

Drachten ligt aan het eind van een doodlopende vaarweg van 15 km lang. Voor aan- en afvoer over water van reguliere goederen is er een geschikte vaarweg. Deze goederen behoeven zelden grote schepen, en het aantal van zulke vaarbewegingen is zeer beperkt. Gegevens hierover ontbreken nog steeds.

In Drachten zijn echter ook vier bulkverwerkende bedrijven - schepen varen vol heen, leeg terug, een omweg van 30 km - en zij (of enkele van hen) claimen opschaling van de vaarweg zodat nóg grotere schepen hun bulk kunnen vervoeren, wat hun winstmarge ten goede komt:

- Agrifirm - 45 werknemers. Met aanvoer van veevoer, gif en kunstmest zorgt dit bedrijf waarschijnlijk voor de meeste scheepsbewegingen. Dit vervoer gebeurt met eigen duwbakken, die qua lengte binnen Cemt IV vallen, maar een meter breder zijn.

Echter, de milieu-alerte toekomst gaat al in de nabije toekomst zeker zorgen voor verschuivingen in deze massa's bulk: krimpende veestapel én circulaire landbouw waardoor minder geïmporteerd veevoer, minder kunstmest, minder gif.

- Kijlstra beton, onderdeel van 'devermeulengroep' met meerdere vestigingen, waaronder een in Vianen, die in 2012 goeddeels ontmanteld is. In 2021 stopte het bedrijf met rioleringsproducten en ontsloeg het in Drachten de helft van de 85 werknemers. Ook in de betonindustrie is door milieu-eisen veel at aan het verschuiven: Sloopbeton gaat ter plekke gerecycled worden (zie Rijkswaterstaat en Strukton) en voor huizenbouw wordt steeds vaker hout verkozen, waarin CO2 zit opgeslagen, boven beton dat een forse CO2 aanslag op het milieu levert.

Verder ligt Drachten eigenlijk te ver van het verzorgingsgebied van Kijlstra, zodat de kans groot is dat dit ruim honderd jaar oude Drachtster bedrijf in de niet zo verre toekomst uit Drachten gaat verdwijnen.

- Van der Wiel, aannemersbedrijf voor heel diverse taken. Ook zij hebben bulktransport nodig voor cement, beton, rondhout. Zelf hebben zij het op hun webpage 'Logistieke dienstverlening' alleen over vrachtwagens en zeggen ze niets over schepen. En het grote Procap rapport van Panteia noemt Vd Wiel niet eens. Welk aandeel heeft Vd Wiel in de scheepsbewegingen, en hebben zij écht veel belang bij Cemt Va?

- Veenbaas Potgrond wordt in Procap wél genoemd. Maar ook van Veenbaas is niet bekend welk aandeel het heeft in het aantal scheepsbewegingen van en naar Drachten; ook niet of zij grotere schepen wensen.

Bij sommigen leeft die Cemt Va wens wel degelijk anders zouden de Drachtster industriëlen daar geen 15 miljoen voor over hebben, een bedrag dat gebaseerd is op de door Cemt Va te realiseren lagere transportkosten. Of dit bedrag nog steeds 15 miljoen is, is overigens de vraag, nu Kijlstra gehalveerd is.

Een vaarweg graaf je niet voor tien of dertig jaar. Als overheid kan je zo'n milieu en landschapsverwoestende ingreep plegen, als je er van overtuigd bent dat de Friese bevolking er over vijftig tot honderd jaar nog steeds veel profijt van zal hebben, want zo'n ingreep is onomkeerbaar. De vraag is echter, of

Maar wordt het niet tijd om de bulkverwerkende industrieën dan ook zélf per bedrijf te vragen waar hun prioriteit ligt? Ligt dat bij Cemt Va voor transport van hun bulkgoederen, of bij lokale gebondenheid aan Drachten?

Vergelijk deze situatie eens met een fabriek binnenin een stad. Honderd jaar geleden leverde bevoorrading per paard en wagen geen enkel probleem op, en later met bestelwagens ook niet. Maar nu lopen ze aan tegen slechte bereikbaarheid voor trailers met oplegger, terwijl voor het stadsmilieu zulke grote dieseltrucks ook niet meer acceptabel zijn. "Maar als wij nu 15 miljoen betalen, en jullie slopen wat huizen en een park zodat die trucks met oplegger wél goed in het centrum kunnen komen, dan is de zaak toch opgelost?".

Elk zinnig gemeentebestuur zal zeggen: "Als die trucks zo belangrijk zijn voor jullie winstmarge, en het milieu belangrijk is voor onze inwoners, dan helpen wij jullie met het vinden van een goed bereikbare plek buiten het centrum".

En als je gebondenheid aan het centrum belangrijk is, dan blijft de grootte van je bedrijf beperkt, en wil je toch groter, dan verhuis je naar de rand van de stad, een buitenwijk of industrieterrein (zie Albert Heijn, Gamma enz).

- Misschien in de toekomst nog vestiging van een nieuwe bulkverwerker in Drachten?

Moeten we dat willen? Willen we, met alle milieu-eisen in het achterhoofd, werkelijk nog, dat een nieuw bulkbedrijf zich gaat vestigen op een plek waar enorme schepen 30 km voor moeten omvaren, vol heen, leeg terug, door of vlak langs een beschermd natuurgebied, en dwars door recreatiewater dat we juist aan het promoten zijn voor het welbevinden van mensen?

