



Op weg naar de groenste circulaire haven van Noord-Nederland



Inhoud

1.	Inleiding	4
<hr/>		
2.	Natte economie in Fryslân en Drachten	6
2.1.	Fryslân	6
2.2.	Drachten	7
<hr/>		
3.	Bedrijventerrein De Haven	8
<hr/>		
4.	Trends en ontwikkelingen	9
4.1	Circulair	9
4.2	Vermindering van CO ₂ -uitstoot	9
4.3	Energietransitie	9
4.4	Grotere schepen	9
4.5	Elektrificatie	10
<hr/>		
5.	Ambitie	11
<hr/>		
6.	Hoe gaan we dit bereiken?	12
6.1	Groei van op- en overslag	12
6.1.1.	Bulkgoederen	12
6.1.2.	Projectlading	13
6.1.3.	Containers	14
6.2	Infrastructuur	15
6.3	Bereikbaarheid	16
6.4	Sturen op watergebondenheid	17
6.5	Netwerkvorming	18
6.6	Bevordering optimalisatie havenoperatie	19
<hr/>		
7.	Vervolg/proces	20

1. INLEIDING.

In 2013 hebben de provincie Fryslân en de gemeente Smallingerland een samenwerkingsagenda vastgesteld. In die agenda zijn strategische projecten opgenomen die voor de gemeente én voor de regio van vitaal belang zijn. In deze samenwerkingsagenda liggen afspraken vast over de projecten én over de financiering en de aansturing ervan.

De projecten uit de samenwerkingsagenda hebben betrekking op de versterking van de innovatieve maakindustrie, op de versterking van het aanbod aan sportieve en culturele voorzieningen, op de versterking van de beleefbaarheid van de stad en de omgeving en op de verbeterde bereikbaarheid van Drachten.

De potentie van Smallingerland en Drachten in het bijzonder houdt verband met de centrale ligging in de noordelijke regio. Dit heeft zich vertaald naar het voorzieningenniveau op het gebied van bedrijvigheid en werkgelegenheid en ook op het gebied van onderwijs, recreatie, cultuur en gezondheidszorg. Voorzieningen waar niet alleen de inwoners van Smallingerland, maar ook die van omliggende Friese, Groningse en Drentse gemeenten gebruik van maken. We vinden de regiofunctie van Drachten onder meer terug in de zogenaamde pendelgegevens. Ruim de helft van alle banen in Smallingerland (namelijk 58%) wordt ingevuld door mensen die niet in de gemeente wonen **(Bron: Omgevingsvisie Smallingerland)**.

Collectief staan we voor grote maatschappelijke transitie om te verduurzamen in het gebruik van energie en grondstoffen. Ook en vooral onze economische activiteiten moeten eraan bijdragen om langs die weg emissies te reduceren. Het economisch beleid van de provincie Fryslân refereert hieraan. In de provinciale beleidsnota economie 2021-2025 staat de ambitie om te gaan behoren tot de top 3 Europese regio's in de transitie naar een circulaire economie. Het overheidshandelen moet volgens deze beleidsnota daar te allen tijde bijdragen. In de omgevingsvisie van Smallingerland is duurzaamheid een 'leidend principe'.

We staan dus aan het begin van de ontwikkeling van een duurzame circulaire economie. Niemand weet welke nieuwe ladingsoorten van her te gebruiken grondstoffen zullen ontstaan. Zeker is wel dat binnenhavens hierin functies zullen hebben te vervullen als transportknooppunt, opslaglocatie en/of als vestigingslocatie voor circulaire activiteiten. Daarbij vormen de binnenhavens een onmisbare schakel in het duurzaam varen met gebruikmaking van biogas, waterstofgas en/of accupakketten.

Drachten heeft de grootste binnenhaven van Fryslân. Dat biedt een kans, en ook de verplichting naar toekomstige generaties, om de binnenhaven van Drachten toekomstbestendig te maken. Dit plan doet daarvoor de aanzet. Aan deze planvorming hebben direct bijgedragen de havenondernemers en enkele grote vervoerders uit Drachten. Zij hebben hun visie op verduurzaming van hun ladingstromen gegeven. Tevens is geraadpleegd de Port of Harlingen (PoH). Voor de zeehaven Harlingen vervullen de binnenhavens in Fryslân de functie van achterland. Getracht is op die manier een zo compleet mogelijk eerste beeld te vormen bij mogelijke toekomstige in- en uitgaande ladingstromen.

De gemeente Smallingerland stimuleert met de PoH en de andere gemeenten met binnenhavens de netwerkvorming van havengebonden en logistieke bedrijven in Fryslân. Dit in de hoop en de overtuiging dat in de samenwerking binnen en tussen de industriehavens in Fryslân en Noord-Nederland nieuwe kansen en mogelijkheden zullen ontstaan voor zowel een duurzame economie als voor het vergroten van het verdienvermogen in de sector natte economie.

De opbouw van dit document is als volgt. Het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) gaat in op kenmerken van de natte economie in Fryslân en die in Drachten in het bijzonder. Hoofdstuk 3 gaat specifiek in op het bedrijventerrein De Haven en de industriehaven als onderdeel daarvan. In hoofdstuk 4 komen de trends en ontwikkelingen aan de orde binnen het goederenvervoer over water. Hieruit worden in hoofdstuk 5 ambities en doelen afgeleid voor de industriehaven Drachten. Deze worden in hoofdstuk 6 uitgewerkt naar maatregelen voor de realisatie van het plan.

