

VERKENNING VAN AMBITIES

Bypass Vaarweg Heerenveen

VERSIE 1.0
2 JULI 2019

adviseurs en projectmanagers

procap

Verkenning van ambities

Bypass Vaarweg Heerenveen

Procap adviseurs en projectmanagers
2 juli 2019

Foto voorkant: Frisian Ports
Iconen en elementen infographics: Freepik.com

© 2019, Procap adviseurs en projectmanagers. Niets uit dit werk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden op welke andere wijze dan ook, daaronder mede begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van het werk, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Procap adviseurs en projectmanagers.

Inhoud

1 Inleiding	6	6 Financiering	23
1.1 Aanleiding	6	6.1 Wat zijn de kosten?	23
1.2 Uitgangspunten en aanpak	8	6.2 Wat zijn de opbrengsten?	23
1.3 Opbouw	8	6.3 Wat zijn mogelijke financieringsbronnen?	24
2 Huidige situatie	9	6.4 Europese Subsidiemogelijkheden	24
2.1 Vaarweg Heerenveen	9	6.5 Private bijdrage	24
2.2 Trend naar grotere schepen	9	6.6 Publieke middelen	25
2.3 Circulaire economie	10	7 Conclusies	26
2.4 Vaarwegenvisie Fryslân	11	8 Aanbevelingen	28
2.5 Recreatie en toerisme	12	Bronnen	29
3 Doortrekken vaarweg	15	Bijlage: Verantwoording scenario's	30
4 Scenario's	16		
4.1 Scenario: benutten potentieel	16		
4.2 Scenario: huidige trend	17		
4.3 Scenario: stoppen met ontheffingen	17		
4.4 Trends	18		
5 Omgevingsaspecten	19		
5.1 Natura 2000	19		
5.2 Veenweideproblematiek	20		
5.3 Weidevogelkansgebieden	22		

Samenvatting

Naar aanleiding van de behandeling van de vaarwegenvisie in 2018 heeft de provincie Fryslân besloten medio 2021 te stoppen met het verlenen van ontheffingen voor klasse Va schepen op de vaarweg Heerenveen.

Naar aanleiding hiervan is door de gemeenten Heerenveen en de Fryske Marren onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze beslissing en de mogelijkheden van een alternatief plan in de vorm van het realiseren van een bypass langs Terherne. De belangrijkste bevindingen zijn de volgende:

Circulaire economie

- De binnenvaart is essentieel voor de verdere ontwikkeling van een circulaire economie waarin afvalstoffen en reststromen worden verwerkt tot nieuwe goederen.
- De binnenvaart is nog steeds een duurzame vorm van transport. Voor het verplaatsen van 500.000 ton bulkgoederen zijn circa 250 klasse Va schepen nodig, wat gelijk staat aan ruim 25.000 vrachtwagens.

Bypass

- De eerste stap naar een duurzame klasse Va bereikbaarheid zonder ontheffingen is het realiseren van een bypass. Dit kost naar verwachting ruim €20 miljoen.

- Daarnaast is het wenselijk de veiligheid op de bestaande vaarweg Heerenveen te verbeteren en enkele kleine verbetermaatregelen uit te voeren.

Omgeving

- Het realiseren van een bypass heeft grote voordelen voor het Natura 2000 Sneekermeergebied, omdat deze dan niet langer wordt doorsneden door de binnenvaart.
- Ook Terherne en omgeving profiteert hiervan, doordat de veiligheid voor recreanten op het water verbetert en de hinder wordt weggenomen.

Bekostiging

- In principe zou het mogelijk moeten zijn 5 tot 10% van de benodigde investering te halen uit private financiering.
- De kans op Europese subsidies is uiterst klein. Voor het grootste deel van de investering staan dus de betrokken gemeenten en provincie aan de lat.

Economisch effect

- De genoemde investering in een bypass om een klasse Va toegankelijkheid te garanderen komt ten goede aan de havengebonden economie langs de vaarweg, goed voor een toegevoegde waarde van ca €20 miljoen per jaar.
- Dat wil zeggen dat de BV Nederland de investering bij de huidige trend binnen 5 jaar terugverdient via de BTW. Wanneer het potentieel benut wordt met een klasse Va

functionaliteit kan de terugverdiencapaciteit naar verwachting verdubbelen.

Concurrentiepositie

- Diverse investeringen rond de vaarweg, waaronder een containeroverslag, staan momenteel 'on hold' omdat er in de nabije toekomst niet meer met klasse Va gevaren mag worden.
- Wanneer de ontheffingen staken, en er alleen nog maar met kleinere schepen gevaren mag worden, voorzien veel bedrijven problemen doordat hun transportkosten sterk zullen toenemen en hun concurrentiepositie in het geding komt.

1 Inleiding

De vaarweg Heerenveen is een aftakking van het Prinses Margrietkanaal en ontsluit de havengebonden bedrijventerreinen van Heerenveen en Akkrum over het water. Het profiel van de vaarweg is krap klasse IV, wat betekent dat het ontworpen is voor binnenvaartschepen tot 85 m. Er worden echter voor deze vaarweg door de provincie ontheffingen verleend voor grotere, klasse Va schepen met een lengte tot 110 m., met een aantal voorwaarden daarbij op het gebied van snelheid, tijdstippen en veiligheid.

1.1 Aanleiding

Doordat de vaarweg Heerenveen bij Terherne een recreatie- en natuurgebied doorkruist wordt er al geruime tijd gesproken over alternatieve oplossingen.

Vaarwegenvisie

In 2018 heeft de provincie Fryslân het rapport 'Bereikbaarheid van Binnenhavens' vastgesteld waarin zij haar vaarwegvisie heeft beschreven. In dit rapport zijn de maatregelen afgewogen voor de verschillende vaarwegen in de provincie, waaronder de vaarweg Heerenveen. Op basis hiervan is door de provincie besloten te stoppen met het verlenen van ontheffingen voor klasse Va schepen vanaf medio 2021.

Startnotitie

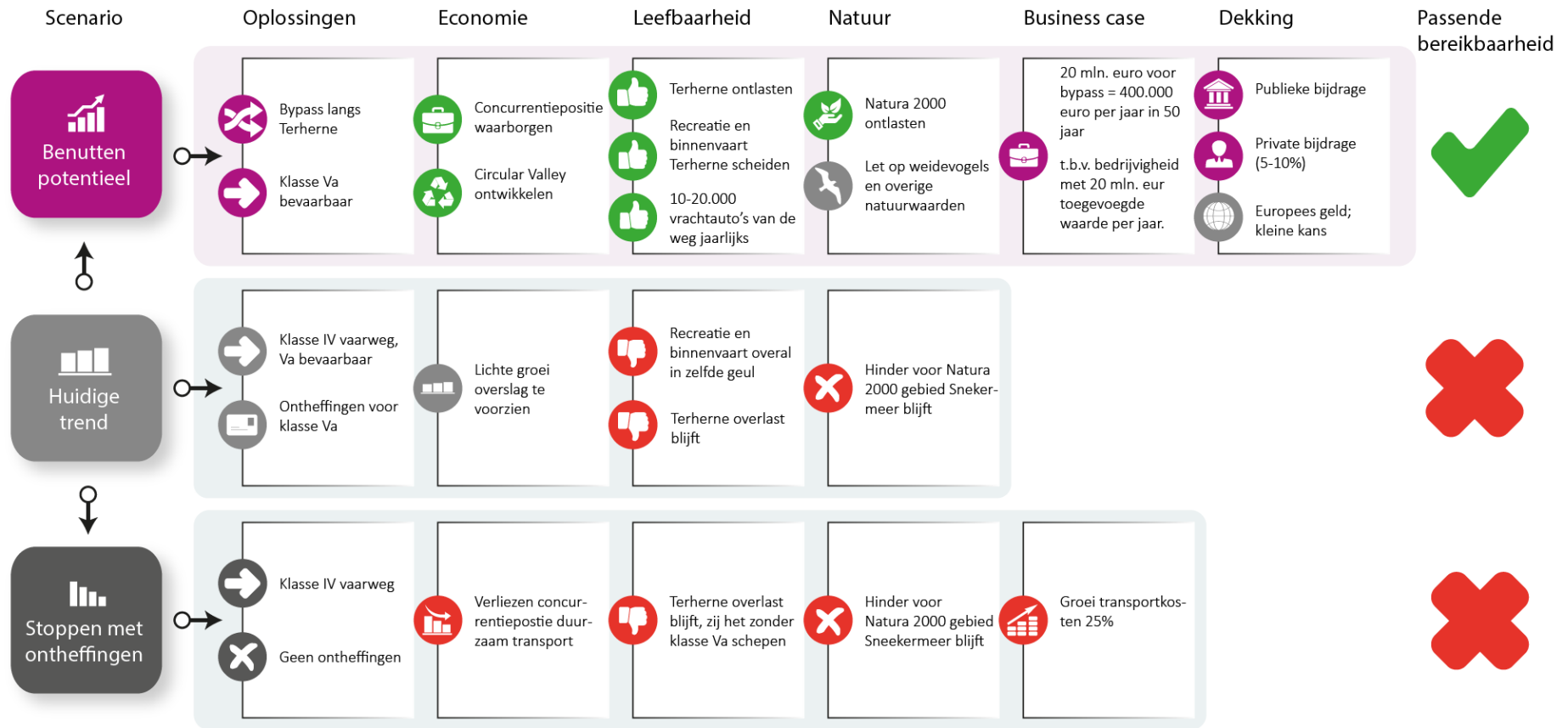
De gemeente Heerenveen heeft echter aangegeven verder te willen kijken naar de mogelijkheden voor het creëren van een alternatieve oplossing, zoals een al eerder onderzochte bypass langs Terherne vanaf de bestaande vaarweg, en onderzoek te willen doen naar private financiering hiervoor. In deze startnotitie hebben de gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren – die een gezamenlijke exploitatie voeren van het natte bedrijventerrein Haskerveen – hun overwegingen en uitgangspunten op een rij gezet.

