



“We verwachten dat het héél groot wordt”

(uit sprookje Sindbad de Zeeman)

**Onderbouwde argumenten**

**Vaarweg-Drachten-Forum**

**Versie C**

**versus**

**desinformatie**

## Argumenten in de Discussie rond de Vaarweg Drachten - 'C'

De eerste versie 'a' door het 'Vaarweg-Drachten-Forum' ging op 25-10-2017 in omloop, en is door de Forum-deelnemers geleidelijk aangepast tot deze laatste 'versie c' (14-05-2018).

Over ons Forum kunt u lezen op onze website [www.vaarweg-drachten-forum.weebly.nl](http://www.vaarweg-drachten-forum.weebly.nl).

Daar staan ook **alle gegevens met betrekking tot dit onderwerp gerangschikt**.

*Tekst in zwart stond ook al in 'versie b'. Tekst in blauw alleen in 'versie c'.*

### Probleemstelling

- Voor aanvoer naar de Drachtster bedrijven voldoet de huidige scheepvaartverbinding tussen het PM-kanaal en Drachten (Cemt-Klasse IV kanaal – schepen tot 1500 ton) niet meer aan de eisen van de in grootte toegenomen scheepvaart. Om zijn concurrentiepositie te behouden verzoekt Drachten hierdoor om een verbindingskanaal Cemt-Klasse V<sup>a</sup> (schepen tot 3000 ton laadvermogen).
- De huidige scheepvaartverbinding zorgt voor waterverontreiniging en luchtverontreiniging in 'Natura 2000' natuurgebied "de Alde Feanen" [g]. [Maar hoe staat het met die verontreiniging als de nieuwe vaarwegplannen doorgaan?](#)
- Deze aftakking van het PM-kanaal naar Drachten vergt een extra vaarafstand van 30 km (15 km volgeladen heen + 15 km leeg terug). [Dit economische aspect en milieuprobleem mankeert nog steeds in de overheidsargumentatie.](#)
- Dat de huidige vaarweg, die tussen watersportkern Eernewoude en haar watersportgebied de Alde Feanen / Prinsenhof loopt, voor een ongewenste kruising van beroepsvaart en pleziervaart zorgt, spreekt voor zich.
- De steeds grotere schepen (Klasse V<sup>a</sup> tot 3000 ton) vormen door snelheid, dode hoek [e – blz 1], en vooral door hun onmogelijkheid nog te kunnen uitwijken of te stoppen [f] een regelrechte bedreiging voor de watersport. Maar dat is zeker ook het geval op beide Ee-meren.
- [En daarbij zorgt het Cemt V<sup>a</sup> vaarweg-plan ook nog eens voor meerdere nieuwe \(risicovolle\) kruisingen van beroepsvaart met pleziervaart.](#)
- [Dan is er ook nog het probleem van veenweide-inklinking, dat op zich niets met de vaarweg te maken heeft, maar uit opportunistische motieven hier wel bij wordt betrokken.](#)

### Oplossing zoals voorgesteld door Provincie Fryslân en Gemeente Smallingerland

- Van de drie kanaalopties blijkt (overheidsinfo 25-10-2017) eigenlijk alleen de [zuidelijke' Kanaal-optie II](#) (=2) [h] te zijn overgebleven, zijnde een traject van Drachten via Drachtster Ee, Monniken Ee, Wijde Ee, dwars door de polder Hege Warren, Lange Lits, De Burd, Biggenmeer – of een vergelijkbaar traject dat hier hooguit enkele honderden meters van zal afwijken.

## Voor welk probleem is deze 'Zuidelijke Kanaal-optie II' [h] een oplossing?

- Het zou een duidelijke **verbetering** betekenen voor de grotere schepen, > 1000 ton – nodig voor '**bulktransport**' - maar biedt zeker niet dé oplossing. Het zijn juist deze grote schepen, die voor de bevrachters het transport zuiniger maken.
  - o Bulklading maakt meer dan 91% uit van het scheepstonnage bestemd voor Drachten [d – blz 27 – >91% betekent 92 of 93%. (De in onze versie b genoemde > 85% is minder nauwkeurig). De **retourvaart is normaliter leeg**.
  - o De **niet-bulkvaart** ten behoeve van de Drachtster industrie is veel **kleinschaliger en weinig frequent**. Voor de hiertoe benodigde kleinere schepen van 500 tot 1000 ton voldoet de huidige vaarweg goed,
    - terwijl ook het milieu door dit weinig frequente transport weinig wordt belast, mede doordat de waterverplaatsing veel minder massaal is [d blz 27 – “gebrekkige oeverbescherming vaarweg Drachten], en .....
    - **de lage vaarfrequentie, betere wendbaarheid en kortere remweg veel beter passen binnen het veiligheidsconcept van de waterrecreatie**.
  - o Dat er nog weinig kleinere binnenvaartschepen gebouwd worden wegens verminderde rentabiliteit, is een probleem dat serieus aandacht krijgt [k].
  - o **Dat weet Procap ook wel, want in grafiek 6 op blz 12 zien we dat het aantal Cemt V<sup>a</sup> schepen weliswaar meer dan zal verdubbelen, maar dat klasse III en IV zich nog redelijk handhaven**.
- De **kosten van 30 km extra varen** wordt met een nieuw kanaal echter niet opgelost.
  - o Terwijl juist voor bulklading de prijs van het transport de belangrijkste factor vormt [c – blz 8]: (Universiteit Groningen : “ ..... kunnen bij goederen met een hoge waarde per eenheid gewicht meer transportkosten betaald worden dan bij goederen die een lage waarde vertegenwoordigen. Bij producten waar transportkosten relatief een groot deel van de totale kosten uitmaken zal de afstand die dit product af moet leggen tot een minimum beperkt worden”.
  - o **Ook het milieuaspect van 30 km onnodig vormt een serieus probleem**.
- In hoeverre het **milieu van de Alde Feanen** belast wordt door de scheepvaart is een studie apart. Genoemd worden de waterkwaliteit en de luchtkwaliteit.
  - o Minder scheepvaart door de vaarweg langs de Alde Feanen (Headamsleat, Fokkesleat, Sydsdijp, Lange Sleatten – in het vervolg 'Hooidamsloot' genoemd) zal ongetwijfeld goed zijn voor de waterkwaliteit *in* deze vaarweg. En omdat deze vaarweg direct in verbinding staat met het vaargebied Alde Feanen, zal dit ook in het direct aangrenzende water merkbaar zijn.
    - In hoeverre deze waterverontreiniging / verbetering werkelijk van invloed zal zijn op de Alde Feanen als geheel, en de meer kwetsbare delen van de Alde Feanen in het bijzonder, is zeer de vraag. De invloed van de gemotoriseerde recreatievaart op het water daar zal veel sterker zijn.
    - **De in het Procap rapport [s] geopperde mogelijkheid van inundatie van polder de Hege Warren zou gepaard gaan met een verruiming van recreatieve mogelijkheden door vaarverbindingen met de Alde Feanen**.
    - **Door deze 'verbindingen' zal de waterkwaliteit in de Alde Feanen zeker geschaad worden. Maar ook zonder die verbindingen zal het woelwater in de vaarweg invloed hebben op dit gebied, tenzij een zeer stringente waterscheiding zou worden aangelegd**.

