

Provincie Fryslân

Onderzoek Vaarweg Drachten

Memo vastgesteld door GS op 28 juni 2022

Veen, Marrit van, projectleider Vaarweg Drachten
28-6-2022

Inhoud

Aanleiding en Context.....	2
Kaders en onderzoek	3
Informatie	5
Wat bleek uit het Co-creatieproces?	5
Wat leren we van de analyse in de Alde Feanen?	7
Wat stelt Panteia over de kosten en baten?	8
Ontwikkelingen in de maatvoering van de binnenvaart.....	9
Toetsing aan de kaders	11
Conclusies en vooruitblik	13
Wat doen we wel?	13

Aanleiding en Context

De gemeente Smallingerland en het bedrijvencluster in de haven van Drachten doen een beroep op de provincie om de vaarweg Drachten op te waarderen naar een CEMT klasse Va vaarweg.

Er zijn meer redenen om te kijken naar een andere route voor de vaarweg. De huidige route is suboptimaal, want deze loopt door het natuur- en recreatiegebied De Alde Feanen. Er zijn zorgen over de veiligheid op het water en het effect van de beroepsvaarweg op de natuur.

Nadat diverse andere oplossingen de afgelopen jaren onderzocht en afgefallen zijn (zie kader), ligt sinds 2019 de vraag voor of een opwaardering via de Hegewarren een goede oplossing is.

Voortraject Vaarweg Drachten/ vaarwegenvisie voor beroepsvaart

Vóór 2018 zijn diverse haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd naar de opwaardering van een vaarweg voor beroepsvaart van en naar Drachten van Klasse IV naar Klasse Va (geschikt voor grotere schepen, met een lengte tussen 86 en 110 meter).

Op 20 juni 2018 hebben wij u het besluit “Brede analyse vaarwegen, bereikbaarheid van binnenhavens” voorgelegd, u heeft de Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens (vanaf hier ‘Vaarwegenvisie’) vastgesteld, en om een aantal uitwerkingen gevraagd.

In de vaarwegenvisie staan de ambities voor 2050 centraal. Gesteld wordt dat voor Fryslân natuur en recreatie een gelijkwaardige positie ten opzichte van de binnenvaart hebben en dus in balans moeten zijn. Voor binnenhavens is passende bereikbaarheid de kern.

Bij de vaststelling van deze Vaarwegenvisie stelden uw Staten vast dat 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. Toen is ook geconcludeerd dat de sec aan het vervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va-vaarweg de investeringen onvoldoende legitimeren. Een investering in een nieuw tracé werd toen niet wenselijk geacht tenzij de vaarweg in de toekomst logisch gecombineerd kan worden met andere belangen, zoals de gebiedsontwikkeling Hegewarren. Eerder overwogen tracés, waar geen sprake is van een mogelijke combinatie met een gebiedsontwikkeling en relatief hoge kosten, vielen daarmee voor dat moment af. Parallel aan het onderzoek naar de kansen die de gebiedsontwikkeling Hegewarren zou kunnen bieden voor een nieuw tracé, is gevraagd te onderzoeken of er behalve het opwaarderen van de vaarweg, andere alternatieven mogelijk waren.

De onderzochte alternatieven voor opwaardering van de vaarweg (Fly-by terminal, alternatieven voor bulkvervoer en bedrijfsverplaatsing) werden door u in 2019 niet realistisch geacht.

Bij de besluitvorming in uw Staten op 27 november 2019 is in de startnotitie over de vaarweg opgenomen dat tegemoet moet worden gekomen aan de bezwaren t.a.v. de veiligheid, bereikbaarheid en natuur in de omgeving.

Gezien de lange historie van dit onderwerp, is het belangrijk om met het nu voor liggende afrondend onderzoek duidelijkheid te geven aan de omgeving, de betrokken gemeenten (Smallingerland, Tytsjerkstradiel, Leeuwarden) en het bedrijventerrein De Haven.

Bestuursakkoord 2019-2023 (Geluk op 1)

In het Bestuursakkoord is vastgesteld dat de Vaarweg Drachten onderdeel uitmaakt van het gebiedsproces Hegewarren; en dat er gezocht wordt naar een meekoppelkans.

Hegewarren

De Hegewarren is een veenpolder, grenzend aan het Nationaal Park De Alde Feanen. De huidige situatie is niet toekomstbestendig. Er is sprake van bodemdaling en uitstoot van CO₂ door veenoxidatie. Bovendien leidt de huidige invulling van het gebied tot negatieve effecten op het aangrenzende Natura 2000-gebied De Alde Feanen. Het natuurgebied is gevoelig voor de uitstoot van stikstof en verdroging. Daarnaast zijn de kosten voor waterbeheer (om de polder in stand te houden) relatief hoog.

Kaders en onderzoek

De afweging over de vaarweg is gemaakt door de beschikbare en nieuwe informatie te toetsen aan de volgende drie kaderstellende documenten:

1) Bestuursakkoord 2019-2023 'Geluk op 1'

"Een verbetering van de vaarweg Drachten kan pas aan de orde komen wanneer in dat gebiedsproces duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt."

2) Memo vaarweg Drachten (bij besluitvorming in PS op 27 november 2019), gehanteerd als startnotitie: is het haalbaar, met het oog op de bezwaren?

"Een verbetering van de vaarweg Drachten kan pas aan de orde komen wanneer in dat gebiedsproces duidelijke synergie met andere kansen voor het gebied blijkt."

