinoppervlak. **Het gaat minstens zozeer om een korte en snelle vaarweg**, want de kostprijs van 'bulk' hangt nauw samen met de lengte van de toevoerweg [c – blz 8], en een omweg van 30 km is fruikend daarin. Een structurele oplossing zal gelegen zijn aan de hoofdader, het PM-kanaal.

Gemeenten en locaties

De grootste misser in dit rapport is, dat uitgegaan is van voorgaande onderzoeken, welke waren uitgevoerd in opdracht van havensteden, waaronder Drachten – onderzoeken die geen gemeente overstijgend provincie-breed focus hadden. Hoewel op blz 8 in de strofe "**De grootste vraag in dit scenario wordt verwacht in de gemeenten Leeuwarden, Smallingerland en Harlingen**" de buurgemeenten Leeuwarden en Smallingerland weliswaar tezamen genoemd worden, volgt daar geen enkele consequentie uit – terwijl het toch hoog nodig is dat zij samen tot een regionale oplossing komen in plaats van elkaar vliegen af te vangen. In het hoofdje '3.6 – **Samenwerken**' (blz 21) beperkt Procap zich tot slechts vijf (5) inhoudsloze regeltjes. Indien de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden (samen met Provincie Fryslân) wérkelijk zouden samenwerken, dan zou een vaarweg naar Drachten niet eens meer ter sprake komen.

Softe termen

Procap maakt geregeld gebruik van softe termen, zonder veel inhoud – zoals dat ‘**Samenwerken**’ hierboven. En zo lezen we op :

blz 20 “**een goede en veilige balans ... tussen harde economische activiteiten en zachte omgevingskwaliteiten**”, maar wat houdt dat in? - Voor een 'veilige balans' dien je er goed van op de hoogte te zijn wat er precies afgewogen moet worden, en daar ontbreekt het nogal aan. Procap maakt zelfs geen gebruik van kennis waar die wél in te winnen is.

blz 21 - **Hoofdstuk 3.5 - “Hebben recreatie en natuur een gelijkwaardige positie ten opzichte van de binnenvaart, en is er voldoende veilige ruimte voor iedereen”**. Deze regel zou van een Indiase goeroe kunnen komen, zoals ook de tien regels die er op volgen. Ze lijken op een brede en evenwichtige visie te duiden, maar daar vind je in dit rapport niets van terug. Als dit werkelijk als uitgangspunt zou zijn genomen, dan zou er onderzoek zijn gedaan, waarin deze aspecten in evenwicht benaderd werden. Voor een dergelijk uitgangspunt is een 'helicopterview' nodig, en die ontbreekt volledig in dit rapport – het was ook niet de opzet (zie blz 4: “**Dit document is dan ook geen brede omgevingsvisie**”).

Nog zo'n poëtisch softe zin is “**meekeepelkansen verzilverd en nevendoelelen gerealiseerd op het gebied van water-veiligheid, klimaat, waterkwaliteit, landbouw, natuur en recreatie**”. Onder de kop ‘**Havens**’ hebben we het daar al over gehad – met die zogenaamde ‘**meekeepelkansen**’ en ‘**nevendoelelen**’ worden 'win-winsituaties' bedoeld, en ze lijken erg profijtelijk als je de ‘verlies-verliessituaties’ even vergeet – het blijken inderdaad sprookjes.

Ook “**Integrale ontwikkeling Hege Warren**” is zo'n mooie term (blz 69) – wie wil dit nu niet? Maar als je je realiseert, dat hiermee botweg het onder water zetten van de polder bedoeld wordt, dan is de glans van die term wel verdwenen.

Stakeholders & Mienskip

Bijna net zo onwaarachtig is de beoogde inbreng van ‘**de Stakeholders & de Mienskip**’ om het proces democratisch te doen verlopen. Onder stakeholders verstaat Procap de vertegenwoordigers van overheidsbesturen, van de industrie en van maatschappelijke organisaties. Stakeholders zijn niet alleen betrokkenen waar een weloverwogen advies van mag worden verwacht, maar bijvoorbeeld ook mensen waar **cofinanciering** van verwacht wordt (blz 50) – en welk belang weegt dan het zwaarst?

Welk punt ingebracht is, en door wie, en of dit is overgenomen dan wel genegeerd, het wordt allemaal niet duidelijk. Het meest pijnlijk missen we dit bij de maatschappelijke organisaties, omdat onder hen professionele know how te vinden moet zijn met betrekking tot veiligheid op het water. De enige aanwijzing hierin is het **Watersportverbond**, dat advies heeft gegeven over **kruisingen van vaarwegen** (blz 52 en 67). Kruisingen vormen een relatief klein deel van het veel grotere veiligheidsprobleem op het water.

