

**Eindrapport casestudie:**

# **“Binnenhaven Drachten”**

**Case beschrijving ten behoeve van studie  
‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’**

**In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens**



*Juli 2004*





**Adresgegevens**

TNO Inro  
Schoenmakerstraat 97  
Postbus 6041  
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85  
Fax: 015 - 269 68 54

E-mail: [inro@inro.tno.nl](mailto:inro@inro.tno.nl)  
Website: [www.tno.nl](http://www.tno.nl)

**Kenmerk**

Projectleider: Bart Kuipers  
[b.kuipers@inro.tno.nl](mailto:b.kuipers@inro.tno.nl)



**Adresgegevens**

Nederlandse Vereniging van  
Binnenhavens (NVB)  
p/a Vasteland 12 E  
3011 BL Rotterdam  
Postbus 23133  
3001 KC Rotterdam

Telefoon: 010 - 4115900  
Fax: 010 - 4129091  
E-mail: [nvb@binnenvaart.nl](mailto:nvb@binnenvaart.nl)

Contactpersonen NVB  
Ton Roos (CBRB), bestuur NVB  
Arwen Korteweg, medewerker NVB  
[a.korteweg@binnenvaart.nl](mailto:a.korteweg@binnenvaart.nl)

Juli 2004

## CASESTUDIE BINNENHAVEN DRACHTEN

In het kader van studie  
**‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’** in opdracht van NVB

## VOORWOORD

Deze case beschrijving van de binnenhaven van Drachten is in de maanden april en mei van 2004 opgesteld als een van de 13 casestudies ten behoeve van een onderzoek naar het economische belang van de Nederlandse binnenhavens. De casestudie heeft als doel om nader inzicht te krijgen in de economische, infrastructurele, bestuurlijke en ruimtelijke ordeningsaspecten die zich afspelen op het niveau van een aantal individuele Nederlandse binnenhavens.

Drachten is om drie redenen een zeer interessante casestudie. Ten eerste vanwege de onmisbare functie die de binnenhaven speelt in de agrologistieke infrastructuur van het noorden. Ten tweede vanwege de rol van de binnenhaven bij regionale innovatieprocessen. Daarbij wordt allereerst gedacht aan het Distrivaart-concept, maar ook aan een aantal op het bedrijventerrein 'De Haven' gevestigde innovatieve bedrijven op het gebied van milieutechniek en bouwlogistiek. Ten derde is de binnenhaven van Drachten een interessante casus vanwege de vernieuwende regelgeving in verband met het project 'Drachtstervaart'.

Deze casus is opgesteld door dr. B. Kuipers van TNO Inro te Delft ([bku@inro.tno.nl](mailto:bku@inro.tno.nl)). Projectleider voor het overkoepelende project 'Economisch belang Nederlandse binnenhavens' is drs. A. Korteweg van a&s management te Rotterdam ([arwen.korteweg@asmanagement.nl](mailto:arwen.korteweg@asmanagement.nl)). Namens de gemeente Smalingerland heeft de heer ir. J.T. Hoeksema opgetreden als contactpersoon ([J.Hoeksema@smallingerland.nl](mailto:J.Hoeksema@smallingerland.nl)).

De enthousiaste en positieve medewerking van diverse betrokkenen uit Drachten is als zeer plezierig ervaren bij het tot stand komen van deze case studie.

## **INHOUDSOPGAVE**

<b>CASE BESCHRIJVING DE BINNENHAVEN DRACHTEN .....</b>	<b>4</b>
1. HISTORIE BINNENHAVEN DRACHTEN .....	4
2. GEBIED EN KENMERKEN BINNENHAVEN DRACHTEN .....	5
3. ECONOMISCH BELANG BINNENHAVEN DRACHTEN .....	7
4. BELEIDSONTWIKKELINGEN BINNENHAVEN DRACHTEN .....	8
5. KANSEN EN KNELPUNTEN .....	10
6. CONCLUSIE .....	12
7. BRONNEN .....	13

## CASE BESCHRIJVING DE BINNENHAVEN DRACHTEN

### 1. Historie binnenhaven Drachten

De in de zeventiende eeuw gegraven vaarweg de 'Drachtstervaart' was in het verleden de belangrijkste transportader in het voormalige verveningsgebied waarin Drachten ligt. De economische ontwikkeling van Drachten heeft zich aan de oevers van de Drachtstervaart ontwikkeld en is vanuit het centrum van Drachten in westelijke richting gegroeid. In de jaren '50 werd het 50 hectare grote industrieterrein 'De Swetten' aangelegd. Dit industrieterrein kent onder meer Philips en Fenner Dunlop als belangrijke bedrijven. In de jaren '60 is het bedrijventerrein 'De Haven' ontwikkeld—dit bedrijventerrein valt in feite samen met wat in deze studie wordt aangeduid met de 'binnenhaven Drachten'. Als onderdeel van het bedrijventerrein werd een nieuw kanaal met havenbekken aangelegd dat het bedrijventerrein bereikbaar maakte voor schepen tot 1350 ton. In de jaren '70 is het bedrijventerrein verder ontwikkeld en werd een nieuwe insteekhaven gegraven.