- De luchtkwaliteit in de gebieden ten oosten van de Hoodamsloot (zoals natuurgebied de Jan Durks polder) zal gebaat zal zijn met minder scheepvaart door de Hoodamsloot (gezien de heersende vooral westelijke winden).
- Maar daar staat tegenover, dat bij een kanaal door de Hege Warren juist natuurgebied de Alde Feanen bij de heersende windrichtingen aan lij van deze grote scheepvaartroute zal komen te liggen. Daardoor zal de **luchtvervuiling in de Alde Feanen juist flink toenemen**, evenals die delen die daar nu al last van ondervinden, zoals de Jan Durks polder.
- De **recreatievaart op de Drachtster- en Grote Ee**, die nu al hinder ondervindt van de beroepsvaart, zal **door een Cemt V<sup>a</sup> vaarweg** in belangrijke mate **verdreven** worden van deze meren. De idee, dat er een werkbare 'scheiding tussen beroepsvaart en recreatievaart' te realiseren zou zijn door het dirigeren van recreatievaart naar búiten de vaargeul, **of zelfs door het graven van een 'neven-geul' voor de recreatievaart**, die idee is naïef en **niet** ter zake kundig – het betreft hier smalle meren **waar ook veel op gezeild wordt**.

## Verdere nadelen / voordelen (?) van de 'zuidelijke kanaaloptie II'

### Nadelen

- De recreatievaart krijgt er **meerdere (gevaarlijke) kruisingen** bij.
  - Friesland is beroemd en als waterrecreatiegebied zeer gewild door de weinig gecompliceerde mogelijkheden om hier gebruik van te maken: het vaarwater stroomt niet, sluisen zijn er nauwelijks, bruggen draaien vlot en waar ze een te grote hinder vormen wordt veelal voor zeer hoge bruggen of aquaducten gekozen – dit zijn overigens kostbare oplossingen, maar ze getuigen van het grote belang dat de Provincie toekent aan de watersport.
- Polder de Hege Warren verliest zijn agrarische functie.
- **Natuurgebied De Burd raakt beschadigd.**
- **De Alde Feanen komt onder de uitlaat van grote binnenvaartschepen te liggen, terwijl ook de waterkwaliteit extra gevaar loopt.**
- De kleinschaligheid van het landschap (inclusief natuurbeheer) waar dit deel van Friesland beroemd en gewild om is, verdwijnt met zo'n grootschalig project.
- 2 Mega gasbuizen, diameter 120 cm [p] directe verbinding Rusland → Engeland, **kruisen** de beoogde kanaaloptie-II **en lopen er verder dicht langs**.
- Tegenover deze nadelen worden door Procap en de provincie nog enkele **voordelen** geplaatst, onder de opwekkende slagzin, dat hiermee "Maximaal meekoppelkansen verzilverd en nevendoeleinen gerealiseerd" worden. In wezen gaat het hier om een uitermate onevenwichtige en opportunistische poging van Procap (en dus de Provincie) om met niet ter zake doende argumenten toch de zin van een paar Drachtster ondernemers door te drukken (zie [Commentaar op Procap](#), en [commentaar op de 'Langetermijnvisie van de Provincie'](#)). Want .....
  - Het milieuaspect van inklinking (grondverlies én CO<sub>2</sub> uitstoot) is een landelijk probleem en krijgt nu overal in Nederland brede aandacht. Voor dit probleem dient met voorrang een liefst landelijk overheidsbeleid ontwikkeld te worden.
  - Voor wat betreft de Hege Warren zijn er meer oplossingen mogelijk, vooral omdat deze polder grenst aan natuurgebied 'De Alde Feanen'. Het Fryske Gea heeft zich al eerder (ter gelegenheid van de laatste kadeverhoging) een

brede strook weidegrond min of meer toegeëigend en koos hiermee uit opportunisme voor een inklinkende veendijk – waar het Wetterskip gekozen had voor leemzand.

- Het instant houden van de polder Hege Warren kost geld. Inderdaad, en ook dit is een landelijke kostenpost, waar echter heel veel tegenover staat. Daarom hoeven we niet te vrezen voor het inunderen van het ¼ van Nederland dat onder de zeespiegel ligt – een bizarre ‘oplossing’.
- Voor welke oplossing er ook gekozen wordt, hij zal consequenties hebben voor de veehouders. Daarom is het hard nodig dat hen op korte termijn hier duidelijkheid over wordt geboden, m.n. ook qua benodigde compensatie.
- Overigens kan voor enkele boeren in polder de Hege Warren gelden, dat zij helemaal niet negatief staan tegenover Vaarweg-plan II. Uitgekocht worden om redenen van infrastructuur zal voor hen waarschijnlijk gunstiger uitpakken dan uitgekocht worden om reden van een natuurproject. In geval van een infrastructurele reden is er namelijk sprake van een vergoeding op onteigeningsbasis, bij natuur is dat zelden het geval [n].
- **In de onderhavige kanaaldiscussie is ‘inklinking’ echter slechts een gelegenheidsargument, dat de Vaarweg-discussie onnodig vervuult – dat geldt ook voor het argument, dat met het niet meer bemalen van de polder geld bespaard zou worden.**
- Het zou een mooie gelegenheid zijn om de Hege Warren terug te vormen in hooiland / natuurgebied, waarmee inklinking (=rot) gestopt kan worden.
- Wat dit laatste punt betreft is het mooi, dat sinds versie ‘a’ van “Argumenten in de Discussie rond de Vaarweg Drachten” (okt. 2017) er in de Leeuwarder Courant (LC) een gezonde discussie is losgebarsten over de veenweide-problematiek, terwijl dit binnenkort ook een punt van discussie zal zijn in de Staten. U kunt deze discussie in de LC volgen op onze [webpagina](#)

## Argumenten voor Drachten / Smallingerland Cemt-Klasse V<sup>a</sup> haven-functie voor Drachten?

- Om de discussie helder te houden, dient gesteld te worden dat deze zich toespitst op de ‘droge bulkvaart’ en de firma’s die daarvan afhankelijk zijn.
  - **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. *Dik gedrukt omdat Procap hieraan twijfelde***
- Waar het om gaat is, dat een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-functie voor Drachten alleen belangrijk is in zijn functie als ‘bulk’-haven, dus voor firma’s die bulk overslaan en/of verwerken (in de praktijk zijn dit vooral Kijlstra, Agrifirm – voorheen CAF en Vd Wiel).
- We nemen aan, dat de Provinciale overheid in staat is om meningen die hier sterk van afwijken, op hun merites te beoordelen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de mening van de Ondernemersvereniging Drachten, verwoord door de heer Robert Bakker (bestuurslid en Business Development Manager van Kijlstra BV, en inmiddels ook [gemeenteraadslid in Drachten](#)). Zijn standpunt staat beschreven in een recente uitgave van een lokaal zakenblad [1], als uitvloeisel van zijn mondelinge pleidooi voor

(bulk)transport over het water én voor de Vaarweg. Daartoe had de Ondernemersvereniging de Statenleden speciaal naar Drachten uitgenodigd. Maar hoewel de voordelen van bulktransport over water voor iedereen al duidelijk zijn, mist zijn pleidooi voor opschaling van de Vaarweg een evenwichtige onderbouwing.

