

Memo aanvullende informatie Bij “Uitwerking (besluit) vaarwegenvisie voor beroepsvaart en bereikbaarheid”

Provinciale Staten vergadering van 27 november 2019

Inhoudsopgave

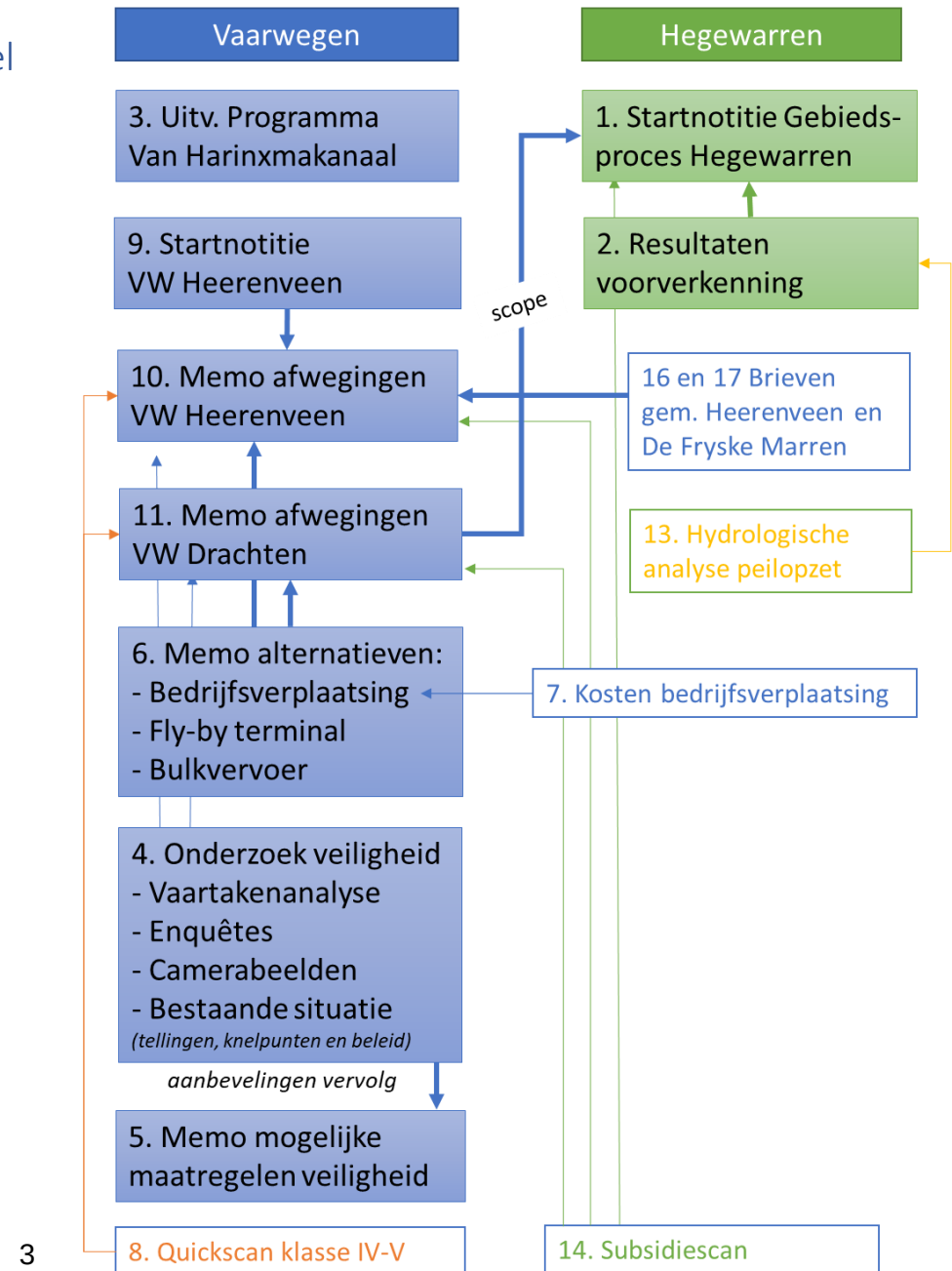
Aanleiding	2
1. Visueel overzicht van bijlagen bij het PS-voorstel	3
2. Verwerking toezeggingen Beelvormende Commissie 2019	4
3. Veiligheid op het water	7
Aanleiding	7
Provinciale inzet voor vaarveiligheid op provinciale vaarwegen voor beroepsvaart (algemeen)	7
Provinciale inzet voor vaarveiligheid vaarweg Drachten en Heerenveen	9
Hegewarren en vaarweg Drachten	10
4. Gebiedsproces Hegewarren en vaarweg Drachten	10
5. Kaart van de huidige situatie Hegewarren en de Burd	11
6. Recreatieve drukte op het water Vaarweg Drachten en omgeving Hegewarren/ Burd	12
Van Harinxmakanaal	15
7. Spoorbrug van Harinxmakanaal. Stand van zaken onderzoek en lobby	15
8. Overzicht van ingekomen stukken	19

Aanleiding

Op 27 november 2019 vindt besluitvorming plaats over de uitwerking van de vaarwegenvisie voor beroepsvaart en bereikbaarheid.

Omdat er aanvullende informatie beschikbaar is die van belang kan zijn voor de besluitvorming, sturen wij u deze memo. U ontvangt de kentallen kosten baten analyse (KKBA) die is opgesteld ten behoeve van de lobby voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spoorquaduct. En nieuwe informatie over de recreatieve drukte op de vaarwegen in de vorm van kaarten en tellingen. Daarnaast hebben we ingekomen reacties van geraadpleegde partijen gebundeld en van antwoord voorzien en een overzicht bijgevoegd van de bijlagen die u bij het PS-voorstel ontvangen heeft.

1. Visueel overzicht van bijlagen bij het PS-voorstel



2. Verwerking toezeggingen Beelvormende Commissie 2019

Op 12 juni 2019 is de discussienotitie besproken in de beeldvormende commissie. Door de Staten zijn diverse aanbevelingen en verzoeken gedaan. In onderstaande tabel is verwerkt hoe wij met deze aanbevelingen zijn omgegaan.

Toezegging aan de Staten	Wat hebben we gedaan
Wat is het daadwerkelijk gebruik van klasse IV en V.	Aan Aa-planadvies hebben we gevraagd om een quickscan te doen naar de ontwikkeling van klasse IV en klasse Va schepen. Zie bijlage 8 bij het PS voorstel: Quick scan klasse IV-V
De mienskip wordt in de volle breedte meegenomen.	<u>Van Harinxmakanaal</u> Het nieuwe vaarwegprofiel is in samenspraak met de sector (BLN/Schuttevaer) ontwikkeld en de maatregelen zijn voorgelegd aan de omgeving. <u>Vaarweg Heerenveen</u> Bij Heerenveen is ervoor gekozen om het gebiedsproces als voorbereiding op de besluitvorming van 20 juni 2018 niet opnieuw te doen, omdat het geen nieuwe ontwerpen betreft. Wel heeft de gemeente Heerenveen gesproken met individuele ondernemers en heeft er een bijeenkomst plaats gevonden met de ondernemers in Heerenveen en Terherne. <u>Hegewarren en Vaarweg Drachten</u> Voor de gebiedsontwikkeling Hegewarren en de vaarweg Drachten zijn er diverse inloopbijeenkomsten geweest en zijn de resultaten van de verkenning op 26 september 2019 gepresenteerd aan de Mienskip. De woordvoerder van de veehouders in de Hegewarren heeft deelgenomen aan het projectteam en was betrokken bij de voorverkenning. Zie ook p. 16 van het PS-voorstel en hoofdstuk 2 van de Voorverkenning Hegewarren.
Hegewarren/ Vaarweg Drachten	
Leefbaarheid in z'n algemeenheid wordt een expliciete parameter in de afwegingen.	In de beeldvormende commissie is opgeroepen om de leefbaarheid van het gebied in het oog te houden, en keuzes niet uitsluitend op economische afwegingen te maken. Er werd aandacht gevraagd voor natuur en recreatie. In de voorverkenning is de vraag om leefbaarheid als criterium mee te nemen ook op die wijze geïnterpreteerd. We hebben ons oor te luister gelegd over de risico's en kansen die mensen op het terrein van recreatie zien. Ook hebben we het effect op natuur, bestaande of nieuwe, expliciet in beeld gebracht bij de vergelijking van de denkrichtingen en het in beeld brengen van de kansen.

Toezegging aan de Staten	Wat hebben we gedaan
De financieringsaspecten (wie betaalt wat) worden, zoveel mogelijk nauwgezet, meegenomen	<u>Vaarweg Heerenveen</u> De gemeente heeft in de brief (bijlage 16 bij het PS voorstel: brief gemeente Heerenveen) aangegeven dat zij geen concreet bod zullen indienen. <u>Vaarweg Drachten</u> Door de gemeente Smallerland en de bedrijven in Drachten is een investeringsbijdrage toegezegd van €15 miljoen wanneer een Klasse Va vaarweg naar Drachten via de Hegewarren wordt gerealiseerd. Burgemeester Jan Rijpstra en wethouder Robert Bakker hebben dit bedrag samen met de ondernemers symbolisch aangeboden aan gedeputeerde Avine Fokkens-Kelder van de provincie Fryslân op 18 oktober jl. Daarmee wilde de Gemeente Smallerland laten zien hoe belangrijk de Vaarweg naar Drachten wordt gevonden en brengen de havengebonden ondernemers het grote belang van deze vaarweg voor hun bedrijfsvoering onder de aandacht. <u>Gebiedsontwikkeling Hegewarren</u> In algemene zin kan gesteld worden dat er kansen zijn op substantiële financiële bijdragen voor de realisatiefase. Er kan worden bijgedragen aan nationale en internationale opgaven, er zijn grote potentiële besparingen mogelijk en er zijn meekoppelkansen met verdienopties/ exploitatiemogelijkheden. Bovendien is er sprake van een momentum door kansen op financiering vanuit het nationaal Klimaatakkoord en speelt ook de problematiek in het kader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof) mee in de urgentie. Na afloop van de volgende fase kunnen afspraken gemaakt worden over de individuele bijdragen van partijen. De financiële ruimte voor de provincie en het Wetterskip voor financiële bijdragen wordt te zijner tijd mede bepaald door integrale afwegingen binnen het Veenweidedossier (in het kader van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en het UitvoeringsProgramma (UP) 2020-2030).
Bedrijfsverplaatsingen komen expliciet aan de orde	Zie bijlage 7 bij het PS voorstel: kosten bedrijfsverplaatsing.
Hegewarren	
Wat gaat er verloren als je op een andere manier van de Hegewarren omgaat?	Zie paragraaf 3.3 van bijlage 2 (resultaten voorverkenning) en het kaartje onderhavige memo. Het onderwerp is ook via 'behoud landschap' meegewogen in de matrix waarin de denkrichtingen zijn vergeleken (zie paragraaf 3.1 van bijlage 2).

