

Antwoorden op de vragen die gesteld zijn tijdens de webinar van 16 februari 2022 over Veiligheid op het water

Vragen over: Tracé Veenhoop-Drachten		
nummer	Vraag	antwoord
1, 2, 4, 16, 19, 20, 21, 24, 39	Grotere schepen vragen meer ruimte. Welke aanpassingen zijn nodig op het tracé Veenhoop-Drachten, zodat de veiligheid van (recreatie-)vaarders kan worden gegarandeerd? Zijn hiervoor kosten berekend? Benoemde knelpunten: Monniksgreppel, T-splitsing opvaart Oudega	In de kostenraming van een nieuwe vaarweg is een kostenpost van € 4 miljoen opgenomen om knelpunten tussen de Veenhoop en Drachten op te lossen. Dat betreft o.a. het verdiepen van de meren buiten de geul voor beroepsvaart, zodat recreatievaart meer mogelijkheid heeft om uit te wijken. Het knelpunt bij de Monniksgreppel is nog niet opgelost en blijft voorlopig een knelpunt. Er zijn verschillende opties, maar nog geen ideale. Het zou bijvoorbeeld kunnen met verkeersmaatregelen.
49	De Nije Mûntsegrope blijft een knelpunt omdat het een nauw stuk is, aan de oostkant van afslag Oudega een alternatief voor recreatievaart uit kostenoverwegingen uit de plannen is geschrapt. Waarom dit punt niet met meer prioriteit in de plannen meegenomen? Het is mede onveilig omdat er geen snelheidsbeperking geldt en beroepsvaart dus gewoon met 12 km per uur kan varen.	Er gelden diverse snelheidsbeperkingen. Deze zijn afhankelijk van de beladingstoestand en het laadvermogen van een schip. De snelheidsbeperking van 12 km/u geldt voor een ledig schip, met een laadvermogen minder dan 250 ton.
14	De Wijde Ie is één grote samenkost van de recreatievaart en beroepsvaart. Waarom zou je daar grotere schepen langs willen hebben?	Door de nu ondiepere delen te verdiepen, kan de recreatievaart - beter dan nu - naast de geul voor de beroepsvaart recreëren.
80	De vaargeul kan wel worden verdiept maar het meer zal op het bestaande peil blijven, waardoor de zuiging sterker zal zijn. Dit geeft ook risico en brengt zuiging en stroming met zich mee.	Er wordt ook rekening gehouden met het verdiepen van delen van het meer, met het oog op meer ruimte voor de recreatievaart en het beperken van de zuiging.

Vragen over: Recreatie rond de Hegewarren		
nummer	vraag	antwoord
3	Geen oeverrecreatie bij het waterfront Veenhoop?	Daar is inderdaad sprake van oeverrecreatie. Een vaarweg die onder Ie-sicht langs loopt kan een conflict geven met die oeverrecreatie.
5, 26 I en 38	De zeilschool-bootjes oefenen nu op de Wijde Ee. Om daar te komen straks via/vlak langs de vaarweg?	Uw punt over de zeilbootjes van de zeilschool is ook in het co-creatie proces aan de orde gekomen. In het ontwerp waar de vaarweg onder Ie-sicht langs zou gaan, komt de vaarweg inderdaad op de plek waar nu zeilers van de zeilschool oefenen.

	De Veenhoop is een extreem kruispunt van tientallen boten - vooral ook van de zeilschool die met kleine kindjes het hele zeilseizoen over de Wijde Ee varen - de huidige beroepsvaart moet nu remmen voor de brug - straks remmen ze minder en varen rechtdoor - levensgevaarlijk! Dit mag je niet verbloemen door te zeggen dat er 2 minder kruispunten zijn.... iedereen weet dat op die plek ontzettend veel verkeer is (met onervaren kinderen). Graag nog aan de orde stellen de kruising van klasse V schepen met de zeilschoolbootjes (de recreanten van de toekomst) vanuit Veenhoop naar Eernewoude.	Tijdens het ontwerp proces was de gedachte hierover dat er in het ontwerp Open en Natuurlijk extra recreatief water gecreëerd wordt in de Hegewarren, waar de zeilschool naar uit kan wijken.
--	---	--

