

**Ûnder-
Belied-
Regi-
straas-
jenûmer
Portefûl-** : Uitwerking (besluit) vaarwegennisie voor beroepsvaart en bereikbaarheid
: Infrastructuur & Mobiliteit
:
01701158
: Avine Fokkens

**Behannel-
jend** : S. Busch, (058) 292 59 25, Ynfrastruktuer en Mobiliteit

**Oanlie-
ding** : Op 20 juni 2018 hebben wij u het besluit “Brede analyse vaarwegen, bereikbaarheid van binnenhavens” voorgelegd, U heeft de Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens (vanaf hier “Vaarwegennisie”) vastgesteld, en om een aantal uitwerkingen gevraagd.

Op 12 juni 2019 heeft u tijdens een beeldvormende commissievergadering suggesties gedaan voor wijzigingen en aanvullingen op de voorgestelde aanpak.

De uitwerkingen leggen we nu integraal aan u voor.

**Euro-
peeske
kontekst** : Door bureau Hezelburcht zijn de mogelijkheden voor Europese subsidies in beeld gebracht. Voor de binnenvaart is een Ten-t (uitvoerings) subsidie beschikbaar. Op dit moment wordt deze subsidie niet kansrijk geacht. Wel blijkt dat er steeds weer nieuwe ‘calls’ komen, waardoor het niet uitgesloten is dat er in de toekomst wel kans op subsidie is. Om daar op in te kunnen spelen is een actieve lobby richting Europa nodig.

Voor de gebiedsontwikkeling Hegewarren zijn diverse Europese subsidies beschikbaar zoals POP3 en Live+.

De gebiedsontwikkeling biedt kansen om bij te dragen aan opgaven uit het nationaal Klimaatakkoord, een belangrijk deel van de Nederlandse invulling van het Klimaatverdrag van Parijs.

**Koarte
gearfeting**

: Allereerst ligt het besluit voor om te starten met de afrondende onderzoeksfase (verkenning) van de gebiedsontwikkeling Hegewarren. De problematiek in dit gebied, de mogelijkheden om deze op te lossen via een integrale gebiedsaanpak én de urgentie om duidelijkheid te geven aan de veehouders in het gebied, vragen om een vervolg. De aanleiding voor dit besluit staat los van de kansen voor een eventueel alternatief tracé voor de vaarweg Drachten.

Vervolgens leggen we in dit stuk overwegingen en beslissingen voor over de volgende onderdelen: veiligheid op het water, de uitkomsten van het onderzoek naar de alternatieven voor het opwaarderen van de vaarwegen Drachten en Heerenveen naar Klasse Va (aanleg Fly-by terminal, bedrijfsverplaatsing en alternatieven voor bulktransport) en hoe deze alternatieven zich verhouden tot het opwaarderen van de vaarwegen naar Heerenveen en Drachten via alternatieve tracé's. We vragen u in te stemmen met het uitvoeringsprogramma voor het verder geschikt maken van het Van Harinxmakanaal voor grotere schepen. Tot slot informeren wij u over de stand van zaken over de lobby voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een aquaduct en het aankaarten van de veiligheid op het PM-kanaal bij Rijkswaterstaat.

Beslútpunten

- : 1. Over de Hegewarren:
- a. vast te stellen dat de voorverkenning uitwijst dat een integrale gebiedsontwikkeling voor de polder de Hegewarren kansrijk lijkt;
 - b. in te stemmen met de startnotitie Hegewarren als richtinggevend kader voor de uitvoering van een afrondend onderzoek;
 - c. hier een provinciale bijdrage van € 150.000 voor beschikbaar te stellen, als provinciale bijdrage aan deze afrondende onderzoeksfase.

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- d. een afrondend onderzoek (verkenning) te starten naar de haalbaarheid van een gebiedsontwikkeling Hegewarren;
 - i. hiervoor samen met tenminste het Wetterskip, de gemeente Smallingerland en LTO Noord een gezamenlijke projectorganisatie in te richten;
 - ii. dit afrondende onderzoek in nauwe samenwerking met de bewoners en ondernemers in de Hegewarren en de omgeving uit te voeren;
 - iii. de uitkomsten over circa een jaar ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten in de vorm van een ruimtelijk plan en een samenwerkingsovereenkomst waarin de scope van een vervolg en onderlinge afspraken tussen partijen (dit zijn in ieder geval Wetterskip Fryslân, de gemeente Smallingerland en LTO Noord) over de financiering en risico's worden vastgelegd;
2. In te stemmen met het nader uitwerken van een maatregelenprogramma ter verbetering van de veiligheid op de huidige vaarwegen naar Heerenveen en Drachten, in overleg met de gebruikers (beroepsvaart en recreatie) en de omgeving;
3. Vast te stellen dat de onderzochte alternatieven Fly-by terminal, alternatieven voor bulktransport en bedrijfsverplaatsing geen reële alternatieven zijn voor het opwaarderen van de vaarwegen voor beroepsvaart van en naar Heerenveen en Drachten;
4. De vaarweg Drachten meenemen in de scope van de onderzoeksfase van de gebiedsontwikkeling Hegewarren.
5. Uiterlijk 1 juli 2021 wordt op de vaarweg Heerenveen geen ontheffing meer verleend aan schepen langer dan 86m en breder dan 10,5m;
6. In te stemmen met het uitvoeringsprogramma Van Harinxmakanaal (VHK)

- Taheakke** : 1. Startnotitie Gebiedsontwikkeling Hegewarren, opgesteld door de provincie, in nauwe samenwerking met het Wetterskip, de gemeente Smallingerland en LTO-Noord (afd. Smallingerland), tevens woordvoerder van de veehouders in de Hegewarren;
2. Voorverkenning kansrijkheid gebiedsontwikkeling Hegewarren, opgesteld door de provincie, in nauwe samenwerking met het Wetterskip, de gemeente Smallingerland en LTO-Noord (afd. Smallingerland), tevens woordvoerder van de veehouders in de Hegewarren;
3. Uitvoeringsprogramma Van Harinxmakanaal, opgesteld door de provincie;
4. Onderzoeksrapport veiligheid op de vaarwegen Drachten en Heerenveen, opgesteld door de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) in samenwerking met de provincie;
5. Memo mogelijke maatregelen veiligheid, opgesteld door de provincie;
6. Memo alternatieve mogelijkheden vaarwegen Drachten en Heerenveen (Fly-by terminal, alternatieven voor bulktransport en bedrijfsverplaatsing), opgesteld door de provincie;
7. Memo kosten bedrijfsverplaatsing havengebonden bedrijven Drachten, opgesteld door bureau Rekenruimte;
8. Quick scan naar de trends voor klasse IV schepen in Fryslân, Het toekomstperspectief van de kleinere schepen, opgesteld door AA-Planadvies;
9. Startnotitie Vaarweg Heerenveen, opgesteld door Procap, in opdracht van de gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren;
10. Memo afwegingen vaarweg Heerenveen, opgesteld door de provincie;
11. Memo afwegingen Vaarweg Drachten, opgesteld door de provincie;
12. Fotoverslag informatiebijeenkomst *mienskip* op 26 september over Hegewarren en vaarweg Drachten, opgesteld door de provincie
13. Hydrologische analyse peilopzet Hegewarren (grondwatermodelberekeningen), Royal Haskoning-DHV
14. Subsidiescan, bureau Hezelburcht
15. Advies PCLG
16. Brief van gemeente Heerenveen
17. Brief van gemeente De Fryske Marren

Taljochting :

Kontekst :

Bestuursakkoord 'Geluk op 1'

- "De Vaarweg Drachten maakt onderdeel uit van het gebiedsproces Hegewarren. Een verbetering van de vaarweg Drachten kan pas aan de orde komen wanneer in dat gebiedsproces duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt."
- De kansen om opgaven in te vullen en de werkwijze van een integrale gebiedsontwikkeling Hegewarren sluiten vrijwel naadloos aan op het bestuursakkoord (zie H.3 Startnotitie).
- "Verbetering van de vaarweg Heerenveen bekijken we wanneer de gemeente hier een goed voorstel voor doet."
- De ambitie is uitgesproken het Van Harinxmakanaal aan te passen zodat klasse Va-schepen van deze vaarweg gebruik kunnen maken, zonder het hele kanaal naar klasse Va te brengen.
- resultaat 44: "er zijn afspraken met het Rijk over de vervanging van de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal door een aquaduct."

Veenweidevisie

De Hegewarren is een zogeheten 'kansrijk gebied' binnen de Veenweidevisie (*niet te verwarren met de vraag die voor ligt, of een gebiedsontwikkeling 'kansrijk' is*). Voor alle kansrijke gebieden is of wordt een gebiedsproces gestart. Een primaire opgave van de integrale gebiedsontwikkeling is dan ook het oplossen van de bodemdaling en CO2 uitstoot door veenoxidatie.

Ontwerp Omgevingsvisie

De problematiek en meekoppelkansen van een gebiedsontwikkeling Hegewarren sluiten goed aan bij de inhoudelijke agendering van de Omgevingsvisie en biedt de mogelijkheid om bij te dragen aan urgente integrale opgaven zoals veenweide, CO2, klimaatadaptatie, energietransitie en biodiversiteit. Vanuit de Omgevingsvisie willen we werken met een 9 tal principes. In de Hegewarren liggen nadrukkelijk kansen voor het toepassen van deze principes:

- Samenwerkingsprincipes voor de provincie met andere partijen, zoals: decentraal wat kan, aansluiten bij wat er al gebeurt, rolbewust, sturen op het proces en een verschuiving van 'nee tenzij' naar 'ja mits'. Het laatste principe houdt in dat we als provincie minder regels willen stellen, maar juist willen benoemen wat er mogelijk is en flexibel willen meedenken over oplossingen.
- Daarnaast zijn inhoudelijke principes genoemd. Daarbij ligt de uitdaging in: zuinig en meervoudig ruimtegebruik, koppelen van opgaven aan elkaar,

het gebruiken van omgevingskwaliteiten als ontwerpbasis, en aandacht voor gezondheid en veiligheid.

Bij het meenemen van alle opgaven en kansen kan blijken dat dit op onderdelen (nog) niet past in het huidige beleid. Juist vanuit het principe “ja, mits” (mee-denken over oplossingen en een flexibele opstelling), zou ruimte gevonden kunnen worden om oplossingen verder te onderzoeken.