- Dat Smallingerland's gemeentebestuur de visie van dhr. Bakker goeddeels lijkt te delen, is te lezen in een interview met wethouder Van der Aart in OF [o] : “Dat was twee jaar geleden reden voor Van der Aart om *alle betrokkenen* aan tafel te krijgen : Stakeholders en bestuurders van ‘t Fryske Gea, Nationaal Park Alde Feanen, Ondernemersvereniging Drachten, Gemeente Tytsjerksteradiel, de Provincie en Wetterskip Fryslân werken aan een breed gedragen oplossing”.  
Álle betrokkenen? – horen recreatie en watersport daar niet bij??
- Ook voor grootschalig containervervoer is een Cemt-Klasse V<sup>3</sup> kanaal-functie noodzakelijk. Containervervoer gaat ook in de binnenvaart steeds belangrijker worden. Drachten heeft nu geen container overslaghaven, en deze zal er waarschijnlijk niet komen ook [a – blz 69]. Dit neemt niet weg, dat kleinschalig containervervoer van en naar Drachten goed mogelijk blijft, als de havenfaciliteiten daar op aangepast worden
- Gezien de krappe winstmarges op bulktransport zullen de firma's die hier van afhankelijk zijn steeds blijven uitkijken naar meer kostenbesparingen dan alleen via het tonnage per schip [c – blz 8]. Zo zal ook de reisafstand zwaarder gaan tellen, waarmee het elke keer 30 km extra moeten omvaren een steeds zwaarder wegend argument zal worden.
- Tijdens de ‘inloop’ (le-sicht 25-10-2017) werd geopperd om van de van bulktransport-afhankelijke bedrijven ‘commitment’ te eisen om ook echt in Drachten te blijven. Zo'n afspraak lijkt logisch, want als de bulk-firma's alsnog zouden vertrekken, zouden de vaarweg-investeringen voor niets zijn geweest. Maar ook bij commitment zal een bedrijf, zodra zich een gunstiger plek (bv. aan het PM-kanaal – zie blz 5) voordoet en een verhuizing de winst ten goede zal komen, daar tóch heen verkassen - een ev. boete zal daar geen obstakel in vormen. Toezeggingen en 'commitment' van deze bedrijven zijn dus niet werkelijk afdwingbaar, en daardoor een slechte basis voor besluitvorming. En nog los daarvan, het zou geen enkele oplossing bieden voor het dilemma beroepsvaart/recreatie.
- Het is niet voor niets, dat vanuit de hoek van bulktransport afhankelijke firma('s) gedreigd wordt met ‘vertrek’ naar een ander deel van het land als ‘De Vaarweg’ er niet zou komen. Dit is een ‘drukmiddel’ dat begrijpelijkerwijze ook door de provinciale overheid heel serieus genomen wordt. En wat zal het antwoord hierop van de Provincie moeten zijn?
  - o Gokken op de standvastigheid van bulk-firma('s) die voorlopig nog in Drachten willen blijven? – hoewel de opties b́uiten Drachten steeds voordeliger worden qua transport, en het eigenlijk de vraag niet is óf zulke firma's, met vestigingen door het hele land (zoals Agrifirm en Kijlstra) nog in Drachten zullen blijven, maar ‘hoe lang nog’?
  - o Of het zetten van een zékere stap voorwaarts door voor een heel ander alternatief te kiezen (zie blz 8). **Werkgelegenheid**
- Onze overheid legt bij haar keuzes veel nadruk op werkgelegenheid, en terecht – áls dit op zuivere gronden gebeurt.
- De nadruk, die in de gemeentepolitiek [m] (en zelfs in de provinciale politiek) is komen te liggen op werkgelegenheid als argument vóór de Vaarweg Drachten-PM-kanaal, mist elke logische onderbouwing en dient daarom sterk gerelativeerd te

worden. Het beeld dat B&W begin maart 2018 in een [bestuursdocument](#) schetst, als zou het vaarwegplan 5000 benen (1500 'watergebonden') op gaan leveren, berust op fantasieën en is zonder enige onderbouwing.

- Natuurlijk zullen bij verhuizing van de bulk-afhankelijke bedrijven (zie blz 6) hierdoor banen uit Drachten verdwijnen, maar daar staat een duidelijke groei van het aantal banen in de waterrecreatie-sector voor de Gemeente Smallingerland tegenover.
- Een ander belangrijk argument is dat bij verhuizing van de bulk-afhankelijke bedrijven naar het PM-kanaal er hierdoor helemaal geen banen uit Friesland zullen verdwijnen, als dit deel van de werkgelegenheid 30 km verplaatst wordt – binnen Friesland.
  - o [Nauwe regionale samenwerking met de gemeente Leeuwarden \(en met de Provincie\) dient leidend te zijn, niet een territoriale neiging om de eigen gemeentebelastingen te laten prevaleren boven het algemeen belang.](#)
- Om hoeveel **werkgelegenheid het bij de bulk-afhankelijke bedrijven** precies gaat, was in oktober nog niet duidelijk (door resp. de gemeente en de provincie werd toegezegd, dat zij hierover cijfers zullen aanleveren – we ontvingen ze nog niet). Maar gelukkig levert het internet al voldoende gegevens om een vrij nauwkeurige schatting te maken. Zo noemt een planadvies uit 2006 [d], dat van de 8000 arbeidsplaatsen op het bedrijven-terrein 'De Haven' er 700 direct 'haveengebonden' zijn. 700 lijkt heel wat, maar omdat we het qua V<sup>a</sup> vaarweg alleen over 'bulktransport afhankelijke' industrie hoeven hebben, dient het aantal werkplekken voor 'niet-bulk-activiteiten' hier nog van afgetrokken te worden.
- Uit de eigen opgaves door de 'bulktransport afhankelijke' bedrijven leren we het [volgende](#) :
  - o Het zijn sterk geautomatiseerde bedrijven – automatisering neemt nog toe.
  - o Op het terrein van Agrifirm (de vroegere CAF) werken hooguit 40 mensen tegelijkertijd – dit is gerekend inclus chauffeurs en andere niet-locatie gebonden functies.
  - o 'Kijlstra' (is inmiddels onderdeel van 'Vermeulen Drachten Holding') had in 2004 250 mensen in dienst, een aantal dat in 2007 was gereduceerd tot 200.
  - o Ook hier dient nog uitgesplitst te worden:
    - - a. Het aantal lokale mensen dat direct betrokken is bij de overslag en opslag van de bulk.
    - - b. Het aantal lokale mensen, dat betrokken is bij doorvoer naar elders.
    - - c. Het aantal mensen, dat lokaal in de betreffende bulk-verwerkende industrieën werkt .
    - - d. Het aantal mensen, dat indirect betrokken is bij deze activiteiten.
  - o Van het kleinere Van der Wiel vonden we geen bedrijfsgegevens.
  - o Kortom, het gaat hier dus bij elkaar om hooguit **250 – 300 werkplekken** in deze sterk geautomatiseerde bedrijfstak. Dat is niet niks, maar wel héél veel minder dan door de overheden en in de politiek gesuggereerd wordt.
  - o En omdat de bulkhoeveelheid tot 2050 nauwelijks zal toenemen (Procap), maar de mate van automatisering wél, mag verwacht worden dat de werkgelegenheid in de bulk-bedrijfstak eerder nog zal afnemen dan toenemen.

