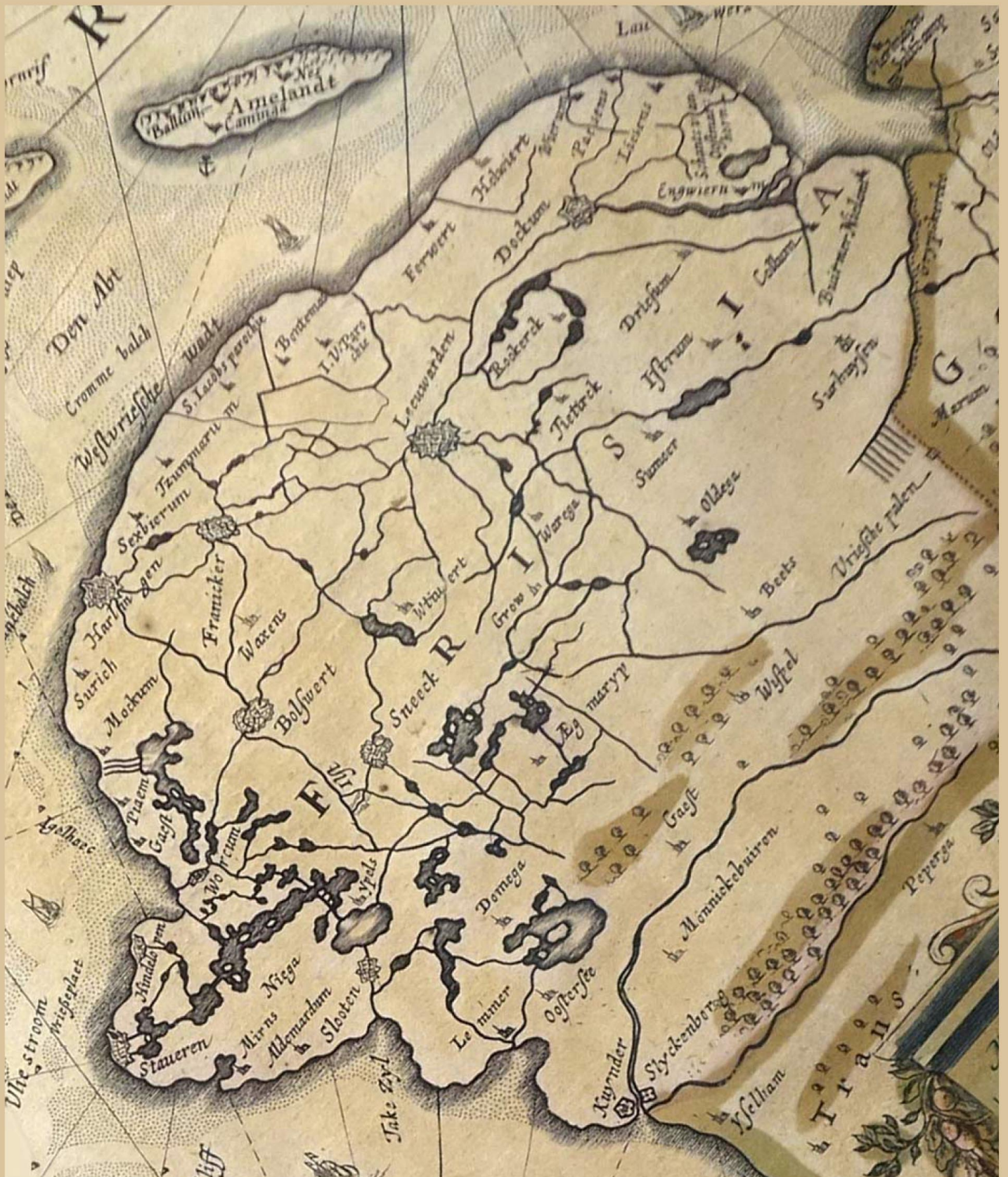


Vaarwegen zijn altijd belangrijk geweest voor Friesland



anno 1634

Commentaar 'Vaarweg-Drachten-Forum' op het Provinciaal document "Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens"

Commentaar ‘Vaarweg-Drachten-Forum’ op Provinciaal document “Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens” (9-5-2018):

- groene tekst is citaat uit deze ‘Langetermijnvisie’

- zwarte tekst is commentaar door Forum

De visie uit het Procap eindrapport is door Gedeputeerde Staten overgenomen.

