













# Nieuwe vaarweg door Burd & Hege Warren















? ? ? ? ?



















## Fabels & Feiten

*Veenhoop*

Het onafhankelijke Vaarweg-Drachten-Forum, én deze website bestaan sinds 2018. Alle argumenten én de onderbouwing ervan hebben steeds openbaar online gestaan. Ook de Staten van Fryslân hebben we steeds geïnformeerd. Als er nieuwe feiten opdoken, werden deze getoetst en in de site verwerkt. Forum heeft zicht altijd open opgesteld voor discussie, want daar kan de onderbouwing van gecheckte feiten alleen maar sterker van worden. Tot nu toe is geen van onze fact-checks weerlegd, maar mocht daar toch aanleiding voor zijn, **laat het ons weten !** De 11 blz van de vorige versie van Fabels en Feiten zijn hieronder geconcentreerd in 3 blz. Voor de overzichtelijkheid is afgezien van directe verwijzingen. Mocht je die toch nodig hebben, kijk dan in de [vorige versie](#) en natuurlijk in de verdere website, waar alle gegevens vermeld staan

<b>Argumenten Overheid</b> feit .....  onwaar.... 	<b>onderbouwing</b>	<b>fact-checks</b> door <a href="#">Vaarweg-Drachten-Forum</a> Voor onderbouwing van <b>elke factcheck</b> : zie de website	<b>check</b>
B&W Sm.: Een nieuwe vaarweg is echt nodig	Een reeks rapporten sinds 1998, waarvan Procap (2018) de laatste is.	Al deze onderzoeken gaan slechts over de <b>'bereikbaarheid van bestaande binnenhavens'</b> , op grond van 'n lokale vraagstelling. Maar bij zulke grote ingrepen dient uit gegaan te worden van een provinciale of regionale 'overview' (economie, welzijn enz) en dus dito vraagstelling. Het uitgangspunt is hier dus al verkeerd.	
	De focus van Procap richt zich op : "de komende jaren, of misschien zelfs de komende decennia".	Het graven van een kanaal is slechts verantwoord, indien dit op een werkelijk lange termijns regiovisie berust van minstens een (halve) eeuw.	
	Procap (en voorgaande opstellers van de rapporten) hebben verstand van vaarwegen en havens.	Doordat Procap en al die voorafgaande gericht zijn op bereikbaarheid, missen zij overzicht qua vereiste infrastructuur, milieu, natuur, recreatie, veiligheid, Friese economie, of werkgelegenheid. Terwijl dit aspecten zijn die we in een Provinciale 'overview' van GS tenminste mogen verwachten – maar node worden gemist.	
GS: Een vaarweg is niet écht nodig, maar met 'meekoppelkansen', aangedragen door Procap, is dit financieel wellicht toch haalbaar.	Procap : 'Het vertrekpunt zijn de havens & vaarwegen voor beroeps-goederenvervoer. Dit doc. is dan ook geen brede omgevingsvisie'	Procap heeft verstand van vaarwegen, meer niet. Procap dient zich dus niet over deze onderwerpen uit te spreken, maar doet dit toch. GS volgt dit amateurisme, waarmee 'Meekoppelkansen' verschijnen : opportunisme vnl. om één industrie (tijdelijk) in Friesland te houden.	
Drachten is de grootste binnenhaven van Fryslân	Deze uitspraak berust slechts op het gewicht in tonnen dat is aangevoerd.	- dit betreft voornamelijk <b>invoer</b> , en nauwelijks uitvoer - 92% hiervan bestaat uit 'bulk' (cement, zand, veevoer, landbouwgif)	 
B&W Sm.: Een Cemt Va vaarweg is van 'levensbelang' voor haven Drachten		Het belang van de Drachtster haven ligt enerzijds in de recreatiesector (MKB), en anderzijds in de kades van slechts 3 bulk-verwerkende grote bedrijven, van welke er slechts één Cemt Va eist.	
	17 Drachtster bedrijven willen Cemt Va	Structureel (zij het tijdelijk) belang heeft alleen de bulk-industrie (92%), m.n Kijlstra. De andere 8% komt goed uit met Cemt IV of kleiner, en heeft hooguit af en toe een groter schip nodig (gelegenheidstransport).	
		Belang van de vaarweg is strijdig met Belang van de recreatievaart en -sector.	
B&W Sm.: De haven is van groot belang voor Drachten	B&W Sm. noemde eerst 1200 arbeidsplaatsen die met Cemt Va zijn gemoeid, later 5000	Op het industrieterrein "De Haven" werken veel mensen. Maar in de bulkindustrie (de enige die Cemt Va wenst) werken samen ca 300 mensen. En dat is de werkgelegenheid die misschien (nog lang niet zeker) met Cemt Va is gemoeid.	