Vragen over: aantal vaarbewegingen		
nummer	Vraag	antwoord
8, 45, 76, 92	- Hoeveel meer vaarbewegingen verwacht men bij aanpassen vaarweg? (Meer schepen, groter risico?) - I.v.m. veiligheid vind ik onderzoek naar verwachte toename van aantal beroepsschepen toch echt noodzakelijk! Voor eerder genoemde aanname dat aantal beroepsschepen wel niet zal toenemen, hoor ik geen gemotiveerde argumenten. - zorgt een klasse V vrachtschip voor meer onveilige situaties ten opzichte van een klasse IV schip of juist minder omdat door hogere tonnages er per saldo minder vaarbewegingen plaatsvinden? - Hoeveel schepen per tijdseenheid, dag, week, maand, zullen naar verwachting van de nieuwe vaarweg gebruik maken? Hoeveel meer of minder zijn dat t.o.v. de oude situatie?	Op dit moment varen er circa 4-6 schepen per dag. Het is mogelijk dat er op korte termijn na de aanleg van een klasse Va vaarweg iets minder gevaren wordt, doordat klasse Va schepen een grotere capaciteit hebben. Op termijn zou het de verwachting echter moeten zijn dat het ladingvolume van en naar de haven groeit en dat de vaarbewegingen dan toenemen. Als er grotere schepen worden toegelaten wordt de vaarweg zo ingericht dat deze schepen op een veilige manier te kunnen varen.

Vragen over: Veiligheid		
nummer	Vraag	antwoord
9	Wordt er wel een professionele risico analyse uitgevoerd. In de discussie tot nu toe hoor ik alleen maar vage aannamen	RH-DHV heeft de veiligheid/ risico's van de ontwerpen onderling en met de huidige vaarweg vergeleken. Dit is gedaan o.b.v. de vaarwegen expertise en nationale richtlijnen die o.a. als doel hebben een veilige vaarweg te creëren.

12, 13, 52	U spreekt over recreatievaart die schrikt van die grote schepen in de huidige situatie. Als er een nieuwe vaarweg komt, betekent dit schepen die ongeveer 40% langer zijn dan de grootste schepen die er nu varen. Logischerwijs zullen meer mensen schrikken van deze grote boten, dus meer kans op ongelukken.	Als er grotere schepen worden toegelaten wordt de vaarweg zo ingericht dat deze schepen op een veilige manier te kunnen varen. Het is denkbaar dat mensen van grotere boten meer schrikken.
18 + 22	Er is toch een max snelheid van 9 km naar Drachten, is een klasse V boot dan wel stuurbaar?	Er gelden diverse snelheidsbeperkingen. Deze zijn afhankelijk van de beladingstoestand en het laadvermogen van een schip. De expert van Royal Haskoning-DHV geeft aan dat een Klasse Va schip onder normale omstandigheden bestuurbaar is bij een snelheid van 8km/u
32	Er wordt over scheiding beroep recreatie gesproken, als dat in de praktijk niet werkt wat dan?	In het huidige ontwerp is de scheiding van recreatie en beroepsvaart zoveel mogelijk gewaarborgd. Er zijn slechts een paar kruisingen waar beide typen gebruikers elkaar treffen. Hierbij past misschien een verbod op recreatievaart over de beroepsroute. Dit zullen we verder moeten onderzoeken in de planfase.
37	Veiligheid is een functie van risico en gedrag. Ik heb begrepen dat vooral het gedrag van recreatievaarders een zorgpunt is voor de beroepsvaarders. Klopt dat?	De beroepsvaart is zeer alert op het gedrag van recreatievaarders en vaart i.d.d. extra voorzichtig in dit soort drukke gebieden.
44, 90	- Gesteld is net: grotere schepen betekent een bredere vaarweg, dus niet onveiliger. Heeft een groter schip dan bijv. niet meer zuigkracht? Met een kleine zeilboot ervaar ik zuiging van grote schepen als zeer onveilig. - Zijn klasse IV schepen veiliger dande grotere klasse V schepen (relevant voor trace hooidammen - Drachten)	Grotere schepen kunnen in de basis inderdaad meer zuiging veroorzaken. Met een bredere vaargeul kan zuiging echter beperkt worden, waardoor negatieve effecten voor de veiligheid te minimaliseren zijn. Voor meer informatie verwijs ik u naar de memo zuiging (p.13).
60	Dat Haskoning de veiligheid van zeilers en surfers niet heeft meegenomen in al jullie overwegingen, berust dat alleen op onwetendheid? Of hebben jullie daar nog weloverwogen argumenten voor gehad? Ontvlechting is onmogelijk voor zeilers op de meren. De nieuwe vaarweg niet toegankelijk te laten zijn voor recreatievaart zorgt voor ontvlechting (zij hebben alternatieven).	De veiligheid van zeilers en surfers weegt in principe mee in de ontwerpkeuzes in de richtlijnen. Dat laat onverlet dat er in het ontwerp rekening gehouden kan worden met het bestaande gebruik.
69 I	Gelet op eerdere discussies over veiligheid en vaarweg: willen jullie aan het begin duidelijk maken welk normenstelsel jullie hierbij hanteren? Dat zal de helderheid van de discussie bevorderen.	Er word verondersteld dat een vaarweg veilig is als de richtlijnen (RWS) voor vaarwegen toegepast worden.