3) De provinciale "Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens" (we verwijzen daarnaar als 'Vaarwegenvisie') uit 2018:

- "Elke binnenhaven heeft een passende bereikbaarheid"
Niet iedere economische activiteit heeft klasse Va binnenvaart nodig en niet iedere haven hoeft met klasse Va vaarwegen te worden ontsloten. Belangrijk is wel dat het bereikbaarheidsprofiel van de binnenhavens is afgestemd op de toekomstige economische activiteiten, en andersom. Beroepsvaarwegen worden dus alleen geschikt gemaakt voor klasse Va-schepen wanneer dit op basis van de bulkpotentie van een binnenhaven economisch interessant is. Dat houdt in dat niet elke binnenvaarweg zonder meer geschikt wordt gemaakt voor klasse Va-schepen.
- "Recreatie en natuur een gelijkwaardige positie ten opzichte van de binnenvaart, en is er voldoende veilige ruimte voor iedereen"
De ontwikkelingen in de binnenvaartsector kunnen op gespannen voet komen te staan met recreatie en natuur, bijvoorbeeld op plekken waar binnenvaart en recreatievaart gebruik maken van dezelfde vaarweg of waar beroepsvaarwegen natuur- en/of recreatiegebieden doorsnijden. Recreatie en natuur zijn net zulke belangrijke waarden voor Friesland als de binnenvaart, en veilig kunnen varen is een randvoorwaarde voor de aantrekkelijkheid van Friesland voor zowel recreanten als binnenvaartschippers. In 2050 zijn binnenvaart en recreatievaart daarom ontvlochten waar het moet en kruisen ze veilig waar het kan. Waar binnenvaart en recreatievaart samen varen is de intensiteit van de binnenvaart laag, zijn de vaarwegen overzichtelijk en ruim, en is er een vaargeul voor allebei.

Om het voorgaande te kunnen toetsen is het volgende uitgezocht:

- In het co-creatie proces Hegewarren is een zo goed mogelijk ontwerp gemaakt met zo min mogelijk consequenties voor het gebied (bijlage inpassingsstudie uit het bijlagenrapport Co-creatie Hegewarren). Dit geeft een beeld van de kansen en consequenties van een vaarweg voor de Hegewarren (bijlagen zuiging, voortoets doorsnijding N-2000 en veiligheid uit het bijlagenrapport Co-creatie Hegewarren). Ook is daarmee een aangepaste raming beschikbaar gekomen (bijlage financiële haalbaarheid uit het bijlagenrapport Co-creatie Hegewarren).
- In 2018 is in het kader van de Vaarwegenvisie de door bureau Panteia in 2016 uitgevoerde analyse van de transport- en emissiebaten gebruikt om die batens mee te kunnen nemen in de brede afweging over de vaarweg Drachten (bijlage Actualisatie KBA Brede Ruimtelijke Analyse Friese havens en Vaarwegen 2016). Deze analyse is geactualiseerd en is een van de elementen die in de afwegingen is meegenomen.
- Er is een analyse gemaakt van de te verwachten positieve effecten van het verdwijnen van een vaarweg uit De Alde Feanen op de thema's veiligheid, natuur en recreatie. Voor de veiligheid wordt nogmaals verwezen naar de bijlage veiligheid uit het bijlagenrapport Co-creatie Hegewarren, daarnaast was er een online bijeenkomst op 16 februari 2022 over het onderwerp. De effecten op natuur en recreatie zijn ook in die bijeenkomst aan de orde geweest.

- Er is gekeken of er inmiddels meer duidelijk is over de ontwikkelingen in de maatvoering van de schepen in de beroepsvaart. Belangrijke vragen zijn hoe snel klasse IV schepen verdwijnen en wat het effect van de circulaire economie is op de binnenvaart en de maatvoering van de schepen (bijlage memo maatvoering)

De resultaten uit de voorgaande onderzoeken zijn samengevat in de volgende tabellen en in de tekst daarna toegelicht. Aan het eind van de toelichting is aangegeven hoe e.e.a. tegen elkaar afgewogen is.

Effect van een vaarweg op ► aspect ▼	Haven	Hegewarren	Burd	De Alde Feanen
Omgeving				
Veiligheid				
Natuur (N-2000, NNN)				
Zuiging				
Landschap				
Economie				
Binnenhaven				
Recreatie				
Financieel				
Transport- en emissiebaten (Panteia)	24-28 miljoen			
Vermeden kosten/ synergie	30 miljoen	nihil		
Co-financiering	15 miljoen			
Potentie upgrade c.q. noodzaak vaarweg klasse Va ivm ontwikkelingen maatvoering binnenvaartvloot/ veranderingen in de economie	onzeker			
Investeringskosten	40-45 miljoen			

Aan het eind van dit stuk vind u een uitgebreide versie van deze tabel; incl. Onderbouwing van de kleurkeuze.

Informatie

In dit hoofdstuk geven een opsomming van de informatie die we hebben opgehaald om de verschillende bouwstenen van de afweging te bepalen.

Wat bleek uit het Co-creatieproces?

Voor de Hegewarren zijn door het co-creatie team twee scenario's aangeboden: Open en Natuurlijk en Polderaquarel. Alleen in de variant Open en Natuurlijk is een vaarweg als optie meegenomen, in de variant Polderaquarel is geen financiële of inhoudelijke synergie met een vaarweg. Open en Natuurlijk is door GS als voorkeur aan PS aangeboden.

