

# Argumenten in de Discussie rond de Vaarweg Drachten

versie b (16-01-2018)

## Probleemstelling

- Voor aanvoer naar de Drachtster bedrijven voldoet de huidige scheepvaartverbinding tussen het PM-kanaal en Drachten (Cemt-Klasse IV kanaal – schepen tot 1500 ton) niet meer aan de eisen van de in grootte toegenomen scheepvaart. Om zijn concurrentiepositie te behouden verzoekt Drachten hierdoor om een verbindingskanaal Cemt-Klasse V<sup>a</sup> (schepen tot 3000 ton laadvermogen).
- De huidige scheepvaartverbinding zorgt voor waterverontreiniging en luchtverontreiniging in 'Natura 2000' natuurgebied "de Alde Feanen" [g].
- De steeds grotere schepen (Klasse V<sup>a</sup> tot 3000 ton) vormen door snelheid, dode hoek [e – blz 1], en vooral door hun onmogelijkheid nog te kunnen uitwijken of te stoppen [f] een regelrechte bedreiging voor de watersport.
- Een probleem, dat nog niet genoemd werd is, dat deze aftakking van het PM-kanaal een extra vaarafstand vergt van 30 km (15 km heen + terug).
- Dat een grote vaarweg tussen watersportkern Eernewoude en haar watersportgebied de Alde Feanen / Prinsenhof ongewenst is, spreekt voor zich.

## Oplossing zoals voorgesteld door Provincie Fryslân en Gemeente Smallingerland

- Van de drie kanaalopties blijkt (overheidsinfo 25-10) eigenlijk alleen de 'zuidelijke' Kanaal-optie II (=2) [h] te zijn overgebleven, zijnde een traject van Drachten via Drachtster Ee, Monniken Ee, Wijde Ee, dwars door de polder Hege Warren, Lange Lits, Biggenmeer – of een vergelijkbaar traject dat hier hooguit enkele honderden meters van zal afwijken.

## Voor welk probleem

### is deze 'Zuidelijke Kanaal-optie II' [h] een oplossing?

- Het betekent een duidelijke verbetering voor de grotere schepen, > 1000 ton – maar is zeker niet dé oplossing. En het zijn juist deze grote schepen, de zgn. 'droge bulkvaart', die voor de bevrachters het transport zuiniger maken.
  - o Bulkvaart maakt ruim 85% uit van het scheepstonnage bestemd voor Drachten [d – blz 27]. De retourvaart is veelal leeg.
  - o Voor de (overige) lokale Drachtster industrie is het transport over het water veel kleinschaliger en geschiedt met enkele schepen van 500 tot 1000 ton. Voor deze kleinere schepen voldoet de huidige vaarweg goed,
    - terwijl ook het milieu door dit weinig frequente transport weinig wordt belast doordat de waterverplaatsing veel minder massaal is [d blz 27 – "gebrekkige oeverbescherming vaarweg Drachten].
  - o Dat er nog weinig kleinere binnenvaartschepen gebouwd worden wegens verminderde rentabiliteit, is een probleem dat serieus aandacht krijgt [k].
- De kosten van 30 km extra varen wordt met een nieuw kanaal echter niet opgelost.
  - o Terwijl juist voor bulkclading de prijs van het transport de belangrijkste factor vormt [c – blz 8]: (Universiteit Groningen : " ..... kunnen bij goederen met een

- hoge waarde per eenheid gewicht meer transportkosten betaald worden dan bij goederen die een lage waarde vertegenwoordigen. Bij producten waar transportkosten relatief een groot deel van de totale kosten uitmaken zal de afstand die dit product af moet leggen tot een minimum beperkt worden”.
- In hoeverre het milieu van de Alde Feanen belast wordt door de scheepvaart is een studie apart. Genoemd worden de waterkwaliteit en de luchtkwaliteit.
    - o Minder scheepvaart door de vaarweg langs de Alde Feanen (Headamsleat, Fokkesleat, Sydsdijp, Lange Sleatten – in het vervolg ‘Hoodamsloot’) zal ongetwijfeld goed zijn voor de waterkwaliteit *in* deze vaarweg. En omdat deze vaarweg direct in verbinding staat met het vaargebied Alde Feanen, zal dit ook in het direct aangrenzende water merkbaar zijn.
      - In hoeverre deze waterverontreiniging / verbetering werkelijk van invloed zal zijn op de Alde Feanen als geheel, en de meer kwetsbare delen van de Alde Feanen in het bijzonder, is de vraag. De invloed van de gemotoriseerde recreatievaart op het water daar zal veel sterker zijn.
    - o De luchtkwaliteit in de gebieden ten oosten van de Hoodamsloot (zoals natuurgebied de Jan Durks polder) zal gebaat zal zijn met minder scheepvaart door de Hoodamsloot (gezien de heersende vooral westelijke winden).
    - o Maar daar staat tegenover, dat bij een kanaal door de Hege Warren juist natuurgebied de Alde Feanen bij de heersende windrichtingen aan lij van deze grote scheepvaartroute zal komen te liggen. Daardoor zal de luchtvervuiling in de Alde Feanen juist flink toenemen, evenals die delen die daar nu al last van ondervinden, zoals de Jan Durks polder.
  - De recreatievaart op de Drachtster- en Grote Ee, die nu al flink hinder ondervindt van de beroepsvaart, zal in belangrijke mate verdreven worden van deze meren. De idee, dat er een werkbare ‘scheiding tussen beroepsvaart en recreatievaart’ te realiseren zou zijn door het dirigeren van recreatievaart naar b́uiten de vaargeul, die idee is naïef en niet professioneel – het betreft hier smalle meren.