Toezegging aan de Staten	Wat hebben we gedaan
Technische haalbaarheid en eventuele gevolgen van een denkrichting voor zonnepanelen worden meegenomen	Zie paragraaf 3.4, p. 20 van bijlage 2 (voorverkenning Hegewarren)
Van Harinxmakanaal, Heerenveen en Drachten Veiligheid van eventuele nieuwe vaarwegen is een expliciet ijkmoment in de afweging. Er moeten genoeg feiten liggen, zoals over diepte, zodat kan worden beoordeeld of iets wenselijk is of niet	We hebben in de zomer van 2019 in nauwe samenwerking met de RUG een onderzoek gedaan naar de veiligheid op de vaarweg Drachten en Heerenveen. De resultaten zijn gepresenteerd in bijlage 4 bij het PS voorstel (onderzoek veiligheid). Ook is er een memo opgesteld met mogelijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Zie bijlage 5 bij het PS voorstel (memo mogelijke maatregelen veiligheid).
Vaartakenanalyse: Het voorstel van de Staten is om in de zomer van 2019 op meerdere dagen te filmen.	We hebben ervoor gekozen om in de zomer van 2019 permanente camera's op te hangen bij de Princenhof in Earnewâld en in Terherne. Ook is er een (extra) vaartakenanalyse uitgevoerd met een schip op één van de drukste dagen in beide gebieden.
Fly by Terminals Akkrum en Burgum meenemen bij afwegingen Fly-by terminal.	Dit is verwerkt in bijlage 6 bij het PS voorstel (memo alternatieven).
VHK/ spooraquaduct HRMK Bij een eventueel spooraquaduct wordt het verlengen naar de Schrans meegenomen bij de afwegingen.	Zie bijgevoegde KKBA.

3. Veiligheid op het water

Aanleiding

In het rapport over de maatregelen voor veiligheid is per abuis het hoofdstuk weggevalLEN waarin is opgenomen wat we nu reeds doen om de veiligheid op de vaarwegen, en meer specifiek de vaarwegen Drachten en Heerenveen te borgen. Daarom is het hoofdstuk in deze memo opgenomen.

Provinciale inzet voor vaarveiligheid op provinciale vaarwegen voor beroepsvaart (algemeen)

Vaarveiligheid kent vele invalshoeken: een veilige vaarweg, de veiligheid van opvarenden en omwonenden, maar ook het voorkomen van schade aan bezittingen en aan de natuur. Daarom is de provincie op diverse fronten actief om de vaarveiligheid zo groot mogelijk te krijgen en te houden, door: het geven van informatie, te handhaven, het nemen van verkeersmaatregelen tot aan rampenbestrijding. In de paragrafen hierna wordt de provinciale inzet beschreven.

Informatie en voorlichting

Voor een veilig vaarverkeer is kennis van regels door de vaarders en overige gebruikers erg belangrijk. Zeker waar het gaat om een combinatie van beroepsvaart met pleziervaart op een vaarweg door de natuur is het motto 'varen doe je samen' goed gekozen. De voorlichtingscampagne richt zich op het bekend maken van de belangrijkste vaarregels via borden langs het vaarwater, folders, de provinciale watersportbrochure, kranten, websites, facebook, het geven van voorlichting en de watersportapp. Zie verder ook <https://www.fryslan.frl/form/aanmeldformulier-watersportbrochure-2019/over-de-watersportbrochure-0> met daarin de belangrijkste vaarregels. Zie voor 'Varen doe je samen': <https://www.varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/lancering-van-vaarregel-3-en-4-van-de-campagne-vaarregels>.

Inrichtingsmaatregelen en Vaarwegverordening

Voor alle vaarwegen geldt dat er door de provincie wordt gekeken naar de ontwerp-eisen van de vaarweg. Nieuwe vaarwegen worden zo ontworpen dat de beoogde vaarklassen daar veilig kunnen varen. Bij de bestaande vaarwegen worden in de provinciale vaarwegverordening eisen gesteld aan het type scheepvaart (maximale afmetingen, beperkingen van de snelheid of de belading) maar ook maatregelen opgenomen als bewegwijzering en soms, zoals bij de vaarweg door de Alde Feanen, het instellen van eenrichtingsverkeer voor beroepsvaart of bloktijden. Er is tenslotte in de dagelijkse onderhoudspraktijk oog voor obstakels op de

Samen veilig varen

'Varen doe je samen!' is het motto voor zowel de recreatievaart als de beroepsvaart. Om de veiligheid te vergroten gelden er, net als op de weg, ook verkeersregels op het water.

TIP

- Begin met een goede voorbereiding! Controleer uw schip, de motor, het peil van de olie en koelwater en de staat van de accu.
- Blijf uit de dode hoek van vrachtschepen. Een vuistregel; als u de schipper kunt zien, kan hij u ook zien;
- Anker niet bij bruggen, sluizen en in het midden van vaarwater;
- Voorkom laven op drukke vaarroutes en houd het midden vrij voor grote schepen;
- Blijf uit de buurt van vinetten. Passeer de netten altijd aan de witte kant van het bord;
- Voer tijdig de juiste navigatieverlichting;
- Zwemmen in de vaargeul, bij bruggen, sluizen en wachtplaatsen is niet toegestaan;
- Voor alcoholgebruik gelden dezelfde regels als op de weg. Het maximale alcoholpromillage is 0,5.

Wie heeft voorrang?

- Kleine schepen (korter dan 20 meter) moeten voorrang verlenen aan grote schepen, passagiersschepen, veerponten en sleepboten;
- Een klein schip mag bij het vertrekken medewerking vragen van een ander klein schip;
- Hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater. Schepen die stuurboordswal (rechts) houden in het hoofdvaarwater hebben voorrang op andere schepen, ongeacht de lengte en grootte.

Hoe snel mag u varen?

- Denk om uw vaarsnelheid en die van de overige scheepvaart. Een vrachtschip vaart soms sneller dan u verwacht;
- Voor de meeste wateren in Fryslân geldt een maximum vaarsnelheid van 6 of 9 km/u;
- Op het Van Harinxmakanaal, het Prinses Margrietkanaal en het Johan Frisokanaal geldt een maximumsnelheid 12,5 km/u;

wal. In sommige gevallen is er overleg met gebruikers of gebruikersgroepen over te nemen veiligheidsmaatregelen, zoals kappen van bosjes die het zicht belemmeren. De vaarwegenverordening biedt de mogelijkheid om dit af te dwingen.

Daarnaast zijn schepen in de beroepsvaart verplicht om moderne navigatiemiddelen te gebruiken zoals AIS (Automatic Identification System). AIS vergroot de veiligheid doordat schepen de positie, koers en snelheid van andere schepen kunnen bekijken.

Toezicht en handhaving

Als vaarwegbeheerder is de provincie verantwoordelijk voor de veiligheid en de doorstroming van het scheepvaartverkeer. Daarom wordt er toezicht gehouden door de nautisch handhavers die jaarrond op het water te vinden zijn, ook in de weekenden. Zij controleren op snelheid, afmetingen maar ook uitrusting van schepen zoals aanwezigheid van reddingsmiddelen. Daarnaast zijn ze alert op obstakels in de vaarweg en andere gevaarlijke situaties. Tevens geven ze gevraagd en ongevraagd advies en informatie aan vaarders en assisteren ze bij evenementen en bij ongevallen. Als bijzondere opsporingsambtenaren delen de toezichthouders soms ook waarschuwingen en bekeuringen uit. De vaarwegbeheerder stelt ieder jaar een prioriteitenlijst op en aan het eind van elk jaar wordt een evaluatie uitgevoerd. De resultaten worden aan De Staten toegestuurd.

Voorbereiding op rampen en zware ongevallen

De provinciale medewerkers bij bruggen en sluizen maar ook op het water hebben een rol bij de goede en snelle afhandeling van incidenten. Als eigenaar en beheerder van de provinciale vaarwegen werken wij daarom nauw samen met de Veiligheidsregio bij het opstellen en actueel houden van het rampenplan voor de hoofdvaarwegen. Regelmatig wordt een van de scenario's uit het rampenplan geoefend.

Provinciale inzet voor vaarveiligheid vaarweg Drachten en Heerenveen

In de onderstaande tabel zijn de specifiek maatregelen voor de vaarweg Drachten weergegeven.

(Verkeers)maatregelen i.v.m. de veiligheid	Toelichting
Bebording 'midden vrij houden'	Om aandacht te geven aan het feit dat recreatievaart grote schepen tegen kan komen en moet kijken naar de zijanten
Betonning om de vaarweg te markeren	Aanduiding van de vaargeul voor beroepsvaart.
Eénrichtingsverkeer tussen de Kruiswaters bij Warten en de Veenhoop (het traject door de Alde Feanen)	Beroepsvaart dient zich te melden bij de Hooihambrug. Bij geen tegenvaart kan het traject bevaren worden.
Schepen moeten voorzien zijn van een boegschroef of voorspanboot	Dit geldt voor schepen met een ontheffing (90 * 10,50 * 2,75) –
Aanvullend op het voorgaande: tussen 1 juni en 1 september (het recreatiesizoen) gelden bloktijden en mag uitsluitend gevaren worden voor 10.00 uur en na 18.00 uur en tot een maximale windkracht van 5 Beaufort	Dit geldt voor duwstel "enkel schroef" met ontheffing (maximaal 102 * 9,50 * 2,30) Geldt voor duwstel "dubbel schroef" met ontheffing (maximaal 102, 9,50 * 2,75)
Schepen moeten voorzien zijn van een boegschroef of voorspanboot, zich melden bij de Hooihambrug en mogen een maximale hoogte vanaf de waterlijn hebben van 3 meter.	Dit geldt voor een ponton + duwboot met de volgende afmeting (> 80 meter * > 10,50 * > 1,40) waar de lengte of breedte wordt overschreden.

In de onderstaande tabel zijn de specifiek maatregelen voor de vaarweg Heerenveen weergegeven.