Maar wat was / is de mening van het Watersportverbond, Varen-doe-je-samen, maar met name ook de afzonderlijke takken Hiswa en ANWB over de (on)veiligheid op (relatief smalle) meren waar een Cemt Va vaarweg doorheen loopt? Daar horen of lezen we niets over. Het hierop aanspreken van deze maatschappelijke organisaties leverde ons Forum slechts stilte op, net zo weinig zeggend als de **trailer** van Varen-doe-je-samen, dat vooral promoot dat ‘samen varen moet kunnen’ – de consequenties worden in het midden gelaten.

Over inbreng van de **mienskip** is Procap zo mogelijk nog zwijgzamer.

Zo mist blz 66 nog een aandachtspunt, dat Forum bij deze graag toevoegt:

- Ook eigenaren van recreatie-arken en recreatiewoningen langs de vaarweg naar Drachten maken zich zorgen over de veiligheid op het water, over de oevers, over de zuiging die grote schepen teweeg brengen. Recreatie-eigenaren in/aan de Hege Warren idem dito, terwijl zij zich ook nog zorgen maken over het voortbestaan van hun stek.

Er wordt één vertegenwoordiger van de mienskip in dit rapport genoemd, en dat is 'Forum'.

In de tabellen op blz 67 en vooral 68 (Bijlage 4 'Verwerking opmerkingen') lezen we dat onze opmerkingen 'verwerkt' zouden zijn. 'Verwerkt' ??

De term 'verwerkt' is onduidelijk. Uit niets blijkt of een opmerking is nagevolgd of genegeerd. Maar gelukkig is inderdaad na onze kritiek ('niet wetenschappelijk') de achtergrondinformatie duidelijk verbeterd – m.u.v. de verwijzingen naar 'stakeholders en mienskip'.

Met onze overige opmerkingen is echter weinig gedaan of is verkeerd overgebracht. Zo schrijft Procap op blz 68 onder het kopje 'Vaarweg Drachten Forum': "Een deel van deze reactie is gericht op het voorkomen van binnenvaartactiviteiten op en rond de vaarweg Drachten", wat natuurlijk **onzin** is. Dit is een zin die Forum in een verkeerd daglicht plaatst, want voor Forum is slechts één bepaalde binnenvaartactiviteit onwenselijk, en dat is de bulkvaart in Cemt Va schepen.

Helderder verwoord dan in onze "2018-01-16 Onderbouwde argumenten Vaarweg-Drachten-Forum - versie b" is niet mogelijk. Daarin staat duidelijk :

"Om de discussie helder te houden, dient gesteld te worden dat deze zich toespitst op de 'droge bulkvaart' en de firma's die zich daar mee bezig houden. Expliciet dient gesteld te worden, dat niet gediscussieerd hoeft te worden over de algemene havenfunctie van Drachten ten behoeve van de overige lokale industrie. Evenmin hoeft er gediscussieerd te worden over de lokale industrie zélf (anders dan die welke afhankelijk is van bulkvervoer), terwijl ook industriële uitbreiding van Drachten volop tot de mogelijkheden blijft behoren".
Laten we het er maar op houden, dat hier bij Procap sprake is van een 'misverstand'.

Ook de overige onderwerpen die Forum aandroeg zijn kennelijk 'verwerkt op z'n Procaps'.

- blz 68 – Zo werd door Forum bedoeld met 'scheiding tussen beroepsvaart en pleziervaart': **het zorgen voor een professionele oplossing. Niet een 'nevengeul'**, want die beantwoordt aan geen enkele vraag.
- blz 68 – Wij vroegen inzicht in de **werkgelegenheid op binnenhavens** waar het gaat om **bulk-overslag en –verwerking** – Daar kregen wij geen antwoord op, noch van Procap, noch van de Gem. Smallerland, noch van de Provincie.
- blz 68 – En dat "het uitgangspunt van deze visie is geweest om breed te kijken en ook **recreatie, natuur, landbouw etc. mee te nemen in de analyse**", is een opmerking bezijden de waarheid. Hier spreekt Procap zichzelf (en ons) tegen – zie blz 1 van dit commentaar.

In het kader links onder op blz 68 staat onder 'Wie, versie, wat, verwerkt' :

"Anoniem - 25 februari – Verschillende onderbouwingen missen - Waar mogelijk verwerkt".