## Verdere nadelen / voordelen (?) van de ‘zuidelijke kanaaloptie II’

### Nadelen

- De recreatievaart krijgt er meerdere (gevaarlijke) kruisingen bij.
  - o Friesland is beroemd en als waterrecreatiegebied zeer gewild door de weinig gecompliceerde mogelijkheden om hier gebruik van te maken: het vaarwater stroomt niet, sluizen zijn er nauwelijks, bruggen draaien vlot en waar ze een te grote hinder vormen wordt veelal voor zeer hoge bruggen of aquaducten gekozen – dit zijn overigens kostbare oplossingen, maar ze getuigen van het grote belang dat de Provincie toekent aan de watersport.
- Polder de Hege Warren verliest zijn agrarische functie.
- De kleinschaligheid van het landschap (inclusief natuurbeheer) waar dit deel van Friesland beroemd en gewild om is, verdwijnt met zo’n grootschalig project.
- 2 Mega gasbuizen (Rusland → Engeland) lopen vlak langs de beoogde kanaaloptie-II
- Tegenover deze nadelen worden door de gemeente en provincie nog een **voordeel** geplaatst: Het zou een mooie gelegenheid zijn om de Hege Warren terug te vormen in hooiland / natuurgebied, waarmee inklinking (=rot) gestopt kan worden.

- Het milieuaspect van inklinking (grondverlies én CO2 uitstoot) is een landelijk probleem en krijgt nu overal in Nederland brede aandacht. Voor dit probleem dient met voorrang overheidsbeleid ontwikkeld te worden.
- Voor wat betreft de Hege Warren zijn er meer oplossingen mogelijk, vooral omdat deze polder grenst aan natuurgebied 'De Alde Feanen'. Het Fryske Gea heeft zich al eerder (ter gelegenheid van de laatste kadeverhoging) een brede strook weidegrond min of meer toegeëigend.
- Voor welke oplossing er ook gekozen wordt, hij zal consequenties hebben voor de veehouders. Daarom is het hard nodig dat hen op korte termijn hier duidelijkheid over wordt geboden, m.n. ook qua benodigde compensatie.
- Overigens kan voor enkele boeren in polder de Hege Warren gelden, dat zij helemaal niet negatief staan tegenover Vaarweg-plan II. Uitgekocht worden om redenen van infrastructuur zal voor hen waarschijnlijk gunstiger uitpakken dan uitgekocht worden om reden van een natuurproject. In geval van een infrastructurele reden is er namelijk sprake van een vergoeding op onteigeningsbasis, bij natuur is dat zelden het geval [n].
- **In de onderhavige kanaaldiscussie is inklinking echter slechts een gelegenheidsargument, dat deze discussie onnodig vervuult.**

## Argumenten voor Drachten / Smallingerland

### Cemt-Klasse V<sup>a</sup> haven-functie voor Drachten?

- Om de discussie helder te houden, dient gesteld te worden dat deze zich toespitst op de 'droge bulkvaart' en de firma's die zich daar mee bezig houden. Expliciet dient gesteld te worden, dat niet gediscussieerd hoeft te worden over de algemene havenfunctie van Drachten ten behoeve van de overige lokale industrie. Evenmin hoeft er gediscussieerd te worden over de lokale industrie zélf (anders dan die welke afhankelijk is van bulkvervoer), terwijl ook industriële uitbreiding van Drachten volop tot de mogelijkheden blijft behoren.
- Waar het om gaat is, dat een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-functie voor Drachten alleen belangrijk is in zijn functie als 'bulk'-haven, dus voor firma's die bulk overslaan en/of verwerken (in de praktijk zijn dit bv Kijlstra, Agrifirm – voorheen CAF, Vd Wiel, E. Drost, Veenbaas).
- We nemen aan, dat de Provinciale overheid in staat is om meningen die hier sterk van afwijken, op hun merites te beoordelen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de mening van de Ondernemersvereniging Drachten, verwoord door de heer Robert Bakker (bestuurslid en Business Development Manager van Kijlstra BV). Dit standpunt staat beschreven in een recente uitgave van een lokaal zakenblad [1], als uitvloeisel van zijn mondelinge pleidooi voor (bulk)transport over het water én voor de Vaarweg. Daartoe had de Ondernemersvereniging de Statenleden speciaal naar Drachten uitgenodigd. Maar hoewel het voordeel van bulktransport over water voor iedereen al duidelijk was, mist zijn pleidooi voor opschaling van de Vaarweg een evenwichtige onderbouwing.
- Dat Smallingerlands gemeentebestuur de visie van dhr. Bakker goeddeels lijkt te delen, is te lezen in een interview met wethouder Van der Aart in OF [o] : "Dat was twee jaar geleden reden voor Van der Aart om *alle betrokkenen* aan tafel te krijgen : Stakeholders en bestuurders van 't Fryske Gea, Nationaal Park Alde Faenen, Ondernemersvereniging Drachten, Gemeente Tytsjerksteradiel, de Provincie en

Wetterskip Fryslân werken aan een breed gedragen oplossing”. Alle betrokkenen? – horen recreatie en watersport daar niet bij??