2. NATTE ECONOMIE IN FRYSLÂN EN DRACHTEN.

2.1. Fryslân

Het Friese havenecosysteem vormt een belangrijk onderdeel van de economie in Friesland. Dit gehele havenecosysteem, van bedrijven met een vervoersaanbod tot en met bedrijven met een ladingaanbod en de watergebonden bedrijvigheid met een eigen (maak)industrie, tezamen levert een substantiële bijdrage aan de brede welvaart van Friesland.

Deze zogenaamde natte economie¹ is verbonden aan de acht industriële binnenhavens² in Friesland en zorgt voor circa 6.900 directe en indirecte arbeidsplaatsen³. De totale toegevoegde waarde van deze sector bedraagt jaarlijks € 924 miljoen en biedt een hoge toegevoegde waarde per arbeidsplaats⁴. Hoewel de individuele havens een beperkt volume aan overslag hebben is de gezamenlijke overslag van dit Friese havennetwerk, na Port of Zwolle en Port of Twente, het grootste binnenvaartcluster in Nederland. Bovendien is in de afgelopen 10 jaar de overslag met 25% toegenomen (1,5 mln. ton) tot 7,5 mln. ton in 2018⁵.

De sector levert daarnaast een belangrijke bijdrage aan het bereiken van doelstellingen op het gebied van CO₂- en stikstofreductie. Een gemiddeld binnenvaartschip stoot 8,5 keer minder CO₂ uit per tonkilometer dan een gemiddelde vrachtwagen⁶. Daarnaast spelen de bedrijven in de keten van inzameling, aanvoer, verwerking of opwerking van grondstoffen in de natte economie een cruciale rol in transitie naar een circulaire economie.

¹ De natte economie wordt gevormd door bedrijven die afhankelijk zijn van of gebruik (willen) maken van vervoer over water in hun primaire proces.

² De acht industriële binnenhavens in Friesland zijn: Achtkarspelen, Drachten, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Lemmer, Sneek en Tytsjerkstradiel.

³ Factsheet Havennetwerk Fryslân, september 2021.

⁴ Ter vergelijking de toegevoegde waarde van de sectoren landbouw, bosbouw & visserij en horeca (directe werkgelegenheid) tezamen bedragen in Friesland €933 miljoen per jaar volgens het CBS, peiljaar 2018.

⁵ Brede ruimtelijke-economische analyse van de Friese havens en vaarwegen (Panteia, 2016).

⁶ <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijt-emisiefactoren/>

‘Een gemiddeld binnenvaartschip stoot 8,5 keer minder CO₂ uit per tonkilometer dan een gemiddelde vrachtwagen.’

2.2. Drachten

De binnenhaven van Drachten heeft een groot economisch belang. In totaal maken 17 bedrijven gebruik van de mogelijkheid te vervoeren over water. Dit zijn bedrijven in de sectoren bouw, maakindustrie, handel/distributie en afvalverwerking. Die bedrijven zijn samen goed voor 735 directe arbeidsplaatsen. Een deel van hun werknemers woont elders in Fryslân, de economische impact van deze sector reikt dus verder dan Smallingerland. Een groot deel van de werkgelegenheid wordt ingevuld door werknemers met een ‘laag’ of ‘middelbaar’ opleidingsniveau⁷. Dat is ‘passende’ werkgelegenheid, want sluit goed aan op de samenstelling van de beroepsbevolking in Fryslân.

De indirecte, afgeleide werkgelegenheid bedraagt naar schatting nog eens circa 500 arbeidsplaatsen. In totaal zijn de bedrijven die momenteel gebruik maken van de vaarweg dus goed voor bijna 1.250 arbeidsplaatsen.

Het stuwend karakter van de bedrijfsactiviteiten in deze sector is ook van toepassing op de havengebonden bedrijven in Drachten. Het stuwend karakter is het gevolg van de verkoop van producten en diensten buiten de eigen regio. Daarmee genereren deze activiteiten een netto inkomstenstroom voor de regio.

⁷ Het belang van een concurrerend havennetwerk in Fryslân, E&E-advies, februari 2022.

3. BEDRIJVEN- TERREIN DE HAVEN.

Bedrijventerrein 'De Haven' is een bedrijventerrein van 313 hectare bruto (netto 247 hectare) en is het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Noord-Nederland. Het is een gemengd bedrijventerrein waar zowel zware industrie (milieucategorie 5) als lichtere vormen van bedrijvigheid gevestigd zijn. Het ligt centraal in Noord-Nederland en heeft daarmee een sterke regionale functie.

Industriehaven

De industriehaven Drachten is in drie fases aangelegd. Als eerste het Nije Kanaal (60-er jaren), daarna de insteekhaven De Steven (jaren '70) en als laatste de Oosterzandinghaven (2004). In het oudere gedeelte van de industriehaven is 3,6 km aan kademuren gerealiseerd. Een deel daarvan is openbaar (1,2 km). De niet openbare kades zijn deels in het bezit van de gemeente (1,2 km) en deels in het bezit van de bedrijven (1,2 km). Deze kademuren zijn gedimensioneerd op vaarklasse IV. In het nieuwe gedeelte van de industriehaven is 0,8 km aan kademuren gerealiseerd. Deze zijn gedimensioneerd op vaarklasse Va. De diepgang in de gehele industriehaven is aangepast op de vaarklasse IV.

Overal in de haven is walstroom aanwezig.

4. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN.

4.1 Circulair

De provincie Fryslân wil in 2025 de meest gunstige ontwikkelregio van Nederland zijn op het gebied van circulaire economie. Dit is geen kleinschalige ontwikkeling. Hiermee krijgen we nieuwe volumineuze grondstofstromen. Deze bouwmaterialen en afval moet worden overgeslagen en verwerkt. De centrale ligging is hierbij ideaal om de materialen vanuit de regio aan te voeren (op relatief korte afstand). Op bedrijventerrein De Haven bevinden zich reeds een aantal bedrijven die sterk zijn in de verwerking en groeimogelijkheden zien.

