

# Memo

Vaarweg Heerenveen

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
Rapport Bypass Heerenveen.....	4
Voorlopige resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019.....	7
Vervoersalternatieven voor de vaarweg.....	8
Onderzoek trends voor klasse IV schepen in Fryslân .....	10
3. Voorstel vaarweg Heerenveen.....	11

# 1. Inleiding

## Aanleiding

De huidige vaarweg Heerenveen is een aftakking van het Prinses Margrietkanaal en ontsluit de havengebonden bedrijventerreinen van Akkrum en Heerenveen. Het profiel van de vaarweg is krap klasse IV, wat betekent dat het geschikt is voor schepen met een breedte van 9,50 en een lengte van 85 meter. Er wordt door de provincie ontheffing verleend voor klasse Va schepen met een maximale breedte van 11,50 meter en een lengte van 110 meter. Bij het gebruik van de ontheffing gelden wel een aantal voorwaarden zoals:

- Beperking van de vaarsnelheid;
- In de maanden juni, juli en augustus mag er voor schepen die langer zijn dan 86 meter niet worden gevaren tussen 10.00 uur en 18.00 uur;
- Aan de voorzijde is een boegschroef aanwezig;
- Er mag gevaren worden tot een windsnelheid van 6 Beaufort;
- Schippers moeten zich melden bij de Sânsleatbrêge. Op het laatste stuk mag er één boot tegelijk op de vaarweg varen

De vaarweg Heerenveen kruist bij Terherne een recreatie- en natuurgebied (Natura 2000 gebied Sneekermeer e.o.). Er loopt al een lange discussie over de veiligheid voor de recreatie(vaart) als gevolg van binnenvaartschepen die door het recreatiegebied varen.

In 2018 heeft Provinciale Staten van Fryslân het rapport “Bereikbaarheid van Binnenhavens” vastgesteld waarin zij maatregelen heeft afgewogen voor de verschillende vaarwegen in de provincie, waaronder de vaarweg naar Heerenveen. Naar aanleiding van dit rapport hebben de Staten besloten:

- In de vaarweg Heerenveen niet te investeren om de bereikbaarheid met klasse Va schepen voor de toekomst te verzekeren. De reden hiervan is dat de investeringen niet opwegen tegen de opbrengsten;
- Te stoppen met ontheffingen voor klasse Va schepen per 1 juli 2021;
- Heerenveen nog een right to challenge te geven om met een goed voorstel te komen (dit n.a.v. de inspraakreactie door de gemeente Heerenveen op 30 mei 2018).

Parallel aan de uitwerking van de right to challenge heeft er in de zomer van 2019 een onderzoek plaats gevonden naar de veiligheid(sbeleving) op de vaarweg Heerenveen (en vooral rond Terherne). Ook is in beeld gebracht welke maatregelen de provincie kan nemen om de veiligheid op de bestaande vaarweg te vergroten.

Bij deze memo horen de volgende rapporten en notities:

- Rapport Bypass Vaarweg Heerenveen, opgesteld door Procap in opdracht van de gemeente Heerenveen en De Fryske Marren;
- Voorlopige resultaten veiligheidsonderzoek van de vaarwegen Drachten en Heerenveen, zomer 2019, opgesteld door de Rijksuniversiteit van Groningen (RUG) in samenwerking met de provincie Fryslân;
- Vervoersalternatieven voor de vaarwegen Drachten en Heerenveen waarbij is gekeken naar een Fly-by terminal en alternatieven voor bulktransport, opgesteld door de provincie Fryslân;
- Quick scan naar “de trends voor klasse IV schepen in de provincie Fryslân. Het toekomstperspectief van de kleinere schepen”, opgesteld door AA-planadvies;

- Opties voor het treffen van veiligheidsmaatregelen op de bestaande vaarweg Drachten en Heerenveen (inclusief een globale kostenraming, opgesteld door de provincie Fryslân.