De Hegewarren wordt in Open en Natuurlijk ingericht als waterrijk recreatie- en natuurgebied. De Hegewarren sluit daarmee bijna naadloos aan op De Alde Feanen. De vaarweg is ingepast in een (duurdere) variant van Open en Natuurlijk, met meer recreatief vaarwater (zie kaartje). Dit is gedaan zodat er meer ruimte is om veilig samen te kunnen varen.

Daar waar de vaarweg het gebied in- en uitgaat (De Burd in het westen en bij hotel Ie-sicht in het oosten), zijn nog verschillende opties mogelijk.



Er is binnen het co-creatieproces gezocht naar een zo goed mogelijk ingepast ontwerp van een vaarweg. Uit het proces is gebleken dat een vaarweg altijd consequenties heeft voor het gebied, hoewel gepoogd is opties met zo min mogelijk consequenties te ontwerpen.

Financieel

De gebiedsontwikkeling Hegewarren profiteert financieel gezien nauwelijks door de combinatie met de vaarweg. Er is wel sprake van financiële synergie voor de vaarweg zelf.

Dankzij de koppeling met de gebiedsontwikkeling is de vaarweg tientallen miljoenen goedkoper dan in eerder onderzochte routes. De eerdere ramingen van € 70 miljoen zijn naar beneden bijgesteld naar € 40-45 miljoen. Ook bij een bijdrage van 15 miljoen euro van Smallingerland, blijft er echter een significante investering voor de provincie over. Er zijn geen kansen voor externe fondsen.

Het resultaat van de gebiedsontwikkeling is mét vaarweg - €1,6 miljoen in plaats van -€ 1,8 miljoen. Hectares die nodig zijn voor de vaarweg drukken namelijk niet op de gebiedsontwikkeling, maar worden als kostenpost aan de vaarweg toebedeeld en er is enig werk met werk door graafwerk (circa € 800.000). Doordat de variant waar de vaarweg inpasbaar is echter duurder is dan de basisvariant van Open en Natuurlijk (de variant met meer recreatief vaarwater), is dat voordeel voor de gebiedsontwikkeling verwaarloosbaar.

Recreatie

Een beroepsvaarweg heeft negatieve effecten op de beoogde recreatieve ontwikkeling in het gebied.

Hoewel in het nieuwe ontwerp via de Hegewarren een betere zonering mogelijk is dan in de huidige situatie binnen De Alde Feanen, verslechtert een nieuwe vaarweg de belevingswaarde van het nieuwe gebied en beperkt het de beoogde recreatieve ontwikkeling. Langs de vaarweg is geen oeverrecreatie mogelijk, verkeer komt elkaar tegen op het nieuw aan te leggen open water en op kruisingen.

Veiligheid op het water

De vaarweg kan veiliger worden ontworpen, maar niet ideaal. Er blijven knelpunten en volledige ontvlechting is geen mogelijkheid.

Op de huidige vaarweg wordt samen gevaren door recreatie- en beroepsvaart. Er zijn een aantal veiligheidsknelpunten en de huidige vaarweg wordt door sommige gebruikers als onveilig ervaren. Het nieuwe tracé kan gezoneerd en beter ontvlochten ontworpen worden en zal daarmee minder risicovol zijn. Er blijven echter een aantal knelpunten bestaan binnen de gebiedsontwikkeling die lastig zonder risico's op te lossen zijn. Met name bij le-sicht is geen ideale oplossing gevonden: de route gaat daar door een stukje Natura-2000 gebied (procedureel met een zeer kleine kans van slagen), of met een lus onder le-sicht langs, door een recreatief knooppunt (le-sicht/ Veenhoop).

Natuur

De vaarweg heeft negatieve effecten voor de natuurontwikkeling en verstoort mogelijk de biodiversiteit binnen en buiten de Hegewarren. Er zijn ook significante effecten op de natuur van het Natura-2000 gebied De Alde Feanen.

Het unieke perceel blauwgrasland in de Hegewarren (het Hokkes Aldfean) gaat verloren. In de vergaderingen bij het Algemeen Bestuur van WF en de Gemeenteraad van Smallingerland zijn moties aangenomen voor het behoud van dit blauwgrasland. Ook in uw Staten is hierop aangedrongen. Ook de bredere omgeving ondervindt negatieve effecten van een nieuwe vaarweg. De Burd is onlangs ingericht als NNN-gebied; een deel van dat gebied wordt doorsneden door het tracé. Dit is weidevogelgebied en **dat** zal elders gecompenseerd moeten worden. Binnen de Hegewarren zijn compensatiemogelijkheden voor natuur. Dit moet dan wel gerealiseerd worden bovenop de beoogde natuurontwikkeling. Voor weidevogels zal echter elders compensatie gevonden moeten worden.

Procedureel

Procedureel is de aanleg van een vaarweg risicovol door de ligging van een vaarweg langs of zelfs door Natura2000 en NNN.

Hoewel de huidige vaarweg verdwijnt uit De Alde Feanen, zou het nieuwe tracé het Natura2000 gebied doorsnijden (variant bovenlangs le-Sicht) of er vlak onderlangs lopen (variant onderlangs le-Sicht). Zoals de voortoets van RHDHV (bijlage) heeft uitgewezen betekent dit ook dat er aanzienlijke procedurele risico's optreden. Dan is een stevige onderbouwing van nut en noodzaak van de nieuwe vaarweg een belangrijke vereiste om een vaarweg mogelijk toe te kunnen staan. Juist die onderbouwing is met de kennis van nu moeilijk te geven.