4.2 Vermindering van CO₂-uitstoot

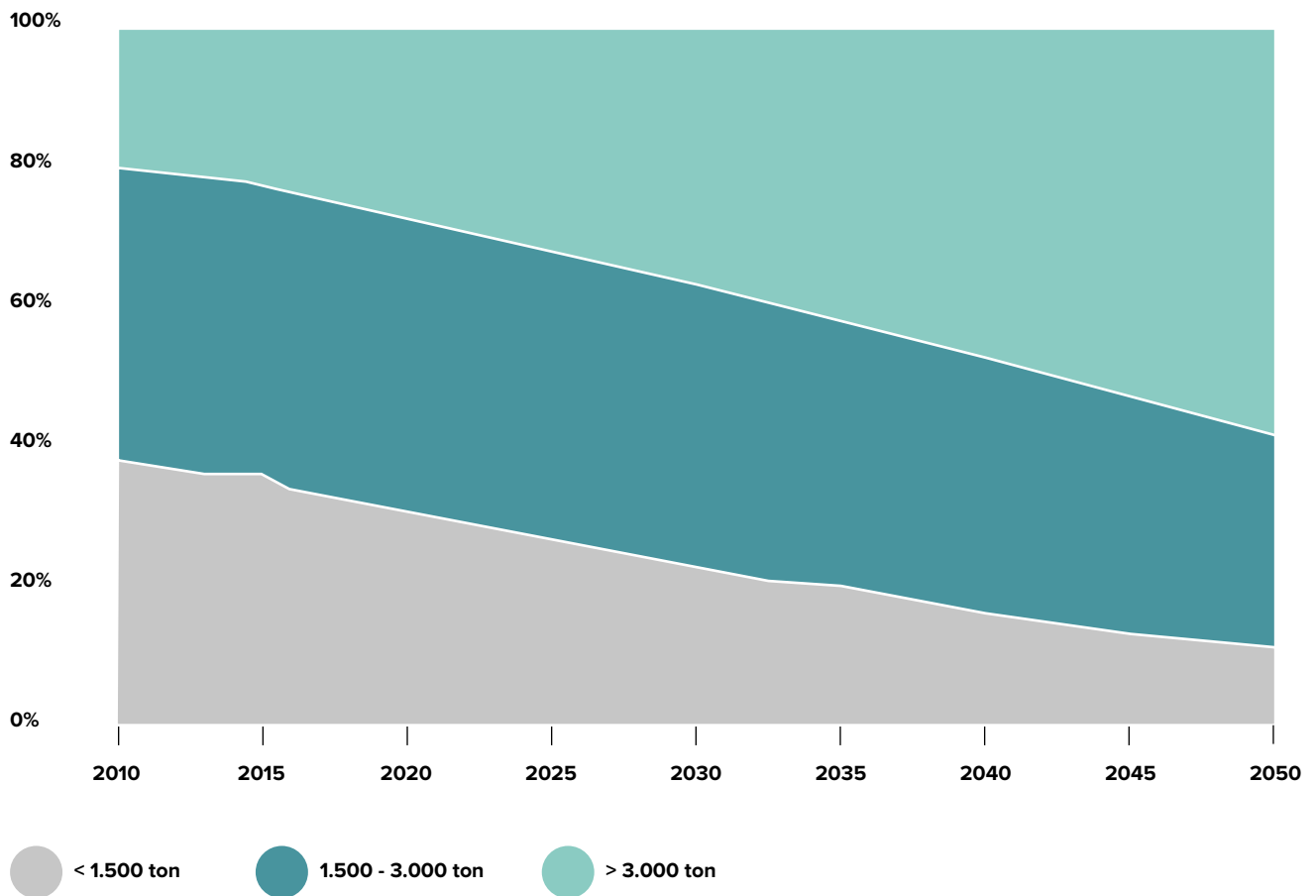
In het klimaatakkoord zijn doelstellingen geformuleerd op het gebied van CO₂-uitstoot. De provincie Fryslân heeft zich ook achter deze doelstelling geschaard. Mobiliteit is verantwoordelijk voor 35% van de totale CO₂-uitstoot, waarvan bijna driekwart wordt veroorzaakt door het wegverkeer. Een modal shift van wegvervoer naar vervoer over water levert een bijdrage aan de beschreven doelstellingen. Een aantal bedrijven in de haven heeft haar bedrijfsvoering al zodanig aangepast dat hier geen winst meer is te behalen. Men kijkt nu naar hun vervoer, waarbij vervoer over water een belangrijke optie is.

4.3 Energietransitie

De komende jaren staat ons een enorme uitdaging te wachten op het gebied van de energietransitie. Het verminderen van het energieverbruik en het gebruik van andere energiebronnen biedt mogelijkheden voor de haven van Drachten. Windenergie is een snel groeiende markt. De bouw en het onderhoud van windmolens kan deels plaatsvinden vanuit Drachten. De haven zelf biedt ook ruimte om de energietransitie vorm te geven. Denk hierbij aan zonnepanelen op bedrijfsgebouwen en het energiezuiniger maken van deze gebouwen.

4.4 Grotere schepen

De huidige schepen hebben veelal een afmeting van 80 à 90 m. De trend is dat deze gaat naar 110 m. De schepen worden dus groter maar ook groener. Banken investeren steeds meer in dit soort schepen omdat men kansen ziet in de scheepvaart. De havens moeten dan wel bereikbaar blijven voor dit soort schepen, of zoals BLN-Schuttevaer aangeeft: er loopt een prachtige rijkshoofdvaarweg door deze regio, maar als je vervolgens de havens via de haarvaten niet kan bereiken heb je er weinig aan.



