

# Memo

Alternatieve mogelijkheden vaarwegen  
Drachten en Heerenveen

Door GS vastgesteld d.d. 7 oktober 2019

## Vooraf

Provinciale Staten (PS) hebben, in verband met de besluitvorming over de brede provinciale Vaarwegenvisie, gevraagd onderzoek te doen naar vervoersalternatieven zoals een overslaglocatie voor containers voor Heerenveen (een Fly-by terminal) en alternatieven voor het vervoer van bulkgoederen naar Drachten en Heerenveen. Ook heeft PS gevraagd om in beeld te brengen wat de kosten zijn om havengebonden bedrijven vanuit Drachten naar het PM-kanaal te verplaatsen.

Na de inleiding in hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ontwikkelingen in de logistieke sector in het algemeen en voor Heerenveen en Drachten in het bijzonder. Ook wordt in dit hoofdstuk een toelichting gegeven op de ontwikkelingen in de scheepvaart. Een inventarisatie van de mogelijkheden voor alternatieve vervoersconcepten (overslag locatie voor containers en bulk) wordt behandeld in hoofdstuk 3 en 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden van bedrijfsverplaatsingen in Drachten, al dan niet in combinatie met een nieuw te ontwikkelen nat bedrijventerrein.

## Inhoud

Vooraf .....	1
Inhoud.....	2
Lijst met Tabellen, afbeeldingen en bijlagen.....	3
1. Inleiding .....	4
1.1 Introductie .....	4
1.2 Aanpak.....	4
1.3 Leeswijzer .....	5
2. Ontwikkelingen in de logistieke sector .....	6
2.1 Achtergronden en standaardisering in de logistieke sector.....	6
2.2 Betekenis van Heerenveen als havenlocatie .....	7
2.3 Betekenis van Drachten als havenlocatie .....	9
2.4 Kwalificatie vaarweg naar Heerenveen en Drachten.....	12
2.5 Ontwikkelingen vloot klasse IV schepen .....	13
2.6 Bevindingen .....	13
3. Onderzoek mogelijkheden overslag locatie voor containers .....	14
3.1 Wat is een overslag locatie voor containers? .....	14
3.2 Potentiele locaties voor een overslag locatie.....	15
3.3 Afstemming met de markt .....	18
3.4 Bevindingen .....	19
4. Alternatieve vervoersconcepten voor bulk.....	20
4.1 Algemeen.....	20
4.2 De rol van de binnenvaart in vergelijking met andere transportmodaliteiten.....	20
4.3 Mogelijke alternatieve vervoersconcepten .....	21
4.4 Ervaringen elders .....	22
4.5 Slotconclusies .....	23
5. Verplaatsen bedrijven Drachten en ontwikkeling natte bedrijventerreinen.....	24
5.1 Inleiding .....	24
5.2 Impact verplaatsen bedrijven Drachten .....	24
5.3 Beschikbaarheid natte bedrijventerreinen in Friesland .....	24
5.4 Ontwikkeling natte bedrijventerreinen .....	26
5.5 Bevindingen .....	26

## Lijst met Tabellen, afbeeldingen en bijlagen

### Tabellen

1. Toe- en afname van overslag goederen in de haven van Heerenveen (Panteia, 2018).
2. Toe- en afname van overslag goederen in de haven van Drachten (Panteia, 2018).
3. Overzicht potentiële locaties voor een overslag locatie voor Heerenveen.
4. Kosten per ton en per jaar voor alternatieven.
5. Beschikbaarheid natte bedrijventerreinen Friesland.

### Afbeeldingen

1. Weergave onderzochte locaties: Lemmer, Uitwellingerga, Akkrum, Grou, Suwald, Burgum, Schuilenburg Westkern.
2. Potentiële Locatie 1, Uitwellingerga.
3. Potentiële Locatie 2, Grou.

# 1. Inleiding

## 1.1 Introductie

Provinciale Staten (PS) hebben, in verband met de besluitvorming over de brede provinciale Vaarwegenvisie, gevraagd onderzoek te doen naar vervoersalternatieven zoals een overslaglocatie voor containers voor Heerenveen en vervoer van bulkgoederen naar Drachten en Heerenveen. Ook heeft PS gevraagd om in beeld te brengen wat de kosten zijn om een aantal havengebonden bedrijven in Drachten te verplaatsen. PS wil deze mogelijke oplossingen onderzocht zien als alternatief voor het opwaarderen van de vaarwegen Heerenveen en Drachten, omdat opwaarderen om forse investeringen vraagt. In het onderstaande kader is de tekst van de besluitvorming weergegeven.

*“Overwegende dat er voor een overslaglocatie voor containers kansrijke plekken in Fryslân zijn op basis van het verzorgingsgebied en een overslaglocatie tevens een oplossing kan zijn voor het vervoer vanaf Heerenveen, verzoeken wij GS onderzoek te doen naar een alternatief vervoerconcept voor het vervoer met klasse IV en Va schepen naar Heerenveen en hier in ieder geval de gemeente Heerenveen en het bedrijfsleven hierbij te betrekken. In dit onderzoek aan te sluiten bij het onderzoek naar de overslaglocatie voor containers op een strategisch punt in Fryslân, direct aan het Prinses Margrietkanaal.” Ook wordt verzocht alternatieve vervoersconcepten voor bulktransport voor Drachten en Heerenveen in beeld te brengen.*

*De ontsluiting van Drachten: als het voorstel van het college gevolgd wordt om te komen tot een startnotitie voor de gebiedsontwikkeling Hegewarren, al dan niet met een vaarweg, dat wordt het verplaatsen van bedrijven daarin meegenomen.*

Voorafgaand aan het opstellen van deze notitie is een discussienotitie opgesteld en voorgelegd aan PS (behandeld op 12 juni 2019). Tijdens de behandeling van de discussienotitie heeft PS gevraagd om de volgende aspecten mee te nemen:

1. Geef objectieve informatie over het gebruik van en prognoses over de ontwikkeling van het aantal klasse IV en klasse Va schepen (in Fryslân en (inter)nationaal);
2. Onderbouw of bedrijfsverplaatsingen in Drachten reëel zijn;
3. Neem de locaties Akkrum en Burgum mee bij de afwegingen voor een overslaglocatie.

## 1.2 Aanpak

Voor een overslaglocatie (Heerenveen) of alternatieve vervoersconcepten voor bulktransport (Drachten) en de mogelijkheden van bedrijfsverplaatsingen (Drachten) zijn de volgende mogelijkheden onderzocht:

- Wat zijn geschikte locaties om een terminal of alternatief vervoersconcept te ontwikkelen?
- Wat zijn de investeringskosten en hebben bedrijven interesse om een dergelijke terminal te exploiteren?
- Wat zijn de kosten van een bedrijfsverplaatsing voor bedrijven in Drachten en in hoeverre is bedrijfsverplaatsing realistisch?

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de logistieke sector in het algemeen en voor Heerenveen en Drachten in het bijzonder. Ook wordt in dit hoofdstuk een toelichting gegeven op de ontwikkelingen in de scheepvaart. Een inventarisatie van de mogelijkheden voor alternatieve vervoersconcepten (overslag locatie voor containers en bulk) wordt behandeld in hoofdstuk 3 en 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden van bedrijfsverplaatsingen in Drachten (al dan niet in combinatie met een te ontwikkelen nat bedrijventerrein. De mogelijkheden zijn in verschillende alternatieven weergegeven in hoofdstuk 6.