## Recreatie / watersport in Smallingerland

- Wat Smallingerland als tweede zwaartepunt in haar beleid aanvoert, is recreatie, en vooral watersport – een bedrijfstak waar veel arbeidsplaatsen mee gemoeid zijn. Daarbij gaat het niet alleen om een groot deel van de overige 450 haven-gebonden werkplekken, maar ook om de extra werkplekken die zullen ontstaan bij realisering van projecten als ‘Oudega aan het water’ en van Drachten als “Oostpoort van het Friese merengebied” – indien deze recreatieve mogelijkheden werkelijk serieus opgepakt zouden gaan worden.
- Het is jammer, dat de gemeente wel over goede ideeën beschikt, maar in de uitvoering ervan soms niet zo’n gelukkige hand heeft. Overleg met de watersport-branche had jammerlijke missers wellicht kunnen voorkomen. Een project als Drachtster Vaart / Moleneind is aardig voor de inwoners, maar is voor de watersport in deze vorm niet aantrekkelijk. Een slogan voor Drachten als “Oostpoort van het Friese merengebied” helpt daar niet veel aan, als je ziet hoe die ‘poort’ (Tussendiepen) er nu uitziet – en waar zou die ‘poort’ naar toe moeten leiden? Wellicht was ‘poort’ hier bedoeld als ‘opstappunt’, dus van het land uit bekeken en niet ook vanuit het water - jammer.
- Het project ‘Oudega aan het water’ kan zeker wel aantrekkelijk worden voor de recreatie: Oudega ligt midden tussen twee prachtige kleinschalige meren, en met de geplande water-uitbreiding ontstaat er een prima watersportgebied – maar alleen dan als dit niet doorsneden gaat worden door een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> vaarweg, want .....
- De aandacht, die nu eindelijk gegeven wordt aan smal vaarwater als de Monniken Ee, dat als ‘knelpunt’ gekenschetst wordt, is terecht, maar volledig achterhaald. Al jaren is het onverantwoord om met een zeilboot door het Monniken-Ee-kanaal te varen tegelijk met een vrachtschip of duwbak. En hoewel het niet heel moeilijk is om hier d.m.v. een parallel-kanaal een goede scheiding tussen pleziervaart en beroepsvaart aan te brengen, gaat het in wezen om heel iets anders .....
- Met een ev. opschaling van het vaarwater van de Wijde Ee en de Smalle Eester Zanding tot een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> traject, zal de recreatieve waarde van dit watersportgebied in belangrijke mate devalueren. Want ook nu al is het **ronduit onveilig voor kinderen en andere weinig ervaren watersporters (huurders van zeil- en motorboten) om te varen** op een meer waar zulke enorme bakken doorheen kruisen (blinde hoek [e]), en onmogelijkheid om vlot te stoppen [f]).
  - o **Het is meer dan jammer, dat de maatschappelijke organisaties met know how op het gebied van waterrecreatie en veiligheid hierin niet met een duidelijke mening naar voren komen. Zij hebben wel contact met de overheden, maar kiezen er kennelijk voor om hun mening ‘diplomatiek’ buiten beeld te houden – een gemiste kans tot openheid in de discussie !**
- Beleid maken betekent keuzes maken op grond van goede afwegingen. Dat betreft hier (nog los van natuur en milieu):
- Het door de overheid in belangrijke mate afschrijven van een watersportgebied als de Ee-meren ten behoeve van een voor Drachten qua werkgelegenheid zeer beperkt industrieel belang, dient dus afgezet te worden tegen het economisch belang en de werkgelegenheid in de waterrecreatie van Smallingerland, haar buurgemeenten en van Friesland als geheel. Dat dit belang groot is, wordt genoegzaam geïllustreerd door de enorme overheidsinvesteringen zoals in de aquaducten, en in het weer bevaarbaar maken van waterwegen als het Polderhoofdkanaal in de Veenhoop.



- Te hopen valt, dat ook de lokale politiek in [Smallingerland](#) zich vooral door nuchtere feiten zal gaan laten leiden, al klinkt daar in hun berichtgeving nog niet veel van door [m]. Met name het [Bestuurlijk Document Smallingerland van maart 2018](#) biedt desinformatie m.b.t. het aantal arbeidsplaatsen – wellicht biedt dit discussiestuk ook hen nog nuttige informatie.

## Wezenlijke Keuze

Kortom, Smallingerland zal moeten kiezen, want én bulkvaart én recreatie gaan niet samen. Het gaat hierbij expliciet dus NIET om een keuze tussen ‘industrie in Drachten’ óf ‘recreatie in Smallingerland’ – nee, het gaat alleen om een keuze tussen de ‘bulktransport afhankelijke industrie’, óf ‘recreatie’.

En deze keuze is er niet een van Smallingerland alleen, want zo’n Cemt-Klasse V<sup>a</sup> aftakking van het PM-kanaal gaat niet alleen ten koste van het overheidsbudget, maar ook van de recreatiesector en het milieu in deze hele streek. De kracht van Friesland als watersport-provincie zit hem in de mogelijkheid om veilig en vrij ongecompliceerd allerlei ‘ommetjes’ te kunnen varen. De [zuidelijke optie II](#) [h] van het verbindingskanaal zet letterlijk een streep door deze mogelijkheid in een groot en belangrijk watersportgebied.

Zo heeft het bestempelen van het PM-kanaal zélf als Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal er al voor gezorgd, dat veel ‘ommetjes’ onder (alleen) zeil al niet meer mogelijk zijn - en zelfs ook met gemotoriseerde plezier-recreatievaart lang niet steeds veilig blijken te zijn. Maar in het PM-kanaal prevaleerde het ‘algemeen belang’, en dat is te billijken. Dat ‘algemene belang’ is voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal naar Drachten ver te zoeken. We zullen dus moeten zoeken naar alternatieven, en .....

## Er zijn alternatieven

- Er is duidelijk behoefte aan een goed bereikbare overslagterminal voor bulk en voor containers, annex bedrijventerrein, centraal gelegen in Friesland. Dit naast de reeds bestaande grote overslaghavens in Groningen en Meppel.
- Belangrijke voorwaarden hiervoor zijn – niet alleen voor **bulktransport**, maar ook voor de grote toename van het **containervervoer**:
  - o Redelijk centrale ligging in Friesland
  - o Direct aan de hoofdader – het PM-kanaal; dus zonder omweg.
  - o Tevens ligging aan snelweg .....
  - o Én aan het spoor - essentieel voor containers. Mét rangeermogelijkheid.
  - o E.e.a. te realiseren in samenwerking tussen provinciale (regionale) en de verschillende gemeentelijke overheden – [want daar schort het kennelijk nog aan](#).
- Als voorbeeld van terreinen, die hiervoor in aanmerking zouden komen, noemen we:
  - o Het land aan de noordoever van het PM-kanaal tussen Burgum en Ljouwert, tussen de N31 en de N356. Vanuit de **spoorlijn** langs Hardegarijp is dan nog slechts 4 km rail nodig om ook dit terrein op het spoor aan te sluiten.
  - o Gezien de culturele waarde van de Boorne-vallei ligt o.i. het land tussen de Boorne en het Prinses Margrietkanaal ten Westen van de A32 net iets minder voor de hand. [Maar deze keuze is aan regionale planners en beleidsmakers](#).
- [Deze bulk-gerelateerde firma’s nemen weliswaar qua oppervlak veel ruimte in, maar qua gecompliceerdheid van het machinepark valt dat mee. Daardoor zal het doen verkassen van deze firma’s niet onevenredig kostbaar zijn.](#)