Verkeersmaatregelen i.v.m. de veiligheid	Toelichting
Betonning om de vaarweg te markeren]	Aanduiding van de vaargeul voor beroepsvaart.
Voor schepen langer dan 90 meter geldt éénrichtingsverkeer	Schepen langer dan 90 meter dienen zich te melden bij de Zandslootbrug Bij geen tegenvaart kan het traject bevaren worden.
Schepen moeten voorzien zijn van een boegschroef of voorspanboot en er mag uitsluitend gevaren worden tot een maximale windkracht van 6 Beaufort.	Dit geldt voor schepen groter dan 86*10*2,75 tot maximaal 110,5 * 11,50*2,75

Hegewarren en vaarweg Drachten

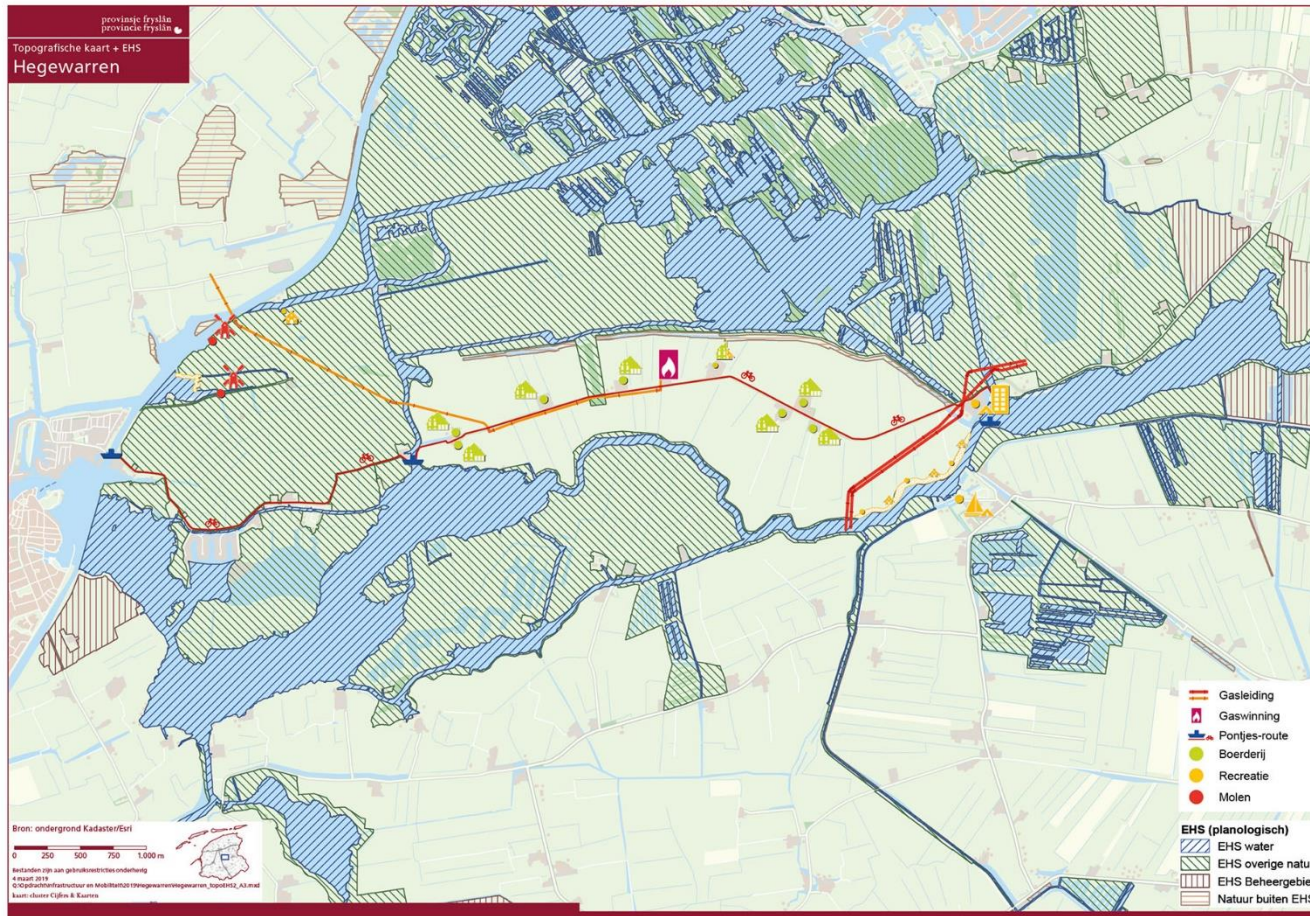
4. Gebiedsproces Hegewarren en vaarweg Drachten

Onderstaand figuur illustreert waar we nu staan in het gebiedsproces Hegewarren en wat de status van de besluitvorming is in verhouding tot de vaarweg Drachten. Uit onderstaande figuur blijkt dat er meerdere momenten zijn voor een go – no go voor de vaarweg Drachten. Met andere woorden: een positieve beslissing van Provinciale Staten om de vaarweg Drachten als meekoppelkans mee te nemen bij het afrondend onderzoek naar de gebiedsontwikkeling Hegewarren, betekent geen finaal besluit over de vaarweg Drachten. Bij de besluitvorming over het afrondend onderzoek (over circa een jaar) zal dit opnieuw worden afgewogen.



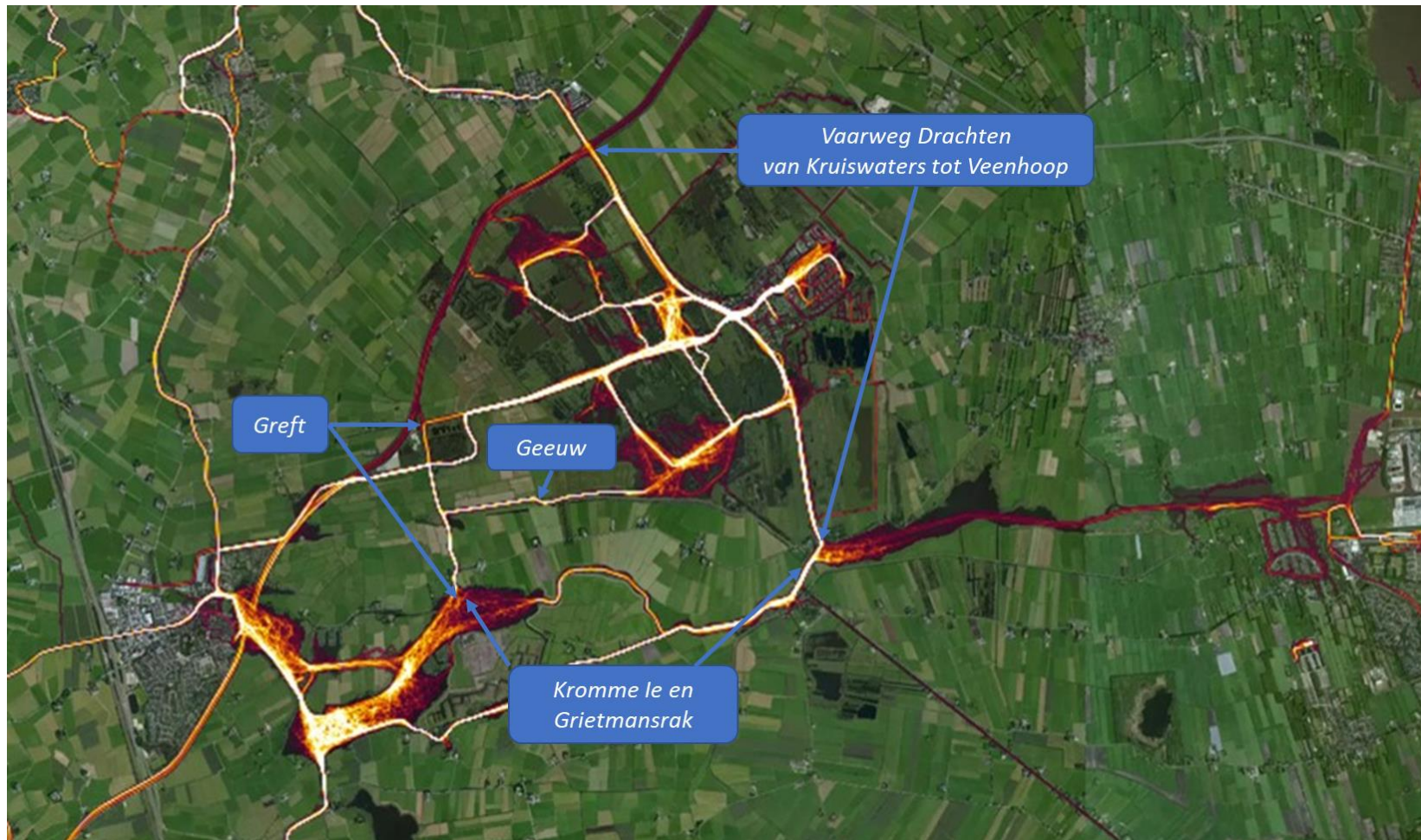
5. Kaart van de huidige situatie Hegewarren en de Burd

In bijlage 2, de resultaten van de Voorverkenning naar de gebiedsontwikkeling Hegewarren, ontbreekt in paragraaf 3.3 een kaartje van de huidige situatie.



6. Recreatieve drukte op het water Vaarweg Drachten en omgeving Hegewarren/ Burd

Tijdens diverse bijeenkomsten met de statenleden is voor de vaarweg Drachten bijgevoegde hittekaart gepresenteerd, gebaseerd op gegevens van Strava (en gedownload via Strava). Des te meer de vaarweg wit "oplicht", hoe drukker de vaarweg.



Om een indruk te krijgen hoe druk het op de vaarweg is, is aan de hand van tellingen op vier verschillende dagen (maar op een vast tijdstip van 11.30 uur 's morgens) geteld hoeveel boten zich op de volgende vaarwegen bevinden:

- De Graft (inclusief vaarwegen rondom Rengerspolle)
- Kromme Ie en Grietmansrak;
- De Geeuw;
- Vaarweg Drachten tussen Kruiswaters en De Veenhoop.

Hierbij is onderscheid gemaakt in boten op de vaarweg, boten aangemeerd en het totaal aantal boten (op de vaarweg en aangemeerd). De resultaten zijn weergegeven in de tabellen. De tellingen hebben plaats gevonden in de zomerperiode en op door de weekse dagen (3 augustus 2018 en 12 september 2018) en in het weekend (7 juli 2018 en 2 september 2018).

