



Nee, zó groot wordt het nu ook weer niet !

Hege Warren & Vaarweg Drachten

Fabels & Feiten

Moerasgas en algen: Teder in z'n eigen bubbeltje?'

Fabels en Feiten samenvatting v/d factcheck door [Vaarweg-Drachten-Forum](#) , tegenover Misverstanden, Halve waarheden en Desinformatie in berichtgeving rond de overheidsplannen met polder Hege Waren en de vaarweg naar Drachten (leestijd 20')

De Gemeente Smallingerland wenst een Cemt Va vaarweg vanaf het Prinses Margrietkanaal (PM-kanaal) naar de eigen haven. In de discussie hierover kwam de mogelijkheid van inundatie van veenweide-polder de Hege Warren ineens als 'meekoppelkans' bovendrijven. Deze discussie wordt vnl. gevoerd op basis van een door Fryslân en Smallingerland geïnitieerd onderzoek door Procap, die met een 'over-all' plan kwam. **Over-all ??**

Het Procap onderzoek (12-2-2018)

Procap baseert zich (Procap blz 5) op een reeks eerdere onderzoeken vanaf 1998 (Arcadis – 'Verruiming vaarweg Drachten'), welke steeds betere bereikbaarheid van **huidige havens** ten doel hadden, o.a. die van Drachten. **De vraagstelling bij al deze onderzoeken was nooit gericht op gebieds-ontwikkeling**, hoewel we juist die focus van Provinciale Staten hadden mogen verwachten. Procap rapport "Bereikbaarheid Binnenhavens" is het laatste.

- Hoewel de naam van dit rapport duidelijk het doel van het onderzoek aangeeft, is de **Provinciale vraagstelling erin nauwelijks te herkennen**: 'Kies een stip op de horizon', waarmee de onderzoekers hun plan zelf maar moesten invullen.
- Procap gaat in haar rapport van een duidelijk uitgangspunt uit : *"Deze visie richt zich dus niet op afwegingen omtrent recreatieve vaarverbindingen. Het vertrekpunt zijn de havens en de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer. Dit document is dan ook geen brede omgevingsvisie"*. Procap stelt hier dus duidelijk, dat de omgeving van de vaarweg (**recreatie, natuur en milieu**) **buiten haar visie** valt.
- Deze qua competenties terechte beperking tot industriële en logistieke gerichtheid, verhinderde de onderzoekers van Procap echter niet om toch enkele ideeën 'uit de losse pols' in dit rapport te zetten – hoewel de presenterende onderzoeker zelf (le-sicht 23 febr. 2018) erkende geen enkele ervaring met bv. de watersport te hebben.

Toch werd dit Procap rapport inclusief deze losse ideeën door de Provincie als 'leidend' gehanteerd om de haven van Drachten beter bereikbaar te maken. Van Smallingerland zelf, waar een manager van bulkverwerker Kijlstra voorzitter van de ondernemersvereniging was, later ook gemeenteraadslid en nu wethouder is, hoeft dit niet erg te verwonderen. Maar dat dit **alleen op logistiek gebied competente Procap onderzoek** de laatste maanden door Provincie Fryslân zelfs gepresenteerd wordt als basis voor provinciale '**gebiedsontwikkeling**' (in gemeenten Smallingerland en Leeuwarden), dat zegt veel over de beperktheid in mogelijkheden van Gedeputeerde Staten (GS).

Inmiddels (GS voorlichting Oudega 26-09-2019) lijkt GS gelukkig wel in te zien, dat Gebiedsontwikkeling en Vaarweg twee op zichzelf staande items zijn, die eventueel gecombineerd zouden kunnen worden, maar waarbij **Gebiedsontwikkeling leidend** zal dienen te zijn (omkering dus van prioriteit). Alle betrokkenen zullen dus alert moeten blijven. Aan Provinciale Staten (PS) en gemeentelijke raadsleden dus de taak om hierin goed georiënteerd en geïnformeerd te zijn, en waar nodig bij te sturen. Hiertoe is uitgebreid en tot in detail gefactcheckt commentaar te vinden op de onafhankelijke site van Vaarweg-Drachten-[Forum](#). Maar wellicht is dat te veel leeswerk om snel goed georiënteerd te raken? Daarom **hieronder** een vlot leesbare **samenvatting van de discussiepunten**, in de volgende 9 A4-tjes tekst:

- A t/m P : *In cursief de officiële stellingen, zoals gehanteerd door overheden en/of Procap.*

Is een Cemt Va vaarweg nodig voor de haven van Drachten – of niet?

A- *De haven van Drachten is de grootste binnenhaven van Fryslân*

- Dit klopt slechts waar het de **aanvoer van 'bulk' naar Drachten** betreft: ruim een miljoen ton per jaar [a- blz 15]. En van die **invoer** maakt bulk dan ook meteen 92% uit.
- Drachten produceert zelf geen bulk, dus vindt daar nauwelijks uitvoer plaats (leeg terug)
- En voor wat betreft die andere 8% goederen, daarin is de haven van Drachten dus bepaald niet 'de grootste'. Voor het belangrijke containervervoer speelt Drachten zelfs helemaal geen rol – gaat dit ook niet doen [a – blz 69].
- Maar 'De Haven' is tevens de naam van het industrieterrein **bij** de haven van Drachten. Meerdere bedrijven zijn er aan het water gelegen, verreweg de meeste echter niet. Niet elk aan het water gelegen bedrijf maakt ook werkelijk gebruik van een kade-faciliteit.
- Van hun ligging aan het water zijn continu afhankelijk: bulk-verwerkende bedrijven, jachtbouw en – verhuurbedrijven, en wetterwurk. Daarnaast zijn er bedrijven die af en toe scheeps-vervoer goed kunnen gebruiken voor grote producten (bv bouwmaterialen), en een enkel bedrijf dat zeer grote producten maakt, welke af en toe over het water vervoerd worden (bv windmolen-onderdelen).