Het is gekopieerd en als apart document aan ons gepresenteerd (voor ons commentaar: zie onder ‘Procedure’ op deze bladzijde).

Als Forum zijn wij blij met het op 26-4-2018 uitgekomen bericht van Gedeputeerde Sietske Poepjes, waarin de aankondiging van uitstel van een besluit over opschaling van de vaarweg naar Drachten. Maar iedereen realiseert zich bij dit zoveelste uitstel, **dat dit onderwerp op de agenda zal blijven terugkeren zolang er niet een structurele oplossing is gevonden** voor het bulktransport – want dáár gaat het om. Die enkele bulk-verwerkende bedrijven in Drachten zijn kapitaalkrachtig en weten door een intensieve lobby de publieke opinie sterk te beïnvloeden en zelfs B&W te mobiliseren, in een gedachtegang waar ook de provinciale politiek niet ongevoelig voor blijkt te zijn – **maar die elke feitelijke onderbouwing ontbeert.**

Forum heeft niet anders gedaan dan het vergaren en ordenen van relevante feiten ter staving van standpunten. Daarbij zijn we wel tot de conclusie gekomen, dat een infrastructurele oplossing voor Fryslân binnen de noordelijke regio hard nodig is. Een die profijtelijk zal zijn voor de hele bevolking en niet alleen voor enkele Drachtster bulkondernemers.

In de discussie die aan de eindversie van het Procap rapport vooraf ging, gloorde bij Forum op grond van alle bestudeerde gegevens dan ook steeds helderder de optie van een centraal in Fryslân gelegen overslagterminal direct aan de hoofdader, het PM-kanaal. Dat is een gedachte, die al in 2000 werd geopperd, maar waar toen kennelijk niemand rijp voor was. Gezien de voorzichtige suggesties van Procap richting ‘Fly-by’ (Procap blz 43), maar ook een interessante tussensuggestie op blz 60, en zelfs de mogelijkheid van bedrijfsverplaatsing op blz 38, begint er nu wel wat te rijpen.

Waar gedeputeerde Poepjes meldt: “**Eerst wordt verder onderzocht of een gebiedsgerichte aanpak hier een integrale oplossing kan bieden**”, hopen en verwachten wij dan ook, dat het door haar bedoelde onderzoek gericht zal zijn op een **infrastructurele oplossing voor de hele regio**, en zal gaan plaatsvinden op basis van een werkelijk professionele provinciebrede vraagstelling.

Forum commentaar per punt uit de “Langetermijnvisie ...” (9-5-2018)

Procedure - Normaal gesproken wordt met samenwerking een beter resultaat verkregen.

Toch moeten wij vraagtekens plaatsen bij de vrij intensieve samenwerking tussen Provincie Fryslân en Procap. De reden hiervan is, dat hoewel Procap is aangetrokken als ‘onafhankelijke partij’, zij toch een opstelling in dit onderzoek heeft gekozen die deze onafhankelijkheid ter discussie doet stelt. Zo is Procap (en daarmee de Provincie) uitgegaan van onderzoeksgegevens, die door belangenpartijen zijn geïnitieerd (binnenhavensteden, Drachten, en daarbinnen de – grote – ondernemers). Een duidelijke verantwoording door Procap over het waarom van keuzes en adviezen ontbreekt.

Deze samenwerking maakt het ook lastig voor provinciale ambtenaren om het Procap rapport vrij te beoordelen – en dat is terug te zien in deze “Langetermijnvisie ...” waarin de verschillende aspecten vrijwel parallel met de visie van Procap beoordeeld worden.