De vaarweg doorsnijdt ook NNN gebieden: De Burd en het perceel blauwgrasland in de Hegewarren. NNN gebieden zijn minder streng beschermd dan N-2000 gebieden. Eén van de aangenomen moties (bij PS, AB en de gemeenteraad) is echter om te onderzoeken of dit blauwgrasland te behouden is. Dat is niet mogelijk als er een vaarweg door het gebied komt, behalve als er een ander ontwerp gemaakt zou worden, waarbij het tracé zuidelijk langs het perceel loopt. Binnen het ontwerpproces Hegewarren is die variant echter om meerdere redenen afgefallen. Deze is o.a. slecht te combineren met de gewenste recreatieve zonering (recreatie aan de zuidkant en niet aan de zijde van het N-2000 gebied).

Draagvlak

Uit het co-creatieproces is te concluderen dat de vaarweg afbreuk doet aan de waarden van Open en Natuurlijk die bepalend zijn voor het draagvlak daarvan in het gebied.

Wat leren we van de analyse in de Alde Feanen?

Als de vaarweg uit De Alde Feanen verdwijnt

De huidige Klasse IV vaarweg door de Alde Feanen heeft invloed op de natuur, biodiversiteit en recreatieve activiteiten daar. Het verdwijnen van de vaarweg betekent dat die negatieve effecten ook verdwijnen.

Natuur

Aannemelijk is dat er minder verstoring optreedt. Er is echter sprake van gewinning, de bestaande natuur gaat er niet op achteruit.

Doordat er minder zuiging is van de grote schepen zal er enige extra ontwikkeling van natuur mogelijk zijn. Denk aan meer rietgroei. De natuur is echter gewend aan de invloed van de vaarweg. De natuur verslechtert niet door de vaarweg. Recreatievaart met eveneens een versturende werking blijft bovendien bestaan

Recreatie

Kwalitatieve waarde van recreatie in De Alde Feanen neemt toe. Geen kwantitatieve toename denkbaar door huidige recreatiedruk

De recreatiebeleving en kwalitatieve waarde van het gebied zal toenemen als er geen beroepsvaart meer door het gebied vaart. Zo is er oeverrecreatie mogelijk waar dit nu niet toegestaan is. Gezien de bestaande recreatiedruk op het Natura-2000 gebied, is kwantitatieve uitbreiding in De Alde Feanen echter niet mogelijk; het gebied zit op dit moment tenslotte al op slot. Dit betekent dat we verwachten dat er een kwaliteitsverbetering is, maar dat het verdwijnen van de vaarweg nauwelijks nieuwe recreatieve ontwikkelingen mogelijk maakt.

Als de vaarweg in De Alde Feanen blijft

Nieuwe vaarroutes mogelijk door gebiedsontwikkeling

Met Open en Natuurlijk als variant voor de gebiedsontwikkeling Hegewarren, wordt het mogelijk voor recreanten om het zuidelijk deel van de bestaande vaarweg door De Alde Feanen te vermijden (dit heet ontvlechting) omdat er recreatieve doorsteken gerealiseerd worden door de Hegewarren. Dit is een positief effect: men hoeft hier niet meer samen op te varen, er kan voor een alternatieve route via de Hegewarren gekozen worden.

Gesprek en nader onderzoek over veiligheidsmaatregelen

Er wordt al drie jaar gemonitord hoe de veiligheid op het water zich ontwikkelt in De Alde Feanen. De veiligheidssituatie zal gemonitord blijven. De situatie is niet onveilig, er zijn wel altijd risico's bij samen varen. Er zijn geen aanwijzingen dat de situatie op dit moment minder veilig wordt, maar de situatie is suboptimaal, met bijvoorbeeld een camping die grenst aan de vaarweg. Daarom ligt reeds de vraag voor om te onderzoeken welke (aanvullende) maatregelen nodig en mogelijk zijn om de veiligheid op dit traject (en de andere Friese beroepsvaarwegen) te verbeteren. Met de omgeving zal besproken worden welke aanvullende maatregelen er mogelijk zijn in De Alde Feanen.

Wat stelt Panteia over de kosten en baten?

Voor de uitgebreide rapportage verwijzen we u naar de bijlage. Hieronder vatten we de conclusies samen en duiden we een aantal aanbevelingen.

Met het rapport 'Brede ruimtelijke economische analyse van de Friese havens en vaarwegen' heeft Panteia in 2016 de kosten en baten van vaarwegaanpassingen voor de provincie in kaart gebracht. Dit rapport is ook mede gebruikt als onderbouwing van de aan de provinciale vaarwegenvisie gerelateerde keuzes over opwaardering van vaarwegen. De uitkomsten waren onderdeel van een bredere analyse waarin o.a. de effecten op de omgeving werden mee gewogen.

Mede op basis van de analyse van Panteia is in 2018 geconcludeerd dat de aan het vrachtvervoer over water gerelateerde baten van een nieuwe klasse Va-vaarweg, de toen voorliggende investering van € 70-80 miljoen onvoldoende legitimeerden. Kort gezegd is toen voorgesteld om te onderzoeken of de balans tussen kosten en (maatschappelijke) baten in combinatie met de gebiedsontwikkeling Hegewarren anders uit zou pakken.

We hebben Panteia de opdracht gegeven om de economische baten (transport- en emissiebatens) van dit onderzoek te actualiseren, zodat de berekeningen opnieuw onderdeel van de bredere afweging kunnen zijn.