Figuur 1: Bedrijventerrein 'De Haven' te Drachten (Bron: gemeente Smallingerland)

In de afgelopen drie decennia heeft zich een scala van grote en kleine industriële productiebedrijven, reparatiebedrijven, handels-, transport- en bouwbedrijven op het terrein gevestigd, waarbij de vestiging van Philips het meest in het oog springt. Binnen de gevestigde bedrijven nemen de handels- en distributiebedrijven met circa 90 vestigingen de belangrijkste plaats in (Grontmij 1997:13). De ruim twintig bedrijven die zijn verbonden aan het goederenvervoer (weg- en/of watertransport) laten een ontwikkeling zien waarbij in toenemende mate een verwerkende tak wordt verbonden, zoals verwerking of recycling (Grontmij 1997:13).

Grontmij (1997) onderscheidt vijf clusters op het bedrijventerrein:

- Watergebonden bedrijvigheid (grote kavels en bedrijfsgebouwen)
- Afvalstoffencomplex (opslag & recycling)
- Grootschalige distributiecentra en transportbedrijven
- Autogebonden bedrijvigheid (kleinschalige terreinen en gebouwen)
- Bouwgeoriënteerde bedrijvigheid en bouwmaterialenhandel.

De bouw lijkt de motor achter deze clustervorming te zijn, waarbij de relatie van de bouw met opslag, recycling en overige milieugerelateerde activiteiten, en watergebonden bedrijvigheid en transport zich ontwikkelt tot een cluster met potentie.

In 2001 is een omvangrijke herstructurering en herinrichting van bedrijventerrein De Haven afgerond die zo'n 7 miljoen euro heeft gekost. Momenteel wordt een nieuw 'nat' onderdeel van het bedrijventerrein aangelegd met een nieuwe insteekhaven.

Naast industrieterrein De Haven is vanaf 1995 het bedrijventerrein 'Drachten Azeven' opgericht. Dit terrein van 70 hectare nabij het klaverblad A7-N31 is bedoeld voor schone

productie, groothandel en voor transport- en distributiebedrijven. Het terrein is onlangs in het nieuws gekomen omdat de logistieke dienstverlener DHL 3,5 hectare grond heeft aangekocht—naast een nieuw DC (distributiecentrum) van Heineken—op dit terrein voor de vestiging van een DC met een kantoorgebouw. Dit DC komt in de plaats van bestaande activiteiten in Groningen, Leeuwarden, Beilen en Smilde en is een uitdrukking van de relatief autonome ontwikkeling van Drachten tot een belangrijk logistiek centrum in het Noorden. De vestiging van met name Heineken is pikant vanwege de korte afstand tot de binnenhaven en de mogelijkheid van Heineken tot participatie in Distrivaart.

## 2. Gebied en kenmerken binnenhaven Drachten

De binnenhaven van Drachten, het bedrijventerrein De Haven, is een gemengd bedrijventerrein van zo'n 300 hectare—inclusief de havenbekkens—met als zwaartepunten industriële en distributiefuncties. Binnen de industriële activiteiten is sprake van enkele zware activiteiten, zoals de bouw, de scheepsbouw en de veevoederindustrie. Het bedrijventerrein wordt nog eens aangevuld met 35 hectare als onderdeel van een uitbreiding in noordelijke richting en met 11,5 hectare rond de nieuwe insteekhaven, specifiek bedoeld voor watergebonden bedrijven. Op dit moment is er, inclusief de nieuwe insteekhaven, 12,5 hectare vrij uitgeefbare ruimte.

De binnenhaven kent 1,2 kilometer openbare laad- en loskaden, waarvan een deel is verhuurd aan meerdere bedrijven actief met rondvaartboten. Van de 300 hectare is grofweg de helft als nat te karakteriseren, inhoudende dat de bedrijfspcelen rechtstreeks aan het vaarwater zijn gevestigd.

Het bedrijventerrein De Haven is voor de binnenvaart ontsloten via de 'Vaarweg Drachten', een vaarweg verbonden met het Prinses Margrietkanaal en zo met het landelijke vaarwegennet. Deze Vaarweg Drachten is het belangrijke knelpunt wat betreft de binnenhaven van Drachten. Deze vaarweg is een provinciaal klasse IV-kanaal, terwijl het Prinses Margrietkanaal een hoofdvaarweg klasse-Va is. Voorts loopt de vaarweg door het nationaal natuurgebied 'Alde Feanen' en is sprake van vermenging van beroeps- en recreatievaart op deze vaarweg (zie paragraaf 5).

Het terrein is via een vierbaansweg aangesloten op de A7/A6—de route Duitse grens-Groningen-Drachten-Amsterdam—en de N31/N381—de route Harlingen-Leeuwarden-Drachten-Emmen.

### Goederenstromen

Uit een inventarisatie van de kansen voor modal shift in Drachten door het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB 2003:13) wordt geconcludeerd dat het aandeel van de binnenvaart in de totale modal split reeds relatief hoog is.

