

Het belang van een concurrerend havennetwerk in Fryslân

Perspectief binnenhaven Drachten

juli 2021

Colofon

Onderzoeker

Geert Visser

Datum

20 juli 2021

In opdracht van:

Gemeente Smallingerland

Ondersteund door het Interreg project IWTS 2.0

Dit onderzoek is mede gebaseerd op de uitkomsten van een inventarisatie die is gehouden onder bedrijven in Drachten die gebruik maken van de vaarweg of in de toekomst mogelijk gebruik willen maken van de vaarweg. Dit onderzoek is uitgevoerd door AA Planadvies en gefinancierd uit het project Interreg project IWTS 2.0.

“#IWTS: Het mobiliseren van transport mogelijkheden over kleinere vaarwegen”

De gemeente Smallingerland neemt deel aan het Interreg project IWTS 2.0. Dit is een Interreg VB North Sea Region project. Hierin werken 10 partners vanuit Europa samen aan het zoeken naar innovatie transportmogelijkheden over kleinere vaarwegen in een internationale context. Door nieuwe waterweg-, meer vervoer van weg naar water en trainingsoplossingen bereiken we duurzame modal shifts van weg naar water.



Mobilizing small
waterway solutions

Interreg
North Sea Region
#IWTS 2.0

European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Achtergrond vaarweg naar Drachten	4
1.3 Methodologische verantwoording	5
1.4 Leeswijzer	5
2. Conclusies	6
3. Belang binnenhaven voor Fryslân	8
3.1 Economisch belang	8
3.2 Overslag	9
3.3 Concurrentiepositie	10
4. Bijdrage aan Friese beleidsdoelen	11
4.1 Transitie naar een circulaire economie	11
4.2 Vermindering van de CO2 uitstoot	11
4.3 Stimuleren bedrijvigheid die bijdraagt aan brede welvaart	11
4.4 Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor watergebonden bedrijvigheid	12
5. Perspectief binnenhaven Drachten	13
5.1 Toekomstperspectief met een klasse IV verbinding	13
5.2 Toekomstperspectief met een klasse Va verbinding	14
Bijlage A: partijen die input hebben geleverd	16

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Friese havennetwerk is van grote betekenis voor Fryslân. De havens vormen een belangrijk onderdeel van het vestigingsklimaat en de watergebonden bedrijvigheid levert een grote bijdrage aan de Friese economie. Uit onderzoek van Panteia blijkt dat de werkgelegenheid op natte bedrijventerreinen een aandeel heeft van 6% in de totale Friese werkgelegenheid.¹ De binnenvaart en binnenhavens spelen daarnaast een cruciale rol in de transitie naar een duurzame economie. De CO2 uitstoot per tonkilometer is bij vervoer over water beduidend lager dan bij vervoer over de weg.² Ook kunnen binnenhavens een belangrijke rol spelen in de circulaire economie als hubs voor grondstoffen.

Door schaalvergroting in de binnenvaart staat de concurrentiepositie van de Friese havens onder druk. De hoofdtransportas tussen Lemmer en Delfzijl kan grote binnenvaartschepen faciliteren, maar de provinciale vaarwegen zijn onvoldoende groot om de schaalvergroting - waarbij Klasse Va schepen de standaard zijn - te faciliteren. Hierdoor verslechtert de concurrentiepositie van Friese binnenhavens.

De binnenhaven van Drachten is hier een concreet voorbeeld van. De binnenhaven van Drachten wordt ontsloten door een Klasse IV verbinding. Eind 2019 heeft Provinciale Staten van de provincie Fryslân het besluit genomen om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling De Hegewarren. In minimaal één variant dient de opwaardering van de vaarweg naar de binnenhaven van Drachten naar een klasse V vaarweg te worden meegenomen, waarbij het tracé van de huidige vaarweg voor een deel wordt aangepast.

Om een goede afweging te kunnen maken over de mogelijke opwaardering en gedeeltelijke aanpassing van het tracé van de vaarweg, is het van belang goed zicht te hebben op de huidige en toekomstige betekenis van de binnenhaven Drachten voor Fryslân. In deze notitie is de (toekomstige) economische betekenis van de binnenhaven van Drachten voor Fryslân aan de hand van de meest recente feiten en cijfers uitgewerkt. Het gaat hierbij onder andere om arbeidsplaatsen, toegevoegde waarde en vestigingsklimaat en de bijdrage die concurrerende binnenhavens kunnen leveren aan een concurrerende, koolstofarme en circulaire Friese economie. Ook is een perspectief geschetst voor de binnenhaven van Drachten als onderdeel van het Friese havennetwerk o.b.v. de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de binnenvaart en daaraan gerelateerde onderwerpen.

1.2 Achtergrond vaarweg naar Drachten

De in de 17e eeuw gegraven vaarweg naar Drachten is een belangrijke vervoersader in het provinciale vaarwegennet voor goederenvervoer naar de binnenhaven van Drachten. De binnenhaven van Drachten maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein De Haven en heeft een belangrijke functie voor de werkgelegenheid in de regio. De binnenhaven van Drachten heeft met de vaarweg een directe verbinding met het Prinses Margrietkanaal en daarmee met het landelijke vaarwegennet.