B- *Een Cemt Va vaarweg zou 'van levensbelang' zijn voor de haven van Drachten.*

- De bedrijven aan de haven van Drachten die belang hebben bij Cemt Va zijn zij die hun goederen goedkoper kunnen laten vervoeren met Cemt Va- dan met kleinere schepen. Dat zijn alleen twee tot drie bulk-verwerkende bedrijven, van welke Kijlstra Beton de belangrijkste is, en die op dit moment ook het meest behoefte heeft aan Cemt Va. Agrifirm, qua volume aan bulkmateriaal ook groot, voelt deze behoefte nu nog niet, omdat dit bedrijf over een eigen vloot nieuwe kleinere duwbakken beschikt: Cemt IV. Van der Wiel, de derde belangrijke speler, is qua volumes een stuk kleiner.
- Het af en toe transport van zeer grote objecten (bv windmolen-onderdelen) wordt ook nu gerealiseerd zonder problemen – met een dag-vergunning.
 - **Voor alle andere bedrijven aan de haven van Drachten biedt opschaling tot Cemt Va geen enkele toegevoegde waarde.**

C- *De haven is van groot belang voor Drachten.*

- De bedrijvigheid aan de haven is van groot belang. En een bedrijf als Kijlstra Beton met **125 werknemers** speelt er dus een wezenlijke rol.
- Jachtbouw en -verhuur is belangrijk, en heeft nog een flinke potentie, zeker met het oog op de gewenste recreatieve ontwikkelingen. Hier is De Drait (bouw en verhuur van motorboten) een belangrijke speler. Opmerkelijk is, dat de zeilsport hierin nog nauwelijks een rol speelt: In Drachten en langs de Drachtster en Wijde Ee is nu nog geen zeilboot te huren. De kans dat dit verbetert als de vaarweg door de Ee-meren opgeschaald zou worden, is klein. Dat zou een gemiste kans zijn, want dit water, inclusief de plannen tot uitbreiding, heeft de potentie een prachtig watersportgebied te worden.
- Ook industrieterrein 'De Haven' is belangrijk voor Drachten, zoals elk industrieterrein voor een stad. Maar dit staat dus goeddeels los van havenfaciliteiten.
 1. **Een Cemt Va haven is alleen belangrijk voor bulk-verwerkende bedrijven.**
 2. **Aan het gewone havengebeuren in Drachten zal een Cemt Va vaarweg niets veranderen.** De haven en de industrie in 'De Haven' kunnen zich prima verder ontwikkelen, los van een eventuele Cemt Va opschaling.

D- De haven biedt veel werkgelegenheid voor Drachten

- 'De Haven' is de naam van een industrieterrein in Drachten. Zo'n industrieterrein biedt veel werkgelegenheid.
 1. Voor de watergebonden bedrijvigheid gaat het daarbij om werkgelegenheid voor 700 man [d]. De gemeente zelf noemt 1200 man, een werkgelegenheid waarvan B&W noemt dat deze zou verdwijnen als Cemt Va niet gerealiseerd wordt.
 - Maar dat is wel heel zwaar aangedikt, want
 2. Want het gaat in de Cemt Va discussie alleen om de 3 bulk-verwerkende bedrijven, die samen voor hooguit 250 mensen directe werkgelegenheid bieden in Drachten (Kijlstra 125, Agrifirm 40, en Vd Wiel heeft 50-100 (flex) werknemers van wie er slechts een klein deel op locatie werkt. Dat aantal is met de voortschrijdende automatisering al afgenomen, en zal ongetwijfeld nog verder afnemen. Ook het aantal van hen afhankelijke bedrijven (toeleveranciers) binnen Drachten is klein.

Desondanks noemt B&W in het [bestuursdocument](#) van maart '18, dat Cemt Va Drachten een 'extra werkgelegenheid van 5000 man' zal gaan brengen. En dit, terwijl Panteia én Procap in de toekomst nauwelijks uitbreiding van de overslag in Drachten verwachten, namelijk van nu 1,2 miljoen ton / jaar naar 1,3 miljoen ton in 2050. Dit niet ondertekende **bestuursdocument** bevat nog meer misleidende tekst en kan daardoor **nauwelijks serieus worden genomen**.

E- De haven van Drachten ligt centraal in Friesland ...