EEN PLEK VOOR IEDEREEN

De kern hiervan is dat beide gemeenten aanknopingspunten zien om met het realiseren van een bypass in het gebied:

- een **passende bereikbaarheid** voor het bedrijfsleven te faciliteren in de groei naar meer **duurzame mobiliteit** en **circulaire economie**, door het realiseren van Circular Valley, en het behouden van concurrentiepositie in een markt die vraagt om grotere klasse Va schepen
- **aanvullende voordelen** te realiseren voor recreatie en toerisme, natura 2000 Sneekermeergebied en het nieuwe natuurbeheersplan, rekening houdend met natuurwaarden en de weidevogelgebieden
- waarbij **bijdragen worden gevonden** vanuit het bedrijfsleven en betrokken overheden.

De belangrijkste elementen uit de voorliggende analyse zijn in onderstaande figuur weergegeven.



1.2 Uitgangspunten en aanpak

Bypass als oplossing

Voor het opstellen van deze startnotie is gekeken naar de meerwaarde van het realiseren van een bypass, grofweg tussen Akkrum en Prinses Margrietkanaal. Andere oplossingen, zoals het verbeteren van de bestaande verbinding door Terherne, zijn niet bekeken omdat dit met inachtneming van de vaarwegenvisie [1] niet wordt gezien als duurzame oplossing die een *passende bereikbaarheid* oplevert.

Klasse Va toegankelijk

Bij het opstellen van de genoemde vaarwegenvisie is het opwaarderen van het gehele tracé naar klasse Va in beeld gebracht, van het Prinses Margrietkanaal tot Heerenveen. In deze startnotitie is het gedeelte tussen Akkrum en Heerenveen niet meegenomen, omdat dit vanuit het oogpunt van betrokken gemeenten niet noodzakelijk is om te komen tot een passende bereikbaarheid op basis van een *klasse Va toegankelijkheid*.

Belanghebbenden

Voor het in beeld brengen van de verschillende belangen zijn diverse betrokkenen gesproken of geïnterviewd, waaronder plaatselijk belang Terherne, Wetterskip Fryslân, ondernemers in Heerenveen en Akkrum, Provincie Fryslân en uiteraard de ruimtelijke beleidsvelden van de gemeente Heerenveen en gemeente De Fryske Marren.

Kosten

Er is voor de onderbouwing van de kosten gebruik gemaakt van de informatie uit verschillende rapporten die al eerder zijn opgesteld [1, 2, 3]. Op de meest recente kosteninformatie is een aanvullende toets uitgevoerd. Dit rapport focust op de bypass, met een kostenniveau van ruim €20 mln. euro om te komen tot een passende bereikbaarheid met een klasse Va toegankelijkheid. Eventuele aanvullende maatregelen om de bestaande vaarweg veiliger maken zijn mogelijk, maar hierin niet verder uitgewerkt (zie toelichting H3).

Opbrengsten

Voor wat betreft de opgenomen prognoses is gebruik gemaakt van beschikbare bronnen van Panteia en informatie van de ondernemers in Heerenveen en Akkrum. De monetaire baten zijn al eerder in beeld gebracht door Buck Consultants [2] en Panteia [4].

1.3 Opbouw

Na een toelichting op de huidige situatie (H2) en de beoogde oplossing (H3) worden in deze startnotitie de volgende vragen beantwoord:

- a) Welke bedrijfseconomische scenario's worden voorzien voor de vaarweg Heerenveen, en wat is daarbij de ambitie? (H4)
- b) Welke omgevingsaspecten zouden een rol kunnen spelen in de verdere afweging? (H5)
- c) Hoe zou een bypass betaald kunnen worden? (H6)

2 Huidige situatie

2.1 Vaarweg Heerenveen

De vaarweg Heerenveen is een aftakking van het Prinses Margrietkanaal en ontsluit de havengebonden bedrijventerreinen van Heerenveen en Akkrum over het water. Het profiel van de vaarweg is klasse IV, wat betekent dat het ontworpen is voor binnenvaartschepen tot 85 m.

Ontheffingen

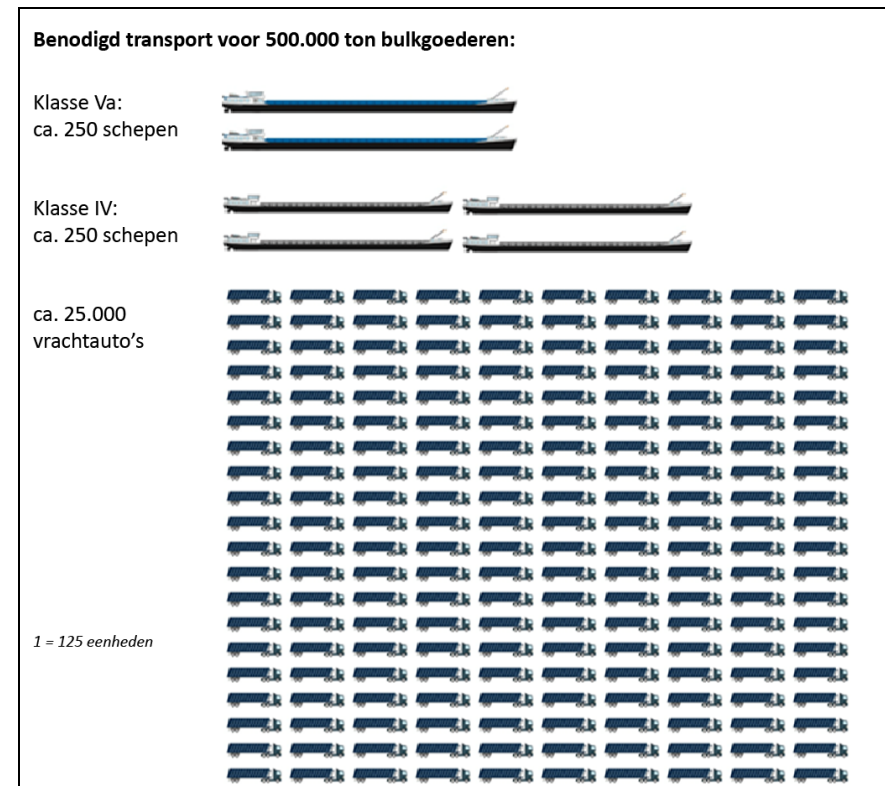
Er worden echter voor deze vaarweg door de provincie ontheffingen verleend voor grotere, klasse Va schepen met een lengte tot 110 m., met een aantal voorwaarden daarbij op het gebied van snelheid, tijdstippen en veiligheid.

Bedrijven

In Heerenveen zijn bedrijven gelegen als Omrin, Van der Werff Logistics, Jac. Wind, Triferto en Wenau die gebruik maken van de vaarweg waar zij aan gelegen zijn. In Akkrum zien Theo Pouw en Dam Beton de vaarweg en de bijbehorende ontheffingen als een belangrijke voorwaarde voor hun bedrijfsvoering.