¹ *Brede ruimtelijke-economische analyse van de Friese havens en vaarwegen (Panteia, 2016)*

² Bron: <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijt-emissiefactoren/>

De economie van Drachten heeft zich aan de oevers van de vaarweg naar Drachten ontwikkeld en is vanuit het centrum van Drachten in westelijke richting gegroeid. In de jaren '50 werd het industrieterrein De Swetten aangelegd, waar onder meer Philips en Fenner Dunlop gevestigd zijn. In de jaren '60 is het bedrijventerrein De Haven ontwikkeld. Als onderdeel van het bedrijventerrein werd een nieuw kanaal met havenbekken aangelegd dat het bedrijventerrein bereikbaar maakte voor schepen tot 1.350 ton. In de jaren '70 is het bedrijventerrein verder ontwikkeld en werd een nieuwe insteekhaven gegraven. Recentelijk is een nieuwe insteekhaven gerealiseerd. In de afgelopen drie decennia hebben zich op bedrijventerrein De Haven een scala van grote en kleine industriële productiebedrijven, reparatiebedrijven, handels-, transport- en bouwbedrijven gevestigd. De binnenhaven vormt een belangrijk onderdeel van het bedrijventerrein met bedrijven als Jansma, Van der Wiel, Kijlstra, Renewi, Van der Stelt, Friesland Staal, Agrifirm, Veenbaas en SMST.

De vaarweg naar Drachten is een provinciaal klasse IV kanaal, Het Prinses Margrietkanaal is een hoofdvaarweg klasse V. Momenteel loopt de vaarweg naar Drachten door het Nationaal Park en Natura2000 gebied de Alde Feanen en is sprake van een vermenging van de beroeps- en recreatievaart. Op dit moment wordt verkend in hoeverre het mogelijk is om een nieuw tracé voor de vaarweg door De Hegewarren te realiseren als onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling. Een klasse V verbinding die het mogelijk maakt dat grotere schepen de binnenhaven kunnen bereiken en die een einde maakt aan de menging van beroeps – en recreatievaart en beroepsvaart in NP Alde feanen.

1.3 Methodologische verantwoording

De inhoud van deze notitie is gebaseerd op:

- Een analyse van reeds uitgevoerde onderzoeken en rapporten. De geraadpleegde onderzoeken en rapporten zijn opgenomen in de voetnoten.
- Vragenlijsten die zijn ingevuld door bedrijven die gebruik maken van de vaarweg en bedrijven die overwegen om in de toekomst gebruik te gaan maken van de vaarweg. Daarnaast zijn telefonische interviews gehouden met bedrijven. AA planadvies heeft de vragenlijsten uitgezet en de telefonische interviews afgenomen als onderdeel van het project IWTS 2.0. De uitkomsten zijn door E&E advies verwerkt in deze notitie. Daarnaast heeft E&E advies gesprekken gevoerd met de NOM, Port of Harlingen en de provincie Fryslân.³ De input die dit heeft opgeleverd is hoofdzakelijk kwalitatief van aard.
- Op basis van statistieken van het Provinciaal Werkgelegenheidsregister Fryslân en CBS is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van bedrijven die gebruik maken van de vaarweg inzichtelijk gemaakt.

1.4 Leeswijzer

Deze notitie is onderverdeeld in vijf hoofdstukken. Hoofdstuk twee bevat de belangrijkste conclusies. De onderbouwing van deze conclusies is uitgewerkt in de daaropvolgende hoofdstukken. In hoofdstuk drie is uitgewerkt wat het huidige belang is van de binnenhaven van Drachten voor Fryslân. In het vierde hoofdstuk is uitgewerkt op welke wijze een concurrerende binnenhaven in Drachten een bijdrage kan leveren aan de beleidsambities van de provincie Fryslân. Het vijfde hoofdstuk schetst het perspectief van de binnenhaven van Drachten op meerdere terreinen in relatie tot de capaciteit van de vaarweg.

³ Zie bijlage A voor een overzicht van de partijen die input hebben geleverd voor deze notitie.

2. Conclusies

Concurrentiepositie havennetwerk Fryslân onder druk door schaalvergroting in binnenvaart

Het is de verwachting dat het aantal klasse IV schepen de komende 10 tot 20 jaar halveert en dat er in 2050 geen klasse IV schepen meer beschikbaar zijn. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en concurrentiepositie van veel havengebonden bedrijvigheid in Fryslân, omdat veel provinciale vaarwegen in Fryslân onvoldoende groot zijn om dergelijke schepen te kunnen faciliteren. De grotere Friese binnenhavens die niet direct gelegen zijn aan het Prinses Margrietkanaal, worden ontsloten door een Klasse IV verbinding. In deze notitie is specifiek ingezoomd op de gevolgen die dit heeft voor de concurrentiepositie van de binnenhaven van Drachten. Uit een inventarisatie onder bedrijven in Drachten die gebruik maken van de vaarweg komt eveneens een beeld naar voren van een verslechterende concurrentiepositie voor deze bedrijven. Bijvoorbeeld omdat de aanvoer van grondstoffen stagneert, ze te kampen hebben met hoge transportkosten en minder mogelijkheden hebben om hun bedrijf te verduurzamen.