- Topografisch klopt dit, maar ...
 1. Maar logistiek niet. Logistiek ligt Drachten buiten de hoofdaders van vaarwegen.
 2. Drachten ligt aan het eind van een 15 km lange dode arm van het PM-kanaal, de hoofdader van het Friese vaarwegennet. Hierdoor moeten schepen die bulk naar Drachten brengen een **omweg van 30 km** maken (vol heen, leeg terug) – En dat is een serieus probleem in het bulktransport waar elke cent telt [c – blz 8]. Die smalle marges in deze sector vormen juist ook reden voor Kijlstra om Cemt Va te eisen, en te dreigen met verplaatsing van zijn Drachtster vestiging. Die omweg van 30 km wordt met Cemt Va echter niet korter, zodat de **toekomst van Drachten als bulk-overslaghaven heel onzeker** blijft.
 3. Maar voor welke bulkmarkt zou Drachten in de toekomst wél aantrekkelijk zijn? Kijlstra (beton) noemt, dat het zwaartepunt van haar afzetmarkt niet in Friesland ligt, en dat het bedrijf bij een noodzaak tot verhuizing naar een wat zuidelijker gelegen standplaats zal vertrekken. Veevoer en kunstmest (Agrifirm) zullen drastisch gaan minderen door nieuwe overheidsmaatregelen om de stikstofbelasting terug te dringen, én door de noodzaak tot een meer circulaire landbouw/veeteelt. Je kunt nog wel wat bulkproducten bedenken (asfalt, olieproducten,), maar zult steeds op vergelijkbare hindernissen stuiten.
 4. Een Cemt Va deel van de haven zal hoofdzakelijk gebruikt worden voor aanvoer van bulk. De uit bulk gemaakte producten worden over de weg vervoerd naar bedrijven/klanten. Afvoer van Drachtster bulk of andere massaproductie vindt nauwelijks plaats
 5. Drachten ligt weliswaar aan de snelweg (A7 en N31), maar de haven zelf niet. De **verbindingsweg** tussen haven en A7/N31 wordt nu al (te) **zwaarbelast**.
 6. Drachten ligt ook niet aan het spoor, een belangrijke eis voor een te ontwikkelen overslaghaven centraal in Fryslân – mede nodig i.v.m. containeroverslag en de fors toenemende behoefte aan distributiecentra.
 - Drachten komt sowieso niet in aanmerking voor containeroverslag [a – blz 69].

- Overigens is de door Procap genoemde mogelijkheid van FlyBy (een kleine overslag aan het PM-kanaal met beperkte functie) zo kleinschalig, dat deze mogelijkheid op termijn geen wezenlijke oplossing zal bieden.
- GS heeft haar belofte van onderzoek naar de kosten van bedrijfsverplaatsing gestand gedaan, echter in de vorm van een doorgestoken kaart: zie 'Bedrijfsverplaatsing op blz 10.

F- "Vervoer over water heeft de toekomst" Nee, slechts deels waar ...

Sómmig transport over water is goedkoper en milieuvriendelijker dan over de weg.

- Dat betreft vnl. bulktransport en containervervoer, beide over grotere afstanden en zonder (meermalen) overslag/overladen. En waar snelheid geen prioriteit is.
 1. Maar **voor kleinere bulkladingen en voor stukgoed ligt dit anders.** Voor stukgoed zal meestal niet gekozen worden voor scheepstransport. Een bestelling per vrachtauto hoeft niet overgeladen te worden, gaat snel en kan direct bij de klant afgeleverd worden. Dat geldt ook voor containervervoer over kortere afstand.
 2. Met stukgoed vul je niet gauw en efficiënt een (goed deel van) een scheepsruim. En stouwen en overladen is dan al gauw te kostbaar. Dit geldt evenzeer voor grootverpakkingen stukgoed.
 3. Met containervervoer lukt dat wel goed. Overslag van containers gebeurt van schip naar vrachtwagen en/of spoor – en omgekeerd, efficiënt.
 - Maar voor Drachten zit containeroverslag er niet in [a – blz 69].

G- De gedachte dat hoe groter het schip, hoe goedkoper en milieuvriendelijker het vervoer zou kunnen plaatsvinden, lijkt op het eerste oog logisch, maar

- Dit gaat alleen op voor grote hoeveelheden bulk of containers, en grotere afstanden
 1. Maar dit gaat niet op voor regulier transport, met normaliter veel kleinere ladingen.
 2. De gedachte dat Cemt Va schepen (en groter) 'de toekomst zouden hebben', en kleinere schepen niet meer nodig zouden zijn, die gedachte mist elke realiteitszin. Dit is net zo irreal als te denken 'dat bestelbusjes overbodig zullen worden omdat vervoer per truck-met-oplegger goedkoper zou zijn'.
 - Juist omdat vervoer over water in veel opzichten gunstig is, ook voor kleinere ladingen, zullen we zeker ook in de toekomst nog kleinere schepen nodig hebben.
 - Daarbij zijn er in Nederland, maar vooral ook in onze buurlanden nog veel kleinere waterwegen zijn waar Cemt Va schepen niet in passen. Cemt III en IV schepen zullen nodig blijven en dus nog heel lang gebouwd worden.
 - In droge zomers, zoals afgelopen jaren, wordt ook voor het bulktransport een beroep gedaan worden op kleinere schepen. Want grote schepen kunnen dan door de lage waterstand slechts half beladen varen, wegens hun grote diepgang. En droge zomers gaan er meer komen, is de verwachting.
- Het **kleinere vrachtschip heeft dus wel degelijk een goede toekomst** [o.a. w], en de haven van Drachten dus ook – ook zonder Cemt Va. Google gerust op 'kleine schepen & toekomst', en je ziet de grote vraag naar moderne kleine schepen (Cemt III en IV). Na een periode waarin er vooral grotere schepen zijn gebouwd (daar is nu sprake van overcapaciteit), is er nu juist ook vraag naar kleinere schepen.

Natuur

H- De 'Alde Feanen' (Nationaal Park) worden 'bedreigd' door de vaarweg langs Earnewâld.