	B&W Sm. gaan uit van enorme expansie.	Het Procap rapport verwacht hier helemaal geen expansie. En een grootindustrie als Kijlstra met veel vestigingen, die onlangs nog de lokatie Vianen sloot, wil en kan zich niet uitspreken óf het over dertig jaar nog in Drachten zit.	
		Over de recreatiesector zwijgt B&W Sm. bij dit onderwerp, terwijl het aantal mensen dat in de waterrecreatie werkzaam is, én het economisch belang van die sector, zeker zo belangrijk is, én nog kan worden bij een meer professionele aanpak - dus niet zoals bij project 'Drachtstervaart' of 'Oudega aan het water'.	
De haven van Drachten ligt centraal in Friesland	Alleen topografisch is dit juist 	Maar elk schip dat de haven van Drachten aandoet, moet 30 km omvaren – 15 km vol heen, 15 km leeg terug. Maar in bulktransport elke cent telt, dus ook elke km.	
	Dus gemakkelijke distributie	Drachten ligt voor Kijlstra zeker <b>niet</b> centraal in verzorgingsgebied. Vandaar dat Kijlstra dreigt met vertrek uit Friesland.	
		Zowel Kijlstra als Agrifirm vervoeren hun eindproducten over de weg. Drachten ligt zelfs niet aan het spoor.	
Grotere schepen nodig	Want hoe groter het schip, hoe goedkoper en milieuvriendelijker het vervoer	Dit gaat alleen op voor bulkvervoer over grote afstand. Voor kleinere hoeveelheden of kortere afstanden is een groter schip niet gunstig. Stukgoed gaat vnl. over de weg. Grotere hoeveelheden stukgoed gaan per container (Drachten komt niet in aanmerking om containerhaven te worden, mede doordat er geen spoor is).	 
	Kleinere vrachtschepen verdwijnen en worden t.z.t. niet meer gebouwd.	Zie ' <a href="#">Argumenten</a> ' 2 <sup>e</sup> flipboek. Innovatieve ontwikkelingen in onze buurlanden zorgen voor andere types kleinere schepen; ook voor Nederland een oplossing.	
		Door het verdwijnen van Alpengletsjers krijgt een regenrivier als de Rijn (Waal, IJssel enz.) in toenemende mate te kampen met lage waterstanden. Een kleiner schip is bij lage waterstanden in het voordeel.	
PS opperde bedrijfsverplaatsing naar terrein aan het PM-kanaal	Veel minder verstoring van milieu, natuur, recreatie enz. én een 30 km kortere vaarweg.	Bv. bij Burgum Noord als keuze voor industrieterrein aan PM- kanaal is een directe verbinding en samenwerking met Leeuwarder bedrijventerrein en spoor mogelijk. Werkgelegenheid blijft voor Friesland behouden (compenseer z.n. Drachten).	
GS heeft de mogelijkheid van bedrijfsverhuizing naar PM-kanaal laten onderzoeken:	Conclusie: Te duur.	GS schakelde niet een onafhankelijk bureau in, maar : GS vroeg aan betreffende bedrijven zelf om uit te rekenen wat hen zo'n verhuizing zou kosten. Die bedrijven zitten bepaald niet te wachten op een (lastige) verhuizing – hun calculatie zal dus niet onbevooroordeeld zijn. Dit is belangenverstrengeling.	
De vaarweg door de 'Alde Feanen' langs Eernewoude is niet goed voor de natuur van dit park.	Een vaarweg door de Hege Warren zou dit probleem oplossen.	Interactie tussen het Alde-Feanen-water en dat van huidige vaarweg vindt slechts op kleine schaal plaats (er is nauwelijks doorstroming), daarmee blijft ook de milieubelasting beperkt. Een vaarweg door de Hege Warren zou (mits geen directe verbinding met de Alde Feanen) in dit opzicht wellicht nog nét iets gunstiger zijn?	 
		Maar met de heersende winden (W & ZW) zullen de Alde Feanen meer last van uitlaatgassen krijgen bij omleiding van de vaarweg door de Hege Warren.	
		De aanleg op zich van een vaarweg levert ook qua machinerie forse uitstoot op, en dat dichtbij (en bovenwinds van) Natura 2000 gebied.	
'Over De Burd, sinds 2006 ook onderdeel van de Alde Feanen' werd aanvankelijk niets gezegd	Een vaarweg door de Hege Warren gaat ook door De Burd.	Van De Burd is bij de aanleg van PM-kanaal al een groot stuk afgehakt en nu dreigt dit weer. Als hier voor gekozen zou worden, loopt de vaarweg trouwens toch weer door de 'Alde Feanen', terwijl dát juist een reden was voor wijziging.	