Laten we eerst nu eens nuchter bekijken, waar het werkelijk om gaat

Inhoud

1. Inleiding	2
Aanleiding	2
Doel van deze memo	3
Leeswijzer	3
2. Resultaten verschillende onderzoeken	4
Voorlopige resultaten <u>veiligheidsonderzoek zomer 2019</u>	4
<u>Trends ontwikkeling klasse IV schepen</u>	5
<u>Alternatieve oplossingen voor de vaarweg Drachten</u>	6
Algemeen	6
Alternatieve vervoersconcepten	6
<u>Kosten en gevolgen van bedrijfsverplaatsing</u>	7
Subsidiescan	7
3. Vergelijking alternatieven	8
Alternatief 1: Handhaven bestaande klasse IV vaarweg	8
Alternatief 2: Klasse Va vaarweg via Hegewarren	8
Alternatief 3: <u>Bedrijfsverplaatsing havengeboden bedrijven uit Drachten en de vaarweg voor beroepsvaart afsluiten</u>	10
Alternatief 4: Ontwikkeling van een milieucategorie 5 bedrijventerrein langs het PM Kanaal	10
Alternatief 5: alternatieven voor bulktransport	10
4. Voorstel vaarweg Drachten	11

1. Inleiding

Aanleiding

De huidige vaarweg Drachten doorkruist het recreatie- en Natura 2000 gebied De Alde Feanen en is geschikt voor klasse IV scheepvaart. Bij de vaststelling van de Langetermijn visie op vaarwegen voor beroepsvaart en bereikbaarheid van binnenhavens op 20 juni 2018 hebben de Staten geconcludeerd dat het ongewenst is dat grotere schepen (van klasse Va) door het Nationaal Park De Alde Feanen varen, vanwege het conflict van het beroepsgoederenvervoer over water met de recreatie en de natuur. Zou er een volwaardig klasse Va vaarweg gerealiseerd moeten worden, dan zou een alternatieve vaarroute via de polder de Hegewarren een optie kunnen zijn. Deze route is uit voorgaande studies als beste alternatieve route naar voren gekomen vanwege de kosten en de meekoppelkansen. De Staten hebben vastgesteld dat een investering (circa € 60 miljoen) in sec een vaarweg niet opweegt tegen de aan goederentransport verbonden baten. De Staten hebben tegelijkertijd aangegeven dat in de context van de Vaarwegvisie nog geen finaal besluit over de vaarweg genomen kon worden, en dat een vervolgonderzoek naar van de mogelijkheden van eengebiedsontwikkeling Hegewarren een passende volgende stap zou zijn. Wanneer de Staten besluiten om die volgende stap te zetten en de verkenningsfase voor een gebiedsontwikkeling Hegewarren in te gaan, ligt de keuze voor of een alternatief tracé voor de vaarweg Drachten daarin meegenomen wordt, als één van de meekoppelkansen.

De Staten hebben ook gevraagd of er voor de haven van Drachten geen betere alternatieven beschikbaar zijn dan het opwaarderen van de vaarweg. Gevraagd is welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve vormen van vervoer voor bulktransport of het verplaatsen van bedrijven in Drachten.

Ook heeft de veiligheid op het water in 2018 een belangrijke rol gespeeld in de besluitvorming over de vaarwegen voor beroepsvaart en hebben de Staten gevraagd welke maatregelen genomen kunnen worden om de veiligheid op het huidige tracé te verbeteren. Daarom is deze zomer onderzoek gedaan naar de objectieve veiligheid (ongevalscijfers, etc) en de subjectieve veiligheid (gevoel van veiligheid onder huurders van pleziervaartuigen en de beleving van een beperkt aantal beroepsschippers). Tot slot heeft er een inventarisatie plaatsgevonden (inclusief een indicatieve raming van kosten) welke veiligheidsmaatregelen op de bestaande vaarweg genomen kunnen worden.

zogenaamd 'onderzoek' door onderzoeker zonder enige expertise op vaargebied.

In deze memo wordt verwezen naar de volgende notities:

- (Voorlopige) resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019 vaarwegen Drachten en Heerenveen, opgesteld door de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) in samenwerking met de provincie Fryslân¹; Niet door RUG, maar 'in samenwerking met' RUG
- Quick scan naar de trends voor klasse IV schepen in Fryslân, Het toekomstperspectief van de kleinere schepen, opgesteld door AA-Planadvies; Eerder onderzoek door het grote bedrijf Panteia werd opzij gelegd, om het eenmansbedrijf AA met een 'quickscan' naar onjuiste
- Vervoersalternatieven voor de vaarwegen Drachten en Heerenveen waarbij gekeken is naar een Fly-by terminal en alternatieven voor bulktransport, opgesteld door de provincie Fryslân; uitkomsten te kunnen dirigeren.
- Kosteninschatting bedrijfsverplaatsing havengebonden bedrijven Drachten, opgesteld door Bureau Rekenruimte; "bureau rekenruimte is gespecialiseerd in het geven van financieel strategisch advies bij gebiedsontwikkeling". Het verplaatsen van fabrieken is heel wat anders - Ook zij beperken zich tot een 'quickscan';
- Memo Maatregelen voor een voorlopig maatregelenprogramma voor de (bestaande) vaarweg Drachten en Heerenveen (inclusief globale kostenraming), opgesteld door de provincie Fryslân;
- Subsidiescan Hegewarren en subsidiescan Ten-T voor Frisian Ports, opgesteld door Hezelburcht;
- Hydrologische analyse Hegewarren opgesteld door Royal Haskoning DHV