	Nu is er steeds sprak van een gevoelsmatige inschatting.	
69 II	Hoe wordt bij de vergelijking van de veiligheid oud/nieuw rekening gehouden met de aard/deskundigheid van de vaarrecreanten (bijvoorbeeld bij Earnewald veel mensen uit het recreatiepark die voor het eerst een bootje huren).	Dat is niet mee genomen. De vaarweg en de ontwerpen zijn onderling vergeleken o.b.v. de mate waarin ze al dan niet voldoen aan de richtlijn.
70	Wordt bij de beoordeling van de veiligheid ook het gebruik van het vaarwater door oeverrecreanten zoals de kinderen die vanuit bijv. een camping betrokken?	Zwemmen in een beroepsvaarweg is verboden. Dit gebruik is inderdaad een zorgpunt, ook voor de eventuele nieuwe vaarweg.
71	Er wordt wat relativerend gesproken over de 'conflicten' tussen beroeps- en recreatievaart: "er gebeurt eigenlijk nooit wat". Recent zijn er natuurlijk wel een aantal treffers geweest, bijvoorbeeld aan het begin van het huidige vaarwater, waar een vrachtschip dwars over een valk gevaren is. Gelukkig konden in dit geval de beide zeilers gered worden.	We monitoren al een aantal jaren de risico's op aanvaringen in de buurt van Earnewâld tijdens het zomerseizoen. Het blijkt dat daar geen (bijna) aanvaringen plaatsvinden. Maar het gevolg als er wat gebeurt is groot. Bij samen varen is er altijd een risico.
77	Er is een studie gedaan naar de veiligheid van de nieuwe vaarweg, is dit ook gedaan mbt alle aanpalende waterwegen. Denk aan het doorkruizen van het dorp Grou en Pikmeer ?	We monitoren al een aantal jaren de risico's op aanvaringen in de buurt van Earnewâld tijdens het zomerseizoen. Er is geen aanvullend onderzoek gedaan naar de veiligheid op het water van aanliggende tracés.
81	Bij de Hegewarren komen er veel nieuwe woningen en veel nieuw recreatiewater. En vaarweg wordt toegankelijk voor recreatie, horen we net. Dus hoezo scheiding beroeps- en recreatievaart?	Er blijft inderdaad sprake van samen varen en geen volledige scheiding, hoewel daar op delen van de nieuwe vaarweg voor gekozen zou kunnen worden. Samen varen is inderdaad niet de ideale situatie. Wel is er in het ontwerp van een nieuwe vaarweg mogelijk meer ruimte te creëren.
83	Wanneer risico's in kaart worden gebracht moet je "de kans dat er iets misgaat" kwantificeren maar ook de "gevolgen". Dhr. Valstar heeft alleen maar gesproken over veiligheid, dat is de kans dat er iets misgaat. Hij heeft niet gesproken over de "gevolgen" van een ongeluk. Bij grotere schepen zijn de gevolgen groter dan bij kleinere schepen. Dit moet heel goed worden uitgezocht en dat is lastig omdat er minder schepen kunnen varen.	Het klopt dat als er iets gebeurt, dit ernstige gevolgen kan hebben. De gevolgen van een aanvaring van een klasse IV of V schip zijn besproken tijdens de bijeenkomst van 16 februari. De inschatting was dat in beide gevallen de effecten ernstig zijn, maar niet perse groter bij een groter schip.

