

-
- Gearkomste** : 20 juni 2018
- Wurklistnûmer** :
- Ûnderwerp** : Brede analyse vaarwegen, bereikbaarheid van binnenhavens
Beliedsprogramma : Infrastruktuer & Mobiliteit
Registraasjenûmer : 01516361
Portefeuillehâlder : Sietske Poepjes
- Behanneljend amtner** : Robert Huigen, (06) 55 89 33 07, Ynfrastruktuer en Mobiliteit
- Oanlieding** : In 2017 hebben wij het stuk ‘brede economische analyse vaarwegen’ ter besluitvorming aan u aangeboden voor de vergadering van maart. Het is toen van de agenda gehaald. Op 12 april 2017 heeft u tijdens een commissievergadering suggesties gedaan om het stuk voldragen te maken. Wij hebben u naar aanleiding van deze commissievergadering per brief (13 juni 2017, kenmerk 01420461) geïnformeerd over het proces om te komen tot een voldragen voorstel.
- Op 7 maart 2018 heeft u tijdens een beeldvormende commissievergadering het concept-rapport ‘Bereikbaarheid van Binnenhavens’ besproken en suggesties gedaan voor wijzigingen en aanvullingen.
- Het resultaat van dit proces ligt nu ter besluitvorming voor.
- Europeesje kontekst** : Specifieke Europese regelgeving of financiering zijn voor de nu voorliggende besluitvorming niet aan de orde.
- Wanneer u besluit om met één of meerdere voorgestelde onderzoekstrajecten voor maatregelen in te stemmen, dan zal in ieder geval Europese cofinanciering onderdeel zijn van de scope.

Koarte gearfetting

: Vervoer over water blijft belangrijk en er vindt schaalvergroting plaats in de binnenvaart. Daarom vragen we u een visie vast te stellen.

Ten eerste vinden wij dat het netwerk van vaarwegen robuust moet zijn. We stellen voor het Van Harinxmakanaal verder geschikt te maken voor klasse Va.

Ten tweede vinden wij dat iedere binnenhaven een passende bereikbaarheid moet hebben en dat je door de recreatieve hotspots Terhene en Earnewâld geen klasse Va-vaart moet toestaan in verband met de veiligheid.

- We stellen we voor de vaarweg naar Heerenveen niet op te waarderen naar klasse Va en te onderzoeken of er een andere oplossing is voor de bedrijven in Heerenveen.

- Over de vaarweg naar Drachten willen we nu nog geen besluit nemen, maar eerst uitzoeken wat een gebiedsgerichte aanpak oplevert.

Beslútpunten

- : 1. over de visie:
de visie op de bereikbaarheid van binnenhavens vast te stellen en als beleidsmatig uitgangspunt te hanteren bij (toekomstige) besluiten over de vaarwegen voor beroeps-goederenvervoer;
2. over het Van Harinxmakanaal:
- a. Gedeputeerde Staten te verzoeken een investeringsprogramma, inclusief financiering en dekingsvoorstel, te maken voor het verder geschikt maken van het Van Harinxmakanaal voor klasse Va, om zo een robuuste schakel in het Friese hoofdvaarwegennetwerk te creëren en dit af te stemmen met de relevante belanghebbenden;
 - b. Gedeputeerde Staten te verzoeken het plan voor het Van Harinxmakanaal uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten aan te bieden;
 - c. het op termijn vervangen van de huidige spoorbrug HRMK door een aquaduct als oplossing voor enerzijds de robuustheid van de toekomstige (trein)dienstregeling op het traject Leeuwarden – Zwolle – Randstad en anderzijds de robuustheid op het Van Harinxmakanaal voor de scheepvaart als uitgangspunt te nemen in de verdere planuitwerking;
 - d. voor de vervanging van de spoorbrug HRMK op zoek te gaan naar aanvullende eigen financiële middelen en een lobby te starten voor de benodigde cofinanciering van het Rijk en / of Europa;
3. over de vaarweg naar Drachten:
- a. vast te stellen dat een nieuw tracé via de Hege Warren een investering vergt welke, in vergelijking met de verwachten baten hiervan, te hoog is;
 - b. vast te stellen dat, zonder het kijken naar andere belangen door middel van den gebiedsontwikkeling, hiermee een investering in een nieuw tracé niet aan de orde is;
- en Gedeputeerde Staten te verzoeken:
- c. in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling Drachten – polder Hege Warren – Prinses Margrietkanaal;
 - d. dit op te pakken met in ieder geval de partijen Wetterskip Fryslân en de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden;

- e. een startnotitie voor het gebiedsontwikkelingsproces op te stellen en daarin vast te leggen welke belangen iedere partij heeft en wat de rol en verantwoordelijkheden binnen het proces zijn met als doel dat de uiteindelijke cofinanciering in proportie is met het belang dat iedere partij heeft en waarbij financiële afspraken met partners worden vastgelegd als resultaatverplichtingen;
 - f. in de startnotitie ook een scenario op te nemen, waarbij er geen sprake is van een nieuwe vaarweg naar Drachten;
 - g. de startnotitie uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;
4. over de vaarweg naar Heerenveen:
- a. te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor vaart met klasse Va-schepen naar de haven van Heerenveen;
 - b. het stoppen met de ontheffingen te effectueren, wanneer een toekomstbestendig perspectief geformuleerd is voor de plaatselijke bedrijven;
 - c. Gedeputeerde Staten te verzoeken een onderzoek te doen naar een alternatief vervoersconcept over water voor het vervoer met klasse IV en Va-schepen naar de haven van Heerenveen en hier in ieder geval de gemeente Heerenveen en het bedrijfsleven bij te betrekken;
 - d. In dit onderzoek aan te sluiten bij het onderzoek naar de fly by-terminal (containers) op een strategisch punt in Fryslân, direct aan het Prinses Margrietkanaal;
 - e. Gedeputeerde Staten te verzoeken een startnotitie voor dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;
5. Over een fly by-terminal, Gedeputeerde Staten te verzoeken:
- a. onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fly by-terminal (voor containers) op een strategisch punt in Fryslân, waarbij een relatie wordt gelegd met in ieder geval de vaarweg naar Heerenveen;
 - b. een startnotitie voor dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;
6. Over een aantal kleinere maatregelen, Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- a. een overzicht te maken van een aantal kleinere maatregelen, zoals wachtvoorzieningen en drempels baggeren en aan te geven hoe ze opgenomen kunnen worden in het programma voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen om zo werk-met-werk te maken;
- b. het overzicht uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden.