Project Oudega aan het Water

Met de uitvoering van het project wordt een deel van de ontvlechting van recreatie- en beroepsvaart gerealiseerd op het traject Veenhoop-Drachten.

Probleemstelling :

Hegewarren

U heeft ons gevraagd om te onderzoeken of een integrale gebiedsontwikkeling Hegewarren kansrijk is, gezien de maatschappelijk opgaven die er in dit gebied spelen (onder andere de Veenweideproblematiek en de recreatieve druk op het nationaal park De Alde Feanen). De vraag of het kansrijk is koppelde u mede aan de vraag of partijen zich (financieel) aan een gebiedsontwikkeling willen verbinden.

Of een alternatief tracé voor de Vaarweg Drachten onderdeel uitmaakt van het gebiedsproces Hegewarren is een vervolgvraag. Deze vraag wordt beantwoord binnen de context van de vaarwegen visie, waarbij niet alleen gekeken is naar mogelijke synergie met de gebiedsontwikkeling Hegewarren, maar ook naar nut en noodzaak en mogelijke alternatieven.

Vaarwegen

Binnen de context van de Vaarwegenvisie heeft u gevraagd welke maatregelen genomen kunnen worden om de veiligheid op het water in de huidige situatie te verbeteren.

U heeft gevraagd om alternatieven te onderzoeken voor het opwaarderen van de vaarwegen Drachten en Heerenveen naar Klasse Va. Dit betreft de mogelijkheden van een Fly-by terminal in Fryslân, bedrijfsverplaatsing naar Het Prinses Margrietkanaal en alternatieven voor bulktransport.

Vervolgens wilt u weten hoe deze alternatieven zich verhouden tot het opwaarderen van de vaarwegen naar Heerenveen en Drachten via alternatieve tracé's.

Een alternatief tracé voor de vaarweg Drachten, waarbij De Alde Feanen ontzien wordt, is alleen aan de orde als deze meegenomen kan worden in het gebiedsproces Hegewarren. De vraag die voor lag, is of er synergie met de andere kansen voor het gebied is. Daarnaast is gevraagd of partijen zich hier (financieel) aan willen verbinden.

Een alternatief tracé voor de vaarweg Heerenveen, waarbij Terherne ontzien wordt, is alleen aan de orde als de gemeente Heerenveen een goed voorstel doet om een nieuw tracé via het Jinhuster Deel aan te leggen.

Daarnaast is gevraagd om aan te geven op welke wijze het Van Harinxmakanaal verder geschikt gemaakt kan worden voor klasse Va schepen.

Ook is gevraagd om de lobby te starten voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een aquaduct en het verbeteren van de veiligheid op het PM-kanaal bij Rijkswaterstaat aan te kaarten.

Probleemana-lyze :

Hegewarren

Het is kansrijk dat de problemen in en rond de Hegewarren worden opgelost door een andere inrichting van het gebied, met hogere waterpeilen. Tegelijkertijd biedt zo'n andere inrichting de mogelijkheid om opgaven uit de omgeving mee te nemen zoals het creëren van waterberging en het verminderen van de recreatieve druk op Nationaal park De Alde Feanen.

Het blijkt moeilijk om de problematiek in de Hegewarren op te lossen en de polder geschikt te houden voor de veehouders: voor hen is het niet in alle opties mogelijk hun bedrijf voort te zetten.

Of partijen zich financieel aan een gebiedsontwikkeling willen verbinden hangt (mede) af van de erkenning van de eigen opgaven. De partijen die samen met de provincie de kansrijkheid van een gebiedsontwikkeling onderzocht hebben en de grootste opgaven in het gebied hebben (LTO-Noord, Wetterskip Fryslân en de gemeente Smallingerland) zijn hier duidelijk over. Zij erkennen de problematiek en hun verantwoordelijkheid daarin, en zijn bereid (financieel) bij te dragen aan een vervolgstap van een gebiedsontwikkeling. De betrokken partijen hebben uitgesproken het komende jaar serieus te zullen onderzoeken welke bijdrage zij voor de eventuele realisatie willen en kunnen leveren.

Vaarwegen

Het veiligheidsonderzoek heeft de nodige informatie opgeleverd over de veiligheidssituatie op de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen. Uit voorlopige resultaten blijkt onder meer dat op de drukste kruispunten van de beide vaarwegen deze zomer geen (bijna) ongevallen hebben plaats gevonden. Het onderzoek heeft bevestigd dat er een gevoel van onveiligheid is. Daarom kan niet zondermeer de conclusie worden getrokken dat de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen veilig zijn. Om de veiligheid in de toekomst te verbeteren wordt voorgesteld een maatregelen pakket uit te werken.

De onderzochte alternatieven voor opwaardering van de vaarwegen (Fly-by terminal, alternatieven voor bulkvervoer en bedrijfsverplaatsing) blijken niet realistisch. Tijdens de besluitvorming op 20 juni 2018 heeft u vastgesteld dat het opwaarderen van bestaande tracés ook geen optie is. Vanwege het conflict tussen beroepsgoederenvervoer over water en recreatie en natuur is het namelijk ongewenst dat schepen van klasse Va door Earnewâld en Nationaal Park De Alde Feanen varen. Daarom is er voor een opwaardering gekeken naar alternatieve tracés maar deze zijn kostbaar. Op 20 juni 2018 is geconcludeerd dat de sec aan het vervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va-vaarweg de investeringen onvoldoende legitimeren. Er is (aanvullend) onderzocht in welk tempo klasse IV schepen uit faseren. Het onderzoek concludeert dat naar verwachting rond 2050 vrijwel alle klasse IV schepen uit de vaart zijn genomen. De afname van klasse IV schepen verloopt mogelijk sneller vanwege de verduurzamingsopgave. Deze prognose heeft in de toekomst grote impact op de bereikbaarheid van de havens van Drachten en Heerenveen en de concurrentiepositie van de betrokken bedrijven. Er zijn op dit moment geen grote problemen qua bereikbaarheid. De kans is echter aanzienlijk dat het te zijner tijd wel urgent wordt. De vraag of er dán nog sprake is van een 'passende bereikbaarheid' voor de havens van Heerenveen en Drachten beschouwd mag blijven worden.

De gemeente Heerenveen heeft de vraag (op eigen verzoek) gekregen een voorstel te doen waaruit blijkt dat een alternatief tracé voor de vaarweg Heerenveen toch mogelijk is. Voor de Vaarweg Drachten was de vraag of er synergie mogelijk is met het gebiedsproces Hegewarren. Als er synergie te behalen is, kan de kosten-baten verhouding van zowel het gebiedsproces als de aanleg van een alternatief tracé positiever uitpakken.

Om het Van Harinxmakanaal verder geschikt te maken voor grotere schepen zijn maatregelen nodig zoals het verdiepen van de vaarweg in combinatie met vervanging van oeverconstructies en bochtverruimingen.

In het BO MIRT van november 2018 is afgesproken een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit te voeren voor de HRMK-spoorbrug waarin onder andere de vervanging door een spooraquaduct wordt meegenomen

**Doelstelling / be-
eage effecten:**

Hegewarren

De primaire opgaven in het gebied oplossen. De eerste opgave is het zo snel mogelijk verschaffen van duidelijkheid aan de veehouders in de Hegewarren. De andere opgaven in dit gebied zijn het creëren van een robuust, duurzaam en toekomstbestendig watersysteem, bijdragen aan de doelen van het Nationaal Klimaatakkoord door het oplossen van de veenweideproblematiek (bodemdaling en CO2 uitstoot) en het tegengaan van verdere verdroging van N-2000 gebied De Alde Feanen.

Vaarwegen

De bereikbaarheid van de Friese binnenhavens op een veilige manier op orde brengen en houden, mits dat kan op een manier die in balans is met de omgeving en recht doet aan de andere economische belangen die spelen op het water.

Risiko's :

Hegewarren

Over circa een jaar geen duidelijkheid omdat de weerstand tegen onderdelen van de scope van de gebiedsontwikkeling Hegewarren (concreet: vaarweg Drachten en zonneweiden) het proces complex maakt;

Vaarwegen

Het terugdraaien van de ontheffing om met klasse Va schepen op de vaarweg naar Heerenveen te varen, vraagt een aanpassing van de vaarwegverordening. Deze aanpassing is onderhevig aan bezwaar en beroep. Risico is dat de nieuwe verordening door de branche (met positief resultaat) juridisch wordt aangevochten en/of de provincie nadeelcompensatie moet uitbetalen. Het is aan de branche om aan te tonen dat er daadwerkelijk sprake is van nadeelcompensatie waarbij meespeelt of de branche voldoende in de gelegenheid is gesteld om te anticiperen op het voorgenomen besluit. Nadat de Staten in 2018 het besluit hebben genomen om op 1 juli 2021 te stoppen met het verlenen van de ontheffing voor klasse Va schepen, is het stopzetten van de ontheffing, expliciet vermeld bij het verstrekken van de ontheffing.

**Probleemoplos- :
sing**

Hegewarren

Door de volgende fase (afroendend onderzoek) van een gebiedsontwikkeling voor de Hegewarren te starten wordt duidelijk hoe de verschillende opgaven zoals een robuust duurzaam en toekomstbestendig watersysteem en het oplossen van de veenweideproblematiek (ruimtelijk) kunnen worden ingevuld. Bij de uitwerking wordt in beeld gebracht wat de financiële, technische en juridische haalbaarheid van een andere inrichting van het gebied is (inclusief de mogelijkheden voor het realiseren van meekoppelkansen). Betrokken partijen maken in de komende onderzoeksfase duidelijk welke bijdrage zij reëel achten voor de uitvoering. Belangrijk onderdeel van het onderzoek is het concretiseren van de mogelijke kostenbesparingen in de toekomst, en de mogelijkheid om dit als investeringen in het gebied in te zetten. Op basis van het onderzoek moet duidelijk worden of het daadwerkelijk haalbaar is om de Hegewarren anders in te richten, en of de veehouders hun bedrijf hier nog kunnen voortzetten of niet. Ook kan in de komende fase in beeld worden gebracht of een alternatief tracé voor de vaarweg Drachten haalbaar is.

Vaarwegen

Om de veiligheid op het water te blijven borgen wordt voorgesteld om het bijgevoegde ontwerpmaatregelenprogramma voor veiligheid nader uit te werken in overleg met de gebruikers en de omgeving.