Dit was een punt waar met name Forum hard over gestruikeld was, en dat nu in Procaps eindversie veel beter is geworden dan de conceptversies. Maar op twee punten schiet het nog ernstig tekort:

- Daar waar het rapport zou berusten op de mening van **de stakeholders en de 'mienskip'** wordt **niets verantwoord** (m.u.v. 'kruisingen').
- Op gebied van **veiligheid** wordt alleen 'kruisingen' juist verantwoord. De verdere veiligheidsbenadering schiet ernstig tekort en is onprofessioneel.

Ook de **tabel 'Geplaatste opmerkingen'** op blz 69 toont de missers weer onbarmhartig.

- “**Niet de kool en de geit sparen**”, zou moeten betekenen, dat gekozen wordt voor een (infra)structurele oplossing. Dat doet Procap door de wensen van de bulkindustrie te laten prevaleren, hoewel ze pretendeert met alle wensen rekening te houden (dus ‘kool en geit te sparen’). Tweeslachtigheid waarin het belang van de regio is onder geschoffeld.
- “**Economisch belang van recreatie versus binnenhavens: hierover meer informatie opgenomen**” – Wij komen hierover **geen adequate** informatie tegen.
- Het antwoord op de noodzaak tot “**sterkere ontvlechting**” is dus die ‘**nevengeul**’ – een **onzinnig** antwoord dat geen enkel doel dient.
- In dezelfde tabel op blz 69 komt Fly-by weer langs, met de opmerking ‘moet nog onderzocht worden’. Daaronder ‘Ook geschikt voor bulk overslag?’ en ‘Wat kosten verplaatsingen van bedrijven’. Deze opmerkingen tenderen naar een wérkelijke overslag-terminal direct aan het PM-kanaal. En hoewel dit alles nog niet onderzocht is, is het goed dat deze punten nu expliciet genoemd worden, want daarmee is **deze onderzoeks optie nu bespreekbaar geworden en staat hij duidelijk ‘op de kaart’**. En dat was nodig – zie volgend hoofdstuk ‘Centrale overslaghaven enz’.

Opmerkingen van Forum waar niets mee gedaan is, maar toch 'verwerkt' genoemd worden, dat zijn vooral punten waar flinke lacunes in zitten door het ontbreken van competenties op meerdere gebieden. Het is voor Procap zonder die competenties inderdaad ook niet goed mogelijk om zulke kritiek te weerleggen. Het enige dat Procap kon doen is dit gemis aan competenties toegeven – dat gebeurde niet – of anders ‘negeren’, dat gebeurde wél, of verdraaien, en dat gebeurde soms dan ook.

Centrale overslaghaven / containerterminal of Fly by, en nog een tussenoplossing

Deze onderzoeks opties staan nu (tabel blz 69) dus duidelijk op de kaart.

De gedachte van een in Friesland centraal gelegen overslag terminal is bepaald niet nieuw (werd al in 2000 geopperd).

De mogelijkheid van een ‘Fly-by’ (blz 43) lijkt aardig, maar is toch een beetje ‘vlees noch vis’, en beantwoordt niet aan de eis tot werkelijk structurele keuzes. Het is meer een ‘doekje voor het bloeden’, om iedereen een beetje tegemoet te komen. Daarentegen doet Procap in deze eindversie een **interessante ‘tussensuggestie’** op blz 60, een nieuw idee: “**Wanneer er echter een centrale terminallocatie zou kunnen worden ingericht die ook op een slimme manier bulk kan (her)distribueren, zou er voor de bulkverwerkende bedrijven in Heerenveen (en Drachten) mogelijk ook een interessant alternatief kunnen ontstaan. Gedacht wordt aan een provinciebreed logistiek binnenvaartconcept waarbij kleine duwbakken (klasse III) aan- en afgekoppeld kunnen vanaf het Prinses Margrietkanaal en getransporteerd naar de binnenhavens. Dit zou gecombineerd kunnen worden met een fly-by containerterminal, zodat meerdere logistieke stromen kunnen worden bediend**”.

Dit is een interessante tussensuggestie, die als overgang naar een werkelijke centrale overslaghaven zou kunnen dienen, vooral indien meteen al rekening kan worden gehouden met de mogelijkheid van bedrijfsverplaatsing (blz 38), want ook deze blijkt niet meer onbespreekbaar te zijn. Hier noemt Procap nu “**de mogelijkheden om bedrijven te verplaatsen naar een nieuwe locatie naar het Prinses Margrietkanaal. In dit rapport is het verplaatsen van bedrijven niet in detail onderzocht. Om hier richtinggevende uitspraken over te kunnen doen zou er een diepgravende analyse moeten worden gemaakt in samenwerking met het bedrijfsleven en betrokken overheden. Wel zijn er een aantal overwegingen en**

aspecten mee te geven waar rekening mee gehouden moet worden bij het willen verplaatsen van bedrijven. Deze zijn hieronder benoemd” – en dan volgt een adequate uiteenzetting, welke bijna als handleiding tot nader onderzoek gebruikt zou kunnen worden.