Tabel 1: *Cijfermatige weergave van aantal boten op de Greft (15 Hectare), o.b.v. van satellietbeelden*

Datum satellietfoto	Boten op de vaarweg	Boten Aangemeerd	Boten per hectare op de vaarweg	Boten per hectare aangemeerd
07 – 07 – 2018	12	63	0,8	4,2
03 – 08 – 2018	5	44	0,3	2,9
02 – 09 – 2018	9	35	0,6	2,3
12 – 09 – 2018	2	22	0,1	1,5

Tabel 2: *Cijfermatige weergave van aantal boten op de Kromme Ie en Grietmansrak (33 Hectare), o.b.v. satellietbeelden*

Datum satellietfoto	Boten op de vaarweg	Boten Aangemeerd	Boten per hectare op de vaarweg	Boten per hectare aangemeerd
07 – 07 – 2018	24	13	0,7	0,4
03 – 08 – 2018	36	19	1,1	0,6
02 – 09 – 2018	22	12	0,7	0,4
12 – 09 – 2018	4	5	0,1	0,2

Tabel 3: *Cijfermatige weergave van aantal boten op de Geeuw (7 Hectare), o.b.v. satellietbeelden*

Datum satellietfoto	Boten op de vaarweg	Boten Aangemeerd	Boten per hectare op de vaarweg	Boten per hectare aangemeerd
07 – 07 – 2018	1	10	0,1	1,4
03 – 08 – 2018	5	11	0,7	1,6
02 – 09 – 2018	10	5	1,4	0,7
12 – 09 – 2018	1	2	0,1	0,3

Tabel 4: *Cijfermatige weergave van aantal boten op de vaarweg Drachten (39 Hectare), o.b.v. satellietbeelden*

Datum satellietfoto	Boten op de vaarweg	Boten Aangemeerd	Boten per hectare op de vaarweg	Boten per hectare aangemeerd
07 – 07 – 2018	51	56	1,3	1,4
03 – 08 – 2018	27	64	0,7	1,6
02 – 09 – 2018	49	35	1,3	0,9
12 – 09 – 2018	6	11	0,2	0,3

7. Spoorbrug van Harinxmakanaal. Stand van zaken onderzoek en lobby

Achtergrond en aanleiding

In het BO MIRT van november 2018 is over de mogelijke vervanging van de HRMK-spoorbrug afgesproken dat het komende jaar wordt gebruikt om breder en met inbegrip van mogelijke toekomstige ruimtelijke en vervoerskundige ontwikkelingen te kijken naar de meerwaarde die een spooraquaduct kan bieden. Afgesproken is dat de verdere uitwerking in ieder geval moet bestaan uit een gebiedsvisie, een MKBA (KKBA) en een verdiepingsslag in de kosten en levensduur van de huidige brug. Daarbij heeft de minister gevraagd om een brede en integrale afweging tussen oplossingsrichtingen. Dat betekent dat naast de effecten voor spoor en water, ook gekeken moet worden naar effecten voor de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden. De resultaten van deze verdere uitwerking worden besproken in het BO MIRT van 2019.

De verschillende onderzoeksvragen zijn onder gebracht in het proces van de KKBA. De KKBA is uitgevoerd in opdracht van Gemeente en Provincie, in samenwerking met NS, ProRail en Ministerie IenW en onder toezicht van het Steunpunt Economische Expertise (SEE) van Rijkswaterstaat. Het Steunpunt bewaakte vooral juistheid van de toepassing van de KKBA-methode én de kwaliteit en objectiviteit van de analyse. In de rapportage zijn conclusies weergegeven en aanbevelingen aan de partijen opgenomen.

Resultaten KKBA (de KKBA is als bijlage bijgevoegd)

De KKBA laat zien dat ten opzichte van het referentiealternatief voor de verhoogde spoorbrug (totale kosten op basis van life cycle -benadering van ca € 174 mln) de maatschappelijke baten [€ 13 mln + PM] en de maatschappelijke kosten [€ -71 mln] zijn. Voor het aquaduct (totale kosten op basis van lifecyclebenadering € 177 mln) zijn de maatschappelijke baten [€38 mln+ PM] en de maatschappelijke kosten [€ -106 mln].

Toelichting PM-posten

Er is sprake van een aantal PM-posten die een kwantitatieve vergelijking lastig maken. De PM-posten zijn om verschillende redenen nu niet gemonetariseerd, maar maken wel volwaardig deel uit van de KKBA en hebben daarom een prominente plek als PM-post. De waardering van deze posten is deels een politieke afweging.

- Het is nog niet duidelijk wat de effecten van mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de dienstregeling op het spoor, het in te zetten materieel en (als gevolg daarvan) de precieze impact van een aquaduct/hoge brug om deze PM te waarderen.
- De groei en zekerheid containervaart heeft betrekking op de terugval/veiligheidsfunctie van Van Harinxmakanaal voor Prinses Margrietkanaal. De kans dat er iets gebeurt op het Prinses Margrietkanaal is zo klein dat je die economisch rationeel laag zou waarderen en toch vertegenwoordigt dit een waarde.

- De maatschappelijke baten van het saneren van vervuilde grond van De Zwette en het behouden van groen (Nieuw Stroomland) zijn nog niet gewaardeerd.
- Gelukkiger Leeuwarders is een belangrijke PM-post, maar er is in de economische wetenschap veel discussie over of en hoe je geluk waardeert.

De baten van een aquaduct of hoge brug kunnen pas worden verzilverd als ook de andere knelpunten in het netwerk worden aangepakt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een aantal bruggen en sluizen in het Van Harinxmakanaal en andere waterkruisingen op de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle. Als deze knelpunten niet worden aangepakt, wordt bij een aquaduct of hoge brug niet het beoogde rendement uit de investering gehaald. Bij een (hoge) brug blijft de mogelijkheid van technische verstoring bestaan.

Het aquaduct heeft een onderscheidende impact voor de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden en het welzijn van de Leeuwarders. Dat doet het aquaduct doordat het de visuele en fysieke barrière van de spoordijk en spoorbrug wegneemt én omdat het aquaduct een groene(re) fiets-, wandel- en ecologische verbinding realiseert van buitengebied tot hartje stad. Dat draagt bij aan de gezondheid van Leeuwarders, maakt herontwikkeling van bedrijventerreinen mogelijk, voorkomt opoffering van groen, draagt bij aan de leefbaarheid en vergroot de belevingskwaliteit van het bestaande groen. Dat kan minder goed met de brugvarianten.

Bevindingen en aanbevelingen uit KKBA

Kern van de bevindingen:

1. De huidige spoorbrug over het Van Harinxmakanaal wordt mogelijk een knelpunt voor de groeiende scheepvaart, zeker in combinatie met de regionale ambities voor de spoordienstregeling.
2. Een aquaduct is waarschijnlijk aantrekkelijker dan een hoge spoorbrug. Een aquaduct biedt meer kansen om maatschappelijke waarde te creëren doordat spoor- en scheepvaartverkeer elkaar vrij kunnen kruisen, is robuust, vermindert de barrièrewerking die een nog hogere brug juist versterkt, en er worden mogelijkheden gecreëerd voor het verbeteren van het leefklimaat aan de zuidwestkant van de stad.
3. Een aquaduct is mogelijk aantrekkelijker dan het vervangen van de huidige brug voor een vergelijkbare brug in 2050. Dat is bij de huidige aannamen het geval als de waarde van mogelijke optimalisaties en de nog niet gemonetariseerde effecten (PM-posten) optellen tot [68] miljoen euro. Onderdeel daarvan is de aanpak van De Zwette waarvoor diverse bekostigings-strategieën mogelijk zijn.

Urgentie

NS en ProRail geven aan, vanuit de beoordeling van de lopende en aankomende concessie (komende jaren) en de daarbij te verwachten dienstregelingen, de spoorkruising met het Van Harinxmakanaal niet als een urgent knelpunt te zien. Daarnaast geven zij aan dat de waarde van een kruisingsvrije passage niet verzilverd kan worden vanwege knelpunten elders op het traject en ook dat de huidige vervoersvraag geen aanleiding geeft om de vervoerscapaciteit op het traject Zwolle – Leeuwarden te vergroten.

De regio (provincie en gemeente) werkt aan het verbeteren van de leefkwaliteit in brede zin en daarmee ook aan een duurzaam mobiliteitssysteem. De regio streeft naar een intensiever gebruik van de verschillende transportnetwerken als bijdrage aan het realiseren van een duurzamer mobiliteitssysteem en het beter bereikbaar maken van het noorden van het land, waaronder de stad Leeuwarden. Hierbij past het robuust maken van het spoor- en vaarnetwerk in Noord Nederland, in afstemming met de ontwikkelingen op de landelijke netwerken. Daarbij wordt door de regio met name ook naar de middellange en lange termijn gekeken. Dit vooral ook tegen de achtergrond dat een nieuwe spoorkruising, in welke vorm dan ook, voor de komende 100 jaar aanwezig zal zijn. Deze nieuwe voorziening vergroot de potenties om op mogelijke ontwikkelingen in te kunnen spelen en het spoor en het kanaal beter te kunnen benutten. Het gaat daarbij om mogelijke ontwikkelingen als:

- de mogelijke decentralisatie van het treinvervoer; die kansen biedt voor meerdere vervoerders en intensivering op regionaal niveau;
- opening van de mobiliteitshub Werpsterhoeke (incl. station), als belangrijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem voor de stad en regio;
- uitbreiding beroeps- en recreatievaart;
- uitvoering motie '30 minuten sneller naar Randstad,
- aanleggen van de Lelylijn.

Voor al deze ontwikkelingen geldt dat deze niet zeker zijn. Ook zijn in directe zin de consequenties hiervan op dienstregelingen daardoor niet goed te bepalen. Deze consequenties moeten in een vervolgonderzoek nader in beeld worden gebracht. De genoemde ontwikkelingen passen binnen de ambitie van de regio en sluiten aan bij de nieuwe Omgevingsvisie die in voorbereiding is.

In een overeenkomst tussen Rijk en provincie zijn afspraken gemaakt over afkoop van beheer- en onderhoud. Deze overeenkomst uit 2013 gaat uit van een vervanging van de bestaande brug door de provincie in 2025, wat neerkomt op een levensduur van 75 jaar. Daar zijn de te verrekenen bedragen op bepaald. Deze overeenkomst neemt de regio als uitgangspunt.