Door de veiligheid op het water te blijven monitoren kan in de gaten gehouden worden hoe de situatie zich ontwikkelt, en of er noodzaak is tot aanpassingen van het (ontwerp) maatregelenprogramma.

U heeft op 20 juni 2018 vastgesteld dat zonder te kijken naar andere belangen door middel van een gebiedsontwikkeling (Hegewarren) een investering in een nieuw tracé niet aan de orde is. Dit is in het bestuursakkoord Geluk op 1 bevestigd, door te stellen dat een verbetering van de vaarweg Drachten pas aan de orde kan komen wanneer in het gebiedsproces Hegewarren duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt. Omdat er geen realistische alternatieven voor de vaarweg Drachten zijn gevonden, is een alternatief tracé door de Hegewarren de enige kans voor eventuele opwaardering van de vaarweg. Daarom is het voorstel om de vaarweg Drachten integraal mee te nemen in de scope van het gebiedsproces Hegewarren. Dan kan in de praktijk gekeken worden (gerekend en getekend) of een alternatief tracé dusdanig ontworpen kan worden dat de balans tussen de kosten en de baten positiever uitpakt.

Ook wordt onderzocht of de bezwaren vanuit de *mienskip* (gedeeltelijk) kunnen worden weggenomen.

De gemeente Heerenveen heeft in samenwerking met de gemeente De Fryske Marren een startnotitie opgesteld om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de vaarweg Heerenveen op te waarderen en welke (financiële) bijdrage zijn willen leveren. Het onderzoek heeft niet geleid tot een voorstel van de zijde van de gemeenten: beide gemeenten hebben aangegeven dat zij deze bijdrage niet willen leveren. Het ontheffingenbeleid wordt aangepast, waardoor de grootste schepen niet meer worden toegestaan op de vaarweg. Komende jaren zal blijken of de huidige situatie, gezien de ontwikkelingen in de scheepvaartsector en het natte bedrijventerrein 'passend' blijft.

Voor het Van Harinxmakanaal is een uitvoeringsprogramma opgesteld. In het bestuursakkoord zijn de maatregelen benoemd en zijn de middelen gereserveerd. Deze zijn in het voorliggende uitvoeringsprogramma opgenomen.

Voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spooraquaduct wordt een MKBA opgesteld. Deze is voeding voor het overleg hierover met het Rijk in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)

Het verbeteren van de veiligheid op het PM-kanaal bij Rijkswaterstaat is aangekaart in het reguliere overleg met Rijkswaterstaat.

Foarkaroplossing/ Yntegrale ôfwaging :

Onder 'oare punten' lichten we per onderdeel toe waarom voor de voorgetelde oplossing gekozen is. Daar wordt ook toegelicht waarom we niet voor de alternatieven kiezen.

Útfiering :

Hegewarren

Samen met het Wetterskip, de gemeenten Smallingerland, Tytsjerksteradiel en LTO-noord wordt het afrondend onderzoek naar de gebiedsontwikkeling Hegewarren opgepakt. In het voortraject is de omgeving vooral geïnformeerd en deels geconsulteerd. In het onderzoek wordt nauw samengewerkt met de direct betrokkenen en de omgeving, waarbij de deelnemers in het proces invloed hebben op het resultaat van het proces.

De kaders van de gebiedsontwikkeling staan in de startnotitie de ter vaststelling voorligt.

Vaarwegen

Het ontwerp maatregelenprogramma voor de veiligheid wordt met de omgeving en de gebruikers besproken. Zonodig wordt te zijner tijd een voorstel voor financiering aan u voorgelegd.

Voor de vaarweg Heerenveen zal, naast de maatregelen voor het verbeteren van de veiligheid, de vaarwegenverordening moeten worden aangepast. De verordening zal worden aangepast om de ontheffing voor klasse Va schepen op structurele basis stop te zetten per 1 juli 2021, en op die manier uw besluit van 20 juni 2018 te effectueren. Dit besluit wordt iets ruimer geïnterpreteerd: schepen tot een breedte van 10,5m worden toegestaan.

Het uitvoeringsprogramma Van Harinxmakanaal wordt opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2020-2030

Hoe de lobby voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug door een spoorquaduct verder verloopt hangt af van de gesprekken hierover met het Rijk, beginnend in het MIRT van 20 november. Zoals gebruikelijk worden de Staten via een SNN brief geïnformeerd over de uitkomsten van het BO MIRT.

Monitoaring/evaluasie :

Vaarwegen

Om te beoordelen of er ook in de toekomst nog sprake is van een passende (en veilige) bereikbaarheid van de binnenhavens, monitoren we de veiligheid, de economische ontwikkeling van de natte bedrijventerreinen en de ontwikkelingen in de maatvoering van de schepen in de beroepsvaart. Dit kan aanleiding zijn om het besluit voor de vaarweg Heerenveen in de toekomst te heroverwegen en kan van invloed zijn op het beeld van nut en noodzaak voor vaarweg Drachten.

Stjoering :

Hegewarren

De uitvoering van het gebiedsproces Hegewarren valt onder de integrale aanpak van de Veenweidevisie. Het project wordt samen met de betrokken gemeenten, het Wetterskip en de LTO en in nauw overleg met de omgeving opgepakt. Volgend jaar worden de resultaten van het onderzoek aan uw staten worden voorgelegd.

**Ferfolchprose-
duere** :

Hegewarren

De resultaten van het afrondende onderzoek Hegewarren (de technische, juridische en financiële haalbaarheid) worden aan PS voorgelegd in de vorm van een ruimtelijk plan en een samenwerkingsovereenkomst met ten minste het Wetterskip Fryslan, de gemeente Smallinterland en LTO-Noord, waarin de scope van een vervolg en onderlinge afspraken tussen partijen over de financiering en risico's zijn vastgelegd.

Vaarwegen

Het besluit of een nieuw tracé voor de vaarweg Drachten onderdeel van de planfase wordt of niet, ligt op dat moment ook voor. Zoja, dan is dat de start van een formele Tracéstudie (inclusief milieueffectrapportage). Deze studie zal vervolgens uitwijzen of een nieuw tracé daadwerkelijk haalbaar is.

Oare punten :

Leeswijzer

Achtereenvolgens worden de volgende onderdelen behandeld:

- Hegewarren
- Veiligheid
- Alternatieven voor opwaardering van vaarwegen
- Vaarweg Drachten
- Vaarweg Heerenveen
- Van Harinxmakanaal
- Veiligheid op het PM-kanaal

Per onderdeel is opgenomen welke overwegingen en beslispunten u op 20 juni 2018 mee gegeven heeft. Daarna is aangegeven op welke wijze deze zijn uitgewerkt en hoe *de mienskip* daar bij betrokken is. In de beeldvormende commissie van 12 juni 2019 is de aanpak met u besproken en zijn aanvullende punten meegegeven. Ook deze zijn opgenomen. Vervolgens is per onderdeel aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld in het voorliggende besluit.

Hegewarren

Vooraf

De toekomst van de polder de Hegewarren is binnen de context van de Vaarwegenvisie voor beroepsvaart een wat vreemde eend in de bijt. Het gebied is in beeld voor een alternatief tracé voor de vaarweg Drachten, maar belangrijker is dat de polder zijn eigen problematiek kent, die integraler en breder is dan de afwegingen over de vaarweg Drachten. Het draait daarbij niet in de laatste plaats om het geven van duidelijkheid aan de zes betrokken veehouders in deze polder.

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- het ongewenst is dat schepen van klasse Va door Earnewâld en Nationaal Park De Alde Feanen varen, vanwege het conflict tussen beroepsgoederenvervoer over water en recreatie en natuur;
- een alternatieve vaarroute voor het vrachtvervoer een grote investering vraagt;
- de aan het vrachtvervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va vaarweg een dergelijke investering onvoldoende legitimeren;
- de belangen voor een vaarweg op zichzelf daarmee te licht zijn voor een investering van deze omvang;
- hiermee invulling is gegeven aan het voornemen van Gedeputeerde Staten om in deze coalitieperiode een MKBA voor de vaarweg naar Drachten te doen;
- het onderzochte tracé via de polder Hegewarren loopt;
- er in de polder Hegewarren ook andere maatschappelijke kwesties spelen, zoals hoge kosten voor beheer en instandhouding, veenweideproblematiek, de mogelijkheid om extra boezemwater te creëren en de recreatieve druk op het aanpalende Nationaal Park De Alde Feanen te verlagen;
- de baten van deze maatschappelijke kwesties per stuk onvoldoende legitimatie vormen voor een grote ingreep in het gebied, maar de optelsom van vaarweg en genoemde kwesties beduidend hoger uitkomt;
- dit maakt dat op dit moment een finaal besluit over de aanleg van een vaarweg naar Drachten niet aan de orde kan zijn, maar dat een onderzoek naar de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling een passende volgende stap is;
- de gemeente Smallingerland zich reeds positief heeft uitgesproken over het idee van een gebiedsontwikkelingsproces met de Provincie en Wetterskip Fryslân als partners;
- een dergelijke gebiedsontwikkeling niet automatisch ook inhoudt dat er een nieuw tracé voor een klasse Va vaarweg naar Drachten wordt aangelegd;
- het concept 'gebiedsontwikkeling' in Fryslân een bewezen effectief instrument is om grootschalige, complexe opgaven op te lossen met oog voor de huidige gebruikers en waarden van het gebied;

Hebben de Staten juni 2018 besloten:

- a. vast te stellen dat een nieuw tracé via de Hegewarren een investering vergt welke, in vergelijking met de verwachten baten hiervan, te hoog is;
- b. vast te stellen dat, zonder het kijken naar andere belangen door middel van de gebiedsontwikkeling, hiermee een investering in een nieuw tracé niet aan de orde is;

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- c. in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling Drachten — polder Hegewarren — Prinses Margrietkanaal en derta soarchfaldich om te gean mei De Burd, sadat dy sa folle mooglik sparre wurdt, en demjonken oan te jaan op hokker wize de feiligens op de krúsing mei de Greft en op it trajekt De Feanhoop — Drachten boarge wurdt;
- d. dit op te pakken met in ieder geval de partijen Wetterskip Fryslân en de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden;
- e. een startnotitie voor het gebiedsontwikkelingsproces op te stellen en daarin vast te leggen welke belangen iedere partij heeft en wat de rol en verantwoordelijkheden binnen het proces zijn met als doel dat de uiteindelijke cofinanciering in proportie is met het belang dat iedere partij heeft en waarbij financiële afspraken met partners worden vastgelegd als resultaatverplichtingen;