In de periode 1995-2002 is een lichte daling in het aantal schepen dat de binnenhaven Drachten aanloopt waar te nemen, zowel op basis van de meldingen bij de passage van de Hoodambrug, halverwege de verbinding tussen het Prinses Margrietkanaal en Drachten, als op basis van sluisgegevens. Het gaat daarbij van een aantal scheepsbewegingen van ongeveer tweeduizend naar 1,5 duizend vanaf 2001 (tabel 1). Het gepasseerd

Waarnemingen via Prinses Margrietsluis, Tjerk Hiddesluizen en sluis Gaarkeuken, vergeleken met de brugpassages bij Hoodambrug					
Jaar	Object her./best.	Aantal schepen	Laadverm. (mln ton)	Gem. laadverm. /schip (ton)	Lading (dui.ton)
1995	Totaal sluizen	1904	1,9	991	796
	Hoodambrug	2378	2,2	913	-
1996	Totaal sluizen	1858	2,0	1062	800
	Hoodambrug	2101	2,1	1007	-
1997	Totaal sluizen	2041	2,0	1002	836
	Hoodambrug	2121	2,2	1023	-
1998	Totaal sluizen	1882	1,9	1032	822
	Hoodambrug	1861	2,1	1117	-
1999	Totaal sluizen	2051	2,1	1004	870
	Hoodambrug	2186	1,9	1108	-
2000	Totaal sluizen	-	-	-	-
	Hoodambrug	1974	2,0	1040	-
2001	Totaal sluizen	1868	1,9	996	757
	Hoodambrug	1472	1,6	1085	-
2002 <sup>a</sup>	Totaal sluizen	-	-	-	-
	Hoodambrug	1696	1,8	1057	734
2003	Totaal sluizen	-	-	-	-
	Hoodambrug	1792	2,0	1097	-

Tabel 1: Binnenvaart: herkomsten en bestemmingen Drachten, naar aantal schepen, gepasseerd laadvermogen (miljoen ton), gemiddeld laadvermogen per schip (ton) en overgeslagen lading (duizend ton), 1995-2003.

Bron: Gemeente Smallingerland

[a] In 2002 is de lading bij de Hoodambrug bepaald aan de hand van het gepasseerd laadvermogen bij de brug en de gemiddelde beladingsgraad bij de Prinses Margrietsluis. [-] geen gegevens bekend.

Nstr	Goederengroepen	Overslag		
		laden	lossen	Totaal
0	Landbouwproducten	1	9	10
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	6	195	201
2	Vaste minerale brandstoffen	-	1	1
3	Aardolie- en aardolieproducten	-	-	-
4	Ertsen, metaalafval & geroost ijzerkies	1	22	24
5	IJzer, staal en non-ferro	-	7	7
6	Ruwe mineralen en fabrikaten, bouwmaterialen	20	429	449
7	Meststoffen	2	62	65
8	Chemische producten	-	1	1
9	Voertuigen, machines en overige goederen	6	14	20
	<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>740</b>	<b>778</b>

Tabel 2: Overslag goederengroepen in de binnenvaart in de gemeente Smallingerland (duizend ton), 2002

Bron: CBS Statline

laadvermogen laat een corresponderende ontwikkeling zien, met eveneens een afname sinds 2001. In 2003 is overigens weer sprake van herstel. De gemiddelde scheepsgrootte blijft gedurende deze periode op pijl op ongeveer duizend ton gemiddeld per schip. Het vervoerde tonnage daalt van ruim achthonderd naar ruim zevenhonderd duizend. Er zijn twee redenen voor de afname vanaf 2001. De eerste betreft een foutieve registratie bij de Hoodambrug—maar ook bij de waarnemingspunten bij de sluisen is sprake van een (beperkte) afname—(zie: Gemeente Smallingerland 2003:21), de tweede betreft een verminderde afvoer gerelateerd aan een verdwenen pakket van 'Asfalt productie Friesland'.

De goederengroep 'Ruwe mineralen en fabrikaten, bouwmaterialen' is veruit de belangrijkste goederengroep die in Drachten wordt overgeslagen: 449 van de in totaal 778 miljoen ton (2002) bestaat uit deze goederengroep (58 procent—zie tabel 2). Bedrijven als Van der Wiel en Kijlstra Beton zijn hier verantwoordelijk voor. Daarnaast zijn 'andere voedingsproducten en veevoeder' en 'meststoffen' van belang, gerelateerd aan het bedrijf Agrifirm. Deze twee goederengroepen zijn goed voor ruim een derde van de in Drachten aangevoerde goederen. De genoemde drie bedrijven zijn daarmee de dominante gebruikers van de binnenhaven van Drachten.

Ook is een initiatief van het potgrondbedrijf Veenbaas het vermelden waard. Dit bedrijf is gevestigd aan de op dit moment in aanbouw zijnde nieuwe insteekhaven en maakt tijdelijk gebruik van de openbare laad- en loskade. Veenbaas gebruikt voor Noorse klanten een speciale kruiplijncoaster waarmee zakken potgrond rechtstreeks naar Noorwegen worden getransporteerd, in plaats van dat deze eerst in een zeehaven worden overgeladen.

In de binnenhaven van Drachten is geen sprake van een containerterminal of regionaal overslagcentrum—ondanks de aanwezigheid van de kantoorvestiging in Drachten van het aan de weg timmerende bedrijf MCS die terminals in Meppel, Groningen, Harlingen en Lelystad exploiteert. MCS stelt dat momenteel de volumes in de regio rond Drachten nog te klein zijn om een intermodaal initiatief levensvatbaar te laten zijn. Dit zou kunnen veranderen indien een dominante partij in Drachten, die op jaarbasis een omvangrijke hoeveelheid containers als 'basispakket' produceert voor een dergelijke terminal, een modal shift richting intermodaal vervoer per binnenvaart zou maken (zie hiervoor ook: BCI 1999: 20, BVB 2003:11). Daarnaast is reeds sprake van de aanwezigheid van intermodale terminals in Meppel, Leeuwarden en Groningen.