De binnenhaven van Drachten heeft een belangrijke economische waarde voor Fryslân

Zeventien bedrijven in Drachten maken op dit moment gebruik van de vaarweg en deze bedrijven zijn goed voor 735 arbeidsplaatsen en nog eens 500 arbeidsplaatsen indirecte werkgelegenheid in 2020. Het gaat om bedrijven die veelal internationaal actief zijn. Veruit het grootste deel van de werknemers bij deze bedrijven wonen in de gemeente Smallingerland of elders in Fryslân. Veel banen worden ingevuld door mensen die 'laag' of 'middelbaar' zijn opgeleid. De binnenhaven van Drachten vervult daarmee een belangrijke functie voor het deel van de Friese beroepsbevolking waarvoor de beschikbaarheid van banen steeds schaarser wordt. De algemene trend is dat de vraag naar mensen op mbo 1-2 niveau afneemt door toenemende digitalisering, robotisering en automatisering en dat deze ontwikkelingen 10% tot 20% van de huidige banen in Noord-Nederland bedreigen.⁴

Een concurrerende binnenhaven in Drachten draagt bij aan realisatie van Friese beleidsdoelen

De provincie Fryslân wil koploper zijn in de transitie naar een circulaire economie en zet fors in op CO2 reductie. Binnenhavens zijn een cruciale schakel in de transitie naar een circulaire economie als hubs voor grondstoffen. De binnenhaven van Drachten heeft een goede uitgangssituatie om een belangrijke bijdrage te leveren aan deze ambities door de aanwezigheid van bedrijven met grote hoeveelheden reststromen.. Een modal shift van wegtransport naar vervoer over water kan een flinke bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO2 uitstoot in de mobiliteit. Ook sluit een concurrerende binnenhaven in Drachten goed aan op de ambities die zijn benoemd in de nieuwe economische beleidsnota van de provincie Fryslân, bijvoorbeeld op het gebied van versterking van het vestigingsklimaat, het stimuleren van bedrijven die veel toegevoegde waarde genereren en het verlagen van de impact van de economie op het milieu.

Uitblijven klasse Va verbinding leidt tot verslechtering concurrentiepositie bedrijven

Door de toename van de gemiddelde omvang van binnenvaartschepen en de krimpende vloot van kleinere binnenschepen zal de concurrentiepositie van de binnenhaven geleidelijk verder verslechteren t.o.v. havens met een klasse Va ontsluiting. Transportkosten wegen sterk mee in de totale kosten van de watergebonden bedrijven. De transportkosten liggen lager indien goederen met een klasse Va schip worden vervoerd in vergelijking met klasse IV schepen. Indien de vloot kleinere binnenvaartschepen dusdanig klein wordt, dat bedrijven (deels) afhankelijk

⁴ Bron: *De Stand van de Noord-Nederlandse Economie (Rijksuniversiteit Groningen, 2020)*

worden van wegtransport zal de concurrentiepositie nog verder verslechteren. Dit laat zich echter niet één op één vertalen naar gevolgen voor het aantal bedrijven en banen in de binnenhaven van Drachten. Het kan ten koste gaan van de werkgelegenheid bij deze bedrijven. Ook de kans op een vertrek van bedrijven uit Drachten, en daarmee uit Fryslân, neemt toe. Een aantal bedrijven heeft namelijk aangegeven een vertrek uit Drachten te overwegen indien de vaarweg niet wordt opgewaardeerd.

Klasse Va verbinding vergoot kansen op aantrekken nieuwe bedrijven en werkgelegenheid

Het opwaarderen van de vaarweg tot een klasse Va verbinding betekent niet automatisch het aantrekken van nieuwe bedrijven, maar vergroot wel de kans hierop. Drachten is één van de weinige Noord-Nederlandse binnenhavens waar nog watergebonden kavels beschikbaar zijn. Een klasse Va verbinding versterkt het vestigingsklimaat voor watergebonden bedrijven in Fryslân. Toegang voor grotere schepen leidt tot een besparing op de transportkosten. Uit een analyse die door Witteveen & Bos is uitgevoerd bleek dat dit leidt tot een jaarlijkse kostenbesparing van minimaal € 0,7 mln. per jaar bij bedrijven in Drachten die gebruik maken van de vaarweg.⁵

Dit heeft een positieve invloed op de concurrentiepositie van de zittende bedrijvigheid en dus ook automatisch voor nieuwe bedrijvigheid. Bovendien vergroot een klasse Va verbinding de kansen voor nieuwe ontwikkelingen in de haven bv. op het gebied van circulaire economie en is het een stimulans om een modal shift van wegtransport naar watertransport.

⁵ KKBA Vaarweg Drachten (Witteveen & Bos, 2014)