¹ Dit onderzoek betreft voorlopige resultaten waarbij gegevens zijn verzameld tot medio augustus. In de 2^e helft van september worden de resultaten (filmbeelden en enquêtes) van de tweede helft van augustus tot begin september verwerkt. Wanneer deze resultaten aanleiding geven tot andere conclusies, zullen wij Provinciale Staten hierover informeren (middels een nazending)

Doel van deze memo

Het doel van deze memo is om, op basis van de genoemde onderzoeken en uitwerkingen, te komen tot een integrale afweging of de vaarweg Drachten als meekoppelkans meegenomen wordt in de gebiedsontwikkeling Hegewarren (wanneer de Staten over de gebiedsontwikkeling een positief besluit nemen).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze memo worden de uitkomsten van de verschillende onderzoeken samengevat. Hoofdstuk 3 betreft een afweging van de verschillende alternatieven voor de vaarweg Drachten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een advies gegeven over het al dan niet meenemen van vaarweg Drachten in de scope van de gebiedsontwikkeling Hegewarren.

2. Resultaten verschillende onderzoeken

Voorlopige resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019

Deze zomer is er onderzoek gedaan naar de veiligheidssituatie op de vaarwegen Drachten en Heerenveen. Zowel de objectieve (ongevalscijfers, bijna ongevallen, etc) als subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid onder huurders van pleziervaartuigen en de beleving van een beperkt aantal beroepsschippers) is onderzocht.

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het uitvoeren van tellingen. Het doel van deze tellingen is om een indruk te krijgen van de drukte op de vaarweg Drachten met recreatievaart ('bootdichtheid'). Hiervoor zijn brugtellingen en (een tiental) satellietbeelden gebruikt uit de zomer van 2018;
- Het analyseren van ongevalsecijfers in de afgelopen 10 jaar (2008 tot en met 2018);
- Het opstellen van vaste camera's bij de (drukke) kruispunten in Earnewâld en Terherne. Op basis van deze beelden is geanalyseerd hoe de interactie tussen de beroepsvaart en pleziervaart deze zomer verliep. **de vaarweg Hooidamsloot-Drachten telt 0 verhuurders van zeilboten**
- Het uitzetten en analyseren van enquêtes via twintig verhuurbedrijven langs de vaarweg Drachten en Heerenveen. Aan huurders is gevraagd hoe zij de veiligheid op de vaarweg Drachten en Heerenveen ervaren en hoe ervaren deze huurders zijn;
- Het filmen (en analyseren) van het gedrag van twee schippers op de vaarweg Drachten en Heerenveen (de zogeheten 'Vaartakenanalyse'). Tevens zijn de schippers geïnterviewd. Met als doel inzicht te krijgen in hun handelen en beleving.

Uit het onderzoek kunnen voor de vaarweg Drachten de volgende (voorlopige) conclusies worden getrokken: **Van de 'vaarweg Drachten' is alleen het deel rond Eernewoude wat bekeken.**

- De vaarweg Drachten is in de maanden juni tot en met augustus druk met recreatievaart. Op een drukke dag kunnen zich 100 tot 200 recreatieschepen op het water bevinden. Het vaarverkeer verspreidt zich wel. Zeker rondom Earnewâld liggen vaak evenveel boten aangemeerd als er varen. Ook zijn de zijvaarten rondom de vaarweg Drachten zijn druk bezet.
- Afgelopen 10 jaar hebben zich geen significante aanvaringen tussen de recreatievaart en beroepsvaart voorgedaan op de vaarweg Drachten. Onder significant wordt verstaan: lichamelijk letsel en/of schade meer dan € 50.000,-. **De waarde van verreweg de meeste recreatieboten blijft onder de 50.000, en daarmee alle ernstige schade ook.**
- Afgelopen 10 jaar zijn op de vaarweg Drachten twee niet significante aanvaringen gemeld (geen lichamelijk letsel en/of schade kleiner dan € 50.000,-). Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal niet significante aanvaringen mogelijk groter is geweest, omdat niet alle aanvaringen worden gemeld;
- Het onderzoek bevestigt het beeld dat de huurders (relatief) onervaren zijn. Circa 60% heeft < 10 keer gevaren in de afgelopen 10 jaar en is weinig tot niet bekend met de vaarregels;
- Circa driekwart van de geënquêteerden is ervan op de hoogte dat er door het recreatiegebied een beroepsvaarweg loopt en het merendeel heeft een binnenvaartschip ontmoet op de vaarweg Drachten;

Meer dan de helft van vaarweg Drachten wordt gevormd door het deel Drachten-Hooidambrug. Dit is qua recreatievaart goeddeels nog een onontgonnen gebied, maar door promotie van Drachten als Oostelijke Poort naar de Friese Meren en Oudega aan het Water gaat dit veranderen. Scheiding beroepsvaart/recreatievaart is hier (zeker waar het zeilers en surfers betreft) onmogelijk.