- Voor geen enkel natuurgebied is het goed als daar een autoweg of vaarweg vlak langs loopt, i.v.m. de uitlaatgassen en de onrust die verkeer met zich meebrengt. Daarbij

woelen grote schepen het water flink om, met bodemflora en -fauna en al, terwijl hun golfslag en zuiging de oevers beschadigen.

1. Maar de huidige vaarweg loopt niet dóór, maar NO lángs de Alde Feanen, vrijwel zonder beroering van het water van dit natuurgebied zelf. **Voor een nieuw tracé ZW langs dit gebied geldt hetzelfde.** Daarbij zal dit gebied dan, wegens de heersende ZW wind, wat meer uitlaatgas te verduren krijgen. Voor de beheerder van de Alde Feanen, It Fryske Gea maakt het daardoor niet veel uit voor welk tracé er gekozen zal worden: iets meer uitlaatgas weegt wel op tegen minder kwel.
2. Voor natuurgebied De Burd maakt een nieuw tracé wél een enorm verschil: De Burd dreigt door het nieuw geplande tracé gespleten te worden, én bedreigd.

Milieu

I- Het onder water zetten (inunderen) van de Hege Warren zou goed zijn voor het milieu.

- Dit punt, dat door Procap amateuristisch 'uit de hoed werd getoverd' om een nieuwe vaarweg naar Drachten beter geaccepteerd te krijgen, werd door GS in eerste instantie opportunistisch omarmt als 'meekoppelkans', maar lijkt nu toch een meer serieuze eigen rol te krijgen in de '**gebiedsontwikkeling**' als eerste prioriteit. Waar gaat het om?
- Het gewicht van de milieuaspecten van veenweiden zijn pas recent 'ontdekt' door politiek en wetenschap [v]. Onderzoek daarnaar staat nog in de kinderschoenen, maar is heel serieus en uitgebreid opgepakt [z] [#1] [#2].
- Waar het in wezen om gaat, is dat veen (plantenresten) dat boven het grondwater uit steekt 'inklinkt' (rot). De bovenlaag (zode) van de veenweide is echter levend, rot niet, en bestaat uit de wortels van grassen, die, als het goed is, met hun wortels het grondwater bereiken. Bij een laag slootpeil lukt dat in een droge zomer niet meer, met massale grassterfte tot gevolg. Een juiste keuze van verschillende grassoorten bij juist slootwaterpeil garandeert een stabiele zode, ook bij droogte [#2]. Daarin zijn extensieve veenweiden uniek, en door hun stabiele opbrengst te verkiezen boven hoger gelegen gebieden.
- Door eeuwenlange inpoldering zijn de laagveengebieden flink onder NAP komen te liggen, met de noodzaak van (kostbaar en CO2 producerend) pompen tot gevolg. **Dit geldt voor álle veenpolders in Nederland en is een landelijk probleem.** Het geldt dus ook voor de Hege Warren. Veen ín **grondwater** oxideert niet, en kan zelfs aangroeien [#1 en #2] – onze veengebieden zijn uiteindelijk zo ontstaan.
- Met het inunderen van veenweiden zal de inklinking (rot) van het veen waarschijnlijk goeddeels stoppen, en daarmee ook de CO2 uitstoot. Maar **of inundatie de meest milieuvriendelijke oplossing is voor onze veenweiden** is maar zeer de vraag. Want hoe zit dat met 'modder', de bodem van veenmeren? Want als veen onder water wordt gezet, treedt vermenging op met (voedselrijk) omgevings-water ('eutrofiëring'), en wat doet dat met het veen/modder? Het mooie overzichtsartikel [v] nóémt inundatie nog niet eens als mogelijke oplossing.
- Wel is het zo, dat door inundatie de huidige **kwel** van de Alde Feanen naar de Hege Warren zal stoppen, en daar is de planmatige 'natuur' van de Alde Feanen mee gebaat.
- Maar als in de geïnundeerde Hege Warren scheepvaart in wordt toegestaan, zal het veen daar als modder flink worden **omgewoeld door scheepvaart**, waardoor er in dat veen-milieu veel verandert en er biologisch en chemisch ook het een en ander zal gebeuren: dit kan nauwelijks gunstig uitpakken voor het veen, maar goed onderzocht is zo'n situatie nog niet.
- In de GS voorlichting (26-9-2019) staat foutief, dat hoog grondwater de veenoxidatie slechts vertraagt. Deze stelling kwam op 20-11 weer terug in de "03.c-Voorverkenning kansrijkheid gebiedsontwikkeling Hegewarren 20191007", maar is **onjuist**, omdat dit slechts bij een te beperkte peil-verhoging geldt. Bij adequate peilverhoging en

extensieve landbouw stopt de inklinking, en is zelfs enige aangroei mogelijk. Van de 6 rode balken/punten op blz 6 vd PowerPointpresentatie horen er dus 4 groen te zijn – de twee Natura2000 punten blijven, voor wat betreft 'kwel', staan.