ProRail gaat in algemene zin uit van vervanging van dergelijke kunstwerken na 100 jaar. Urgentie van tijdige vervanging ligt bij provincie vanwege aflopen van de afgesproken periode van 75 jaar inzake afkoop rijksbijdrage onderhoud en de beleidsmatige urgentie. De huidige brug belemmert deze beleidsmatige inzet. Bij vervanging van de spoorbrug in 2050 betekent dat bepaalde kansen en ontwikkelingen, die in de KKBA naar voren zijn gekomen, in de komende drie decennia niet verzilverd kunnen worden.

Het voorgaande leidt tot de volgende afspraak tussen Rijk en regio welke tijdens het BO MIRT op 20 november '19 wordt bevestigd:

Afspraken brug HRMK (Fryslân)

- De kostenbatenanalyse o.b.v. kengetallen laat zien dat bij een bredere integrale blik op het gebied er potentieel maatschappelijke waarde is te creëren met een aquaduct, meer dan voor een hoge brug.

- Komend jaar loopt een aantal trajecten die van invloed zijn op de uiteindelijke keuze voor de HRMK-spoorbrug. Dit betreft de gebiedsontwikkeling door de gemeente Leeuwarden, de vaarwegambities van de provincie Fryslân, de knooppuntontwikkeling van mobiliteitshub Werpsterhoek door de regio, het gesprek tussen Rijk en regio over mogelijke decentralisatie van het spoor en de gezamenlijke nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV.
- Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in dat deze trajecten komend jaar tot de benodigde inzichten leiden ten aanzien van de toekomst van de brug.
- De regio werkt parallel een bekostigingsstrategie uit met daarin een concreet en onderbouwd voorstel voor de hoogte van de financiële bijdragen mogelijke baathebbers.
- In het BO MIRT 2020 zullen de uitkomsten van bovenstaande onderzoeken besproken worden, gericht op het vaststellen van de voorkeursvariant voor de te vernieuwen HRMK spoorbrug en overeenstemming over de bekostiging daarvan.

8. Overzicht van ingekomen stukken

Op 26 september 2019 is een bijeenkomst voor de betrokkenen (inwoners en organisaties) georganiseerd. Het PS voorstel (met onderliggende documenten) zijn op 11 oktober 2019 gepubliceerd en verzonden naar de betrokkenen. Naar aanleiding van de bijeenkomst op 26 september 2019 en de publicatie op 11 oktober 2019 zijn bij de ambtelijke dienst en het college van Gedeputeerde Staten diverse brieven en mails binnen gekomen van overheden, belangenpartijen en burgers. De ingekomen brieven en mails zijn in de onderstaande tabel weergegeven en voorzien van een (ambtelijke) reactie. Het betreft de volgende ingekomen brieven en mails:

1. Gemeente Leeuwarden, dd 12 juli 2019;
2. Opmerkingen tijdens de informatiebijeenkomst op 26 september 2019;
3. HISWA, dd 1 oktober 2019;
4. Dorpsbelang De Wilgen, dd 15 oktober 2019;
5. Watersportverbond, dd 17 oktober 2019;
6. Dhr. H. Hofer, Roeivereniging Aengwirden Heerenveen, dd 20 oktober 2019;
7. Gemeente Tytsjerksteradiel, dd 8 november 2019.

1: ingekomen brief van gemeente Leeuwarden d.d. 12 juli 2019	Antwoord
In het najaar van 2019 volgt in de provinciale staten besluitvorming over de discussienotitie "Uitwerking Vaarwegen beroepsvaart en havens". Voorafgaand aan de besluitvorming reageren wij alvast op de discussienotie. Specifiek over de Hegewarren. Alvorens wij dat doen zijn wij zeer verheugd om te lezen dat in uw bestuursakkoord 2019-2023 het Van Harinxmakanaal verder geschikt wordt gemaakt voor klasse Va-schepen en dat het onderhoudsniveau wordt verhoogd van een 6 naar een 7. Ook de aanpassingen van de sluis en de vervanging van de bruggen bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk is een boppeslach. Uw uitgangspunt om bij vervanging van de HRMK-spoorbrug een spooraquaduct als voorkeur te hebben steunen wij volledig. Een spooraquaduct is robuust en toekomstvast, biedt meer mogelijkheden voor water en spoor en is beter inpasbaar in onze omgeving. Een spooraquaduct sluit bovendien de lange termijn ambitie van Leeuwarden om het spoor '-1' (verdiepte ligging) te brengen en verdiept door te gaan naar Groningen, niet uit. Een spooraquaduct vergroot tevens de opties voor een duurzaam mobiliteitsbeleid dat de bereikbaarheid van Leeuwarden vergroot.	Op 11 juli 2019 heeft u ons een brief gestuurd naar aanleiding van de behandeling van de discussienotitie: "Uitwerking Vaarwegen beroepsvaart en havens". Allereerst onze excuses voor de late reactie op uw brief, hij was niet bij de juiste personen terecht gekomen. Wij zullen uw brief doorsturen naar Provinciale Staten, zodat zij uw reactie mee kunnen wegen in de besluitvorming van 27 november 2019. Dat geldt ook voor onze reactie zoals verwoord in deze brief. Van Harinxmakanaal en HMRK-spoorbrug In uw brief gaat u allereerst in op de opwaardering van het Van Harinxmakanaal en de vervanging van de HRMK-spoorbrug naar een aquaduct. Wij zijn blij met uw steun voor deze belangrijke infrastructurele aanpassingen. We trekken naar tevredenheid samen op om de vervanging van de HMRK-spoorbrug bij het Rijk onder de aandacht te (blijven) brengen.

1: ingekomen brief van gemeente Leeuwarden d.d. 12 juli 2019	Antwoord
Hegewarren Voor de Hegewarren vragen wij u nadrukkelijke aandacht voor de belangen van onze inwoners en bedrijven uit Grou. Wij ontvangen hierover (zie bijlagen) kritische geluiden. Op 3 juli heeft wethouder Douwstra namens het college met de vertegenwoordigers van Grou hierover een gesprek gehad. De vertegenwoordigers van Grou en ook ons college en gemeenteraad vinden de aanleg van een vaarweg door de Burd en/of de Grêft en/of de Wide Ie en/of Goattum ongewenst. Zo is na 25 jaar net de herontwikkeling van de Burd gereed en is het Fryske Gea bezig om van de Burd weer een vruchtbaar weidevogelgebied te maken. Het doorsnijden van een vaarweg door het gebied zou een enorme desinvestering betekenen en maatschappelijk gezien, ons inziens, niet uitlegbaar zijn. We beseffen ons dat er bij gemeenten verschillende belangen spelen en dat een nieuwe vaarweg naar Drachten door de gemeente Smallingerland en haar ondernemers belangrijk wordt geacht. Maar dit mag niet ten koste gaan van de Burd en/of de Grêft en/of de Wide Ie en/of Goattum. Wij vragen u in uw besluitvorming in het najaar hierbij nadrukkelijk rekening mee te houden.	Hegewarren U geeft aan zorgen te hebben over de vaarweg naar Drachten en de (mogelijke) impact daarvan op onder meer de Burd. Naar aanleiding van uw zorgen het volgende: Op 27 november 2019 zal Provinciale Staten (PS) een besluit nemen over de gebiedsontwikkeling Hegewarren. Wanneer PS over de gebiedsontwikkeling een positief besluit neemt, ligt ook de vraag aan PS voor of zij de vaarweg naar Drachten als meekoppelkans wil meenemen in het vervolgonderzoek. Wanneer PS besluit om de meekoppelkans mee te nemen in het vervolg, zullen wij in nauw overleg met belanghebbenden onder meer onderzoeken: - Hoe de Burd zoveel mogelijk gespaard kan blijven; - Wat de impact is op de veiligheid in de nieuwe situatie (vaarweg door de Hegewarren) ten opzichte van de huidige situatie (vaarweg door de Alde Feanen); - In welke mate er sprake is van een desinvestering. Grou Breed zullen wij als belanghebbende en vertegenwoordigende partij nadrukkelijk bij het vervolgonderzoek betrekken. We nemen uw zorgen serieus en hebben er vertrouwen in dat deze op bovenstaande wijze op een correcte manier meegenomen worden in de integrale afweging. Naar verwachting worden de resultaten van het vervolgonderzoek eind 2020 aan PS voorgelegd. Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

2. Opmerkingen gemaakt op de informatiebijeenkomst op 26 september 2019	Antwoord
Gebiedsontwikkeling Hegewarren 1. PAS-problematiek wel meegenomen? 2. Waarom gaat het proces zo snel? Lijkt niet zorgvuldig. 3. Is het mogelijk dat GS besluit om 4 denkrichtingen uit te werken? 4. Is denkrichting I wel reëel gelet op de PAS? 5. Wat gebeurt er met de recreatie bij denkrichting III? 6. Is stikstof van boeren/landbouw uit te ruilen met nieuwe (III) recreatie? 7. Procedure: wanneer krijgen boeren precies de duidelijkheid?\ 8. Vraag: hoe betrouwbaar is de veen/bodemdaling (100-200 jaar)? 9. Attentie! Prioriteit aanleg zon -> daken, dan velden?	1. De stikstofproblematiek wordt benoemd in bv de matrix met de vergelijking van denkrichtingen. De doorwerking van de ontwikkelingen van de afgelopen maanden in het vervolgproces zal nog moeten blijken. 2. Aan het eind van het proces zijn de resultaten teruggelegd om te verifiëren of de informatie klopt. De reacties zijn nog verwerkt in de stukken en/of worden meegenomen in een vervolgfase en in onderhavige memo van antwoord/ verwijzing voorzien. 3. Dat is het voorstel van GS: alle denkrichtingen zijn nog mogelijk. 4. Dit wordt nog uitgezocht in het kader van de PAS. 5. Dit moet in de volgende fase duidelijk worden. Zie paragraaf 3.3. van de voorverkenning Hegewarren (bijlage 2 bij het PS voorstel) 6. Aandachtspunt voor volgende fase. 7. Op basis van het voor GS voorgestelde (afrondend) onderzoek moet duidelijk worden of het daadwerkelijk haalbaar is (ook financieel) om de Hegewarren anders in te richten, en of de veehouders hun bedrijf hier nog kunnen voortzetten of niet. 8. In 2012 is in het kader van Kennis voor Klimaat door Alterra (tegenwoordig Wageningen Environmental Research) de snelheid van de bodemdaling berekend voor het Friese Veenweidegebied. Voor een groot deel van de Hegewarren was dat 1 tot 1,2 cm per jaar. Op Sytebuorren (in het westen) is het met 0,6 – 0,8 cm per jaar een stuk lager. Er is echter ook een deelgebied waar het maaiveld met een snelheid van 1,4 - 1,8 cm per jaar daalt. Mogelijk versnelt de klimaatverandering (droogte) dit tempo. 9. Op pagina 20, 21 en 22 (paragraaf 3.4) van de voorverkenning wordt ingegaan op de mogelijkheden van opwekking van zonne-energie. In het beleid is meer ruimte dan voorheen, door bijvoorbeeld zonneparken die niet direct aan de bebouwde kom aansluiten niet meer uit te sluiten. Wel is de plaats waarop - niet op waardevolle landbouwgrond, bijvoorbeeld - en de manier waarop (goed ingepast) van belang, net als het draagvlak in de omgeving. Het streven is om in eerste instantie gebruik te maken van daken. In tweede instantie is meervoudig gebruik van de ruimte op de begane grond mogelijk