## Doel van deze memo

Het doel van deze memo is een samenvatting geven van de bovenstaande rapporten en notities en dat daarmee invulling te geven aan het besluit dat u hebt genomen over de vaarweg Heerenveen.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze memo worden de uitkomsten van de rapportage van Procap samengevat. De resultaten van de overige onderzoeken worden in hoofdstuk 3 samengevat. De conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

## 2. Resultaten verschillende onderzoeken

### Rapport Bypass Heerenveen

#### Aanleiding

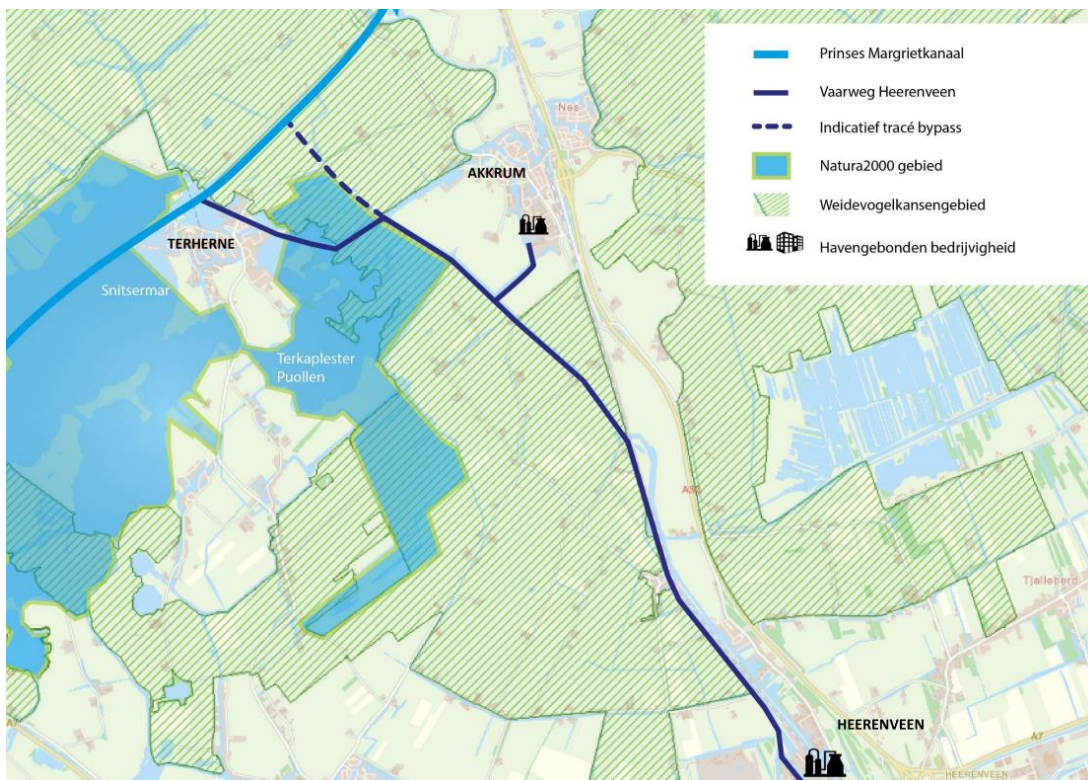
Naar aanleiding van het amendement om de gemeente Heerenveen een “right to challenge” te geven is opdracht gegeven aan Procap om te kijken naar alternatieve oplossingen. De gemeente Heerenveen heeft de samenwerking gezocht met de gemeente De Fryske Marren omdat zij een gezamenlijke exploitatie voeren van het natte bedrijventerrein Haskerveen en de vaarweg Heerenveen (deels) over het grondgebied van de gemeente De Fryske Marren loopt.

Voor het zoeken naar een alternatieve oplossing heeft Procap met diverse betrokkenen gesproken en hebben diverse interviews plaats gevonden met onder meer: plaatselijk belang en recreatieondernemers Terherne, Wetterskip Fryslân en ondernemers in Heerenveen en Akkrum.