1- Keuzes - De Provincie stelt terecht, dat “er keuzes gemaakt moeten worden”. Het zullen werkelijk **fundamentele keuzes** moeten zijn om Friesland een centrale plek te laten krijgen / behouden in de “**nationale corridor ‘Amsterdam – Noord-Nederland’** en de **internationale North Sea – Baltic Corridor**”. De door Procap voorgestelde keuzes zijn slechts lokaal profijtelijk en ook daar voor slechts een kleine groep mensen.

2- Voorwaarden - De Provincie stelt de punten: “**voldoende capaciteit op zowel de bedrijventerreinen als in het vaarwegennetwerk voor klasse V^a activiteiten**” als voorwaarden voor Friesland om “**een sterke duurzame (internationale) concurrentiepositie**” te laten krijgen / behouden. Dat is juist, maar het is slechts een deel van het verhaal.

Zeker zo belangrijk is, dat vlotte bereikbaarheid en overslag goed geregeld is:

- Container overslag vergt kostbare installaties en ICT, en optimale aansluitingen op wegennet en railvervoer.
- Bulk-overslag vergt een zo kort mogelijke V^a-vaarweg [Ref. c van ‘Forum argumenten’]
- Daarbij blijkt er in toenemende mate grote behoefte te bestaan aan groothandel-distributiecentra. Ook dit is een punt dat meegenomen dient te worden in deze ‘helicopterview’, omdat ‘groothandel’ en ‘containervervoer’ gerelateerde begrippen zijn.

3- Hoofdstructuur - “**Een robuuste hoofdstructuur voor goederenvervoer over water**” is inderdaad belangrijk. Daarbij ook: Hoe strakker de infrastructuur, hoe minder complicaties. Eén centrale hoofdterminal, direct aan de hoofdader (dus geen omwegen e.d). Hooguit een of enkele ‘fly-by’s’ in de noordelijke regio (ook aan het PM-kanaal) als opvang bij problemen.

4- Niet overal V^a - Terecht stellen Procap en de Provincie, dat “**Niet iedere economische activiteit een klasse V^a binnenvaart nodig heeft**” – Het zijn de containervaart en de bulk-verwerkende industrieën die Cemt klasse V^a nodig hebben. Zorg dus, dat deze aan de V^a hoofdader komen te liggen.

Alle andere industrie vergt veel minder vaarbewegingen en klasse III en IV schepen. Drachten en Heerenveen kunnen qua industrie gerust nog heel veel uitbreiden, zolang het maar geen bulk betreft (*Procap heeft onze Forum-tekst in deze volstrekt onjuist verdraaid*).

5- Recreatie en natuur - “**op gespannen voet komen te staan met recreatie en natuur**” – Inderdaad, en dus waarom De Burd opofferen, de Alde Feanen onder de uitlaat van de beroepsvaart leggen, de meer-bodems maximaal omwoelen, en ook de agrarische functie van de Hege Warren opheffen?

“**In 2050 zijn binnenvaart en recreatievaart daarom ontvlochten waar het moet en kruisen ze veilig waar het kan. Waar binnenvaart en recreatievaart samen varen is de intensiteit van de binnenvaart laag, zijn de vaarwegen overzichtelijk en ruim, en is er een vaargeul voor allebei**” – Dit is ‘**lekenpraat**’ en getuigt niet van deskundigheid. Van een watersportprovincie als Fryslân mag professionaliteit verwacht worden, en die is er ook binnen de provincie voorhanden. Vreemd dat de Provincie hierin op Procap leunt, terwijl deze firma in dit opzicht blijk geeft daar totaal niet over te beschikken.

Heel simpel gesteld: Een zeiler of spelevaarder beperkt zich niet tot ‘een nevenvaargeul’; door zulke lekenideeën te volgen zullen beide Ee-meren voor recreanten een risicogebied gaan vormen.

6- Samenwerking - Het zou inderdaad mooi zijn als “overheden en bedrijven samenwerken aan de optimale benutting van het vaarwegensysteem”, maar dan wel op basis van professionaliteit en onafhankelijke regie.