N.B. Dit rapport heeft betrekking op de vaarweg Drachten en Heerenveen. De resultaten voor het onderdeel Drachten van dit rapport worden meegenomen in de memo waarin de alternatieven voor de vaarweg Drachten zijn vergeleken.

De uitkomsten van de deelonderzoeken zijn gedeeld met de gemeente Heerenveen en meegenomen in de startnotitie die zij over de Vaarweg Heerenveen hebben opgesteld.

## 2. Ontwikkelingen in de logistieke sector

### 2.1 Achtergronden en standaardisering in de logistieke sector

#### **Containervervoer**

De vervoersector wordt als gevolg van de globalisering van de wereldhandel gedwongen om het vervoer van goederen in steeds grotere volumes uit te voeren. Veel goederen worden in lage lonen landen in Azië geproduceerd en vinden hun weg naar de rest van wereld via gestandaardiseerde containers. Standaardisering leidt tot kostenreductie. Zo kan een standaard Teu (Twenty Feet Equivalent Unit) of de Forty Feet variant zowel worden geladen op een binnenschip, een vrachtauto chassis, een zeeschip of in een vrachtvliegtuig. De container zelf wordt dikwijls beladen met ook weer gestandaardiseerde rolcontainers. Naast de 'gewone' containers zijn er ook speciaal voor chemicaliën of vloeistoffen ontwikkelde containers en zelfs vouwbare containers. Wat alle containers gemeen hebben is het systeem om ze te hijsen of tillen en te verbinden of koppelen door middel van zogenaamde twinlocks. Zo zijn de containers als dozen stapelbaar en aan elkaar vast te maken.

#### **Bulkvervoer**

Behalve dat in de stukgoedsector de verpakkingwijze binnen het intercontinentale transport vrijwel geheel is gestandaardiseerd, is ook in het vervoer van partijgoederen, van los gestorte natte en droge bulk, meer en groter de norm. Chemicaliën en aardolieproducten worden vervoerd in dubbelwandige tankers. Naast de standaard 20 of 40 feet container is de zogenaamde High Cube container geïntroduceerd. Deze container is 30 cm hoger dan de standaard container, zodat pallets hoger kunnen worden beladen. Vergelijkbare schaalprongen als in de transportsector vinden bijvoorbeeld plaats in de landbouw- en voedingsmiddelen industrie, energy productie, de wereld van digitalisering en data verzameling, en de gezondheidszorg.

#### **Transportkosten**

De belangrijkste drijfveer van de schaalvergroting in de logistieke keten is dat het transport van veel goederen tegelijk goedkoper en efficiënter is per ton/kilometer. Niet alleen de transportkosten maar ook de kosten van de hele keten, van producent naar afnemer/consument, moeten zo laag mogelijk worden gehouden. Het is daarom dat er zo weinig mogelijk overslaghandelingen moeten plaats vinden. Iedere 'handeling', oftewel elke keer dat een container of lading moet worden overgezet op een ander transportmiddel of dat er tussentijdse opslag noodzakelijk is, kost extra geld. Een bijkomend gevolg van de globalisering is dat veel producten ver van de consument vandaan worden gemaakt of verbouwd. Dit heeft weer tot gevolg dat goederen en grondstoffen over de hele wereld heen en weer worden getransporteerd. In het logistieke proces is het daarom van belang dat de goederen, i.c. de containers, zo dicht mogelijk bij de klant worden afgeleverd.

## 2.2 Betekenis van Heerenveen als havenlocatie

### Monitoringgegevens

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.

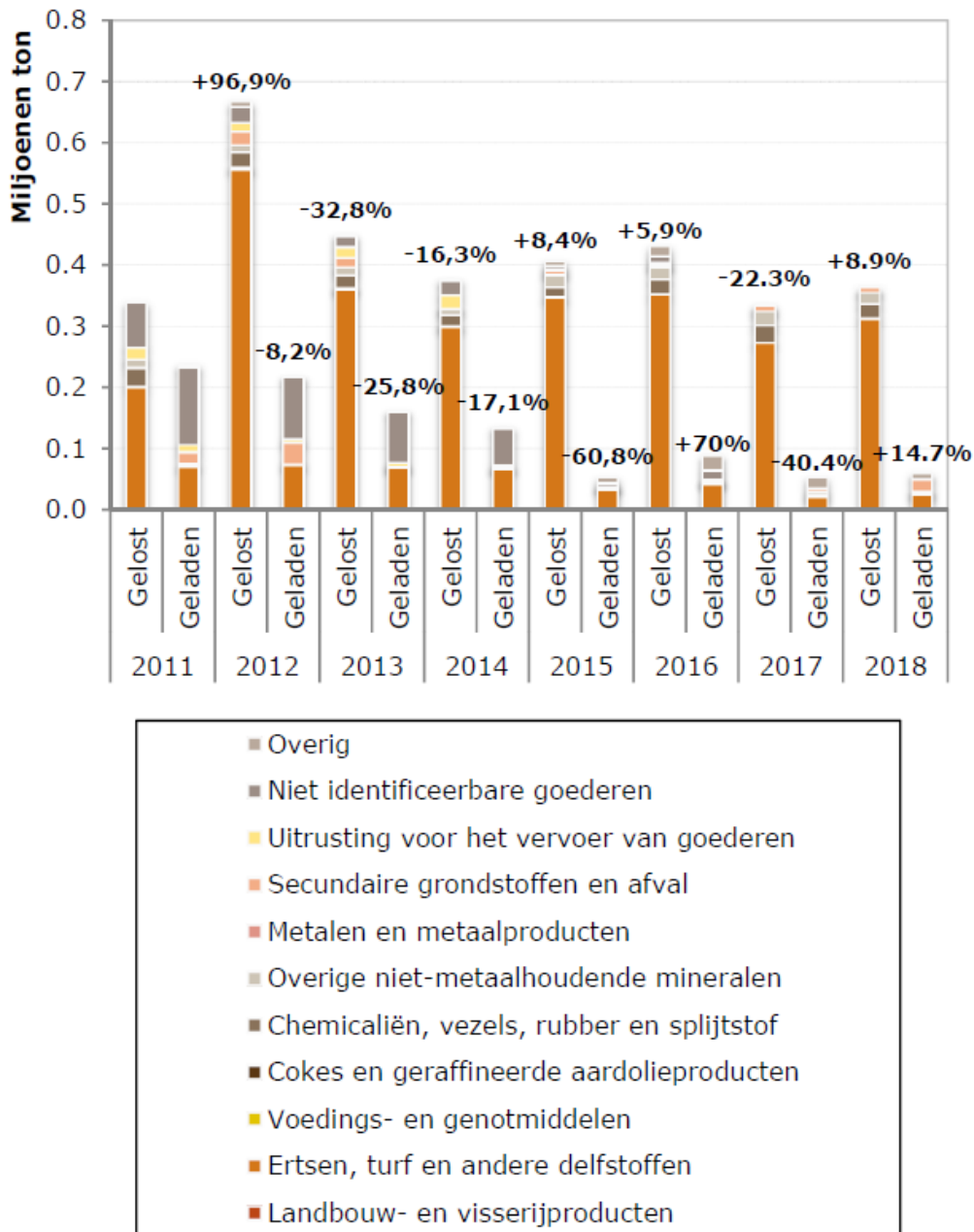
In 2018 is er in totaal 364.134 ton aan goederen gelost en 60.848 ton goederen geladen. De totale overslag bedroeg 424.982 ton en lag daarmee 9,7% hoger dan in 2017, toen nog 387.536 ton werd overgeslagen.