- Ook voor grootschalig containervervoer is een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-functie noodzakelijk. Containervervoer gaat ook in de binnenvaart steeds belangrijker worden. Drachten heeft nu geen container overslaghaven, en deze zal er waarschijnlijk niet komen ook [a – blz 69]. Dit neemt niet weg, dat kleinschalig containervervoer van en naar Drachten goed mogelijk blijft, als de havenfaciliteiten daar op aangepast worden
- Gezien de zeer krappe kostenmarges op bulktransport zullen de firma's die hier van afhankelijk zijn steeds blijven uitkijken naar verdere kostenbesparingen dan alleen via het tonnage per schip [c – blz 8]. Zo zal ook de reisafstand zwaarder gaan tellen, waarmee het elke keer 30 km extra moeten omvaren een steeds zwaarder wegend argument zal worden.
- Tijdens de 'inloop' werd geopperd om van de van bulktransport-afhankelijke bedrijven 'commitment' te eisen om ook echt in Drachten te blijven. Zo'n afspraak lijkt logisch, want als de bulk-firma's alsnog zouden vertrekken, zouden de vaarweg-investeringen voor niets zijn geweest. Maar ook bij commitment zal een bedrijf, zodra zich een gunstiger plek (aan het PM-kanaal – zie blz 5) voordoet en een verhuizing de winst ten goede zal komen, daar tóch heen verkassen - een ev. boete zal daar geen obstakel in vormen. Toezeggingen en 'commitment' van deze bedrijven zijn dus niet werkelijk afdwingbaar, en daardoor een slechte basis voor besluitvorming. En nog los daarvan, het zou geen enkele oplossing bieden voor het dilemma beroepsvaart/recreatie.
- Het is niet voor niets, dat vanuit de hoek van bulktransport afhankelijke firma('s) bedreigd wordt met 'vertrek' naar een ander deel van het land als 'De Vaarweg' er niet komt. We nemen aan, dat ook de Overheid dit herkent als simpel 'drukmiddel' door deze firma('s) om voorlopig even in Drachten te kunnen blijven. Voor deze firma's liggen voordeliger opties buiten Drachten, en de vraag is dus niet óf zulke firma's, met vestigingen door het hele land (zoals Agrifirm en Kijlstra) nog in Drachten zullen blijven, maar 'hoe lang nog'.
- Deze bulk-gerelateerde firma's nemen weliswaar qua oppervlak veel ruimte in, maar qua gecompliceerdheid van het machinepark valt dat mee. Daardoor zal het doen verkassen van deze firma's niet onevenredig kostbaar zijn.
- Hoewel bulktransport qua tonnage ruim 85% uitmaakt van de in Drachten [d – blz 27] afgeleverde scheepslading, is dit materiaal relatief weinig arbeidsintensief. Het gaat in deze dan ook om firma's die Drachten een zeer beperkte werkgelegenheid bieden, en die dus zeker niet 'van levensbelang' zijn voor Smallingerland.
- Er dient deze bulk-afhankelijke firma's bij verhuizing natuurlijk wel een goed alternatief qua locatie geboden te worden – hierover straks meer.

## Werkgelegenheid

- De nadruk, die in de gemeentepolitiek [m] (en zelfs in de provinciale politiek) is komen te liggen op werkgelegenheid als argument vóór de Vaarweg Drachten-PM-kanaal, mist elke logische onderbouwing en dient dus sterk gerelativeerd te worden. Natuurlijk zullen bij verhuizing van de bulk-afhankelijke bedrijven (zie blz 6) hierdoor banen uit Drachten verdwijnen, maar daar staat een duidelijke groei van het aantal banen in de waterrecreatie-sector voor de Gemeente Smallingerland tegenover.

- Een ander belangrijk argument is dat bij verhuizing van de bulk-afhankelijke bedrijven er hierdoor helemaal geen banen uit Friesland hoeven te verdwijnen, als dit deel van de werkgelegenheid 30 km verplaatst wordt – binnen Friesland.
- Om hoeveel werkgelegenheid het bij de bulk-afhankelijke bedrijven precies gaat, is nog niet duidelijk (op 25-10 werd toegezegd, dat hierover cijfers zullen worden aangeleverd) – veel zal het niet zijn, want deze industrie is sterk geautomatiseerd. Op zich is dit gegeven dus veel minder relevant dan in de politiek geopperd. Genoemd wordt [d], dat van de 8000 arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein 'De Haven' er 700 direct 'havengebonden' zijn. Dat lijkt heel wat, maar dit dient dus nog uitgesplitst te worden in een deel 'bulktransport-afhankelijk' en 'overige'. Voor de gemeentelijke planning is het zeker belangrijk dat uitsplitsing van die cijfers duidelijk wordt.

