

verslag procap

Naam bijeenkomst

Gebiedssessie Vaarweg
Drachten 2

Aanwezig

-

Afschrift aan

-

Afwezig

-

Datum

7 november 2017

Locatie

Paviljoen de Leyen

Steller

Tamar Meibergen

Wat is er vorige keer besproken en vervolgens veranderd?*Programma:*

Ochtend gedeelte: Hoe steekt de situatie op de Hege Warren in elkaar etc.

Middag gedeelte: Hier is besproken wat precies het afwegingskader moet zijn.

Kaarten:

We hebben alle brokjes op de kaart gezet. Thema's van recreatie, gevaarlijke kruisingen, pontjes, fietsroutes, natuur en landbouw, EHS-gebieden, Natura 200, haven gebonden economie, logistieke oplossingen zijn te vinden op deze omgevingsanalyse. De omgevingsanalyse kaart moet nog een slag krijgen maar komt daarna op Vaarwegenvisie.frl te staan.

Afwegingskader:

Er is een nieuwe versie van gemaakt. Dit is ook met Panteia besproken. We willen

namelijk zoveel mogelijk aspecten in beeld brengen zonder dat er veel overlappings zijn en grote woordenbrij.

Dit afwegingskader wordt ook toegevoegd/rondgestuurd.

Aanmerking/Kritiek:

- Het veiligheidsgebeuren ontbreekt. Wat voor risico's lopen we op ongelukken? Daar zou een deskundige bij moeten komen. Combinatie van recreatievaart en vracht. Hoeveel doden accepteer je per jaar. Bij Panteia is dit onjuist gerapporteerd. Dit moet niet tot in den treuren worden doorgerekend, maar moet wel worden meegenomen in een toekomstig rapport.

- Dorpsbelang Grou moet worden uitgenodigd of mee gesproken worden
- Er moet nog gesproken worden met de Veenhoop.

Sweco

Plaatje van de eventuele vaarwegen:

Sweco is verdergegaan met de vraag; "Wat is de meest logische route voor de nieuwe vaarweg?"

Er zijn 4 varianten gemaakt onder andere naar aanleiding van de eerste gebiedssessie in Drachten. Deze 4 varianten zijn niet hetzelfde als die van Wittenveen en Bos.

Het belangrijkste uitgangspunt voor Sweco is het document 'richtlijnen vaarwegen'. Vervolgens is daarbij het schip ingevoegd wat gebruikt moet worden namelijk Klasse Va met een van 110 meter en een breedte van 10.40 meter.

Profielen:

Hier kunnen verschillende profielen aan worden gekoppeld. Eerst wordt gekeken wat het maatgevende schip is en daarop bouw je een profiel.

Er bestaan verschillende profielen. Zo bestaat er een normaal profiel, dit zijn vaarwegen die heel druk worden bevaren en waar schepen elkaar makkelijk kunnen passeren. Een krap profiel: Hier is de intensiteit veel minder, maar twee maatgevende schepen kunnen elkaar nog wel passeren.

Ook bestaat er een enkelstrooks-profiel. De richtlijn uit het document 'richtlijnen vaarwegen' stelt dat dit profiel alleen in uitzonderlijke profielen kan worden toegepast.

De kenmerken van een enkelstrooks-profiel zijn;

- Uitzonderlijke situaties (de laatste 3 punten)
 - Vaarweglengte < dan 2 km
 - < 5000 scheepsbewegingen
 - Geen hinder en/of zijwind

De kenmerken van een krap profiel zijn:

- < 5000 scheepsbewegingen zonder maximale vaarwegenlengte of zijtakken zonder doorgaande vaart

Uitgangspunt van Sweco:

Normaal gesproken is er een intensiteit van 5 schepen per dag. Als je daarvan uit gaat moet er een krap profiel komen op de vaarweg Drachten. Een enkelstrooks-profiel zou in theorie niet kunnen, aangezien dit alleen over een heel kort stuk mag van maximaal 2 kilometer.

Voorlopig vaarwegprofiel:

In het profiel wat er nu staat is wel hinder en/of zijwind toegepast. De redenatie die nu bestaat leidt tot een enkelstrooksprofiel. Je ontkomt er volgens Sweco niet aan om zijwindtoeslag mee te nemen in het profiel. Als je een profiel hebt met zijwindtoeslag, zal de breedte van de vaarweg ongeveer 40 meter bedragen.

Enkelstrook pas je volgens de richtlijn alleen op korte rechte stukken zonder bochten.

Als we ervan gaan dat het krappe profiel wordt toegepast, dan komt de vaarweg uit op een breedte van 49 meter. Ook zal het profiel dieper worden op een groot gedeelte van de vaarweg. Uiteindelijk willen we toewerken naar een reëel profiel voor gebruik en aanleg, deze moet niet te krap zijn maar ook niet te breed.

Er is uitgegaan van een enkelstrooksprofiel tot zover omdat er een lage intensiteit is op de vaarweg.