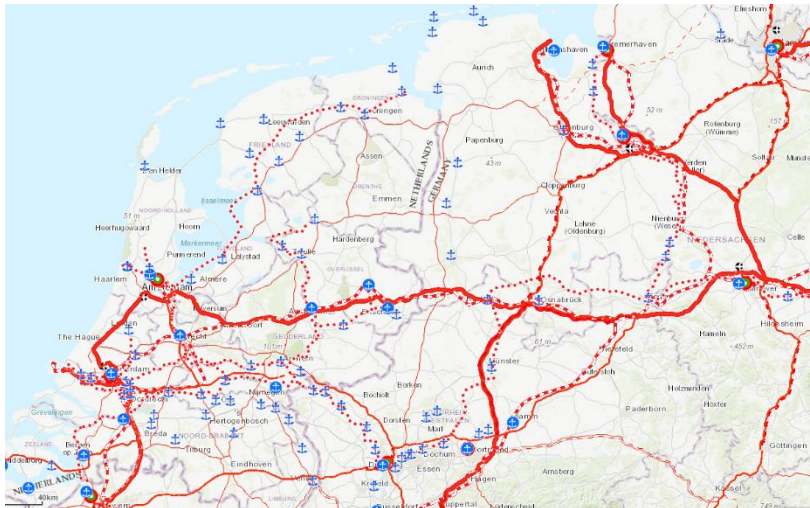
2.2 Trend naar grotere schepen

Er is een trend in de binnenvaart gaande waarbij steeds meer gebruik gemaakt wordt van grotere schepen. Zo is het Prinses Margrietkanaal geschikt voor klasse Va schepen en hebben de bedrijven aan de zijtakken daar ook behoefte aan. In de markt is zichtbaar dat het steeds lastiger is om kleinere schepen te vernieuwen. Grotere schepen zijn goedkoper in transport, en duurzamer dan kleinere oude schepen.



Figuur 1. Vergelijking binnenvaartschepen en vrachtauto's

De vaarweg Heerenveen maakt onderdeel uit van het cluster van binnenhavens van de Frisian Ports en is internationaal verbonden met de zogenaamde North Sea - Baltic Corridor. Via de Vaarweg Lemmer-Delfzijl staan de bedrijven in verbinding met onder meer Rotterdam, Duitsland en Noord/Oost-Europa.



Afbeelding 1. Situatie in groter perspectief

2.3 Circulaire economie

Het verder ontwikkelen van een meer circulaire economie is een speerpunt van de provincie. In haar jaarplan [9] worden door de provincie Fryslân verschillende resultaten en ambities gepresenteerd op weg naar een schonere economie met minder afval en meer gesloten ketens.

Het is de ambitie van de provincie om in 2025 in de top drie te staan van Europese regio's die vooroplopen op het gebied van de circulaire economie. Daarom stimuleert de provincie verschillende initiatieven. Bijvoorbeeld het positioneren van Fryslân als koploperregio binnen de ACR (Association of Cities and Regions for sustainable Resource management) en het uitvoeren van verschillende 'circulaire en biobased' (bouw)projecten.

Duurzaamheid

Voor de gemeente Heerenveen is de circulaire economie onderdeel van haar duurzaamheidsbeleid [10]. Naast energietransitie en klimaatadaptatie is circulaire economie een speerpunt in het beleid.

Het beleid is gericht op het optimaal inzetten en hergebruiken van grondstoffen in de verschillende schakels van de productieketen: van de winning van grondstoffen tot consumptie. Het doel is schaarste aan grondstoffen zoveel mogelijk te minimaliseren.

Circular Valley

Heerenveen wil zich ontwikkelen tot Circular Valley. Met name het bedrijventerrein Haskerveen biedt op het gebied van uitwisseling van stromen veel koppelkansen tussen bedrijven. Het moet dé centrale plek in de regio zijn waar experimenteerruimte bestaat voor nieuwe toepassingen van grondstoffen en reststromen.

Daarnaast zijn er diverse bedrijven gelegen die de binnenvaart gebruiken of nodig hebben voor aan- en afvoer van productie- en reststromen. Zo voert Omrin slib aan om te verwerken op haar locatie. Plastic afval wordt daar in de nabije toekomst verwerkt tot producten (voor o.a. Ikea) die ook per container afgevoerd kunnen worden. Wenau en Van der Werff Logistics hebben plannen voor uitbreidingen bevroren omdat zij niet weten of zij nog met ontheffingen mogen varen, maar zien goede kansen voor het bedienen van circulaire stromen.

Dam Beton en Theo Pouw in Akkrum geven aan concurrerend te zijn dankzij de binnenvaart, zelfs ten opzichte van concurrenten die dichterbij de bestemming liggen. Doordat de binnenvaart een relatief duurzame manier van transport is winnen zij aanbestedingen op het aspect van milieukosten. Ook voor de andere bedrijven aan de vaarweg biedt dit mogelijkheden.

2.4 Vaarwegenvisie Fryslân

In juni 2018 is de vaarwegenvisie door de provincie Fryslân vastgesteld. Daarin is gekeken naar ontwikkelingen omtrent de binnenvaart:

- de groei van het bulktransport en de havengebonden bedrijvigheid;
- de economie die meer biobased en circulair wordt en de behoefte aan faciliteiten voor grote rest- en productiestromen;
- de afname van (relatief dure) kleine schepen en de toename van grotere, klasse Va schepen;
- de binnenvaart als duurzame keuze met relatief lage milieukosten;
- de recreatie en natuur die vaste waarden zijn voor de provincie Fryslân.

Passende bereikbaarheid

Kernbegrip uit de vaarwegenvisie voor de vaarweg Heerenveen is het begrip van de passende bereikbaarheid: “in 2050 heeft iedere Friese binnenhaven een bereikbaarheid die past bij haar profiel.”

De huidige situatie met (het stoppen met) het verlenen van ontheffingen en het doorkruisen van het Natura 2000 Sneekermeergebied en het recreatiegebied van Terherne, past niet goed bij het begrip passende bereikbaarheid. Zeker niet omdat de ambities van de gemeente Heerenveen liggen op het ontwikkelen van circulaire economie op en rondom de havengebonden bedrijvigheid.

2.5 Recreatie en toerisme

De vaarweg Heerenveen doorkruist het recreatiegebied rond Terherne. Daarnaast heeft de vaarweg tussen Terherne en Heerenveen een functie voor recreatievaart uit Heerenveen en Haskerdijken. Hoewel er geen registraties zijn van ongevallen en het op zich mogelijk is om een gezamenlijk gebruik van de vaarweg te realiseren ('varen doe je samen'), worden er door recreanten wel degelijk onveiligheid en risico's ervaren. Vooral wanneer grotere schepen passeren.

Veiligheid

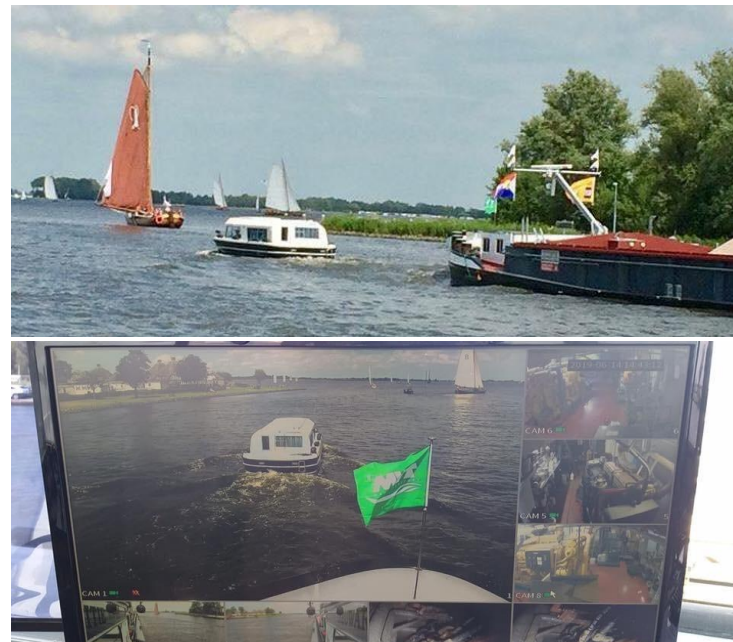
De grootste onveiligheid komt voor op de plaatsen waar recreatievaart de beroepsscheepvaart kruist en waar recreanten op het water recreëren. Recreanten zijn lang niet altijd goed op de hoogte van het bestaan van de vaarweg. Ook is de trend dat recreanten -door afname van bezit van boten en toename van huur- steeds minder ervaring hebben op het water en daarmee steeds minder goed weten hoe zij zich veilig op het water dienen te begeven.

Voor wat betreft het samengaan van recreatie en binnenvaart zijn er twee perspectieven te onderscheiden:

1. **Recreanten** ervaren de onveiligheid door de omvang van de binnenvaartschepen en de zuiging die hiermee gepaard gaat. Onervaren recreanten weten niet altijd goed hoe ze hiermee om moeten gaan. Er zijn nog de nodige verbeteringen mogelijk in de voorlichting richting de recreanten, waaronder het

gebruik van apps die een waarschuwing afgeven bij naderende schepen.

2. **Schippers** ervaren de aanwezigheid van recreanten op het water als een risico's op aanvaring en ongevallen. De schepen hebben een grote dode hoek en reageren relatief traag op koers- en snelheidswijziging. Schippers gebruiken camera's rondom het schip om de situatie in de gaten te houden, matigen in recreatiegebieden hun snelheid en zetten iemand voor op het dek om te signaleren.