- Maar met zo'n hoog grondwaterpeil worden veenweiden drassiger, wat een aangepaste veeteelt en dito maaitechniek vergt. Machinaal maaien is tegenwoordig zelfs op zeer drassige grond goed mogelijk met modern aangepast materiaal – zie o.a. de mogelijkheden die getoond worden als je 'mowing in wetlands' googelt.
- Zo drassig hoeft het echter zeker niet te worden. Bij de Universiteit van Utrecht wordt op dit moment uitgebreid geëxperimenteerd met o.a. 'diepwortelende grassen'. Daarmee kan het slootpeil toch wat lager dan de ca 20 cm gehouden worden, doordat de levende zode dikker is [#1] en [#3].
- Zeker in de verwachting van méér droge zomers zijn extensief aangepaste veenweiden veel beter tegen droogte bestand dan weiden op hoger gelegen gebieden, en is hun hooiproductie veel stabiel, ook bij droogte.
- Daarmee komt ook de door minister Schouten gewenste 'circulaire landbouw/ veeteelt' meteen binnen bereik. Hooi van eigen land i.p.v. geïmporteerd veevoer – de Hege Warren hebben eeuwenlang prima gefunctioneerd als hooiland – met een beperkte mate van veeteelt. In een circulaire landbouw zullen we de veenweiden dus nog hard nodig hebben [#1]. Het recente Rapport Remkes over de stikstofuitstoot onderstreept de noodzaak van een circulaire landbouw nog eens extra.
- Dat betekent wel, dat de Nederlandse veenboeren in een meer extensieve landbouw / veeteelt opgeleid zullen moeten worden, én financieel gecompenseerd. Compensatie, want destijds heeft de overheid flink verdiend aan de inpoldering van al die veenweides. Voor de Nederlandse vee(n)boeren zal er sowieso het nodige gaan veranderen.
 1. Omdat er met inundatie qua milieu veel meer gebeurt dan alleen het voorkomen van veenrot, zullen de **milieueffecten van inundatie** van een veenpolder eerst goed onderzocht dienen te worden. Daar is nog veel te weinig over bekend.
 2. Het inunderen van een polder (bv Hege Warren) is slechts een van de mogelijkheden om veenoxidatie te voorkomen. Maar met inundatie mis je de mogelijkheid om aansluiting te vinden met de zo noodzakelijke circulaire economie: want **water produceert geen veevoer**. En weiden met een aangepast hoger slootpeil wél, ook in droge zomers zoals afgelopen jaren, toen gras elders massaal afstierf.

Recreatie

J- Met de keuze voor een nieuwe vaarweg door een geïnuundeerde Hege Warren zou Smallingerland de belangen van én de industrie én de recreatie(-sector) dienen.

[B&W](#) is hier juichend over en ziet gouden bergen.

- Dat met een Cemt Va vaarweg een (**tijdelijk**) belang van de Drachtster betonindustrie wordt gediend, is duidelijk. Het belang voor de recreatie is echter louter negatief :
 1. Een vaarweg door een smal watersportgebied zoals de Drachtster- en Wijde Ee is onveilig en dus ongewenst (zie flipboekje op webpagina [\(On\)veiligheid](#)). Dit geldt nog eens extra voor schepen die nóg groter zijn dan Cemt III of IV, ook als ze zich aan de huidige maximumsnelheid zouden houden – laat staan bij hogere snelheid.
 2. En verder: Wat gebeurt er met de recreatief belangrijke fietsroute Aldegea-Grou??

K- B&W Smallingerland gaan prat op het 'stimuleren van de waterrecreatie'.

Deze Ee-meren vormen inderdaad een prachtig watersportgebied, dat nog ruimer zal worden met de ontwikkeling van het project Oudega-aan-het-water. Je zou verwachten, dat er daarom uitgebreid overleg is geweest met de hele waterrecreatie sector

- Maar die bestaat er slechts uit verhuurders en bouwers van motorboten en kano's. In vrijwel geen van de plaatsen aan het water – Drachten, Opeinde, Smalle Ee en Oudega – is nu een zeilboot te huren. Alleen op de Veenhoop bestaat die mogelijkheid wel, bij de zeilschool (die qua ligging heel specifieke belangen heeft m.b.t. de Hege Warren).
 1. B&W Smallingerland heeft nog steeds weinig reële gedachten over waterrecreatie en hoe die het best gestimuleerd kan worden.
 2. En ook de Provincie komt in deze niet veel verder [x] terwijl zij toch over betere adviseurs zou kunnen beschikken.
 3. Ondanks dat Procap in haar rapport een duidelijk uitgangspunt innam – : "*Deze visie richt zich dus niet op afwegingen omtrent recreatieve vaarverbindingen*", deed ze dat in haar advisering toch, en ging daarmee haar competenties ver te buiten, met alle verwarrende gevolgen van dien.

L- Met inundatie van de Hege Warren zou daarmee voor Smallingerland automatisch een extra watersportgebied van 400 ha gecreëerd worden.

- Een eventueel 'Hege Warren-meer' zal wat kleiner zijn dan 400 ha, omdat ter bescherming van de mega-gaspijpen (Rusland-Engeland) het gebied tussen deze pijpen en het Grietmansrak/Kromme Ee als (zomer)polder behouden dient te blijven [x].
 1. Het betekent dat Hege Warren een veelal slechts ca 50 cm ondiep meer zal worden, tenzij we bereid zijn om de kosten van het uitbaggeren van ca 300 ha tot een diepte van ca 120 cm te begroten – en waar laat je dan de uitgebaggerde veengrond? En de milieu-aspecten daarvan?
Of houd je het bij een of twee vaargeulen, zoals in het ook ondiepe Koevordermeer? Dan heeft de waterrecreatie weinig aan dit nieuwe meer.
 2. De gasput ([GoogleMaps](#) 53.105391, 5.912750 – [x]) zal bereikbaar moeten blijven.
 3. De schets in het Procap rapport (27/52) toont een ruim open verbinding tussen het Hege Warren-meer en de Alde Feanen, waarmee een groot meer ontstaat. Zo'n verbinding zal er echter nooit komen – de natuur van de Alde Feanen dient juist van de Hege Warren afgesloten te blijven, met een (te onderhouden) waterkerende dijk.
 4. **Conclusie:** Indien er geen flinke extra kosten begroot worden, is het argument 'waterrecreatie' slechts een zoethoudertje in de Hege Warren / Vaarweg discussie.