- Huurders hebben op de vaarweg Drachten meer positieve (21 keer) dan negatieve (6 keer) ervaringen met een binnenvaartschip. Dit kan vertekend zijn. Negatieve ervaringen treden vooral op bij huurders van sloepen en zeilboten (dit weten we van Terherne). Op de vaarweg Drachten zijn geen enquêtes van zeilboten ontvangen;
- Uit de analyse van de vaste camerabeelden blijkt dat er op het drukste kruispunt bij Earnewâld, bij de Princenhof, geen (bijna) ongevallen zijn waargenomen tussen de recreatievaart en beroepsvaart. Wel wordt er in 1 van de 6 gevallen geconstateerd dat een pleziervaartuig zich (al dan niet bewust) binnen de invloedssfeer begeeft van een binnenvaartschip. Deze situatie leidt niet tot een (bijna) ongeval situatie, maar geeft wel een risico.
- Schippers van binnenvaartschepen op de vaarweg Drachten zijn zich (sterk) bewust van de aanwezigheid van (kruisend) recreatievaart en zijn extra voorzichtig. Ook minderen zij snelheid ter plaatse van veel recreatieverkeer. Het naderen van deze potentieel gevaarlijke situatie leidt dus tot meer alertheid bij de schippers. **Checks met marinetraffic.com leren, dat maximumsnelheden geregeld overtreden worden.**
- Een oordeel veilig/onveilig is aan de vaarweg Drachten moeilijk te geven op basis van de verzamelde gegevens. Vastgestelde normen zijn er niet. Wat pleit voor de veiligheid zijn de zeer beperkte ongevals cijfers en het niet vóórkomen van bijna-ongevallen op de locatie in de periode die geobserveerd is. Hiertegenover staan de risicovolle situaties, die mogelijk zouden kunnen toenemen op het moment dat de vaarfrequentie van de binnenvaart groter en de onervarenheid van de **en recreatiedichtheid volgens plan toeneemt** recreant kleiner wordt. De vraag blijft welke en hoeveel risicovolle situaties acceptabel zijn en wanneer dit als te onveilig aangemerkt moet worden. Om dit objectief vast te stellen is een referentiekader en een normering nodig. Het verdient de aanbeveling om de trends in de gaten te blijven houden.

De (voorlopige) resultaten zijn besproken met een afvaardiging van de recreatiesector, de beroepsvaart en de omgeving (waaronder de betrokken gemeenten). Het bovenstaande beeld wordt door hen (grotendeels) gedeeld maar zij vragen wel aandacht voor de risico's van spelevaren **en zeilen en surfen** (waar dit gebeurt is niet zichtbaar op de camera) en het nemen van maatregelen op kruisingen. Ook maken zij zorgen over de veiligheid als zowel de intensiteit van de beroepsvaart als de onervarenheid van de recreant toeneemt.

Trends ontwikkeling klasse IV schepen

Aan adviesbureau Aa-planadvies is (mede naar aanleiding van de bespreking van de discussienotitie in PS) gevraagd om een Quick scan uit te voeren naar het toekomstperspectief van klasse IV schepen. Uit dit onderzoek blijkt het volgende:

- De meeste traditionele klasse IV schepen zijn in jaren '90 gebouwd en hebben een levensduur van circa 50 jaar.
- Na de jaren '90 zijn grotere schepen gebouwd met een lagere ton kilometer prijs, waardoor de concurrentiepositie van klasse IV schepen (op dit moment al merkbaar) sterk afneemt. **Geldt vooral voor bulkvaart.**
- Binnenvaartondernemers zullen niet (snel) investeren in de verduurzaming van traditionele klasse IV schepen. Verduurzaming van transport wordt steeds belangrijker voor bedrijven. Verduurzaming wordt wel gedaan voor de grotere schepen (klasse Va en groter), maar niet voor kleine schepen (Klasse IV en kleiner). **Geldt vooral voor bulkvaart.**
- Daarmee is op dit moment de verwachting dat het aandeel klasse IV schepen de komende decennia verder afneemt. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat tussen 2030 en 2040 het aantal klasse IV schepen is gehalveerd en in 2050 geen klasse IV schepen meer beschikbaar zijn. **Onzin, zie flipboek 'Kleine schepen'**

Hoewel het grote Procap rapport een duidelijke toekomst ziet voor klasse IV schepen, zocht GS een andersluidend advies en schakelde daartoe het eenmansbedrijf Aa-planadvies in. Aa kwam met een 'quickscan', waarin dit bedrijf toont óf de ontwikkelingen qua kleine vrachtschepen niet bijgehouden te hebben, óf door de vraagsteller te zijn aangestuurd om desinformatie te verstrekken (zie flipboekje 'kleine schepen').

- De huidige klasse IV schepen zullen op termijn (2050) uit faseren, dit heeft invloed op de toekomstige bereikbaarheid van de haven in Drachten. Het niet toegankelijk zijn voor klasse V schepen heeft impact op het vervoer van bulkgoederen per schip (kosten, duurzaamheid). De aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein als vestigingslocatie kan hierdoor afnemen.
Dit berust dus op valse informatie. Ook met de huidige Cemt IV kan Drachten gewoon haven blijven (als daar tenminste onderhoud uitgevoerd gaat worden).