Afbeelding 2. Een gevaarlijke situatie vanuit twee gezichtspunten (foto's: A. van Walsum)

Akkrum – Heerenveen

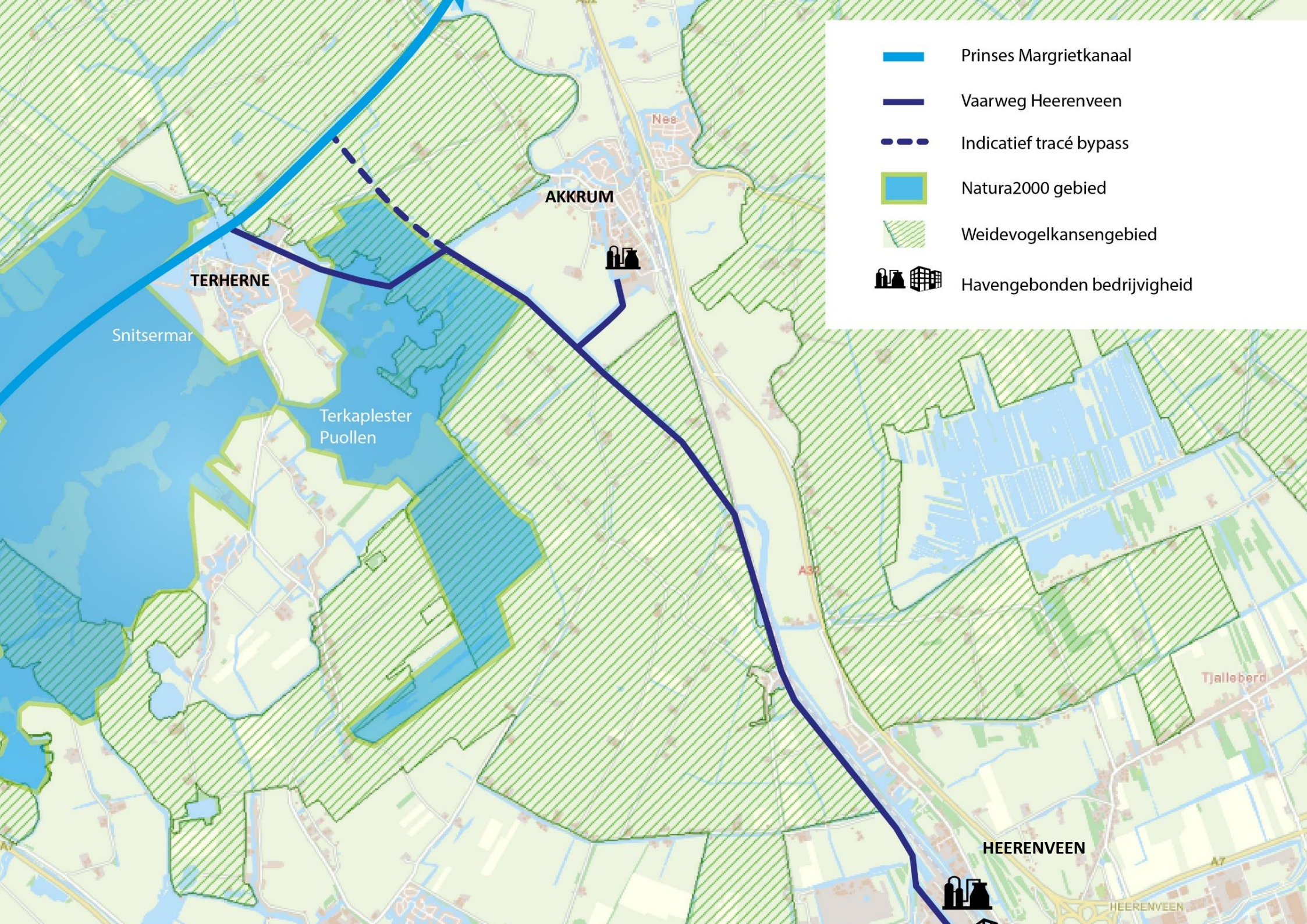
Op het gedeelte Akkrum – Heerenveen varen het beroepsgoederenvervoer en recreanten samen in dezelfde vaart. Ook wanneer een bypass zou zijn gerealiseerd blijft deze situatie intact. Het is wenselijk na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden om de veiligheid te verbeteren. Het opwaarderen van het gehele tracé is een zeer kostbare operatie (ruim 20 miljoen), maar het is ook denkbaar op onderdelen van het tracé verruiming of 'vluchthavens' toe te passen om het passeren van schepen makkelijker en veiliger te maken. Deze behoefte geldt overigens ook in een situatie waarbij er met klasse IV schepen gevaren wordt.



Figuur 2. Klasse Va binnenvaartschip en recreanten naast elkaar in de vaarweg Heerenveen (foto H. Hulsker)

Terherne

Specifieke aandacht gaat uit naar de situatie in Terherne. De vaarweg doorkruist het recreatiegebied en het dorp. De brug en de sloot zijn niet goed bemeten op schepen van klasse Va. Schepen varen hier langzaam. Door verplaatsing van watermassa (zoals bij het passeren van beroepsscheepsvaart) ontstaat echter wel golfslag en zuiging. Dit heeft niet alleen een negatief effect op het gevoel van veiligheid van de waterrecreanten maar heeft ook invloed op de walbeschoeiing langs het bestaande tracé door Terherne.



3 Doortrekken vaarweg

Al enige tijd wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de vaarweg Heerenveen te verbeteren, zowel voor de binnenvaart als de recreatie. Het doortrekken en opwaarderen van de vaarweg Heerenveen zou voorgenoemde problemen kunnen omzeilen. Daarnaast biedt realisatie van een bypass kwaliteitsverbetering voor de bestaande recreatie en opent mogelijkheden voor nieuwe recreatieve voorzieningen.

In 2016 is er door Buck Consultants een kosten-baten analyse gemaakt op varianten voor het verbeteren van het gedeelte tussen Akkrum en het Prinses Margrietkanaal. Hierbij zijn verschillende varianten afgewogen, inclusief het doortrekken van de vaarweg tussen de Meinesleat en het Prinses Margriet kanaal. De kosten van de doortrekking werden geraamd op een kleine €20 miljoen, en de monetaire baten eveneens op ca. €20 miljoen.

Opwaarderen bestaande vaarweg?

In het rapport 'Veiliger maken Vaarweg Heerenveen' van de provincie Fryslân [3] is gekeken naar het opwaarderen van de bestaande tracé van de vaarweg Heerenveen. Hierbij is geraamd dat het opwaarderen naar klasse Va eveneens zo'n €21 miljoen zou kosten. Uit een second opinion komt naar voren dat er een aantal posten anno 2019 hoger zullen uitvallen, maar dat dit als

richtbedrag nog steeds wel aangehouden zou kunnen worden aangehouden.

In de Vaarwegenvisie van de provincie Fryslân [1] zijn verschillende varianten voor het verbeteren van de vaarweg nogmaals naast elkaar gezet. In dat rapport is het doortrekken plus opwaarderen van de bestaande vaarweg in samenhang bekeken, maar met een gezamenlijke investering van meer zo'n €44 miljoen (inclusief risicopost) niet als zeer kansrijk beoordeeld.

Focus op de bypass

In deze startnotitie wordt dan ook verder gekeken naar de kansen en mogelijkheden van alleen het doortrekken van de vaarweg Heerenveen, middels een bypass tussen de vaarweg bij Akkrum en het Prinses Margrietkanaal. Hierbij wordt rekening gehouden met een investeringsniveau van ongeveer €20 miljoen.

Aanvullende maatregelen

Daarnaast is het wenselijk om te bezien welke maatregelen op het gedeelte Akkrum – Heerenveen genomen kunnen worden om de veiligheid te verbeteren. Zoals aangegeven kan hierbij gedacht worden aan het toepassen van verruiming en 'vluchthavens' op delen van het tracé om het passeren van schepen makkelijker en veiliger te maken. Deze behoefte geldt ook in een situatie waarbij er met klasse IV schepen gevaren wordt.

4 Scenario's

In de afgelopen jaren zijn verschillende prognoses en verwachtingen ontwikkeld voor de toekomstige overslag rond de vaarweg Heerenveen. Hieruit komt een wisselend beeld naar voren, mede afhankelijk van de uitgangspunten die worden genomen. In dit rapport zijn daarom drie verschillende perspectieven op een rij gezet en verwerkt in een aantal scenario's voor de toekomst.

Hierbij zijn gegevens uit eerdere studies en prognoses gebruikt, in combinatie met een recente actualisatie op basis van interviews en enquêtes afgenomen bij ondernemers. Dit is gedaan om een beter beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden en de draagkracht van investeringen. Een verantwoording van de prognoses is opgenomen in de bijlage 'Verantwoording scenario's'.