Het lijkt verstandig om de kaarten op Distrivaart te zetten, waarbij men zich wel moet realiseren dat de ontwikkeling van Distrivaart op de lange termijn nog niet gegarandeerd is. Ook is het niet ondenkbaar dat Distrivaart een mogelijke impuls geeft aan het containertransport per binnenvaart. Tenslotte wordt op dit moment gebruik gemaakt van zandschepen die voor de (lege) retourvaart vanuit Drachten incidenteel worden beladen met containers.

Op basis van onderzoek BCI (1999), BVB (2000) en Weusthuis P&A (1997) blijkt dat Drachten als locatie potentie heeft voor een regionaal overslag centrum. Voorwaarde om een dergelijk centrum daadwerkelijk van de grond te tillen is, naast het oplossen van het

Naam bedrijf	Sector	Kade- /oever- lengte (m)	Werk- Gelegen- heid	Binnen- haven- gebonden
Sterk Heiwerken	Bouw	280	30	Ja
Friesland Staal	Groothandel	110	40	Ja
CMF Drachten	Scheeps- bouw	90	100 <sup>p</sup>	Ja
Emta	Transport	70	2	Ja
Van der Wiel Infra & Milieu	Bouw, transport, milieu- techniek	460	245	Ja
Agrifirm	Veevoeder/ landbouw	210	30	Ja
P. vd Kooij Transport	Transport	90	18	Ja
Jansma Wegen en Milieu	Bouw, transport	100	80	Ja
HBG Civiel	Bouw	100	2	Ja
Heembeton	Bouw	200	(?)	Nee
Sluis Kodra/Knijpstra	Metaal	40	12	Ja
Hofstra	Reis- organisatie & rondvaarten	60	5	Ja
Philips	Elektrische consumenten producten	420	(1800)	Nee
Kijlstra Beton	Bouw	430	150	Ja
Veenbaas potgrond	Groothandel/ producent potgrond[a]	-	15	Ja
<b>Totaal</b>		<b>2660</b>	<b>729</b>	

Tabel 3: Binnenhavengebonden bedrijven industrieterrein 'De Haven'

Bron: Gemeente Smallingerland en aanvullende telefonische interviews

[a] Zit aan de op dit moment in ontwikkeling zijnde insteekhaven, is watergebonden en gaat ook gebruik maken van de binnenhaven, maakt nu tijdelijk gebruik van de openbare laad- en loskade.

[b] Met ingang van 1 september wegens samenvoegen activiteiten Roden Staal.

knelpunt betreffende de vaarweg naar Drachten, de aanwezigheid van een dominante marktpartij die een groot volume containers genereert.

### 3. Economisch belang binnenhaven Drachten

Op het bedrijventerrein 'De Haven' zijn ongeveer 350 ondernemingen gevestigd die werk bieden aan ongeveer 8 duizend werknemers (Gemeente Smallingerland 2004:17)—ruim een derde van de totale werkgelegenheid van de gemeente Smallingerland.

Spraakmakende bedrijven die op het bedrijventerrein zijn gevestigd zijn onder meer Philips, distributiecentra van Aldi en Laurus, Van der Wiel Infra & Milieu, Kijlstra Beton, Agrifirm en scheepswerf CMF Drachten/Rodenstaal.

Op basis van een inventarisatie van de gemeente blijkt dat van de bedrijven die op het bedrijventerrein rechtstreeks aan vaarwater zijn gevestigd, slechts twee niet van de binnenhaven gebruik maken: Philips en Heembeton. Deze twee bedrijven hebben overigens wel potentie voor watertransport (tabel 3). De overige bedrijven die aan het vaarwater zijn gevestigd maken actief gebruik van de binnenhaven. Het betreft vooral bedrijven actief in de bouw—daarbij moet de bouw overigens in den breedte worden opgevat, inclusief transportdienstverlening en milieutechniek—, transport, veevoeder/landbouw, groothandel en de scheepsbouw (tabel 4). In totaal zijn ruim 700 van de 8000 arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein direct binnenhavengebonden.

Op basis van een inventarisatie van de gemeente Smallingerland blijkt het gebruik van de binnenhaven door niet op het bedrijventerrein De Haven gevestigde bedrijfsleven gering: het betreft met name een aantal bouwbedrijven. De belangrijkste potentie van niet op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven betreft de gebruikers van Distrivaart.