3. Belang binnenhaven voor Fryslân

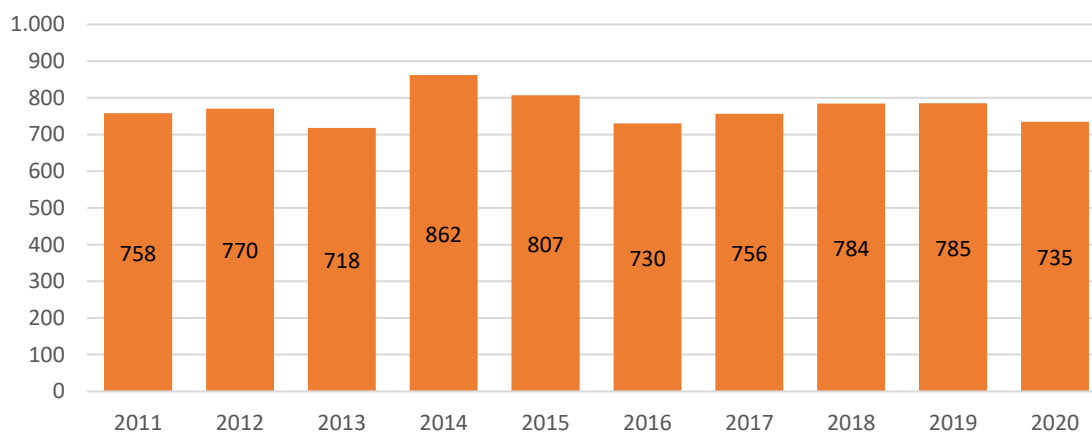
3.1 Economisch belang

De binnenhaven heeft een groot economisch belang voor Fryslân

De Haven is een bedrijventerrein van 313 hectare bruto (netto 247 hectare) en is daarmee 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. Van de 313 hectare is circa de helft te karakteriseren als nat bedrijventerrein; kavels die aan het vaarwater gelegen zijn en samen de binnenhaven van Drachten vormen. De binnenhaven heeft 1,2 kilometer openbare laad- en loskaden. De binnenhaven heeft een groot economisch belang voor Fryslân:

- Op dit moment maken 17 bedrijven gebruik van de vaarweg. Het betreft bedrijven actief in de bouw, de agro-industrie, logistiek, handel, maritieme maakindustrie en afvalverwerking. In de afgelopen jaren zijn er nieuwe gebruikers bijgekomen. Tegelijkertijd is er ook een bedrijf dat momenteel geen gebruik meer maakt van de vaarweg, maar dit voorheen wel deed.
- De bedrijven die gebruik maken van de vaarweg zijn goed voor 735 arbeidsplaatsen. Uit een inventarisatie onder deze bedrijven blijkt dat deze arbeidsplaatsen niet alleen worden ingevuld door inwoners van Drachten, maar dat een groot deel van de werknemers ook elders in Fryslân woont. Daarmee slaat de economische impact van de binnenhaven van Drachten in een aanzienlijk groter gebied neer dan alleen in de gemeente Smallingerland. Een groot deel van de werkgelegenheid wordt ingevuld door werknemers met een 'laag' of 'middelbaar' opleidingsniveau.⁶
- De ontwikkeling van de werkgelegenheid bij de bedrijven die momenteel gebruik maken van de vaarweg was in de afgelopen tien jaar redelijk stabiel.

Figuur: Werkgelegenheid bij watergebonden bedrijven



⁶ Bron: Inventarisatie onder bedrijven die gebruik maken van de vaarweg + PWR Fryslân

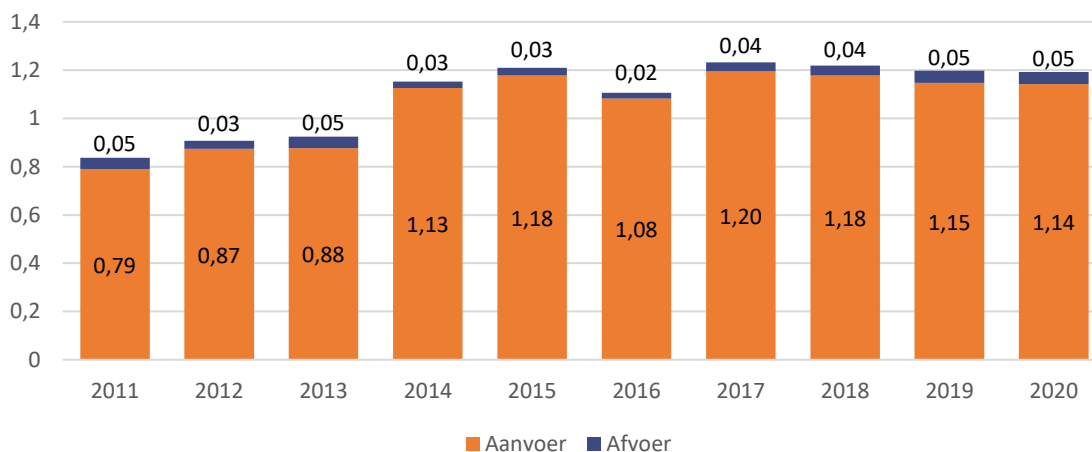
- Het betreft voornamelijk stuwende werkgelegenheid⁷. Veel watergebonden bedrijven zijn ook internationaal actief, voorbeelden zijn SMST, E. Drost, Friesland-Staal en RELCO Europe. De indirecte, afgeleide werkgelegenheid bedraagt nog eens circa 500 arbeidsplaatsen. Een deel van deze indirecte werkgelegenheid bevindt zich overigens ook buiten de gemeente Smallingerland. In totaal zijn de bedrijven die momenteel gebruik maken van de vaarweg dus goed voor bijna 1.250 arbeidsplaatsen.
- De bedrijven die momenteel gebruik maken van de vaarweg hebben € 86,6 miljoen aan directe toegevoegde waarde gegenereerd in 2020.⁸ Deze toegevoegde waarde wordt vooral gecreëerd in de bouw, de agro-industrie, maritieme en maakindustrie en de afvalverwerking. De indirecte toegevoegde waarde in 2020 bedraagt nog eens € 56,3 miljoen.⁹ De totale toegevoegde waarde bedraagt bijna € 143 miljoen in 2020 en hiermee levert de binnenhaven van Drachten een belangrijke bijdrage aan de toegevoegde waarde van de Friese economie.