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 in Heerenveen onderbroken. Daar waar jarenlang het aantal schepen van klasse 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.





Tabel 1. Toe- en afname van overslag goederen in de haven van Heerenveen (Panteia, 2019).

### 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, aanvoer van industriezand voor de bouw en kunstmest voor de agrarische sector. Gerecycled materiaal van de puinbreekinstallatie van Van Bethem wordt momenteel 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 A6/A7 en A32 dus met een uitstekende ontsluiting via de weg, is dat 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 aan doen staan 10.000 vrachtautoladingen. Het gaat dan hoofdzakelijk om bulk vervoer, 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 kansen voor extra 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. Het aantal containers op jaarbasis lag tussen 1.000 en 1.500. 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.

## **2.3 Betekenis van Drachten als havenlocatie**

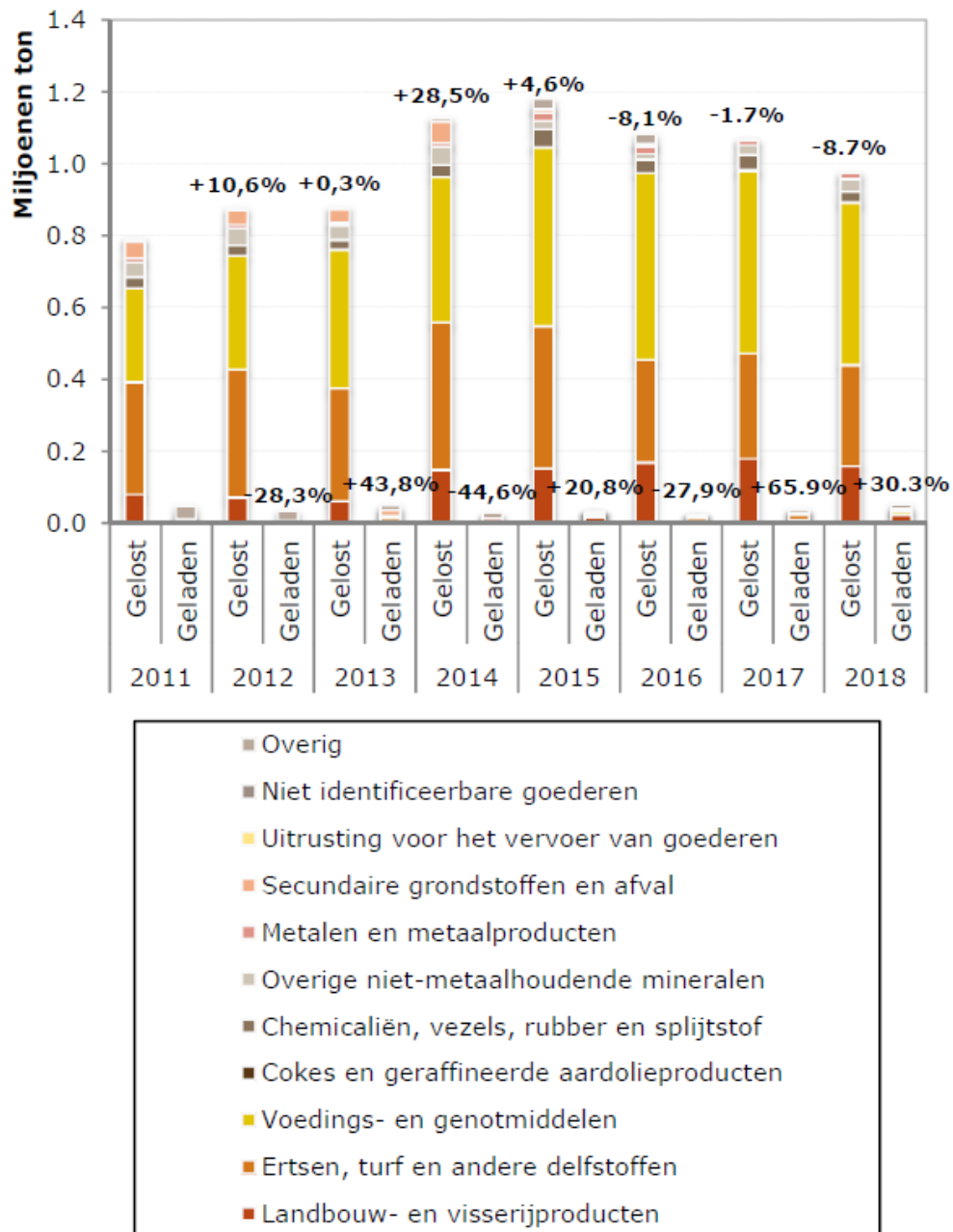
### **Monitoringsgegevens**

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

- In 2018 is er in totaal 971.997 ton aan goederen gelost en 50.064 ton goederen geladen. De totale overslag bedroeg 1.022.061 ton.
- Het aantal in Drachten geloste goederen is in 2018 met 8,7% gedaald (-92.500 ton) ten opzichte van het jaar 2016. Het aantal geladen goederen steeg daarentegen wel, met 12.500 ton (30,3%) naar 50.000 ton. Dit kan gerelateerd worden aan de inspanningen in het project Inland Waterway Transport Solutions 2.0.
- Het aantal goederen dat gelost wordt, is evenwel bepalend voor de hoeveelheid overslag in Drachten. Hierbij hebben de categorieën “landbouw- en visserijproducten” en “Voedings- en genotsmiddelen” een groot aandeel. Dit betreft de aanvoer van grondstoffen voor de rundveevoeders die in Drachten geproduceerd worden. De aanvoer is gedaald ten opzichte van 2017, omdat de afzet van veevoerders aan rundveebedrijven is afgenomen. Dat hangt samen met het inkrimpen van de veestapel door de fosfaatwetgeving.
- Ook de hoeveelheid aangevoerde bouwgrondstoffen nam af met 11.000 ton naar 281.000 ton in 2018. Dit komt neer op een daling van ongeveer 4%. Dit heeft vooral te maken met teruglopende activiteiten in de betonindustrie. Dit is het laagste niveau van alle jaren waarover gerapporteerd is.