Indien de binnenhavengebonden werkgelegenheid in de binnenhaven van Drachten wordt gegroepeerd per sector, vermenigvuldigd met de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon per sector (bron: CBS-nationale rekeningen) en vermenigvuldigd voor de toegevoegde waarde multiplier per sector (bron: TNO Inro 2002:27), ontstaan de directe en indirecte economische impact van de haven. Dit is overigens met uitzondering van de voorwaartse effecten. Op deze indicatieve wijze berekend, heeft de binnenhaven van Drachten een directe toegevoegde waarde van 36,5 miljoen euro en een indirecte toegevoegde waarde van 25,2 miljoen euro—in totaal 61,7 miljoen euro (tabel 4). De wijze waarop de werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de binnenhaven van Drachten is vastgesteld, komt overeen met de 'strenge indeling' van Louter (2003). Met de directe werkgelegenheid is de economische impact van Drachten vergelijkbaar met zeehavens als Harlingen, Den Helder of Scheveningen (Louter 2003a: 61). Ook voor de directe toegevoegde waarde bevindt Drachten zich in dezelfde orde als de zeehavens Harlingen en Den Helder—de toegevoegde waarde van Scheveningen is echter aanzienlijk hoger.

Naast de directe werkgelegenheid en de indirecte, toeleverende economische activiteit, bestaat er ook nog een zogenaamde voorwaartse economische activiteit: de sectoren waaraan de binnenhavengebonden industrie op zijn beurt weer toelevert. Wat betreft de gevestigde bedrijven in de binnenhaven van Drachten bestaan er drie belangrijke aandachtspunten:



Sector	Werkgelegenheid	Directe toegevoegde waarde per werkvormende persoon (duizend euro)	Directe toegevoegde waarde per sector (miljoen euro)	Multiplijer achterwaartse toegevoegde waarde	Totaal (inclusief achterwaartse indirecte effecten) (miljoen euro)
Grond, water en wegebouw	507	47,2	23,9	1,82	43,5
Vervoer over land	20	49,6	0,9	1,38	1,2
Voedings- en genotmiddelen	30	87,9	2,6	1,71	4,5
Groothandel	55	66,4	3,7	1,36	5,0
Metaal-producten-industrie	12	45,2	0,5	1,50	0,8
Transportmiddelen-industrie	100	45,9	4,6	1,34	6,2
Cultuur, sport en recreatie	5	51,2	0,3	1,64	0,5
<b>Totaal</b>	<b>729</b>	<b>50,1</b>	<b>36,5</b>	<b>1,69</b>	<b>61,7</b>

Tabel 4: De economische impact van de binnenhaven van Drachten, werkgelegenheid, directe en indirecte toegevoegde waarde (miljoen euro)

Bron: Gemeente Smallingerland, CBS-nationale rekeningen (2001), TNO Inro (2002)

*(1) De binnenhaven van Drachten als essentieel onderdeel van de Noordelijke agrologistieke infrastructuur*

Ten eerste gaat het om de toeleveranties van veevoeder en meststoffen van Agrifirm aan zijn leden: met name veehouderijbedrijven in het noorden. Agrifirm heeft in het noorden een marktaandeel van ongeveer 40 procent. Agrifirm voert de veevoeder naar de vestiging in Drachten voor 80 procent via de binnenvaart aan en de meststoffen voor 100 procent. De afvoer naar de boeren is voor 100 procent over de weg. Op dit moment maken de logistieke kosten ongeveer de helft uit van de totale kosten. Het bedrijf is daarmee zeer gevoelig voor de ontwikkeling in de transportkosten en voor transportkostenstijgingen. Een modal shift van binnenvaart naar weg zou daarmee resulteren in zeer omvangrijke kostenstijgingen, en is daarmee onmogelijk. De binnenvaart en de binnenhaven in Drachten is voor Agrifirm en voor de agrarische sector in het noorden een kritische infrastructuur. Een dergelijke bedrijfsvoering is alleen maar aan het water mogelijk door de te behalen schaalvoordelen. Logistieke kostennadelen voor Agrifirm—bijvoorbeeld gerelateerd aan de mogelijkheid om met schepen van een beperkte grootte naar Drachten te varen—worden doorvertaald naar concurrentienadelen van de agrarische infrastructuur in het noorden. Maar andersom worden logistieke kostenvoordelen—bijvoorbeeld de voordelen voortvloeiend uit het varen met grotere schepen—doorvertaald in concurrentievoordelen voor de agrarische sector.

*(2) De binnenhaven van Drachten als logistiek centrum voor de bouw*

Ten tweede gaat het om de afnemers van bouwmaterialen. Deze klanten van de binnenhaven bevinden zich verspreid over geheel Nederland, onder meer op de grote VINEX-bouwlocaties. Ook voor de bouwbedrijven vindt de ingaande stroom doorgaans vrijwel geheel per binnenvaart en plaats en is de uitgaande stroom vrijwel geheel wegtransport—alhoewel recentelijk enkele pilots worden genomen met inschakeling van de binnenvaart.

*(3) De potentie van de binnenhaven van Drachten als onderdeel van het Distrivaartnetwerk*

Ten derde is de potentie van Distrivaart van belang, voor zowel de bouw als voor de in Drachten gevestigde distributiecentra van retailers. Indien Distrivaart op termijn verder wordt uitgerold, en ook bijvoorbeeld het DC van Heineken gaat participeren, neemt de omvang van de binnenvaarterelateerde economische activiteiten verder toe.