- Hoewel bulktransport qua vervoerd tonnage meer dan 91% uitmaakt van de in Drachten [d – blz 27] afgeleverde scheepslading, is dit materiaal relatief weinig arbeidsintensief. Het gaat in deze dan ook om firma's die Drachten een zeer beperkte werkgelegenheid bieden, en die dus zeker niet 'van levensbelang' zijn voor Smallingerland.
- Niet-bulk scheepstransport van en naar Drachten – waarschijnlijk veel minder dan 9% van de vervoerde lading - gebeurt met kleinere schepen (Cemt IV en Cemt III). Dit kan gewoon via de huidige vaarweg en havenlocaties blijven lopen omdat deze schepen veel minder riskant zijn voor de recreatievaart dan de V<sup>a</sup> schepen. En daarbij varen ze heel weinig frequent. Wie dit zelf een poosje wil bijhouden kan goed terecht bij [marinetraffic.com](http://marinetraffic.com) [u].
- De van bulktransport afhankelijke firma's dienen wel geholpen te worden met het verkassen naar zo'n centrale overslag- en verwerkingslocatie.
- Het dreigement van enkele bulkvaart-bedrijven om zonder die Vaarweg-Drachten-PM-kanaal Friesland te verlaten houdt weinig steek. Bij een goede overslag direct aan het PM-kanaal worden die bedrijven op hun wenken bediend. En mochten ze toch uit Friesland vertrekken, dan zal een concurrent hun plek aan het PM-kanaal graag innemen.
- Opmerkelijk zijn de suggesties, die Procap in de eindversie van haar rapport doet. Deze gaan voorzichtig maar serieus in op de mogelijkheid van een regio-centrale overslaghaven in Fryslân. Deze onderzoeksoplossingen staan genoemd in tabel blz 69, maar sluiten ook aan op de op blz 43 genoemde (en o.i. nogal halfslachtige) 'Fly-by'. Daarentegen doet Procap in deze eindversie op blz 60 nog een interessante 'tussensuggestie', een nieuw idee, dat het bestuderen ook zeker waard is.

## Voordelen van een regionale overslag direct aan het PM-kanaal

- Het grote voordeel van een centrale regionale overslaghaven is, dat er adequate faciliteiten te realiseren zijn voor geautomatiseerde en dus kostbare containeroverslag. Voor de functie van containerhaven komt Drachten niet in aanmerking [a – blz 69], een locatie direct aan het PM-kanaal wel.
- Maar zeker valt ook te denken aan bulkoverslag in een haven direct aan de hoofdader. En hiervóór werd al uitgelegd, dat dit goed gerealiseerd kan worden indien voldoende bedrijfsoppervlak kan worden gevonden.
- Daarmee valt de vrachtverkeersdruk op het water bij Drachten goeddeels weg – want die is nu nog aanzienlijk, met weliswaar slechts 6 scheepsbewegingen per dag (3 heen met gemiddeld 1000 ton lading, en 3 leeg terug). Daarmee blijkt Drachten op dit moment ten aanzien van de invoervolumes ('bulk') de belangrijkste haven van Friesland te zijn [a – blz 15].
- Ook op de wegen in en rond Drachten zal de verkeersdruk – lokaal een serieus probleem – hierdoor sterk afnemen. Want hoewel de bulk-aanvoer per schip plaats vindt, gebeuren afvoer en doorvoer 'per as' – en dat gaat dus om grote hoeveelheden en daarmee frequent wegtransport, naar vooral regionale bestemmingen.
- 30 km kortere afstand qua scheepstransport, minder tijdverlies, minder vervoerskosten, en qua milieu: minder brandstofverbruik en dus CO<sub>2</sub> uitstoot.
- Investerings in meer kostbare faciliteiten (zoals containerhaven) lonen wél in een regionale overslag direct aan het PM-kanaal.

- Optimale logistiek en aansluiting op alle transportvormen ([dus ook spoor](#)) – en dit centraal in Fryslân.
- [Verder kan gedacht worden aan een groothandels-distributiecentrum, want ook daar is in sterk toenemende mate behoefte aan – combi met containerterminal.](#)
- Het kleinschalige landschap blijft behouden.
- Veiliger recreatie op de Ee-meren als niet-V<sup>a</sup> vaargebied.
- Het watermilieu en de rietoevers blijven gevrijwaard van voor hen risicovolle zeer volumineuze scheepsbewegingen. [Ook de Alde Feanen hebben daar baat bij.](#)
- Niet alleen de waterkwaliteit in leefgebied en natuurgebieden heeft baat bij minder massale en minder frequente waterverplaatsingen, maar ook de luchtkwaliteit. De 1000 liter brandstof die een 3000 tonner elke keer zou verbruiken [b – blz 34] tijdens deze omweg naar Drachten blijft dan in de tank zitten.
- De veeteelt in polder “de Hege Warren” blijft door het intrekken van de vaarweg-optie buiten schot. Dat de overheid m.b.t. de inklinking keuzes dient te maken blijft staan – [onderzoek hieromtrent is volop aan de gang, evenals een gezonde discussie](#), maar dit dient los te staan van de vaarwegdiscussie. Het is een ander verhaal, waarin met name de boeren een hoofdrol spelen en duidelijkheid dienen te krijgen.
- De mega-gasbuizen blijven ‘buiten schot’.

## PROCAP

[Een bijzondere en toch wat dubieuze rol in de vaarweg-discussie speelt het onlangs afgeronde Procap onderzoek, dat werd uitgevoerd in opdracht van Provincie Fryslân om de besluitvorming te ondersteunen over de ev. noodzaak van een nieuwe vaarweg naar Drachten.](#) De eindversie van dit Procap-rapport inclus Forum-commentaar kunt u downloaden vanaf de [Forum-website](#). Daar vindt u ook een samenvatting van dit Forum-commentaar op dit rapport, gebaseerd op onze [‘Onderbouwde argumenten’](#).

Maar omdat de aanbevelingen van Procap zijn overgenomen door de Provincie, in een apart document, heeft Forum ook daar op toegespitst [commentaar bij](#), wat eveneens te vinden is op de website.