Uit de actualisatie blijkt dat de sec aan het vervoer over water gerelateerde baten bij de aanleg van een klasse Va vaarweg sinds 2018 zijn afgenomen. Ondanks de (fors) lagere kosten voor de aanleg van een vaarweg klasse Va, is de ratio vergelijkbaar negatief: rond 0,5.

Hoe verhoudt de analyse van Panteia zich tot toekomstige ontwikkelingen?

Panteia baseert zich op de huidige situatie in de haven en extrapoleert deze situatie via groeimodellen naar de toekomst. De gemeente heeft de verwachting dat een upgrade van de vaarweg de economie een sterke economische impuls zal geven. De noodzaak voor een klasse Va vaarweg is nu echter niet hard te maken, mede omdat er nog geen concreet plan ligt voor de toekomst van de haven, maar ook vanwege een aantal onzekerheden over de ontwikkelingen in de maatvoering van de binnenvaartvloot (zie volgende paragraaf).

We kunnen echter evenmin definitief zeggen dat een upgrade in de toekomst niet nodig is. Bijvoorbeeld omdat de situatie in de haven verandert of door veranderingen in de binnenvaart (beschikbaarheid van schepen, effect circulaire economie). Het is denkbaar dat een investering een nieuwe impuls geeft.

Nadere toelichting uitkomsten Panteia rapport:

Hoewel de haven van Drachten intensiever wordt gebruikt en de relatie met de zeehaven Harlingen is versterkt, zijn de volumes op de lange termijn onzeker. Een groot aandeel in de volumes is afhankelijk van de beton industrie en de veevoederindustrie. Voor beide industrieën zijn grote onzekerheden op de lange termijn te verwachten. Voor volumes van alternatieve activiteiten is ruimte, maar vereist sturing op ruimtegebruik. Er is weliswaar ruimte in de haven voor aanvullende bedrijvigheid, maar de gemeente heeft beperkte mogelijkheden om op het hiervoor benodigde ruimtegebruik te sturen.

Belangrijkste drijfveren achter een nieuwe vaarweg is omdat het huidige tracé door de Alde Feanen door de provincie niet geschikt geacht wordt voor klasse V(a) schepen. Dit is een kostennadeel voor bedrijven vanwege het afnemen van de beschikbaarheid van de klasse IV schepen op de lange termijn. De kosten voor deze alternatieve route via de Hegewarren zijn € 40-45 miljoen en zijn lager dan eerdere ramingen uit 2018.

In figuur 6.8 uit het Panteia rapport is te zien dat er ten aanzien van de baten veel uitgangspunten gewijzigd zijn ten opzichte van het rapport uit 2016.

Tabel 6.8- Vergelijking met voorgaande studies

Effect	Verskil met vorige studie	Richting	Effect op ratio
Latere realisatie van het project	Lagere baten en lagere kosten	Negatief	0,52 → 0,64
Nieuwe discontovoeten	Hogere waardering van kosten en baten die later in de tijd vallen	Positief	0,52 → 0,49
Verskil in discontovoet voor economische baten en verzonken kosten	Kosten die later gemaakt worden, tellen zwaarder dan baten die zwaarder	Negatief	0,52 → 0,72
Meenemen van indirecte effecten	In deze studie nemen we bredere economische effecten door een 15% toeslag te leggen op	Positief	0,52 → 0,46
Andere werkwijze met betrekking tot emissies	Na 2050 nemen we geen emissiebaten mee, in de periode tussen nu en 2050 nemen ze af.	Negatief	0,52 → 0,64
Aangepaste vervoerprognose	De huidige prognose is iets conservatiever dan de vorige	Negatief	0,52 → 0,56
Dure brug	In de huidige prognose valt de beweegbare brug significant duurder uit dan origineel begroot	Negatief	0,52 → 0,58
Het gehele pakket methodologische aanpassingen	De hele set met uitgangspunten voor deze studie is ongunstiger dan de vorige set.	Negatief	0,52 → 0,60
Gunstigste pakket	Wanneer we kiezen voor besluitvorming korter op de realisatie, hogere prognoses en een goedkopere brug, komen we het gunstigst uit	Negatief	0,52 → 0,81

Ondanks de lagere kosten zijn de uitkomsten van de kosten-baten analyse daarom vergelijkbaar met de uitkomsten van het rapport uit 2016. De baten/kostenratio is nu tussen 0,41 en 0,57, wat voor een haalbaar plan 1,0 zou moeten zijn. Conclusie is daarom dat het plan op basis van de ratio kosten en sec de transport- en emissiebaten niet haalbaar is.

Panteia doet een aantal aanbevelingen. Voor een haalbare MKBA voor een klasse V(a) vaarweg is een overslagvolume van 1,5 miljoen ton benodigd. Momenteel ligt het overslagvolume in Drachten tussen de 700.000 en 800.000 ton. Er zijn daarom meer bedrijven nodig die via het volumes via het water gaan vervoeren. Hiervoor is een gericht uitgiftebeleid nodig om bedrijven aan te trekken.

Panteia beveelt eveneens aan om nu nog geen onomkeerbare besluiten te nemen omdat de aanleg van de Hegewarren pas op termijn spelen. Gezien de beoogde ontwikkeling in de Hegewarren en de stapsgewijze ontwikkeling richting het eindbeeld, lijkt dat niet realistisch. Daarnaast is voor zowel betrokkenen in de gebiedsontwikkeling als voor de planvorming duidelijkheid gewenst.