Taheakke

- :
1. Visie op de vaarwegen (als apart document)
 2. Hoofdrapport 'Bereikbaarheid van Binnenhavens'
 3. Achtergronddocument 'Bereikbaarheid van Binnenhavens'
 4. a. en b. Notitie en rapport Spoorbrug HRMK
 5. Kostenraming Vaarweg Drachten
 6. Brief gemeente Smallingerland, 'Gebiedsontwikkeling Drachten-Grou in relatie tot de brede ruimtelijke-economische analyse Friese havens en vaarwegen' (inclusief notitie 'Ruimte voor recreatie, natuur en beroepsvaart)
 7. a. en b. Bijdrage Vaarweg Drachten Forum (16-01-2018)
 8. Conceptverslag bijeenkomst Grou/ de Burd 13 april 2018
 9. Verslag commissievergadering 12 april 2017
 10. Verslag commissievergadering 7 maart 2018
 11. Verslagen overige gebiedssessies

Taljochting

:

Kontekst

:

In het **coalitieakkoord** is onder resultaat 6. Investeren in het Friese bedrijfsleven over de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen het volgende gezegd.

“We voeren een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit naar verbetering van de bereikbaarheid van de havens van Heerenveen en Drachten.”

Met dit voorstel hebben we de bereikbaarheid van de havens van Heerenveen en Drachten onder de loep genomen door verschillende varianten voor de deze vaarwegen te onderzoeken, te vergelijken en te waarderen conform de parameters die ook voor een MKBA worden gebruikt. Daarmee hebben we uitvoering gegeven aan resultaat 6.

In de toelichting op 'resultaat 32. het Van Harinxmakanaal is bevaarbaar voor Klasse V schepen' hebben we aangegeven dat we voor het beter bevaarbaar maken voor klasse V-schepen een aantal maatregelen nemen, namelijk het aanpassen van de bruggen Dronrijp, Ritsumasyl en de bocht Franeker. In dit voorstel wordt voorgesteld dit pakket uit te breiden.

Het tracé van de vaarweg naar Drachten gaat via de Hege Warren, onderdeel van het kansengebied Âlde Feanen in het **Veenweidevisiebeleid**. In ons voorstel wordt de oplossing voor de polder Hege Warren opgepakt in de gebiedsontwikkeling, niet in het kader van het veenweidevisiebeleid. De gebiedsontwikkeling heeft een bredere scope.

Met de uitvoering van het project **Oudega aan het Water** wordt een deel van de ontvlechting van recreatie- en beroepsvaart gerealiseerd.

We hebben geen **Omgevingsvisie** gemaakt. Het doel is om uitspraken te doen over vaarwegen voor beroeps-goederenvervoer, waarbij er voldoende aandacht is voor de raakvlakken (zoals veiligheid, recreatie, landbouw en waterbeheer). Integraliteit is er op maatregeleniveau te vinden. Bij de voorgestelde nadere uitwerkingen hantieren we onder andere het Koersdocument Omgevingsvisie als kader. Denk aan de keuzes met betrekking tot transport, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

De focus ligt dus op beroepsvaart, maar wel met oog voor balans met recreatievaart. Voor (beleidsmatige) keuzes over recreatievaart is er het project “Evaluatie **Friese Merenproject**”.

Probleemstelling

: Allereerst is door u verzocht om een visie op de binnenvaart te ontwikkelen die antwoord geeft op de vraag waar het op lange termijn naartoe moet met de zijtakken van het Prinses Margrietkanaal. Ten tweede is in het verlengde hiervan ook meteen gevraagd om de hiervoor benodigde maatregelen in kaart te brengen en tegen elkaar af te wegen. Ten derde is gesteld dat in ieder geval de vaarwegen Van Harinxmakanaal, vaarweg Drachten (in relatie tot het toekomstperspectief voor de Hege Warren) en vaarweg Heerenveen daarin meegenomen moeten worden.

Probleemanalyse

: Fryslân heeft een aantal natte bedrijventerreinen en binnenhavens. Er vindt schaalvergroting plaats in de binnenvaart. Binnenvaart en recreatieve vaart komen op de zijtakken van het Prinses Margrietkanaal met elkaar in conflict. Beiden zijn waardevol voor de Friese economie. Om mee te kunnen gaan in de schaalvergroting van de binnenvaart zijn ingrepen in de zijtakken nodig, liefst zodanig dat het watergebonden toerisme daar ook beter van wordt.

Doelstelling / beëage effecten:

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

Risiko's

: Het grootste risico is dat er geen besluit wordt genomen of richting wordt gekozen, waardoor de mienskip geen duidelijkheid krijgt over hun toekomst. Het gaat dan om bijvoorbeeld melkveehouderijen in de polder Hege Warren, maar ook om bedrijven in de havens van Heerenveen en Drachten en bewoners en recreanten in De Burd.

Ook het conflict tussen binnenvaart en recreatievaart vraagt om een oplossing, of dat nu een alternatieve vaarroute voor beroepsgoederenvervoer is of het niet langer toestaan van grote binnenvaartschepen.

Probleemoplossing	<p>Het vaststellen van een visie op de vaarwegen en bereikbaarheid van binnenhavens, maakt dat er in het vervolg een kader is om besluiten op te nemen.</p> <p>Daarnaast stellen we voor het Van Harinxmakanaal, de vaarweg naar Drachten en de vaarweg naar Heerenveen een oplossingsrichting voor die we graag nader willen uitwerken.</p> <p>Tenslotte stellen we voor om te kijken wat de realisatie van een fly by-terminal aan het Prinses Margrietkanaal oplevert. En op welke manier we een aantal kleine maatregelen kunnen nemen, door ze te combineren met onderhoudswerkzaamheden.</p>
Foarkaroplossing/ Yntegrale ôfwaging	: Onder 'oare punten' lichten we per maatregel toe waarom we die kiezen. Daar wordt ook toegelicht waarom we niet voor de alternatieven kiezen.

Útfiering

: We stellen voor om de visie vast te stellen. Hier hangt geen uitvoeringsbesluit aan vast.