- Het aantal geloste goederen is in 2017 met 8,7 % afgenomen ten opzichte van 2016. Over de periode van 2011 tot en met 2018 is het totale volume gegroeid van 0,8 miljoen ton naar ruim 1 miljoen ton;
- Er is vooral een toename te zien van landbouw en visserijproducten en voedings- en genotsmiddelen. Dit hangt vooral samen met de uitbreiding van veevoederproductie in Drachten;
- Het is opvallend dat er in Drachten vooral schepen worden gelost. Er is in beperkte mate sprake van retourtransport, maar dit is ook een kans. Door slim gebruik te maken van retourtransport kan de effectiviteit worden verhoogd;
- Hoewel qua tonnages de geladen hoeveelheid beperkt is, is er in 2018 wel een stijging van 30% te zien ten opzicht van het vorige jaar, terwijl er in 2017 een stijging van 65% te zien was. Dat is ook de reden dat Drachten meedoet aan het interregionale ITWS 2.0 programma met het project retourstroom (koppeling ladingstromen om tot een retourstroom te komen);
- Drachten is vooral een haven voor bulkgoederen. In Drachten vindt er geen overslag plaats van containers.
- Ten aanzien van het type schepen dat Drachten aandoet kan het volgende worden opgemerkt:
- Het aantal schepen dat de haven in Drachten bezoekt, bedraagt circa 1.500. In de afgelopen jaren is het aantal klasse V schepen toegenomen met 238 schepen. Deze toename wordt vooral veroorzaakt door de toename van het aantal duwbakken die worden ingezet door Agrifirm. Deze duwbakken hebben een breedte van 10,5 meter en zijn specifiek gebouwd voor de Agrifirm vestigingen in Drachten en Veghel;
- Het aantal Klasse III schepen dat gebruik maakt van de vaarweg Drachten is tussen 2011 en 2017 toegenomen van ruim 400 naar circa 600;

N.B. Agrifirm beschikt over een ontheffing om met tweebaksduwstellen (met een breedte van 10,5 en daardoor gekwalificeerd als klasse V) de vaarweg te gebruiken.



Tabel 2. Toe- en afname van overslag goederen in de haven van Drachten (Panteia, 2019).

### Modal Shift Drachten

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 (met provinciale ontheffing) gebruik van de vaarweg. Zij hebben qua maatvoering belang bij een klasse V vaarweg. Nu is de breedte een beperking, tenzij blijvend gebruik kan worden gemaakt van een ontheffing per transport.

Door de ondernemers in Drachten wordt gezocht naar mogelijkheden de haven ook een sterkere functie te geven, door koppeling van goederenstromen (aanvoer) aan bijvoorbeeld de afvoer van bijvoorbeeld grondstoffen of materialen voor rioleringswerken. Hiermee wordt gestreefd om samen een synergie voordeel te halen. De havenbedrijven werken samen in het havencluster van Drachten.

### **Betekenis van de haven in Drachten**

Drachten is qua volume de tweede haven in Fryslân, 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. Ook neemt het volume in Drachten de afgelopen jaren toe. Qua volume dragen de veevoederfabriek en de producent voor betonmaterialen samen voor 80% bij aan het overslagvolume.

### **2.4 Kwalificatie vaarweg naar Heerenveen en Drachten**

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 11.45 meter). Zodoende kon hetzelfde schip dat zand laadde in Duitsland, lossen in Heerenveen in plaats van Lemmer. De Staten hebben besloten om vanaf 2021 geen ontheffingen meer te verlenen voor CEMT klasse Va schepen.

De vaarweg naar Drachten is geclassificeerd als een zogenaamde CEMT klasse IV vaarweg. Voor klasse Va worden (structureel) ontheffingen verleend aan Agrifirm voor duwbakken met een breedte van 10,5 m.

## 2.5 Ontwikkelingen vloot klasse IV schepen

Door AA-planadvies is een quick scan uitgevoerd naar het ontwikkelingsperspectief van (vooral) klasse IV schepen. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande data-analyses en bestaande publicaties over de (vloot)ontwikkelingen. Uit dit onderzoek blijkt dat er op lange termijn een zeer beperkte toekomst is voor klasse IV-schepen. Deze trend is al zichtbaar voor transporten vanaf de midden-Rijn waarbij voor het transport van zand en grind via de grote rivieren steeds meer via klasse Va schepen worden ingezet.

De verwachting is dat er in 2050 vrijwel helemaal geen klasse IV schepen beschikbaar zijn. De markt ontwikkelt al sinds 2010 geen enkel CEMT IV en kleinere CEMT Va droge ladingsschepen meer (enkele specials als tankers, baggerschepen, enz. zijn daarna nog wel gebouwd). Met een gemiddeld bouwjaar van 1990, betekent dit dat het aanbod tussen 2030 en 2040 al meer dan gehalveerd zal zijn en dat de meeste schepen uit deze klasse rond 2050 uit de vaart zullen zijn genomen. De afname van het aantal klasse IV schepen wordt veroorzaakt door:

- Marktwerking: De ton/kilometer prijs is bij een klasse Va schip beduidend lager dan voor een klasse IV schip. Hierdoor prijzen klasse IV schepen zich uit de markt;
- Regelgeving: Klasse Va schepen zijn duurzamer en de CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-uitstoot is lager en eenvoudiger te verduurzamen (nieuwe motoren en/of gedeeltelijk elektrificering). Door de strenger wordende regelgeving van overheden om de CO<sub>2</sub> uitstoot te beperken, neemt het aantal klasse IV schepen in de toekomst af.

N.B. Ook is geprobeerd te achterhalen hoeveel klasse IV schepen in de provincie Fryslân beschikbaar zijn. Gegevens hiervan zijn niet voorhanden omdat de meeste schepen (inter)nationaal opereren, vooral zijn ingeschreven rondom het havengebied van Rotterdam en hun werkgebied niet bekend is.

## 2.6 Bevindingen

In dit hoofdstuk zijn de volgende bevindingen geconstateerd:

- De logistieke sector is vooral kosten gedreven;
- De betekenis van Heerenveen is afgenomen. Onder meer door het stopzetten van containervervoer en het vertrek van een aantal bedrijven;
- Hoewel 80% van de goederenstroom van Drachten bestaat uit bouwmaterialen en grondstof voor veevoeder, heeft de haven van Drachten ook een belangrijke functie voor diverse andere bedrijven in de staal- en maritieme maakindustrie (zoals Sterk en SMST);
- Op de (middel)lange termijn (binnen nu en twee decennia) is er geen structurele toekomst is voor klasse IV schepen;
- Niet meegaan in de ontwikkeling van klasse IV naar klasse V zal op lange termijn tot minder scheepsverkeer en meer wegverkeer leiden.

### 3. Onderzoek mogelijkheden overslag locatie voor containers

#### 3.1 Wat is een overslag locatie voor containers?

Alvorens in te gaan op de locatiealternatieven wordt in het kader hieronder beschreven wat in dit verband onder overslag voor containers moet worden verstaan.

**Overslag voor containers:** Hiermee wordt bedoeld: een als zodanig geschikte aanleglocatie/kade waar een CEMT klasse Va binnenschip, zonder het verlaten van de vaarweg corridor of route, kan aanmeren voor het wisselen of laden van containers. Kortom hier wordt een variant op een traditionele openbare laad/los wal bedoeld.

Openbare kadevoorzieningen kennen we in Fryslân bij Oude Schouw, in een coupure in van het Prinses Margrietkanaal tegenover hotel Oude Schouw en in Burgum aan het Prinses Margrietkanaal. De capaciteit van deze kades is, vanwege de afmetingen van respectievelijk 90 en 70 meter lang, beperkt. Dikwijls worden op die plaatsen los gestorte bouwstoffen in bulk overgeslagen door schepen die een kraan aan boord hebben.