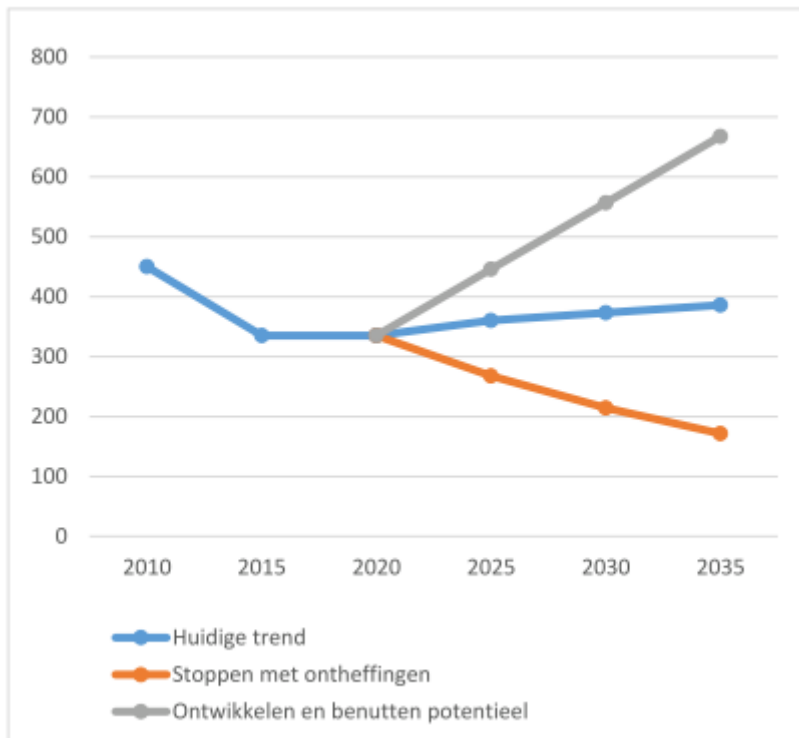
#### Uitkomsten onderzoek

Het onderzoek van Procap laat de volgende uitkomsten zien:

Een bypass van de Meinesleat naar het PM-kanaal is de enige duurzame toekomstige oplossing voor Terherne. Voorgesteld wordt om alvast te beginnen met de realisatie van deze bypass waarvan het investeringsniveau circa € 20 miljoen bedraagt. De bypass wordt geschikt gemaakt voor klasse Va schepen (smal profiel). Naast het aanleggen van de Bypass wordt voorgesteld om op een aantal locaties de vaarweg te verbreden zodat schepen elkaar beter (en veiliger) kunnen passeren. De situering van de bypass is weergegeven in de onderstaande figuur.



Ondernemers zoals Van der Werf Logistics, Wenau en Omrin geven aan dat zij kansen zien bij het doortrekken van de vaarweg en opwaardering naar klasse Va. Ook is een klasse Va vaarweg van belang voor een goede concurrentiepositie. Er is een inschatting gemaakt wat de ontwikkelingen zijn qua tonnages per jaar in drie scenario's: huidige situatie handhaven, stoppen met ontheffingen en vaarweg opwaarderen naar klasse Va (inclusief bypass). Dit is weergegeven in de onderstaande figuur (y-as geef de tonnages weer).



Procap heeft ook onderzocht in welke mate er sprake is van koppelkansen voor het aanleggen van de bypass (bijvoorbeeld combinatie met het oplossen van veenweide problematiek). Uit de analyse blijkt dat deze kansen er niet zijn.

Er is onderzocht wat financiering van derden (uit de private sector) kan bijdragen voor het aanleggen van de bypass (à € 20 miljoen). Er is geschat dat de bijdrage tussen de 5 en 10 % zou kunnen liggen. Dit betekent dat de overheden het overgrote deel moeten bijdragen.

Parallel aan het opstellen van het onderzoek door Procap is in opdracht van de gemeente Smallingerland 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. Dat is op dit moment niet het geval maar het is niet uitgesloten dat zich op enig moment een subsidiekans zich voordoet als er een call is die inhoudelijk past. Hezelburcht schat in dat verkrijgen van een subsidie niet erg groot is en 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.