Voor het Van Harinxmakanaal stellen we voor om die verder geschikt te maken voor klasse Va. De uitvoering hiervan is in eerste instantie een startnotitie, inclusief financiering en dekkingsvoorstel. Dat leggen we ter besluitvorming aan u voor.

Voor de spoorbrug HRMK stellen we voor om een aquaduct als uitgangspunt voor het vervolg te nemen. We gaan op zoek naar aanvullende middelen. Uitvoering is pas aan de orde als er zicht is op dekking en nadat u hierover een besluit heeft genomen.

We stellen voor om door middel van een gebiedsontwikkeling tussen Drachten en het Prinses Margrietkanaal vast te stellen wat dit oplevert voor zowel de vaarweg naar Drachten als de problematiek in de Hege Warren, en daarvoor een startnotitie op te stellen.

Voor de vaarweg naar Heerenveen betekent 'uitvoering': geen ontheffingen meer verlenen voor structurele vaart met klasse Va. En een verkenning naar de mogelijkheden om ook te stoppen met klasse IV, mits er een alternatief vervoersconcept over water mogelijk is voor de goederenstromen naar de haven van Heerenveen.

We stellen voor om uit te zoeken of een centraal punt voor overslag van containers een toegevoegde waarde heeft voor Fryslân en daarvoor een startnotitie te schrijven.

Voor de kleine maatregelen stellen we voor om een overzicht te maken van wat er gedaan kan worden. Die leggen we ter besluitvorming voor.

Monitoaring/evaluaasje : Nog niet aan de orde.

Stjoering : Wanneer u de visie vaststelt, is dat een kader waarbinnen u voorgelegde besluiten over vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer kunt afwegen.

Onder 'Útfiering' is aangegeven op welke manier we een vervolg geven aan de voorstellen die we doen. De sturing bestaat uit het nemen van een besluit over de startnotities of plannen die worden voorgelegd.

Ferfolchproseduere : Opstellen plannen of startnotities voor de verkenning van de maatregelen.

Vaarweg Drachten: de verwachting is dat de verkenning van een gebiedsgerichte aanpak Hege Warren 1 tot 2 jaar kost, waarna de (on)mogelijkheden bekend zijn, kosten en co-financiers.

Oare punten :

Type besluit

De visie die nu voorligt is een 'stip op de horizon' voor 2050. Het voorstel is om deze vast te stellen. Met het vaststellen van de visie kiest u niet automatisch voor een bepaald maatregelenpakket.

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om het gewenste eindbeeld in 2050 te realiseren. De keuze voor een bepaald maatregelenpakket hangt af van het gewicht dat u in de afweziging toekent aan economische, binnenvaart-, omgevings- en financiële aspecten. Onze visie is bijvoorbeeld dat het ongewenst is om klasse V-schepen door een recreatieve hotspot als Terherne te laten varen. Indien u veel belang hecht aan de bereikbaarheid van de binnenhaven Heerenveen, kan het in de rede liggen om te kiezen voor het verleggen van de vaarweg naar Heerenveen. Wanneer u echter van mening bent dat dit een te grote investering is voor de economische betekenis van de binnenhaven Heerenveen, ligt het meer voor de hand om te kiezen voor het afbouwen van de ontheffingen voor de klasse V-vaart over de vaarweg naar Heerenveen, eventueel in combinatie met een fly by-terminal direct aan het Prinses Margrietkanaal om het vervoer van containers naar Heerenveen toch te faciliteren.

Wij leggen u een richtinggevend besluit voor op visieniveau en doen een voorstel voor een bijbehorend maatregelenpakket. Het gaat bij de maatregelen nadrukkelijk niet om een investeringsbesluit, maar om een voorstel om bepaalde maatregelen verder uit te werken en van andere maatregelen juist afscheid te nemen.

Status rapport

We hebben het adviesbureau Procap gevraagd om het proces te begeleiden en op basis hiervan een rapport te schrijven. Het rapport van het bureau is een advies aan Gedeputeerde Staten. Op basis daarvan hebben we onze visie bepaald en een keuze gemaakt voor een aantal nader uit te werken maatregelen. Procap heeft voor de expertise ten aanzien van kosten en baten en de kostenraming van de vaarweg Drachten respectievelijk de bureaus Panteia (betrokken bij het voorgaande onderzoek) en SWECO ingezet.

Spoorbrug HRMK

Wij hebben u per brief (19 juli 2017, kenmerk 01435042, zie bijlage) toegezegd de besluitvorming rondom de spoorbrug HRMK te betrekken bij dit onderwerp. We behandelen het onderwerp in de paragraaf over het Van Harinxmakanaal. Onderliggende informatie over de spoorbrug is vervat in de notitie "HRMK-spoorbrug, keuzes voor de toekomst" die u vindt in de bijlage. De notitie bevat ook het onderzoeksrapport naar het aquaduct en de varianten voor een brug. We leggen u een besluit voor over de spoorbrug.

Procesverantwoording

In bijlage 3 en 4 van het hoofdrapport 'Bereikbaarheid van Binnenhavens' vindt u de procesverantwoording. Hierin kunt u terugvinden met wie is gesproken, welke gebiedssessies zijn gehouden en wie daar aanwezig waren. Daarnaast vindt u daar terug op welke manier we een online platform en nieuwsbrief hebben ingezet. Hieronder een aantal zaken die we er graag uitlichten.

Commissievergadering 12 april 2017

Tijdens deze commissie heeft u suggesties gedaan voor het verbeteren van het voorstel 'brede economische analyse vaarwegen Fryslân'. U vindt het verslag van deze bijeenkomst in de bijlagen. Per bijdrage is aangegeven hoe hiermee is omgegaan.

Commissievergadering 7 maart 2018

Tijdens deze commissie heeft u het concept-rapport besproken en aangegeven welke elementen nog verduidelijkt dienden te worden en welke thema's wat u betreft nog misten in het rapport. Het verslag van deze bijeenkomst vindt u in de bijlagen. Per bijdrage is aangegeven op welke manier deze verwerkt is.

In de bijlage vindt u een verslag van de bijeenkomst. In het rapport van Procap zijn aanpassingen gedaan zodat er een meer regionaal beeld van plussen en minnen gepresenteerd wordt, waardoor de situatie in de Burd en de effecten voor Grou explicieter naar voren komen.

