

verslag procap

Naam bijeenkomst

Gebiedssessie Vaarweg
Heerenveen

Aanwezig

Zie laatste pagina

Afschrift aan

-

Afwezig

-

Datum

16 november 2017

Locatie

Posthuis Theater

Steller

Tamar Meibergen

Algemene presentatie*Toelichting op gebiedssessie door Theo Heida:*

Het zou mooi zijn als alle visies en meningen van aanwezigen vandaag in beeld worden gebracht. Zo kan er duidelijk worden welke oplossingen er in onze rapportage moeten worden afgewogen. Ook moeten we gevoed worden met duurzame en logistieke oplossingen die we mee kunnen nemen in ons afwegingskader: overzicht waar we rekening mee gaan houden.

Doel van de opdracht die Procap van de Provincie heeft gekregen:

Ontwikkel een visie op de Friese vaarwegen

- Vanuit de behoefte van bedrijvigheid en scheepvaart
- Rekening houdend met de omgeving: Natuur, recreatie, landbouw etc.

Er is behoefte vanuit de economie om ruimte te hebben voor scheepvaart (binnenvaart), maar dit komt in de knel met recreatie en natuur. Hier moet een oplossing voor komen in onze uiteindelijk visie.

**Opmerking:*

Op sommige gebieden is het simpelweg onmogelijk om alles samen te laten gaan.

→ Dit is inderdaad zo maar we willen uiteindelijk wel naar een planhorizon van 2050. Een duurzame oplossing waarin je de vaarwegeconomie optimaal kan bedienen met respect voor natuur en recreatie.

De omgeving is echter ook een belangrijk onderdeel van de economie en dit moet niet tenietgedaan worden. Ook is er een aspect veiligheid waar we rekening mee moeten houden, we moeten er echter voor waken om alles tot in detail kapot te rekenen. Uiteindelijk moet er een optimale en reële oplossing komen.

Daarin speelt ook het kopje kosten mee. Hier gaat het over investeringen die moeten worden gedaan, onderhoud voor de komende jaren en toekomstvastheid.

Werkwijze:

Er zijn de afgelopen jaren al veel rapporten uitgebracht van onder andere Wittenveen & Bos, Buck en Panteia. Dit wordt aangevuld met interviews en gebiedssessies in Drachten, Heerenveen en rond het van Harinxmakanaal. Uiteindelijk zal er met behulp van Sweco en Panteia een uiteindelijke visie ontstaan.

**Opmerking*

Waarom staat Sneek niet in het lijstje?

→ Sneek staat er niet bij omdat Sneek relatief goed wordt ontsloten. Ook is het historisch zo gegroeid dat Sneek er nooit tussen heeft gestaan. De problematiek in Sneek lijkt niet zo groot in tegenstelling tot Drachten en Heerenveen. Er moet echter wel worden uitgelegd waarom je Sneek niet meeneemt.

Het is geen "Ranking de zijweg" waar we naartoe werken, maar eerder "Ranking de maatregelen". Het doel is om een breed verhaal te creëren, met een afweging van de maatregelen waarin je zou moeten investeren, verspreid over de vaarwegen.

Gedachtegang voor de gebiedssessie

- Breed kijken naar de vaarweg naar Heerenveen en de omgeving
- Welke dingen kom je tegen; problemen, kansen, aandachtspunten, etc.
- Waar moeten we in de visie rekening houden, hier moet een grote uitwerking op komen.

Simpelweg willen we zoveel mogelijk weten, zodat we daar uiteindelijk een omgevingsanalyse van kunnen maken, zodat we precies kunnen lezen waar de knelpunten zitten. Uiteindelijk zal dat leiden tot een afweging van te nemen maatregelen.

**Opmerkingen*

- Wordt er niet te veel gekeken naar alleen de beroepsvaart? Een vaarweg bestaat ook uit een heel ander deel. Beroepsvaart en recreatie economie zou duidelijk gescheiden en belicht moeten worden. Men is bang dat de vrijetijdseconomie ondergesneeuwd raakt als de focus ligt op beroepsvaart.
- Als we binnen deze visie een relatie kunnen creëren met die Friese meren hebben we een win-win situatie. De economische aspecten van recreatievaart moeten ook duidelijk worden meegenomen, dit heeft namelijk een groot economisch aandeel.
- Ook moet er gedacht worden aan oeverconstructies. Het lijkt nu of hier niets mee wordt gedaan. Dit moet duidelijk worden mee genomen in het verhaal rondom de visie.
- Ook mist de haalbaarheid van een terminal in het verhaal tot nu toe. Uiteindelijk hebben we het maar over 1.7 schip per week. Stel je gaat op Heerenveen varen, dan doe je dus een gigantische investering. Er moet goed uiteengezet worden wat dit nou eigenlijk oplevert en hoe je deze investering gaat legitimeren. Wat is het verdienmodel in the end?
- Klasse V-schepen zijn eigenlijk al te klein voor Rotterdam, deze schepen worden in Rotterdam al niet meer afgehandeld. Rotterdam wil al grotere schepen dan klasse V.
- Moet er niet worden nagedacht over een plek voor een terminal aan het toch al geschikte en goed onderhouden Prinses Margriet kanaal? Misschien kun je hier een terminal maken en dan verder vervoer regelen met elektrische vrachtwagens.

- In Lelystad zijn ze al bezig met een trein terminal. In Veendam is al een treinterminal. Is een treinterminal niet de oplossing om de wateren minder te belasten?

Al met al wordt er erg gefocust op containers in bovenstaande discussie. De verhouding bulk/container moet hier wel bij betrokken worden, dit is namelijk 80-85% bulk en het overige container. Hoeveel vaarbewegingen zijn dit?