Opmerkingen;

- Als er wordt uitgegaan van een enkelstrooksprofiel, dan moet er dus op elkaar worden gewacht omdat er maar 1 schip tegelijk doorheen kan. Wat is de vaartijd? Dit zal doorgerekend moeten worden.
- Als we uitgaan van een enkelstrooksprofiel moeten er passeerplekken komen. De afstand van de Veenhoop naar Grou is 5 kilometer. Wettelijk gezien mag je maar 2 kilometer enkelstrooksprofiel hebben. Er moeten dus 1 of 2 passeerplekken komen.
- De opties voor natuurvriendelijke oevers moeten ook meegenomen worden, zowel op het enkelstrooks- en krap profiel.
- Vaarweg optie 1 en 2 zijn nu het meest aannemelijk.
- Er moet ook gekeken worden of de midden variant niet nog steeds een reële optie is.
- Allereerst moet er een ideaal profiel komen, als dit toepasbaar kan worden gemaakt kun je gaan 'afpellen'.

Omgevingsfactoren/kosten:

De kosten zouden op zich niet in de breedtes en kades van de vaarweg moeten zitten. Tot een bepaald opzicht is dit zeker het geval, er moet echter niet vergeten worden dat er rekening moet worden gehouden met het feit dat wanneer het ruimtebeslag groter wordt er meer hindernissen bij zullen komen.

Er is ook een kade nodig in het gebied waar landbouw is, om dit zoveel mogelijk intact te houden.

Ook moet men rekening houden met het feit dat er een zwakke ondergrond is in het gebied. Deze ondergrond kan worden weggeslagen door de golven en zuiging van de schepen die over de vaarweg varen. Het zou mooi zijn als er een harde oever aan de 'polder-beschermende kant' komt. Dit kost veel geld maar is wel zinnig om het gebied te kunnen beschermen. Ook moet de optie van een geul zonder kades inzichtelijk worden gemaakt.

Ook moet er een duidelijk kosten plaatje komen van de vaarweg, dit is immers ook een opdracht vanuit de staten.

Eerst heb je de initiële kosten van het aanleggen, daarnaast heb je exploitatie van 100 jaar. Dit moet worden ingeschat net zoals de kosten om alles te beheren, zo ook zogenaamde 'dichtslibt' kosten, dit kunnen weleens hoge kosten worden.

De staten hebben duidelijk gezegd dat ze de meerwaarde voor dit gebied willen benadrukken, hier wordt nog niet op gefocust in deze presentatie/kader.

Verschillende varianten en kades:

Er bestaan verschillende varianten met betrekking tot kades langs de nieuwe vaarweg. Zo bestaat er de variant met dubbele kades, wat tevens ook de duurste variant is. Als dit wenselijk is, moet er goed in beeld worden gebracht hoeveel en waar dubbele kades nodig zijn.

De volgende stap voor Sweco is om alle kosten in het plaatje erbij te betrekken. Ook moet er dan goed worden gekeken wat de kosten hiervan zijn, niet alleen de aanleg maar ook het onderhoud.

Met deze informatie zou dan de afweging kunnen worden gemaakt of het niet beter en goedkoper is om de alles onder water te zetten, de boeren uit te kopen en geen kades neer te zetten/onderhouden of juist wel kades neerzetten en onderhouden.

Sweco heeft het enkelstrooksprofiel ten tijde van deze sessie ingetekend en kan dit op kosten zetten. Ook kunnen zij kijken wat de kosten zijn als dit met een krap profiel wordt gedaan. Voor beide profielen kan dit op kosten worden gezet met en zonder kades. Ook moet de variant over de Hege Warren op de kaart komen met een kostenberekening.

*Opmerking:

- In Heerenveen bevat de enkelstrooks vaarweg goed, aangezien er een lage frequentie is met ongeveer 10 schepen op wekelijkse basis. Bij Heerenveen is er een soort inhaalstrook en in de praktijk is er maar weinig wachttijd. Sweco zou vanuit dit voorbeeld het ideale profiel maken en dit op kosten zetten.
- Voor het van Harinxmakanaal is al besloten dat de stap naar categorie V niet gemaakt gaat worden.
- Het Schuttevaer profiel zit tussen een enkelstrooks- en krap profiel in.
- Voor de staten is het zeer belangrijk om 'appels met appels' te vergelijken, ofwel de reële optie. Uiteindelijk is het belangrijk om de benodigde profielen te vergelijken in verschillende gebieden. De profielen moeten niet zo zeer vergeleken worden maar juist de situatie.

Uitgangspunten/ To do's voor Sweco:

Sweco gaat uit van een enkelstrooks profiel met zijwindtoeslag, deze zal door hen worden doorgerekend. Daarnaast zal worden gekeken wat de variant met een krap profiel kost. Ook zal er gekeken worden naar de variant met de dubbele kade die dwars door het hele gebied gaat, hier zal wel minder focus op komen te liggen aangezien deze variant veel geld kost.