## Recreatie / watersport in Smallingerland

- Wat Smallingerland als tweede zwaartepunt in haar beleid aanvoert, is recreatie, en vooral watersport – een bedrijfstak waar wél veel arbeidsplaatsen mee gemoeid zijn.
- Het is jammer, dat de gemeente wel over goede ideeën beschikt, maar in de uitvoering ervan soms niet zo'n gelukkige hand heeft. Overleg met de watersportbranche had jammerlijke missers wellicht kunnen voorkomen. Een project als Drachtster Vaart / Moleneind is aardig voor de inwoners, maar is voor de watersport in deze vorm niet aantrekkelijk. Een slogan voor Drachten als "Oostpoort van het Friese merengebied" helpt daar niet veel aan – hoe ziet die 'poort' (Tussendiepen) er uit, en waar zou die 'poort' naar toe moeten leiden? Wellicht was 'poort' hier bedoeld als 'opstappunt', dus van het land uit bekeken en niet ook vanuit het water - jammer.
- Het project 'Oudega aan het water' kan zeker wel aantrekkelijk worden voor de recreatie: Oudega ligt midden tussen twee prachtige kleinschalige meren, en met de geplande water-uitbreiding ontstaat er een prima watersportgebied – maar alleen indien dit niet doorsneden gaat worden door een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> vaarweg, want .....
- De aandacht, die nu eindelijk gegeven wordt aan smal vaarwater als de Monniken Ee, dat als 'knelpunt' gekenschetst wordt, is al volledig achterhaald. Al jaren is het onverantwoord om met een zeilboot door het Monniken-Ee-kanaal samen met een vrachtschip of duwbak te varen. En hoewel het niet heel moeilijk is om hier d.m.v. een parallel-kanaal een goede scheiding tussen pleziervaart en beroepsvaart aan te brengen, gaat het in wezen om heel iets anders .....
- In geval van opschaling van het vaarwater van de Wijde Ee en de Smalle Eester Zanding tot een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> traject, dient de recreatieve waarde van dit watersportgebied goeddeels afgeschreven te worden. Want ook nu al is het niet goed meer mogelijk om je kind vrij te laten varen op een meer waar zulke enorme bakken doorheen kruisen (blinde hoek [e], en onmogelijkheid om vlot te stoppen [f]).
- Beleid maken betekent keuzes maken op grond van goede afwegingen. Dat betreft hier (nog los van natuur en milieu):
- Het door de overheid afschrijven van een watersportgebied als de Ee-meren ten behoeve van een voor Drachten qua werkgelegenheid zeer beperkt industrieel belang, dient dus afgezet te worden tegen het economisch belang en de werkgelegenheid in de watersport van Smallingerland, haar buurgemeenten en van Friesland als geheel. Dat dit belang groot is, wordt genoegzaam geïllustreerd door de enorme overheidsinvesteringen zoals in de aquaducten, en in het weer bevaarbaar maken van waterwegen als het Polderhoofd kanaal in de Veenhoop.

- Te hopen valt, dat ook de lokale politiek in Smallingerland zich vooral door nuchtere feiten zal laten leiden, al klinkt daar in hun berichtgeving nog niet veel van door [m] – wellicht levert dit discussiestuk ook hen nog nuttige aanvullende informatie op.

## Wezenlijke Keuze

Kortom, Smallingerland zal moeten kiezen, want én bulkvaart én recreatie gaan niet samen. Het gaat hierbij expliciet dus NIET om een keuze tussen ‘industrie in Drachten’ óf ‘recreatie in Smallingerland’ – nee, het gaat alleen om een keuze tussen de ‘bulktransport afhankelijke industrie’, óf ‘recreatie’.

En deze keuze is er niet een van Smallingerland alleen, want zo’n Cemt-Klasse V<sup>a</sup> aftakking van het PM-kanaal gaat niet alleen ten koste van het overheidsbudget, maar ook van de recreatiesector en het milieu in deze hele streek. De kracht van Friesland als watersportprovincie zit hem in de mogelijkheid om veilig en vrij ongecompliceerd allerlei ‘ommetjes’ te kunnen varen. De ‘zuidelijke optie II’ [h] van het verbindingskanaal zet letterlijk een streep door deze mogelijkheid in een groot en belangrijk watersportgebied. Zo heeft het bestempelen van het PM-kanaal zélf als Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal er al voor gezorgd, dat veel ‘ommetjes’ onder (alleen) zeil al niet meer mogelijk zijn - en ook met gemotoriseerde plezier-recreatievaart lang niet steeds veilig zijn. Maar in het PM-kanaal prevaleerde nu eenmaal het ‘algemeen belang’. Dat ‘algemene belang’ is voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal naar Drachten ver te zoeken. We zullen dus moeten zoeken naar alternatieven, en .....

## Er zijn alternatieven

- Er is duidelijk behoefte aan een goed bereikbaar overslagpunt voor bulk en voor containers annex bedrijventerrein, redelijk centraal in Friesland. Dit naast de reeds bestaande grote overslaghavens in Groningen en Meppel.
- Belangrijke voorwaarden hiervoor zijn – niet alleen voor bulktransport, maar ook voor de grote toename van het containervervoer:
  - o Redelijk centrale ligging in Friesland
  - o Zonder omweg (dus direct aan het Prinses Margriet Kanaal)
  - o Ligging aan snelweg
  - o Ligging aan het spoor, met eigen rangeerterrein – essentieel voor containers
  - o Samenwerkingsverband tussen gemeentelijke en regionale overheden
- Terreinen, die hiervoor in aanmerking komen zijn bv:
  - o Het land aan de noordoever van het PM-kanaal tussen Burgum en Ljouwert, tussen de N31 en de N356. Vanuit de spoorlijn langs Hardegarijp is dan nog slechts 4 km rail nodig om ook dit terrein op het spoor aan te sluiten.
  - o Gezien de culturele waarde van de Boorne-vallei ligt o.i. het land tussen de Boorne en het Prinses Margrietkanaal ten Westen van de A32 net iets minder voor de hand.
- Een voordeel van een centrale regionale overslaghaven is verder, dat naast bulkoverslag er ook adequate faciliteiten te realiseren zijn voor geautomatiseerde en dus kostbare containeroverslag. Voor de functie van containerhaven komt Drachten niet in aanmerking [a – blz 69], een locatie direct aan het PM-kanaal wel.
- De voor de Drachtster industrie bedoelde (en kleinschaliger) scheepstransporten naar Drachten kunnen gewoon via de huidige havenlocaties blijven lopen.