Stakeholders

Voor de belanghebbenden hebben we de volgende werkwijze gehanteerd:

- Individuele gesprekken met bestuurders, bedrijfsleven, dorpsbelangen, maatschappelijke organisaties.
- Gebiedssessies voor (vertegenwoordigers van) betrokkenen bij het Van Harinxmakanaal, de vaarweg naar Heerenveen en de vaarweg naar Drachten en specifiek de Hege Warren.

- Fokelien van der Meulen (raadslid, CDA Leeuwarden) wees ons er mede namens een aantal belangenorganisaties op dat we in het proces onvoldoende aandacht hadden besteed aan effecten en knelpunten in De Burd en Grou. De betrokkenen voelden zich niet goed gehoord. Daarom is op 13 april 2018 een extra gebiedsbijeenkomst georganiseerd met aandacht voor de De Burd en Grou.

Bijeenkomst de Burd en Grou

Er was veel animo: bijna 100 mensen. Naast een toelichting op het proces en de status van de besluitvorming, is er inhoudelijk ingezoomd op de alternatieven voor de vaarweg Drachten en in het bijzonder de optie om een alternatief tracé door de Hege Warren en de Burd aan te leggen.

Bij deze variant - die in het rapport goed scoort - zijn in de bijeenkomst veel zorgen geuit over de veiligheid voor de recreatie, twijfels geuit over de haalbaarheid en veel vragen gesteld over nut en noodzaak. Daarnaast werd er gewezen op het feit dat het gebied pas is ingericht voor natuur. Opnieuw een ingreep zou kapitaalvernietiging zijn.

Sessies Drachten, Heerenveen, Van Harinxmakanaal

Zie ook bijlage 3 van het hoofdrapport, de verslagen van de sessies zijn bijgevoegd. Hier worden een paar opvallende zaken benoemd: in Earnewâld en Terherne valt de uitspraak goed, dat beroepsvaart (klasse Va) ongewenst is in recreatieve hotspots. De bedrijven in de havens hebben behoefte aan klasse Va, maar ook aan duidelijkheid. Dit laatste geldt ook voor de (melk)veehouders in de Hege Warren, die om duidelijkheid over hun toekomst vragen. Voor de Burd geldt net als in de Hege Warren dat er al lang 'veel te doen' is over het gebied en dat men genoeg heeft van de onzekerheid. De recreanten in de Hege Warren hebben weinig begrip voor een eventuele keuze voor een tracé door de polder.

Bij de sessie voor het Van Harinxmakanaal waren de gebruikers voor het verder geschikt maken van het kanaal voor klasse Va. Daarnaast viel op dat een groot deel van de aanwezigen de spoorbrug HRMK met krappe openingsvensters als een knelpunt zag.

Vaarweg Drachten Forum

Eén van de recreanten uit de Hege Warren is naar aanleiding van het proces gestart met het Vaarweg Drachten Forum, een discussiegroep die kritisch is op het proces en de onderbouwingen. De argumenten van het Forum zijn vervat in bijgevoegde aanbiedingsbrief.

Opbouw rapport

De onderzoeksvraag die aan het bureau is voorgelegd is complex.

Allereerst is verzocht om een visie op de binnenvaart te ontwikkelen die antwoord geeft op de vraag waar het op lange termijn naartoe moet met de zijtakken van het Prinses Margrietkanaal. Ten tweede is in het verlengde hiervan ook meteen gevraagd om de hiervoor benodigde maatregelen in kaart te brengen en tegen elkaar af te wegen. Ten derde is gesteld dat in ieder geval de vaarwegen Van Harinxmakanaal, Vaarweg Drachten (in relatie tot het toekomstperspectief van de Hege Warren) en vaarweg Heerenveen meegenomen moeten worden.

Het risico van een dergelijke veelomvattende en gelaagde vraag is dat er een rapport wordt opgeleverd dat complex, lijk en moeilijk leesbaar is. Het rapport dat voor u ligt, is in dit licht bezien compact. Voor de opbouw van de visie en de argumentatie voor te nemen maatregelen is het hoofdrapport geschreven. Voor de onderbouwing van de visie en maatregelen staan de bijlage van het hoofdrapport en een separaat achtergronddocument tot uw beschikking.

Het rapport start met de opbouw naar een visie op de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer in 2050. Hiertoe worden eerst de relevante autonome ontwikkelingen beschreven, 'waar krijgen we mee te maken?'. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens uitgewerkt hoe kan worden omgegaan met de ontwikkelingen. In zeven paragrafen worden ambities uitgesproken voor het jaar 2050.

Op basis van de visie worden de mogelijke maatregelen gepresenteerd en afgewogen. Anders dan in de 'Brede economische analyse vaarwegen' die in 2017 voorlag, is hier gekozen voor een meer kwalitatieve afweging. Dit doet recht aan het feit dat de keuze die hier voorligt een politieke is. Of u voor de ene of juist voor de andere maatregel kiest, is een kwestie van het gewicht dat u (vanuit uw politieke overtuiging) toekent aan bepaalde criteria.

De maatregelen die worden beschreven zijn:

- Van Harinxmakanaal;
- vaarweg naar Drachten;
- vaarweg naar Heerenveen;
- fly by-terminal;
- overige maatregelen;

Figuur 21 is een zeer gecomprimeerde weergave van de maatregelen en de afweging ervan. U vindt in dit schema scores (in de vorm van plussen en minnen) op de thema's economie, vaarwegen, omgeving en financieel. Waar dit van toepassing is, vindt u een eerste indicatie van de kosten. Bij een besluit tot nadere uitwerking van een maatregel, zullen kostenramingen aangescherpt worden.

ADVIES BUREAU & VOORSTEL GS

In hoofdstuk 5 van het rapport adviseert het bureau over de visie en de maatregelen waarmee invulling gegeven kan worden aan de visie. In deze paragraaf geven we eerst aan waarom we de visie van het bureau overnemen. Vervolgens geven we per advies uit hoofdstuk 5 van het rapport aan wat ons eigen standpunt is en tot welk voorstel dit leidt.

Voor uw gemak hebben we de visie uit het rapport gekopieerd in een apart document geplakt.

Een toelichting op de besluitvorming rondom de spoorbrug HRMK wordt betrokken bij het Van Harinxmakanaal.