Veiligheid

M- Het Procap rapport maakt gewag van onveiligheid voor de waterrecreant door de beroepsvaart. Als oplossing wordt 'ontvlechting' genoemd.

Correct, want beroepsvaart in het vaarwater van de recreatie (en omgekeerd) levert risico's voor de recreant op – **het willen scheiden van deze twee ('ontvlechten') is dus terecht.** Sinds WO2 zijn beroepsschepen sneller en heel veel groter geworden. Daarmee zijn de mogelijkheden voor vrachtschepen om voor pleziervaart uit te wijken of af te remmen sterk verminderd – voor grote schepen bestaat die mogelijkheid praktisch niet meer.

- Maar voor de uitvoering van zijn ontvlechtigingsplan komt Procap met **ideeën, die nauwelijks tot ontvlechting leiden** en dus ook niet tot enige verbetering van onveiligheid. In dit opzicht ontbreekt het Procap duidelijk aan deskundigheid.
 1. Zo kan de in het Procap rapport genoemde 'nevengeul' slechts nut hebben voor gemotoriseerde waterrecreanten, als die bereid zijn om 'binnen de lijntjes' te varen. Elke andere vorm van watersport/recreatie (zoals zeilen of spelevaren) heeft niets aan een nevengeul. (*Met de term 'nevengeul' wordt 'recreatie-geul' bedoeld*).
 2. Verder biedt Procap **in ruil voor één onveilige kruising bij Earnewâld meerdere nieuwe onveilige kruisingen** aan (Hoodambrug, Graft, PM-kanaal) – ook dit zal de veiligheidssituatie bepaald niet verbeteren.

Kort gezegd komt een wél deskundige visie erop neer, dat **bij een vaarweg door een smal meer** (zoals de Ee-meren) **er geen reële ontvlechting kan plaatsvinden**, zeker niet voor zeilers en voor spelevaarders. Zo'n vaarweg houdt **risico's in voor de recreatievaart**, zeker bij opschaling van de vaarweg.

En voor gevaarlijke kruisingen zijn er betere oplossingen – zie bv. de situatie in Franeker, waar dit met een verkeersregeling is opgelost – iets wat in Earnewâld ook goed te realiseren zal zijn. Meer deskundige informatie over (On-)veiligheid op het water vind je in het betreffende flipboek [hier](#).

Maar GS koos voor heel ander onderzoek. Hierin kreeg een psycholoog van de Universiteit van Groningen de opdracht tot veiligheidsonderzoek. Hij focuste op de vaarwegkruising bij It Wiid in Earnewoude, waar camera's werden neergezet op hotel Princenhof. Verder werden verhuurders van bootjes geïnterviewd. De man zelf had geen vaar-ervaring, en zelfs over de Ee-meren kreeg hij niets te weten, omdat daar geen zeilbotenverhuur is (wel Veenhoop).

Wetterskip

N- Hege Warren wordt in de vaarweg-discussie 'de duurste polder van Nederland' genoemd. 'Duurste' wordt hier als argument gebruikt om de Hege Warren onder water te mogen zetten.

- De Hege Warren behoort met 400 ha tot de kleinere polders om in stand te houden. Kleine polders hebben per hectare meer dijk lengte nodig, en kosten dus relatief meer in onderhoud. Maar ...
 1. Maar "De kleinste (en qua oppervlak dus duurdere) Nederlandse polders meten echter nog geen 100 ha" [y]. Qua oppervlak is Hege Warren dus lang niet de duurste polder, en ...
 2. en qua niveau t.o.v. het boezempeil is Hege Warren zelfs een van de **goedkoopste polders** van Nederland. Dit omdat het water slechts 1 meter omhoog gepompt hoeft te worden (en bij meer extensieve veeteelt, en daarmee aanpassing van het slootpeil, slechts **0,5 m**). Dat komt doordat Hege Warren nooit een meer geweest is. Het was vooral hooiland. Pas in 1956 is er productieland van gemaakt, waardoor het veen ging inklinken: de weiden staan nu ca een halve meter onder boezempeil.
 3. En zou de overheid de Hege Warren toch wel erg graag wat 'sneller' op het niveau van de Fryske Gea weiden willen brengen (20 cm boven boezemniveau), om daarmee de polderkosten kwijt te raken, dan laat recent onderzoek door de Universiteit Utrecht zien, dat met veenmosteelt een aangroei van +2cm is te realiseren [#2]. Daarmee zou dit gebied in veertig jaar weer 'op het oude niveau' kunnen komen, waarna extensieve landbouw zonder bemaling weer mogelijk is.
 4. Overigens hangt af van de kosten-batenanalyse af, of een polder 'duur' genoemd kan worden. En de agrarische productie in Hege Warren is goed.
 5. Die afweging wordt door voorstanders van 'onder water zetten' graag vergeten.

O- Het inunderen van Hege Warren komt het Wetterskip goed uit, want het betekent 'meer boezemruimte'.