Motie

De ûntsluting fan Drachten: as it útstel fan it kolleezje folge wurdt yn beslútfoarmende sin, of amendearre wurdt in dy sin, dat er wol in startnotysje komt, dan wurdt it ferpleatsen fan bedriuwen dêryn meinommen;

“In de startnotitie op te nemen hoe men de mensen uit de omgeving, recreatiebedrijven uit de buurt en andere betrokkenen zoals natuurorganisaties, boeren, landschapsbeheerders, watersportbedrijven en andere bedrijven, betrokken zullen worden bij het proces en wat voor zeggenschap zij hebben tijdens de planontwikkeling en besluitvorming”

Aanvullende vragen Beeldvormende Commissie 12 juni 2019

Bij de behandeling van de discussienotitie in de beeldvormende commissie op 12 juni 2019 hebben de Staten gevraagd om ook de volgende aspecten mee te nemen in de voorverkenning:

- Leefbaarheid wordt een expliciete parameter in de afwegingen, en dus niet alleen economische aspecten
- Er is aandacht voor de kwaliteiten van de huidige situatie, en wat er verloren gaat wanneer de Hegewarren een andere gebiedsinvulling krijgt;
- De technische haalbaarheid en eventuele gevolgen van zonnepanelen in de Hegewarren worden meegenomen als een denkrichting;
- De financieringsaspecten (wie betaalt te zijner tijd wat) worden zoveel mogelijk meegenomen.

Aanpak

De centrale vraag die u over de Hegewarren heeft gesteld:

1. Is een integrale gebiedsontwikkeling voor de Hegewarren kansrijk?
2. Of andere partijen zich hier (financieel) aan willen verbinden, is een belangrijke indicator daarvan.
3. Ook hebben de Staten gevraagd om met de *mienskip* in gesprek te gaan hoe zij aankijken tegen een integrale gebiedsontwikkeling.

Om deze vragen te beantwoorden is het afgelopen jaar een voorverkenning uitgevoerd ten behoeve van de startnotitie. De resultaten zijn gepresenteerd in het document: "Resultaten voorverkenning gebiedsproces Hegewarren". Dit stuk is opgesteld door een projectteam van de provincie, Wetterskip Fryslân, Gemeente Smallingerland en de woordvoerder van LTO-Noord-Smallingerland, namens de veehouders in de Hegewarren. Het is gebaseerd op kennis binnen de betrokken organisaties, veldbezoeken en (extern) onderzoek naar de hydro-ecologische effecten van het wijzingen van de oppervlaktewaterpeilen en kansen voor subsidies.

In de voorverkenning zijn allereerst de opgaven in beeld gebracht:

De polder de Hegewarren is een veenweide gebied van 400 hectare, direct grenzend aan het N-2000 gebied en Nationaal Park De Alde Feanen, met een dik pakket veen van gemiddeld 2 meter. De polder is omsloten door water, natuur- en recreatiegebieden. Door oxidatie van het veen, daalt de bodem. Dit heeft verregaande consequenties voor het waterbeheer van de polder. De kosten voor het instandhouden van de polder bedragen circa € 1000 /ha/jaar, in een gemiddelde veenweidepolder is dit € 50 – 100 ha/jaar. Het dalen van de bodem en het verlagen van de waterpeilen leidt tot verdere verdroging van omliggende natuurgebieden. Ook komt hierbij CO₂ vrij. De ligging van de polder direct naast het N2000 gebied De Alde Feanen betekent dat er uitstoot van stikstof plaatsvindt vanuit de veehouderij op onder andere dit stikstofgevoelige gebied. Andersom levert de ligging beperkingen op voor de veehouders (PAS problematiek).

Vervolgens zijn verschillende toekomstperspectieven (denkrichtingen) met elkaar vergeleken: de huidige situatie handhaven, extensivering en innovatie van de landbouw en een nieuwe functie van het gebied (steeds nattere omstandigheden). Daarbij is in beeld gebracht welke opgaven en kansen - desgewenst - te verwezenlijken zijn, welke synergie er met het oplossen van de problematiek en/of andere kansen is, en wat ze betekenen voor de financiële haalbaarheid.

De *mienskip* is op verschillende momenten benaderd tijdens deze voorverkenning:

- In april is middels een enquête aan circa 30 organisaties gevraagd aan te geven welk belang zij bij het onderwerp hebben en dit toe te lichten;
- Diverse 1-op-1 gesprekken met externe partijen (zoals de Friese Milieufederatie, It Fryske Gea, Nationaal Park De Alde Feanen, Grou Breed) en werkbijeenkomsten;
- Twee openbare inloopbijeenkomsten in de regio op 23 en 24 mei, bezocht door circa 150 mensen;
- Een bijeenkomst om de resultaten van de voorverkenning voor te leggen en te verifiëren op 26 september, bezocht door circa 80 mensen.

Resultaat

Vraag 1: is een gebiedsontwikkeling kansrijk?

Uit de voorverkenning blijkt dat een integrale gebiedsontwikkeling de kans biedt om de problemen in het gebied op te lossen. Dit is het geval met en zonder alternatief tracé voor de vaarweg Drachten. Tegelijkertijd zijn er mogelijkheden om opgaven uit de omgeving (breder in Fryslân) mee te nemen.

In de voorverkenning heeft de focus gelegen op het onderzoeken van de primaire problemen (opgaven), de erkenning daarvan en de mogelijkheden om deze op te lossen. Meekoppelingen, waaronder de vaarweg Drachten, zijn als kans benoemd en beschreven. Voor uitspraken over de haalbaarheid en inpasbaarheid moet in de vervolgfase verder ingezoomd worden op het gebied, en 'gerekend en getekend' met de betrokkenen.

Uitwerking denkrichtingen gebiedsontwikkeling Hegewarren

	1 Recht zo die gaat Autonome situatie: peil volgt functie	2 Extensivering en innovatie landbouw Peilen omhoog	3a Nieuwe functie van het gebied Boezempeil/ Alde Feanen gebied	3b Nieuwe functie van het gebied Retentiegebied
OPGAVEN	Draagvlak bij - en helderheid over toekomst veehouders Hegewarren	Alleen draagvlak indien de huidige peilen en drooglegging 30 jaar gegarandeerd kunnen worden		
	Creëren van een robuust, duurzaam en toekomstbestendig watersysteem			
	Bijdragen aan doelen Klimaatkkoord/ CO2 reductie dmv oplossen veenweideproblematiek		Vertraagt, maar blijft optreden	
	Invloed op instandhoudingsdoelen N-2000 gebied Alde Feanen		Vertraagt, maar blijft optreden	
EFFECTEN	Bodemdaling en CO2 uitstoot	✘ ✘	✘	✓ ✓
	Verdroging N-2000 gebied Alde Feanen	✘ ✘	✘	✓ ✓
	Uitstoot stikstof op N2000 gebied Alde Feanen (PAS)	✘	✓	✓ ✓
	Behoud van huidige functies en landschap	✓ ✓	✓	✘ ?
KANSEN	Of kansen technisch, maatschappelijk, juridisch en financieel haalbaar zijn, wordt beantwoord in de verkenning.			

- Waterberging
- Biodiversiteit/ nieuwe natuur
- Weidevogels
- Nieuwe recreatieve voorzieningen ('Slimme groei')
- Kansen voor grootschalige zonnepanelen
- Alternatief tracé vaarweg Drachten
- Kansen voor een nieuw landschap
- Kans op substantiële co-financiering

✘ = negatief, ✘ ✘ = negatiever effect t.o.v. ✘ | ✓ = positief effect, ✓ ✓ = positiever effect t.o.v. ✓ | ? = zal moeten blijken uit ontwerp

Vraag 2: Willen andere partijen zich hier (financieel) aan verbinden?

Of partijen zich financieel aan een gebiedsontwikkeling willen verbinden hangt (mede) af van de erkenning van de eigen opgaven.

De voorverkenning is in nauwe samenwerking uitgevoerd met een woordvoerder van de veehouders in de Hegewarren en LTO-Noord, Wetterskip Fryslân en de gemeente Smallingerland. Zij erkennen de problematiek en hun verantwoordelijkheid daarin, zien een gezamenlijk belang in de uitvoering van een gebiedsontwikkeling en zijn bereid (financieel) bij te dragen aan een vervolgstap.

Het Wetterskip en de gemeente willen het komende jaar serieus onderzoeken welke bijdrage zij voor de eventuele realisatie willen en kunnen leveren.

Als na afloop van de volgende fase blijkt dat een gebiedsontwikkeling haalbaar is, kunnen afspraken gemaakt worden over de individuele bijdragen van partijen. De gemeente Smallingerland heeft in 2018 al aangegeven dat zij te zijner tijd een substantiële bijdrage willen leveren voor de vaarweg Drachten. De financiële ruimte voor de provincie en het Wetterskip voor financiële bijdragen wordt te zijner tijd mede bepaald door integrale afwegingen binnen het Veenweidedossier (in het kader van de MKBA en het UP 2020-2030).

In algemene zin kan gesteld worden dat er kansen zijn op substantiële financiële bijdragen voor de realisatiefase. Er kan worden bijgedragen aan nationale en internationale opgaven, er zijn grote potentiële besparingen mogelijk en er zijn meekoppelkansen met verdienopties/exploitatiemogelijkheden. Bovendien is er sprake van een momentum door kansen op financiering vanuit het nationaal Klimaatakkoord en speelt ook de problematiek in het kader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof) mee in de urgentie.

Daarnaast past de volgende stap in de integrale gebiedsontwikkeling bij de rol van de provincie en sluit de aanpak naadloos aan op de principes en resultaten uit het bestuursakkoord 'Geluk op 1', en het provinciaal Veenweidebeleid.