Keuze 1: De visie

Wij onderschrijven de ontwikkelingen in 2050 die in het rapport worden genoemd. Kort samengevat zijn dat de volgende:

- bulktransport en havengebonden bedrijvigheid groeien;
- economie wordt circulair en meer biobased en dit zal de behoefte aan vervoer over water doen toenemen;
- vlootsamenstelling: klasse III verdwijnt en klasse Va neemt toe;
- binnenvaart blijft een duurzame keuze;
- recreatie en natuur blijven vaste waarden voor Fryslân.

Wij onderschrijven het doel: in 2050 staat de Provincie Fryslân voor een sterke, duurzame economie, waarin bedrijvigheid, transport en omgeving elkaar de ruimte geven.

Wij willen in 2050 het volgende hebben bereikt:

- er is voldoende capaciteit op bedrijventerreinen en vaarwegen voor klasse Va-activiteiten;

- er is een robuuste hoofdstructuur voor goederenvervoer over water;
- iedere binnenhaven heeft een bereikbaarheid die past bij haar profiel;
- recreatie en natuur hebben een gelijkwaardige positie ten opzichte van de binnenvaart; er is voldoende veilige ruimte voor iedereen;
- overheden en bedrijven werken samen aan optimale benutting van het vaarwegensysteem;
- investeringen in de vaarwegen hebben werk-met-werk gemaakt.

Voorstel. De visie op de bereikbaarheid van binnenhavens vaststellen en als beleidsmatig uitgangspunt hanteren bij (toekomstige) besluiten over de vaarwegen voor beroeps-goederenvervoer.

Op maatregelenniveau betekent de keuze voor een robuust netwerk dat het Van Harinxmakanaal wordt opgewaardeerd, als belangrijke schakel in een robuust netwerk. Een goede balans tussen recreatievaart en beroepsvaart betekent dat het niet wenselijk is dat klasse Va-schepen door de recreatieve kernen Terherne en Earnewâld varen.

Maatregelen

U kunt uitvoering geven aan de visie met verschillende maatregelen. De keuzes die voorliggen vallen in vier delen uiteen. Figuur 22 in het rapport geeft dit weer.

1. Van Harinxmakanaal
2. Vaarweg naar Drachten
3. Vaarweg naar Heerenveen
4. Overige maatregelen, waaronder fly by-terminal

Keuze 2: Van Harinxmakanaal

Bij het Van Harinxmakanaal (VHK) gaat het vooral over de netwerkfunctie van de vaarweg. Een upgrade van het VHK maakt het totale Friese netwerk robuuster, omdat dan een omvaarroute beschikbaar komt in het geval van stremmingen op het PM-kanaal. Concreet betekent dit dat bij een stremming op het PM-kanaal via Leeuwarden/Harlingen/De Boontjes omgevaren kan worden.

Advies rapport

Aanbevolen wordt om op het traject Harlingen - Leeuwarden/Fonejacht de vaarweg verder geschikt te maken voor klasse Va. Daarnaast wordt aanbevolen om geschiktheid voor klasse Va als uitgangspunt te hanteren op het moment dat de kunstwerken vervangen moeten worden.

Standpunt GS

We nemen het advies in het rapport over en stellen voor om een investeringsprogramma op te stellen, inclusief een financierings- en dekkingsvoorstel. We kijken hierbij naar aanvullende eigen middelen, maar ook naar Rijksgelden en Europese cofinanciering. In het investeringsprogramma kijken we nadrukkelijk ook naar de mogelijkheden om vanuit het huidige programma Reserve Van Harinxmakanaal werk-met-werk te maken.

De kosten worden in het rapport geschat op € 46 mln (exclusief kunstwerken). We gaan er vanuit dat er optimalisaties mogelijk zijn op dit bedrag.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten:

- a. Gedeputeerde Staten te verzoeken een investeringsprogramma, inclusief financiering en dekkingsvoorstel, te maken voor het verder geschikt maken van het Van Harinxmakanaal voor klasse Va, om zo een robuuste schakel in het Friese hoofdvaarwegennetwerk te creëren en dit af te stemmen met de relevante belanghebbenden;
- b. Gedeputeerde Staten te verzoeken het plan voor het Van uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten aan te bieden;

HRMK-spoorbrug

Wij hebben aangegeven dat de spoorbrug in het Van Harinxmakanaal onderdeel zou gaan uitmaken van besluitvorming over de vaarwegen, vanwege de relatie met het Van Harinxmakanaal.

De spoorbrug is beperkt meegenomen in het rapport (hoofdstuk 4.5). Er is geconstateerd dat de brug een knelpunt is voor zowel de vaarweggebruikers als het treinverkeer. Tijdens de gebiedssessies werd door de vaarweggebruikers ook naar voren gebracht dat de spoorbrug voor hen een knelpunt is. In de bijlagen vindt u een notitie over dit vraagstuk, opgesteld door de dienst, "HRMK-spoorbrug , keuzes voor de toekomst".

Wij stellen voor om te kiezen voor een spooraquaduct (variant 4). Bij een aquaduct worden de beide modaliteiten, spoor en vaarweg, volledig gescheiden. Dit betekent robuustheid voor zowel de scheepvaart als de (toekomstige) dienstregelingen voor het treinverkeer. Met robuustheid wordt hier bedoeld dat ook wanneer er in de toekomst meer treinen per uur gaan rijden en / of er in de toekomst meer scheepvaartbewegingen komen (structureel of tijdelijk bij gebruik van het Van Harinxmakanaal als omvaarroute voor het PM Kanaal) er geen knelpunten ontstaan. Daarnaast zorgt het voor meer veiligheid op de vaarweg.

Alternatief is variant 3, een verbeterde spoorbrug met een hogere doorvaarthoogte en meer doorvaartbreedte dan de huidige. Het conflict tussen spoor en scheepvaart wordt minder groot, maar blijft bestaan. De investeringskosten van een aquaduct zijn hoger dan die van een brug, namelijk € 85 miljoen versus € 74 miljoen voor de brug. Bij een Life Cycle Cost benadering zijn de verschillen echter relatief klein, aangezien de jaarlijkse onderhoudskosten voor een aquaduct zijn € 80.000 lager, waardoor een deel van de meerkosten uiteindelijk weer wordt terugverdiend (afhankelijk van de levensduur). Daarom kiezen wij voor een aquaduct.