Ook bekijk Sweco de variant die dwars door alles heen gaat, maar dan zonder kades. Hierbij maakt Sweco ook een berekening van de kosten voor de aanleg en het onderhoud. Informatie over grondaankoop en uitkoop van boeren komt van het Wetterskip. Ook moeten de gevolgen voor het omliggende gebied worden berekend.

Varianten:

Sweco zal zich richten op variant I en II. Er zijn erg veel variabelen om uit te kiezen en het is voor Sweco erg lastig om al deze varianten met veel variabelen op kosten te zetten.

Onderstaande varianten zijn besproken. Hier wordt rekening gehouden met de polder die zoveel mogelijk moet worden ontzien.

Variant I: Noordelijke variant

- Er loopt een weg → Hiervoor moet een kunstwerk (brug) komen.
- Deze variant ligt dicht bij Natura 2000 gebied
- Er ligt een gasleiding
- Als er van een enkelstrooks vaarweg wordt uitgegaan moet er een passeerstation komen.
- Het gebied in de Bird zal dan onder water komen te staan. Op de Bird wonen nog wel mensen, ook staat er een woning te koop en een molen en zal er een kade moeten komen.
- Het is mooi als er een plus min constructie komt.
- Je kunt hier landbouw en recreatie behouden.

Zuidwaarts II

- Er is een gemaal op deze route
- Er zijn verschillende recreatiewoningen
- Er zijn nog meer woningen en nog een gemaal verder op de route.
- Kruising gasleidingen
- Als er wordt uitgegaan van een enkelstrooks vaarweg moet er een passerstation komen.

Variant 1 is:

- Goedkoper
- Rechtdoor
- Veiliger: Er is nog een andere waterweg met veel recreatie. Die kruist de vaarweg, in Noordelijke variant is dit wel de veiligste manier.

Linksaf: Is in veiligheidsoogpunt reëel

Rechtdoor: Is reëel omdat er geïnvesteerd is in de kades.

Conclusie: De middelste moet eruit, want deze is te duur en veroorzaakt te veel overlast.

**Opmerkingen:*

- De ligging van de gasleiding moet worden onderzocht
- De zuidelijke kant van de polder is geen optie
- Zijn er daadwerkelijk 2 passeerpunten nodig? Het kan er ook 1 zijn, waar zou die dan moeten komen?
- De brug in variant I zal een beweegbare brug worden.
- Hooidambrug: Zou deze brug niet kunnen worden gebruikt in een variant?
 - o Dit kan, mits er geen andere alternatieven zijn.
 - o Deze brug ligt problematisch voor een eventuele variant, aangezien de vaarweg dan door Natura 2000 gebied gaat.
 - o Het moet op dit moment niet worden ingetekend of meegenomen worden in het uitgangspunt, maar het kan wel worden onderzocht.

Hoe gaan we om met de informatie?

De informatie die besproken is op deze gebiedssessie moet niet haar eigen leven gaan leiden. De bewoners in de Hege Warren is het wel duidelijk dat er iets speelt en zij hebben juist behoefte aan duidelijkheid. Voor recreatiewoningen en bijvoorbeeld dat huis wat te koop staat is het heel belangrijk dat er een duidelijke lijn komt die mensen op een of andere manier niet benadeeld.

Tracédeel Drachten Veenhoop

- Oudega aan het water
- Scheiding van beroeps- en recreatievaart moet beter worden gemaakt.
- Je neemt hier hetzelfde profiel als die je in het algemeen hebt genomen. Vervolgens komt er een plus bij om beroeps- en recreatie vaart van elkaar te scheiden. Dit moet inzichtelijk worden gemaakt, hier zou bijvoorbeeld een nevengeul kunnen komen voor recreatievaart. Oudega zou hier misschien wel wat in kunnen betekenen, maar dit ligt aan het project. Hiervoor zouden de opties inzichtelijk moeten worden gemaakt.

**Opmerking*

Overall in dit gebied ligt veen. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor het calculeren van de route. Veen is een slappe ondergrond, de vraag is of je dit nog kunt gebruiken voor het bouwen van de vaarweg en kades. Bij het Wetterskip moet meer informatie worden verkregen over het Veen in het gebied.

Er ligt overal veen, hier gaat iets mee gebeuren. Het is echt een aandachtspunt voor het calculeren van de route. Het is slappe grond. Kun je dit nog gebruiken voor het bouwen. De gemiddelde dikte van het veen is meer dan 2 meter. Het is geen risico reservering, maar zal juist een plus worden. De vraag is of er iemand bij het Wetterskip is die hier iets van weet?

Vervolg

- Er moet nog een sessie komen als er goede resultaten liggen.
- Er moet een "dwars er doorheen" versie komen, de natte variant, zonder kades.
- Tijdens een andere sessie moet er met recreanten en boeren worden gepraat

Gedeputeerde staten

22 november wordt er gepraat met de staten. Hierin wordt verteld wat we precies doormaken zonder lijnen op papier te zetten. Het doel is om de staten te committeren met wat we aan het doen gaan.