Vraag 3: ga in gesprek met de mienskip

- Het is breed gedragen dat de veehouders snel duidelijkheid nodig hebben.
- Er is erkenning van de problematiek in de polder.
- De omgeving staat positief / niet negatief tegenover een gebiedsontwikkeling Hegewarren. Men benoemt vooral kansen voor recreatie.
- Er is regionaal veel zorg over het effect van de eventuele verplaatsing van de vaarweg uit de Alde Feanen naar de Hegewarren. Het is niet duidelijk hoe een eventueel tracé zal lopen, omdat we nog niet in de fase van ontwerpen en slimme oplossingen zijn. Dit geeft met name in de regio Grou onrust. De Burd is pas ingericht als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en er zijn zorgen of de veiligheid op nieuwe kruisingen waar beroeps- en recreatievaart elkaar zullen treffen wel veilig zullen zijn.
- Veel mensen en organisaties geven uitdrukkelijk aan dat zij betrokken willen worden bij de komende onderzoeksfase.

Voorstel Hegewarren

We stellen voor een volgende fase van een gebiedsontwikkeling in te gaan: het afrondende onderzoek. Doel is het in interactie met de omgeving scherp krijgen wat realistisch en gewenst is in dit gebied, waarbij er sprake is van voldoende maatschappelijke acceptatie en dat de leefbaarheid gewaarborgd blijft (of verbetert). Het gaat om de technisch inhoudelijke haalbaarheid, de financiële haalbaarheid, de juridische haalbaarheid en op welke wijze het kan worden uitgevoerd (proces). Na deze onderzoeksfase beslissen de betrokken overheden met welke oplossingen (schetsontwerpen) zij de planfase in willen gaan en of zij budget beschikbaar willen stellen voor de uitvoering.

We stellen daarbij vast dat er terechte zorgen en bezwaren in de omgeving leven over bijvoorbeeld een nieuw tracé voor de Vaarweg Drachten, maar ook over het mogelijke verlies van de huidige waarden in het gebied en het landschap. Deze zorgen zijn als vragen of uitgangspunten voor het ontwerp gemarkeerd in de 'Resultaten van de voorverkenning' en worden in het onderzoek meegenomen en wegen mee in de uiteindelijke keuze voor een vervolg.

In de startnotitie is opgenomen dat de mensen uit de omgeving, recreatiebedrijven uit de buurt en andere betrokkenen zoals natuurorganisaties, boeren, landschapsbeheerders, watersportbedrijven en andere bedrijven, nauw betrokken zullen worden bij het proces.

De dekking voor de kosten voor het afrondend onderzoek (circa € 450.000) worden gedeeld door de betrokken partijen Wetterskip Fryslan, gemeente Smallingerland en provincie. Het provinciale aandeel in de kosten (€ 150.000) is bij het Bestuursakkoord beschikbaar gesteld.

Alternatief

Wanneer ervoor gekozen wordt om geen vervolgfase te starten, blijft de situatie voor de betrokken veehouders onzeker, omdat het de vraag is of de huidige situatie te handhaven is, zowel fysiek als beleidsmatig. In dat geval zal GS in overleg met het Wetterskip bekijken welk toekomstperspectief de veehouders in de Hegewarren gegeven kan worden.

Veiligheid

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- een aantal kleinere maatregelen, zoals drempels wegnemen en extra ligplaatsen creëren, een bijdrage kunnen leveren aan meer veiligheid in het gezamenlijk gebruik van de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer;
- dit veelal geprogrammeerd kan worden in de reguliere onderhoudswerkzaamheden, waardoor de kosten relatief beperkt blijven;

Hebben de Staten juni 2018 besloten:

een overzicht te maken van een aantal kleinere maatregelen, zoals wachtvoorzieningen en drempels baggeren en aan te geven hoe ze opgenomen kunnen worden in het programma voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen om zo werk-met-werk te maken.

Moties

Der sil ûndersyk dien wurde nei de mooglikheid om bloktiden yn te fieren op de farwei nei Drachten – bygelyks om it oere foar klasse IV en allinne tusken 20.00 en 08.00 oere foar klasse Va – en dêryn de wachtplakken foar de skippen en de brêge Headammen mei te nimmen.

Dat DS yn oerliz mei grûneigners maatregels nimt om mear en bettere sichlijnen rûn it Fryske faarwetter te realisearjen te begjinnen om it wetter bij Earnewald en Terherne om sa de feiligens fan minsken op en yn it wetter te fergrutsjen.

Aanvullende vragen Beeldvormende Commissie 12 juni 2019

U heeft tijdens de bespreking van de discussienotitie aangegeven dat het wenselijk is dat er meerdere keren gefilmd zou worden in het kader van de Vaartakenanalyse, op meerdere dagen en onder verschillende omstandigheden.

Aanpak

In essentie heeft u de vraag gesteld:

- In welke situaties en op welke locaties is sprake van een (gevoelsmatige) onveiligheid;
- Geef een overzicht van mogelijke maatregelen om de veiligheid op de vaarweg Drachten en Heerenveen te verbeteren.

Afgelopen zomer is onderzoek naar de veiligheid op de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen uitgevoerd. Dit bestond uit de volgende deelonderzoeken:

- Tellingen van het aantal schepen (de 'bootdichtheid': hoe druk is het op het water);
- Uitvoeren van enquêtes onder huurders, waarbij vooral is gevraagd naar hun (vaar)ervaring en welke positieve en negatieve ervaringen zij hebben gehad met de beroepsvaart;
- Het maken van (permanente) video opnames gedurende de zomermaanden van de twee drukste kruisingen tussen beroepsvaart en recreatievaart op de vaarweg Drachten (kruising Earnewâld) en vaarweg Heerenveen (kruising Terherne). Vervolgens zijn deze beelden geanalyseerd;
- Het maken van video opnames van twee vrachtschepen waarbij de acties van de schipper en het zicht rondom is vastgelegd en geanalyseerd ('Vaartakenanalyse').

Resultaat

Uit dit onderzoek blijkt:

- De meeste huurders (60%) hebben geen of beperkte ervaring op het water;
- De meeste huurders (75%) zijn zich bewust van dat er op de vaarwegen Drachten en Heerenveen binnenvaarschepen varen en het merendeel daarvan (bijna 75%) heeft een binnenvaartschip ontmoet;
- De analyse van de videobeelden op de twee (drukke) kruisingen laat zien dat in de periode van het onderzoek geen (bijna) ongevallen hebben plaats gevonden. In een aantal

gevallen nemen recreanten (bewust) een risico doordat ze zich binnen het beïnvloedingsgebied van een binnenvaartschip bevinden;

- De schippers handelen professioneel en gefocust op deze vaarwegen. Zij zijn zich (zeer) bewust van de risico's en zijn extra voorzichtig;
- Er is geen normering beschikbaar of het veilig of onveilig is op deze twee vaarwegen.

Het onderzoek heeft de nodige informatie opgeleverd over de (subjectieve) veiligheid op deze twee vaarwegen. Op grond van dit onderzoek kan geen (harde) conclusie worden getrokken of het wel of niet veilig is.

GS zal dit onderzoek iedere twee jaar herhalen om te achterhalen of er een bepaalde trend wordt waargenomen. Dit zorgt voor een referentie, en maakt inzichtelijk of er (wezenlijk) iets verandert in de veiligheidssituatie.

Mogelijkheden voor bloktijden

Er is expliciet gevraagd om naar de mogelijkheid te kijken of het instellen van bloktijden een optie is (bijvoorbeeld tussen 8:00 en 20:00u). De recreatiedrukke verspreidt zich over de gehele dag. Om bloktijden effectief te laten zijn, zullen bloktijden tenminste moeten gelden tussen 10.00 en 18.00u. Schippers die varen op de vaarweg Drachten en Heerenveen mogen maximaal 14 uur varen tussen 06.00 en 22.00. Hiertussen geldt een verplichte rusttijd van 8 uur. Het invoeren van bloktijden heeft geleid op de vaartijden, een forse impact op de binnenvaart. Aangezien zij dan uitsluitend tussen 06.00 – 10.00 en tussen 18.00 – 22.00 kunnen varen. Dit maakt de bedrijfsvoering gevoelig(er) voor vertraging en de vrijheid van inplannen wordt beperkt, met impact op het rendement van de schepen.

Voorstel Veiligheid

We stellen voor een maatregelenpakket op te stellen om de veiligheid op de vaarweg Drachten en Heerenveen te verbeteren.

Er is een ontwerp-maatregelenprogramma opgesteld. Er zijn tal van mogelijkheden opgenomen zoals snoeien of kappen, baggeren, betonning verbeteren en het markeren van (verschillende) vaargeulen. We stellen voor bloktijden niet als maatregel mee te nemen. Het overgrote deel van de voorgestelde maatregelen is eenmalig.

Voorstel is om op basis van het voorstel de volgende stappen te doorlopen:

- Bespreken met de beroepsgroep (schippers die op deze trajecten varen)
- Bespreken met de overige gebruikers/belanghebbenden
- Prioritering van de ontwerp maatregelen op basis van effectiviteit en kosten.
- Bepalen welke maatregelen binnen het bestaande onderhoudsbudget kunnen worden uitgevoerd
- Na een tweede ronde monitoring van de veiligheid beoordelen of er bijstelling van het ontwerp maatregelenprogramma nodig is.

Als er vervolgens aanvullende financiering voor maatregelen nodig is, zal dit te zijner tijd aan u worden voorgelegd.

Alternatief

Wanneer uit de volgende (veiligheids)monitoring blijkt dat de veiligheid verbetert (mede door voorlichting) kan overwogen worden om het maatregelenpakket te beperken.

Alternatieven voor opwaardering van vaarwegen

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- er kansrijke plekken voor een fly by -terminal in Fryslân zijn op basis van het benodigde verzorgingsgebied;
- een terminal ook kan bijdragen aan een oplossing voor een deel van de problematiek in Heerenveen (name-lijk vervoer van containers);

Hebben de Staten juni 2018 besloten:

- a. onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fly by -terminal (voor containers) op een strategisch punt in Fryslân, waarbij een relatie wordt gelegd met in ieder geval de vaarweg naar Heerenveen;
- b. een startnotitie voor dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden

Aanvullende vragen Beeldvormende Commissie 12 juni 2019

Bij de behandeling van de discussienotitie in de beeldvormende commissie op 12 juni 2019 hebben de Staten gevraagd om ook de volgende aspecten mee te nemen in de voorverkenning:

- In hoeverre bedrijfsverplaatsingen reëel zijn, komt expliciet aan de orde;
- Zowel de locaties Akkrum en Burgum, als de relatie met bestaande container terminal in de regio, worden meegenomen bij de afwegingen over een fly by terminal;

Aanpak

Er is onderzocht in hoeverre een fly by terminal in de omgeving van Heerenveen een realistische mogelijkheid is. Allereerst zijn de potentiële locaties bekeken, plekken gelegen aan het PM-kanaal, met een directe aansluiting met een Rijks- of doorgaande provinciale weg en binnen een half uur rijafstand van Heerenveen. Vervolgens is met de markt besproken of de potentiële locaties rendabel kunnen zijn.

