

# Memo

Vaarweg Drachten

Door GS vastgesteld d.d. 7 oktober 2019

## Inhoud

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

# 1. Inleiding

## Aanleiding

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

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

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

In deze memo wordt verwezen naar de volgende notities:

- (Voorlopige) resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019 vaarwegen Drachten en Heerenveen, opgesteld door de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) in samenwerking met de provincie Fryslân<sup>1</sup>;
- Quick scan naar de trends voor klasse IV schepen in Fryslân, Het toekomstperspectief van de kleinere schepen, opgesteld door AA-Planadvies;
- Vervoersalternatieven voor de vaarwegen Drachten en Heerenveen waarbij gekeken is naar een Fly-by terminal en alternatieven voor bulktransport, opgesteld door de provincie Fryslân;
- Kosteninschatting bedrijfsverplaatsing havengebonden bedrijven Drachten, opgesteld door Bureau Rekenruimte;
- Memo Maatregelen voor een voorlopig maatregelenprogramma voor de (bestaande) vaarweg Drachten en Heerenveen (inclusief globale kostenraming), opgesteld door de provincie Fryslân;
- Subsidiescan Hegewarren en subsidiescan Ten-T voor Frisian Ports, opgesteld door Hezelburcht;
- Hydrologische analyse Hegewarren opgesteld door Royal Haskoning DHV

---

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

## Doel van deze memo

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

## Leeswijzer

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

## 2. Resultaten verschillende onderzoeken

### Voorlopige resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019

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

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

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

Uit het onderzoek kunnen voor de vaarweg Drachten de volgende (voorlopige) conclusies worden getrokken:

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

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

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

## Trends ontwikkeling klasse IV schepen

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

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

- De huidige klasse IV schepen zullen op termijn (2050) uit faseren, dit heeft invloed op de toekomstige bereikbaarheid van de haven in Drachten. Het niet toegankelijk zijn voor klasse V schepen heeft impact op het vervoer van bulkgoederen per schip (kosten, duurzaamheid). De aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein als vestigingslocatie kan hierdoor afnemen.

## Alternatieve oplossingen voor de vaarweg Drachten

### Algemeen

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

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

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

### Alternatieve vervoersconcepten

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

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

## Kosten en gevolgen van bedrijfsverplaatsing

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

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

Bij verplaatsing buiten Drachten zal er directe werkgelegenheid uit Drachten verdwijnen. Bij de drie bedrijven gaat het in totaal om circa 500 (vaste en flexibele) directe arbeidsplaatsen. Het aantal indirecte arbeidsplaatsen is niet nader onderzocht.

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

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

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

## Subsidiescan

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

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

Bureau Hezelburcht maakt de volgende kanttekeningen:

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

Kortom: om als zich de kans voordoet om in aanmerking te komen voor een Ten-T subsidie, moeten de plannen 'op de plank' liggen en moet er voor die tijd reeds actief voor gelobbyd worden. Dit laatste heeft alleen kans wanneer dit in een breder verband wordt opgepakt: Noord-Nederland in samenwerking met Duitsland.



### 3. Vergelijking alternatieven

De volgende alternatieven zijn met elkaar vergeleken:

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

#### Alternatief 1: Handhaven bestaande klasse IV vaarweg

Bij dit alternatief komt de concurrentiepositie van de haven in Drachten in de toekomst (2050-2060) in gevaar, doordat de doorontwikkeling naar klasse Va schepen en de afname van de klasse IV schepen zich de komende decennia voortzet. Wanneer bedrijven in Drachten onvoldoende toekomst perspectief hebben, zullen zij op termijn mogelijk uit Drachten verdwijnen. Bovendien neemt de aantrekkelijkheid van de Haven van Drachten af voor de vestiging van nieuwe bedrijven.

Daarnaast blijven bij dit alternatief risicovolle situaties tussen binnenvaart en recreatievaart bestaan. Ook bij de huidige scheepsgrootte. Om de veiligheid te verbeteren zijn maatregelen nodig. In de memo 'Maatregelen voor het treffen van veiligheidsmaatregelen op de (bestaande) vaarweg Drachten en Heerenveen' is een voorstel opgenomen om zichtlijnen te verbeteren, de vaargeul beter te markeren en bochten te verruimen. Wanneer het volledige maatregelenpakket wordt uitgevoerd bedragen de kosten circa € 4.000.000,-.

#### Alternatief 2: Klasse Va vaarweg via Hegewarren

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

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

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

#### *Financiering*

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

#### *Ontwerp vragen en risico's*

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

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

#### *Omgeving*

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

De Staten hebben bij de behandeling van de Discussienotitie op 12 juni 2019 uitgesproken dat de veiligheid op een eventueel nieuwe tracé een expliciet ijkmoment in de uiteindelijke afweging vormt. Randvoorwaarde voor een nieuw tracé voor de vaarweg is, dat deze veiliger moet zijn dan de huidige route.

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

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

Naast de vraag of deze investering maatschappelijk als acceptabel wordt gezien, is dit alternatief juridisch complex omdat de bedrijven verworven rechten hebben op de huidige locatie. Denk bijvoorbeeld aan bestaande milieuvergunningen en vigerende bestemmingsplannen.

De investering om de drie onderzochte bedrijven uit te plaatsen bedraagt ruim €150 miljoen. Bovendien vertrekt een deel van de bedrijven in dat geval uit Fryslân. Wanneer de drie bedrijven vertrekken, verdwijnt (maximaal) 500 fte aan directe werkgelegenheid.

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

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

Er is op dit moment beperkt ruimte beschikbaar binnen de huidige areaal aan bedrijventerreinen met milieucategorie 5 die liggen aan een klasse Va vaarweg om de bedrijven in Drachten naar te verplaatsen. Een optie is de aanleg van een nieuw bedrijventerrein op een andere locatie langs het PM kanaal. Echter een dergelijk bedrijventerrein heeft grote impact op het landschap en is procedureel lastig in te passen. Dat komt voor omdat een bedrijventerrein milieucategorie 5 niet eenvoudig kan worden ingepast vanwege de grote milieu- en hindercirkels. De kans is bovendien klein dat deze ontwikkeling het beoogde effect heeft. Het is zeer de vraag of bedrijven zich laten verleiden om te verplaatsen. De bedrijven hier financieel in tegemoet komen stuit al snel op juridische bezwaren (ongeoorloofde Staatsteun).

### Alternatief 5: alternatieven voor bulktransport

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

## 4. Voorstel vaarweg Drachten

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

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

Gezien de toekomstige ontwikkeling van klasse IV naar Va, leidt het handhaven van de huidige situatie in de toekomst tot een concurrentieverslechtering van de bedrijven in Drachten. Dit effect treedt pas op de langere termijn op (circa 2050). Maar omdat de kans zich nu voordoet een alternatief integraal mee te nemen in het gebiedsontwikkelingsproces van de Hegewarren, stellen we voor dat het de moeite loont om de vaarweg mee te nemen als meekoppelkans.

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

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