We wijzen u er op dat er nog een spoorbrug is, de HRM 103, onderdeel van de spoorlijnen Leeuwarden – Sneek en Leeuwarden – Harlingen. Op dit moment is de spoorbrug HRM103 geen groot knelpunt voor het vaarverkeer. Wij zijn bezig met de voorbereidingen om een vierde trein naar Sneek te laten rijden. Als de nieuwe dienstregeling leidt tot vergelijkbare problematiek als bij de spoorbrug HRMK, dan informeren we u hierover en komen indien nodig met voorstellen.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten:

- c. het op termijn vervangen van de huidige spoorbrug HRMK door een aquaduct als oplossing voor enerzijds de robuustheid van de toekomstige (trein)dienstregeling op het traject Leeuwarden – Zwolle – Randstad en anderzijds de robuustheid op het Van Harinxmakanaal voor de scheepvaart als uitgangspunt te nemen in de verdere planuitwerking;
- d. voor zowel het verder geschikt maken van het VHK voor Klasse Va als voor de vervanging van de spoorbrug HRMK op zoek te gaan naar aanvullende eigen financiële middelen en een lobby te starten voor de benodigde cofinanciering van het Rijk en / of Europa;

Keuze 3: Vaarweg Drachten

Bij de vaarweg naar Drachten zijn er vijf mogelijkheden:

- a. geen nieuwe vaarweg en de beroepsvaart op dit traject (en daarmee de binnenhavenfunctie van Drachten) op termijn afbouwen;
- b. geen nieuwe vaarweg, maar het huidige traject veiliger maken voor klasse IV-vaart;
- c. geen nieuwe vaarweg, maar de huidige vaarweg opwaarderen naar klasse Va;
- d. nieuwe vaarweg, variant 'Kanaal';
- e. nieuwe vaarweg, variant 'Geul'.

Advies rapport

Er wordt geadviseerd om een nieuwe vaarweg (variant 'Geul', mogelijkheid e.) serieus te overwegen, *mits* deze wordt uitgevoerd als een integrale gebiedsopgave met een goede oplossing voor de boeren. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak en cofinanciering van in ieder geval de betrokken overheden, maar ook private partijen.

De baten vanuit de transportsector verantwoorden een investering van deze omvang niet. Vanuit aanpalende beleidsterreinen is er echter veel voor te zeggen om de gebiedsopgave op te pakken. Het kan een oplossing bieden voor a) de broeikasproblematiek in het veenweidegebied de Hege Warren, b) het steeds maar moeten investeren in het versterken van de kades aldaar door het Wetterskip en een deel van de Friese opgave om 650 hectare boezemwater te creëren, en c) de recreatieve druk in Nationaal Park de Alde Feanen.

Wanneer ervoor gekozen wordt om niet voor de variant 'Geul' te kiezen en niets te doen in de polder, wordt aanbevolen de agrariërs in de Hege Warren duidelijkheid te geven over de toekomst van de landbouwfunctie in dit gebied en deze keuze voor geruime tijd vast te leggen, bijvoorbeeld voor ten minste 20 jaar.

Alternatieven rapport

Het afwaarderen van de vaarweg voor binnenvaartschepen ten gunste van recreatie (keuze a.) zou betekenen dat de haven van Drachten onbereikbaar wordt gemaakt voor binnenvaartschepen. Dit past niet binnen de visie die we voorstellen ('passende bereikbaarheid' en natuur/recreatie zijn in evenwicht met binnenvaart). Bovendien vinden wij het onverantwoord om zo om te gaan met de werkgelegenheid in de haven van Drachten.

Het is mogelijk om de huidige vaarweg te behouden en veiliger te maken (keuze b.) Dit lost het conflict tussen beroepsgoederenvervoer en recreatie niet op en maakt de haven van Drachten op termijn minder aantrekkelijk voor bedrijven. Deze oplossing heeft in eerste instantie niet onze voorkeur.

Het opwaarderen van de huidige route naar klasse Va (keuze c.) past niet in onze visie dat er geen klasse Va-schepen door Earnewâld toegestaan moeten worden en zou bovendien in een Natura 2000-gebied plaatsvinden. Deze oplossing kan op heel weinig draagvlak rekenen. In 2013 is al eens een proefvaart met een klasse Va-schip gedaan. Naar aanleiding van deze proefvaart en de reacties hierop van onder andere dorpsbelang Earnewâld is besloten deze variant niet verder te onderzoeken.

De nieuwe vaarweg in de vorm van een kanaal (keuze d.) heeft - net als de variant geul - relatief hoge kosten, maar relatief weinig extra baten (zoals vermijden van kosten voor periodiek ophogen kades, vergroten Friese boezem) en is daarmee niet aantrekkelijk.

Conclusie & standpunt GS

Wij vinden een investering van € 50+ miljoen door de provincie in een vaarweg naar Drachten te hoog, wanneer die moet worden verantwoord vanuit de transportbaten. Wanneer ook andere baten worden betrokken bij de afweging vallen die voor een belangrijk deel toe aan andere partijen dan de provincie (Wetterskip: extra boezemwater, vermeden kosten waterbeheer, gemeente Smallingerland: betere bereikbaarheid van de haven Drachten).

We hebben echter ook oog voor de maatschappelijke opgaven die los van de vaarwegen spelen in de polder de Hege Warren. We doelen dan op de duidelijkheid die voor de boeren belangrijk is, maar ook op de kansen die er liggen om voor een aantal problemen samen met Wetterskip Fryslân (boezem, veenweide, hoge kosten waterbeheer) en Nationaal Park De Alde Feanen (recreatieve druk) een oplossing te vinden.

Het college van de gemeente Smallingerland heeft per brief ('Gebiedsontwikkeling Drachten-Grou in relatie tot de brede ruimtelijke-economische analyse Friese havens en vaarwegen', 11 april 2018) aangegeven graag met de provincie samen te willen werken om dit dossier verder op te pakken. Wetterskip Fryslân is betrokken bij de totstandkoming van dit stuk, maar heeft nog geen uitspraak gedaan over samenwerking op dit dossier.

We stellen voor om niet te kiezen voor het aanleggen van een nieuw tracé voor een klasse Va-vaarweg, omdat dit vanuit de transportbaten niet te verantwoorden is. We vinden, met andere woorden, de vaarwegbelangen voor een dergelijke investering te licht en geven geen groen licht.