7- Meekoppelkansen ? - Dit is een punt waarin de Provincie (net als bij punt 5) **de plank volledig mislaat**. De aanbevelingen van Procap zullen hier leidend in zijn geweest. Dit zijn aanbevelingen ‘uit de losse hand’, waarin Procap uitspraken doet op gebieden waar zij zelf zich niet op gericht heeft en waarin zij ook elke competentie mist (zie ons commentaar bij het Procap rapport).

“**Maximaal meekoppelkansen verzilverd en nevendoelelen gerealiseerd**”. Zoiets heet ook wel een ‘win-winsituatie’. Hoe mooi kun je het presenteren door de ‘verlies-verliessituatie’ voor het gemak maar weg te laten!

Want welbeschouwd wordt hier bij gebrek aan kennis en inzicht een sprookje opgebouwd:

- ‘**Ontvlechting van recreatievaart en beroepsvaart**’ – Dit is echter iets dat op de smalle Ee-meren een onmogelijkheid is.

Verder heerst nu op deze vaarweg nog een max. snelheid van 6 km/uur, maar op een klasse V^a vaarweg mag dit 8 - 12 km worden, met voor deze schepen een veel langere remweg, slechte manoeuvreermogelijkheid en grote ‘dode hoeken’ – kortom, op de Ee-meren wordt het een stuk gevaarlijker voor de recreatievaart. Daarbij is de snelheidshandhaving nú al een probleem.

Punten die de discussie vervuilen

De vaarwegdiscussie wordt verder in ernstige mate ontsierd door **ad hoc ingevingen** op ook andere terreinen, waarin **kennis niet ter zake** lijkt te doen – zoals in de ...-

- **Veenweideproblematiek**, welke de kanaaldiscussie opportunistisch vervuilt.

- - Over deze problematiek ontvouwt zich nu pas een (heftige) **discussie**, waarin zich sinds enkele jaren van onderzoek hier gelukkig wat kennis over heeft kunnen vormen. Die kennis groeit, en is een belangrijk argument om niet nu grote ingrepen op dit vlak te doen.

Het opportunisme, dat uit het Procap voorstel spreekt, staat ook in schril contrast met het feit dat het hier een vooral landelijk probleem betreft.

- - Daarbij is het goed je te realiseren, dat ‘waarde’ niet alleen de financiële waarde betreft, maar ook die van het landschap, het daarin thuishorende vee, de hooiopbrengst voor boeren als voedsel voor hun eigen vee – een nieuw speerpunt in de milieudiscussie ([NRC 13-4-’18](#)), waarin onlangs een belangrijk politiek besluit is genomen – gras, en dus hooi zullen we nog hard nodig hebben.

- Polder of Meer ?

- - Dat een meer goedkoper in onderhoud is dan een polder, dat is een open deur – de agrarische productie uit die polder is door Procap voor het gemak maar vergeten. De kostprijs van bemaling is gelukkig geen reden om een kwart van Nederland onder water te zetten – het is een argument, dat er door Procap ‘met de haren bij gesleept is’.

- - En dan is er nog het ‘boezem-argument’. De Hege Warren is in de zestiger jaren bewust tot permanente polder gemaakt om hier productiviteit uit te halen. Als het Wetterskip hierin fouten heeft gemaakt qua berekening, dan is dat een probleem voor het Wetterskip, dat niet ‘eventjes opgelost’ moet worden met een ad hoc vaarweg-beslissing.

Het inunderen van een polder is dus alles behalve een win-winsituatie

– – Die ‘**meekoppelkansen**’ **blijken dus holle frases**. Wij verwachten van onze Provincie-

bestuurders een inbreng met onafhankelijke professionaliteit, welke binnen de regio en zeker nationaal te vinden zal zijn. De keuze voor Procap, een firma die volgens eigen zeggen zijn onderzoek met een smal focus heeft uitgevoerd (en een daaraan gekoppelde smalle professionaliteit), maar vervolgens aanbevelingen doet van veel bredere omvang en zonder professionele onderbouwing, is geen goede keuze geweest.