#### 4. Beleidsontwikkelingen binnenhaven Drachten

Het Bureau Voorlichting Binnenvaart concludeert in de recent uitgevoerde modal-shift studie (BVB 2003:13) dat Drachten een goede vestigingsplaats is voor watergebonden bedrijvigheid: “Een positief stimuleringsklimaat vanuit de gemeente draagt eraan bij dat ondernemers die gebruik (willen) maken van de binnenvaart en ‘natte’ overslag zich tot Drachten aangetrokken voelen.” De gesprekken die met lokale marktpartijen zijn gevoerd voor dit onderzoek bevestigen deze conclusie wat betreft de houding van de gemeente. Deze pro-actieve houding blijkt onder andere uit de in februari van dit jaar gepresenteerde

strategische visie van de gemeente Smallingerland: 'Drachten, dat is zaken **doen**. Ruimtelijke-economische positionering van de gemeente Smallingerland'. Deze actuele visie wordt hier gebruikt als dominante bron voor de beleidsvisie op de binnenhaven van Drachten, onder meer omdat in deze visie een groot aantal overige beleidsdocumenten is geïntegreerd.

*Ambitie: versterken economische structuur Drachten*

De beleidsambitie is het versterken van de economische structuur. Naast het versterken van Drachten als een kwalitatief hoogwaardige woon- en werkgemeente en optimaal functionerend regiocentrum, het creëren van werkgelegenheid en het terugbrengen van de werkloosheid en het uitgaan van kwaliteit als leidraad bij het versterken van de economische structuur, wil Drachten zijn rol als economisch en regionaal centrum versterken door een verbetering van het ondernemingsklimaat, de verdere ontwikkeling van de aanwezige economische clusters en door het verbeteren van de infrastructuur. De opwaardering van de vaarweg naar Drachten is een belangrijk onderdeel van de noodzakelijke infrastructurele verbeteringen.

Naast het bedrijventerrein De Haven is de zogenaamde A7-zone van groot belang. De A7-zone is een samenwerkingsverband tussen een aantal gemeenten gelegen rond de A7—de regio Drachten-Heerenveen-Sneek (A7-zone Fryslân)—gericht op het verbeteren van het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie in deze zone onder meer door het creëren van voldoende beschikbare bedrijventerreinen.

*Economische structuur versterken door speerpunten*

Bij het versterken van de economische structuur speelt de aan de binnenhaven van Drachten gerelateerde bedrijvigheid een belangrijke rol, zo blijkt uit drie van de zes geformuleerde speerpunten in de beleidsvisie.

Een eerste speerpunt betreft het versterken van het cluster rondom de industriële werkgelegenheid. Drachten kiest strategisch om de industrie te versterken in kennisintensieve richting; onder meer gerelateerd aan de omvangrijke Philips vestiging in Drachten en aan het relatief hoge aandeel van de industriële werkgelegenheid in de gemeente (ruim tien procentpunten boven het gemiddelde in Nederland). Gerelateerd aan de binnenhaven zou ook gedacht kunnen worden aan de ontwikkeling van een bouwcluster of aan milieutechniek gerelateerd aan een innovatief bedrijf als Van der Wiel.

Een volgend speerpunt is het geven van prioriteit aan ruimte voor bedrijven. Voor Drachten als binnenhaven wordt dit onder meer gerealiseerd door de aanleg van een nieuwe insteekhaven op bedrijventerrein De Haven, en de aanleg van circa 11,5 hectare bedrijventerrein aan het water, en voorts door de uitbreiding van het bedrijventerrein in noordelijke richting.

De opwaardering van de vaarweg naar Drachten naar klasse Va is eveneens een belangrijk speerpunt. Het verschil in mening tussen de prioriteit die de gemeente en de provincie aan deze opwaardering geven is een van de belangrijkste knelpunten gerelateerd aan de binnenhaven van Drachten (zie paragraaf 5).



Figuur 2: Binnenhaven Drachten – links: Kijlstra Beton, rechts: Agrifirm



Figuur 3: Kaartbeeld binnenhaven en industrieterrein 'De Haven' ten opzichte van bebouwing en A7

## 5. Kansen en knelpunten

### *Kansen*

De binnenhaven van Drachten ontleent zijn kansen aan vier belangrijke thema's. Ten eerste de autonome ontwikkeling, waarbij Drachten zich langzamerhand ontwikkelt tot logistiek centrum voor het noorden (zie paragraaf 1). Ten tweede de kansen die samenhangen met Distrivaart en de eventuele verbreding (meer fast moving consumer goods) en verdieping (andere sectoren, zoals de bouw) van dit concept. De derde kans vloeit voort uit potentie voor modal shift en de potentiële mogelijkheden voor containeroverslag indien een grootschalige exporterende partij in de regio overstapt op de binnenvaart – deze modal shift potentie en de haalbaarheid voor containeroverslag zijn in deze case studie overigens niet in detail onderzocht. De vierde kans betreft de versterking van de regionale structuur en het vestigingsklimaat indien de opwaardering van de vaarweg naar Drachten in de toekomst mogelijk gestalte krijgt. Naast deze duidelijke kansen is sprake van een belangrijk knelpunt.