We stellen, vanwege de andere maatschappelijke opgaven in de Hege Warren, voor eerst samen met in ieder geval Wetterskip Fryslân en gemeente Smallingerland te verkennen wat de mogelijkheden zijn om in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling tussen Drachten en Grou. Hiermee bedoelen we dat we samen met de relevante partners in het gebied proberen te komen tot een ontwikkeling van het gebied die voor ieders opgaven een oplossing biedt.

Het proces dat we hierbij voor ogen hebben is om eerst vast te leggen wat voor de verschillende partijen belangen zijn en welke rol ieder heeft in het proces. Daarnaast is het doel om gezamenlijk tot een plan van aanpak te komen, waarbij de cofinanciering door verschillende partijen in proportie is met de belangen die zij hebben. We vinden het hierbij onvoldoende om alleen vast te leggen dat er een inspanning geleverd moet worden en streven er daarom naar financiële afspraken met partners vast te leggen als resultaatverplichtingen.

Géén nieuw tracé?

Als u niet kiest voor een nieuw tracé dan adviseren wij de (melk)veehouders in de Hege Warren duidelijkheid te geven door af te spreken (met het Wetterskip) om het gebied een langere periode met rust te laten zodat ze duidelijkheid hebben over hun toekomst en bijvoorbeeld investeringsbeslissingen kunnen doen.

Indien u deze duidelijkheid niet wilt geven, verwijst u impliciet naar het Veenweidevisiebeleid, waarin dit een kansengebied is.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten te verzoeken:

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

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- c. in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling Drachten – polder Hege Warren – Prinses Margrietkanaal;
- d. dit op te pakken met in ieder geval de partijen Wetterskip Fryslân en de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden;
- e. een startnotitie voor het gebiedsontwikkelingsproces op te stellen en daarin vast te leggen welke belangen iedere partij heeft en wat de rol en verantwoordelijkheden binnen het proces zijn met als doel dat de uiteindelijke cofinanciering in proportie is met het belang dat iedere partij heeft en waarbij financiële afspraken met partners worden vastgelegd als resultaatverplichtingen;
- f. in de startnotitie ook een scenario op te nemen, waarbij er geen sprake is van een nieuwe vaarweg naar Drachten;
de startnotitie uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;

Keuze 4: Vaarweg Heerenveen

Bij de vaarweg naar Heerenveen zijn er vijf mogelijkheden:

- a. bestaande tracé opwaarderen naar klasse Va;
- b. doortrekken vaarweg (Meinesleat – PMK);
- c. de beroepsvaart op dit traject op termijn afbouwen + alternatief voor containers en bulk;
- d. huidige tracé behouden voor klasse IV;
- e. geen binnenvaart meer naar Heerenveen zonder alternatief.

Advies rapport

De ideale oplossing voor Heerenveen is het doortrekken van de vaarweg tussen Meinesleat en PMK (keuze b.). Dit zou passen in de profilering van de haven als bulkhaven. De kosten hiervan zijn echter relatief hoog: € 40+ miljoen. Een andere goede oplossing zou zijn om te onderzoeken of het mogelijk is om op termijn geen klasse IV-vaart naar de haven meer toe te staan en voor de containerstroom een fly by-terminal te realiseren aan het Prinses Margrietkanaal (keuze c.).

Het handhaven (keuze d.) of opwaarderen (keuze a.) van het huidige tracé door Terherne wordt niet geadviseerd. Over de haalbaarheid van het verbieden van binnenvaart naar Heerenveen ten gunste van Terherne (keuze e.) worden in het rapport geen harde uitspraken gedaan, maar het past niet bij de visie om daar geen alternatief bij te bieden.

Conclusie & standpunt GS

Vanuit de visie dat klasse Va-scheepvaart door Terherne onwenselijk is, de constatering dat de vervoerde tonnages tussen het Prinses Margrietkanaal (PMK) en de haven van Heerenveen relatief laag zijn en het feit dat een verlengd tracé Meinesleat – PMK een grote investering vergt (€ 40+ miljoen), stellen we het volgende voor.

De vaarweg naar Heerenveen niet doortrekken en de structurele vaart met klasse Va afbouwen. Daarnaast kijken we naar een alternatief vervoersconcept over water voor het vervoer met klasse IV en Va-schepen naar de haven van Heerenveen. Concreet betekent dit dat we onderzoeken of voor een containers een plek direct aan het PMK gevonden kan worden (=combinatie met onderzoek fly by-terminal) en of er voor bulkvervoer een slimme logistieke oplossing gevonden kan worden. Op basis van de resultaten van het onderzoek leggen we u nadere besluitvorming voor, inclusief financieringsvoorstel, over de vaarweg naar Heerenveen.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten:

- a. te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor vaart met klasse Va-schepen naar de haven van Heerenveen;
- b. het stoppen met de ontheffingen te effectueren, wanneer een toekomstbestendig perspectief geformuleerd is voor de plaatselijke bedrijven;
- c. Gedeputeerde Staten te verzoeken een onderzoek te doen naar een alternatief vervoersconcept over water voor het vervoer met klasse IV en Va-schepen naar de haven van Heerenveen en hier in ieder geval de gemeente Heerenveen en het bedrijfsleven bij te betrekken;
- d. In dit onderzoek aan te sluiten bij het onderzoek naar de fly by-terminal (containers) op een strategisch punt in Fryslân, direct aan het Prinses Margrietkanaal; Gedeputeerde Staten te verzoeken een startnotitie voor dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;

Keuze 5: Fly by-terminal

Een fly by-terminal biedt een oplossing voor het vervoer van containers, niet voor het vervoer van bulk. Dit betekent dat het voor een deel van de huidige goederenstroom van/naar Heerenveen een oplossing biedt.

In samenwerking met Panteia is een quick scan (bijlage 2 hoofdrapport) uitgevoerd naar kansrijke locaties om een fly by-terminal te realiseren. De meeste potentie hebben de locaties Fonejacht en Akkrum/Grou.

Standpunt GS

We stellen voor om het nadere onderzoek naar de fly by-terminal te doen in samenhang met de oplossing voor de vaarweg naar Heerenveen.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten te verzoeken:

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

Keuze 6. Overige maatregelen

In het rapport wordt geadviseerd om een brede inventarisatie te doen naar kleinere maatregelen die bijdragen aan de veiligheid voor recreatie en optimale benutting van de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer. Het gaat dan om zaken als het wegnemen van drempels en bochtverruiming. Veel van de mogelijke maatregelen kunnen worden meegenomen in groot onderhoud of realisatie van andere projecten.