Belangrijkste punt van kritiek

Het is dan ook ons belangrijkste punt van kritiek, **dat de Provincie** bij de opdracht tot onderzoek door Procap **niet een vraag van provinciaal gehalte heeft geformuleerd**, maar gekozen heeft voor een veel te simpele vraagstelling (“stip aan de horizon – in 2050”), een populaire managementterm die aan Procap alle ruimte heeft geboden om hier zelf invulling aan te geven. Dat Procap daarop niet het voortouw nam om de Provincie te bewegen om tot een professionele vraagstelling te komen, achten wij een gemiste kans.

Een werkelijk provinciale (of regionale) vraag had als volgt kunnen luiden:

“Hoe dient de infrastructuur er in Friesland over 30 jaar uit te zien, opdat de bevolking er ook dan het meeste baat van zal hebben qua economie, recreatie, natuur, milieu? Dit ook in het perspectief van de noordelijke regio”. Zo’n vraag, gericht op het algemeen belang werd niet gesteld.

Dat Procap deze vraagstelling invulde in een vorm welke precies in het model paste, dat de lobby van Friese binnenhavensteden voor ogen had, en dat al door eerder (door deze steden geïnitieerd) onderzoek in rapporten vormgegeven was, maakt dat Procap’s onafhankelijkheid niet buiten discussie staat. Want dat model gaat uit van de huidige binnenhavensteden, en hoe déze locaties ook in de toekomst goed bereikbaar kunnen blijven.

Als Forum zijn wij dan ook blij met het op 26-4 uitgekomen bericht van **Gedeputeerde Sietske Poepjes**: “Investeren in een nieuwe vaarweg is te duur, wanneer we alleen kijken naar de baten die het oplevert voor de scheepvaart en de bereikbaarheid van Drachten. De polder Hege Warren is echter ook een gebied waar onder andere waterbeheer en veenweide opgaven zijn. Wij kiezen ervoor om nog geen besluit over de aanleg van de vaarweg Drachten te nemen. Eerst wordt verder onderzocht of een gebiedsgerichte aanpak hier een integrale oplossing kan bieden. Daarna kan bepaald worden of een nieuw tracé haalbaar is, of niet.” Hoewel zij hierin weliswaar ook weer refereert aan opportunistische frasen als ‘integrale oplossing’ en ‘meekoppelkansen’, hopen en verwachten wij, dat het door haar bedoelde onderzoek zal gaan plaatsvinden op basis van een werkelijk professionele provinciale vraagstelling en regionale visie.

Beleidsvoorstel voor de Statenvergadering van 20-6-2018

Uit het beleidsvoorstel dd 26-4 voor de Statenvergadering van 20-6 komen wij die provinciebrede visie echter nog steeds niet tegen. Hierin gaat men nog steeds uit van de verschillende lokale belangen, en wordt er aangestuurd op een “**integrale gebiedsontwikkeling Drachten – polder Hege Warren**” en op de ‘**passende bereikbaarheid**’ van Drachten. We missen dus een provinciale helicopterview.

Toch zit er wellicht een lichtpuntje in het woord ‘**passende**’. Want in tegenstelling tot de negatieve houding, die Procap op hun blz 68 aan Forum toedicht, lijkt keuze 3b op blz 15 uit dit beleidsvoorstel inderdaad passend op de problematiek. Dat keuze b (“**de huidige vaarweg te behouden en veiliger te maken**”) “**het conflict tussen beroepsgoederenvervoer en recreatie niet**” zou oplossen, strookt niet met het gegeven, dat zonder bulkvaart het aantal vaarbewegingen minimaliseert (Bulkclading maakt meer dan 91% uit van het scheepstonnage

bestemd voor Drachten [d – blz 27]), én dat kleinere schepen een beter zicht en betere wendbaarheid / kortere remweg hebben. Ook de afwijzing van keuze b op grond van “**maakt de haven van Drachten op termijn minder aantrekkelijk voor bedrijven**” houdt geen steek. Dit punt is door ons uitgebreid behandeld in het Forum “Commentaar op Procap eindrapport”.