2. Opmerkingen gemaakt op de informatiebijeenkomst op 26 september 2019	Antwoord
10. Attentie! Opname CO2 gras <--> veenoxidatie! 11. Attentie! Hoger peil (denkrichting II) bereikbaarheid gewaarborgd? 12. Wat is de rol van WF? Wat vindt zij belangrijk? 13. Boer HW: zorg over de huidige kade. 14. Let op! Wat kan <u>niet</u> meer bij de denkrichting III/IV als functie? 15. Let op! Golfslag meenemen in de negatieve effecten bij denkrichting III. 16. Zon: beperking van zonne-energie -> net! Vaarweg Drachten 1. Wat zijn de kosten van de vaarweg 2. Versnippering landschap/natuur/recreatie (doorsnijding is nu ook) 3. Wat zijn de gevolgen van de PAS en de ontwikkelingen in de markt voor het veevoer 4. Klopt het beeld wel dat Klasse V schepen de toekomst hebben. 5. Is opslag capaciteit bij logistieke bedrijven in Drachten voldoende wanneer gebruik wordt gemaakt van Klasse V schepen.	10. De maximaal haalbare koolstofvastlegging in de Nederlandse landbouw kan ongeveer 1 megaton CO2 per jaar zijn. De hoeveelheid CO2 die vrij komt als gevolg van oxidatie van veen, komt neer op 4,2 megaton CO2 per jaar in Nederland (bron: https://www.atlasnatuurlijkkapitaal.nl/natuurlijk-kapitaal/koolstofvastlegging) 11. Bij een iets hoger peil zoals denkrichting II is de bereikbaarheid niet in het geding 12. Zie PS-voorstel en p.12 van de startnotitie Hegewarren (H2, paragraaf rol van derden) 13. De zorgen zijn bekend en mede aanleiding voor dit proces 14. Zie paragraaf 3.3. van de voorverkenning Hegewarren (bijlage 2 bij het PS voorstel) 15. Aandachtspunt voor de inrichting in het vervolgproces 16. De beheerder van het netwerk (Tennet) kan nu niet aangeven of er daadwerkelijk ruimte op het netwerk is voor een aansluiting. Zelfs als daar nu wel antwoord op gegeven zou kunnen worden, is het nog maar de vraag of dit over een aantal jaar nog altijd zo is. Het belangrijkste is om de netwerkbeheerder tijdig te betrekken bij het vervolg. Vaarweg Drachten 1. De kosten voor de vaarweg zijn in 2018 geraamd op € 60 miljoen tot € 70 miljoen. Dit is inclusief de aankoop van de Hegewarren (€ 25 miljoen tot € 30 miljoen) 2. Het klopt dat een nieuwe vaarweg door de Hegewarren het bestaande landschap doorkruist. In welke mate dit optreedt is afhankelijk van het ontwerp en te kiezen tracé. De impact op landschap, natuur en recreatie wordt in een volgende fase uitgewerkt. 3. Daar kan in dit stadium geen uitspraak in worden gedaan omdat de maatregelen voor het gevolg van de PAS nog uitwerking vragen. 4. Er is een quick scan gedaan naar de toekomst van klasse V schepen. Uit deze quick scan blijkt onder meer dat klasse V schepen worden verduurzaamd en dit geldt niet/minder het geval voor klasse IV schepen. De komende decennia zullen klasse IV schepen welk in de vaart blijven maar economisch sneller zijn afgeschreven. 5. Deze is op zich voldoende.

2. Opmerkingen gemaakt op de informatiebijeenkomst op 26 september 2019	Antwoord
6. Veiligheid in de nieuwe situatie (aandachtspunt), drukte (recreatief) vergelijken, met meetpunten (bv Grefth) 7. Vaarweg belang voor Fryslân 8. Baten bij recreatie niet meegenomen 9. Werknemers aantallen 10. Meer/goed onderzoek effect vaarweg op de Burd! 11. Vergelijking (bulk) vrachtauto <--> klasse IV/V -> controleren 12. HW: wel of niet weidevogels? Van belang/aangewezen? 13. Vraag: onderscheid transport €€ -> klasse IV <--> klasse V 14. Evenwichtigheid +/- in de presentatie onvoldoende 15. Ruimte creëren -> optie = planologische aanwijzing incl. klasse V (bv Lemmer als optie) 16. Ruimte creëren: Bedrijfsterreinen in Noord-Nederland onmogelijk (vgl. Vd Wiel) 17. Wat is het probleem precies? (Urgentie) 18. Relatie met de recreatie! Als rode/belangrijke draad! 19. Let op vrijkomend veen/CO2! 20. Decennia: let ook op technologische ontwikkelingen (3d / riolering?)	6. Wanneer de vaarweg als meekoppelkans wordt meegenomen in een vervolgonderzoek is de impact op de drukte en veiligheid zeker een aandachtspunt. Zie ook kaart en tellingen van de recreatieve drukte. 7. De vaarwegen zijn economisch en recreatief van groot belang. Beide belangen (recreatie en beroepsvaart) spelen een rol. 8. Voor deze fase is er geen maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd. Daarom zijn de baten niet meegenomen. 9. De aantallen werknemers zijn voor drie bedrijven in beeld gebracht in documentnummer 7 (bijlage kosten bedrijfsverplaatsing) 10. Het klopt dat geen onderzoek is uitgevoerd naar de impact van een klasse V vaarweg via de Hegewarren en de Burd. Dit komt in de volgende fase aan de orde. 11. De schema's gepresenteerd tijdens de presentatie zijn afkomstig van het bureau voorlichting binnenvaart. 12. Momenteel zijn er ook weidevogels in de Hegewarren. Denkrichting 2 biedt de kans op een verbetering. 13. Transport met klasse V schepen is goedkoper dan met klasse IV schepen. 14. In presentaties is een en ander puntsgewijs toegelicht. De onderliggende rapporten bevatten de benodigde nuances, toelichtingen en bronvermeldingen. 15. Bedrijven dwingen om te verhuizen naar ander bedrijventerrein is juridisch erg lastig. Bestaande bedrijven willen/moeten in Drachten blijven. 16. Zie 15 17. Op korte termijn is geen noodzaak om de vaarweg op te waarderen. De mogelijkheid doet zich nu voor om te onderzoeken of er voordeel is te behalen om de vaarweg mee te koppelen met de gebiedsontwikkeling Hegewarren. 18. Wanneer het komt tot een vervolgonderzoek is het van belang om de kansen en gevolgen voor de recreatie mee te nemen. 19. Dit is een terecht punt. Bij de aanleg van de vaarweg komt veen vrij. Er zal een zodanige uitvoeringswijze gekozen moeten worden dat oxidatie van veen beperkt blijft. 20. Technologische ontwikkelingen is zeker een aandachtspunt

2. Opmerkingen gemaakt op de informatiebijeenkomst op 26 september 2019	Antwoord
21. Effect circulaire economie -> transportsector / effect 22. PAS (Remkes) effect op dit proces? 23. Let op veiligheid bij nieuw tracé, + of - !? 24. Hoe zit het met de gasbuizen (Gasunie)? Effect/blokkade?	21. Als gevolg van circulaire economie neemt hergebruik van materialen toe. Dit geeft extra transportbewegingen en de scheepvaart speelt hierin een belangrijke rol. 22. De PAS heeft tot gevolg dat er goed onderzocht moet worden wat de impact is van een nieuwe vaarweg op de uitstoot van stikstof en op welke plek dit effect heeft. 23. Dit aandachtspunt nemen we mee. Zie ook punt 6. 24. De gasbuizen zijn een belangrijk aandachtspunt bij een eventueel vervoltraject. Het is bekend hoe diep en waar ze liggen. Afstemming met de Gasunie heeft al plaatsgevonden, maar blijft noodzakelijk.

3: ingekomen reactie van HISWA 1 oktober 2019	Antwoord
Zoals uit één van de foto's van de bijeenkomst blijkt zie ik de (water)recreatie niet duidelijk terug in de eerder opgetekende kansenkaart (zie hieronder) ondanks dat er wel over waterberging wordt gesproken. Ons is voorgehouden dat met het onderwater zetten niet alleen nieuwe kansen ontstaan voor de beroepsvaart maar ook voor de waterrecreatie, bodemdaling/veenweideproblematiek/CO2, niet renderende landbouw, etc. Door de recreatie niet in het schema te plaatsen is het onduidelijk in hoeverre dit volwaardig is meegewogen. Verder vragen we ons af wat de kosten van de verschillende varianten zijn en wat voor onderzoeksrapport hieronder ligt? Een ander punt van zorg is het punt van grootschalige opwekking van zonne-energie waarmee dit gebied volgens de onderzoekers kan worden ingevuld. Ons standpunt voor dit thema is dat we eerst naar locaties moeten zoeken die waardevolle natuur en recreatiegebieden niet aantasten zoals ook in de Provinciale zonneladder staat beschreven. Waarom dit dan wordt opgevoerd is mij een raadsel. Door de waterrecreatie niet of onvoldoende mee te nemen in deze analyse is het voor ons niet mogelijk om hier een oordeel over te geven. De nautische veiligheid tussen waterrecreatie en beroepsvaart is immers niet onderzocht dan wel in de kansen volwaardig meegewogen. Mocht dit wel zijn gebeurd dan ontvang ik uiteraard graag deze info. Een verbetering van de nautische situatie in de Alde Feanen is op zich prima mits dit er niet toe leidt dat het gaat om schaalvergroting voor de beroepsvaart. Tot slot is de reactietijd tussen het presenteren van de resultaten en een discussie hierover in de Staten te kort. Vriendelijke groet, HISWA Jan Ybema	Het is zeker de bedoeling om de (kansen) voor de waterrecreatie mee te nemen in een vervolg van de gebiedsontwikkeling Hegewarren. In het schema zoals gepresenteerd in de bijeenkomst van 26 september 2019 is waterrecreatie als meekoppelkans gepresenteerd onderin de matrix. In de voorverkenning (pagina 19, pagina 3.4) wordt ingegaan op de mogelijkheden die (watergebonden) recreatie biedt. Dat geldt ook voor de startnotitie (zie pagina 10 in hoofdstuk 2, 16 in hoofdstuk 3 en 24 in de bijlagen). Er is in de zomer van 2019 een onderzoek gedaan naar de waterveiligheid op de vaarweg Drachten. Wanneer Provinciale Staten besluit om een Cemt klasse Va door de Hegewarren als vaarweg als mee koppelkans mee te nemen, wordt onderzocht of (en in welke mate) dit een verbetering of verslechtering oplevert voor de veiligheid. Op pagina 20, 21 en 22 (paragraaf 3.4) van de voorverkenning wordt ingegaan op de mogelijkheden van opwekking van zonne-energie. Bij het verder onderzoeken van de mogelijkheden van opwekking van zonne-energie worden de principes in het bestuursakkoord gehanteerd. Deze zijn: - 'We behouden het karakter van het Friese landschap' - 'Maatwerk past het best' - 'We doen het met de mienskip' In het beleid is meer ruimte dan voorheen, door bijvoorbeeld zonneparken die niet direct aan de