## Conclusie

- De plannen voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-aftakking naar Drachten dienen slechts een tijdelijk doel: het nog even ter plekke houden van enkele ‘droge bulk’ verwerkende firma’s in Drachten. Want Cemt-Klasse V<sup>a</sup> of niet, op termijn zullen deze firma’s sowieso verkassen naar een beter bereikbare regionale overslaghaven. Drachten verliest daar overigens maar weinig werkgelegenheid mee – [wél gemeentelijke inkomsten \(zie blz 8 vh Procap rapport\)](#).
- Het ev. doorzetten van de plannen voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-aftakking naar Drachten gaat Smalingerland én de regio wél veel verlies opleveren – en niet alleen in de aanlegkosten:  
Recreatie en watersport zouden hier ernstig door benadeeld worden, maar ook de agrarische sector, het kleinschalige cultuurlandschap en het milieu.
- Indien wordt afgezien van ‘droge bulk’transport naar Drachten, zijn de huidige Cemt III & IV voorzieningen ruim voldoende voor het relatief kleinschalige slooptransport dat voor de Drachtster industrie zelf nodig is. De verdere ontwikkeling van deze industrie zal ook op geen enkele wijze geremd worden door het niet-opschalen van de Cemt-Klasse IV vaarweg.
- Een wezenlijk punt is wel, dat de ‘droge bulk’overslag en -verwerking dan een goede plek

dient te krijgen in centraal/regionale overslaghaven annex regionale containerhaven (bij voorkeur direct aan het PM-kanaal én aan de andere hoofdaders, zijnde de snelweg en het spoor). Bij deze verhuizing dient deze industrie van overheidswege geholpen te worden.

- Door de plannen tot opbloei van Smallingerland als watersportgemeente, mag niet letterlijk een streep gehaald worden door een opwaardering van de vaarweg tot Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal met uitbreiding van (forse) beroeps-vaarbewegingen.

Slechts een flinke vermindering van deze beroepsvaart op de Drachtster- en Grote Ee zal een stimulans kunnen betekenen voor recreatie en voor de plannen die al in Smallingerland klaarliggen voor het project 'Oudega aan het water'.

- Inklinking van de veenpolders is een landelijk probleem waar adequaat overheidsbeleid voor ontwikkeld dient te worden – [onderzoek en discussie zijn in volle gang](#).

Het vermengen van dit probleem met de kanaalplannen vervuult de discussie.

---

**PS:** Het zou niet voor het eerst zijn, dat een watersportkern gespleten werd – en daarmee flink beschadigd – door een kanaal. Grou, een belangrijk watersportoord, lag oorspronkelijk direct aan het Pikmeer, en daarmee via de Tynje aan de Grouster Ee. Toen het PM-kanaal werd gegraven langs de watersportkant van Grou werd het dorp hierdoor van het Pikmeer gescheiden. Daarmee verviel ook het 'flaneerpad' langs het Pikmeer, en kreeg het dorp een grote vaart voor de deur, die inmiddels is opgeschaald tot een risicovol Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal. Houthandel Halbertsma speelde hierin via bedrijfs-lobby de hoofdrol, maar is inmiddels uit Grou vertrokken – een 'gespleten Grou' achterlatend. Want Grou zit hierdoor nu opgezadeld met een gevaarlijke situatie die in toenemende mate afbreuk doet aan de ongedwongenheid die zo wezenlijk is voor waterrecreatie.

Bij de aanleg van dit kanaal (kort na WO-2) waren de huidige Cemt-Klasse V<sup>a</sup> ontwikkelingen natuurlijk niet voorzien – de relatief weinige scheepsbewegingen vonden plaats met schepen tot hooguit 100 ton, naar huidige begrippen traag varend.

Ook zo'n ongewenste situatie als bij Grou zou hoognodig op de schop moeten – niet eenvoudig, want het zou een omleiding benoorden langs Grouw betekenen! Toch zal ook daar serieus over gedacht moeten gaan worden.

De veiligheidssituatie voor de recreatievaart bij Grou, maar ook in de andere meren die door het V<sup>a</sup> PM-kanaal worden doorkruist (Bergumermeer, Pikmeer, Sneekermeer, Koevordermeer, Grote Brekken) stond niet op de agenda in dit Procap onderzoek. Het verdient aanbeveling om deze punten toch aandacht te gaan geven – in een op recreatie gericht onderzoek.

Maar waar infrastructureel onderzoek aanloopt tegen recreatie, milieu en/of natuur (zoals bij Procap), dan zal ook dat aspect op professionele wijze benaderd dienen te worden. Dat deed Procap niet, ondanks dat eerdere rapporten de dreigende onveiligheid wél serieus hadden genomen [q en r].

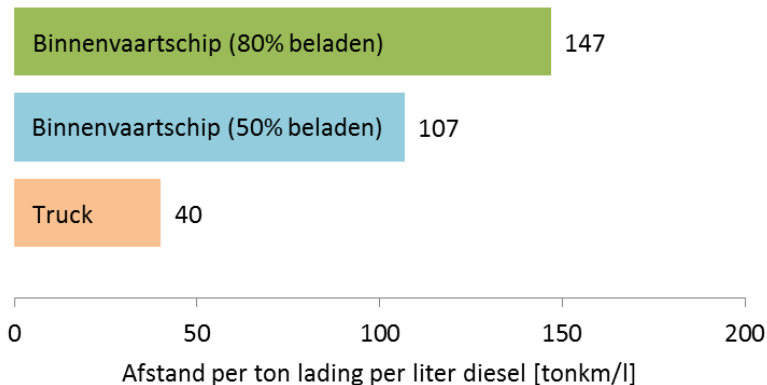
## Bronnen

- [a – blz 15] publicatie "analyse van de Friese havens en vaarwegen" 9-12-'16 – Panteia, onafhankelijk research bureau, Zoetermeer - pdf te downloaden via <https://www.panteia.nl/onderzoeken/publicaties/brede-ruimtelijke-economische-analyse-van-de-friese-havens-en-vaarwegen/> Drachten heeft daarmee qua haven vooral een regionale overslagfunctie, 22% van het totaal in Friesland. Daarmee is

Drachten “De belangrijkste haven in Fryslân voor de invoer van goederen. Hier wordt 1.131.225 ton goederen gelost. Dit is een 2x zo grote hoeveelheid is als wat in Harlingen, Leeuwarden of Sneek wordt ingevoerd”.

- **[b]** <http://publications.tno.nl/publication/34616911/CUD7D7/verbeek-2015-bijlagen.pdf>

Bijlage 7: Emissies en brandstofverbruik, vergelijk binnenvaart en wegtransport. De onderstaande figuur geeft aan welke afstand er per ton lading gerealiseerd kan worden met 1 liter diesel.



Figuur 15: Afstand per ton lading, binnenvaartschip vs truck

- *Ofteewel omweg naar Drachten (30 km) kost per scheepsregisterton zo'n 0,3 liter brandstof (TNO) – onnodig. Voor een schip van 1000 ton, 50% beladen (nl vol heen, leeg terug) betekent dat in 30 km :  $30/100 \times 1000 \text{ l} = 300 \text{ l}$  verstuken.*

Hierbij dient opgemerkt te worden, dat het huidige klasse IV kanaal geschikt is voor schepen tot 1500 ton – de gemiddelde doorvaart bedraagt 1000 ton. Maar de bedoeling is scheepvaart tot 3000 ton – wat vnl. bulktransport zal zijn. *Zo'n schip verstuukt over deze 30 km zo'n 850 liter diesel.*

- **[c – blz 8]** <http://www.rug.nl/research/portal/files/14621094/EC191.pdf> Universiteit Groningen : “Volgens Hoover kunnen bij goederen met een hoge waarde per eenheid gewicht meer transportkosten betaald worden dan bij goederen die een lage waarde vertegenwoordigen. Bij producten waar transportkosten relatief een groot deel van de totale kosten uitmaken zal de afstand die dit product af moet leggen tot een minimum beperkt worden”.