Vragen over: Gebiedsproces Hegewarren		
nummer	Vraag	antwoord

10	De unieke eigenschappen van stilte en duisternis gaan zo wie zo verloren bij 110 woningen. Heeft men dat wel als natuur aspect meegenomen? De verstoring lijkt mij groter dan de verstoring van grote schepen.	Dit is een afweging die hoort bij de gebiedsontwikkeling. Daar zijn inderdaad zorgen over. Het ging in de bijeenkomst over de mate van verstoring die de vaarweg voor de natuur veroorzaakt in De Alde Feanen en wat het effect zou zijn als dat verdwijnt.
17 +23	Hoe diep wordt het water op de Hegewarren?	Het nieuwe water heeft naar verwachting verschillende dieptes en zoneringen. We hebben in de doorrekening de aanname gedaan dat het recreatief bevaarbare water een diepte heeft van 1,5m. De diepgang is daarmee nog niet vastgesteld. Het is logisch om voor recreatief varen aan te sluiten op de aangelegen wateren.
59	Op dit moment heeft het water van de Alde Feanen alleen openingen aan noord en oostzijde. Het openen aan de zuidzijde zal zorgen voor flinke toename van de doorstroming. Zijn de milieueffecten hiervan doorgerekend?	Dit gevolg is in beeld maar niet doorgerekend. Milieueffecten worden volledig in kaart gebracht in een MER aan de start van een planfase. <i>Als PS conform het GS voorstel besluit start de planfase voor de vaarweg niet. (Toevoeging juli 2022)</i>
67	Bij Open en Natuurlijk neemt het landbouwareaal af. De productie zal ergens anders moeten worden opgevangen. Wordt dit in de afweging meegenomen? Is biologisch boeren in Polderaquarel niet een betere oplossing.	In de politieke afweging over 'Open en Natuurlijk' wordt het beperkte toekomstperspectief voor boeren meegewogen in de vergelijking met Polderaquarel, waarin ruimte zou zijn voor 1 of 2 extensieve boeren.
68	is er een schets beschikbaar van de recreatieplannen van de hegewarren (recreatieplas en 110 recreatiewoningen)?	Voor een idee van de schaal/ dichtheid kunt u kijken naar de inpassingsstudie (recreatie)woningen in het bijlagen rapport co-creatie. De recreatieve invulling vraagt in de volgende fase om een concretiseringsslag. Vanuit zowel het co-creatie team als de politiek is aandacht gevraagd voor kleinschaligheid. Het recreatieve gebruik moet passen bij de schaal en kwaliteiten van het gebied.
89	De variant polderaquarel (sluit vaarweg uit) heeft toch een erg positieve invloed op de weidevogelstand?	Het perspectief voor weidevogels is in 'Polderaquarel' inderdaad gunstiger dan in 'Open en Natuurlijk', maar vanwege de hoge predatie uit de Alde Feanen en de verstoring in het gebied (weg, bebouwing) heeft de Hegewarren een relatief beperkte potentie als weidevogelgebied.
93	De Hegewarren is aan vrijwel alle kanten omringd door het Nationale Park Alde Feanen. Waarom de Hegewarren niet onderdeel maken van dat park?	Deze optie heeft de aandacht in het lopende onderzoek naar het Nationaal Park nieuwe stijl.

Vragen over: Procedures		
nummer	vraag	Antwoord
11, 29, 98	In de voorstudie van Haskoning bleek dat de nieuwe vaarweg een zeer lastig dossier wordt vanwege Natura 2000, vogelrichtlijn etc.	Het klopt dat het proces rondom het plannen en realiseren van een vaarweg veel (juridische) procedures met zich meebrengt; de grote impact op bewoners en op

	Overall in het land liggen projecten stil vanwege stikstof depositie. Dit verhaal doorzetten betekent enorme rechtszaken tot aan de Raad van State. Houdt de provincie rekening met alle kosten van al deze procedures? • Veel procedures door bewoners in verband met de mogelijke effecten op Natura-2000. Dat gaat heel veel tijd kosten. Dit gaat zo lang duren - waardoor het hele project enorm gaat vertragen - wil men dat wel ? • De voortoets is erg kritisch over effecten op Natura 2000-gebied en wijst er terecht op dat de regels 'externe werking' hebben. Dus ook een vaarweg niet DOOR, maar LANGS dat gebied stuit op bezwaren. Hoe hier mee om te gaan? Voor je het weet ben je 10 jaar aan het procederen.	N2000 van een vaarweg zijn daar bepalende factoren. De voortoets van Royal Haskoning-DHV over de haalbaarheid van een doorsnijding van het N2000 doorsnijding gaf dit ook aan (Zie ook bijlagenrapport co-creatie). Dit risicoprofiel wordt meegenomen in de besluitvorming. Voor de kosten van de procedures en de daaruit voortvloeiende extra maatregelen, is in de business case een post van € 4 miljoen opgenomen. Al is de omvang aan de voorkant lastig in te schatten.
--	---	---

Vragen over: het proces		
nummer	vraag	Antwoord
15, 26 II	• Was het niet handiger geweest om nut en noodzaak, m.a.w. economisch draagvlak eerder te bespreken dan veiligheid? Veiligheid lijkt me een eis en geen discussie punt. Nut en noodzaak is nog niet overtuigend gepresenteerd en dus wel een discussie punt. • Het gaat helemaal niet alleen om veiligheid - daar moeten we nu niet de hoofdissue van maken. • Het kost enorm veel extra • De natuur wordt ontzettend belast met het graven van een nieuwe geul • De meesten willen het niet • De omwonenden moeten deels weg en worden enorm geschaad (sommigen wonen er al decennia!) • De klimaatdoelen kunnen de komende jaren dusdanig wijzigen dat dit soort van vervoer niet meer mag of hoeft • De bedrijven (2?) die dit willen bestaan misschien niet eens meer als de vaarweg klaar is....!	Dit is niet de enige bijeenkomst in het kader van de vaarweg. De politiek zal een brede afweging maken, waarin de kosten en de baten in de breedte vergeleken worden. Nut en noodzaak (de economische effecten) is inderdaad een belangrijk onderdeel van de afweging of er een nieuwe vaarweg van en naar Drachten wordt aangelegd. Er is voor gekozen dit onderwerp in een aparte bijeenkomst te behandelen ná de besluitvorming over Hegewarren in april. Tijdens het co-creatieproces merkten we de wens om met iets meer aandacht en met een bredere groep te spreken over de veiligheid op het water. Daarom is ervoor gekozen dit al in februari te doen.