Alternatieve oplossingen voor de vaarweg Drachten

Algemeen

De meeste vervoerstromen van Drachten zijn de aanvoer van grondstoffen voor de productie van veevoer en voor de betonindustrie. Daarnaast wordt de haven in Drachten gebruikt voor de aan- en afvoer van primaire en secundaire bouwstoffen. Voor de productie van veevoer is de ligging van Drachten cruciaal, omdat Drachten in het centrum ligt voor de rundveehouderij in Noord-Nederland en daarmee een logistiek voordeel heeft. Ook zijn in Drachten een aantal bedrijven gevestigd (o.a. SMST) die werken voor de maritieme sector. Voor de afvoer van hun producten maken zij incidenteel gebruik van grotere schepen dan klasse IV (dit gebeurt onder begeleiding).

De havenbedrijven werken samen in het havencluster van Drachten. Door de ondernemers in Drachten wordt gezocht naar mogelijkheden voor de koppeling van goederenstromen (naast aanvoer ook afvoer) om de haven daarmee een sterkere functie te geven voor de afvoer van bijvoorbeeld grondstoffen of materialen voor rioleringswerken (retourstroom). Hiermee streven de bedrijven er naar om samen efficiëntere vervoersstromen te creëren en synergie voordelen te halen. rioolbuisproductie gestopt.

Dit geldt niet voor bulk, terwijl bulk de enige reden voor Cemt Va is.

alleen qua overslagvolume in bulk
Drachten is qua volume de tweede haven in Friesland, gelijkwaardig aan Leeuwarden. Het overslagvolume in Harlingen is groter. Leeuwarden en Drachten wisselen elkaar jaarlijks af op positie 2 en 3 en zijn qua omvang vergelijkbaar. Qua volume dragen de veevoederfabriek en de producent voor betonmaterialen voor het grootste deel bij aan het overslagvolume.

Alternatieve vervoersconcepten

Door de Staten is gevraagd om te onderzoeken of er alternatieve vervoersconcepten zijn. Er is gekeken naar een Fly-by terminal en naar alternatieven voor het vervoer van bulk. Omdat een Fly-by terminal bedoeld is voor containers, is dat voor Drachten geen alternatief. Uit onderzoek blijkt dat het creëren van een extra overslag(punt) voor bulkvervoer (sterk) kostenverhogend werkt en de concurrentiepositie aantast. Een omweg van 30 kilometer doet dat ook.

Er zijn slechte ervaringen met initiatieven om alternatieve vervoersconcepten vanuit de overheid te ontwikkelen. Het is niet uitgesloten dat er de komende decennia slimme concepten ontwikkeld worden, maar als de norm klasse Va wordt en een concept slechts voor een kleine regio als Fryslân moet worden ontwikkeld, is de kans gering dat dit concept door de markt wordt opgepakt.

Er zijn al 'slimme concepten ontwikkeld' en goed functionerend in Vlaanderen en het Ruhrgebied, maar niet in Cemt V, wel in Cemt III en Cemt IV - zie flipboek 'kleine schepen'.

Kosten en gevolgen van bedrijfsverplaatsing Zie dit rapport zelf, dat weer als 'quickscan' is geproduceerd, op basis van WOZ gegevens en gegevens die door de bedrijven zelf zijn aangeleverd - een zeer dubieuze en weinig professionele aanpak.

Er is een inschatting gemaakt van de kosten voor het verplaatsen van drie havengebonden bedrijven in Drachten: Agrifirm, Keilstra en Van der Wiel, goed voor het grootste deel van het transport van en naar de haven. Dit heeft het volgende opgeleverd:

- De totale verplaatsingskosten zijn geraamd op € 152.000.000,- exclusief btw. Dit bedrag heeft een bandbreedte van +/- 25%.
- In deze raming is verrekend dat de vrijkomende bedrijventerreinen opnieuw geld opbrengen als ze ingevuld worden, maar dat is nog niet zeker.
- Opgemerkt wordt dat in dit onderzoek niet alle havengebonden bedrijven zijn onderzocht. Wanneer alle havengebonden bedrijven doorgerekend worden, liggen de kosten voor verplaatsing hoger.

De werkgelegenheid wordt 20 km verplaatst, maar verdwijnt niet. Het gaat daarbij om 250 arbeidsplaatsen, niet 500. Bij verplaatsing buiten Drachten zal er directe werkgelegenheid uit Drachten verdwijnen. Bij de drie bedrijven gaat het in totaal om circa 500 (vaste en flexibele) directe arbeidsplaatsen. Het aantal indirecte arbeidsplaatsen is niet nader onderzocht.

Het is niet aannemelijk en afdwingbaar dat bedrijven zich binnen Fryslân herhuisvesten. De onderzochte bedrijven hebben aangegeven dat verplaatsen binnen de provincie geen realistische optie is. Eén bedrijf heeft zelfs aangegeven bij een eventuele verplaatsing te zullen uitwijken naar een locatie in het midden van Nederland, direct aan open water (bereikbaar voor minimaal klasse Va schepen).

De bedrijven in Drachten zoeken elkaar op en hebben synergie voordeel. Bedrijven willen graag gevestigd zijn in een omgeving waar toeleveranciers en andere bedrijven uit hun zakelijk netwerk ook zitten. Bij een verplaatsing van een deel van de bedrijven valt dit synergie voordeel weg.

Bedrijfsverplaatsing kan op twee manier benaderd worden: vrijwillig of onder dwang. Deze zijn als 2 verschillende alternatieven beschreven in het volgende hoofdstuk.