### *Knelpunt: opwaardering vaarweg naar Drachten*

Er is op dit moment sprake van één allesoverheersend knelpunt wat betreft de ontwikkeling van de binnenhaven van Drachten: de gewenste opwaardering van de vaarweg naar Drachten. Zowel in de in paragraaf 4 besproken gemeentelijke visie komt dit knelpunt zeer prominent naar voren, als in de gevoerde gesprekken met het bedrijfsleven. De vaarweg naar Drachten is op dit moment een klasse IV-vaarweg, dat wil zeggen: bevaarbaar voor schepen tot 1500 ton. Het Prinses Margrietkanaal is een klasse Va-vaarweg, dat wil zeggen: bevaarbaar voor schepen tot 3000 ton. De goederenstromen naar Drachten—voornamelijk agribulk en bouwmaterialen—zijn echter voornamelijk afkomstig van locaties die goed bereikbaar zijn voor grotere schepen, zoals de zeehavens en de grote zandwinlocaties. Slechts het laatste deel van de vaarweginfrastructuur naar Drachten dwingt de bedrijven gebruik te maken van kleinere schepen, resulterend in hogere transportkosten en daarmee hogere kosten van de gebruikers van het transport—onder meer het agrarische bedrijfsleven in het noorden, zoals hierboven reeds betoogd. Alhoewel de belangrijkste gebruikers van de binnenhaven niet van plan zijn deze haven op termijn te verlaten—zie: Gemeente Smallingerland (2004:9)—wordt de achterblijvende capaciteit wel gezien als een structurele zwakte van de economische infrastructuur van de regio.

Daarnaast betekent het ontbreken van een goede aftakking van het Prinses Margrietkanaal het risico dat Friesland zich wat betreft de binnenvaart ontwikkelt tot een doorvoerregio—vanuit de rest van Nederland naar de industriële concentraties in Groningen—, in plaats van dat waarde wordt toegevoegd in de eigen regionale economie.

Een alternatief voor de bestaande vaarweg, die door het nationaal park De Alde Feanen gaat en waarbij sprake is van zowel gebruik van recreatie als van beroepsvaart nabij Earnewâld—een knelpunt op zichzelf—is de ontwikkeling van een nieuw tracé, waarbij zowel het natuurgebied als de recreatievaart wordt ontzien. De alternatieven voor een dergelijk tracé zijn vanuit de provincie terzijde geschoven. De binnenhaven moet eerst de ladingstromen verdubbelen tot jaarlijks twee miljoen ton goederen voordat vanuit de provincie weer nagedacht wordt over opwaardering of een alternatief tracé.



Figuur 4: Bedrijventerrein 'De Haven' met links CMF Drachten/Rodenstaal

Alhoewel de provincie ervoor gekozen heeft om vooralsnog niet te investeren in de vaarweg, is bovenstaande uitspraak wel een indicatie dat de beslissing tot opwaardering niet geheel van tafel is en nog steeds ter discussie staat. Op basis van de hier uitgevoerde analyse moet worden geconstateerd dat bij het uitgangspunt van de genoemde twee miljoen ton door de provincie aandacht moet bestaan voor:

- het feit dat de groei van het aan de binnenhaven van Drachten gerelateerde goederenvervoer ook een kwalitatieve impuls krijgt met het Distrivaart-initiatief. Hierbij is niet zozeer sprake van een groot volume gemeten in tonnen, maar wordt wel een aanzienlijke hoeveelheid vrachtwagenbewegingen vermeden;
- het feit dat de opwaardering van de vaarweg een versterking betekent voor de economische structuur van de regio die zich vooral uit in lagere kosten voor de bestaande gebruikers van de binnenvaart en –haven en pas op termijn in eventuele toenemende stromen als gevolg van een structuurversterking;
- het feit dat de beperkte capaciteit van de vaarweg juist het voornaamste knelpunt is voor een potentiële modal shift naar de binnenvaart en daarmee voor een verdergaande groei van goederenstromen—zo blijkt uit onderzoek van BCI (1999:32).

#### *Punten van aandacht*

Vergeleken met de beperkte capaciteit van de vaarweg naar Drachten zijn enkele door het lokale bedrijfsleven genoemde punten van aandacht van aanzienlijk geringer belang.

- Ook op het Prinses Margrietkanaal richting Delfzijl is nog sprake van oude, lage bruggen waardoor de capaciteit wordt beperkt.
- Naast het industrieterrein De Haven wordt het project 'Drachtstervaart' gerealiseerd. Een onderdeel van dit project is woningbouw gescheiden van het bedrijventerrein door een hoge geluidswal. Dit project maakt gebruik van vernieuwende regelgeving wat betreft hindercategorieën en is een 'Stad en milieu' voorbeeldproject. Stad en milieu is een experimentele, integrale benadering van milieu en ruimtelijke ordening in de ruimtelijk planvorming, onder meer geïnitieerd door het ministerie van VROM. Bij het project Drachtstervaart is op een innovatieve en creatieve wijze getracht om zowel een oplossing te vinden voor de behoefte aan een aantrekkelijk woonmilieu als om met de eventuele hinder voortvloeiend uit de op De Haven gevestigde bedrijvigheid om te gaan. Ondanks de gerealiseerde oplossingen zal dit project de blijvende aandacht van gemeente en betrokkenen vragen.
- De provinciale politiek wordt niet altijd begrepen door het bedrijfsleven. Vooral de rol van de provincie wat betreft de verruiming van de vaarweg wordt gehekeld. Zowel het landelijk als het provinciale beleid is erop gericht om de rol van de binnenvaart te versterken, maar men schrikt terug voor de consequenties van dit beleid als het betekent dat geïnvesteerd moet worden.
- Er is sprake van de aanwezigheid van ongeveer 250 transportintensieve bedrijven op het bedrijventerrein De Haven, waardoor ook de ontsluiting over de weg op termijn een knelpunt kan worden—met name gecombineerd met het verkeer van de in ontwikkeling zijnde woonwijk in het Drachtstervaart project.