- De van bulktransport afhankelijke firma's dienen wel geholpen te worden met het verkassen naar zo'n centrale locatie.
- Het dreigement van enkele bulkvaart-bedrijven om zonder die Vaarweg-Drachten-PM-kanaal Friesland te verlaten houdt weinig steek. Bij een goede overslag direct aan het PM-kanaal worden die bedrijven op hun wenken bediend. En mochten ze toch uit Friesland vertrekken, dan zal een concurrent hun plek aan het PM-kanaal graag innemen.

## Voordelen van een regionale overslag direct aan het PM-kanaal

- De verkeersdruk op Drachten van het bulktransport valt goeddeels weg – een duidelijk voordeel, want hoewel het aantal scheepsbewegingen nu nog beperkt is (ca 6 per dag, met gemiddeld 1000 ton lading), blijkt Drachten op dit moment ten aanzien van de invoervolumes de belangrijkste haven van Friesland te zijn [a – blz 15].
- Kortere reisafstand, minder tijdverlies, minder brandstof.
- Investerings in meer kostbare faciliteiten (zoals containerhaven) lonen wél in een regionale overslag direct aan het PM-kanaal.
- Optimale logistiek en aansluiting op alle transportvormen – en dit centraal.
- Het kleinschalige landschap blijft behouden.
- Recreatie, watersport en milieu (waaronder rietoevers) blijven gevrijwaard van voor hen risicovolle volumineuze scheepsbewegingen.
- Niet alleen de waterkwaliteit in leefgebied en natuurgebieden heeft baat bij minder massale en minder frequente waterverplaatsingen, maar ook de luchtkwaliteit. De 1000 liter brandstof die een 3000 tonner elke keer zou verbruiken [b – blz 34] tijdens deze omweg naar Drachten blijft dan in de tank zitten.
- De veeteelt in polder “de Hege Warren” blijft door het intrekken van de kanaal-optie buiten schot. Dat de overheid m.b.t. de inklinking keuzes dient te maken blijft staan, maar dit dient los te staan van de vaarwegdiscussie. Het is een ander verhaal, waarin met name de boeren een hoofdrol spelen en duidelijkheid dienen te krijgen.
- De mega-gasbuizen blijven ‘buiten schot’.

## Conclusie

- De plannen voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-aftakking naar Drachten dienen slechts een zeer tijdelijk doel: het nog even instant houden van ‘droge bulk’ verwerkende firma's in Drachten. Want Cemt-Klasse V<sup>a</sup> of niet, op termijn zullen deze firma's sowieso verkassen naar een gemakkelijker bereikbare regionale overslaghaven. Drachten verliest daar overigens niet veel werkgelegenheid mee.

- Het ev. doorzetten van de plannen voor een Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal-aftakking naar Drachten levert Smallingerland én de regio wél veel verlies op – en niet alleen in de aanlegkosten:

Recreatie en watersport zouden hier ernstig door benadeeld worden, maar ook de agrarische sector, het kleinschalige cultuurlandschap en het milieu.

- Indien wordt afgezien van ‘droge bulk’transport naar Drachten, zijn de huidige Cemt-Klasse IV voorzieningen ruim voldoende voor het relatief kleinschalige slooptransport dat voor de Drachtster industrie zelf nodig is. De verdere ontwikkeling van deze industrie zal ook op geen enkele wijze geremd worden door het niet-opschalen van de Cemt-Klasse IV vaarweg.

- Een wezenlijk punt is wel, dat de ‘droge bulk’overslag en -verwerking dan een goede plek dient te krijgen in centraal/regionale overslaghaven annex regionale containerhaven (bij

voorkeur direct aan het PM-kanaal én aan de andere hoofdaders, zijnde de snelweg en het spoor). Bij deze verhuizing dient deze industrie van overheidswege geholpen te worden.

- Door de plannen tot opbloei van Smallingerland als watersportgemeente, mag niet letterlijk een streep gehaald worden door een opwaardering van de vaarweg tot Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal met (forse) uitbreiding van de beroeps-vaarbewegingen. Slechts een flinke vermindering van deze beroepsvaart op de Drachtster- en Grote Ee zal een stimulans betekenen voor recreatie en voor de plannen die al in Smallingerland klaarliggen voor het project 'Oudega aan het water'.
- Inklinking van de veenpolders is een landelijk probleem waar adequaat overheidsbeleid voor ontwikkeld dient te worden. Het vermengen van dit probleem met de kanaalplannen vervuult de discussie.