Figuur: Verwachte ontwikkeling binnenvaartvloot. Bron: Panteia.

4.5 Elektrificatie

Op dit moment zijn de eerste elektrisch aangedreven schepen in gebruik genomen. De verwachting is dat dit aantal snel zal toenemen. Deze ontwikkeling zullen we als eerste zien in het duwbakkentransport. Echter ook bij deze ontwikkeling geldt: hoe meer massa hoe efficiënter. Dit maakt dat het transport van meerdere duwbakken tegelijk de voorkeur geniet. Bedrijven als Agrifirm maken nu al gebruik van duwbakken. Binnen het gebied De Haven liggen meerdere bedrijven die in potentie van duwbakkentransport gebruik kunnen maken, maar dan moet er wel een regelmatige dienst zijn. Voor optimaal gebruik van duwbakken, waarbij gevaren wordt met meerdere duwbakken tegelijk, is een klasse V vaarweg benodigd.

5. AMBITIE.

In de provinciale beleidsnota economie 2021-2025 staat de ambitie om te gaan behoren tot de top 3 Europese regio's in de transitie naar een circulaire economie. De gemeente Smallingerland wil hier graag aan bijdragen. De gemeente Smallingerland heeft met haar ligging aan wegen en vaarwegen van oudsher een goede uitgangspositie om dit soort ontwikkelingen te faciliteren.

Om deze ontwikkelingen verder vorm te geven werken we aan een plan waarbij we samen met de bedrijven deze ambitie waar kunnen maken. Hierbij is een passende ontsluiting van de binnenhavens van Fryslân zeer belangrijk. Circulair is namelijk niet kleinschalig en lokaal. Er zullen nieuwe grote, volumineuze grondstofstromen op gang komen. Om deze op een goede duurzame manier af en aan te kunnen voeren is Fryslân afhankelijk van een goed en bereikbaar vaarwegennet.

Concreet voor Drachten betekent deze ambitie dat we werken aan de volgende doelstellingen:

- **groei van de op- en overslag, hubfunctie**
- **infrastructuur in de industriehaven toekomstgeraad maken**
- **sturing geven aan watergebondenheid van de bedrijven in de industriehaven**
- **netwerkvorming van havengebonden en logistieke ondernemingen in Fryslân om daarmee vervoer over water te stimuleren**
- **bevordering van de optimalisatie van de afhandeling van het vervoer over water via de samenwerking met de andere binnenhavens in Fryslân en de zeehaven Harlingen**

Het bedrijventerrein De Haven is over 10 jaar
de groenste circulaire binnenhaven van Noord-Nederland

Bij binnenkomst op het bedrijventerrein valt direct op dat we hier op een groen bedrijventerrein zijn.

Het terrein heeft een transformatie ondergaan waarbij groene structuren zijn aangebracht die het geheel een vriendelijk uiterlijk geven. Er is volop bedrijvigheid waarbij vrachtwagens af en aan rijden op weg naar de uitstekende op- en overslagfaciliteiten voor volumineuze grondstoffen. De circulaire economie is hier volop zichtbaar. De van oudsher aanwezige

maakindustrie heeft zich verder ontwikkeld, waardoor veel nieuwe banen zijn gecreëerd.

De Haven is goed bereikbaar met een klasse V vaarweg waar de bedrijven dankbaar gebruik van maken. De afgelopen jaren is de beroepsvaart zichtbaar toegenomen. Enerzijds door uitbreiding van activiteiten en anderzijds doordat een goed functionerend bedrijvenetwerk is ontstaan. Een wekelijkse verbinding met Harlingen, Groningen, Rotterdam en Amsterdam is tot stand gekomen.

6. HOE GAAN WE DIT BEREIKEN?

Per doelstelling is hieronder uitgewerkt hoe we dit gaan bereiken.

6.1 Groei van op- en overslag

Om de groei van de op- en overslag te kunnen faciliteren dient de bereikbaarheid van de haven van Drachten op orde te zijn. Voor een deel van de ontwikkelingen die op ons afkomen is een vaarweg klasse V benodigd. Ondernemers die bevroegd zijn over de kansen en ontwikkelingen hebben het belang van een vaarweg type V onderstreept omdat ze hiermee hen vervoer over water kunnen uitbreiden. Dit leidt voor deze bedrijven tot een op langere termijn duurzame bedrijfsvoering.

Daarnaast hebben een aantal bedrijven aangegeven het vervoer over water te overwegen. Uiteraard wel onder een aantal randvoorwaarden zoals:

- **regelmatige dienstverlening**
- **Rralisatie vaarweg klasse V**

Binnen de haven Drachten onderscheiden we een aantal ladingstromen. In onderstaande paragrafen wordt per ladingstroom de ambitie weergegeven.

6.1.1. Bulkgoederen

In de haven van Drachten zijn een aantal ondernemers gevestigd die via bulkschepen zand en grind aanvoeren voor de productie van betonmortel en goederen. Dit is door de jaren heen een redelijk constante ladingstroom gebleken. Bij een klasse V vaarweg kan men grotere schepen binnen laten en daarmee ook combinatievrachten uitvoeren.

Door de ontwikkelingen in de circulaire economie zien we daarnaast alternatieve grondstromen ontstaan die moeten worden afgevoerd en verwerkt. Door haar centrale ligging in Noord-Nederland wil Drachten dienen als hub om deze goederen op en over te slaan naar de eindgebruiker. Het betreft hier vooral bulkgoederen die goed kunnen worden gecombineerd met de aan- en afvoer van zand en grind.