Eén toch wat tendentieuze opmerking op blz 15 van dit beleidsvoorstel luidt: “**De recreanten in de Hege Warren hebben weinig begrip voor een eventuele keuze voor een tracé door de polder**”. Uit de gegevens die de Forumredactie binnenkreeg is **geen absolute weerstand** tegen welk tracé dan ook gebleken. Indien op grond van gedegen en eerlijke argumenten gekozen zou worden voor een nieuwe vaarweg, deze ook in het algemeen belang zou zijn, en de gedupeerden schadeloos gesteld worden, dan is die keuze gewoon respectabel. Maar een keuze op grond van oneigenlijke, veelal onjuiste en soms zelfs valse argumenten, en níét in het algemeen belang doch slechts in het belang van enkelingen, dat strookt niet met het uitgangspunt van ‘Forum’. Een overheidskeuze dient gestoeld te zijn op eenduidige en harde argumenten. En al helemaal indien zo’n keuze als gevolg zou hebben, dat er ook nog onherstelbare schade aan landschap en natuur veroorzaakt zou worden.

De in de Procap conceptrapporten opgenomen beperkte **mogelijkheid** van een ‘Fly-by’, die ook in dit beleidsvoorstel slechts in de vorm van een kleine containeroverslag terugkomt, heeft Procap in haar **eindrapport in potentie flink verruimd** – naar wij aannemen om daarmee ook de provinciale vraagstelling en discussie te verruimen. Van deze voorzet, die Procap gedaan heeft door op de pagina’s 38, 43 en 49 van haar rapport naast de mogelijkheid van ‘Fly-by’ (onvoldoende en inadequaate) **aanvullende suggesties in te voegen voor een overslagterminal direct aan het PM-kanaal**, vinden we in het beleidsvoorstel voor 20 juni nog niets terug.

Wellicht valt dit alsnog te overwegen, want deze Procap suggesties bieden wel een basis om tot een werkelijk infrastructurele oplossing te komen, die heel Fryslân ten goede zal komen.

Grou, Snits enz.

Een laatste opmerking van ons betreft Grou, waar de kruising van vaarwegen (PM-kanaal en Doarp Grou ⇄ Pikmar) een veel groter probleem vormt dan nu bij Earnewald – maar waarover Procap niet rept. Het industriële eigenbelang van de toen belangrijke firma Halbertsma heeft er kort na de oorlog (WO2) voor gezorgd, dat Grou van het Pikmeer werd afgesneden door het PM-kanaal. Inmiddels is Halbertsma vertrokken, is de ligging van dit kanaal nog eens extra gefixeerd door er een kostbaar aquaduct in te leggen en is het PM-kanaal een voor de pleziervaart riskante snelweg geworden. Een oplossing hiervoor is meer nodig dan ooit, en ... verder weg dan ooit.

Bij deze doet Forum toch een dringend beroep op alle partijen, met name ook de Provincie, om echt serieus na te denken over een **betere ontvlechting tussen grote en snelle beroepsvaart en pleziervaart – met hulp van werkelijk professionele partijen**. Want niet alleen is er een problematische situatie bij Grou, deze is er ook op het Sneekermeer, hoewel dit bijna twee km breed is ([krant](#)), het Koevordermeer (krap een km breed), en de Grote Brekken (ook krap een km breed). Zeventig jaar geleden, met schaarse motorvaart van 50 tot 100 ton en een snelheid van 5 km per uur speelden de huidige risico’s nog nauwelijks een rol ([hoewel...](#)). Met de tegenwoordige drukte, snelheden en enorme tonnages (en omgekeerd evenredige manoeuvreerbaarheid) ligt dit nu compleet anders.

De breedte van het vaarwater vormt hierin een extra factor – hoe smaller, hoe sneller je elkaar ‘in het vaarwater’ zit. Daarom speelt dit op de Ee-meren (tussen Drachten en de

Veenhoop – van 60 tot [200 á 400](#) m breed) een hoofdrol. En in tegenstelling tot het Pikmeer en het Sneekermeer ligt een goede oplossing hier wél voor de hand, zelfs voor het grijpen : hier geen bulkvaart meer.