---

**PS:** Het zou niet voor het eerst zijn, dat een watersportkern gespleten werd – en daarmee flink beschadigd – door een kanaal. Grou, een belangrijk watersportoord, lag oorspronkelijk direct aan het Pikmeer, en daarmee via de Tynje aan de Grouster Ee. Toen het PM-kanaal werd gegraven langs de watersportkant van Grou werd het dorp hierdoor van het Pikmeer gescheiden. Daarmee verviel ook het 'flaneerpad' langs het Pikmeer, en kreeg het dorp een grote vaart voor de deur, die inmiddels is opgeschaald tot een risicovol Cemt-Klasse V<sup>a</sup> kanaal. Houthandel Halbertsma speelde hierin via bedrijfs-lobby de hoofdrol, maar is inmiddels uit Grou vertrokken – een 'gespleten Grou' achterlatend. Want Grou zit hierdoor nu opgezadeld met een gevaarlijke situatie die in toenemende mate afbreuk doet aan de ongedwongenheid die zo wezenlijk is voor waterrecreatie.

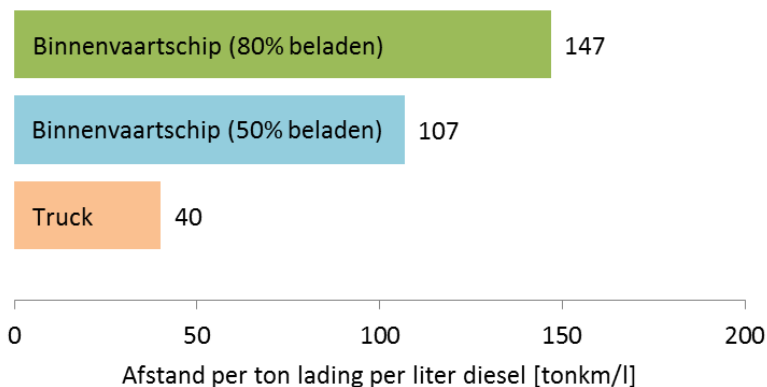
Bij de aanleg van dit kanaal (kort na WO-2) waren de huidige Cemt-Klasse V<sup>a</sup> ontwikkelingen natuurlijk niet voorzien – de relatief weinige scheepsbewegingen vonden plaats met schepen tot hooguit 100 ton, naar huidige begrippen traag varend.

Ook zo'n ongewenste situatie als bij Grou zou hoognodig op de schop moeten – niet eenvoudig, want het zou een omleiding benoorden langs Grouw betekenen! Toch zal ook daar serieus over gedacht moeten gaan worden.

## Bronnen

- **[a – blz 15]** <http://www.drachtstercourant.nl/files/2017/01/Bijlage-Ruimtelijke-Economische-Analyse-naar-Havens-en-Vaarwegen-in-de-provincie-Frysla%CC%82n.pdf> Drachten heeft daarmee qua haven vooral een regionale overslagfunctie, 22% van het totaal in Friesland. Daarmee is Drachten “De belangrijkste haven in Fryslân voor de invoer van goederen. Hier wordt 1.131.225 ton goederen gelost. Dit is een 2x zo grote hoeveelheid is als wat in Harlingen, Leeuwarden of Sneek wordt ingevoerd” (publicatie “analyse van de Friese havens en vaarwegen” 9-12-'16 – Panteia, onafhankelijk research bureau, Zoetermeer).
- **[b]** <http://publications.tno.nl/publication/34616911/CUD7D7/verbeek-2015-bijlagen.pdf>  
Bijlage 7: Emissies en brandstofverbruik, vergelijk binnenvaart en wegtransport. De onderstaande figuur geeft aan welke afstand er per ton lading gerealiseerd kan worden met 1 liter diesel.





Figuur 15: Afstand per ton lading, binnenvaartschip vs truck

- *Oftewel omweg naar Drachten (30 km) kost per scheepsregisterton zo'n 0,3 liter brandstof (TNO) – onnodig. Voor een schip van 1000 ton, 50% beladen (nl vol heen, leeg terug) betekent dat in 30 km :  $30/100 \times 1000 \text{ l} = 300 \text{ l}$  verstuken.*  
Hierbij dient opgemerkt te worden, dat het huidige klasse IV kanaal geschikt is voor schepen tot 1500 ton – de gemiddelde doorvaart bedraagt 1000 ton. Maar de bedoeling is scheepvaart tot 3000 ton – wat vnl. bulktransport zal zijn. *Zo'n schip verstuukt over deze 30 km zo'n 850 liter diesel.*

- [c – blz 8] <http://www.rug.nl/research/portal/files/14621094/EC191.pdf> Universiteit Groningen : “Volgens Hoover kunnen bij goederen met een hoge waarde per eenheid gewicht meer transportkosten betaald worden dan bij goederen die een lage waarde vertegenwoordigen. Bij producten waar transportkosten relatief een groot deel van de totale kosten uitmaken zal de afstand die dit product af moet leggen tot een minimum beperkt worden”.