### **Koppelkansen in de toekomst**

Procap constateert dat er op dit moment geen koppelkansen zijn. Mogelijk doet zich in de toekomst de volgende koppelkans voor:

- Een eventuele bypass ligt deels in veenweidegebied. Mogelijk zijn in de toekomst maatregelen nodig om hier veenweide problematiek op te lossen. Gedacht kan worden aan het uitkopen van agrariërs en dit te combineren met de aanleg van de bypass.

N.b. Het uitkopen van agrariërs in dit gebied om een bijdrage te leveren aan de PAS problematiek ligt niet voor de hand. In het naastliggende Natura 2000 gebied (o.a. Sneekermeer e.o.) zijn geen stikstofgevoelige gebieden. De bijdrage van deze boeren aan de stikstofdepositie elders is beperkt, dus dat is geen sterke reden om agrariërs uit te kopen.

### **Uitkomst right to challenge**

Aan de gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren is gevraagd of zij komen met een voorstel voor een "right to challenge". De beide gemeenten hebben besloten om hiervan geen gebruik te maken. Zie voor een toelichting hierop de brieven die zijn ingezonden door de colleges van beide gemeenten.

## Voorlopige resultaten veiligheidsonderzoek zomer 2019

Deze zomer is er onderzoek uitgevoerd 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. Hiervoor zijn op de vaarweg Heerenveen uitsluitend (een tiental) satellietbeelden gebruikt uit de zomer van 2018. Actuele brugtellingen van de Zandslootbrug in Terherne zijn niet beschikbaar. Het doel van deze tellingen is om een indruk te krijgen van de drukte op de vaarweg Heerenveen met recreatievaart;
- Het analyseren van ongevalscijfers 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 onder 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.

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

- De vaarweg Heerenveen 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. Rondom Terherne is het drukst, vooral vergeleken met de rest van de vaarweg naar Heerenveen. Dit heeft te maken met het feit dat de recreatieschepen zich voor het overgrote deel in en rondom Terherne bevinden.
- Afgelopen 10 jaar hebben zich geen significante aanvaringen tussen de recreatievaart en beroepsvaart voorgedaan op de vaarweg Heerenveen. Onder significant wordt verstaan: lichamelijk letsel en/of schade meer dan € 50.000,-.
- Afgelopen 10 jaar zijn op de vaarweg Heerenveen 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 Heerenveen;
- Huurders hebben op de vaarweg Heerenveen meer negatieve (15 keer) dan positieve (13 keer) ervaringen met een binnenvaartschip. Een bepalende groep in deze aantallen zijn de respondenten die een zeilboot hebben gehuurd. Zij hebben bij uitstek (9 van de 11) negatieve ervaringen opgegeven. Huurders van een kruiser hebben geen negatieve ervaringen opgegeven.
- Uit de analyse van de vaste camerabeelden blijkt dat er op het drukste kruispunt bij Terherne, bij het Oksewiel, geen (bijna) ongevallen zijn waargenomen tussen de recreatievaart en beroepsvaart. Wel wordt er op 1 van de 20 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 Heerenveen 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 stempel veilig/onveilig is aan de vaarwegen 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 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 zal er een referentiekader en een normering moeten komen.

De (voorlopige) resultaten zijn besproken met een afvaardiging van de recreatiesector, de beroepsvaart en de omgeving (waaronder de betrokken gemeenten). De afvaardiging van de recreatiesector uit Terherne merkt op dat het beperkte aantal risicovolle situaties op de camerabeelden vooral te danken is aan het (kleine) aantal vrachtschepen dat passeert. Wanneer dit aantal zou toenemen, neemt het risico toe. Ook wordt te kennen gegeven dat het spelevaren (windsurfen, suppen, leren varen etc.) niet samengaat met de binnenvaart. Op de beelden is er geen situatie te zien waarin een binnenvaartschip in de buurt komt van spelevarende recreanten. Voor Terherne is één van de camera's gericht langs Waterpark Terherne, maar hier is spelevaren niet gesignaleerd. Mogelijk vindt het spelevaren meer plaats op rechte stukken, maar hier zijn geen beelden van.