3.2 Overslag

Overslag sinds 2011 fors toegenomen, maar laatste jaren stabiel

In de haven van Drachten worden hoofdzakelijk bulkgoederen overgeslagen. In 2020 is er in totaal circa 1,14 mln. ton aangevoerd en 50.000 ton afgevoerd. De totale overslag in 2020 bedraagt 1,19 mln.¹⁰ De belangrijkste goederensoorten zijn ruwe materialen en bouwmaterialen (vooral Kijlstra) en grondstoffen voor veevoeder (vooral Agrifirm). De binnenhaven van Drachten heeft een belangrijke functie voor de agro-logistieke keten en de bouwsector in Noord-Nederland. Qua tonnages overslag was 2017 een recordjaar voor de binnenhaven van Drachten. In de periode 2011 t/m 2020 is de overslag met ruim 42% gegroeid.

Figuur: Ontwikkeling overslag binnenhaven Drachten (mln. ton)



⁷ Stuwende werkgelegenheid heeft betrekking op economische activiteiten waarbij producten en diensten vooral buiten de eigen regio worden verkocht, waardoor deze activiteiten extra inkomstenstromen genereren voor een regio. Bij verzorgende werkgelegenheid is voornamelijk sprake van herverdeling van inkomstenstromen binnen een regio.

⁸ Berekend door het aantal arbeidsplaatsen (bron: PWR Fryslân) te vermenigvuldigen met de gemiddelde toegevoegde waarde per arbeidsplaats (bron: CBS)

⁹ Berekend op basis van een multiplier van 1,65 (bron: binnenhavenmonitor 2019)

¹⁰ Bron: Goederenvervoer van en naar Friese havens (Panteia, 2018) + inventarisatie onder bedrijven die gebruik maken van de vaarweg

3.3 Concurrentiepositie

Concurrentiepositie onder druk door schaalvergroting in de binnenvaart

Schaalvergroting is een belangrijke trend in de binnenvaart. Er is al lange tijd sprake van schaalvergroting in de binnenvaartsector. Schepen die aan de vloot worden toegevoegd, zowel de tankvloot als de droge lading vloot, worden steeds groter. Uit een quickscan van adviesbureau Aa Planadvies¹¹ blijkt dat klasse IV schepen overwegend in de jaren '90 zijn gebouwd met een levensduur van circa 50 jaar. Hierna zijn voornamelijk grotere schepen gebouwd met een lagere kosten per tonkilometer. Hierdoor neemt het aandeel klasse IV schepen de komende decennia sterk af. Het is de verwachting dat het aantal klasse IV schepen de komende 10 tot 20 jaar halveert en dat er in 2050 geen klasse IV schepen meer beschikbaar zijn. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en concurrentiepositie van bedrijven die gebruik maken van de binnenhaven. De beperkte afmetingen van het provinciale vaarwegennet in Fryslân hebben ook een negatief effect op de mogelijkheden om vervoer over water te verduurzamen. Verladers geven aan dat op kleinere schepen fysiek de ruimte ontbreekt om zero-emissie vorm te geven.¹²

Dit beeld wordt bevestigd door bedrijven die gebruik maken van de vaarweg naar Drachten. Uit een inventarisatie onder bedrijven die gebruik maken van de vaarweg blijkt dat meerdere bedrijven verwachten dat hun concurrentiepositie op termijn verzwakt door schaalvergroting in de binnenvaart. Het gaat bijvoorbeeld om stagnatie van de aanvoer van grondstoffen, hoge transportkosten in vergelijking met concurrenten en minder mogelijkheden om te verduurzamen.

De belangrijkste binnenhavens in Nederland zijn vrijwel allemaal ontsloten via klasse Va vaarwegen. Uit een studie van Ecorys uit 2010 bleek dat in de top 50 van binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen slechts vijf binnenhavens geen klasse Va verbinding hadden. Het ging om de binnenhavens van Hengelo, Den Bosch, Veghel, Almelo en Breda.¹³ Een aantal van deze binnenhavens heeft plannen om de vaarweg geschikt te maken voor Klasse Va schepen of is opgewaardeerd naar klasse Va. In de afgelopen jaren is de overslag in de binnenhaven Drachten gegroeid tot meer dan 1 miljoen ton. Dit betekent dat de binnenhaven van Drachten op het gebied van bereikbaarheid minder aantrekkelijk is dan havens van dezelfde orde van grote. Met het oog op de schaalvergroting in de binnenvaart wordt een klasse Va verbinding in toenemende mate de minimale norm.