*Zodra er dus een overslaghaven zónder omweg komt, bv direct aan het PM-kanaal, is Drachten als overslag niet interessant meer.*

- [d – blz 27] <http://aa-planadvies.nl/sites/default/files/Netwerkanalyse%20Lemmer-Delfzijl%20%282008%29.pdf> „In 2006 werd er ongeveer 0,8 miljoen ton overgeslagen in de binnenhaven (*Drachten*). Op blz 27 staan de dominante ladingstromen genoemd, met hun aandeel in de totale overslag:
  - o Ruwe mineralen en bouw materiaal (zand, grind, cement e.d.) 56%
  - o Voedingsproducten en vervoer 20%
  - o Landbouwproducten 9%
  - o Meststoffen 6%

Wat er dan overblijft om tot 100% te komen is: 9% - en zelfs die 9% komt niet helemaal op het conto van de overige Drachtster industrie. Want van deze 9% dient nog meer afgetrokken te worden:

- o Aardolieproducten (blz 75), dus tankvaart oftewel 'natte bulkvaart én
- o bijvoorbeeld de buiten-regionale maxi-transporten die Wagenborg/Bolk geregeld via Drachten uitvoert [j]: “Door het veelvuldig transport van dergelijke grote tanks van Emmen via de haven van Drachten, heeft de fabrikant met de **Provincies Drenthe en Friesland** afgesproken de hierboven genoemde route permanent gangbaar te houden voor dergelijk transport”.

Maar ook deze twee onderdelen laten zich gemakkelijk én beter verplaatsen naar een regionale overslag aan het PM-kanaal. De ca 5% die werkelijk voor

de lokale Drachtster industrie bestemd is, kan goed over de weg en/of per klein vrachtschip **[k]** getransporteerd worden.

- **[e – blz 1]** [http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2015/12/Belangrijkste-wijzigingen-BPR-per-1-1-2016\\_tcm21-72696-2.pdf](http://www.binnenvaart.org/wp-content/uploads/2015/12/Belangrijkste-wijzigingen-BPR-per-1-1-2016_tcm21-72696-2.pdf) - “Belangrijkste wijzigingen Binnenvaartpolitiereglement per 1-1-2016 Compensatie beperking vrije uitzicht door lading (Artikel 1.07)
  - o Het wordt toegestaan om hulpmiddelen te gebruiken om de dode hoek door de lading op een afstand tussen 350 en 500 (!) meter voor de boeg te compenseren. Hiervoor is het gelijktijdig gebruik van radar en een camera op de boeg toegestaan. Vanaf 500 meter voor de boeg mag er geen dode hoek meer zijn. Dit mag ook niet worden gecompenseerd door hulpmiddelen of een uitkijk voorop.
- **[f]** De ‘remweg’ bij een noodstop is voor een binnenvaartschip al gauw enkele honderden meters. Bij een snelheid van 12 km/uur heeft hij over die 200 meter een volle minuut nodig. Een niet-ervaren watersporter schat dit bijna standaard verkeerd in.
- **[g]** < <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx> >
- **[h]** Smallerland.nl : “Nader onderzoek naar vaarweg Drachten”  
Geplaatst: 3-11-2015 <https://www.smallerland.nl/Int/2015-November/Nader-onderzoek-naar-vaarweg-Drachten.html>
- **[i]** NOS-journaal – “Weer aanvaring bij Grouw”  
<https://nos.nl/video/522440-het-prinses-margriet-kanaal-in-grouw-is-berucht.html>
- **[j]** Royal Wagenborg <https://www.wagenborg.com/nl/royal-wagenborg/nieuws/wagenborg-nedlift-rijdt-exceptioneel-transport-naar-drachten>  
“Door het veelvuldig transport van dergelijke grote tanks van Emmen via de haven van Drachten, heeft de fabrikant met de provincies Drenthe en Friesland afgesproken de hierboven genoemde route permanent gangbaar te houden voor dergelijk transport”.
- **[k]** Aan het probleem, dat er nog weinig kleinere binnenvaartschepen gebouwd worden wegens verminderde rentabiliteit,  
<https://www.informatie.binnenvaart.nl/schepen/kleine-schepen> wordt gewerkt  
[https://www.informatie.binnenvaart.nl/component/docman/doc\\_download/19-toekomst-klein-schip-in-de-binnenvaart?Itemid=190](https://www.informatie.binnenvaart.nl/component/docman/doc_download/19-toekomst-klein-schip-in-de-binnenvaart?Itemid=190)  
Zo is in 2014 al de Binnenvaartregeling aangepast qua vereiste bemanning  
<http://www.waterbouwers.nl/nieuws/214-versoepeling-bemanningssterkte-voor-binnenvaartschepen>
- **[l]** Ondernemingsvereniging Drachten – “Robert Bakker, nieuw bestuurslid Ondernemingsvereniging Drachten” - Zakelijk magazine Smallerland Opsterland – najaar 2017, uitgave ‘Studio Oneforone’