Subsidiescan

In opdracht van de gemeente Smallingerland is in samenwerking met de provincie door bureau Hezelburcht een subsidiescan uitgevoerd. Er is onder meer in beeld gebracht of het verkrijgen van (Europese) subsidies (bijvoorbeeld Ten-T) voor het opwaarderen van de vaarweg kansrijk is.

Conclusie is dat het op dit moment niet kansrijk is. Het is echter niet uitsloten dat zich op enig moment een subsidiekans zich voordoet als er een *call* is die inhoudelijk past.

Bureau Hezelburcht maakt de volgende kanttekeningen:

- Het aantal inschrijvingen op calls is erg groot en het project moet vervolgens binnen enkele jaren worden uitgevoerd.
- De inschrijving wordt vooral getoetst op de mate waarin de investering bijdraagt aan de (economische) ontwikkeling op Europese schaal.
- Een actieve lobby richting de Eu is noodzakelijk om sowieso in aanmerking te komen voor Ten-T subsidie. Een belangrijk onderdeel van de lobby moet zijn om de corridor (die nu tot Delfzijl loopt) door te trekken naar Duitsland

Kortom: om als zich de kans voordoet om in aanmerking te komen voor een Ten-T subsidie, moeten de plannen 'op de plank' liggen en moet er voor die tijd reeds actief voor gelobbyd worden. Dit laatste heeft alleen kans wanneer dit in een breder verband wordt opgepakt: Noord-Nederland in samenwerking met Duitsland. **Oftewel een Provinciale 'regiovisie', niet de nauwe optiek dat Drachten ten koste van milieu, natuur en recreatie bulkhaven moet blijven.**

3. Vergelijking alternatieven

De volgende alternatieven zijn met elkaar vergeleken:

1. Handhaven van de bestaande situatie (klasse IV);
2. Ontwikkeling van een klasse Va vaarweg in combinatie met de gebiedsontwikkeling Hegewarren;
3. Verplicht verplaatsen van de havengebonden bedrijven;
4. Vrijwillig verplaatsen van bedrijven en het ontwikkelen van een milieucategorie 5 bedrijventerrein langs een klasse Va vaarweg en bedrijven een aantrekkelijk alternatief bieden.
5. Alternatieven voor het vervoer van bulkgoederen

Alternatief 1: Handhaven bestaande klasse IV vaarweg

Bij dit alternatief komt de concurrentiepositie van de haven in Drachten in de toekomst (2050-2060) in gevaar, doordat de doorontwikkeling naar klasse Va schepen en de afname van de klasse IV schepen zich de komende decennia voortzet. Wanneer bedrijven in Drachten onvoldoende toekomst perspectief hebben, zullen zij op termijn mogelijk uit Drachten verdwijnen. Bovendien neemt de aantrekkelijkheid van de Haven van Drachten af voor de vestiging van nieuwe bedrijven. **Onzin, want geldt alleen voor bulkvaart, en een nieuwe bulkverwerker zal zich niet vestigen aan het eind van een doodlopende vaarweg.** Daarnaast blijven bij dit alternatief risicovolle situaties tussen binnenvaart en recreatievaart bestaan. Ook bij de huidige scheepsgrootte. Om de veiligheid te verbeteren zijn maatregelen nodig. In de memo 'Maatregelen voor het treffen van veiligheidsmaatregelen op de (bestaande) vaarweg Drachten en Heerenveen' is een voorstel opgenomen om zichtlijnen te verbeteren, de vaargeul beter te markeren en bochten te verruimen. Wanneer het volledige maatregelenpakket wordt uitgevoerd bedragen de kosten circa € 4.000.000,-. **Maatregelen, die het juist voor zeilers risicovolle traject Drachten-Hooidambrug volledig negeren. Ook ten aanzien van veiligheidsaspecten durft de Provincie een echte discussie over onveiligheid niet aan.**

Alternatief 2: Klasse Va vaarweg via Hegewarren

De Staten hebben vastgesteld dat enkel een investering (totaal € 60.000.000,- à € 70.000.000) in een vaarweg niet opweegt tegen de aan goederentransport verbonden baten. De vraag is of er binnen de context van een gebiedsontwikkeling Hegewarren synergie te behalen is, waardoor de totale kosten en baten verhouding beter in balans komt. Met andere woorden: de kosten gaan naar beneden en/of de baten gaan omhoog. In hoeverre de baten in de toekomst toenemen, is in dit stadium moeilijk in te schatten. In het onderzoek van Procap (2018) is hiervan een inschatting gemaakt en uit deze inschatting blijkt dat de baten beperkt toenemen. Er kan wel een kostenvoordeel (en daarmee synergie) worden behaald wanneer:

- er bespaard kan worden op het beheer en onderhoud van de vaarweg op het traject door De Alde Feanen wanneer de functie beroepsvaarweg vervalt. -
- de aankoop van de gronden en de opstallen in de Hegewarren (totaal € 25.000.000,- à € 35.000.000) aan zowel de gebiedsontwikkeling als de realisatie van de vaarweg wordt toegerekend;
- in plaats van (dure) stalen damwanden, zoals opgenomen in de oorspronkelijke begroting, gekozen wordt voor goedkopere alternatieven, bijvoorbeeld een (voor)oever met stortsteen. Dit levert in potentie een substantiële besparing op.
- zand en klei dat vrijkomt bij het graven van de vaarweg gebruikt wordt voor het (deels) ophogen van de Hegewarren of kades in plaats van afvoer naar elders. Dit is iets wat ook in de huidige situatie (herhaaldelijk) moet worden uitgevoerd, en waar in dat geval materiaal voor moet worden aangevoerd en/of gronden in het gebied moeten worden aangekocht (zodat lokaal materiaal gebruikt kan worden).