Vanuit de gehele Noordzee-regio komen grondstoffen binnen die in Harlingen worden overgeslagen op vachtwagens en vervolgens naar de haven van Drachten komen en worden verwerkt om naar de eindgebruiker te

‘Een van de grootste veranderingen in de logistiek is het vervoer van goederen middels containers.’

gaan. De overslag in Harlingen is nodig omdat grotere schepen niet door kunnen varen. Met een vaarweg klasse V zou dit tot de mogelijkheden behoren en daarmee een efficiëntere en duurzamere logistiek mogelijk maken.

Grondstoffen voor de productie van veevoeders wordt via duwbakken vanuit Amsterdam aangevoerd. Het bedrijfsproces is geheel afgestemd op de aanvoer via deze duwbakken. De haven van Drachten dient te allen tijde bereikbaar te blijven voor deze duwbakken.

Actie

- **Introductie digitaal platform om ladingstromen beter in beeld krijgen waardoor ladingen waar mogelijk op elkaar kunnen worden afgestemd.**

6.1.2. Projectlading

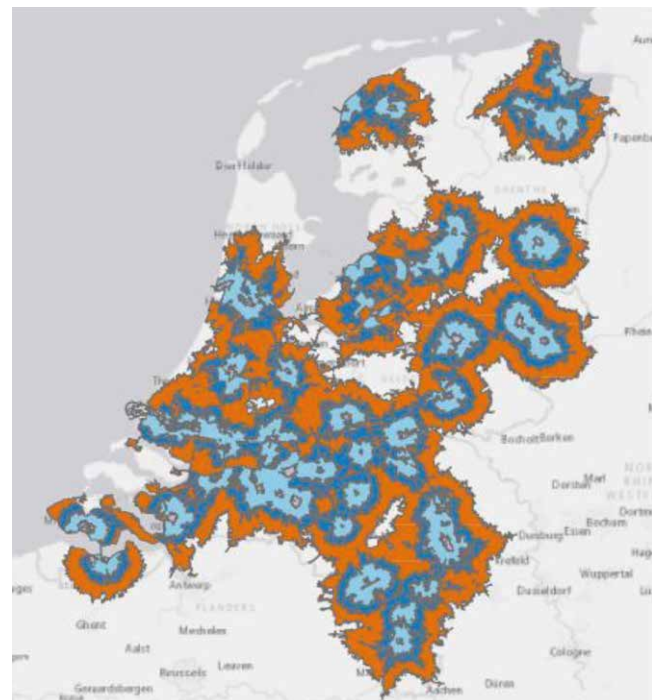
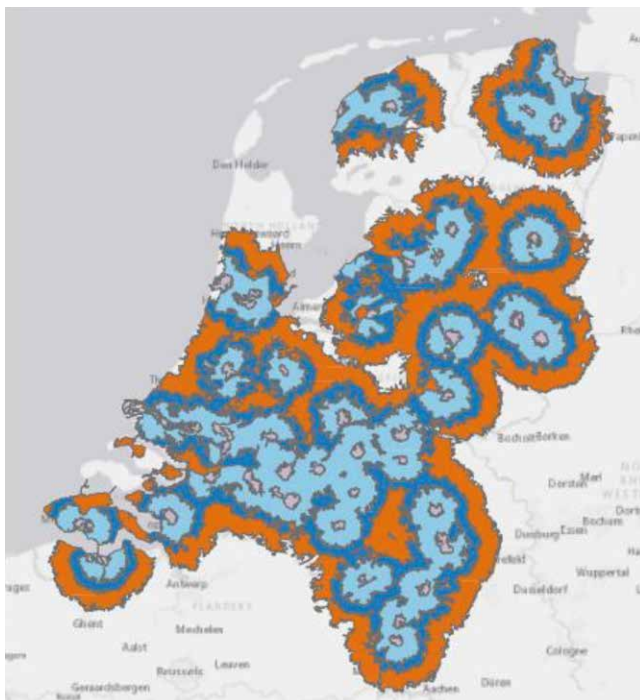
Havens worden veelal gewaardeerd op hun overslagvolume in tonnen. Er is echter een aanzienlijke ladingstroom die door haar vorm en grootte een belangrijk beroep wil doen op de vaarweg. Binnen Drachten zijn een aantal bedrijven actief in de energietransitie en staalbouw. De vraag naar watergebonden kavels van bedrijven actief in dit segment laat een duidelijke groei zien. Bedrijven zijn vooral voor de afvoer van hun eindproduct afhankelijk van de vaarweg. De producten vragen door de afmetingen om speciaal transport, denk hierbij aan stalen onderdelen voor windturbines, kabels voor de windenergie, etc. Met een vaarweg klasse V kunnen deze ladingen per duwbak naar de eindgebruiker, zoals windenergie op zee. Wanneer deze mogelijkheid er is hebben een aantal bedrijven aangegeven een modal shift van weg naar water te overwegen.

Actie

- **Samen met ondernemers het transport over water verder uitbreiden en mogelijkheden voor combinatievrachten onderzoeken.**

6.1.3. Containers

Een van de grootste veranderingen in de logistiek is het vervoer van goederen middels containers. Steeds meer eindproducten en grondstoffen (hout) worden middels containers vervoerd. Een containerterminal heeft een reikwijdte van ongeveer 30 km rondom de terminal. Een analyse van de terminals in Noord-Nederland laat zien dat Drachten in een containerwoestijn ligt (Bron: presentatie Bart Kuipers tijdens havennetwerk 12 mei 2022).



Terwijl in de haven en omgeving van Drachten veel goederen gemaakt worden die per containerschip naar de haven van Rotterdam kunnen. Belangrijke randvoorwaarden voor een containerterminal zijn:

- **goede bereikbaarheid over water en weg**
- **voldoende lading volume**
- **regelmatige dienstverlening**

Actie

- **Haalbaarheidsonderzoek van een containerterminal in de haven van Drachten.**

‘De gemeentelijke kademuren in de industriehaven Drachten maken deel uit van de zogenaamde kapitaalgoederen van de gemeente Smallingerland.’