Tenslotte vraagt Panteia zich af of een extra brug nodig is gezien de relatief hoge kosten van de brug. Het zoeken naar alternatieven waarbij geen extra brug nodig, is een aanbeveling.

Dit wordt met het oog op de uitkomsten van het co-creatieproces wordt dit niet als een haalbare optie beschouwd. Gezien de beoogde ontwikkelingen in het gebied, moet het gebied over de weg toegankelijk blijven.

Ontwikkelingen in de maatvoering van de binnenvaart

Zie ook bijlage 4 Notitie Maatvoering

Het is op dit moment niet eenduidig vast te stellen of goed te voorspellen hoe de maatvoering van de binnenvaart zich ontwikkelt en of klasse IV werkelijk verdwijnt en zoja, op welke termijn. Dit komt

onder andere over onzekerheden over het effect van de circulaire economie en duurzaamheid op de ontwikkeling van de vloot. Dit is en blijft voorlopig onduidelijk.

We hebben bureau NLhave gevraagd om naar aanleiding van eerdere rapporten over het verdwijnen van klasse IV een memo op te stellen met een analyse over de nut en noodzaak van een Klasse Va vaarweg in het licht van die onzekerheid.

Samengevat staat daarin:

Eén van de trends in de binnenvaart is kosten-efficiency om te kunnen concurreren met het wegtransport. Dit wordt al snel vertaald in een noodzaak om met grotere schepen te gaan varen. Voorwaarde is dan wel dat vaarwegen ook geschikt worden gemaakt voor grotere schepen, zodat alle mogelijke locaties bereikbaar blijven. De komst van grotere schepen en de daaruit voortkomende noodzaak tot aanpassing van vaarwegen is een vraagstuk van vraag en aanbod. De veronderstelling dat kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen rust op de aanname dat vaarwegen zullen worden aangepast. Als dit niet zou gebeuren, zal er vraag blijven naar kleinere schepen en zullen uiteindelijk weer nieuwe kleinere schepen worden gebouwd.

Evengoed zijn grotere schepen voor lange afstanden efficiënter. Hiervoor moet dan wel een minimale beladingsgraad wordt bereikt. Het varen met een groter schip leidt alleen tot kostenbesparing als het schip goed gevuld is en dat er dagelijks voldoende volume is om een dagelijkse afvaart te garanderen.

Bereikbaarheid met Klasse V schepen is zinvol als het betreffende gebied als vestigingslocatie concurreert met andere gebieden. Voor een succesvolle acquisitie van bedrijven is een courant en toekomstbestendig gebied een belangrijke pré. Er zijn echter ook andere aspecten die een rol spelen bij een dergelijke keuze, zoals arbeidsmarkt en de al aanwezige bedrijven in een gebied. Voor een bedrijf dat zich ergens wil vestigen moet het totale plaatje kloppen. De visie en ambitie voor een te ontwikkelen of transformeren gebied moeten daarom duidelijk zijn en kloppen om bedrijven aan te trekken.

Bereikbaarheid met Klasse V schepen past bij een hoog ambitieniveau voor een te ontwikkelen of transformeren gebied. Hierbij is het profiel van de doelgroep echter ook van belang. Alleen als transport over langere afstand voor de doelgroep relevant is, zal dit als vestigingsvoorwaarde een rol spelen. Als een gebied vooral gericht is op bedrijven met een lokale of regionale focus, is de bereikbaarheid met Klasse V schepen niet van belang. Nut en noodzaak voor aanpassen van vaarwegen naar Klasse V begint daarom bij de visie en het ambitieniveau voor het te ontsluiten gebied en het definiëren van een doelgroep.

Duwbakken en elektrificatie van de binnenvaart zal leiden tot nieuwe scheepstypes. Het is niet aannemelijk dat alles in de toekomst alleen met klasse V schepen zal gebeuren. Dat kan daarom niet de enige reden zijn om een vaarweg aan te passen aan Klasse V.

NLhave concludeert dat eerst de goederenstromen van en naar Drachten die zich richten op Rotterdam, Antwerpen of Duitsland onderzocht moeten worden voordat geconcludeerd kan worden of klasse V belangrijk is voor Drachten. Voor containers en export van industriële goederen is dan wel een minimaal volume vereist die een dagelijkse afvaart mogelijk maakt. Voor bulk (droog of nat) speelt de dagelijkse afvaart minder een rol, maar speelt volume en kosten een rol. Dit is erg bedrijfsspecifiek. Een cluster-aanpak kan zich richten op de groei van volume en de toegevoegde waarde voor een regio. In beide situaties is een economische ambitie een gebiedsgerichte aanpak de eerste stap. Basisvereiste hierbij is de beschikbaarheid van ruimte voor ontwikkeling of de grip op een gebied voor transformatie. Inzetten op acquisitie van nieuwe bedrijvigheid heeft anders geen enkele zin. Behoud van bestaande bedrijven kan ook een reden zijn. Een analyse van de huidige goederenstromen en de te overbruggen afstand zijn dan de basis voor een afweging om te investeren in klasse V, of niet. Sociaaleconomisch aspecten zoals het behoud van arbeidsplaatsen of het verminderen van transportbewegingen over de weg zijn dan het doel.

Toetsing aan de kaders

Bestuursakkoord: Is er sprake van synergie?