3: ingekomen reactie van HISWA 1 oktober 2019

<i>Antwoord</i>



Afbeelding 4. Kansenkouf doortrekken voorweg (Data: *henchy* en *goud* (Gefachmarktsweg, 2014))

bebouwde kom aansluiten niet meer uit te sluiten. Wel is de plaats waarop - niet op waardevolle landbouwgrond, bijvoorbeeld - en de manier waarop (goed ingepast) van belang, net als het draagvlak in de omgeving. Het streven is om in eerste instantie gebruik te maken van daken. In tweede instantie is meervoudig gebruik van de ruimte op de begane grond mogelijk.

De stukken zijn op 7 oktober door GS vastgesteld en 11 oktober zijn de stukken openbaar gemaakt. Op 27 november vindt discussie in de Staten plaats. Er zijn ruim 6 à 7 weken beschikbaar voor het geven van reactie en hierover in gesprek te gaan met Statenleden.

4: ingekomen reactie van Dorpsbelang de Wilgen 15 oktober 2019	Antwoord
Geachte heer/mevrouw, Naar aanleiding van de voorgenomen plannen met betrekking tot verbetering van de vaarweg naar Drachten (en het geschikt maken voor klasse V schepen) doen wij u hierbij als Plaatselijk Belang De Wilgen, Smalle EeenBuitenstvallaat onze zienswijze toekomen. Primair zijn wij niet tegen een upgradering van de vaarweg naar Drachten en grotere schepen op dit traject. Wij juichen elke vorm van verbetering en uitbreiding van vaar-en watersportmogelijkheden toe mits de veiligheid gewaarborgd is. Wij lezen uit de stukken dat verbreding en uitdieping van water in de plannen is opgenomen waarbij getracht wordt een grotere veiligheid te creëren voor recreatie vaart. Wel vragen wij u in de plannen rekening te houden met onderstaande punten van zorg die wij zien voor ons traject. 1) Dichtslibben haveningangen: Aan de vaarweg zijn een drietal voor ons belangrijke haveningangen gesitueerd. Reeds nu zien wij dat ten gevolge van de beroepsvaart drempels ontstaan met ondieptes voor de haveningangen. De haveningang van Smalle Ee is vier jaar geleden gebaggerd en op diepte 1,60 mtr. gebracht. Op dit moment is daar nog 1,15 mtr. van over. Wij verwachten dat met grotere schepen meer zuiging en meer verzanding optreedt. We zouden graag garanties zien voor het op diepte houden van de ingangen naar Buitenstvallaat, De Wilgen (de Sanding) en Smalle Ee. 2) Consequenties voor natuur: In de haveningang van Smalle Ee broedt de grootste zwarte stern kolonie van Nederland op drijvende vlotjes. Reeds nu is er verstoring door de beroepsvaart. Grotere schepen met meer zuiging zullen dit versterken. In samenwerking met onder andere de vogelwacht van De Wilgen zal hier onderzoek naar moeten worden gedaan en eventueel voorzieningen worden getroffen. 3) Heropening Oude Monniken greppel voor de recreatievaart: In één van de plannen wordt gesproken over heropening van de oude Monnikengreppel voor de recreatievaart. Recreatievaart komt hiermede dichterbij het dorp en langs de woningen van Smalle Ee. Hier	Hartelijk dank voor uw reactie en zijn blij dat u zich inzet om de veiligheid op het water te vergroten. Hieronder onze reactie op uw punten van zorg. 1) Wanneer besloten wordt om de opwaardering van de vaarweg Drachten naar een Cemt Va vaarweg mee te nemen, zal een aanpassing van het bestaande profiel nodig zijn. Met u zullen wij ook in gesprek gaan welke mogelijkheden er zijn om negatieve effecten als gevolg van dichtslibben van haveningangen te voorkomen (bijvoorbeeld het realiseren van overdiepte). Ook de impact op de ecologie wordt meegenomen. 2) Zie 1. 3) Het bedoelde plan is het project Oudega aan het Water. Heropening van de Oude Monnikengreppel wordt gezien als één van de opties voor het scheiden van de recreatie en beroepsvaart. Daarnaast is er nog de mogelijkheid om de vaarweg te verbreden aan de noordzijde. Daarvoor zijn we afhankelijk van vrijwillige medewerking van deze grondeigenaren.

4: ingekomen reactie van Dorpsbelang de Wilgen 15 oktober 2019	Antwoord
zijn we geen voorstander van. Logischer en naar onze mening beter is verbreding van de Nieuwe Monniken greppel door gedeeltelijk afgraven van de Oksekop. 4) Smalle Eester Sanding: Scheiding van recreatievaart en beroepsvaart ter plaatse van het recreatiestrandje door uitdiepen van de gehele Smalle Eester Sanding zou de voorkeur hebben. Hierdoor zouden aan de noordzijde de reeds aanwezige Marrekrite steigers ook bereikbaar worden voor de iets dieper liggende schepen. Er kunnen hierdoor meer watersportmogelijkheden worden gecreëerd. 5) Waterfront Drachten: We weten dat de primaire aanleiding voor de plannen een onderzoek naar de toekomst van de Hegewarren is, maar we missen in veel plannen de aansluiting met het voorgenomen plan van de gemeente Smallingerland inzake “het waterfront van Drachten”. Het meer van Drachten, Drachten Skûtsjeheadstad, Noordereiland, watersportboulevard zijn slechts een paar voorbeelden die direct verbonden zijn met de vaarweg verbetering. Ook al zouden geldstromen voor deze plannen mogelijk uit andere fondsen moeten komen, maak a.u.b. niet de fout te vergeten deze Smallingerlandse onderdelen meteen in het hele plan te betrekken. Graag blijven wij geïnformeerd en willen graag in gesprek blijven als de plannen na de zitting van Provinciale Staten (november) concreter zijn en de keuzes gemaakt. Met vriendelijke groeten, Plaatselijk Belang de Wilgen	Uit de eerste gesprekken is gebleken dat er op dit moment geen medewerking is. We hopen, door een gefaseerde aanpak, dat dit in een later stadium misschien mogelijkheden biedt. Daarmee houden we alle opties open. Het gedeeltelijk afgraven van de Ossekop is niet verder onderzocht omdat de ecologische impact groot leek en het onderdeel van het NNN (EHS) is. 4) Wij hebben een aanzet voor een maatregelenpakket uitwerkt voor de vaarweg Drachten om de veiligheid te verbeteren (zie memo veiligheidsmaatregelen vaarweg Drachten en Heerenveen). Het weghalen van ondiepten en realiseren van recreatiegeul is in dit voorstel meegenomen. 5) Wij kunnen instemmen met uw visie dat het erom gaat om de recreatie te stimuleren tussen Drachten en Grou. Denk daarbij ook aan het project: Oudega aan het water. In bijlage 2 van de startnotitie (zie p.24) wordt aangegeven welke vragen voor het vervolg worden beantwoord. Daarin is aangegeven: “op welke wijze kan de Hegewarren bijdragen aan het concept Oostelijke Poort Friese Meren en de verbinding tussen Drachten en het Friese Merengebied versterken.” Wij zullen u vanzelfsprekend informeren over en betrekken bij het vervolg.

5.: ingekomen reactie van het Watersportverbond d.d. 17 oktober 2019	Antwoord
Geacht College, Het Watersportverbond bestaat uit én maakt zich sterk voor zo'n 400 aangesloten watersportverenigingen, die meer dan 80.000 leden (recreanten, breedtesporters, wedstrijdporters en topsporters) vertegenwoordigen. We ondersteunen onze verenigingen op tal van gebieden. Zo brengen we verenigingsbestuurders meerdere keren per jaar bijeen om kennis en ervaringen uit te wisselen en helpen we met het oplossen van lastige verenigingsvraagstukken. We maken kinderen enthousiast voor de watersport, leiden trainers en instructeurs op, en samen zetten we ons ervoor in dat wedstrijdporters kunnen deelnemen aan eigentijdse en goed georganiseerde wedstrijden. Ook maken we ons sterk voor het toegankelijk, betaalbaar en bevaarbaar houden van de 4400 kilometer aan Nederlandse vaarwegen, en ondersteunen we onze topsporters in het behalen van medailles. Het Watersportverbond heeft kennis genomen van de verkennende studies omtrent de inundatie van de polder Heege Warren en het graven van een scheepvaartkanaal tussen het Prinses Margrietkanaal en De Veenhoop. Het Watersportverbond acht het niet tot zijn doelstellingen behoren om over de economische relevantie en de ecologische consequenties van deze projecten een oordeel te hebben en beperkt zich derhalve in deze zienswijze tot de aspecten voor de watersport. De bezorgdheid van het Watersportverbond betreft volgende punten: 1. Veiligheid ○ Bij een kruising van vaarwegen zijn ruime zichtlijnen (en is ruim vaarwater) belangrijk voor de veiligheid. Dit geldt met name voor de kruising van een nieuwe vaarweg naar Drachten met de Graft en voor de aansluiting van een nieuwe vaarweg naar Drachten op het Prinses Margrietkanaal. ○ Grote schepen hebben een grote waterverplaatsing en daardoor een zuigende werking. Bij te weinig ruimte kan dit gevaarlijk zijn voor de recreatievaart. ○ Het vaarwater tussen Drachten en de Wijde Ee (bij De Veenhoop) heeft naast de vaargeul veel ondieptes waardoor het te bevaren water op veel plaatsen smal is, met als meest gevaarlijke "flessenhals" de Monnikssloot. Het Watersportverbond pleit er voor om de plannen betreffende het scheepvaartkanaal door de Heege Warren te koppelen aan het project Aldegea-oan-it-wetter, met andere woorden een aparte vaarweg voor de recreatie zodat de Monnikssloot door de watersport vermeden kan worden.	Veiligheid Het aspect veiligheid wordt zeker meegenomen wanneer Provinciale Staten het voorstel overnemen van Gedeputeerde Staten om de vaarweg Drachten als meekoppelkans mee te nemen. Zie ook onze reactie op de zienswijze van de Hiswa. Het effect van waterverplaatsing door grote schepen zal worden meegenomen in het vervolg. Wij hebben een aanzet voor een maatregelenpakket uitwerkt voor de vaarweg Drachten om de veiligheid te verbeteren (zie memo veiligheidsmaatregelen vaarweg Drachten en Heerenveen). Het weghalen van ondiepten en realiseren van recreatiegeul is in dit voorstel meegenomen. Andere aspecten Er zijn op dit moment geen concrete plannen over de inrichting. Wanneer De Staten een positief besluit neemt over de gebiedsontwikkeling Hegewarren zullen wij met betrokken partijen in gesprek gaan over de mogelijke inrichtingen.