Er is ook gekeken of de aanleg van een vaarweg door de Hegewarren in combinatie met hogere peilen in de Hegewarren een extra voordeel zou geven voor het verminderen van de verdroging in De Alde Feanen. Het idee daarachter was dat dit voordeel zou kunnen ontstaan door het dieper graven waardoor een grotere 'hydrologische buffer' zou ontstaan. Dit blijkt niet zo te zijn.

Niet onderzocht zijn de milieueffecten van 'vermoddering' van structuurveen, noch van de doorstroming in de Alde Feanen als gevolg van de openingen naar Kromme en Wijde Ee.

Financiering

Ongeacht of de kosten-baten verhouding verbetert en er besparingen mogelijk zijn, zal een nieuw tracé extra investeringen vragen. In 2018 heeft de gemeente Smallingerland aangegeven significant bij te willen dragen.

Ontwerp vragen en risico's

Wanneer ervoor gekozen wordt om de vaarweg mee te nemen in de verkenning Hegewarren, moet antwoord gegeven worden op de volgende ontwerp vragen:

- Heeft verplaatsing van de vaarweg door de Hegewarren een positief effect op de stikstofdepositie (neerslag) op De Alde Feanen. Dit is mogelijk het geval omdat klasse Va schepen moderner en daarmee schoner zijn, dus minder stikstof uitstoten. De verplaatsing van de vaarweg uit het centrum van De Alde Feanen naar net buiten het gebied kan lokaal een positief effect op de depositie hebben. Ook kan een klasse Va schip meer tonnages meenemen zodat het aantal vaarbewegingen (bij gelijke tonnages) wordt gereduceerd. Aan de andere kant kan het interessanter voor bedrijven worden om zich in Drachten te vestigen als de vaarweg geschikt is voor klasse Va, wat kan betekenen dat er juist meer schepen gaan varen; **Met de heersende winden zal er juist méér stikstof/CO2 over de Alde Feanen waaien.**
- Wat is de impact van de vaarweg door de Hegewarren op het bestaande gebruik en de functies zoals de sight, de camping, het recreatiebedrijf, de pontjesroute, bestaande natuurwaarden zoals het perceel blauwgrasland, bereikbaarheid van recreatiewoningen en -arken, de winningslocatie van Vermilion, etc;
- Wat is de impact van een vaarweg op de Burd en het bestaande gebruik en de functies, waaronder het weidevogelgebied, recreatie en de monumentale molens;
- De noodzaak en (hoge) kosten voor het verdiept aanleggen van de gasleidingen van Gasunie;
- Hoe goed kan de vaarweg ontvlochten worden van recreatieverkeer en kan de veiligheid op nieuwe kruisingen geborgd worden; **Tot noch toe is meer dan de helft van de vaarweg buiten elke beschouwing gelaten.**
- Wat is de bestemming van het vrijkomende veen en hoe wordt voorkomen dat het vrijkomende veen oxideert (en daarmee toename van CO2 productie); **Vermoddering van veen doet dit sneller oxideren, én zorgt voor extra eutrofiëring.**
- Wat is de impact van de vaarweg op het (doorsnijden) van het landschap.

Omgeving

Er zijn veel bezwaren en zorgen over de inpassing van een nieuwe route en met name over wat dit betekent voor het landschap, de molens, de recreatie, de veiligheid en de natuur (weidevogels) in de Burd en het teniet doen van recente investeringen in het gebied. De recente investeringen in de (noordelijke) Burd bedragen circa € 2 tot 2,5 miljoen (totaal is circa € 8 miljoen in de herinrichting van de Burd geïnvesteerd). Ook het mogelijke verlies van (bereikbaarheid van) bestaande functies, kwaliteiten en waarden in de Hegewarren baart zorgen. Dit gaat onder andere om de pontjesroute.

De Staten hebben bij de behandeling van de Discussienotitie op 12 juni 2019 uitgesproken dat de veiligheid op een eventueel nieuwe tracé een expliciet ijkmoment in de uiteindelijke afweging vormt. Randvoorwaarde voor een nieuw tracé voor de vaarweg is, dat deze veiliger moet zijn dan de huidige route. **Het veiligheidsonderzoek tot nu toe blijkt kwalitatief ver onder de maat, en is dus nietszeggend.**

In een vervolproces zullen de genoemde aspecten mee wegen bij de keuzes in het ontwerp en van invloed zijn op de haalbaarheid van- en de keuze voor de eventuele aanleg van een nieuw tracé.