Er is financiële synergie met het voorkeursalternatief Open en Natuurlijk. Voor de vaarweg betekent het een raming die met 30-40 miljoen gedaald is, de gebiedsontwikkeling wordt iets goedkoper. De grote kwaliteit die met Open en Natuurlijk ontstaat (en waar het draagvlak in de omgeving voor deze voorgestelde transitie op gebaseerd is), zoals de recreatie- en natuurwaarden, gaan echter grotendeels verloren wanneer een vaarweg wordt ingepast.

Startnotitie: Is het mogelijk tegemoet te komen aan de bezwaren over veiligheid, bereikbaarheid en invloed op natuur en landschap?

Het co-creatieproces heeft uitgewezen dat een vaarweg niet inpasbaar is zonder negatieve consequenties voor het gebied. Dat heeft o.a. te maken met de negatieve invloed op het te realiseren recreatiegebied, de effecten op bestaande natuur en het effect op de bestaande (recreatie) woningen en -arken in en rond de Hegewarren. Regionaal verbetert de veiligheidssituatie, maar lokaal verslechtert deze. Bovendien voorzien we mogelijke juridische obstakels i.v.m. de ligging naast (en mogelijk deels het doorsnijden van) het N2000 gebied De Alde Feanen. We zien daarmee risico's t.a.v. de procedurele haalbaarheid.

Ook zien we dat het draagvlak voor een gebiedsontwikkeling met vaarweg zeer gering is.

Vaarwegenvisie: Is een balans tussen natuur, recreatie en binnenvaart?

Het voorgaande in acht nemend, en de geringe voordelen in De Alde Feanen t.o.v. de situatie die in de Hegewarren gecreëerd zou worden, lijkt de aanleg van een vaarweg door de Hegewarren t.b.v. de binnenvaart (met een geringe onderbouwing van de noodzaak daarvan) niet in balans te zijn met de waarden natuur en recreatie.

Vaarwegenvisie: is er sprake van een passende bereikbaarheid?

Op dit moment is de noodzaak van een opwaardering onvoldoende onderbouwd. De actualisatie van de economische baten (Panteia) laat zien dat de toekomstige baten op dit moment beperkt zijn en deels onzeker.

Het is met de kennis van nu onvoldoende onderbouwd dat de huidige bereikbaarheid niet passend is.

In de matrix is samenvattend visueel weergegeven hoe de onderzochte aspecten (zoals hiervoor toegelicht en opgenomen in de tabellen) zich verhouden tot de kaders en doelstellingen:

	Bestuursakkoord (Synergie met de kansen voor het gebied)	Startnotitie (Tegemoetkomen aan bezwaren omgeving)	Vaarwegenvisie (Passende bereikbaarheid en balans natuur, recreatie en economie)
Kosten vaarweg	vaarweg Hegewarren (nihil)		
Consequenties zoals gebleken uit het co-creatieproces, o.a. veiligheid, bereikbaarheid, natuur, recreatie			
Verhouding tussen de kosten en de aan transport- en emissie gerelateerde baten			Panteia
Voordelen in De Alde Feanen - veiligheid - natuur - recreatie			

Legenda:

Positief effect

Gering positief effect

Effect is niet geheel positief of negatief

Negatief effect

Conclusies en vooruitblik

Binnen de daar vooraf over mee gegeven kaders, is geconcludeerd dat de maatschappelijke voordelen van een vaarweg door de Hegewarren, met de kennis van nu, niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten en nadelen.

De consequenties van een een vaarweg voor de Hegewarren en de bredere omgeving zijn fors. Tegelijkertijd is op dit moment de noodzaak van een opwaardering onvoldoende onderbouwd. De actualisatie van de economische baten laat zien dat de toekomstige baten op dit moment beperkt zijn (rapport van Panteia) en deels onzeker (memo ontwikkelingen binnenvaart). Naast de transport- en emissiebatens heeft een nieuwe vaarweg als voordeel dat de suboptimale situatie in De Alde Feanen verdwijnt. De voordelen in De Alde Feanen zijn echter, ten opzichte van de effecten in de Hegewarren, niet van een omvang dat deze (opgeteld bij de baten voor de haven) de investering alsnog rechtvaardigen (40-45 miljoen euro).

Wat doen we wel?

'De economische ontwikkeling van Drachten als tweede plaats van Fryslân is erg belangrijk, voor Smallingerland én de haven. Om te beoordelen of er ook in de toekomst nog sprake is van een passende (en veilige) bereikbaarheid van de binnenhaven, blijven we uiteraard de situatie monitoren: de veiligheid, de economische ontwikkeling van de natte bedrijventerreinen en de ontwikkelingen in de maatvoering van de schepen in de beroepsvaart. Dit kan aanleiding zijn om het besluit voor de vaarweg Drachten in de toekomst te heroverwegen. We gaan hier met de gemeenten én bedrijven het gesprek over aan.

Na de behandeling van de Vaarweg Drachten en Gebiedsontwikkeling Hegewarren, als de toekomst van het gebied definitief helder is, onderzoeken we nader welke veiligheidsmaatregelen wenselijk zijn.

In de tussentijd verandert de manier waarop de provincie de bereikbaarheid van de via vergunningen en ontheffingen 'bedient' niet. Binnen het huidige vergunningen- en ontheffingsstelsel is het toegestaan om in voorkomende gevallen onder begeleiding met grotere schepen gebruik te maken van de vaarweg. De afgelopen 5 jaar zijn 7 schepen van de categorie 110 x 11,50 van en naar Drachten gevaren. Bij het verlenen van een vergunning voor dit transport wordt getoetst of de lading in een kleiner schip zou passen. Huidige vergunningen worden niet ingetrokken en er zijn geen redenen om het ontheffingsstelsel te veranderen.