Standpunt GS

Voor de overige maatregelen die bijdragen aan veiligheid voor recreatie en betere benutting van de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer stellen we voor om een inventarisatie te maken en het resultaat hiervan aan u voor te leggen.

Voorstel. Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- a. een overzicht te maken van een aantal kleinere maatregelen, zoals wachtvoorzieningen en drempels baggeren en aan te geven hoe ze opgenomen kunnen worden in het programma voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen om zo werk-met-werk te maken;
- b. het overzicht uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden.

Ljouwert,
Deputearre Steaten fan Fryslân,

A.A.M. Brok , foarsitter

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

UTSTEL

Underwerp : **Brede analyse vaarwegen, bereikbaarheid van binnenhavens**

Provinsjale Steaten fan Fryslân

Nei it lêzen fan it útstel fan Deputearre Steaten fan Fryslân fan , nr. ..., oangeande de bereikbaarheid van de binnenhavens en maatregelen daarvoor

Mei it each op de schaalvergroting in de binnenvaart en het conflict tussen binnenvaart en recreatie op drukke punten in het vaarwegennetwerk zijn er maatregelen nodig.

Oerwagende dat : voor de visie:

- Fryslân een aantal natte bedrijventerreinen en binnenhavens aan de zijtakken van het Prinses Margrietkanaal heeft;
- deze zijtakken door waardevolle natuur- en recreatiegebieden lopen;
- er schaalvergroting in de binnenvaart plaatsvindt;
- de zijtakken niet zondermeer geschikt zijn om de schaalvergroting in de binnenvaart te faciliteren;
- de binnenvaart en recreatie op drukke punten met elkaar in conflict komen;
- zowel binnenvaart als recreatie waardevol zijn voor de Friese economie;

voor het Van Harinxmakanaal:

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

voor de vaarweg naar Drachten:

- het ongewenst is dat schepen van klasse Va door Earnewâld en Nationaal Park De Alde Feanen varen, vanwege het conflict tussen beroepsgoederenvervoer over water en recreatie en natuur;
- een alternatieve vaarroute voor het vrachtvervoer een grote investering vraagt;

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

voor de vaarweg naar Heerenveen:

- het ongewenst is dat schepen van klasse Va door Terherne en omgeving varen;
- een alternatieve vaarroute voor het vrachtvervoer een grote investering vraagt;

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

voor een fly by-terminal:

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

Voor een aantal kleinere maatregelen:

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

Beslute

- : 1. over de visie:
de visie op de bereikbaarheid van binnenhavens vast te stellen en als beleidsmatig uitgangspunt te hanteren bij (toekomstige) besluiten over de vaarwegen voor beroepsgoederenvervoer;
2. over het Van Harinxmakanaal:
- a. Gedeputeerde Staten te verzoeken een investeringsprogramma, inclusief financiering en dekkingsvoorstel, te maken voor het verder geschikt maken van het Van Harinxmakanaal voor klasse Va, om zo een robuuste schakel in het Friese hoofdvaarwegennetwerk te creëren en dit af te stemmen met de relevante belanghebbenden;
 - b. Gedeputeerde Staten te verzoeken het plan voor het Van Harinxmakanaal uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten aan te bieden;

- c. het op termijn vervangen van de huidige spoorbrug HRMK door een aquaduct als oplossing voor enerzijds de robuustheid van de toekomstige (trein)dienstregeling op het traject Leeuwarden – Zwolle – Randstad en anderzijds de robuustheid op het Van Harinxmakanaal voor de scheepvaart als uitgangspunt te nemen in de verdere planuitwerking;
- d. voor de vervanging van de spoorbrug HRMK op zoek te gaan naar aanvullende eigen financiële middelen en een lobby te starten voor de benodigde cofinanciering van het Rijk en / of Europa;

3. over de vaarweg naar Drachten:

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

en Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- c. in te zetten op een integrale gebiedsontwikkeling Drachten – polder Hege Warren – Prinses Margrietkanaal;
- d. dit op te pakken met in ieder geval de partijen Wetterskip Fryslân en de gemeenten Smallingerland en Leeuwarden;
- e. een startnotitie voor het gebiedsontwikkelingsproces op te stellen en daarin vast te leggen welke belangen iedere partij heeft en wat de rol en verantwoordelijkheden binnen het proces zijn met als doel dat de uiteindelijke cofinanciering in proportie is met het belang dat iedere partij heeft en waarbij financiële afspraken met partners worden vastgelegd als resultaatverplichtingen;
- f. in de startnotitie ook een scenario op te nemen, waarbij er geen sprake is van een nieuwe vaarweg naar Drachten;
- g. de startnotitie uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;

4. over de vaarweg naar Heerenveen:

- a. te stoppen met het op structurele basis verlenen van ontheffingen voor vaart met klasse Vasschepen naar de haven van Heerenveen;

- b. het stoppen met de ontheffingen te effectueren, wanneer een toekomstbestendig perspectief geformuleerd is voor de plaatselijke bedrijven;
- c. Gedeputeerde Staten te verzoeken een onderzoek te doen naar een alternatief vervoersconcept over water voor het vervoer met klasse IV en Va-schepen naar de haven van Heerenveen en hier in ieder geval de gemeente Heerenveen en het bedrijfsleven bij te betrekken;
- d. In dit onderzoek aan te sluiten bij het onderzoek naar de fly by-terminal (containers) op een strategisch punt in Fryslân, direct aan het Prinses Margrietkanaal;
- e. Gedeputeerde Staten te verzoeken een startnotitie voor dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden;

5. Over een fly by-terminal, Gedeputeerde Staten te verzoeken:

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

6. Over een aantal kleinere maatregelen, Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- a. een overzicht te maken van een aantal kleinere maatregelen, zoals wachtvoorzieningen en drempels baggeren en aan te geven hoe ze opgenomen kunnen worden in het programma voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen om zo werk-met-werk te maken;
- b. het overzicht uiterlijk in het tweede kwartaal van 2019 ter besluitvorming aan Provinciale Staten toe te zenden.

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

A.A.M. Brok , foarsitter

G.W. Huisman , griffier