- De afgelopen jaren is gebleken dat de boezemruimte te krap is geworden ten gevolge van alle inpolderingen – een misrekening door het Wetterskip waarvoor een oplossing wordt gezocht.
- Een oplossing kan zijn het inunderen van de een of andere Friese polder.
 1. Maar **de keuze wélke polder dit zou moeten zijn dient het resultaat te zijn van gedegen onderzoek**. De keuze zal dan gaan vallen op:
 - Een polder die duur is in onderhoud,
 - Een polder die weinig opbrengst genereert,
 - Een polder die zo diep is, dat 'ontpoldering' (zie N3) er niet meer in zit.

- Daarmee ook een polder die bij inundatie meteen al diep genoeg is om werkelijk watersport op te beoefenen (> 120 cm).
- 2. Of de Hege Warren de meest geschikte polder is om onder water te zetten is zéér de vraag. Het is nog op geen enkele wijze onderzocht. Het inundatie-idee kwam ineens 'bovendrijven' in de vaarweg-discussie, en stoelt slechts op een los idee van een in deze materie niet competente onderzoeker, en berust daarmee vooral op opportunisme – in politiek jargon 'meekoppelkansen' genoemd – oftewel 'hap-snap-beleid'.

Boeren

Bij een definitieve keuze voor inundatie krijgen de boeren in de Hege Warren eindelijk zekerheid over de toekomst van het bedrijf waar ze zich vele jaren met hart en ziel aan gewijd hebben: Hun bedrijven zullen ondanks goede productie worden opgeheven. Een hard gelag, met financiële compensatie als doek voor het bloeden. Maar ook zonder inundatie zal het veen niet verder mogen inklinken – over het 'hoe' blijft dus onzekerheid. Een andere keuze, die van extensieve landbouw, behoort ook voor hen tot de mogelijkheden

Bedrijfsverplaatsing

Een heel andere optie tegenover een nieuwe vaarweg is verplaatsing van de bulkverwerkende bedrijven naar het PM-kanaal. Liefst naar een centraal in Friesland gelegen overslaghaven annex industrieterrein aan ook snelweg én spoor, bijvoorbeeld bij Burgum Noord *. Daar zou Drachten misschien in kunnen participeren, wat wellicht enige compensatie biedt aan de gemeente.

- De 'Memo kosten bedrijfsverplaatsing', die ons nu door GS is toegestuurd, blijkt te berusten op belangen-gestuurd onderzoek: Aan de bulkverwerkende bedrijven zélf is gevraagd om in te schatten wat verplaatsing van hun bedrijf zou kosten. Daarbij wisten deze bedrijven, dat als verhuizing 'te duur' zou worden, het idee van verhuizing geschrapt zou worden. Niet moeilijk te bedenken dus, dat deze bedrijven, die helemaal geen zin hebben in alle trammelant van een verhuizing, hun zgn. 'verhuiskosten' flink zouden opschroeven. Daarmee kon GS het idee van bedrijfsverplaatsing met een gerust hart van de agenda afvoeren. Zo gemakkelijk blijkt het te zijn om een politiek spelletje te spelen !

Conclusie Win-Win ?????

P- Een Vaarweg door een geïnundeerde Hege Warren wordt een 'win-win' situatie genoemd.

De Provincie lijkt in dit 'creatief boekhouden' mee te willen gaan doen, hoewel we van een Provinciaal bestuur mogen verwachten de belangen van de héle Friese bevolking te behartigen. Maar **de enigen die hiermee (tijdelijk) 'winnen', zijn de bulk-verwerkende industrie en enige werkgelegenheid van Smallerland, want:**

- Met het uitkopen van goed renderende boerderijen is in de plannen al rekening gehouden, maar **Niet begroot** zijn:
 1. 300 ha van de Hege Warren uitbaggeren tot een diepte van ca 120 cm.
 2. De gasput bereikbaar houden voor zwaar verkeer. Destijds zijn de Aldegaster Heawei en de Hooidambrug hierop aangepast qua ligging en draagvermogen.
 3. Wat gaat er gebeuren met de Fietsroute Aldegea – Grou ?
 4. Als de brug blijft bestaan, zal hij wellicht aangepast moeten worden voor grotere schepen - de Headamsleat is de enige plek waar de gasleidingen diep genoeg liggen
 5. Kosten van het beveiligen van de nieuw gecreëerde gevaarlijke kruisingen.
- De boeren in de Hege Warren winnen niets. Nou ja, ze krijgen na bijna 30 jaar eindelijk de zekerheid, dat ze hun bedrijf vaarwel moeten zeggen. Hopelijk goede compensatie.