## 6. Conclusie

Als samenvattend beeld wordt deze case studie besloten met een SWOT-analyse. Deze analyse heeft primair betrekking op het functioneren van de binnenhaven van Drachten.

### Samenvattende SWOT Binnenhaven Drachten

<p><i>Strengths</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Up to date logistieke infrastructuur in binnenhaven</li> <li>- Strategische ligging in het noorden</li> <li>- Goede ontsluitende weginfrastructuur naar overig Nederland</li> <li>- Sterke gebondenheid van aantal belangrijke en stabiele, onderling gerelateerde bedrijven aan binnenhaven (beginnend bouwcluster)</li> <li>- Aantal bedrijven ziet investeren in gebruik binnenvaart als strategische optie voor de toekomst</li> <li>- Pro-actief beleid gemeente en voortgaande investeringen in natte infrastructuur</li> <li>- Sterke relatie gemeente en bedrijfsleven</li> </ul>	<p><i>Weaknesses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beperkte capaciteit vaarweg naar Drachten</li> <li>- Gebrek aan politiek draagvlak bij de provincie voor het opwaarderen van de vaarweg naar Drachten.</li> </ul>
<p><i>Opportunities</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distrivaart; er is een aantal bedrijven in de regio aanwezig dat relatief eenvoudig kan aantakken op Distrivaart (bijv. DC Heineken op bedrijvenpark Azeven)</li> <li>- Distrivaart kan zich verbreden van fast moving consumer goods tot bouwlogistiek</li> <li>- Drachten ontwikkelt zich op autonome wijze tot logistiek centrum in het noorden</li> <li>- Potentie modal shift aanwezig door omvang bedrijvigheid binnenhaven Drachten</li> <li>- Potentie voor containeroverslag indien grootschalige exporterende partij in de regio overstapt op binnenvaart</li> <li>- Verdere potentie voor creatief combineren retourvracht (bijv. containers in zand- en agrobulkschepen)</li> <li>- Opwaardering vaarweg betekent versterking regionale structuur. Bestaande bedrijvigheid krijgt concurrentievoordeel. Vestigingsplaatsfactoren voor nieuwe bedrijven nemen toe in kwaliteit.</li> </ul>	<p><i>Threats</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen scheiding recreatie- en beroepsvaart Vaarweg Drachten</li> <li>- Combinatie van scheepvaart met natuurgebied Alde Feanen (vaarbepkeringen)</li> <li>- Distrivaart heeft zich nog niet bewezen; onzekerheid toekomst en afbreukrisico</li> <li>- Ontwikkeling van Friesland tot een doorvoerregio i.p.v dat regionale toegevoegde waarde wordt gecreëerd.</li> </ul>

## 7. Bronnen

### Literatuur

- A&S management & TNO Inro (2004) *Functiebepaling Nederlandse Binnenhavens*, Rotterdam: a & s management/TNO Inro
- BCI (Buck Consultants International) (1999) *Potenties voor modal shift in Noord-Nederland*, Groningen/Friesland/Drenthe: Multimodale Transportregio Noord Nederland.
- BVB (Bureau Voorlichting Binnenvaart) (2003) *Kies uw koers! Inventarisatie en eerste analyse voor de mogelijkheden van modal shift in de regio Drachten*, Rotterdam: Bureau Voorlichting Binnenvaart.
- CBS (2001) *Nationale rekeningen 2001*, Voorburg/Heerlen: CBS.
- Gemeente Smalingerland (2003) *De economie van Smalingerland 2002*, Drachten: Gemeente Smalingerland.
- Gemeente Smalingerland (2004) *Drachten, dat is zaken doen. Ruimtelijke-economische positionering van de gemeente Smalingerland*, Drachten: Gemeente Smalingerland.
- Grontmij (1997) *Operationeel plan bedrijventerrein De Haven*, Drachten: Grontmij Friesland.
- Bureau Louter (2003) *De haven in zicht. Het directe economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten*, Delft: Bureau Louter.
- Bureau Louter (2003a) *Havens met uitstraling. Het indirecte economische belang van zeehavengerelateerde activiteiten*, Delft: Bureau Louter.
- TNO Inro (2002) *Zo werkt Rotterdam*, Delft: TNO Inro.
- Weusthuis P&A (1997) *Regionaal overslag centrum Drachten*, Groningen: Weusthuis P&A.

### Gesprekspartners

- De heer Ir.J.T. Hoeksema, gemeente Smalingerland
- De heer A.P. Wals, Agrifirm
- De heer H.N.P. Knape, Agrifirm
- De heer Ing. J.P.C. Olislagers, Kijlstra Beton
- De heer Ir. J. Haanstra, Ta Wolfeart – Ondernemersvereniging Drachten
- De heer Ing. A. van der Schaaf, Van der Wiel Infra & Milieu
- De heer N. Visser, MCS (telefonisch)