	• Dit alles weegt totaal niet op tegen de winst die mogelijk slechts voor enkelen behaald wordt. • Deze verhouding winst (op allerlei vlakken) versus alle enorme bezwaren wegen totaal niet tegen elkaar op. • Het risico lijken we nu te lopen dat men later zegt dat we goed geïnformeerd zijn en mee mochten praten.. terwijl onduidelijk is hoe alles tegen elkaar afgewogen wordt. Dat zou transparant moeten zijn.	
25	Als er een vaarweg komt, moet je kiezen voor ruimte, veiligheid en zonder vernietiging van natuur. Kosten zijn een bijkomend iets. Een mogelijkheid is via Opeinde langs de N31 omhoog richting kanaal.	Dit soort afwegingen is straks aan de politiek. Eerder is de optie langs Opeinde afgefallen vanwege o.a. de hoge kosten. Daarom wordt op dit moment gekeken naar een mogelijkheid via de Hegewarren.
30	Komt er nog gelegenheid voor een live meeting met betrokkenen? Nu hebben we te weinig gelegenheid onze meningen te geven.	We zullen een fysieke informatiebijeenkomst over economische effecten organiseren. Verder zijn er in het besluitvormingsproces ook mogelijkheden om in te spreken.
50	Een belangrijk argument om toch naar aan alternatieve vaarweg te kijken waren de bezwaren van partijen uit Eernewoude. Die wilden de beroepsvaart uit de Oude Venen hebben. Er zijn proefvaarten gedaan met grote schepen en die daaruit heeft men de conclusie getrokken dat die niet acceptabel waren uit oogpunt van veiligheid. Het ruimer maken van de vaarweg langs Eernewoude stuit op grote natuurbezwaren en die moet je wel afzetten tegen een nieuwe vaarweg. Waarom niet nog meer de beide routes naast elkaar gezet in de discussie?	Het opwaarderen van het tracé door de Alde Feanen is een optie die reeds is afgefallen. Dat geldt ook voor andere routes. Voor meer informatie hierover verwijzen we u naar www.fryslan.frl/vaarwegen-in-fryslan Wat uiteraard van belang is, is dat er aan een nieuw tracé niet dezelfde bewaren kleven als aan het oude tracé. Qua veiligheid heeft RH-DHV geconstateerd dat de risico's op het nieuwe tracé kleiner zijn.
53	Als er in april iets besloten wordt zie ik bij betrokkenen niet de gemeente Leeuwarden terwijl die er ook bij betrokken is, waarom die er buiten gelaten?	Het besluit over de Hegewarren wordt in april genomen door de betrokken partijen. Dat gaat dus om Smallingerland, het Waterschap Fryslan en de provincie. De gemeente Leeuwarden wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen maar heeft geen verantwoordelijkheid qua besluitvorming op dit moment. Een besluit over de vaarweg wordt t.z.t. genomen door de provincie omdat het een provinciale vaarweg is.
84	Is er gekeken naar een vaarweg langs de N31? Van Warten naar Drachten?	Een nieuw tracé langs de Waldwei is eerder bekeken en destijds o.a. vanwege de hoge kosten afgefallen.
97	RoyalHaskoning schrijft zelf letterlijk dat ook de huidige situatie in beginsel veilig is (memo 28/6/2021, bijlagenrapport cocreatie). Ook is er al 10 jaar geen ongeluk gebeurd. Waarom wordt er dan toch gedaan alsof de huidige situatie niet veilig zou zijn?	De vraag die in de bijeenkomst aan de orde was, is of de veiligheid op het nieuwe tracé geborgd is en of het minder risicovol is dan het huidige tracé. Het is niet dé reden om een nieuwe vaarweg aan te leggen als daarvoor gekozen zou worden. Dit is een aspect dat echter wel mee weegt in het bredere geheel.