Resultaat

Uit dit onderzoek is het volgende naar voren gekomen:

- De twee locaties die mogelijk in aanmerking komen voor een fly by terminal (Grou of Uiterwellinga) zijn niet of matig ontsloten op een Rijksweg of doorgaande provinciale weg, voor een (optimale) ontsluiting zijn aanvullende investeringen nodig;
- De investeringen in - en exploitatie van een fly by terminal zijn hoog en het aanbod van containers is (te) laag om een dergelijke investering te rechtvaardigen;
- Er is voldoende regionale dekking van containerterminals in Noord-Nederland (Leeuwarden en Meppel) waar binnen een korte reistijd (maximaal een uur) containers aangeboden kunnen worden.

Voorstel alternatieven

GS ziet geen reële kansen voor een fly by terminal. Daarom is er geen startnotitie opgesteld voor de realisatie van een fly by terminal. Mogelijk ziet de markt in de toekomst wel kansen, maar de provincie neemt geen actieve rol.

Vaarweg Drachten

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- het ongewenst is dat schepen van klasse Va door Earnewâld en Nationaal Park De Alde Feanen varen, vanwege het conflict tussen beroepsgoederenvervoer over water en recreatie en natuur;
- een alternatieve vaarroute voor het vrachtvervoer een grote investering vraagt;
- de aan het vrachtvervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va vaarweg een dergelijke investering onvoldoende legitimeren;
- de belangen voor een vaarweg op zichzelf daarmee te licht zijn voor een investering van deze omvang;
- hiermee invulling is gegeven aan het voornemen van Gedeputeerde Staten om in deze coalitieperiode een MKBA voor de vaarweg naar Drachten te doen;
- het onderzochte tracé via de polder Hegewarren loopt;
- er in de polder Hegewarren ook andere maatschappelijke kwesties spelen, zoals hoge kosten voor beheer en instandhouding, veenweideproblematiek, de mogelijkheid om extra boezemwater te creëren en de recreatieve druk op het aanpalende Nationaal Park De Alde Feanen te verlagen;
- de baten van deze maatschappelijke kwesties per stuk onvoldoende legitimatie vormen voor een grote ingreep in het gebied, maar de optelsom van vaarweg en genoemde kwesties beduidend hoger uitkomt;
- dit maakt dat op dit moment een finaal besluit over de aanleg van een vaarweg naar Drachten niet aan de orde kan zijn, maar dat een onderzoek naar de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling een passende volgende stap is;
- de gemeente Smallingerland zich reeds positief heeft uitgesproken over het idee van een gebiedsontwikkelingsproces met de Provincie en Wetterskip Fryslân als partners;
- een dergelijke gebiedsontwikkeling niet automatisch ook inhoudt dat er een nieuw tracé voor een klasse Va vaarweg naar Drachten wordt aangelegd;
- het concept 'gebiedsontwikkeling' in Fryslân een bewezen effectief instrument is om grootschalige, complexe opgaven op te lossen met oog voor de huidige gebruikers en waarden van het gebied;

Hebben de Staten juni 2018 besloten:

- f. vast te stellen dat een nieuw tracé via de Hegewarren een investering vergt welke, in vergelijking met de verwachten baten hiervan, te hoog is;
- g. vast te stellen dat, zonder het kijken naar andere belangen door middel van de gebiedsontwikkeling, hiermee een investering in een nieuw tracé niet aan de orde is;

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- h. in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling Drachten — polder Hegewarren — Prinses Margrietkanaal en derta soarchfaldich om te gean mei De Burd, sadat dy sa folle mooglik sparre wurdt, en demjonken oan te jaan op hokker wize de feiligens op de krúsing mei de Greft en op it trajekt De Feanhoop — Drachten boarge wurdt;
- i. dit op te pakken met in ieder geval de partijen Wetterskip Fryslân en de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden;
- j. een startnotitie voor het gebiedsontwikkelingsproces op te stellen en daarin vast te leggen welke belangen iedere partij heeft en wat de rol en verantwoordelijkheden binnen het proces zijn met als doel dat de uiteindelijke cofinanciering in proportie is met het belang dat iedere partij heeft en waarbij financiële afspraken met partners worden vastgelegd als resultaatverplichtingen;

Motie

De ûntsluting fan Drachten: as it útstel fan it kolleezje folge wurdt yn beslútfoarmende sin, of amendearre wurdt in dy sin, dat er wol in startnotysje komt, dan wurdt it ferpleatsen fan bedriuwen dêryn meinommen;

“In de startnotitie op te nemen hoe men de mensen uit de omgeving, recreatiebedrijven uit de buurt en andere betrokkenen zoals natuurorganisaties, boeren, landschapsbeheerders, watersportbedrijven en andere bedrijven, betrokken zullen worden bij het proces en wat voor zeggenschap zij hebben tijdens de planontwikkeling en besluitvorming”

Aanvullende vragen Beeldvormende Commissie 12 juni 2019

- Objectieve informatie over het gebruik van en prognoses over klasse IV en Va schepen;
- In hoeverre bedrijfsverplaatsingen reëel zijn, komt expliciet aan de orde;
- De financieringsaspecten (wie betaalt te zijner tijd wat) worden zoveel mogelijk meegenomen.

Aanpak

Voor de vaarweg Drachten heeft u de volgende vragen gesteld: zijn de vragen gesteld:

- Bij handhaven van de bestaande situatie welke maatregelen zijn mogelijk om de veiligheid te verbeteren) – zie onderdeel veiligheid;
- Wat zijn de prognoses over het gebruik van klasse IV en Va schepen;
- Is verplaatsen van bedrijven en ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein een reëel alternatief
- Zijn er alternatieven voor bulktransport;
- Is het opwaarderen van de vaarweg door deze mee te koppelen met een gebiedsontwikkeling Hegewarren kansrijk;

Resultaat

Prognoses klasse IV en Va

Er is een prognose (quick scan door AA-planadvies) opgesteld naar de prognoses voor klasse IV schepen. Uit dit advies blijkt dat op de lange termijn (2050-2060) er een zeer beperkte toekomst is voor klasse IV schepen (en kleinere klasse Va-schepen). Dat ligt niet aan de vraag, maar aan het beperkte aanbod van scheepsruimte. Dit treedt op door marktwerking. De eerste effecten hiervan zijn al merkbaar voor transporten vanaf de midden-Rijn. De verduurzamingsopgave zal binnen enkele decennia leiden tot een versnelde sanering van deze klasse, zoals op dit moment al volop gebeurt met klasse II en III: er wordt niet meer geïnvesteerd in de verduurzaming van oudere schepen. Op grond van de huidige prognose zijn rond 2050 geen klasse IV schepen beschikbaar. Dit betekent dat het handhaven van de huidige situatie eerder dan gedacht economische consequenties zal hebben.

Bedrijfsverplaatsing/ ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein

Het onderzoek of bedrijfsverplaatsing een reëel alternatief is wijst uit dat het afdwingen van bedrijfsverplaatsing financieel en juridisch niet realistisch is. De kosten voor liggen tussen € 100 en 200 miljoen. Ook heeft een deel van de bedrijven aangegeven dat vertrekken uit Drachten betekent dat zij een locatie buiten de provincie zullen zoeken. Het bieden van een alternatief (vestigen op een nieuw bedrijventerrein direct aan het PM kanaal en aansluiting op een Rijksweg) is voor deze bedrijven niet aantrekkelijk.

Alternatieven voor bulktransport

Ook alternatieven voor bulkvervoer blijken niet realistisch, want werken te zeer kostenverhogend.

Opwaarderen van de vaarweg meekoppelen met gebiedsontwikkeling Hegewarren

De Staten hebben vastgesteld dat een investering in enkel een vaarweg niet opweegt tegen de aan goederentransport verbonden baten. Dit gaat om een investering van circa € 60 – 70 miljoen. 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.

Of de baten in de toekomst toenemen, is in dit stadium moeilijk hard te maken. Extra baten moeten uit een gebiedsontwikkeling Hegewarren blijken. De vraag of er synergie te behalen is kan indicatief beantwoord worden. Er is een kostenvoordeel mogelijk (en daarmee synergie) omdat:

- 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 - € 30 miljoen) aan zowel de gebiedsontwikkeling als de realisatie van de vaarweg kunnen worden toegerekend;

- In de oorspronkelijke begroting is een bedrag opgenomen van € 12 miljoen voor het plaatsen van stalen damwanden. Er zijn aanzienlijk goedkopere alternatieven beschikbaar, bijvoorbeeld een (voor)oever met stortsteen. Deze kunnen een besparing van 5 à 10 procent geven ten opzichte van de geraamde investering van € 60 – 70 miljoen.
- Vrijkomend zand en klei bij het graven van de vaarweg kan gebruikt worden 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 of gronden in het gebied moeten worden aangekocht (zodat lokaal materiaal gebruikt kan worden).

ok moet opgemerkt worden dat het inpassen van de vaarweg door de Hegewarren en de Burd (technisch) complex is. Dat heeft vooral te maken met de (beperkt) beschikbare ruimte bij de Sicht en de bestaande functies in het gebied.

Voorstel Vaarweg Drachten

Wanneer de Staten besluiten om een gebiedsontwikkeling Hegewarren te starten, stellen we voor een alternatief tracé voor de Vaarweg Drachten daarin mee te nemen als één van de meekoppelkansen.

Er is gebleken is dat er geen realistische alternatieven zijn. Om de haven van Drachten voor de toekomst goed bereikbaar te houden, is bereikbaarheid door klasse Va-schepen van belang. Het loont daarom de moeite om te onderzoeken of een vaarweg daadwerkelijk synergie oplevert in combinatie met de gebiedsontwikkeling Hegewarren. Bovendien heeft de gemeente Smallingerland in 2018 aangegeven significant financieel bij te willen dragen aan de realisatie van een vaarweg.