5.: ingekomen reactie van het Watersportverbond d.d. 17 oktober 2019	Antwoord
○ Ook is het wenselijk aan weerszijden van de geul door de Smalle Easter Zanding te baggeren, zodat er ook daar meer ruimte komt voor de watersport. ○ In alle genoemde gevallen is een scheiding van beroeps-, en recreatievaart de meest veilige oplossing. Waar dit niet mogelijk of haalbaar is, kan het baggeren van de ondieptes buiten de vaargeul (met als gevolg een ruimer vaarwater voor de recreatievaart) verbetering brengen. 2. Andere aspecten ○ Voor watersport op de Heege Warren is een waterdiepte van 1,5 meter noodzakelijk. Een plas-dras water met een geringe diepte is voor de waterrecreatie oninteressant. Wij pleiten dan ook voor het op diepte brengen, zoals recent in de Aide Feanen is gebeurd. ○ Het Watersportverbond ziet een bevaarbaar "Heege Warren-vaarwater" als een duidelijke kwalitatieve verbetering van het totale Friese watersportgebied: er ontstaat zo een betere aansluiting tussen het drukkere traditionele watersportgebied in zuidwest Friesland ("Actie & Vertier") en de oostelijke Friese "Rust en Ruimte"-vaargebieden (Lits-Lauwersmeer-route met onder andere De Leyen en de Burgumermar, alsmede de Turfrouteregio). Het Watersportverbond dringt er bij uw College op aan om bovengenoemde watersportaspecten in de beoordeling van de te ontwikkelende plannen mee te nemen. De watersport is voor Fryslan een belangrijke, duurzame en standvastige bron van inkomsten. De Provincie heeft daar dan ook reeds veel in geïnvesteerd. Met vriendelijke groet. Arno van Gerven Directeur Watersportverbond	

6: Email "Vragen nav voorstel vaarweg Heerenveen" van H. Hofer, roeivereniging Aengwirden Heerenveen	Antwoord
In 2018 heb ik, samen met andere vertegenwoordigers van roeiverenigingen in Friesland, overleg gehad met de Provincie Fryslân over de vaarwegen. Hierbij is o.a. gesproken over de eventuele aanpassing van de vaarweg naar Heerenveen en de gevolgen voor de veiligheid voor onze leden. Dit mede door het eventueel plaatsen van damwanden. Hierbij zijn een aantal afspraken gemaakt en hebben we afgesproken met elkaar contact te houden, zoals over het uitvoeringsplan voor de (niet officiële) zwaairom in Heerenveen, waar onze vereniging aan gelegen is. Wij hebben uit de informatie aangeleverd door de provincie begrepen dat het voorstel nu is om niet te investeren in de vaarweg en verdere besluitvorming voor te bereiden om te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor klasse Va schepen naar Heerenveen. Wel zal onderzoek plaats vinden om de veiligheid te vergroten. Waarbij het bijvoorbeeld gaat om het verbeteren van zichtlijnen, het aanpassen van bebording en het verbeteren van de markering van de vaargeulen. Met deze informatie waren wij tevreden. Na bestudering van de stukken hebben wij nog een aantal vragen. Wij zouden het erg op prijs stellen dat we hier antwoord op zouden kunnen krijgen: Momenteel mogen alleen schepen welke langer dan 86 meter en breder dan 10 meter met een ontheffing gebruik maken van de vaarweg naar Heerenveen. Aan deze ontheffingen zijn een aantal regels gekoppeld. Wij lezen nu dat het voorstel is de maximaal toegestane breedte te verruimen naar 10,50 meter in plaats van 10 meter. - Betekent dit dat de ontheffingsmogelijkheid van kracht blijft en alleen gaat gelden voor schepen met een breedte van > 10 meter (tot maximaal 10,5 meter)? - Op 7 oktober 2019 is de Memo "Mogelijkheden voor verbeteren van de veiligheid en doorvaart vaarweg Drachten en Heerenveen" vastgesteld. Hier staan diverse maatregelen voor o.a. de vaarweg Heerenveen in opgenomen. Wij kunnen de niet geheel rijmen met het voorstel niet te investeren in de vaarweg. Zijn deze investeringen nog steeds een mogelijkheid na een besluit om niet te investeren? - In het geval toch wordt gekozen voor maatregel E, namelijk het vergroten van de zwaairom en de aanleg van een nieuwe loskade. Hoe zullen wij hier in betrokken worden als direct belanghebbenden? Met vriendelijke groet, Hans Hofer Materiaalcommissaris Roeivereniging Aengwirden Heerenveen materiaal@rvaengwirden.nl	Wij hebben de vragen van de heer Hofer beantwoord. De antwoorden aan de roeivereniging zijn hieronder weergegeven: Het voorstel is om schepen met een maximale breedte van 10,5 m en een maximale lengte van 86 m toe te staan en voor grotere schepen de ontheffing terug te draaien en geen toestemming/ontheffing te verlenen voor schepen die groter zijn dan 86 * 10,5 meter). Op dit moment is nog niet duidelijk of de verruiming van 10,0 meter naar 10,5 meter via een ontheffing wordt geregeld of dat tot 10,5 meter ontheffingsvrij wordt. De Staten hebben gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de veiligheid op de vaarwegen te verbeteren. Deze vraag staat los van de vraag of er wel of niet wordt geïnvesteerd in de opwaardering van de vaarweg naar een klasse Va vaarweg. Het maatregelenprogramma ligt niet ter vaststelling voor, maar is de start van overleg met de gebruikers en de omgeving over wat de meest efficiënte maatregelen zouden zijn voor het verbeteren van de veiligheid. Voor de veiligheidsmaatregelen (waaronder maatregel E) zijn er geen financiële middelen beschikbaar. Wanneer GS en PS besluiten om wel middelen beschikbaar te stellen, zullen wij u daar als direct belanghebbende bij betrekken.

7: ingekomen brief van gemeente Tytsjerksteradiel

Antwoord

[de gemeente heeft nog geen antwoord ontvangen]



Deputearre Steaten fan Fryslân

Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Burgum, 8 novimber 2019

ûs merkteken : S2019-27082
dossier : Z2018-04699
behannele troch : Jan Sijtsma
telefoannûmer : (0511) 460 934
jo brief fan :
jo merkteken :
ûnderwerp : **Farwei Drachten**

Achte leden fan Deputearre Steaten,

De gemeente Tytsjerksteradiel is oansletten by it bestjoerlik oerlis oer de ûntwikkeling fan it gebiet Hegewarren en mei de ferkenning fan in alternative rûte foar de besteande farwei nei Drachten. Op 29 novimber sille Provinsjale Steaten de gebietsûntwikkeling fan de Hegewarren behannelje en in posysje ynnimme oer it ferfolchproses. In nijsjirrige keppelingsmooglikheid foar it ferfolchproses is de al neamde alternative rûte foar de farwei nei Drachten.

De ferkenning 'wetterwei Drachten' jout oan dat it ferhúzjen fan haven-relatearre bedriuwen finansjeel net realistysk is. Fanwegen it aard fan 'e aktiviteiten yn de haven fan Drachten (bulkferfier fan grûnstoffen foar produksje fan bistefoer en foar de betonyndustry) is in Fly-by terminal gjin alternatyf. Oare lokaasjes oan it Prinses Margrietkanaal dy't grut genôch binne, binne ek net beskikber.

Op 18 maaie 2018 hawwe wy in brief oan Deputearre Steaten stjoerd mei in kopy oan Provinsjale Steaten (taheakke) oer de súdlike farwei. De súdlike farwei foar de haven fan Drachten, fia De Hege Warren en De Burd, docht neffens ús rjocht oan de ekonomyske posysje fan de haven fan Drachten en de byhearrende regionale wurkgelegenhed.

Dêrneist sil in nije farwei de natuer yn de Alde Feanen sparje en in oplossing wêze foar de waarnommen ûnfeiligens op it wetter by rekreaasjedoarp Earnewâld, wêr't rekreative skipfeart en kommersjele skipfeart inoar tsjinkomme en inoar ek kruse.

Koartlyn hawwe de gemeente Smellingerfân en de haven-relatearre bedriuwen oankundige dat se ree binne om € 15 miljoen by te dragen oan de realisasje fan de nije farwei. Op dizze wize stjoere de meast direkte partijen in dúdlik sinjaal. In sinjaal dat rekkenje kin op de wurdearring en stipe fan ús kolleezje. It moat opmurken wurde dat by de fierdere ferkenning fan de nije farwei op it hiele traject omtinken jûn wurde moat oan yntegrale oerwagings foar de feiligens op it wetter, de natuer en it lânskip.

Mei freonlike groetnis,

boargemaster en wethâlders fan Tytsjerksteradiel,
de siktaris/direkteur,

H.M. van Gils

de boargemaster,

drs L.J. Gebben

bylagen : Brief fan 18 maaie 2018
k.k. : Provinsjale Steaten, gemeenteried Tytsjerksteradiel