¹¹ Trends voor klasse IV in Fryslân - Het toekomstperspectief van de kleinere schepen (AA Planadvies, 2019)

¹² Bron: Gevolgen grote transitie en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040 (Royal HaskoningDHV, 2019)

¹³ Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens (Ecorys, 2010)

4. Bijdrage aan Friese beleidsdoelen

Een concurrerende binnenhaven in Drachten kan een belangrijke bijdrage leveren aan de realisatie van beleidsdoelen die door de provincie Fryslân zijn vastgesteld. Het gaat om ambities die Fryslân heeft geformuleerd op het gebied van de economie, circulaire economie en CO₂-reductie. In dit hoofdstuk is dit nader toegelicht op welke wijze de binnenhaven Drachten een bijdrage kan leveren aan diverse beleidsdoelstellingen van de provincie Fryslân.

4.1 Transitie naar een circulaire economie

In de beleidsbrief Circulaire Economie is de ambitie geformuleerd dat Fryslân in 2025 de meest gunstige ontwikkelregio van Nederland wil zijn op het gebied van circulaire economie. (Binnen)havens spelen een cruciale rol in de transitie naar een circulaire economie als hubs voor de aanvoer, verwerking en afvoer van (regionale) grondstoffen. De binnenhaven van Drachten heeft een goede uitgangspositie om de activiteiten rond verwerking van regionale grondstoffen in de eigen regio verder uit te bouwen. In de binnenhaven van Drachten zijn bedrijven als Renewi, Orgaworld, Van der Wiel en Agrifirm reeds gevestigd. Deze bedrijven hebben grote hoeveelheden reststromen beschikbaar die kunnen worden aangewend voor de productie van duurzame energie of andere nuttige toepassingen. Er liggen kansen voor de ontwikkeling van nieuwe verdienmodellen en het aantrekken van nieuwe bedrijven die goed aansluiten op de circulaire ambities van Fryslân. In Drachten is ruimte beschikbaar om deze groei te realiseren.

4.2 Vermindering van de CO₂ uitstoot

De provincie Fryslân heeft zich gecommitteerd aan de doelstellingen uit het landelijke klimaatakkoord. Het doel van het Klimaatakkoord is om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49% te reduceren t.o.v. 1990. De EU heeft onlangs haar doelstelling aangescherpt en streeft naar 55% reductie. Het is de verwachting dat Nederland deze doelstelling binnen afzienbare tijd ook omarmt. De provincie Fryslân wil een evenredige bijdrage leveren aan de landelijke opgave. Het verduurzamen van de mobiliteit is één van de grote uitdagingen in Fryslân. Mobiliteit is verantwoordelijk voor 35% van de totale CO₂ uitstoot, waarvan bijna driekwart wordt veroorzaakt door wegverkeer.

Door de grote volumes die binnenvaartschepen kunnen transporteren is het brandstofgebruik per tonkilometer beduidend lager dan transport over de weg. Een gemiddeld binnenvaartschip stoot 8,5 keer minder CO₂ uit per tonkilometer dan een gemiddelde vrachtwagen.¹⁴ Een modal shift van wegverkeer naar vervoer over water kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambities van Fryslân om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

4.3 Stimuleren bedrijvigheid die bijdraagt aan brede welvaart

De provincie Fryslân streeft naar een economie die bijdraagt aan brede welvaart. In de Beleidsnota Economie 2021-2025 is dit geconcretiseerd in een aantal doelen, waaronder het stimuleren van bedrijvigheid met grote toegevoegde waarde, het beperken van het negatieve effect van lokale bedrijvigheid op het milieu en voldoende passend en betaald werk. De

¹⁴ Bron: <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>

economische karakteristieken en potentie van de binnenhaven van Drachten sluiten goed aan op deze ambities.

In de binnenhaven van Drachten bevindt zich veel stuwende werkgelegenheid. Een groot deel van de bedrijven die gebruik maakt van de vaarweg is internationaal actief en zorgt voor een hoge toegevoegde waarde per arbeidsplaats. Het gaat bovendien om arbeidsplaatsen die goed aansluiten op het opleidingsniveau en de competenties van de regionale beroepsbevolking. In de binnenhaven van Drachten zijn daarnaast groeimogelijkheden voor bijvoorbeeld de maritieme maakindustrie. Hoewel de bedrijvigheid in deze sector vooral is geconcentreerd rond zeehavens en kustgebieden, is de maritieme maakindustrie ook een belangrijk onderdeel van de binnenhaven van Drachten. De provincie Fryslân telt twee van de belangrijkste onderwijsinstellingen voor de maritieme sector in Nederland. Het ROC Friese Poort telt na het Scheepvaart en Transport College in Rotterdam de meeste MBO-studenten die een maritieme opleiding volgen. NHL Stenden is gemeten in het aantal Hbo-studenten dat een maritieme opleiding volgt zelfs de grootste in het land. In bepaalde nichemarkten is ruimte voor groei, bijvoorbeeld rond offshore wind. Het aantal windparken op zee zal in de komende decennia fors toenemen, dit biedt kansen voor binnenhavens op het gebied van reparatie en overslag. Ook de transitie naar schoner en slimmer varen biedt kansen voor nieuwe economische activiteiten, zoals het creëren van infrastructuur voor duurzame mobiliteit. Hierdoor kan de economische ontwikkeling van de binnenhaven hand in hand gaan met een positieve impact op het milieu.