Het meenemen van de vaarweg in de volgende fase van de gebiedsontwikkeling (afrondende onderzoek of verkenning) betekent niet dat er besloten is dat er een alternatief tracé voor de vaarweg Drachten komt. De onderzoeksfase wijst uit of het haalbaar is, waarna besloten zal worden of de vaarweg meegenomen wordt in de planuitwerking. We weten dat er zorgen zijn over de veiligheid van een nieuw tracé en het effect op het landschap en de bestaande natuurwaarden. Uit het afrondende onderzoek zal moeten blijken of er oplossingen zijn die deze zorgen kunnen wegnemen.

Bij het ontwerpen van een alternatief tracé zal dit tenminste moeten voldoen aan de volgende eisen:

- de veiligheid op het nieuwe tracé moet beter zijn dan op het huidige traject;
- de Burd moet zoveel mogelijk gespaard worden.

Alternatief

Het alternatief is het handhaven van de bestaande vaarweg en het nemen van maatregelen om de veiligheid te vergroten. Op de korte termijn heeft dan geen direct effect voor de bedrijven, de aantrekkelijkheid van de Haven van Drachten als vestigingslocatie lijkt hier mogelijk wel onder. De mogelijkheid om in de verdere toekomst alsnog een vaarweg door de Hegevarren aan te leggen is dan wel lastiger.

Vaarweg Heerenveen

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- het ongewenst is dat schepen van klasse Va door Terherne en omgeving varen;
- een alternatieve vaarroute voor het vrachtvervoer een grote investering vraagt;
- de aan het vrachtvervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va vaarweg een dergelijke investering onvoldoende legitimeren;
- een locatie voor het verwerken van containers en bulk aan het Prinses Margrietkanaal wellicht een oplossing biedt voor de bereikbaarheid van Heerenveen over water;
- dit alleen kansrijk is als het in breder regionaal perspectief wordt beschouwd;

Hebben de Staten juni 2018 besloten:

- a. uiterlijk 1 juli 2021 te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor vaart met klasse Va-schepen naar de haven van Heerenveen;
- b. Gedeputeerde Staten te verzoeken een onderzoek te doen naar een alternatief vervoersconcept over water voor het vervoer met klasse IV en Va-schepen naar de haven van Heerenveen en hier in ieder geval de gemeente Heerenveen en het bedrijfsleven bij te betrekken;
- c. In dit onderzoek aan te sluiten bij het onderzoek naar de fly by -terminal (containers) op een strategisch punt in Fryslân, direct aan het Prinses Margrietkanaal;

Motie

Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten in de periode tot het opstellen van de startnotitie de gemeente Heerenveen uit te nodigen onderzoek te doen naar de verschillende oplossingsrichtingen en de financiering voor de vaarverbinding naar Heerenveen en het resultaat mee te nemen in de startnotitie en het verdere onderzoek.

Aanpak

Aan de gemeente Heerenveen is gevraagd om een startnotitie te overleggen en het bedrijfsleven hierin te betrekken. Door de provincie is onderzocht of er alternatieve vervoersconcepten beschikbaar zijn door naar ervaringen elders te kijken.

Resultaat

Uit de startnotitie en de brieven van de gemeente Heerenveen en De Fryske Marren blijkt het volgende:

- De omlegging vanaf de Meinesleat via het Jinhústerdeel naar het Prinses Margrietkanaal is de enige duurzame oplossing voor het knelpunt Terherne.
- Een integrale gebiedsontwikkeling, zoals een combinatie met ontwikkeling in het kader van de veenweideproblematiek/weidevogelkansengebieden, wordt als onvoldoende kansrijk beoordeeld.
- Een groot voordeel van de bypass is wel dat hiermee het Natura 2000 gebied 'Sneekermeer' wordt ontlast.
- Er zijn geen kansrijke oplossingen gevonden voor alternatieve vervoersconcepten of voor een fly by terminal aan het PM-kanaal.
- Ook blijkt het momenteel niet kansrijk dat er (Europese) subsidie beschikbaar komt voor de vaarweg Heerenveen. Wel blijkt dat er steeds weer nieuwe 'calls' komen, waardoor het niet uitgesloten is dat er in de toekomst wel kans op subsidie is. Bedrijfsverplaatsingen vergen vele miljoenen aan investeringen; bovendien is er geen garantie op behoud van de werkgelegenheid voor Fryslân.

Voorstel Vaarweg Heerenveen

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

GS doet daarom het voorstel 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 klasse Va maatgeving, doordat het merendeel van de schepen die nu een ontheffing hebben, gebruik mogen blijven maken van de vaarweg. Op dit moment gaat het om 5 à 10 schepen die hier belang bij hebben, momenteel maken enkele schepen gebruik van de ontheffing om met langere en bredere schepen te varen;
- 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.

Alternatief

Het ontheffingsregime van de vaarwegen verordening stopzetten. Dit betekent dat (volgens de verordening) schepen breder dan 10 meter en langer dan 86 meter geen gebruik meer mogen maken van de vaarweg Heerenveen.

Het gaat om relatief weinig schepen die gebruik maken van de ontheffingsmogelijkheid (5 à 10) en in de afgelopen periode is gecommuniceerd dat de mogelijkheid voor ontheffing van klasse Va schepen verdwijnt.

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 boordichtheid. 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.

Van Harinxmakanaal

Overwegingen en beslispunten PS 20 juni 2018

Overwegende dat

- het kanaal een omvaarroute is bij stremmingen op het Prinses Margrietkanaal;
- de functie van omvaarroute van cruciaal belang is voor het Friese vaarwegennetwerk;

Hebben de Besluitpunt Staten juni 2018 besloten:

- a. Gedeputeerde Staten te verzoeken een investeringsprogramma, inclusief financiering en dekkingsvoorstel, te maken voor het verder geschikt maken van het Van Harinxmakanaal voor klasse Va, om zo een robuuste schakel in het Friese hoofdvaarwegennetwerk te creëren en dit af te stemmen met de relevante belanghebbenden;
- b. Gedeputeerde Staten te verzoeken het plan voor het Van Harinxmakanaal uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten aan te bieden;
- c. het op termijn vervangen van de huidige spoorbrug HRMK door een aquaduct als oplossing voor enerzijds de robuustheid van de toekomstige (trein)dienstregeling op het traject Leeuwarden — Zwolle — Randstad en anderzijds de robuustheid op het Van Harinxmakanaal voor de scheepvaart als uitgangspunt te nemen in de verdere planuitwerking;
- d. voor de vervanging van de spoorbrug HRMK op zoek te gaan naar aanvullende eigen financiële middelen en een lobby te starten voor de benodigde cofinanciering van het Rijk en / of Europa;

Aanpak

In verband met de inzetbaarheid voor de klasse Va en de nautische veiligheid van het kanaal, is het belangrijk dat het vaarwegprofiel voldoende diepgang, manoeuvreerbaarheid en doorvaarbreedte biedt. De vaarweg wordt zodanig ingericht dat Klasse Va-schepen efficiënt van het kanaal gebruik kunnen maken. Er gaan voor deze schepen wel beperkingen gelden in aflaaddiepte c.q. diepgang (3,20 mtr) en snelheid.

Dit vaarwegprofiel is in samenspraak met de sector (BLN/Schuttevaer) ontwikkeld. In het uitvoeringsprogramma is het vaarwegprofiel beschreven (diepte en breedte van de vaarweg), de minimumeisen voor de bruggen wat betreft doorvaarthoogte en breedte, alsmede de minimale boogstralen voor de bochten in de vaarweg. Hiermee zijn onder meer de knelpunten op de vaarweg inzichtelijk geworden.

Mede op basis van deze knelpunten is een uitvoeringsprogramma opgesteld, inclusief de bijbehorende kosten en financiële dekking, waarmee het Van Harinxmakanaal op een veilige en verantwoorde wijze gebruikt kan gaan worden. Het gepresenteerde overzicht is met de stakeholders (vaarweggebruiker, verladers en vervoerders en BLN-Schuttevaer) besproken en waar nodig aangepast en/of aangevuld.

Resultaten

De planning en scope van de projecten, zoals nu gepresenteerd in het onderhavige programma, ligt voor de komende 4 jaren vast.

Binnen het programma is en wordt bewust gezocht naar de combinatiemogelijkheden, wanneer ze een toegevoegde waarde hebben en realiseerbaar zijn binnen de gestelde financiële kaders. Daar waar raakvlakken zijn, worden zowel interne als externe stakeholders/projecten benaderd, zoals bijvoorbeeld gemeenten en het Wetterskip. Zelfs het combineren met ambities van private partijen kunnen tot de mogelijkheden behoren.

Consequentie van de adaptieve werkwijze is dat de planning van projecten of onderdelen daarvan kan schuiven, niet alleen in tijd maar mogelijk zelfs in scope. Wanneer zich kansen en/of optimalisaties voordoen die vragen om een aanpassing van de planning wordt dit via de reguliere rapportagelijng gecommuniceerd binnen de eigen organisatie, en zo nodig met externe partijen.

Voorstel Van Harinxmakanaal

Op basis van het voorliggende uitvoeringsprogramma stellen wij voor in te stemmen met het uitvoeringsprogramma VHK en kennis te nemen van de dekking van het betreffende programma.

Alternatief

Niet instemmen en een aangepast uitvoeringsprogramma voorstellen.

Veiligheid op het PM-kanaal

Motie 20 juni 2018

Constateerend dat

- er onveilige situaties zijn op het Prinses Margrietkanaal;
- het Prinses Margrietkanaal als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl sinds 2014 in eigendom, beheer en onderhoud is gekomen bij het Rijk;
- Rijkswaterstaat op 25 januari 2018 het rapport 'Verbeteren veiligheid hoofdvaatweg Lemmer-Delfzijl' presenteerde;

Overwegende dat

- het rapport 'Verbeteren veiligheid hoofdvaarweg Lemmer-Delf141' onvoldoende helderheid geeft over de gevaren op het Prinses Margrietkanaal en mogelijke oplossingen;
- het belangrijk is om een goed beeld te hebben welke concrete oplossingen er zijn om de veiligheid op het Prinses Margrietkanaal te vergroten;

Motie:

verzoeken het college van Gedeputeerde Staten er bij Rijkswaterstaat op aan te dringen een verdere inventarisatie uit te voeren naar de veiligheid op het Prinses Margrietkanaal

De ambtelijke dienst heeft een regulier overleg met Rijkswaterstaat waarin veiligheid op het PM-kanaal op de agenda staat. Twee keer per jaar is er een overleg met de diensten van Rijkswaterstaat, de provincies Groningen en Fryslân en de gebruikers (o.a. HISWA, Watersportverbond, Prorail, BLN/Schuttevaer, Beroepsvereniging van zeilcharterschepen, de Friese rondvaartondernemers, havendienst en vertegenwoordigers van woonschepen).