Hieronder zijn de volgende 3 scenario's verder uitgewerkt:

1. Benutten potentieel (4.1)
2. Huidige trend (4.2)
3. Stoppen met ontheffingen (4.3)

4.1 Scenario: benutten potentieel

In Heerenveen zijn een aantal bedrijven gevestigd die op dit moment gebruik maken van de vaarweg Heerenveen. Bedrijven als onder andere Van der Werff Logistics, Wenau en Omrin geven aan kansen te zien bij het scenario van het doortrekken van de vaarweg. Gebruikers als Dam Beton en Theo Pouw geven aan over een klasse Va functionaliteit noodzakelijk te vinden als voorwaarde voor een goede concurrentiepositie. Doordat zij kunnen transporteren middels de relatief duurzame binnenvaart kunnen zij concurreren met partijen in het westen van Nederland. Bedrijven als Jac. Wind, Triferto en De Horne zien een klasse Va-toegankelijkheid als een belangrijke voorwaarde om te kunnen blijven ondernemen.

Daarnaast willen de bedrijven in Heerenveen inzetten op de ontwikkeling van Circular Valley, waarbij meer gebruik van de binnenvaart gemaakt zal worden voor transport van grote rest- en productiestromen.

In 2018 is door Aquatiel [5] een overzicht opgesteld van de overslag en het potentieel van de vaarweg Heerenveen. Deze is in onderstaande tabel samengevat.

BEDRIJF	Klasse IV tonnage	Klasse Va tonnage	Klasse IV schepen	Klasse Va schepen	Potentie komende jaren
WENAU	0		0	0	20.000
JAC. WIND	40.000	30.000	31	15	130.000
DYCKERHOFF BASAL	6.000		5	0	10.000
VAN WIJNEN GROEP	0		0	0	8.000
METAAL DE HORNE	100.000		77	0	120.000
WERFF / HUSA LOGISTICS		100.000		50	140.000
OMRIN / PTC		70.000	0	33	90.000
TRIFERTO	20.000	10.000	23	10	40.000
BENTHUM / REKO	20.000	20.000	15	10	100.000
DAM BETON	150.000	0	115		250.000
POUW BOUWSTOFFEN	70.765	0	54		100.000
	406.765	230.000	321	117	1.008.000

Tabel 1. Overslag en potentie vaarweg Heerenveen [5]

Het ambitieniveau ‘benutten potentieel’ is waar de gemeenten Heerenveen en De Fryske Marren vanuit economisch perspectief voor willen gaan.

4.2 Scenario: huidige trend

De huidige trend geeft een wisselend, maar licht dalend beeld voor de overslag in Heerenveen. Het monitoringsrapport ‘Goederenvervoer van en naar Friese havens’ (Panteia, 2017) geeft aan dat de overslag in 2017 in de provincie sterk is gedaald: van 8,2 miljoen naar 7,7 miljoen ton. De daling is volgens Panteia mede te wijten aan de afronding van incidentele stromen (afronding Friese wegenbouwprojecten). De belangrijkste

goederensoorten die overgeslagen worden in Friesland zijn metaalertsen en andere delfstoffen, beladen containers en voedings- en genotsmiddelen.

In 2016 voeren er ca. 850 schepen naar Heerenveen, een mix van verschillende scheepsklassen. Uit de binnenvaartmonitor van Panteia komt naar voren dat er in 2017 in totaal 334.509 ton aan goederen is gelost en 53.027 ton aan goederen is geladen. De totale overslag bedroeg 387.536 ton en lag daarmee 22,5% lager dan in 2016, toen nog 500.030 ton werd overgeslagen.

De overslag in Heerenveen lag in 2017 op het laagste niveau van alle jaren waarover gerapporteerd wordt. Dat is het gevolg van een tweetal bedrijfsbeëindigingen in Heerenveen: de Noordelijke Asfaltproductie (NOAP) is gesloten, evenals Friesland Beton. Voor de komende periode wordt door Panteia een stijging verwacht van de activiteiten in de haven van Heerenveen, door volumes van Metaalbedrijf De Horne (op de oude locatie van NOAP) en Wenau.

4.3 Scenario: stoppen met ontheffingen

De recente besluit vanuit de provincie Fryslân omtrent het willen stoppen met het verlenen van ontheffingen heeft een ertoe geleid dat bedrijven activiteiten en investeringen tot nader order hebben opgeschort. Zo hebben HUSA Logistics en Van der Werff Logistics initiatieven om onder meer aanvullende activiteiten op het gebied van containertransport te ontplooien gestaakt omdat zij niet weten of zij in de nabije toekomst nog gebruik kunnen maken van de klasse Va functionaliteit die zij daarvoor nodig hebben.

Heerenveen heeft een potentieel van ongeveer 10.000 containers per jaar.

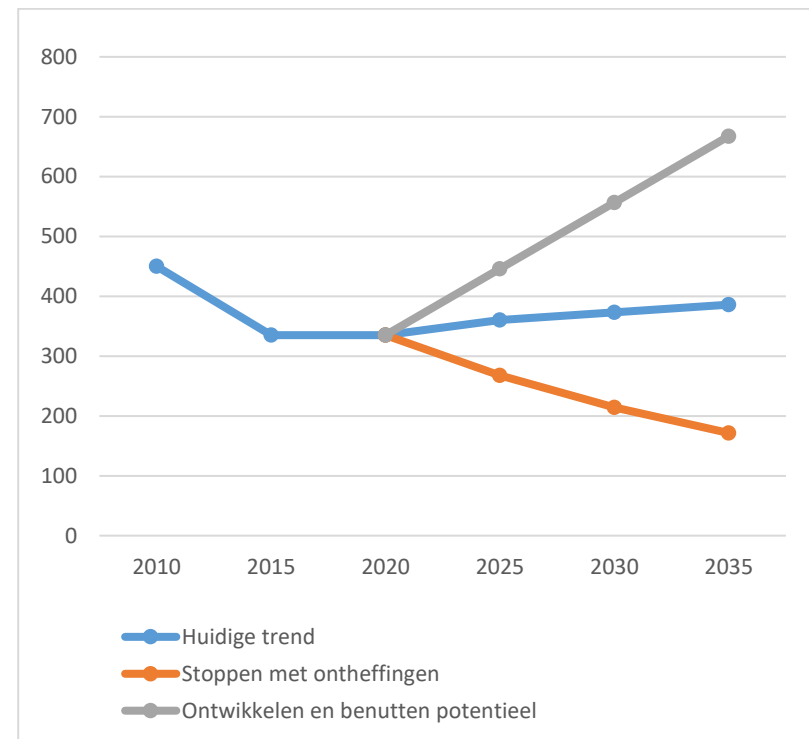
Onzekerheid

Daarmee wordt de relatie met de behoefte aan klasse Va een soort self fulfilling prophecy: doordat er in de toekomst (waarschijnlijk) geen mogelijkheden meer zijn voor Va-transport daalt de behoefte, en door de dalende behoefte lijkt er geen noodzaak om de Va-functionaliteit in stand te houden. Dit terwijl de bedrijven ook aangeven en aantonen graag meer activiteiten op het gebied van duurzaam transport en circulaire economie te willen ontplooiën en daarvoor dan wel de Va functionaliteit nodig te hebben.

4.4 Trends

Bovengenoemde scenario's zijn verwerkt in een trendanalyse. Deze is in het volgende figuur weergegeven.

Als de ontheffingen definitief stoppen heeft dat voor een verschillende bedrijven steeds meer gevolgen. De transportkosten stijgen (ca. 25%), de concurrentiepositie komt verder onder druk en zij zullen naar verwachting na verloop van tijd andere keuzes moeten maken ten aanzien van de bedrijfsvoering.



Figuur 3. Trendanalyse overslag vaarweg Heerenveen (ton/jr.)

Het potentieel van de bedrijven geeft echter ruimte voor een duidelijke groei. Activiteiten binnen de circulaire economie en het ontwikkelen van Circular Valley biedt veel kansen voor het verwerken van rest- en productiestromen en het benutten van de economische potentie.

5 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van een aantal omgevingsfactoren die van belang zijn bij het uitbreiden van de vaarweg Heerenveen. Sommige aspecten hebben voordeel van een bypass, zoals het Natura 2000 Sneekermeeergebied, andere aspecten zijn er om nader uit te zoeken en rekening mee te houden (weidevogels en overige natuurwaarden).