Om te beoordelen of er ook in de toekomst nog sprake is van een passende (en veilige) bereikbaarheid van de binnenhaven, blijven we uiteraard de situatie monitoren: de veiligheid, de economische ontwikkeling van de natte bedrijventerreinen en de ontwikkelingen in de maatvoering van de schepen in de beroepsvaart. Dit kan aanleiding zijn om het besluit voor de vaarweg Drachten in de toekomst te heroverwegen.

Bijlage:

Tabel met onderzochte aspecten, inclusief een korte toelichting op de kleuren

Effect vaarweg op aspect ▼	Vaarweg/ Haven	Hegewarren	Burd	De Alde Feanen
Omgeving				
Veiligheid				
<i>Uitleg:</i>	<i>Verbeterd regionaal; nieuw tracé door de Hegewarren is veiliger dan tracé door De Alde Feanen. Ook het traject Veenhoop-Drachten wordt aangepast om grotere schepen toe te kunnen staan. Er zijn zorgen over te hard varende schepen en nog niet voor alle knelpunten is een oplossing gevonden.</i>	<i>Verslechtert lokaal. Er zijn minder kruisingen dan in De Alde Feanen en er is meer ruimte om veilig samen te varen. Het verkeer op de vaarweg wordt echter niet ontvlochten (wat de ideale situatie zou zijn) en er blijven bezwaarlijke situaties: bij knooppunt le-sicht is geen ideale oplossing gevonden.</i>	<i>Verslechtert lokaal.</i>	<i>Verbeterd lokaal.</i>
Natuur (N-2000, NNN)				
<i>Uitleg:</i>		<i>Doorsnijding Hokkes Aldfean in de Hegewarren. Mogelijke negatieve effecten op de beoogde natuurontwikkeling en op het aangrenzende Natura-2000 gebied.</i>	<i>Doorsnijding van het NNN gebied de Burd met weidevogelstelling</i>	<i>Doordat er minder zuiging is van de grote schepen zal er enige extra ontwikkeling van natuur mogelijk zijn. De natuur is echter gewend aan de invloed van de vaarweg. De natuur verslechtert niet door de vaarweg. Recreatievaart met eveneens een versturende werking blijft bovendien bestaan. Echter moet de nieuwe route nog worden aangelegd door en/of langs Natura2000. Verwachting is dat dat veel negatieve effecten met zich meebrengt.</i>
Zuiging				
<i>Uitleg:</i>	<i>Door verdiepen van de meren is extra zuiging te voorkomen</i>	<i>Met een goed ontwerp zal zuiging beperkt zijn. Er zijn wel zorgen over zuiging op de stukken die smal (moeten) zijn.</i>	<i>Met een goed ontwerp zal zuiging beperkt zijn</i>	<i>Vermindert door vertrek beroepsvaart</i>
Landschap				
<i>Uitleg:</i>		<i>Vaarweg kan goed ingepast worden (zonder hoge kades) omdat er veel water gerealiseerd wordt</i>	<i>Een (zo klein mogelijk deel) van de Burd wordt doorsneden.</i>	<i>Geen effect</i>
Bereikbaarheid				

Effect vaarweg op aspect ▼	Vaarweg/ Haven	Hegewarren	Burd	De Alde Feanen
Uitleg:		Hegewarren blijft toegankelijk via een brug en een weg. Pontjesroute blijft behouden.	De Burd blijft toegankelijk via de Hegewarren. Pontjesroute blijft behouden.	Geen effect
Economie				
Binnenhaven				
Uitleg:	Verbetering concurrentiepositie bedrijven vanwege schaalvoordeel klasse Va. Verbetering van de aantrekkelijkheid van de haven als vestigingslocatie.			
Recreatie				
Uitleg:		Vermindering recreatieve potentie		Kwalitatieve verbetering recreatiesector. Geen kwantitatieve verbetering mogelijk omdat het gebied reeds op slot zit (Natura-2000).
Robuuste keuze voor de toekomst				
Uitleg:	Als in de toekomst blijkt dat klasse IV schepen verdwijnen en de ontwikkeling van de circulaire economie een sterk afhankelijk is van vaarwegen klasse Va, is de vaarweg daar op dit moment niet klaar voor.	Een niet ideale situatie vervangen door een route waar dezelfde bezwaren aan kleven, deels in mindere mate. Het verkeer op de vaarweg is namelijk niet ontvlochten. De kans bestaat dat er op termijn in de Hegewarren dezelfde bezwaren vanuit het recreatief en natuur gebruik ontstaan als in De Alde Feanen.		
Financieel				
Transport- en emissiebatan 24-28 miljoen (Panteia)	24-28 miljoen Ratio is daarmee c.a. 0,48.			
Vermeden kosten/ synergie	30 miljoen	nihil		
Co-financiering				
Uitleg:	- € 15 miljoen van de gemeente en de havenbedrijven - Geen kansen voor overige financiering			
Nut en potentie van upgrade vaarweg in verband met toekomstige ontwikkelingen binnenvaartvloot,	onzeker			

Effect vaarweg op aspect ▼	Vaarweg/ Haven	Hegewarren	Burd	De Alde Feanen
veranderingen in de economie en de noodzaak om te varen met Klasse V schepen				
Investeringskosten	40-45 miljoen			