*Zodra er dus een overslaghaven zónder omweg komt, bv direct aan het PM-kanaal, is Drachten als overslag niet interessant meer.*

- **[d – blz 27]** <http://aa-planadvies.nl/sites/default/files/Netwerkanalyse%20Lemmer-Delfzijl%20%282008%29.pdf> „In 2006 werd er ongeveer 0,8 miljoen ton overgeslagen in de binnenhaven (Drachten). Op blz 27 staan de dominante ladingstromen genoemd, met hun aandeel in de totale overslag:

- o Ruwe mineralen en bouw materiaal (zand, grind, cement e.d.) 56%
- o Voedingsproducten en vervoer 20%
- o Landbouwproducten 9%
- o Meststoffen 6%

Wat er dan overblijft om tot 100% te komen is: 9% - en zelfs die 9% komt niet helemaal op het conto van de overige Drachtster industrie. Want van deze 9% dient nog meer afgetrokken te worden:

- Aardolieproducten (blz 75), dus tankvaart oftewel 'natte bulkvaart én
- bijvoorbeeld de buiten-regionale maxi-transporten die Wagenborg/Bolk geregeld via Drachten uitvoert **[j]**: "Door het veelvuldig transport van dergelijke grote tanks van Emmen via de haven van Drachten, heeft de fabrikant met de **Provincies Drenthe en Friesland** afgesproken de hierboven genoemde route permanent gangbaar te houden voor dergelijk transport".  
Maar ook deze twee onderdelen laten zich gemakkelijk én beter verplaatsen naar een regionale overslag aan het PM-kanaal. Wat werkelijk voor de lokale Drachtster industrie bestemd is, zal niet meer zijn dan 5% van het transport over water. Dat gaat per klein vrachtschip **[k]**, en daar is geen Cemt V<sup>a</sup> kanaal voor nodig.
- **[e – blz 1]** [http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2015/12/Belangrijkste-wijzigingen-BPR-per-1-1-2016\\_tcm21-72696-2.pdf](http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2015/12/Belangrijkste-wijzigingen-BPR-per-1-1-2016_tcm21-72696-2.pdf) - "Belangrijkste wijzigingen Binnenvaartpolitiereglement per 1-1-2016 Compensatie beperking vrije uitzicht door lading (Artikel 1.07)
  - Het wordt toegestaan om hulpmiddelen te gebruiken om de dode hoek door de lading op een afstand tussen 350 en 500 (!) meter voor de boeg te compenseren. Hiervoor is het gelijktijdig gebruik van radar en een camera op de boeg toegestaan. Vanaf 500 meter voor de boeg mag er geen dode hoek meer zijn. Dit mag ook niet worden gecompenseerd door hulpmiddelen of een uitkijk voorop.
- **[f]** De 'remweg' bij een noodstop is voor een binnenvaartschip al gauw enkele honderden meters. Bij een snelheid van 12 km/uur heeft hij over die 200 meter een volle minuut nodig. Een niet-ervaren watersporter schat dit bijna standaard verkeerd in.
- **[g]** < <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx> >
- **[h]** Smallerland.nl : "Nader onderzoek naar vaarweg Drachten"  
Geplaatst: 3-11-2015 <https://www.smallerland.nl/Int/2015-November/Nader-onderzoek-naar-vaarweg-Drachten.html>
- **[i]** NOS-journaal – "Weer aanvaring bij Grouw"  
<https://nos.nl/video/522440-het-prinses-margriet-kanaal-in-grouw-is-berucht.html>
- **[j]** Royal Wagenborg <https://www.wagenborg.com/nl/royal-wagenborg/nieuws/wagenborg-nedlift-rijdt-exceptioneel-transport-naar-drachten>  
"Door het veelvuldig transport van dergelijke grote tanks van Emmen via de haven van Drachten, heeft de fabrikant met de provincies Drenthe en Friesland afgesproken de hierboven genoemde route permanent gangbaar te houden voor dergelijk transport".
- **[k]** Aan het probleem, dat er nog weinig kleinere binnenvaartschepen gebouwd worden wegens verminderde rentabiliteit,  
<https://www.informatie.binnenvaart.nl/schepen/kleine-schepen> wordt gewerkt  
[https://www.informatie.binnenvaart.nl/component/docman/doc\\_download/19-toekomst-klein-schip-in-de-binnenvaart?Itemid=190](https://www.informatie.binnenvaart.nl/component/docman/doc_download/19-toekomst-klein-schip-in-de-binnenvaart?Itemid=190)

Zo is in 2014 al de Binnenvaartregeling aangepast qua vereiste bemanning  
<http://www.waterbouwers.nl/nieuws/214-versoepeling-bemanningssterkte-voor-binnenvaartschepen>

- **[I]** Ondernemingsvereniging Drachten – “Robert Bakker, nieuw bestuurslid Ondernemingsvereniging Drachten” - Zakelijk magazine Smallingerland Opsterland – najaar 2017, uitgave ‘Studio Oneforone’
  
- **[m]** We nemen aan, dat de Statenleden zich vooral door feiten zullen laten leiden, en niet door weinig gefundeerde luchtspiegelingen vanuit de bedrijfslobby. Maar het zou ook goed zijn als de lokale politiek in Smallingerland evenzeer hun mening op feiten zou baseren – het zou Smallingerland wezenlijk ten goede komen. Van wat er op het internet hierover te vinden is, klinken er in de berichtgeving hierover nog nauwelijks goed onderbouwde meningen door. Wij willen in dit discussiestuk vooral feiten tegen elkaar afwegen, en hopen daarmee de politiek inhoudelijk te helpen. Dat lijkt nodig, want al googelend vond ik, zonder keuzes te maken, de volgende standpunten :
  - o Voor het Bestuursdocument B&W Drachten, maart 2018 - klik [hier](#)
  - o “PvdA Smallingerland zal samen met de Statenfractie strijden voor behoud en uitbreiding van werkgelegenheid in Friesland door de aanleg van een alternatieve vaarweg van Drachten naar het Prinses Margrietkanaal”, aldus Trees Flapper, fractievoorzitter”  
< <http://www.pvdasmallingerland.nl/vaarweg-naar-drachten/> >
  - o “De vaarweg naar Drachten is van groot belang voor de economie in Drachten en omgeving, voor de concurrentiepositie van aanliggende bedrijven en daarmee de werkgelegenheid”, aldus Jan Groen, fractievoorzitter CDA Smallingerland, en Henk van der Veen, CDA Statenlid -  
< <http://cda.frl/nl/nieuws/1254/cda-smallingerland-hoogste-tijd-voor-aanpassing-vaarweg-drachten/>>
  - o VVD Smallingerland in haar verkiezingsprogramma: “Vaarweg Drachten. Als VVD stimuleren wij vervoer over water en pleiten voor optimale bereikbaarheid via de vaarweg naar Drachten”.  
<http://vvdsmallingerland.nl/vvd/wp-content/uploads/2014/02/Verkiezingsprogramma-VVD-2018-2022-v1.4-d.d.-30-10-2017.pdf>

Wellicht levert dit discussiestuk ook hen nog nuttige aanvullende informatie op – dit getoeter in de Smallingerlandse politiek over werkgelegenheid en concurrentiepositie wordt vooralsnog niet onderbouwd : ‘factfree’, zoals dat nu heet. Maar gelukkig zijn er ook nog mensen, die wat meer kritisch zijn ingesteld, zoals in de Statenvergadering van 7 maart jl bleek (CU, Dierenpartij, Ouderenpartij) en Groen Links (hieronder). En ook binnen de overige fracties zullen ongetwijfeld volksvertegenwoordigers zitten met een bredere en meer kritische blik.