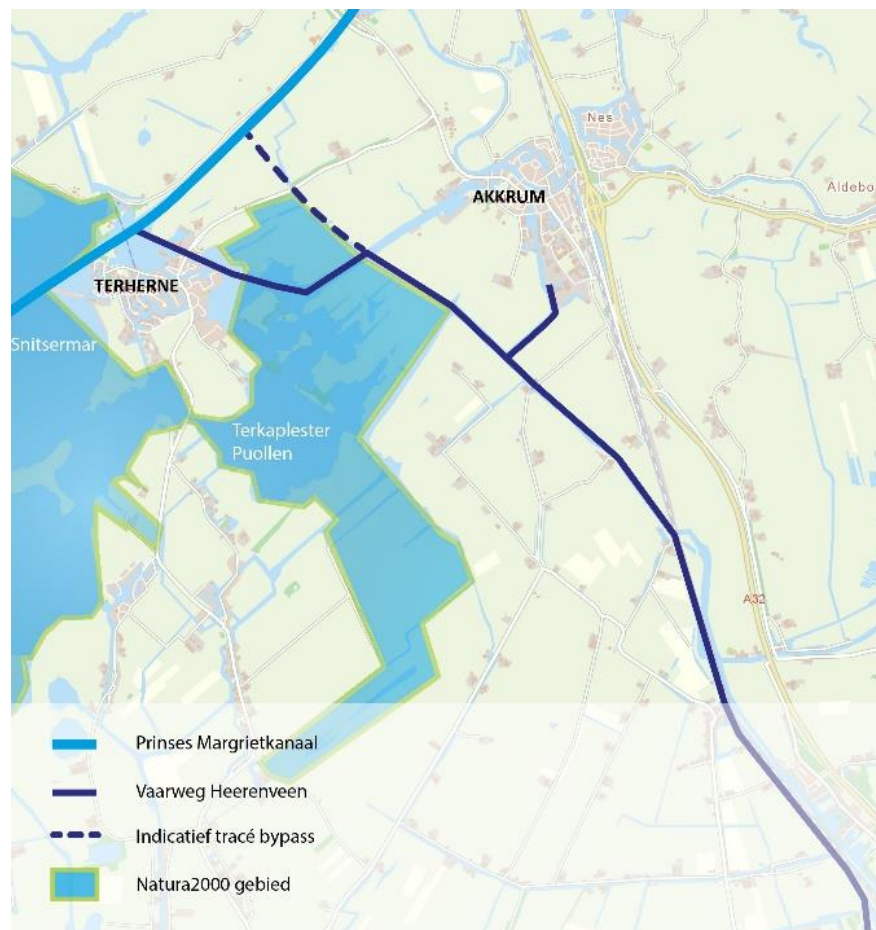
5.1 Natura 2000

De vaarweg Heerenveen doorkruist momenteel het Natura 2000 Sneekermeeergebied. Aandachtspunten hierbij zijn risico's op het gebied van verstoring, stikstofdepositie en waterkwaliteit. Het creëren van een bypass voor de vaarweg Heerenveen is voor het Natura 2000 Sneekermeeergebied dan ook een kans.

Het Natura 2000 beleid richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in Europa. Het doel is bescherming van diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving om de biodiversiteit te behouden.

Sneekermeeergebied

Rond Terherne is het Natura 2000 Sneekermeeergebied gelegen. In het beheerplan [5] zijn de bijzondere natuurdoelen die Europa voor de gebieden heeft aangewezen beschreven. De afspraken gelden voor de periode 2014-2020.



Afbeelding 3. Begrenzing Natura 2000 Sneekermeeergebied

Door de landschappelijke openheid, de grote oppervlakten, open water en graslandpolders die 's winters onder water staan, komen van die soorten in het merengebied vooral veel doortrekkende en overwinterende watervogels voor. De uitgestrekte bloemrijke hooilanden en de op verschillende plaatsen voorkomende moerassige delen vormen daarnaast een belangrijk leefgebied voor enkele kwetsbare soorten broedvogels en enkele zoogdieren.

Er moet voor 2020 een nieuw natuurbeheerplan komen omdat de geldigheid van het huidige plan afloopt. Hierin dient ook de rol en toekomstige positie van de vaarweg een plek te krijgen.

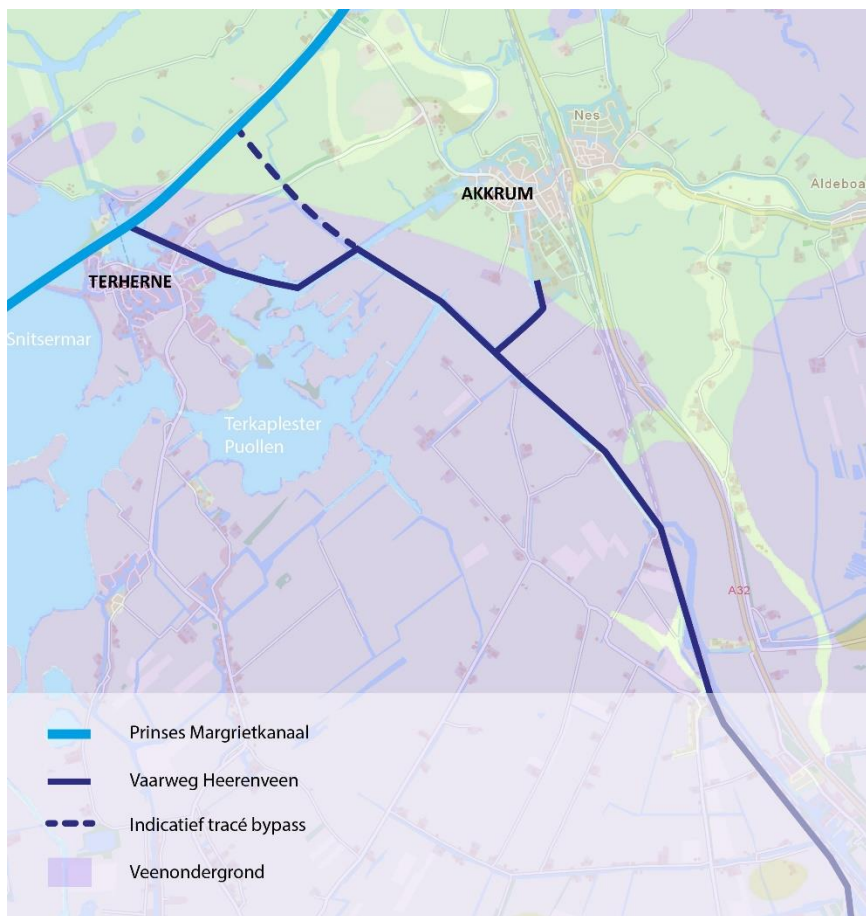
5.2 Veenweideproblematiek

De veenweideproblematiek is een bekend fenomeen in de provincie Fryslân. In de Freangreidefisy [6] geeft de provincie een beeld van problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen

Wat is de Veenweideproblematiek?

Veen bestaat uit geaccumuleerd organisch materiaal dat niet of onvolledig is verteerd. In het Friese veenweidegebied daalt het maaiveld doordat de veenlaag langzaam verdwijnt. De oorzaak hiervan is de actieve ontwatering van het veen. Hierdoor komt er zuurstof in het veen en wordt het veen langzaam afgebroken. In veel gevallen is die bodemdaling ongelijkmatig, waardoor huizen, wegen en riolen gaan verzakken en natuurgebieden steeds hoger komen te liggen ten opzichte van hun agrarische omgeving. Dit proces verloopt langzaam, van één tot een paar centimeters per jaar. De effecten van bodemdaling zijn onomkeerbaar.

Door de toevoer van zuurstof verteert het veen. Het grootste deel verdwijnt als CO₂ in de lucht; stoffen als nitraat, fosfaat komen in de bodem en het water terecht. Van alle landbouwkundig gebruikte gronden ter wereld hebben veenweidegronden de hoogste gasvormige stikstofverliezen [7]. Jaarlijks gaat het voor heel Nederland nu om 4 miljoen ton CO₂, ofwel 5 procent van de totale Nederlandse uitstoot, evenveel als 2 miljoen auto's.



Afbeelding 4. Veenweidengebieden

Speelt de veenweideproblematiek rond Terherne?

Terherne ligt op veengrond en het gebied waar de bypass getrokken zou moeten worden gedeeltelijk ook. De bypass ligt in een gebied met een veenlaag tussen de 1,5 en 3 meter dik. Het betreft een combinatie tussen veen- en kleilagen.

Is het een belangrijk aspect voor de vaarweg Heerenveen?

Waarschijnlijk niet, maar het dient wel te worden bekeken bij een eventueel vervolg.