6.2 Infrastructuur

De gemeentelijke kademuren in de industriehaven Drachten maken deel uit van de zogenaamde kapitaalgoederen van de gemeente Smallingerland. Op grond van het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten) dienen overheden werken te activeren en middelen te reserveren voor instandhouding en te zijner tijd vervanging. De kademuren in het oudere deel van de industriehaven zijn financieel afgeschreven. De gemeente Smallingerland staat dus voor de opgave om te plannen voor het onderhoud van genoemde kademuren.

Het versnipperd eigendom van de kademuren in de industriehaven is vanuit het oogpunt van instandhouding van deze infrastructuur een ongewenste situatie. Het gaat hier om ‘lijninfrastructuur’ die als geheel op hetzelfde onderhoudsniveau moet zijn en bij groot onderhoud als geheel moet worden aangepakt.

Het college van B&W heeft een ontwerp-strategie voor het kade-onderhoud bepaald. Deze strategie gaat uit van upgraden van de kades naar vaarklasse Va. Dat houdt in dat de kademuren na de ‘onderhoudsbeurt’ dieper steken waardoor de haven toegankelijk wordt voor klasse Va-schepen. Het college kiest hiervoor met het oog op de toekomstbestendigheid van de industriehaven Drachten en om te vermijden kosten te maken voor noodzakelijk onderhoud aan klasse IV-kades als die later alsnog moeten worden ge-upgrade naar vaarklasse V. Gelijktijdig wil het college een uniforme eigendomssituatie creëren met betrekking tot de kademuren in de industriehaven én overall een huur- of erfpachtregeling invoeren voor het gebruik van dit gemeentelijk eigendom. Voor deze ontwerp-strategie bestaat draagvlak onder de belanghebbende havengebonden ondernemers.

‘Het onderhoud/de upgradering van de kades in de industriehaven Drachten betekent een investering van een bedrag tussen 15 en 25 miljoen euro (prijspeil januari 2022).’

De strategie voor het onderhoud c.q. upgradering van kades in de industriehaven wordt verder uitgewerkt. Aandachtspunten daarbij zijn de eventuele differentiatie tussen klasse IV en klasse V-kades in de industriehaven, de fasering van het onderhoud/de upgradering van de kades en de juridische en financiële vormgeving van de huur- of erfpachtregeling kademuur. Het onderhoud/de upgradering van de kades in de industriehaven Drachten betekent een investering van een bedrag tussen 15 en 25 miljoen euro (prijspeil januari 2022).

Actie

- **Verder ontwikkelen van de strategie voor kade-onderhoud.**

6.3 Bereikbaarheid

Met ook het oog op de toekomstbestendigheid van de industriehaven Drachten hebben gemeente en havenondernemers al in 2019 een bijdrage toegezegd van een bedrag van 15 miljoen euro aan de provinciale investering in een nieuwe klasse Va vaarweg naar Drachten. Hieraan dragen havenondernemers een bedrag van 5 miljoen euro bij. In de brief van 19 november 2019 aan de Provinciale Staten⁸ is opgemerkt dat deze ondernemersbijdrage zal worden gekoppeld aan het heffen van havengeld. Bij het moderniseren van de havenbeheersverordening en de haventariefsverordening in 2021 is gebleken dat deze wijze van heffen geen bewandelbare weg is. In de inventariserende gesprekken met de havenondernemers over het kade-onderhoud is besproken om de heffing van deze ondernemersbijdrage te koppelen aan de huur- of erfpacht van de gemeentelijke kademuur. Hiervoor bestaat draagvlak onder de betreffende ondernemingen.

Actie

- **Ontwikkelen van beleid voor huur en/of erfpacht kademuur.**

⁸ Brief van 19 november 2019, onderwerp ‘Gebiedsontwikkeling Hegewarren en Vaarweg.

6.4 Sturen op watergebondenheid

Om de gewenste ontwikkelingen actief vorm te geven gaan we meer sturen op watergebondenheid. Alle bedrijven die achter een kade liggen gaan een vergoeding betalen voor deze ligging. Dit zal het gebruik van deze kade stimuleren. Tevens zal bij de acquisitie van nieuwe bedrijven actief regie gevoerd worden om vervoer over water te laten plaatsvinden. De kavels die nu nog aan het water liggen (ca. 5,5 ha) worden uitsluitend uitgegeven aan havengerelateerde bedrijven. Het uitgiftebeleid van 'natte kavels' zal worden aangepast. Door deze gronden niet te verkopen maar in huur- of erfpacht uit te geven ontstaan extra mogelijkheden om te sturen op daadwerkelijk effectief gebruik van de ligging aan het water.

Aan de kades liggen nog bedrijven die geen gebruik (meer) maken van het water. Met hen gaan we in gesprek om de mogelijkheden te verkennen om vervoer over water te introduceren. Daarnaast heeft de gemeente vorig jaar nieuw grondbeleid vastgesteld wat het mogelijk maakt om als gemeente grondposities in te nemen. Deze mogelijkheid gaan we inzetten om de gewenste transformatie naar watergebondenheid vorm te geven. In relatie tot deze transformatie staat ook het gedeeltelijk herzien van het bestemmingsplan De Haven. Dit bestemmingsplan is niet eenduidig met betrekking tot de watergebondenheid van 'natte kavels'. Dit staat op bepaalde plekken ongewenste grondverkoop toe van natte kavels aan niet-watergebonden bedrijven.