## Vervoersalternatieven voor de vaarweg

### Monitoringsgegevens

De transportvolumes over de Friese vaarwegen zijn door Panteia in opdracht van de provincie gemonitord. Uit de monitor kan op basis van de overslagcijfers van de haven van Heerenveen het volgende worden geconcludeerd.

In 2018 is er in totaal 364.134 ton aan goederen gelost en 60.848 ton goederen geladen. De totale overslag bedroeg 424.982 ton en lag daarmee 9,7% hoger dan in 2017, toen nog 387.536 ton werd overgeslagen.

De overslag in Heerenveen lag in 2017 op het laagste niveau van alle jaren waarover is gerapporteerd. Dat was het gevolg van een tweetal bedrijfsbeëindigingen in Heerenveen: de asfaltcentrale werd gesloten, evenals een betoncentrale. De overslag is in 2018 weer toegenomen. Dat komt vooral door de toenemende volumes in de bouwmaterialenindustrie. Het bouwmaterialenvolume nam in 2018 toe met 38.000 ton, een stijging van 13,9%. Het vervoer van kunstmest is met ongeveer 4.000 ton afgenomen in 2018. De aanvoer van secundaire grondstoffen is stabiel gebleven. De afvoer van opgewerkte afvalstoffen is toegenomen van 6.000 ton in 2017 naar 19.000 ton in 2018. In 2019 wordt een grote stijging verwacht in de afvoer van opgewerkt afval, doordat de provincie heeft geëist dat de afvalberg van 400.000 ton bodemas voor december afgevoerd is. In de afgelopen twee jaar is er geen containeroverslag in Heerenveen geweest.

De trend van schaalvergroting wordt ook onderbroken. Daar waar jarenlang het aantal schepen van CEMT-klasse Va marktaandeel won, is dit scherp gezakt. Oorzaak hierbij is het beëindigen van de container- en asfaltactiviteiten. Het aantal kleinere schepen (klasse III) is enigszins toegenomen.

Dat hangt samen met meer regionaal transport van zand en de stijging van de hoeveelheid overgeslagen kunstmest. Deze komt uit België en kan eigenlijk alleen met schepen kleiner dan 80 meter voor de wal komen.

Ten opzichte van de havens van Harlingen (2.531.062 ton), Drachten (1.022.061 ton), Leeuwarden (1.108.008 ton) en Sneek (601.347 ton) is het aandeel van Heerenveen relatief beperkt in vergelijking met de overige Friese havens. De overslag van goederen van de haven van Heerenveen is wel van groot belang, daar waar het gaat over het vermijden van ton/kilometers over de weg.

### **Modal Shift Heerenveen**

Samengevat worden de meest relevante goederenstromen per schip naar Heerenveen getransporteerd in bulk om daar verder verwerkt te worden. Het gaat om afvalstoffen die, via overslag aan de loswal in de haven, zijn bestemd voor de verwerkingslocatie De Wierde, afvoer van metaalschroot van de voormalige locatie van de asfaltcentrale met bestemming Amsterdam en aanvoer van industriezand voor de bouw en kunstmest voor de agrarische sector. Gerecycled materiaal van de puinbreekinstallatie van Van Bentum wordt momenteel ook per schip (klasse IV en V) afgevoerd. Naast de haven van Heerenveen zijn in Akkrum twee bedrijven gevestigd die gebruik maken van de vaarweg voor de aan/afvoer van materiaal voor een puinbreekinstallatie en grondstoffen voor de betonindustrie. Voor de door de centrale overheid nagestreefde Modal Shift van weg naar water zijn de prestaties van de haven van Heerenveen zondermeer van belang.