5.3 Weidevogelkansgebieden

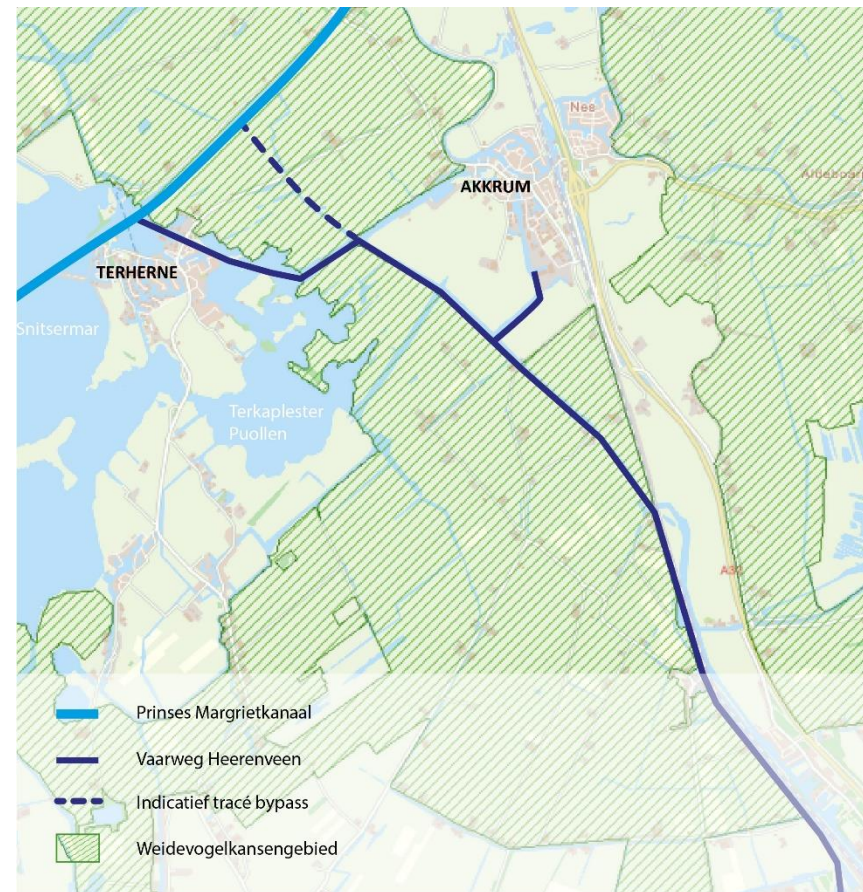
Een van de aandachtspunten van de provincie voor wat betreft het buitengebied zijn de weidevogels. In haar weidevogelnota [8] geeft de provincie aan dat het met een groot deel van de aanwezige weidevogelsoorten in Fryslân niet goed gaat. De provincie wil investeren in de kansrijke gebieden voor weidevogels zodat daar duurzame populaties kunnen ontstaan die zichzelf in stand houden.

Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in weidevogelbeheer binnen weidevogelkerngebieden, en weidevogelbeheer in de overige delen van Fryslân. Weidevogelkansgebieden zijn ruime zoekgebieden waarbinnen de weidevogelkerngebieden geselecteerd en ontwikkeld kunnen worden.

Een zone langs de vaarweg Heerenveen en de mogelijke bypass langs Terherne is zo'n weidevogelkansgebied (zie Afbeelding 5). Dat wil zeggen dat het mogelijk tot kerngebied ontwikkeld zou kunnen worden. Samenwerking met lokale partijen is daarbij essentieel.

In weidevogelkerngebieden werken beheerders en vrijwilligers gezamenlijk aan optimale inrichting, beheer en bescherming van weidevogels. Deze kerngebieden bestaan voor het grootste deel uit agrarisch gebied, uit natuurgebied, of uit combinaties daarvan. Van boeren in de kerngebieden wordt een grote inspanning gevraagd om weidevogelbescherming in hun bedrijfsvoering op te nemen.

De gevolgen van een bypass op weidevogels hoeft niet groot te zijn, maar dient wel nader uitgezocht te worden. Het verder ontwikkelen van een weidevogelkerngebied zou een koppelkans kunnen zijn voor het aanpassen van de vaarweg Heerenveen. Hoe dit verder vormgegeven kan worden is een opgave.



Afbeelding 5. Weidevogelkansgebieden

6 Financiering

In dit hoofdstuk wordt een perspectief geschetst voor de bekostiging van ingrepen in de vaarweg Heerenveen. Hierbij wordt gekeken naar de kosten en eventuele financieringsbronnen.

6.1 Wat zijn de kosten?

In dit rapport is als uitgangspunt genomen dat het doortrekken van de vaarweg Heerveen ongeveer €20 miljoen kost. Dit bedrag dient in een eventuele vervolgfase nader te worden onderzocht middels een meer gedetailleerde en geactualiseerde kostenraming. Voor deze startnotitie wordt echter bovengenoemd bedrag als uitgangspunt genomen, waarbij een zekere marge in het achterhoofd gehouden dient te worden. Bij een vervolguutwerking dient ook te worden beoordeeld welke voorzieningen er op het traject Akkrum-Heerenveen moeten worden getroffen.

De belangrijkste vraag die hierbij aan de orde is, is of het aannemelijk wordt geacht dat een bedrag van deze omvang kan worden opgebracht vanuit mogelijke financieringsbronnen. In dit hoofdstuk is hiertoe middels enkele vuistregels aan gerekend.

6.2 Wat zijn de opbrengsten?

Er zijn verschillende soorten opbrengsten. Een aantal zijn in geld uit te drukken en andere zijn meer 'maatschappelijke baten'.

Monetaire aspecten

Voor wat betreft opbrengsten die in geld uit te drukken zijn kan worden gekeken naar de volgende aspecten:

- Door Panteia [4] is eerder becijferd dat het realiseren van een bypass (inclusief het behouden van ontheffingen) ongeveer €20 miljoen aan baten zou opleveren voor het bedrijfsleven.
- Dit komt goeddeels ten goede aan de havengebonden bedrijvigheid - goed voor een jaarlijkse toegevoegde waarde van ongeveer €20 miljoen - en hun klanten en leveranciers.
- In het ambitie-scenario is verder grofweg een verdubbeling van de overslag en verdien capaciteit voorzien.
- Daarnaast scheelt een bypass mogelijk in het onderhoud van een deel van de bestaande route.

Maatschappelijk baten

Er is ook nog een categorie opbrengsten die minder goed direct in geld is uit te drukken. Dan moet worden gedacht aan:

- Veiligheid(gevoel) op het water
- Verdere ontplooiing recreatie en toerisme
- Natuurwinst (o.a. stikstofdepositie, verstoring, weidevogels)
- Minder vrachtautobewegingen (ca. 20 tot 30.000 per jaar)

6.3 Wat zijn mogelijke financieringsbronnen?

Er zijn een aantal mogelijke financieringsbronnen aan te wijzen voor het bekostigen van ingrepen in de vaarweg. De hoofdcategorieën voor bekostiging zijn:

- a) Europese subsidies
- b) Private bijdrage
- c) Publieke middelen

Deze categorieën zijn in de volgende paragrafen nader beschouwd. Hierbij wordt gestart met een beschouwing van de Europese subsidies. Daarna wordt ingegaan op de private middelen. Hierbij zijn een aantal berekeningen gemaakt om te kijken in hoeverre het bedrijfsleven zou kunnen bijdragen. Het resterende bedrag zou een opgave moeten zijn voor de publieke middelen. Hiervoor zouden zowel de betrokken gemeenten als de provincie Fryslân aan de lat moeten staan.

6.4 Europese Subsidiemogelijkheden

Binnen de subsidiewereld komt steeds meer aandacht voor duurzaam, veilig en slim transport. De Europese Commissie biedt subsidies aan die zouden bijdragen aan transportdoelstellingen.

CEF Transport TEN-T

Eén daarvan is CEF Transport (Connecting Europe Facility). TEN-T is een beleidsprogramma en onderdeel van CEF Transport. Indien een goed voorstel wordt neergelegd bij het Trans Europese Transportnetwerk (TEN-T) dan is een bijdrage vanuit CEF Transport

mogelijk. Op het TEN-T netwerk zijn een aantal kernnetwerkcorridors vastgesteld. Dit zijn de belangrijkste transportroutes door Europa over de weg, het water en het spoor. Er is aanvullend ook een lagere orde ('comprehensive') netwerk gedefinieerd, waar ook het Prinses Margrietkanaal toe behoort.

Het CEF Transport heeft voor de periode 2014-2020 ruim €24 miljard beschikbaar om projecten te ondersteunen. Het subsidiebedrag kan variëren van 10% tot 50% van de totale projectkosten. Door middel van 'calls' worden partijen opgeroepen aanvragen in te dienen.

Door de Provincie Fryslân is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om aanspraak te kunnen maken op Europese gelden. De (voorlopige) conclusie hiervan is dat het belang en de impact van de Frisian Ports op Europees niveau te gering is om serieus aanspraak te kunnen maken op deze gelden. Alleen met een sterke gezamenlijke lobby, een Frisian Ports-overstijgende aanpak in samenwerking met Noord-Duitsland en een gunstige 'call' zou er mogelijk op termijn op Frisian Ports-niveau iets voor elkaar gekregen kunnen worden. Voor de vaarweg Heerenveen op zich zijn de kansen op een Europese bijdrage zeer klein.

6.5 Private bijdrage

Het havengebonden bedrijfsleven rond de vaarweg Heerenveen heeft in de huidige situatie een jaarlijkse toegevoegde waarde van zo'n €20 miljoen. Ten behoeve van deze startnotie is middels

verschillende benaderingen gekeken of het mogelijk zou zijn om het bedrijfsleven te laten meebetalen aan een investering in de vaarweg.