Alternatief 3: Bedrijfsverplaatsing havengeboden bedrijven uit Drachten en de vaarweg voor beroepsvaart afsluiten

Waarom 'de vaarweg voor beroepsvaart afsluiten'? Een Cemt IV haven is een volwaardige haven, ook in de toekomst, al hebben maar heel weinig bedrijven (anders dan de bulkverwerkers) een haven echt nodig. Naast de vraag of deze investering maatschappelijk als acceptabel wordt gezien, is dit alternatief juridisch complex omdat de bedrijven verworven rechten hebben op de huidige locatie. Denk bijvoorbeeld aan bestaande milieuvergunningen en vigerende bestemmingsplannen. Volgens mank 'quicksan' onderzoek De investering om de drie onderzochte bedrijven uit te plaatsen bedraagt ruim €150 miljoen. Bovendien vertrekt een deel van de bedrijven in dat geval uit Fryslân. Wanneer de drie bedrijven vertrekken, verdwijnt (maximaal) 500 fte aan directe werkgelegenheid. uit Drachten, niet uit de regio. En het betreft 250 fte.

Alternatief 4: Ontwikkeling van een milieucategorie 5 bedrijventerrein langs het PM Kanaal

Omdat gedwongen verplaatsing juridisch niet afdwingbaar lijkt, is er ook gekeken of bedrijven 'verleid' kunnen worden om te verplaatsen. De bedrijven worden niet gefaciliteerd via een klasse V vaarweg, maar krijgen het aanbod om te verplaatsen naar een aantrekkelijke (toekomstvaste) plek aan het PM-kanaal.

Er is op dit moment beperkt ruimte beschikbaar binnen de huidige areaal aan bedrijventerreinen met milieucategorie 5 die liggen aan een klasse Va vaarweg om de bedrijven in Drachten naar te verplaatsen. Een optie is de aanleg van een nieuw bedrijventerrein op een andere locatie langs het PM kanaal. Echter een dergelijk bedrijventerrein heeft grote impact op het landschap en is procedureel lastig in te passen. Dat komt voor omdat een bedrijventerrein milieucategorie 5 niet eenvoudig kan worden ingepast vanwege de grote milieu- en hindercirkels. De kans is bovendien klein dat deze ontwikkeling het beoogde effect heeft. Het is zeer de vraag of bedrijven zich laten verleiden om te verplaatsen. De bedrijven hier financieel in tegemoet komen stuit al snel op juridische bezwaren (ongeoorloofde Staatsteun). In deze tijd van milieudreiging dient er alles aan gedaan te worden om uitstoot van CO2 en Stikstof te beperken: Niet het graven van een vaarweg, niet het vermodderen van structuurveen, niet een nodeloze omweg van 30 km in stand houden en nog uitbreiden ook. Is het graven van een vaarweg dat dan niet ??

Alternatief 5: alternatieven voor bulktransport

Alternatieven voor bulktransport werken dusdanig kostenverhogend dat dit (vooralsnog) niet kan concurreren met een klasse IV vaarweg.

4. Voorstel vaarweg Drachten

Door PS is besloten het huidige tracé door De Alde Feanen niet op te waarderen naar klasse Va. De onderzochte alternatieven (zoals alternatieven voor bulktransport en bedrijfsverplaatsing), lijken niet realistisch.

Vervolgens blijft de keuze over tussen het handhaven van de huidige situatie handhaven of het onderzoeken van een nieuw tracé door dit mee te nemen in het vervolg onderzoek naar de gebiedsontwikkeling Hegewarren.

Gezien de toekomstige ontwikkeling van klasse IV naar Va, leidt het handhaven van de huidige situatie in de toekomst tot een concurrentieverslechtering van de ^{bulk-}bedrijven in Drachten. Dit effect treedt pas op de langere termijn op (circa 2050). Maar omdat de kans zich nu voordoet een alternatief integraal mee te nemen in het gebiedsontwikkelingsproces van de Hegewarren, stellen we voor dat het de moeite loont om de vaarweg mee te nemen als 'meekoppelkans'. **de opportunistische uitweg om de vaarweglobby tóch van dienst te kunnen zijn, bij gebrek aan een gestructureerd plan voor Ruimtelijke Ordening.**

We zijn ons ervan bewust dat er in het gebied veel zorgen en bezwaren zijn over een nieuw tracé. Enerzijds belasten we met deze keuze het gebiedsproces Hegewarren met een grotere ontwerpogave, waarbij het proces met de mienskip meer aandacht zal vragen vanwege de zorgen over de veiligheid en invloed op de Hegewarren en Burd. Anderzijds levert het in De Alde Feanen een verbetering van de situatie op en zien we mogelijkheden om werk-met-werk te maken (synergie), die de kosten-baten verhouding van zowel de gebiedsontwikkeling als de vaarweg positief kan beïnvloeden. Dit maakt dat we voorstellen open te staan voor de oplossingen die een creatief gebiedsproces mogelijk biedt.

GS-Fryslân betrok de mienskip bij dit proces in de vergadering van 7-3-2022, schijnbaar. Nee, zelfs niet meer schijnbaar, want zonder de inbreng van de mienskip af te wachten, had GS al op 9-3 het besluit genomen dat de keuze op 'Open en Natuurlijk' was gevallen.

Daarmee is niet besloten dat een alternatief tracé voor de vaarweg gerealiseerd wordt. Dit is alleen mogelijk als in het planproces daadwerkelijk aangetoond wordt dat het haalbaar is om de vaarweg goed in te passen in de omgeving (Grou, de Burd, Hegewarren, de Veenhoop), met oog voor de bezwaren over veiligheid, bereikbaarheid en invloed op natuur en landschap.