Vragen over: het ontwerp – consequenties/ effecten/ keuzes		
nummer	vraag	antwoord
30	Ik begrijp dat de gaswinning Vermilion in de Hegewarren eerst moet aflopen voordat de vaargeul verder mag (20 jaar?) De eventuele aanleg kan nu niet direct plaatsvinden, maar over circa 20 – 25 jaar	Het klopt dat een vaarweg pas gerealiseerd kan worden als de gaslocatie van Vermilion verdwijnt. De concessie van Vermilion is tot 2040. We zijn wel in gesprek met Vermilion over hun positie in het gebied i.r.t. de gebiedsontwikkeling
	Trijehus	
34, 57	- afsluiten trije husterfeart betekent drukte op andere punten, werd net als niet wenselijk genoemd, dit valt dus af - Trij huster feart afsluiten is voor Grou slecht deze wordt intensief gebruikt - Bij afsluiten Trijehustersloot wordt noordelijker kruising met PM-kanaal drukker , recreatie moet ergens naar toe, dus toch geen vermindering van kruisend verkeer dus geen verbetering of zie ik dat verkeerd ?	Dat het eventueel afsluiten van de Trijhusterfeart als een negatief effect wordt ervaren is ons duidelijk. De effecten ervan op het recreatieve verkeer elders zullen onderzocht moeten worden, dat is ook een punt waar Rijkswaterstaat aandacht voor vraagt.
36	Trijehus is daarnaast een ingepakt vervuild baggerdepot, wordt dit ontgraven?	Niet het hele eiland is een depot, alleen het oostelijk deel ervan. De vaarweg is ten westen daarvan ingetekend.
	Effect op vogels	
72, 73, 74	- Mijn vraag betreft niet weide vogels, It eilan is ook moeras, met eigen vogel diversiviteit. - Wat is de verwachting over aantallen en diversiviteit van vogels in het gebied rond de nieuwe vaarweg? - Ervaring met het vogelrustgebied op It Eilan, direct ten noorden van de Hegewarren, leert dat vogels al op grote afstand worden verstoord en wegvliegen. Er zal een behoorlijk groot open gebied last gaan krijgen op momenten dat er grote schepen varen. Open en minder natuurlijk, want minder vogels, lijkt het. Hoe wordt dit meegenomen?	In de bijeenkomst is de vraag geïnterpreteerd als zou deze over weidevogels gaan. Het exacte effect van een vaarweg op vogels hebben we op dit moment niet in beeld. In een later stadium, als ervoor gekozen wordt een vaarweg verder uit te werken, zal dat in beeld gebracht moeten worden.
33	Naast Hokkes Aldfean gaat ook (recent ingerichte) natuur verloren op De Burd, Trijehus en de Headamskampen, een desinvestering en waar ga je dit compenseren? Er gaan soorten verloren niet je nooit weer terug krijgt.	Het klopt dat er ook buiten de Hegewarren en De Alde Feanen kostbare natuur verloren gaat. Waar en of dit gecompenseerd moet en kan worden maakt dit deel uit van de planfase. Omdat er rekening gehouden wordt met nieuwe natuur in de

		hegewarren zijn daar wel mogelijkheden voor. Hoe eventuele desinvesteringen opwegen tegen wat er wordt gerealiseerd, zal meewegen in de besluitvorming.
40	als bij le-sicht gekozen moet worden tussen het vernietigen van waardevolle Europees beschermde natuur of een iets minder uitzicht voor de schippers van de grote schepen, wat geeft dan de doorslag?	De vraag hoe de vaarweg bij le-sicht het best ontworpen kan worden is in het co-creatie proces niet definitief beantwoord. Als er gekozen wordt om de vaarweg verder uit te werken, zullen dit soort afwegingen later in het proces voorliggen.
41	Niet alleen Oudega aan het Water is in ontwikkeling, maar ook Hegewarren zelf. Veel nieuwe woningen en veel nieuw recreatiewater. Dus hoezo scheiding beroeps- en recreatievaart?	Er is inderdaad nieuwe recreatieve ontwikkeling beoogd in de gebiedsontwikkeling, ook in de omgeving (Oudega). We verwachten dit wel veilig te kunnen ontwerpen, zowel in de Hegewarren als op de route van Drachten naar de Veenhoop. Dit is omdat de vaarweg ruim ontworpen wordt en gezoneerd ingepast is in het landschap in de Hegewarren. Zo kunnen recreatie en beroepsvaart zo veilig mogelijk samen varen. Dat neemt niet weg dat een beroepsvaarweg in een natuur- en recreatiegebied afbreuk kan doen aan de belevings- en gebruikswaarde.
96	Jacco van RoyalHaskoning gaat eraan voorbij dat de enige variant waarbij plaats is voor de vaarweg - nl. Open en Natuurlijk - de Hegewarren zou worden veranderd in een recreatiegebied (110 nieuwe woningen, veel nieuw recreatiewater). En dus is er met een nieuwe vaarweg geen grotere afstand tussen beroepsvaart en recreatie, zoals werd gezegd. Hoe pakt de vergelijking uit als dit gegeven wel wordt meegenomen?	Maar het is idd zo dat er geen totale scheiding van recreatie en beroepsvaart wordt gerealiseerd. In het ontwerp wordt de recreatie op een grotere afstand van de vaarweg gerealiseerd dan nu in Earnewald.
42, 82	• Wordt de nieuwe vaarweg ook één richting verkeer of wordt dit twee richtingen voor de vrachtschepen? • Mag het nieuwe vaarwater tegelijk gebruikt worden door meerdere tegemoetkomende schepen of wordt het een 1-richting vaart?	Zoals het nu ontworpen is (wat nog geen definitief ontwerp is), is het traject Drachten-Veenhoop grotendeels dubbelstrooks. Het tracé Veenhoop-PM kanaal is zo smal mogelijk (enkelstrooks) ontworpen en dat betekent éénrichtingsverkeer. Het idee is dat op het enkelstrookse deel nog wel een passeerstrook ingepast moet worden.
47	In de Oude Venen is sprake van kwelwater dat van het Drentse plateau komt. Dat zou ook een probleem (welke?) zijn om de huidige route te verdiepen. Is daar bij de nieuwe route geen sprake van of is het geen probleem?	De invloed op grondwaterstromen, wanneer door dieper te graven bijvoorbeeld slecht doorlatende lagen doorsneden worden, zal onderzocht moeten worden in het kader van een milieu effect rapportage. In deze fase is dit niet als een groot risico erkend, maar het zal onderzocht moeten worden.
51	Wordt de route langs Earnewâld verboden voor vrachtschepen?	Ja. Als er een nieuw tracé voor de beroepsvaart beschikbaar is, zal de vaarweg door het recreatie- en natuurgebied de Alde Feanen geen vaarweg voor beroepsvaart meer zijn
54	Bij aanleg van de vaarweg wordt de fietsroute de 8 van Grou met vele tienduizenden gebruikers per jaar onmogelijk, is dat meegenomen?	Via de zuidelijke polderkades blijft de pontjesroute bestaan als in de Hegewarren 'Open en Natuurlijk' gerealiseerd wordt. Met ontsluiting van de Veenhoop via een brug zal de route met kleine aanpassingen bereikbaar blijven. Dat nemen we mee in het vervolg.