- **[m]** We nemen aan, dat de Statenleden zich vooral door feiten zullen laten leiden, en niet door weinig gefundeerde luchtspiegelingen vanuit de bedrijfslobby. Maar het zou ook goed zijn als de lokale politiek in Smallingerland evenzeer hun mening op feiten zou baseren – het zou Smallingerland wezenlijk ten goede komen. Van wat er op het internet hierover te vinden is, klinken er in de berichtgeving hierover nog nauwelijks goed onderbouwde meningen door. Wij willen in dit discussiestuk vooral feiten tegen elkaar afwegen, en hopen daarmee de politiek inhoudelijk te helpen. Dat lijkt nodig, want al googelend vond ik, zonder keuzes te maken, de volgende standpunten :
  - o “PvdA Smallingerland zal samen met de Statenfractie strijden voor behoud en uitbreiding van werkgelegenheid in Friesland door de aanleg van een alternatieve vaarweg van Drachten naar het Prinses Margrietkanaal”, aldus Trees Flapper, fractievoorzitter” [ <http://www.pvdasmallingerland.nl/vaarweg-naar-drachten/> ]
  - o “De vaarweg naar Drachten is van groot belang voor de economie in Drachten en omgeving, voor de concurrentiepositie van aanliggende bedrijven en daarmee de werkgelegenheid”, aldus Jan Groen, fractievoorzitter CDA Smallingerland, en Henk van der Veen, CDA Statenlid - <http://cda.frl/nl/nieuws/1254/cda-smallingerland-hoogste-tijd-voor-aanpassing-vaarweg-drachten/>
  - o VVD Smallingerland in haar verkiezingsprogramma: “Vaarweg Drachten. Als VVD stimuleren wij vervoer over water en pleiten voor optimale bereikbaarheid via de vaarweg naar Drachten”. <http://vvdsmallingerland.nl/vvd/wp-content/uploads/2014/02/Verkiezingsprogramma-VVD-2018-2022-v1.4-d.d.-30-10-2017.pdf>

Wellicht levert dit discussiestuk ook hen nog nuttige aanvullende informatie op – dit getoeter in de Smallingerlandse politiek over werkgelegenheid en concurrentiepositie wordt vooralsnog niet onderbouwd : ‘factfree’, zoals dat nu heet.

- **[n]** [www.nieuweoogst.nu/nieuws/2017/07/14/natuurclaim-drenthe-doorgezeten](http://www.nieuweoogst.nu/nieuws/2017/07/14/natuurclaim-drenthe-doorgezeten)
- **[o]** <https://www.of.nl/nieuws/naar-een-nieuwe-vaarweg.htm> Naar een nieuwe vaarweg -
- Zonder hier met politiek bezig te willen zijn, blijkt uit een bericht uit de Statenfractie van Groen Links, dat men daar begin 2016 wel al inhoudelijk beter was voorbereid: <http://www.grienlinks.nl/2016/02/25/farwei-nei-drachten-in-noait-einigiend-ferhaal/#more-9012>

**Aldus de argumenten voor zover verzameld tot 16-01-2018 door het ‘Vaarweg-Drachten-Forum’.** Dit discussieforum werd gestart dd 25 oktober 2017 om goed onderbouwde argumenten te verzamelen over de ‘voors en tegens’ van opschaling van deze vaarweg naar Cemt kl. V<sup>a</sup>. Hiermee proberen we beleidsmakers en politiek van dienst te zijn. Dit Forum zal de door de overheid gebruikte argumentatie dus ook toetsen op onderbouwing.

Het ‘Vaarweg-Drachten-forum’ beoogt (nog) niet een belangengroepering of actiegroep te zijn. De belangen van de verschillende deelnemers zijn daarvoor te divers, en soms tegenstrijdig.

Wel maakt het Forum zich sterk om argumenten van belangengroepen/lobbyisten te toetsen op deugdelijkheid en opportunisme, en ze daarmee in een juist daglicht te zetten.

Na 25-10-2017 Opgesteld dd te Oudega (Smallingerland) – Hege Warren – Apeldoorn, door Marchinus Hofkamp (initiatiefnemer/redacteur van Vaarweg-Drachten-Forum) en in donkerblauw aangepast en aangevuld tot dit concept 16-01-2017 - [hofkamp.m@daxis.nl](mailto:hofkamp.m@daxis.nl)

### **Bij het 'Vaarweg-Drachten-Forum' zijn betrokken:**

- Bewoners van polder de Hege Warren, inclusief recreatiebewoners
- Woonarkeigenaars langs de Wijde Ee, Krûsdobbe en Fokkesloot
- Campings Veenhoop, Hooihammen, It Wiid
- Zeilvereniging Veenhoop-Drachten, jachthaven Veenhoop
- Feanhoop Pleatslik Belang, Zeilschool de Veenhoop
- Enkele ondernemers in Oudega (wegens project 'Oudega aan het water')
- ANWB via contactpersoon, Marrekriten
- It Fryske Gea
- Hiswa
- Watersportverbond regio Fryslân
- 'Varen doe je Samen!'
- Vereniging ERF

Forum-redacteur Marchinus Hofkamp kan als belanghebbende aangemerkt worden, doordat versie II van de Vaarweg-plannen dwars door zijn recreatie-stek is gepland. Dit feit zou afbreuk kunnen doen aan de voor een goede onderbouwing van argumenten gewenste / noodzakelijke objectiviteit. Daarom acht hij het wenselijk om enige relativering aan te brengen bij dat belang: M.Hofkamp is op een leeftijd, dat realisering van dit plan hem persoonlijk niet meer zal deren.

- Maar M.Hofkamp voelt zich als waterrecreant in Friesland wel erg betrokken bij dit gebied en bij deze plannen. Daarbij is hij oud-instructeur (zestiger jaren) voor de zeilvaart op alle Nederlandse binnenwateren t/m 25 ton laadvermogen (diploma's A, A+, B – ANWB gediplomeerd).