- Statenfractie van Groen Links, was begin 2016 inhoudelijk al beter was voorbereid: <http://www.grienlinks.nl/2016/02/25/farwei-nei-drachten-in-noait-einigiend-ferhaal/#more-9012>
  
- **[n]** [www.nieuweoogst.nu/nieuws/2017/07/14/natuurclaim-drenthe-doorgezet](http://www.nieuweoogst.nu/nieuws/2017/07/14/natuurclaim-drenthe-doorgezet)

- [o] <https://www.of.nl/nieuws/naar-een-nieuwe-vaarweg.htm> Naar een nieuwe vaarweg –
- [p] <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p14/p1493/1493-60mer.pdf>
- [q] TNO “Eindrapport casestudie: ‘Binnenhaven Drachten’ - Case beschrijving ten behoeve van studie ‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’ - In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens”. Dit rapport is te downloaden via <https://havens.binnenvaart.nl/component/search/?searchword=Drachten&searchphrase=all&Itemid=101> Het rapport staat daar als van dec.2015, maar blijkt gedateerd 2004 en staat er genoteerd als 13<sup>e</sup> in de rij.
- [r] “Probleemanalyse vaarweg Drachten” door E&E, 2013. “De menging van beroeps- en recreatievaart heeft negatieve effecten op de veiligheidsbeleving. Hier is tevens sprake van een knelpunt, omdat dit conflicteert met het verkeer- en vervoersplan van de gemeente Smallingerland. Door de verwachte toename van het aantal vervoersbewegingen van zowel de beroepsvaart als de recreatievaart, zal de kans op ongevallen toenemen. Daarnaast zullen de negatieve effecten op de veiligheidsbeleving toenemen”.  
<http://www.oostelijkepoortfriesemeren.nl/media/uploads/2015/11/03/probleemanalyse-versie-definitief.pdf>

[q] en [r] bieden op zijn minst de suggestie, dat lang gezocht is naar een hen 'passend' onderzoeksbureau, dwz een bureau dat bereid was de gewenste antwoorden te geven. En met Procap lijkt dat eindelijk gevonden te zijn.

- [s] 2018-04 Bereikbaarheid van Binnenhavens Provincie Fryslân - v1.0 - HOOFRAPPORT DEF2.pdfpdf – Procap eindrapport, te downloaden via de [provinciale website](#) als bijlage 2.
- [t] KKBA Vaarweg Drachten - rapport Witteveen en Bos 2014 - als pdf nr 4 [hier](#) te downloaden. Dit is de basis van Procap - Dit rapport, maar dan mét Forum commentaar is op te vragen via ons contactformulier (gratis digitale verzending via WeTransfer).
- [u] Voor wie de beroepsvaarbewegingen naar Drachten zelf een poosje wil bijhouden / bestuderen, is er de website <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:5.9/centery:53.7/zoom:10>

Zonder hier met politiek bezig te willen zijn, blijkt uit een bericht uit de Statenfractie van Groen Links, dat men daar begin 2016 wel al inhoudelijk beter was voorbereid: <http://www.grienlinks.nl/2016/02/25/farwei-nei-drachten-in-noait-einigiend-ferhaal/#more-9012>

Alle overige gegevens over dit onderwerp staan op de [website van de Provincie](#) Fryslân en zijn daar te downloaden.



## **‘Vaarweg-Drachten-Forum’ verzamelde deze argumenten tot 23-05-2018.**

Dit discussieforum werd gestart dd 25 oktober 2017 om goed onderbouwde argumenten te verzamelen over de ‘voors en tegens’ van opschaling van deze vaarweg naar Cemt kl. V<sup>a</sup>. Hiermee proberen we beleidsmakers en politiek van dienst te zijn.

Dit Forum zal de door de overheid gebruikte argumentatie dus ook toetsen op onderbouwing.

Het ‘Vaarweg-Drachten-forum’ beoogt **niet** een belangengroepering of actiegroep te zijn. De belangen van de verschillende deelnemers zijn daarvoor te divers, en soms tegenstrijdig. Wel maakt het Forum zich sterk om argumenten van belangengroepen/lobbyisten te toetsen op deugdelijkheid en opportunisme, en ze daarmee in een juist daglicht te zetten.

Na 25-10-2017 Opgesteld dd te Oudega (Smallingerland) – Hege Warren – Apeldoorn, door Marchinus Hofkamp (initiatiefnemer/redacteur van Vaarweg-Drachten-Forum) [en in blauwe tekst aangepast en aangevuld tot 23-05-2017](#) - [hofkamp.m@daxis.nl](mailto:hofkamp.m@daxis.nl)

### **De gegevens en argumenten van het ‘Vaarweg-Drachten-Forum’ zijn toegezonden aan:**

- Bewoners van polder de Hege Warren, inclusief recreatiebewoners
- Woonarkeigenaars langs de Wijde Ee, Krûsdobbe en Fokkesloot
- Campings Veenhoop, Hooidammen, It Wiid
- Zeilvereniging Veenhoop-Drachten, jachthaven Veenhoop
- Feanhoop Pleatslik Belang, Zeilschool de Veenhoop
- Enkele ondernemers in Oudega (wegens project ‘Oudega aan het water’)
- ANWB via contactpersoon, Marrekriten
- It Fryske Gea
- Hiswa
- Watersportverbond regio Fryslân
- 'Varen doe je Samen!'
- Vereniging ERF
- Belangenvereniging De Burd

Van al deze ‘volgers’ heeft een twintigtal ook daadwerkelijk het Forum betreden, dus mee gediscussieerd, gegevens aangereikt, gecorrigeerd, toon gezet.

- Het bestuur van Watersportvereniging Veenhoop-Drachten heeft duidelijk gesteld zich te willen distantiëren van ‘Forum’. Jammer, want zij zitten in alle opzichten ‘ dicht bij het vuur’, en we hadden dus van hen kunnen leren. Ook jammer voor de leden, die nu verstoken blijven van Forums objectieve informatie.

Forum-redacteur Marchinus Hofkamp zou als belanghebbende aangemerkt kunnen worden, doordat versie II van de Vaarweg-plannen [dicht langs of](#) dwars door zijn recreatie-stek is gepland. Dit feit zou afbreuk kunnen doen aan de voor een goede onderbouwing van argumenten gewenste / noodzakelijke objectiviteit. Daarom acht hij het wenselijk om enige relativering aan te brengen bij dat belang: M.Hofkamp is op een leeftijd, dat realisering van dit plan hem persoonlijk niet meer zal deren.

- Maar M.Hofkamp voelt zich als waterrecreant in Friesland wel erg betrokken bij dit gebied en bij deze plannen. Daarbij is hij oud-instructeur (zestiger jaren) voor de zeilvaart t/m 25 ton laadvermogen op alle Nederlandse binnenwateren en rivieren (ANWB diploma’s A, A<sup>+</sup>, B & instructeur-).