55	Worden de oevers van de nieuwe vaarweg hard , of glooiend? Dan heel veel breedte nodig ivm zuiging en voorkomen van afslag.	I.v.m. zuiging en het voorkomen van (oever/veen) afslag lijken glooiende oevers inderdaad een verstandigere keuze. het precieze ontwerp is nog niet gemaakt. In de doorrekeningen zijn aannames gedaan dat de oevers glooiend zijn en alleen damwanden toegepast op de stukken waar weinig ruimte is door bv bestaande bebouwing.
56, 65	• Bij verbreding, verdieping etc is forse ontgraving nodig waarbij veel brandstof verbruikt wordt en bovenal veel veen boven water zal komen met dus zeer veel uitstoot, oxideren van veen. is dat meegewogen? • Welke consequenties voor milieu en ecologisch evenwicht heeft het 'verblubberen' van veen, dat met een in duizenden jaren opgebouwde structuur een unieke bergplaats is voor CO2? Want veen is geen bagger	Dit zijn aandachtspunten voor het vervolg maar in deze fase niet doorgerekend. De structuur van het veen gaat inderdaad verloren, de mate waarin het opgeslagen CO2 vrijkomt zullen we zoveel mogelijk beperken. Dit is mogelijk als zoveel mogelijk veen onder water vergraven en verwerkt kan worden. We verwachten op de termijn waarop de vaarweg gerealiseerd kan worden, dat dit op een milieuvriendelijke wijze mogelijk is. Het is wel zo dat er bij een vaarweg meer vergraven en afgevoerd zal moeten worden.
64	Traject benoorden lesicht of bezuiden lesicht. Waarom niet traject dóór lesicht ook meegenomen? Herbouwkosten 'slechts' ca 1 á 2 miljoen.	Het traject over le-sicht is niet doorgerekend omdat de consequenties voor de bestaande bebouwing te hevig werden geacht tijdens het co-creatieproces. Nu blijkt dat de andere trajecten ook veel consequenties hebben voor het gebied en duur zijn, kunnen we ook de kosten voor een tracé over le-sicht in beeld brengen. Deze zijn naar verwachting hoger dan de door u genoemde 1 á 2 miljoen euro.
66	Mag de recreatievaart gebruik maken van de nieuwe vaarweg? Zo nee, dan is dat een gemiste kans voor de recreatievaart en nieuwe vaarroutes	Samen varen van recreatievaart op een beroepsvaarweg is over het algemeen inderdaad toegestaan. We proberen altijd wel zoveel mogelijk alternatieven aan de recreatievaart te beiden, zodat het samen varen niet overal noodzakelijk is.
75	Wat is de invloed van de nieuwe vaarweg op De Burd? Gaat deze er dwars doorheen of "slechts" door een klein deel van het gebied?	Minimale aantasting van de Burd was een van de randvoorwaarden van het ontwerp. In het huidige ontwerp is daar op onderstaande wijze invulling aan gegeven. Er wordt een zo klein mogelijk deel van de Burd gesneden. 