Het onder water zetten (inunderen) van de Hege Warren is goed voor het milieu.	Veen rot alleen in contact met O <sub>2</sub> , en veroorzaakt CO <sub>2</sub> uitstoot.	Deels correct, maar milieu gaat over meer dan CO <sub>2</sub> – zie ook stikstof-uitstoot en eutrofiëring, beide zeker zo schadelijk. En dan moet je er zeker niet in gaan graven, baggeren of met 3500 ton doorheen varen.	 
		Veenweideproblematiek is een nationaal probleem, waar op dit moment veel nog niet afgerond onderzoek in gaande is. Dit probleem nú als 'meekoppelkans' inzetten berust op materialistisch opportunisme, en dus erg eenzijdig voordeel.	
Hoog grondwater vertraagt slechts de veenoxidatie.	Hierom zou inundatie beter zijn.	Een goed aangepast grondwaterpeil <b>stopt</b> de veenoxidatie en beperkt eutrofiëring. Welke vorm aanpassing het best is, is nog onderwerp van onderzoek.	
Bij hoog grondwater is landbouw onmogelijk.	Voor vee is het niet goed om in echt drasland te staan. En drasland kan landbouwmachines niet dragen.	Maar met aangepaste machines is drassig land prima hooiland. Daarbij zijn er nu al verschillende technieken ontwikkeld om veenweiden voldoende vochtig te houden, terwijl er dan toch veehouderij op mogelijk is.	
Landelijke overheid streeft naar: <b>circulaire landbouw</b> , en daarmee:	Landbouwproducten uit de tropen verstoren oerwouden en milieu.	Hooiland hier is hard nodig. Water produceert geen veevoer.	
- Veevoer binnen eigen regio	Minder transport, goed voor milieu	Veel minder geïmporteerd veevoer. Agrifirm zal inkrimpen.	
<b>minder</b> landbouwgif	Gezondere plag, beter milieu, meer bijen, betere oogst.	Veel minder geïmporteerd gif. Agrifirm zal inkrimpen.	
Hege Warren de 'duurste polder van Nerderland'.	Wetterskip: Kleine polder (400 ha) en dus relatief lange dijken – duur onderhoud	Duur? Dat valt alleszins mee, want het verval is slechts een halve meter en vereist weinig pompkracht. Maar inderdaad zijn de N- en W-kades door dubieus ingrijpen van Fryske Gea gemaakt van (rottend) veen, en dus duur – terwijl er gratis leemzand voorhanden was, dat wél voor de O-kades is gebruikt.	
	Inundatie geeft de boezem ruimte.	Correct, maar dit is een heel ander verhaal, door een waterschap, dat in het verleden verkeerde inschattingen heeft gemaakt qua benodigde boezemruimte.	 
PS eiste 'veiligheid' 	GS liet de RUG onderzoek doen naar veiligheid op het huidige vaartraject.	Onderzoek door 1 psycholoog van de Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen, zonder enige vaarervaring. Gekeken werd slechts naar één kruising in de hele vaarweg. En er werd enige informatie ingewonnen bij verhuurders. Over Cemt Va impact op de overige vaarweg (zoals de Ee-meren) geen woord.	
	GS: De kruising bij Eernewoude wordt veiliger.	Maar een nieuwe vaarweg, waarin meerdere kruisingen, zal daardoor juist minder veilig zijn (kruisingen Hooidambrug, de Graft en de Tryehûster-sleat / PM-kanaal	 
		De kruisingen in Eernewoude zijn met andere middelen relatief goedkoop veilig te maken (maar laten we svp ook naar andere onveilige plekken in Fryslân kijken).	
	Procap had al gerept van noodzaak tot 'ontvlechting', het uiteen halen van beroeps- en recreatievaart.	Ontvlechting op zich is prima. Maar in de redenering over veiligheid heeft men alleen geroutineerd varende motorboten in gedachten gehad. Over zeilboten en andere waterrecreatie geen woord (en geen verstand).	
		Grotere schepen zijn minder wendbaar, hebben een grotere dode hoek en een langere remweg. Ontvlechting is daardoor extra hard nodig, maar niet mogelijk in smalle meren als de Ee-meren. Zie <a href="#">veiligheid</a>	
Geïnundeerde Hege Warren	Goed voor watersport.	Zonder baggeren alleen geschikt voor Optimistjes, kano's, roeiboten (ev. surfen).	
Vastgoed-aankopen door GS	'Om bewoners ter wille te zijn'	Zulke aankopen, anders dan het uitkopen van boeren naast Natura 2000 gebied, zijn 'voorsorteren op een besluit dat nog genomen moet worden', of speculatie. Beide zijn geen taak van GS.	