Van het op blz 38 omkaderde idee nemen wij aan, dat die verhuissuggestie voornamelijk de bulk-verwerkende bedrijven betreft. Omdat het hier vooral om Agrifirm en Kijlstra gaat, is het goed te weten, dat deze bedrijven al elders in (en buiten) Nederland grote vestigingen hebben, en dat hun voorkeurslocatie vooral afhangt van hun afzetmarkt – iets wat zonder verhuizing ook al speelt. Zo pakte Kijlstra in 2012 z'n 'boeltje' in Vianen 'zomaar' op en verdween daar. Door een overheid is hier niet goed op te plannen, wat een extra argument is om geen onbesuisde beslissingen te nemen waarmee onherstelbare schade wordt aangericht door een nieuwe vaarweg.

En een centraal in Friesland gelegen regionale overslagterminal heeft de provincie tóch nodig, gezien het ruime omliggende 'achterland'. Wel dient er een locatie gekozen te worden die groot genoeg is voor bulk-verwerkende bedrijven, en direct aan **alle** transportmiddelen gekoppeld is (ook het spoor). Hoewel deze omkaderde tekst alleen onder 'Heerenveen' (blz 38) staat, gelden deze overwegingen evenzeer voor Drachten. Ten aanzien van deze problematiek beschikt Procap klaarblijkelijk wél over de nodige know how. Het zou mooi zijn als dit aspect meegenomen wordt in de volgende vraagstelling van de Provincie.

Twee gedachten : Procap hinkt nog wel op twee gedachten. Want de mogelijkheid van een of meerdere FlyBy's (blz 43) staat ook nog steeds overeind. En hoewel dit een interessante gedachte is, is de opzet hiervan o.i. te kleinschalig. Mocht hier toch serieus over gedacht worden, dan dient de potentie van ruime uitbreiding in de plannen te worden meegenomen. Want wat (eindelijk) ook op blz 60 genoemd wordt (Bijlage 2, Fly By terminal), dat is de 'onhandige' ligging van Drachten: “**de ongunstige locatie aan het einde van een kanaal beperkt de mogelijkheden, zelfs als er met klasse Va schepen gevaren kan worden**”. Met 'ongunstig' wordt de 30 km omweg bedoeld die voor elke lading richting Drachten gemaakt moet worden – maar over alle consequenties van deze 30 km hult Procap zich verder in zwijgen, en schiet daarin dus tekort.

Over de **vorm** van de door haar genoemde 'Fly By's' laat Procap zich niet uit. De veel beter geschikte mogelijkheid van een volwaardige overslaghaven annex containerterminal gloort soms tussen de regels door, maar wordt niet genoemd.

Ook het **belangrijke voordeel van een aansluiting op het spoor** ontbreekt in dit rapport – een omissie. Daarom noemen wij nog eens als mogelijke locatie Burgum Noord, waar het PM-kanaal slechts 4 km van het spoor (Hurdegaryp) verwijderd ligt, en een zijspoor dus tot de reële mogelijkheden behoort. Tevens kan nog gedacht worden aan bulkverwerking ter plekke en aan groothandels-distributiecentra in de directe nabijheid.

Als (tijdelijk) alternatief voor een werkelijke overslaghaven aan het PM-kanaal geldt toch de genoemde 'tussenoplossing' (blz 60). Deze sluit aan op de onzekerheid van de duur van het verblijf van bulkbedrijven in Drachten. Voor hen het voordeel, dat hun concurrentiepositie niet wordt verzwakt, voor Drachten het voordeel dat deze bedrijven voorlopig nog ter plekke blijven, en voor Fryslân dat er een robuust begin gemaakt wordt met het creëren van die noodzakelijke centraal gelegen overslagterminal. En mochten de bulk-bedrijven alsnog vertrekken uit Drachten, dan is er geen schade door vaarweg gegrAAF ontstaan. Het zou een goede (tijdelijke) tussenoplossing kunnen zijn, goed bruikbaar zolang een werkelijk optimale terminal aan het PM-kanaal nog niet gereed is.