48, 78	• It Fryske Gea heeft in het verleden aangegeven dat men last had van de beroepsscheepvaart langs Eernewoude omdat die zuiging veroorzaakte tot ver in de Oude Venen. Is dat bij de nieuwe vaarweg niet minder? • Eb en vloed werking is een terecht zorgpunt, aanpalende wateren worden nu niet goed op diepte gehouden met veel golfslag als gevolg. dit geeft veel schade aan oevers en heeft gevolgen voor waterwoningen etc	Er moet en is inderdaad aandacht voor zuiging. Het is o.a. van belang dat het water voldoende breed en diep is om te voorkomen dat grotere schepen meer zuiging veroorzaken. Zie ook memo zuiging (p.13) hierover.
79	Wat zijn de consequenties voor camping de hooidammen?	Met name bij de optie van de vaarweg 'onderlangs' le-sicht heeft dat invloed op de camping. Die vaarweg optie gaat dan om de camping heen, waarbij de camping aan de zowel de zuid- als de westzijde aan de beroepsvaarweg komt te liggen.
85, 88	• Waarom wordt het aantal kruispunten in de huidige route niet verlaagd? • Als het aantal kruispunten in de huidige vaarweg risicoverhogend is, waarom wordt het aantal kruispunten in de huidige route niet verlaagd?	Op dit moment wordt nog aangenomen dat het onwenselijk is om recreatieve routes weg te laten vallen. Er zal in de toekomst wel verder gesproken worden over mogelijkheden voor het verbeteren van de veiligheid in De Alde Feanen als er niet gekozen wordt voor het aanleggen van een nieuwe vaarweg.
87	Varen vanuit Grou wordt onaantrekkelijker, varen vanuit Eernewoude wordt aantrekkelijker. Klopt die inschatting?	Het is bij een eventuele keuze voor een nieuwe vaarweg van belang dat alle consequenties, positief en negatief, in beeld gebracht zijn. Dit is inderdaad een negatieve consequentie als er voor dit ontwerp gekozen wordt en dit effect zal mee wegen in de besluitvorming.
91, 94	It trasee fan de mmoglike beropsfarwei nei Drachten giet dwers troch Hokke's Aldfean, mei in tige wichtige Blaugers fegetaasje, mei trije Reade-List soarten. Dat kin dochs net. Mocht der in beropsfarwei troch De Hege Warren komme moatte, dan sil dy súdlik om it Hokke's Aldfean oanlein wurde moatte. Hokke's Aldfean moat dan yn in simmerpolderke lein wurde. Winterdeis yn'e gros en simmers mei in droechlizzing fan 20 sentimeter. Hoe zit het met het perceel erg zeldzame blauwgrasland op de Hegewarren dat verloren gaat door vaarweg?	Het is bij een eventuele keuze voor een nieuwe vaarweg van belang dat alle consequenties, positief en negatief, in beeld gebracht zijn. Het perceel blauwgrasland gaat inderdaad grotendeels verloren als de vaarweg wordt aangelegd. Dit is inderdaad een negatieve consequentie als er voor dit ontwerp gekozen wordt en dit effect zal mee wegen in de besluitvorming.

Overige vragen

nummer	vraag	antwoord
6	Hoe komt het met de schaatssport door de nieuwe vaarweg naar Eernewoude en Drachten te komen en verder Friesland in.	We verwachten beperkte effecten voor de schaatssport. Naar alle verwachting blijven bestaande routes bestaan. Uiteraard is het zo dat beroepsvaarwater minder snel dichtvriest. In de praktijk is bij strenge vorst een gesprek tussen de provincie als beheerder van de vaarweg en de schaatssport mogelijk. Dit leidt in sommige gevallen tot een tijdelijke vaar-stop
7	Hoe komt het met de toegankelijkheid van de Hegewarren als er een vaarweg komt? Hoe zit dat als er geen brug komt.	De toegankelijkheid van de Hegewarren kan op verschillende manieren gegarandeerd worden. In het ontwerp is nu rekening gehouden met een brug over de Hooidamsloot en de nieuwe route. In het proces is ook gesproken over een verbinding via een brug over het Grietmansrak vanaf de Veenhoop. Het handhaven van de bestaande brug is ook onderzocht. Zie de inpassingsstudie in het bijlagenrapport co-creatie. In de bijeenkomst werd aangegeven dat het ook zonder brug kán, maar in alle doorgerekende opties is de toegankelijkheid via een brug meegenomen.