De haven van Heerenveen is qua overslagvolumes de kleinste van de zogenaamde F4 havens (Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Drachten) in Fryslân. Met een ligging aan de A7 en A32 is een uitstekende ontsluiting via de weg misschien wel de grootste concurrent van het vervoer over water. Dat wil niet zeggen dat de volumes die per schip naar Heerenveen worden vervoerd het wegverkeer niet ontlasten. Tegenover de 750 schepen die Heerenveen per jaar aan doen staan 10.000 vrachtautoladingen. Het gaat dan hoofdzakelijk om bulkvervoer, zoals de afvoer van de metaalrecycling, aanvoer van grondstoffen voor de bouw- en betonindustrie (Akkrum), aanvoer van kunstmest voor de agrarische sector en afvalstoffen voor de Wierde. Heerenveen wil meer werk maken van recyclingindustrie. Hier liggen mogelijk extra kansen voor vervoer over water.

### **Containervaart vanaf Heerenveen**

Opgemerkt wordt dat de vaart met containers van en naar Heerenveen de afgelopen jaren niet goed van de grond is gekomen. Er hebben sinds het einde van 2017 geen afvaarten met containers plaats gevonden. De oorzaak hiervan is dat voor de op- en overslag van containers een geschikte kade vereist is, bestaande uit een vlakke betonnen ondergrond. Voor de bestaande kade vraagt dit een investering van € 100.000,-. Voor de uitbater van de terminal in Heerenveen is die investering geen optie, vanwege onzekerheden t.a.v. de vraag of de vaarweg naar Heerenveen bevaarbaar blijft voor klasse Va schepen. Intussen hebben Provinciale Staten besloten om de vaart naar Heerenveen met klasse Va schepen per 2021 te beëindigen. Gezien de goede bereikbaarheid van Heerenveen via de weg mag worden geconcludeerd dat containerstromen van en naar Heerenveen richting Rotterdam v.v. via de terminals in Meppel en Leeuwarden worden afgewikkeld. Een optionele overslag locatie voor containers aan het Prinses Margrietkanaal voorziet dus niet in een alternatief voor een bestaande business-case, maar moet concurreren met de bestaande terminal voorzieningen in Leeuwarden en Meppel.

## Onderzoek trends voor klasse IV schepen in Fryslân

Door AA-planadvies is een onderzoek uitgevoerd naar het toekomstperspectief van klasse IV schepen. Uit dit onderzoek blijkt dat het aanbod van klasse IV schepen (met een maximale breedte van 9,50 meter en een maximale lengte van 86 meter) tussen 2030 en 2040 zal zijn gehalveerd en dat er in 2050 geen klasse IV schepen met een breedte van 9,50 beschikbaar zullen zijn. Dat geldt in mindere mate voor klasse IV(+) schepen met een breedte tussen 9,50 en 10,50 meter (en een lengte van 86 meter). Wanneer dit type schip toegang houdt op de vaarweg Heerenveen (ondanks het stopzetten voor de ontheffing van klasse Va schepen) heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid van de haven in Heerenveen in de toekomst.

Volgens de huidige verordening mogen schepen tot en met een breedte van 10 meter (zonder ontheffing) gebruik maken van de vaarweg. De vaarweg naar Heerenveen is geclassificeerd als een zogenaamde CEMT klasse IV vaarweg, geschikt voor schepen van 86 x 10 meter. De maximale toegelaten scheepsafmeting naar Heerenveen is destijds per ontheffing vergroot van CEMT klasse IV naar Va (110 x 11.50 meter). Zodoende kon hetzelfde schip dat zand laadde in Duitsland, lossen in Heerenveen in plaats van Lemmer. De Staten hebben besloten om vanaf juli 2021 de ontheffingsmogelijkheid niet meer te willen laten verlenen voor CEMT klasse Va schepen. Dat betekent dat de schepen die breder zijn dan 10 meter vanaf dat moment niet meer zijn toegestaan.