4.4 Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor watergebonden bedrijvigheid

Investeren in een onderscheidend generiek vestigingsklimaat is één van de pijlers in de Beleidsnota Economie 2021-2025 van de provincie Fryslân. De provincie wil investeren voldoende, kwalitatief hoogwaardige werklocaties. Uit een gesprek met de NOM blijkt dat het vestigingsklimaat voor watergebonden bedrijvigheid in Fryslân voor verbetering vatbaar is. Zo zijn watergebonden kavels in Fryslân erg schaars, met name grotere kavels. Ook de overslagfaciliteiten zijn niet overal even goed op orde en kunnen worden verbeterd. Binnen Fryslân is Drachten de enige stad die op dit moment nog substantieel kavels beschikbaar heeft voor watergebonden bedrijven in een binnenhaven. De binnenhaven van Drachten is bovendien geschikt voor zware industrie (categorie 5) en heeft een goede aansluiting op de A7 en N31.

Ook de Port of Harlingen is gebaat bij een concurrerende binnenhaven in Drachten. De Port of Harlingen wil zich als zee- en binnenhaven verder ontwikkelen als toegangspoort tot het Noorden. De Port of Harlingen geeft aan dat het investeren in goede achterlandverbindingen en faciliteiten in havens cruciaal is om concurrentiepositie van de Port of Harlingen en de propositie van de Friese havens in het algemeen verder te versterken. Ook omdat in concurrerende binnenhavens in de regio zoals Kampen, Zwolle en Meppel concrete investeringsplannen worden uitgewerkt om de kwaliteit van de binnenhavens en de bereikbaarheid te verbeteren.¹⁵

Onder de noemer Ports of Fryslân werkt Port of Harlingen samen met Friese binnenhavens om zich gezamenlijk te profileren en de positie van Fryslân in het nationale en internationale beroepsvaarwegennetwerk te versterken.

¹⁵ Bron: <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/168011/Minder-containers-maar-toch-wil-haven-Meppel-investeren>

5. Perspectief binnenhaven Drachten

Uit de vorige hoofdstukken blijkt dat de binnenhaven van Drachten een grote waarde heeft voor Fryslân en dat binnenhavens in het algemeen en meer specifiek de binnenhaven van Drachten een belangrijke bijdrage kan leveren aan het realiseren van verschillende beleidsdoelen van de provincie Fryslân. De mate waarin is echter afhankelijk van het toekomstperspectief van de binnenhaven. In dit hoofdstuk zijn twee toekomstperspectieven voor de binnenhaven van Drachten uitgewerkt. Het toekomstperspectief met een klasse IV vaarweg en een toekomstperspectief met een klasse Va vaarweg.

5.1 Toekomstperspectief met een klasse IV verbinding

Concurrentiepositie bedrijven die gebruik maken van de vaarweg verslechtert

Het aantal kleinere schepen neemt af, aangezien de vloot die in de laatste 20 jaar is gebouwd vrijwel alleen uit Klasse Va schepen bestaat en het segment schepen dat de binnenhaven van Drachten aandoet, veroudert. Op termijn betekent dit dat bedrijven in de binnenhaven van Drachten niet meer (optimaal) beleverd kunnen worden. Dit blijkt ook uit een inventarisatie onder bedrijven die gebruik maken van de vaarweg. Meerdere (intensieve) gebruikers van de vaarweg voorzien op termijn problemen rond de aanvoer van grondstoffen door schaalvergroting in de binnenvaart. Zij verwachten dat dit over ongeveer 10 jaar negatieve effecten gaat hebben op de bedrijfsvoering.

Voor de huidige bedrijven heeft het uitblijven van een opwaardering van de vaarweg nog een andere ongunstige uitwerking op de concurrentiepositie. Voor de goederen die in Drachten worden overgeslagen geldt dat voor een belangrijk deel op prijs wordt geconcentreerd en dat transportkosten zwaar doorwegen in de prijs. De transportkosten liggen als gevolg van schaalvoordelen lager als de omvang van schepen toeneemt. Relatief hoge transportkosten voor de bedrijven in Drachten betekent een concurrentienadeel voor deze bedrijven, omdat ze concurreren met bedrijven die wel gebruik kunnen maken van klasse Va schepen.

Twee bedrijven hebben expliciet aangegeven dat wanneer de opwaardering van de vaarweg uitblijft, zij overwegen om uit Fryslân te vertrekken. Wanneer deze bedrijven woord houden, zou dat een verlies betekenen van honderden banen. Het gaat vooral om banen voor middelbaar en lager opgeleiden. Het betreft werkgelegenheid met een aanzienlijke multiplier door toelevering en uitbesteding aan bedrijven in de regio. Het totale werkgelegenheidsverlies is daardoor aanzienlijk groter. Dit verlies raakt niet alleen inwoners van Smallingerland, maar ook mensen die in de gemeente Smallingerland werken, maar buiten de gemeente wonen. Dit zal een grote impact hebben op de regionale economie.

Mochten bedrijven besluiten te vertrekken als gevolg van het uitblijven van een betere vaarverbinding, dan zal dat een negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit. De haven is gesitueerd nabij het centrum van Drachten. Vertrekkende bedrijven laten ruimte achter. Leegstand zal er toe leiden dat de ruimtelijke kwaliteit in het gebied verder onder druk komt te staan. Deze vrijgekomen ruimte zal alleen door herstructurering of transformatie opnieuw gebruikt kunnen worden. Dit brengt grote maatschappelijke kosten met zich mee, kosten die hoger zijn dan de kosten voor de opwaardering van de vaarweg.