Op basis van deze rekenvoorbeelden mag geconcludeerd worden dat het mogelijk is een substantiële bijdrage te leveren vanuit de private sector aan een stuk infrastructuur als de vaarweg Heerenveen. Afhankelijk van het beoogde instrumentarium en uitgangspunten kan gedacht worden aan een bijdrage tussen de 5% en 10% van het te investeren bedrag.

6.6 Publieke middelen

Uitgaande van de berekeningen zoals uitgewerkt in de voorgaande paragrafen, zou grofweg tussen de 5% en 10% van het te investeren bedrag van €20 miljoen kunnen gezocht kunnen worden in financiering vanuit private middelen. Dat zou betekenen dat de betrokken overheden aan de lat staan voor het leeuwendeel: een gezamenlijke bijdrage van circa €18 tot €19 miljoen¹.

¹ Dit betekent een kapitaallast in het eerste jaar van €810.000 tot €950.000 in, afhankelijk van het exacte bedrag en het gekozen rentepercentage (2.0 of 2.5%)

7 Conclusies

Uit de analyse die aan deze startnotitie ten grondslag ligt komen een aantal conclusies naar voren. Deze zijn hieronder kort toegelicht.

Binnenvaart

Vanuit de markt komt steeds weer naar voren dat het verduurzamen van de kleinere schepen te duur is geworden en bijna niet meer te financieren valt. Toch is de binnenvaart een relatief duurzame vorm van transport. Bedrijven langs de vaarweg Heerenveen maken in aanbestedingen onderscheid vanwege hun lage milieukosten. De toegankelijkheid van klasse Va schepen is voor verschillende bedrijven een noodzaak. Voor een aantal andere bedrijven is dat minder het geval; zij spelen met hun bedrijf in op de infrastructuur en de mogelijkheden die er zijn.

Ambitie

De vraag of het doortrekken van de vaarweg middels een bypass rendabel is, is vooral ook een kwestie van welke ambitie betrokken partijen voor ogen hebben. Door Panteia en anderen is al eerder berekend dat de investering ongeveer €20 miljoen bedraagt, en de monetaire baten zijn van vergelijkbare omvang. Indien partijen willen inzetten op groei van circulaire activiteiten, inclusief bijbehorende rest- en productiestromen, dan past een investering in de vaarweg daarbij.

Hetzelfde geldt voor het containertransport. In de omgeving van Heerenveen ligt normaal gesproken een basis voor een zeker niveau van containertransport. Genoeg voor een aantal bedrijven om te willen investeren in een loswal met containeroverslag, maar door de onzekerheid omtrent de ontheffingen zien zij hier voorlopig vanaf. Het benutten van het potentieel is daarmee een kip-ei verhaal geworden.

Omgeving

Er zijn geen grootschalige koppelkansen en inverdieneffecten op het gebied van natuur, veenweideproblematiek en recreatie te benoemen (zoals dat bijvoorbeeld bij de vaarweg Drachten sterker het geval is). Wel zitten er voordelen aan een eventuele bypass voor het Natura 2000 Sneekermeergebied, welke tussen Akkrum en Terherne niet meer doorkruist hoeft te worden.

Er zou voor een eventuele tussenperiode tot aan realisatie van een bypass kunnen worden nagedacht aan aanvullende ontheffingsvoorwaarden (niet in de zomerperiode, venstertijden). Het passeren van Terherne met grote binnenvaartschepen en het omliggende recreatiegebied blijft een ongemakkelijke situatie die een meer structurele oplossing verdient.

Bekostiging

Uit een globale rekenexercitie komt naar voren dat een substantieel deel van de investering door het bedrijfsleven zou kunnen worden opgebracht (ca. 5 tot 10%). Maar dat vraagt nog wel het nodige denkwerk ten behoeve van een eerlijk en

doelmatig instrumentarium. De kans op een bijdrage vanuit een Europese subsidie is klein. Dat zou betekenen dat de betrokken overheden aan de lat staan voor het leeuwendeel: een gezamenlijke bijdrage van circa € 18 tot € 19 miljoen.

8 Aanbevelingen

Op basis van deze rapportage zijn de volgende aanbevelingen opgesteld:

1. Geef invulling aan het uitgangspunt uit de vaarwegenvisie dat iedere binnenhaven over een 'passende bereikbaarheid' dient te beschikken, en stel deze voor Heerenveen op 'Klasse Va bevaarbaar'.
2. Ontwikkel een kostenverdeling voor de publieke bijdragen tussen de betrokken overheden voor de investering in de bypass.
3. Maak een vaarwegontwerp en scherp de kostenramingen aan die ten grondslag liggen aan de bedragen voor de bypass langs Terherne en de bestaande vaarweg tussen Akkrum en Heerenveen.
4. Ontwikkel samen met betrokken bedrijven een financieringsinstrument om een bijdrage vanuit het bedrijfsleven aan de investering in de vaarweg mogelijk te maken.
5. Ontwikkel een strategie om de periode tot realisatie van de bypass leefbaarder en veiliger te maken. Voer een aantal kleinere maatregelen uit en maak nadere afspraken over de voorwaarden van een ontheffingenregime.
6. Borg het gebruik van de bestaande vaarwegbinding in het nieuwe beheerplan van het Natura 2000 Sneekermeergebied
7. Maak werk van een gezamenlijke, Frisian-ports overstijgende lobby en samenwerking met de omgeving, waaronder Noord-Duitsland en maak deze concreet en zichtbaar richting Europa vooruitlopende op kansen voor toekomstige Europese subsidies.

Bronnen

- [1] Provincie Fryslân, „Bereikbaarheid van Binnenhavens. Vaarwegenvisie,” 2018.
- [2] Buck Consultants, „Aanpassing noordelijk deel vaarweg naar Heerenveen. Afweging van kosten en baten.,” 2015.
- [3] Provincie Fryslân, „Verbeteren Vaarweg naar Heerenveen,” 2015.
- [4] Panteia, „Ruimtelijke economische analyse havens en vaarwegen,” 2017.
- [5] Aquatiel Consulting & Services, *Prognose Vaarweg Heerenveen*, 2018.
- [6] Provincie Fryslân, „Beheerplan Merengebied”.
- [7] Provincie Fryslân, Feangreidefisy, 2015.
- [8] WUR, Veenweide 25x belicht. Een bloemlezing van het onderzoek van Wageningen UR, 2005.
- [9] Provincie Fryslân, Weidevogelnota 2014-2020.
- [10] Provincie Fryslân, Jaarplan Circulaire Economie 2019.
- [11] Gemeente Heerenveen, Duurzaamheidsprogramma 2019-2022.
- [12] Panteia, Goederenvervoer van en naar Friese havens, 2017.

Bijlage: Verantwoording scenario's

In deze bijlage is beknopt aangegeven welke gegevens zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de drie scenario's die in dit rapport zijn gebruikt.

Scenario: huidige trend

- De dalende trend van 2010 naar 2017 is gebaseerd op de gegevens uit de binnenvaart monitor van Panteia [11].
- In de Brede ruimtelijke-economische analyse van Panteia (REF) word aanvullend hierop informatie gegeven over de overslag in 2015
- De enigszins opgaande trend voor de komende decennia is gebaseerd op de door Panteia opgestelde prognose voor het rapport Bereikbaarheid van Binnenhavens [1], waarin zij een doorkijk heeft gegeven naar 2050.
- Deze gegevens zijn gestaafd middels recente enquêteresultaten, waarin is gevraagd wat het handhaven van de huidige situatie zou betekenen voor de bedrijfsvoering..

Scenario: stoppen met ontheffingen

- Vanuit de brede analyse van Panteia [4] zijn enkele uitgangpunten meegenomen over dit scenario. Hierin is aangegeven dat het vervoer naar de haven van Heerenveen 25% duurder wordt, wat overeenkomt met € 320.000 per jaar. Hierbij geldt dat ook vooral de bouwmaterialen (+€ 220.000)

en de containers (+ €50.000 per jaar) duurder worden door het niet meer faciliteren van klasse Va schepen middels ontheffing. Hierbij wordt opgemerkt dat in de huidige situatie er al geen containertransport meer plaatsvindt.

- Deze gegevens zijn aangevuld met enquêteresultaten, waarin is gevraagd wat stoppen met ontheffingen zou betekenen voor de bedrijfsvoering.

Scenario: ontwikkelen en benutten potentieel

- Ten behoeve van de inspraak rond de vaarwegenvisie van de provincie Fryslân is door het bedrijfsleven in Heerenveen een prognose afgegeven waarin situatie 2017-2018 en de potentie is opgenomen [5]. Dit is vertaald naar een toekomstige overslag voor 2040.
- Deze gegevens zijn gestaafd middels recente enquêteresultaten, waarin onder meer is gevraagd wat opwaarderen van de vaarweg zou betekenen voor de bedrijfsvoering.

Procap adviseurs en projectmanagers

Rotsoord 3a

3523 CL Utrecht

www.procap.nl

info@procap.nl

adviseurs en projectmanagers

procap