Op het bedrijventerrein spelen een groot aantal ontwikkelingen. Bedrijven die vertrekken, nieuwe bedrijven en bedrijven die uitbreiden. Het streven van de gemeente en van de belanghebbende bedrijven is erop gericht te sturen op gewenste economische activiteiten die maatschappelijk gezien van toegevoegde waarde zijn voor de Smallingerlandse en de Friese economie ('Brede welvaart'). Voor De Haven betekent dit het bepalen van beleid voor de segmentering en positionering van dit bedrijventerrein maar ook voor de verduurzaming van economische activiteiten qua gebruik en voorziening op het gebruik van energie en grondstoffen. Dit jaar zal het proces starten om met de ondernemers een toekomstvisie voor het bedrijventerrein De Haven te gaan maken. Dit voornemen ligt vast in de onlangs door de gemeenteraad vastgestelde Visie Werklocaties Smallingerland 2021-2030⁹.

Actie

- **Aanpassen uitgiftebeleid 'natte kavels.'**
- **Invoering actief grondbeleid.**
- **Opstellen toekomstvisie bedrijventerrein 'De Haven.'**

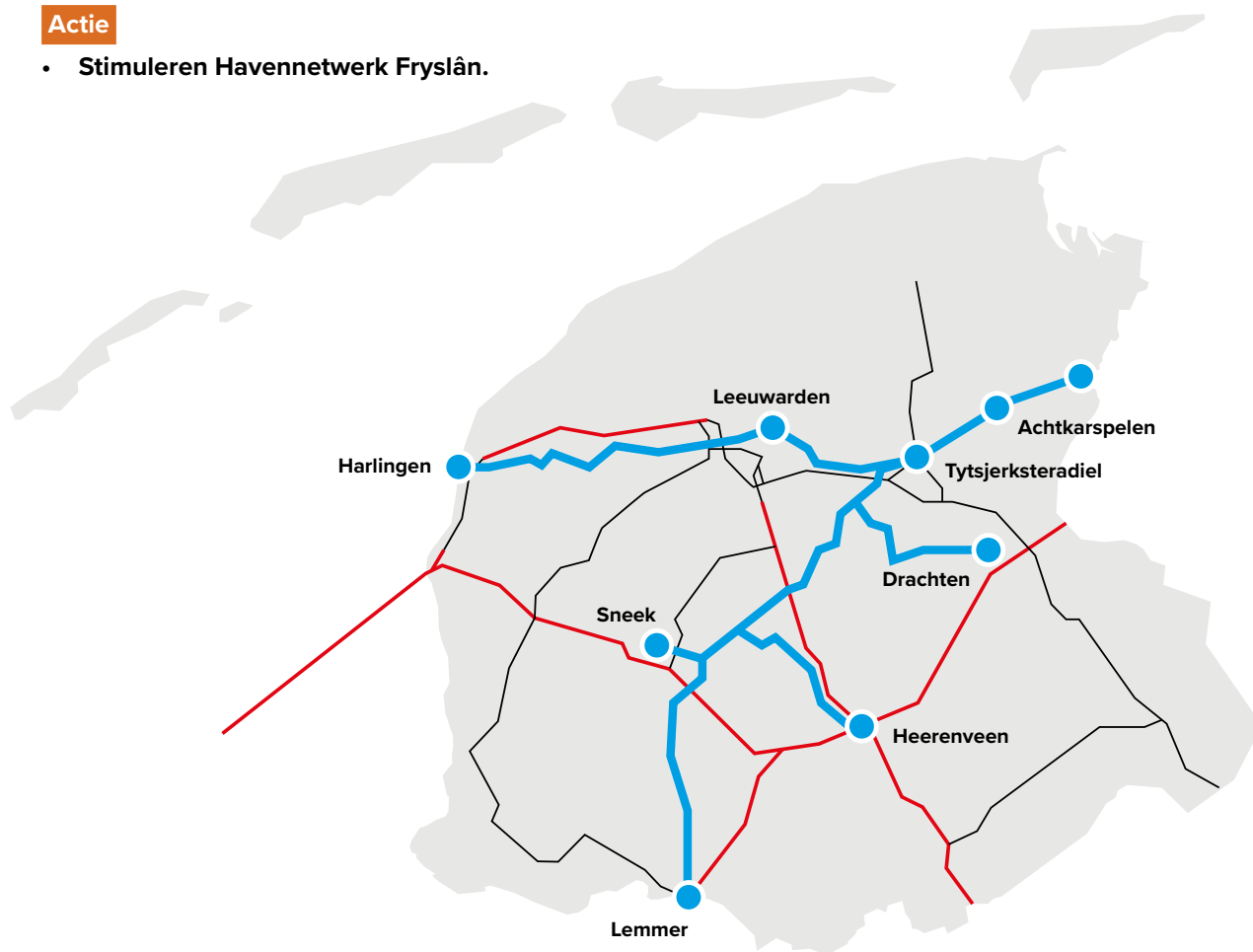
⁹ Visie Werklocaties Smallingerland 2021 - 2030.