Naast een mogelijk vertrek van bedrijven uit Fryslân is het ook goed mogelijk dat bedrijven kiezen voor een modal shift van transport over water naar wegtransport. Dit betekent naast een toename in transportkosten een toenemende druk op het lokale wegennet en een toename in het aantal vervoersbewegingen. De ladingcapaciteit van een klasse IV schip (Rijn-Hernekanaalschip) is 54x groter dan de ladingcapaciteit van een gemiddelde vrachtwagen.¹⁶ Dit betekent dat als het aantal vervoersbewegingen over water met één afneemt het aantal vervoersbewegingen over de weg fors toeneemt. Panteia heeft becijferd dat in Drachten de grootste negatieve modal shift binnen Fryslân wordt verwacht als de bereikbaarheid over water verder afneemt. In totaal gaat het om 104.000 ton aan lading.¹⁷ Als dit wordt gedeeld door het toegestane maximumgewicht van vrachtwagens in Nederland (50 ton)¹⁸, dan komt dit neer op 2.080 vrachtwagens.

5.2 Toekomstperspectief met een klasse Va verbinding

Voor binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton aan goederen is een klasse Va verbinding de norm. Het opwaarderen van de vaarweg naar Drachten leidt dus niet zozeer tot een concurrentievoordeel t.o.v. andere binnenhavens, maar neemt een groeiend concurrentienadeel door schaalvergroting in de binnenvaart weg. De kans op negatieve effecten zoals uitgewerkt in paragraaf 5.1 wordt daarmee aanzienlijk verkleind en de kans op positieve effecten neemt toe. De positieve effecten bestaan vooral uit een grotere kans op uitbreiding van economische activiteiten in de binnenhaven, een modal shift van wegtransport naar vervoer over water en een betere businesscase voor circulaire concepten.

Klasse Va vergroot kans op uitbreiding economische activiteiten in de binnenhaven

Eén bedrijf dat reeds gevestigd is in Drachten heeft expliciet aangegeven dat het haar activiteiten in Drachten wil uitbreiden als de vaarweg wordt opgewaardeerd. Daarnaast vergroot het opwaarderen van de vaarweg de kans op het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Het feit dat Drachten nog kavels voor watergebonden bedrijvigheid beschikbaar heeft, is een sellingpoint. Een bedrijf dat zich in Fryslân wil vestigen aan vaarwater, zal al snel haar oog laten vallen op Drachten. Echter wanneer bedrijven een bredere geografisch zoekgebied hanteren, zijn er meer mogelijkheden en dan gaat het om de totale propositie. Wanneer Drachten moet concurreren met havens buiten Fryslân die nog wel beschikken over ruimte, dan zal de bereikbaarheid van de binnenhaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor zijn. Bijna alle binnenhavens met een vergelijkbare omvang als Drachten hebben een klasse Va verbinding.

Het is niet gezegd dat wanneer de vaarverbinding wordt opgewaardeerd, dit automatisch leidt tot het aantrekken van nieuwe bedrijven. De verhuisdynamiek onder bedrijven die grote ladingstromen genereren is beperkt. De vijver is klein. Bovendien spelen ook veel andere factoren een rol bij de vestigingskeuze. Bij verdere gelijke geschiktheid hebben andere havens met een betere ontsluiting echter wel een streepje voor. Een klasse Va vaarweg naar Drachten versterkt de propositie van de binnenhaven van Drachten en het Friese havennetwerk.

Stimulans voor een modal shift naar vervoer over water en circulaire businesscases

Een Klasse Va verbinding vergroot de kans op een modal shift van wegtransport naar vervoer over water, omdat het break-even point om over te schakelen op watertransport sneller bereikt wordt. Meerdere bedrijven die gevestigd zijn op bedrijventerrein de Haven overwegen een modal shift van wegtransport naar vervoer over water en geven aan dat een klasse Va

¹⁶ Bron: https://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/assets/files/downloads/Scheepstypen_nieuw_def.pdf

¹⁷ Bron: *Brede ruimtelijke-economische analyse van de Friese havens en vaarwegen (Panteia, 2016)*

¹⁸ Bron: RDW

verbinding dit nog interessanter maakt. Daarnaast heeft het opwaarderen van de vaarweg een positief effect op circulaire businesscases, aangezien de aanvoer van grote hoeveelheden grondstoffen het meest rendabel is als dit in zo groot mogelijke volumes per schip wordt aangevoerd. Om de circulaire ambities van Fryslân verder gestalte te geven zijn goed ontsloten binnenhavens cruciaal.

Bijlage A: partijen die input hebben geleverd

Ingevulde vragenlijsten/telefonische interviews:

- Agrifirm
- Kekkilä-BVB (Veenbaas B.V.)
- Friesland Staal
- Kijlstra
- Orion
- RELCO
- Renewi
- Van der Stelt
- Bergsma en Hoekstra
- Van der Wiel
- Bam Infra
- Jongema Transport
- Wadro

Gesprekken met overige partijen

- Port of Harlingen: Paul Pot en Jan ten Caat
- Provincie Fryslân: Tjeerd Hazenberg
- NOM: Reinder de Jong

E&E advies
Helperpark 288
9723 ZA Groningen
(050) 360 44 33
info@eeadvies.nl

eeadvies.nl