Hoofdpijnen naar aanleiding van de tafelsessies

Tafel van Robert Huigen:

Er is tijdens deze sessie veel gepraat over de haven in Heerenveen. Hier is het keren van schepen een groot probleem, dit komt onder andere door de zuiging, die veel schade aanricht. Het draaipunt in de jachthaven zou groter en dieper moeten worden gemaakt om dit op te lossen. Er bestaat echter het probleem dat er een spoorweg naast ligt. Ook moet er dan een nieuwe vaarweg voor de recreatie komen in plaats van dat er rechtdoor wordt gevaren bij Akkrum bij de kruisvaart. Er is ook lang gepraat over het gebruik van de vaarweg en hoe er kan worden ingesprongen op duurzame ontwikkelingen, om iets optimaals te bereiken moet er worden gekeken op Fries niveau en hoe je aan de hand daarvan het transport zo goed mogelijk faciliteert.

Tafel van Sonja Busch:

Hier zijn veel dingen aan bod gekomen die reeds zijn genoemd. De vaarweg naar Heerenveen is eigenlijk in drie delen op te knippen. Het stuk rond Terherne ligt in een Natura2000-gebied. Alternatieven voor dit deel van de vaarweg zouden ook Natura2000-gebied aantasten. De vraag is dan hoe opwaarderen of verleggen zich dan tot elkaar verhouden. Het stuk tussen Terherne en Vegelinsoord is al eens verbreed en hier zijn nu minder conflicten. Problemen zitten met name op het stuk tussen Vegelinsoord en Heerenveen. Keren bij de jachthaven is lastig en je zou hier recreatievaart en beroepsvaart meer willen scheiden. Genoemd zijn passeerstroken of een bakprofiel. Tevens wordt er nu gevaren met een ontheffing, wat effect heeft op de beschoeiing. Ook is gesproken over het faciliteren van de bedrijvigheid via de trein, het water en de weg. Multimodaal en duurzaam moeten hierbij kernwaarden zijn.

Tafel van Theo Heida:

Problematiek in Terherne is uitgebreid aan bod gekomen. Duwbak constructies werden hier genoemd, echter kun je niet zomaar over naar een duwbak systeem, dit is een soort van evolutie die men doormaakt. Bedrijven verplaatsen zou misschien ook een optie kunnen zijn, maar is dat eigenlijk wel mogelijk? En hoe kijken ondernemers daar tegenaan? Sommigen hebben al eens gezegd dat ze dan vertrekken, maar op andere plaatsen in Nederland is het al erg vol en zijn er bijna geen werknemers te krijgen. Het grootste ontwikkelgebied is noord Nederland en daarom zou je juist de bedrijven hier moeten houden.

To do's:

- De schaalniveaus verschillen in grote mate, hier moet een groot plaatje van komen.
- Tonnage moet worden gekoppeld aan werkgelegenheid.
- Ook moeten alle cijfers en getallen, principiële keuzes in beeld gebracht worden, veiligheid moet hierin ook worden meegenomen. Hierbij gaat het niet alleen om veiligheid op het water maar ook op bijvoorbeeld het wegennet.

Locatie van een eventuele terminal:

- Dicht bij de klant.
- De locatie van andere plekken met overslag moeten hierin worden meegenomen.
- Dicht bij het wegennet.
- Op 2 plekken terminals zou voldoende moeten zijn.

- Bedieningsregel van een terminal moet niet meer dan 30 km zijn. Anders is het verdienmodel zoek.
- Je hebt minimaal 3 afzetten nodig per terminal.

Vervolg:

- De gemaakte kaarten en aantekeningen zullen inzichtelijk worden gemaakt en beschikbaar worden gesteld.
- Iedereen zal uitgenodigd worden voor het online platform: www.vaarwegenvisie.fr
- Er is geen tweede sessie nodig, maar er moet wel een versie van de uiteindelijke visie komen die wordt teruggekoppeld aan alle aanwezigen. Er moet nog vorm worden gegeven aan hoe dit gebeurt.

Aanwezigen

Sonja Busch – Provincie Fryslân
 Robert Huigen - Provincie Fryslân
 Aanwezige – Gemeente de Fyske Marren/ Frisian Ports
 Aanwezige – Gemeente Smallingerland/Frisian Ports
 Aanwezige – Gemeente Heerenveen
 Aanwezige – Gemeente Heerenveen
 Aanwezige – Gemeente Heerenveen
 Aanwezige – Wetterskip Fryslân
 Aanwezige – Schuttevaer
 Aanwezige – HUSA
 Aanwezige – Recreatieschap Marrekrite
 Aanwezige – Plaatselijk Belang Terherne
 Aanwezige – Plaatselijk Belang Terherne
 Aanwezige – Plaatselijk Belang Vegelinsoord
 Aanwezige – Plaatselijk Belang Akkrum
 Aanwezige – Wettewille
 Aanwezige – Jachthaven De Welle
 Aanwezige – Jachthaven De Welle
 Aanwezige – AWS Eendracht
 Aanwezige – Omrin
 Aanwezige – Wenau
 Aanwezige – van der Werff Logistics
 Aanwezige – Theo Pouw Groep
 Aanwezige – Ondernemerskring Heerenveen
 Aanwezige – Watersportvereniging Onder Ons
 Aanwezige – Gemeente de Fryske Marren
 Rob de Leeuw van Weenen – Panteia
 Wouter van der Geest – Panteia
 Bastiaan van Berne - Panteia
 Theo Heida – Procap
 Meike Hendriks – Procap
 Tamar Meibergen - Procap