Provinciale Staten hebben bij de behandeling van de discussienotitie gevraagd om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van klasse IV schepen. Door AA-planadvies is onderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in deze trend. Uit inschatting van Aa-planadvies blijkt in 2050 nagenoeg alle klasse IV schepen uit de vaart zijn genomen. Dit advies wijkt af van de analyse die Panteia heeft gemaakt (en is gepresenteerd in de brede vaarwegenvisie). Daarin wordt ingeschat dat het aantal klasse IV schepen langzaam afneemt. Dit heeft waarschijnlijk de volgende oorzaken:

- Het onderzoek van AA-planadvies is diepgaander geweest;
- De (versnelde) verduurzaming van klasse Va schepen en niet investeren in klasse IV schepen is onvoldoende meegenomen.

### 3. Voorstel vaarweg Heerenveen

Provinciale Staten hebben op 20 juni 2018 besloten om op structurele basis te stoppen met het verlenen van ontheffingen voor klasse Va schepen naar de haven van Heerenveen. De gemeenten hadden een *right to challenge* voor een alternatief tracé, maar komen niet met een voorstel voor een vervolg.

De gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren zijn niet gekomen met een concreet voorstel voor (mede) financiering.

Het voorstel is om niet te investeren in de vaarweg en verdere besluitvorming voor te bereiden om conform het verzoek van PS uiterlijk 1 juli 2021 te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor klasse Va schepen naar Heerenveen.

Voor de uitvoering zijn twee opties:

1. Het verzoek om de ontheffing voor klasse Va schepen op structurele basis stop te zetten wordt geëffectueerd conform de vaarwegenverordening;
2. Het verzoek om de ontheffing voor klasse Va schepen op structurele basis stop te zetten wordt geëffectueerd, maar iets ruimer geïnterpreteerd;

We stellen voor optie 2 uit te voeren, en het ontheffingsregime voor Klasse Va schepen stop te zetten, maar de maximaal toegestane breedte te verruimen naar 10,50 meter in plaats van 10 meter.

Bij deze optie worden de grootste klasse Va schepen geweerd uit Terherne: schepen met een lengte tussen 86 en 110 meter. Schepen die 1 meter breder zijn dan klasse IV (en een halve meter breder dan de schepen die momenteel in onze verordening toegestaan worden), kunnen echter gebruik (blijven) maken van de vaarweg. Dit type schip is populair geworden omdat het tot deze lengte met twee in plaats van drie personen bevaren mag worden (een echtpaar bijvoorbeeld), maar door een grotere breedte meer goederen kan vervoeren.

De bereikbaarheid van de haven in de toekomst is hiermee langer gegarandeerd, omdat dit nieuwere type schip naar verwachting tot circa 2060 beschikbaar blijft (in plaats van tot circa 2050).

Dit heeft de volgende consequenties:

- De impact voor de verladers is op korte termijn minder groot dan bij een strikte hantering van de vaarwegenverordening. Op dit moment gaat het om 5 à 10 schepen die hier belang bij hebben, momenteel maken enkele schepen met een breedte van 10,50 meter gebruik van de ontheffing;
- Het besluit om de ontheffing stop te zetten staat open voor bezwaar en beroep;
- Partijen die van mening zijn dat zij benadeeld worden als gevolg van het besluit kunnen (conform de provinciale verordening) een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. De bewijslast hiervoor ligt bij de indiener.

Een belangrijk argument voor de Staten om in 2018 het ontheffingsregime stop te zetten, had te maken met het verbeteren van de veiligheid bij Terherne, een recreatieve *hotspot*, met een hoge bootdichtheid. Uit het veiligheidsonderzoek (uitgevoerd in de zomer van 2019) blijkt dat er geen (bijna) ongevallen hebben plaats gevonden maar dat er wel een gevoel van onveiligheid leeft. Dit speelt vooral bij zeilers. Dat we geen (bijna) ongevallen hebben geregistreerd betekent niet dat geconcludeerd mag worden dat het 'veilig' is. Er zijn wel degelijk risico's. Bij deze optie wordt meer aan het gevoel van onveiligheid tegemoet gekomen.