Variaties op overslag voor containers kunnen zijn een 'empty depot' terminal of een overslag locatie voor bulk goederen. Dit levert een extra handeling dus extra transportkosten, Voor bulkvervoer is de impact op de kosten aanzienlijk groter dan voor een container.

**Empty depot terminal:** lege containers worden vanuit de regio naar de overslaglocatie gereden en vandaar door een containerschip opgehaald voor retour transport naar bijvoorbeeld Rotterdam of een andere container terminal.

De terminals zijn verder te onderscheiden naar kleinere en grotere terminals, oftewel in termen van 'low-profile' en 'full-service' terminals. De kenmerken zijn:

- De kleinere terminals: alleen mobiele kranen, zogenaamde 'reach stackers', geen depotmogelijkheden, geen reguliere of beperkte dienst (minder dan 3 keer per week) en beperkte overslag (minder dan 20.000 containers per jaar).
- De grotere terminals: vaste kranen, dagelijkse lijndiensten en aanzienlijke overslag (meer dan 20.000 containers per jaar). Bron: Decisio (2002).

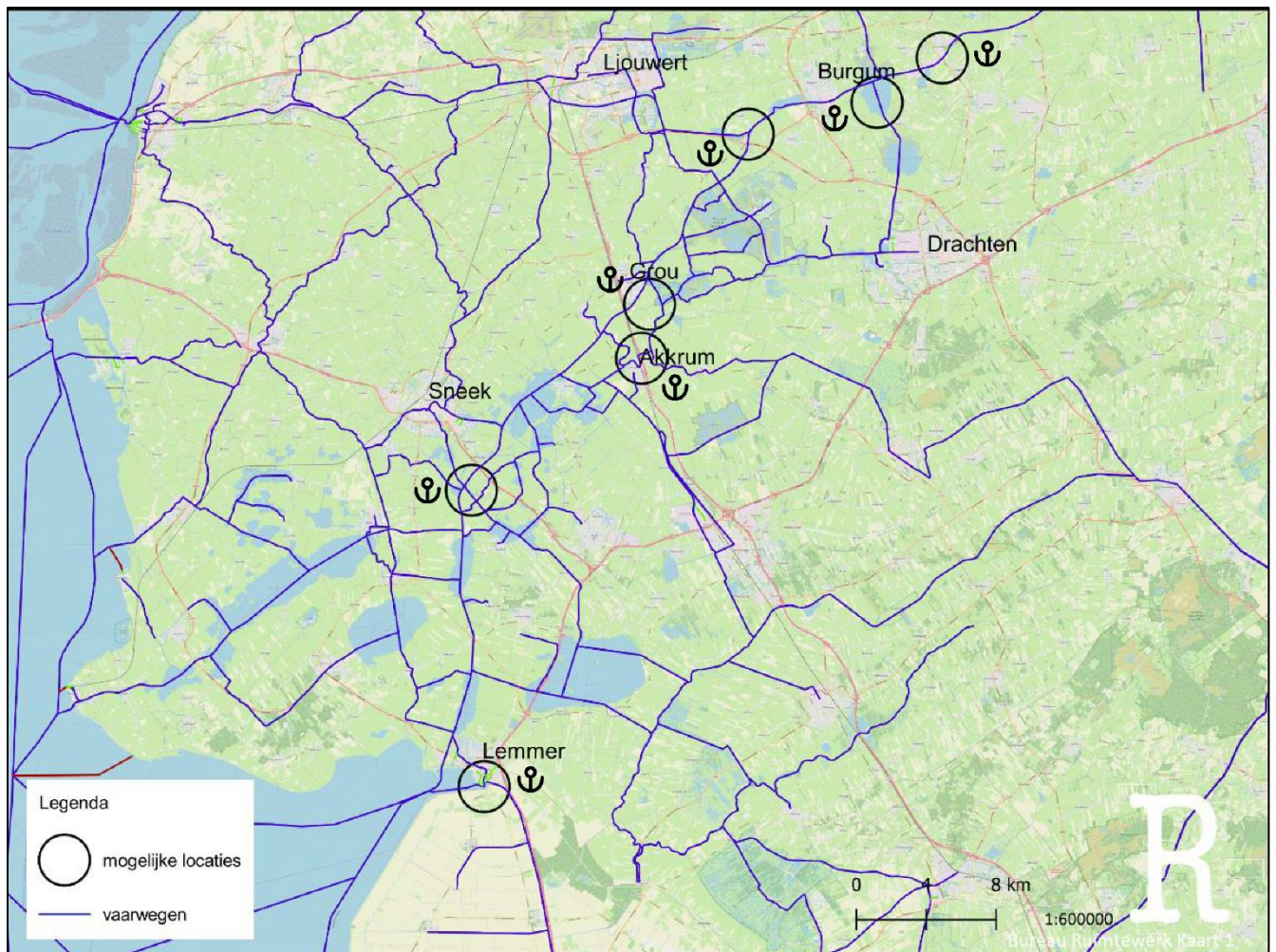


### 3.2 Potentiele locaties voor een overslag locatie

#### Algemeen

Een overslaglocatie voor containers of een te ontwikkelen locatie daarvoor moet strategisch en multimodaal, d.w.z. door verschillende modaliteiten zoals spoor, weg en water, kunnen worden ontsloten. Voor de inventarisatie van potentiële locaties zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De terminal ligt aan het PM-kanaal;
- Een terminal op een nieuwe locatie heeft een directe aansluiting met een Rijks- of doorgaande provinciale weg en ligt binnen een half uur rijafstand van Drachten en/of Heerenveen.



Afbeelding 1. In het bovenstaande kaart zijn de onderzochte locaties weergegeven. Van zuid naar noord: Lemmer, Uitwellingerga, Akkrum, Grou, Suwald, Burgum, Schuilenburg-Westkern.



## Locatie onderzoek

Afbeelding 1 en (afstand)tabel 3 hieronder tonen mogelijke locaties voor de vestiging van een overslaglocatie op een strategisch punt, direct aan het Prinses Margrietkanaal. Hierbij moet worden opgemerkt dat een dergelijke terminal niet de haven of havenfunctie van Heerenveen kan vervangen. Een haven is meer dan alleen enkele laad/loskades voor schepen. Dikwijls zijn in een haven industrieën gevestigd die vanwege hun aard, bijvoorbeeld milieuklasse, of anderszins een onderlinge relatie en afhankelijkheid hebben.

Een eventuele overslaglocatie voor containers moet, indien de aanleg hiervan rendabel is, een oplossing bieden voor het transport van lading met de grootste binnenschepen. Dit zijn zogenaamde klasse Va schepen, die wel het Prinses Margrietkanaal, als onderdeel van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, of het Van Harinxmakanaal naar Leeuwarden bevaren maar niet de zijtakken gelegen havens, zoals bijvoorbeeld Heerenveen. Ook is als uitgangspunt genomen dat een potentieel geschikte locatie van een overslaglocatie binnen een straal van 15 à 20 kilometer van Heerenveen moet liggen, omdat anders andere terminals de rol van de overslaglocatie kunnen vervullen.