De veiligheid is een terugkerend agendapunt tijdens deze overleggen. De volgende resultaten zijn tot nu toe bereikt:

- Er wordt gewerkt aan het speerpunt: 'Weg van de vaarweg'. Dit is een initiatief van Rijkswaterstaat en de provincie Fryslân, waarin zeven alternatieve routes voor het PM-kanaal worden aanbevolen;
- Er wordt voorlichting gegeven hoe te handelen bij het oversteken van gevaarlijke kruisingen en het passeren van bruggen of sluisen en dergelijke;
- Dagelijks vinden patrouillevaarten plaats met een bemanning van provinciale medewerkers en medewerkers van Rijkswaterstaat. De bemanning geeft voorlichting aan vaarweggebruikers en handhaven (met BOA bevoegdheden);
- Jaarlijks wordt tevens door de samenwerkende vaarwegbeheerders publieksvoorlichting gegeven tijdens de botenbeurs Boot Holland.
- Bij het vervangen van de bruggen wordt ook bekeken hoe de veiligheid voor de pleziervaart kan worden verbeterd.

Het voorstel is om het punt van de veiligheid op de agenda van het reguliere overleg te houden en de motie daarmee als afgehandeld te beschouwen.

Ljouwert,
Deputearre Steaten fan Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, foarsitter

R.E. Bouius – Riemersma, MBA MCM, sekretaris

UTSTEL

Underwerp : **Uitwerking (besluit) vaarwegenvisie voor beroepsvaart en bereikbaarheid binnenhavens (01701158)**

Provinsjale Steaten fan Fryslân

Nei it lêzen fan it útstel fan Deputearre Steaten fan Fryslân fan , nr. ..., oangeande Uitwerking (besluit) vaarwegenvisie voor beroepsvaart en bereikbaarheid binnenhavens Mei it each op het geven van duidelijkheid aan de veehouders in de Hegewarren en het streven naar een robuust vaarwegennetwerk voor beroepsvaart en een passende bereikbaarheid van de binnenhavens.

Oerwagende dat : Over de Hegewarren:

- de voorverkenning uitgewezen heeft dat een nieuwe inrichting van het gebied met waterpeilen rond maaiveld of hoger de problemen in en om de Hegewarren op kan lossen (het verlagen van de kosten voor het instandhouden van de polder, het oplossen van de veenweideproblematiek en het verdrogende effect op het N-2000 gebied De Alde Feanen);
- er ook kansen zijn zoals biodiversiteit en recreatie;
- daarmee een integrale gebiedsontwikkeling kansrijk lijkt;
- het voor de veehouders niet in iedere optie mogelijk is hun bedrijf voort te zetten;
- het belangrijk is om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen aan de betrokken veehouders over hun toekomst
- het Wetterskip en de gemeente Smallingerland ('partijen') toegezegd hebben voldoende ambtelijke capaciteit en een financiële bijdrage van € 150.000 te zullen leveren om het afrondend onderzoek (verkenning) Hegewarren uit te voeren;
- deze partijen de bereidheid hebben uitgesproken om tijdens dit afrondend onderzoek concreet te maken welke financiële bijdrage zij reëel achten voor de uitvoering;
- daarbij wordt meegenomen dat alle partijen in de huidige situatie met (oplopende) onderhoudskosten te maken hebben en partijen de bereidheid uitgesproken hebben om te onderzoeken of kostenbesparingen in de toekomst als investeringen in het gebied ingezet kunnen worden.

Over de veiligheid:

- een oordeel of de situatie veilig/onveilig is moeilijk te geven is op basis van de verzamelde gegevens omdat er geen vastgestelde normen zijn;
- zich afgelopen 10 jaar geen significante aanvaringen tussen de recreatievaart en beroepsvaart hebben voorgedaan op de vaarweg Drachten of Heerenveen;
- er afgelopen 10 jaar op de vaarweg Drachten twee niet significante aanvaringen gemeld zijn;
- in de zomer van 2019 op het drukste kruispunt van de vaarweg Drachten (bij Earnewâld) en vaarweg Heerenveen (Terherne) geen (bijna) ongevallen zijn waargenomen tussen de recreatievaart en beroepsvaart;
- dit niet betekent dat er geen risico's zijn op (bijna) ongevallen;
- er aandacht voor veiligheid op vaarwegen moet blijven;
- de ontwikkelingen van de veiligheid blijvend in de gaten gehouden worden door voortzetting van de monitoring.

Over de alternatieven voor opwaardering (Fly-by, bulktransport, bedrijfsverplaatsing):

- een fly-by terminal niet rendabel is;
- er op dit moment geen haalbare alternatieven voor bulktransport zijn;
- bedrijfsverplaatsing niet realistisch is wegens juridische complicaties en hoge kosten;
- bedrijfsverplaatsing bovendien het ongewenste effect kan hebben dat bedrijven uit Fryslân vertrekken.

Over de vaarweg Drachten:

- er geen realistische alternatieven zijn gevonden voor de opwaardering van de vaarweg;
- er (aanvullend) onderzocht is in welk tempo klasse IV schepen uit faseren en dit onderzoek concludeert dat naar verwachting rond 2050 vrijwel alle klasse IV schepen uit de vaart zijn genomen;
- dit op termijn grote impact kan hebben op de bereikbaarheid van de haven;
- u op 20 juni 2018 heeft vastgesteld dat zonder te kijken naar andere belangen door middel van een gebiedsontwikkeling (Hegewarren) een investering in een nieuw tracé niet aan de orde is
- In het bestuursakkoord Geluk op 1 vastgesteld is dat een verbetering van de vaarweg Drachten pas aan de orde komen wanneer in het gebiedsproces Hegewarren duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt
- daarmee een alternatief tracé door de Hegewarren de enige kans voor opwaardering van de vaarweg is;

- de voorverkenning uitwijst dat een vaarweg kansen biedt om werk-met-werk te maken (synergie), waardoor de kosten-baten verhouding van zowel een gebiedsproces Hegewarren als de vaarweg mogelijk positiever wordt;
- als later blijkt dat een klasse IV vaarweg naar Drachten geen 'passende bereikbaarheid' meer biedt, de route door de Hegewarren geen reëel alternatief meer is. Met andere woorden: dit is het moment om de vaarweg als meekoppelkans mee te nemen in het afrondend onderzoek naar de gebiedsontwikkeling Hegewarren.

Over de vaarweg Heerenveen:

- er geen aanbod van de gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren ligt voor het verleggen van de vaarweg via het Jinhuster Deel;
- u op 20 juni 2018 heeft vastgesteld dat de aan vervoer over water gerelateerde de baten van een nieuwe klasse Va-vaarweg investeringen onvoldoende legitimeren
- er (aanvullend) onderzocht is in welk tempo klasse IV schepen uit faseren en dit onderzoek concludeert dat naar verwachting rond 2050 vrijwel alle klasse IV schepen uit de vaart zijn genomen;
- dit op termijn grote impact kan hebben op de bereikbaarheid van de haven;
- de afweging of een klasse IV vaarweg in de toekomst als een 'passende bereikbaarheid' voor de haven van Heerenveen beschouwd mag blijven worden zal de komende jaren opnieuw tegen het licht gehouden worden.

Over het Van Harinxmakanaal:

Vorig jaar besloten is om het kanaal verder geschikt te maken voor klasse Va scheepvaart.

Beslute

- : 1. Over de Hegewarren:
- a. vast te stellen dat de voorverkenning uitwijst dat een integrale gebiedsontwikkeling voor de polder de Hegewarren kansrijk lijkt;
 - b. in te stemmen met de startnotitie Hegewarren als richtinggevend kader voor de uitvoering van een afrondend onderzoek;
 - c. hier een provinciale bijdrage van € 150.000 voor beschikbaar te stellen, als provinciale bijdrage aan deze afrondende onderzoeksfase.

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- d. een afrondend onderzoek (verkenning) te starten naar de haalbaarheid van een gebiedsontwikkeling Hegewarren;

- i. hiervoor samen met tenminste het Wetterskip, de gemeente Smallingerland en LTO Noord een gezamenlijke projectorganisatie in te richten;
 - ii. dit afrondende onderzoek in nauwe samenwerking met de bewoners en ondernemers in de Hegewarren en de omgeving uit te voeren;
 - iii. de uitkomsten over circa een jaar ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten in de vorm van een ruimtelijk plan en een samenwerkingsovereenkomst waarin de scope van een vervolg en onderlinge afspraken tussen partijen (dit zijn in ieder geval Wetterskip Fryslân, de gemeente Smallingerland en LTO Noord) over de financiering en risico's worden vastgelegd;
2. In te stemmen met het nader uitwerken van een maatregelenprogramma ter verbetering van de veiligheid op de huidige vaarwegen naar Heerenveen en Drachten, in overleg met de gebruikers (beroepsvaart en recreatie) en de omgeving;
3. Vast te stellen dat de onderzochte alternatieven Fly-by terminal, alternatieven voor bulktransport en bedrijfsverplaatsing geen reële alternatieven zijn voor het opwaarderen van de vaarwegen voor beroepsvaart van en naar Heerenveen en Drachten;
4. De vaarweg Drachten meenemen in de scope van de onderzoeksfase van de gebiedsontwikkeling Hegewarren.
5. Uiterlijk 1 juli 2021 wordt op de vaarweg Heerenveen geen ontheffing meer verleend aan schepen langer dan 86m en breder dan 10,5m;
6. In te stemmen met het uitvoeringsprogramma Van Harinxmakanaal (VHK)

Sa fêststeld troch Provinsjale Steaten fan Fryslân yn harren iepenbiere gearkomste fan,

drs. A.A.M. Brok, foarsitter

A.G. Rosier, griffier