- Voor de haven van Drachten levert opschaling van de vaarweg winst noch verlies op. De haven kan zich gewoon blijven ontwikkelen, met of zonder Cemt Va. Slechts enkele kaden zullen aangepast moeten worden voor Cemt Va, wat alleen voor de bulk-verwerkende industrie winst is.
- Voor de bulk-verwerkende industrie is dit plan nú winst, zij het tijdelijk. Want op termijn zullen de bulk-verwerkende bedrijven, met name ook de betonindustrie financieel niet anders kunnen dan uitwijken naar een plek aan een hoofdaders, dichterbij hun afnemers.
Een bedrijf als Kijlstra heeft voor opschaling van de vaarweg weliswaar enige financiën toegezegd, maar legt zich niet vast op een garantie nog 30 jaar in Drachten te blijven – en 30 jaar betekent voor een kanaal 'korte termijn', want eenmaal aangelegd tegen hoge kosten (en destructie van natuur) betekent dat het er eeuwen blijft liggen.
- Voor de waterrecreanten en recreatiesector, een bedrijfstak die met 'Oudega aan het water' en met 'Oostelijke Poort naar de Friese meren' zich deels nog moet ontwikkelen (m.n. de zeilsport), zou een Cemt Va vaarweg een domper betekenen, een streep door de rekening. De gemeente denkt met dit Win-Win plan 'twee heren te dienen', maar realiseert zich niet dat die twee (recreatie en industrie) elkaar bijten op het water – en dat levert voor de recreatiesector slechts verlies op.
- De onveiligheid op het water neemt toe door grotere schepen op een smal meer. Dit geldt vooral zeilers en spelevaarders (en hun ouders), in mindere mate voor motorbootvaarders.
- Het aantal voor de waterrecreant gevaarlijke kruisingen zal toenemen. Maar met een adequate verkeersregeling zijn kruisingen veiliger te maken (zie Franeker).
- Minder veenoxidatie door inundatie is winst. Maar of het effect van inundatie op het milieu gunstig of juist ongunstig is, weten we nog niet – milieueffectrapportage met de nieuwste inzichten zal nodig zijn.
- Voor de natuur in de Alde Feanen levert dit plan geen winst of verlies op. Vermindering van kwel is gunstig, toename van uitlaatgassen door de richting van vaarweg en heersende wind is ongunstig voor dit gebied.
- Voor de natuur in natuurgebied De Burd is dit plan rampzalig, dus puur verlies.
- De eigenaren van de grondjes van recreatiewoningen/arken werden in het aanvankelijke plan bedreigd door de alternatieve vaarweg. Maar inmiddels blijkt de ligging van de mega-gasbuizen ervoor te hebben gezorgd, dat deze grondjes 'buiten schot' blijven.
 1. Dit laat onverlet, dat voor de bewoners van deze woningen/arken de natuur-, milieu- en recreatiebelangen zwaar wegen.
- En last but not least, de bevolking van Smalingerland. Deze zal er qua recreatieve mogelijkheden op achteruitgaan met Cemt Va. Ook voor nieuwe ondernemers in de recreatie in o.a. Aldegea zullen de vooruitzichten een stuk minder aantrekkelijk zijn.

Conclusie GS

We mogen hopen, dat GS alsnog haar 'huiswerk' gaat doen en haar beslissingen neemt op grond van feiten. Maar gelukkig hebben we PS nog, als controlerende functie. **Daarom dus dit stuk 'Feiten & Fabels'.**

Dit flipboekje is een geüpdatete en bezonken **samenvatting** van het commentaar dat het onafhankelijke Vaarweg-Drachten-Forum heeft geleverd op door hen geanalyseerde gegevens. Om meer (in detail) te weten op sommige punten, of misschien wel van alles, ga je naar onze site www.vaarweg-drachten-forum.weebly.com, met '[Onderbouwde Argumenten](#)'

Marchinus Hofkamp, namens de **redactie Vaarweg-Drachten-Forum** – 24-11-2019

Bronnen

- [a – blz 15 of 69] <https://www.panteia.nl/onderzoeken/publicaties/brede-ruimtelijke-economische-analyse-van-de-friese-havens-en-vaarwegen/>
- [c – blz 8] <http://www.rug.nl/research/portal/files/14621094/EC191.pdf>
- [d – blz 27] <http://aa-planadvies.nl/sites/default/files/Netwerkanalyse%20Lemmer-Delfzijl%20%282008%29.pdf>
- [v] *Waarheen met het veen* - Kennis voor keuzes in het westelijk veenweidegebied – De weerslag van onderzoek door een reeks van onderzoeksinstituten, waaronder drie universiteiten – redactie Martin Woestenburg 2009
- [w] <https://docplayer.nl/21433073-Toekomst-klein-schip-in-de-binnenvaart-visie-en-actieplan.html> en <https://docplayer.nl/14543535-Een-goede-toekomst-voor-het-kleine-schip-visie-en-actieplan.html>
- [x] https://www.fryslan.frl/beleidsthemas/gebiedsontwikkeling-hegewarten_43805/item/de-hegewarten_17650.html
- [y] <https://wiki.woudagemaal.nl/w/index.php/Polder>
- [z] <https://www.geo.vu.nl/~huik/moeras.html> artikel van de Vrije Universiteit Amsterdam & TNO Geologische Dienst Nederland
- [#1] Nationaal natuurnetwerk: Biodiversiteit als schild tegen klimaateffecten
<https://www.nemokennislink.nl/publicaties/nationaal-natuurnetwerk-biodiversiteit-als-schild-tegen-klimaateffecten/>
- [#2] Deze nieuwe natuur legt enorm veel CO2 vast – (dit gaat over veenweiden)
<https://www.nemokennislink.nl/publicaties/deze-nieuwe-natuur-legt-enorm-veel-co2-vast/>
- [#3] Ecology and Biodiversity – Universiteit Utrecht - <https://www.uu.nl/en/research/ecology-and-biodiversity/research/uu-bioclive>

Cover: foto schip door [Kim Carter](#) 'free', met onze.

Cover: foto moerasgas door [Chad Skeers](#) 'free', met onze dank.

Foto onder [Hannie Achterstraat](#), met onze dank.



Moerasgas (methaan, lachgas) borrelt omhoog en wordt gevangen in een vlies van algen. Illustratie van 'broeikasgassen', maar ook een metafoor voor 'leder in zijn eigen bubble?', of ben je toch vrij om zelf op zoek te gaan naar echte feiten?