### Overzicht potentiële locaties voor een container overslaglocatie voor Heerenveen

Mogelijke locaties	Lemmer	Uitwellingerga	Akkrum	Grou	Suwald	Burgum	Schuilenburg Westkern
Ligging aan klasse Va vaarweg	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja
Afstand tot Rijksweg of doorgaande provinciale weg in kilometers	0,5	3 à 4	1	1,5	1,5	0,5	10
Mogelijke aansluiting op het spoor	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee
Rijafstand naar Heerenveen in kilometers	27	22	16	17	33	43	41
Potentieel geschikte locatie	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee

Tabel 3: Overzicht potentiële locaties voor een overslaglocatie voor Heerenveen.

De afstandstabel hierboven laat zien dat ontwikkeling van Lemmer, Akkrum, Suwald, Burgum en Schuilenburg-Westkern gezien de afstand van Heerenveen en/of ligging langs een klasse Va vaarweg geen alternatief biedt. Twee locaties, Uitwellingerga en Grou, liggen op respectievelijk 22 en 17 kilometer afstand van Heerenveen en kunnen mogelijk in aanmerking komen voor een overslaglocatie. De locatie in Grou biedt in de toekomst de mogelijkheid om een aansluiting te maken op het spoor.

Wanneer wordt ingezoomd op deze twee locaties valt het volgende op:

- Een mogelijk geschikte locatie is aan de westzijde van Uitwellingerga (Afbeelding 2, Locatie 1) (bedrijventerrein Efko). Deze locatie is niet optimaal ontsloten via de Rijksweg A7. Om op de Rijksweg A7 te komen moet een afstand van 2 à 3 kilometer worden overbrugd.
- Een mogelijk geschikte locatie ter plaatse van Grou (Afbeelding 3, Locatie 2) is aan noordzijde van het PM kanaal aan de zuidwestzijde van Grou. De afstand naar de Rijksweg bedraagt circa 1,5 kilometer maar om een terminal bereikbaar te maken vanaf de weg moet een nieuwe ontsluiting van circa 1 kilometer worden gerealiseerd.

Bovenstaande is ook weergegeven op de onderstaande twee kaartjes:



Afbeelding 2. Locatie 1, zoekgebied en transportroute Uitwellingerga.



Afbeelding 3. Locatie 2, zoekgebied en transportroute Grou.

### 3.3 Afstemming met de markt

Er heeft afstemming plaats gevonden met de markt (Van der Werff logistics in Heerenveen en MCS in Drachten) over de haalbaarheid van een containeroverslaglocatie. Uit de gesprekken kwam het volgende beeld naar voren:

- In Meppel en in Leeuwarden zijn volwaardige Inland containerterminals operationeel, welke worden bediend door klasse Va schepen. Rondom een containerterminal geldt een afstand van ca. 30 kilometer als het verzorgingsgebied. Op basis van dit criterium is, vanwege de afstand Heereveen-Leeuwarden, die 32 kilometer bedraagt, een container terminal aan het Prinses Margrietkanaal niet nodig. De terminal in Heerenveen was in het verleden exploitabel omdat gebruik kon worden gemaakt van bestaande voorzieningen.

- Het is niet de verwachting dat de markt van het aantal containers (op korte termijn) sterk gaat toenemen. Containervervoer is alleen interessant bij een continue aan- en afvoerstroom voor de wereldmarkt. Zo heeft de containerterminal in Leeuwarden bestaansrecht door de export van melkproducten van Campina voor de wereldhandel. Op de bestaande terminals in Leeuwarden en Meppel is voldoende capaciteit beschikbaar voor uitbreiding van het containervervoer.
- Een overslag locatie voor containers vraagt om een forse investering (tussen de €5.000.000,- en €7.000.000,-) waarbij het grootste deel van deze investering bestaat uit de aanleg van een kade met een lengte van circa 110 à 130 meter. Het aanbod moet tussen de 10.000 – 20.000 containers bedragen om deze investering terug te verdienen. Op dit moment is dit aanbod niet in de markt aanwezig (circa 1.000 – 1.500 containers).

### 3.4 Bevindingen

- Er zijn twee potentieel geschikte locaties voor een overslaglocatie voor containers in Heerenveen (Grou en Uitwellingerga), maar de bereikbaarheid naar een Rijksweg of doorgaande provinciale weg is matig en voor Grou moet er fors worden geïnvesteerd in een toegangsweg;
- Er is op dit moment (te) weinig aanbod van containers om een overslaglocatie voor containers voor Heerenveen te ontwikkelen en te exploiteren;
- Er is een regionale dekking van containerterminals in Noord-Nederland waar binnen een korte reistijd (maximaal een uur) containers aangeboden kunnen worden.



## 4. Alternatieve vervoersconcepten voor bulk

### 4.1 Algemeen

PS hebben verzocht om te onderzoeken of een alternatief vervoerconcept mogelijk is vanaf de haven van Heerenveen en/of Drachten naar een locatie aan het Prinses Margrietkanaal. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op:

- De rol van de binnenvaart in vergelijking met andere transportmodaliteiten
- Welke mogelijke alternatieve vervoersconcepten zijn beschikbaar
- Ervaringen elders
- Slotconclusies

### 4.2 De rol van de binnenvaart in vergelijking met andere transportmodaliteiten

Wegvervoer, spoorvervoer, zee- en binnenvaart zijn de vier modaliteiten waarmee de meeste goederen door Europa worden vervoerd. De verdeling over de modaliteiten heet de *modal split* en een verandering in die *split* de *modal shift*. Elke zeehaven heeft een eigen *modal split*, afhankelijk van de geografische ligging, van de industriële activiteiten en van de natuurlijke omstandigheden. Alle zeehavens zijn verbonden met het Europese wegennet en hebben toegang tot het spoornetwerk. De verbinding met het vaarwegennetwerk verschilt echter sterk van haven tot haven. Dit hangt samen met de omvang, de diepgang en de toestand van de vaarwegen zelf en de afmetingen van bruggen en sluisen.

In Nederland hebben de zeehavens een uitstekende aansluiting met het vaarwegennetwerk dat deze havens verbindt met het achterland. Traditioneel zorgt de binnenvaart voor het vervoer van massa goederen over afstanden > 60 kilometer.

Binnenvaart kan veel en zware goederen vervoeren en is daarmee milieuvriendelijk en kostenefficiënt. Denk aan het vervoer van zand en grind voor de bouw op weg naar de betonfabriek of zandhandel, veevoer, kolen, containers en vloeistoffen in bulk, zoals chemicaliën en brandstoffen.

De Friese binnenhavens zijn via het Prinses Margrietkanaal aangesloten op het Europese vaarwegen netwerk. Bijvoorbeeld veevoer wordt aangevoerd uit Amsterdam, meel uit noord Frankrijk en Duitsland, evenals als grind voor de betonindustrie. Tevens worden hout en containers vervoerd naar diverse bestemmingen buiten Fryslân en naar Rotterdam. De binnenvaart is naar en van onze provincie is zodoende goed voor het vervoer van 3,5 – 4 miljoen ton goederen, hetgeen overeenkomt met ca. 150.000 vrachtauto ladingen.