6.5 Netwerkvorming

Om kansen en mogelijkheden voor de natte economie van Fryslân te verzilveren en positieve ontwikkelingen te versnellen is een goed georganiseerd bedrijfsleven nodig. Daartoe is het afgelopen jaar gestart met de vorming van een Havennetwerk Fryslân. Het Havennetwerk Fryslân heeft de intentie om partijen (havengebonden en logistiek bedrijven, kennisinstellingen, gemeenten met een binnenhaven en de provincie Fryslân) bijeen te brengen en zorg te dragen voor een gezamenlijke en samenhangende strategische agenda om het vervoer over water rendabel te houden, te maken en uit te bouwen¹⁰ zodanig dat de modal shift van weg naar water wordt gestimuleerd en bevordert en een reverse modal shift wordt voorkomen. De gemeente Smallingerland stimuleert, tezamen met de Port of Harlingen en de andere gemeenten met een binnenhaven deze netwerkvorming. De gemeente Smallingerland doet dat op grond van het economisch beleid van de gemeente (Actieagenda Economie). Onderdeel van deze Actieagenda is om, als dat aansluit bij kansen en behoeften binnen sectoren, de economische stimulering vorm te geven door gericht en planmatig samen te werken met bedrijfsleven en kennisinstellingen om zo randvoorwaarden te scheppen voor productief ondernemerschap. De Haveneconomie is een van de sectoren waar op deze manier op wordt ingezet.

Actie

- **Stimuleren Havennetwerk Fryslân.**



Figuur: Overzicht Friese havennetwerk.

¹⁰ Strategische agenda Havennetwerk Fryslân, 12 mei 2022.

‘Daarbij is naast het goederenvervoer de recreatievaart een belangrijke gebruiker van vaarwater in Fryslân.’

6.6 Bevordering optimalisatie havenoperatie

Een van de onderdelen van de strategische agenda van het Havennetwerk Fryslân is de optimalisatie van de havenoperatie. In de ideale situatie maakt het voor schepen, logistieke dienstverleners of verladers niet uit welke haven of overslaglocatie je gebruikt in Fryslân. Tarieven, digitale systemen en regels zijn op elkaar afgestemd als ware het één haven. Brug- en sluisbedieningen zijn ingericht op het bevorderen van vervoer over water en sluiten aan bij preferente ladingstromen. Daarbij is naast het goederenvervoer de recreatievaart een belangrijke gebruiker van vaarwater in Fryslân. Een verbeterde afstemming met de recreatievaart kan veel bijdragen aan de operatie en de optimalisatie van vaarwegen, havens en andere faciliteiten.

In de industriehaven Drachten bestaat een overlegplatform voor havenondernemers en de gemeente Smallingerland, het Havencluster Drachten. Daarin komen onderwerpen met betrekking tot de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van de industriehaven Drachten aan de orde. Ook in andere binnenhavens bestaan zulke overlegplatforms of wordt overwogen om daarmee te starten.

Via zulke lokale havenclusters en onderlinge afstemming werken we toe naar een situatie als één haven voor het goederenvervoer in Fryslân: ‘Ports of Fryslân’.

Actie

- **Ontwikkeling ‘Ports of Fryslân’.**

7. VERVOLG /PROCES.

Om de ambities uit dit plan en de daarbij genoemde acties waar te kunnen maken hebben partijen die betrokken zijn bij de haveneconomie een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Dit vraagt van zowel de provincie Fryslân, de gemeente Smallingerland en de havenondernemers om te werken aan een duurzame bereikbaarheid en ontwikkeling van De Haven en de economische ontwikkeling van Drachten in het algemeen.

Dit plan is met inbreng van de georganiseerde havenondernemers in de industriehaven tot stand gebracht. Het Havencluster Drachten is het overlegplatform van havenondernemers en de gemeente Smallingerland. Hier worden onderwerpen besproken die betrekking hebben op het functioneren en ontwikkelen van de haven Drachten. Via bespreking in het Havencluster is commitment voor de realisatie van dit plan opgebouwd tezamen met de belanghebbende havenondernemers.

**We vragen de provincie en ondernemers
om gezamenlijk met de gemeente
Smallingerland verantwoordelijkheid te
nemen voor de realisatie van dit plan
zodat we tot een duurzame economische
ontwikkeling en ontsluiting van de
Haven van Drachten komen.**

Onderdeel van de realisatie is het voeren van gesprekken met havenondernemers en andere grote vervoerders en verladers in Drachten en omgeving over hun logistieke strategie. Daarin zal actief worden gezocht naar mogelijkheden om vervoersstromen te verleggen van de weg naar het water. Wij verwachten dat door combinatie van ladingstromen nieuwe aantrekkelijke mogelijkheden voor meer vervoer over het water zullen ontstaan. Ook partners als de PoH, de andere Friese binnenhavens alsmede het Havennetwerk Fryslân zullen hierbij worden betrokken.

Smallingerland wil op deze manier bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de haven Drachten en de daarmee samenhangende natte economie in onze gemeente. We willen dit ook doen in relatie met andere economische belanghebbenden in de provincie en met de provincie Fryslân. We zijn ervan overtuigd dat alleen in samenwerking van betrokken overheden en het belanghebbend bedrijfsleven er betere condities voor productief ondernemerschap in de natte economie in Fryslân kunnen worden gecreëerd. Dit is met het oog op het toekomstig verdienvermogen in deze sector ten opzichte van andere landsdelen van groot belang.

In de uitwerking van dit plan hebben we oog voor de belangen van de pleziervaart. Pleziervaart en beroepsvaart maken deels van dezelfde vaarwegen gebruik, varen onder dezelfde bruggen door etc. We zijn ervan overtuigd dat er veel winst te halen is in het onderling overleg van gebruikers en waterbeheerders voor veilig gebruik van vaarwater.





Open Drachten is een platform voor inwoners, bedrijven, onderwijsinstellingen, organisaties op het gebied van kunst & cultuur. Iedereen kan meebouwen aan Open Drachten. Het podium is van ons allemaal. In Drachten. In de Dertien Dopren. In heel Smallingerland. Binnenkort komt er een speciale website met alle informatie.

**OPEN
DRACHTEN.**

Gemeente Smallingerland

Gauke Boelensstraat 2

9203 RM Drachten

Telefoon: (0512) 58 12 34

Drachten | Smallingerland