Net als voor alle andere vormen van transport is de ton/kilometerprijs uiteindelijk bepalend voor welke modaliteit de afnemer kiest. Op grond hiervan is duidelijk dat onderweg laden, of lossen en/of overslaan in een ander transportmiddel of modaliteit, om daarmee de reis naar de eindbestemming te vervolgen, altijd leidt tot extra kosten. Deze extra kosten moeten worden doorberekend aan de klant. Bedrijven die zich op dit punt nadelig onderscheiden hebben een nadeel ten opzichte van concurrenten die dat nadeel niet hebben. Bij de uitwerking van de mogelijke alternatieve vervoerconcepten wordt dit verder verduidelijkt.

### 4.3 Mogelijke alternatieve vervoersconcepten

De vraag is: zijn er alternatieve vervoersconcepten voor bulk denkbaar als alternatief voor het opwaarderen van een vaarweg. De volgende vervoersconcepten zijn beschouwd.

1. via een extra overslag locatie langs het Prinses Margrietkanaal bulkgoederen van een groot schip (klasse Va) schip overslaan naar een kleiner schip (klasse IV)
2. via een extra overslag locatie langs het Prinses Margrietkanaal bulkgoederen van een groot schip (klasse Va) overslaan per vrachtauto
3. aanvoer met combinatie van duwboot met duwbakken op klasse Va vaarweg en splitsing in kleine 'duwbakken' voor klasse IV vaarweg.

In de onderstaande beschouwing zijn de verschillende opties uitgewerkt.

#### Ad 1

De aanleg van een extra terminal/haventerrein aan het Prinses Margrietkanaal (uitgaande van een bedrag van circa €7,5 miljoen) voor bulkgoederen is zeer kostenverhogend. Wanneer wordt uitgegaan van een jaarlijkse overslag van bulk van 1.000.000 ton blijkt uit een oriënterende berekening dat de meerkosten € 2,50,- à € 3,- per ton bedraagt. Dit betekent voor de bedrijven een extra kostenpost van € 2.500.000,- à € 3.000.000,- per jaar. Een dergelijke kostenverhoging heeft een (te) groot effect op het rendement en concurrentiepositie van de bedrijven.

Een onderbouwing van deze bedragen is gegeven in onderstaande tabel.

Activiteit	Kosten € per jaar	Kosten € per ton
Afschrijving investering in 30 jaar à € 7.500.000,-	250.000	0,25
Exploitatiekosten	250.000	0,25
Overslagkosten per ton	n.v.t.	1,25
Extra vervoerskosten per ton van terminal naar Drachten via schip	n.v.t.	1,00
Totaal meerkosten		2,75

Tabel 4a. Kosten per ton en per jaar: extra overslag bij PM kanaal.

#### Ad 2

Een alternatief is om de bulkgoederen niet per schip maar per vrachtauto naar de bestemming te vervoeren. De meerkosten komen in dat geval veel hoger uit € 4.500.000,- à € 5.000.000,- per jaar. Ook is deze oplossing niet duurzaam omdat CO2 en NOx sterk toeneemt.

Activiteit	Kosten € per jaar	Kosten € per ton
Afschrijving investering in 30 jaar à € 7.500.000,-	250.000	0,25
Exploitatiekosten	250.000	0,25
Overslagkosten per ton	n.v.t.	1,25
Extra vervoerskosten per ton van terminal naar Drachten via vrachtauto	n.v.t.	3,00
Totaal meerkosten		4,75

Tabel 4b. Kosten per ton en per jaar: extra overslag bij PM kanaal en transport per as

### Ad 3

Een alternatief is een binnenvaartconcept waarbij voor de vaarwegen Drachten en Heerenveen specifieke kleine duwbakken (klasse III) worden ontwikkeld. Deze worden in het PM kanaal aan- en afgekoppeld. Ook deze voorziening vraagt extra investeringen en werkt daardoor kostenverhogend. Vanuit de markt is voor dit concept op dit moment geen belangstelling. Duwbakken van 500 - 750 ton laadvermogen zijn er wel, specifiek voor agribulk en voor de zand en grindwinning. De laatst genoemden worden meestal over korte afstanden, in de omgeving van de exploitaties (wingebieden) gebruikt.

Kleine duwbakken, van rond 500 – 750 ton groot, worden naar Drachten toe wel gebruikt voor agribulk. Deze duwbakken zijn echter dedicated voor veevoer opslag en transport vanuit Amsterdam naar diverse bestemmingen van Agrifim, waar onder Drachten. Deze constante stroom bulk vaart in formaties van twee duwbakken tot 135 meter lengte over het Prinses Margrietkanaal en koppelt bij de Kruiswaters bij Warten een duwbak af, om met één duwbak verder te varen naar Drachten.

Nieuwbouw is voor de markt geen optie omdat je met motorvrachtschepen van klasse IV met 1500 – 2000 ton naar Heerenveen en Drachten kan varen. Nautisch gezien is dat ook veiliger en minder omslachtig dan duwbakken.

Met andere woorden voor een extra overslag capaciteit zijn hoge investeringen nodig. Dit is niet realistisch voor het transport van bulkgoederen, waarvan de transportprijzen en rendement al erg laag zijn.

## 4.4 Ervaringen elders

De mogelijkheid bestaat om een ander, kleiner, type schip te ontwikkelen, of nieuwbouw van kleinere schepen. Het gebruik van kleinere schepen leidt wel tot verhoging van de vrachtkosten waardoor ondernemers kunnen kiezen voor verplaatsing van hun activiteiten. Initiatieven als Distrivaart in de beginjaren van deze eeuw, om pallet vervoer over water te faciliteren met schepen van 600 ton, onder meer naar Drachten, zijn mislukt. Nieuwe initiatieven zijn er in buurland België maar vooralsnog stellen Nederlandse ondernemers zich afwachtend op.

De overheid van West Vlaanderen maakte in 2016 bekend € 200 miljoen te willen investeren in kleine duwvaartschepen om Antwerpen beter bereikbaar te houden. De Nederlandse binnenvaartbranche is enorm tegen een dergelijke ontwikkeling waarbij de overheid ingrijpt in de markt. Het werkt concurrentievervalsend en kan waarschijnlijk worden aangemerkt als staatssteun. Een vergelijkbaar privaat initiatief ontwikkelt zich nu in West Vlaanderen onder de naam Zulu 01 en Zulu 02. De schaalgrootte van dit initiatief is nog beperkt.

## 4.5 Slotconclusies

- Een alternatief vervoersconcept voor bulkgoederen is (sterk) kostenverhogend. Het is niet de verwachting dat de markt een initiatief daartoe zal nemen. Initiatieven vanuit de (Belgische) overheid zijn tot nu toe niet succesvol gebleken;
- In verband met de strenge regelgeving op het gebied ten aanzien van duurzaamheid is het vervoer over water op termijn steeds meer voorbehouden aan de grotere schepen vanaf circa 1500 - 2000 ton.
- Vervoer met kleine duwbakken naar de Friese binnenhavens Drachten, Heerenveen en Leeuwarden is niet doelmatig omdat deze vaarwegen tevens geschikt zijn voor motorschepen van 1500 – 2000 ton. Het is zeer onpraktisch en veel te kostbaar om aan het Prinses Margrietkanaal terminals voor de overslag van bulkgoederen te realiseren om de lading vervolgens over te slaan in duwbakken die de weg naar de haven toe vervolgen.
- In België zijn wel initiatieven om de 'kleine' binnenvaart nieuw leven in te blazen. Deze initiatieven worden gesteund door de overheid. Dit brengt het risico van staatssteun met zich mee en vooralsnog lijken de afstanden en omvang van de hoeveelheid goederen die in Nederland met de binnenvaart verscheept worden daarbij niet te passen.



## 5. Verplaatsen bedrijven Drachten en ontwikkeling natte bedrijventerreinen

### 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de mogelijkheden voor het verplaatsen van bedrijven in Drachten. Met andere woorden; is er voor de bedrijven een realistisch alternatief?

### 5.2 Impact verplaatsen bedrijven Drachten

Door een extern bureau is een inschatting gemaakt wat de kosten zijn voor het verplaatsen van drie haven gebonden bedrijven in Drachten. 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 ook rekening gehouden met de opbrengst van de vrijkomende bedrijventerreinen (circa 31 hectare);
- Bij verplaatsing buiten Drachten zal er directe werkgelegenheid uit Drachten verdwijnen. Het is niet gezegd dat deze werkgelegenheid uit Friesland verdwijnt, ook al is dat wel waarschijnlijk. Bij de drie bedrijven gaat het om circa 500 (vaste en flexibele) directe arbeidsplaatsen. Het aantal indirecte arbeidsplaatsen is niet onderzocht;
- De onderzochte bedrijven hebben aangegeven dat verplaatsen binnen de provincie geen realistische optie is. Eén bedrijf heeft aangegeven dat bij een eventuele verplaatsing, zij zullen uitwijken naar een locatie in het midden van Nederland direct aan open water (bereikbaar voor minimaal klasse V-schepen);
- De bedrijven in Drachten zoeken elkaar op en hebben synergie-voordeel. Bij een verplaatsing van een deel van de bedrijven valt dit synergie-voordeel weg.

### 5.3 Beschikbaarheid natte bedrijventerreinen in Friesland

Een nat bedrijventerrein is een terrein dat direct aan een vaarweg voor beroepsvaart grenst. Van de huidige natte bedrijventerreinen is op dit moment ruim 1300 ha uitgegeven (januari 2019). Deze bedrijventerreinen zijn verspreid over gemeentes in heel Friesland (Achtkarspelen, De Fryske Marren, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Smallingerland, Súdwest-Fryslân, Tytsjerksteradiel en Waadhoeke). Specifiek in Heerenveen en Drachten is er de volgende beschikbaarheid van natte bedrijventerreinen: in Heerenveen (bedrijventerrein Kanaal Oost) zijn geen ha meer beschikbaar. In Drachten (bedrijventerrein De Haven) zijn er 8 ha beschikbaar.

In de volgende tabel (tabel 5) zijn de overige beschikbare natte kavels opgenomen in de provincie Friesland. Deze kavels liggen direct aan vaarwater voor beroepsvaart. Directe beschikbaarheid spreekt voor zich; deze kavels zijn direct beschikbaar voor natte bedrijvigheid. De termen harde en zachte capaciteit en de hierbij genoemde hectares zijn vastgelegd in de meerjarige afspraken inzake de programmering van bedrijventerreinen die de Provincie met de gemeenten in de vier regio's (Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest) heeft gemaakt. Harde capaciteit betekent dat deze kavels met zekerheid beschikbaar komen, maar dat nog niet direct zijn. Zachte capaciteit betekent dat de

kavels niet met zekerheid beschikbaar komen, maar dat er een reële kans is als hieraan daadwerkelijk de komende jaren vraag naar blijkt te zijn. Deze gegevens zijn afkomstig van de Provincie Friesland.

Plaats	Terrein	Status terrein	Direct	Hard	Zacht	Opmerking
Harlingen	Nieuwe Industrie haven	Bestaand terrein (zeehaven)		10		Komt over 4 jaar beschikbaar
Harlingen	Oostpoort 1/2	Bestaand terrein	2,6			Direct uitgeefbaar
Harlingen	Oostpoort 3	Plan voor nieuw terrein		5	5	Opgenomen in de regionale afspraken met de regio Noordwest inzake de programmering van bedrijventerreinen, die binnenkort ter besluitvorming worden voorgelegd
Franeker	Kie 1	Bestaand terrein	0,75			Direct uitgeefbaar
Franeker	Kie 2	Plan voor nieuw terrein (Bestemmingsplan met wijzigingsbevoegdheid)				Opgenomen in de regionale afspraken met de regio Noordwest inzake de programmering van bedrijventerreinen, die binnenkort ter besluitvorming worden voorgelegd
Leeuwarden	De Zwette VI	Plan voor nieuw terrein (Voorontwerp)		11	9	Ruwe inschatting, gemeente gaat uit van 14 ha nat voor de eerste 10 jaar. Opgenomen in de regionale afspraken met de regio Noordwest inzake de programmering van bedrijventerreinen, die binnenkort ter besluitvorming worden voorgelegd.
Kootsterstille/ Skulenboarch	Skulenboarch/ Westkern	Plan voor nieuw terrein			8	Opgenomen in de regionale afspraken met de regio Noordoost inzake de programmering van bedrijventerreinen
Kootsterstille	Oostkern	Bestaand terrein	3			Direct uitgeefbaar
Drachten	De Haven	Bestaand terrein	8			Direct uitgeefbaar
Lemmer	Lemsterhoek (uitbreiding)	Plan voor een nieuw terrein (Bestemmingsplan met wijzigingsbevoegdheid)			19	Opgenomen in de regionale afspraken met de regio Zuidwest inzake de programmering van bedrijventerreinen.

Tabel 5. Beschikbaarheid natte bedrijventerreinen Friesland.

## 5.4 Ontwikkeling natte bedrijventerreinen

De enige reële mogelijkheid om bedrijven naar een alternatieve locatie te verplaatsen is door bedrijven te verleiden naar een gunstige(re) vesting locatie in Friesland. Om de volgende redenen is dit lastig:

- Het bedrijventerrein in Drachten kent een zware milieucategorie (categorie 5.1). Het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein met een vergelijkbare categorie kent een lange ontwikkeltijd en vraagt een fors ruimtebeslag.
- Het plan moet getoetst worden aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Onderbouwd moet worden dat er geen alternatieven voorhanden zijn. Dit is lastig te beargumenteren omdat er op dit moment in Friesland nog 87 hectare nat bedrijventerrein beschikbaar is (zie Tabel 5).

## 5.5 Bevindingen

- Verplaatsen van bedrijven vraagt (extreem) hoge investeringen;
- In de provincie Friesland zijn voor de bedrijven beperkt vergelijkbare locaties voorhanden;
- De beschikbare ha zijn over heel Friesland verspreid, waardoor de bedrijven niet gezamenlijk kunnen verplaatsen;
- Verplaatsen van bedrijven kan alleen op basis van vrijwilligheid, maar verplaatsing binnen Friesland is voor de bedrijven niet reëel.

