

Vandaag bij uw krant
de special **Leven**

Twente zet zwaar

HENGLO - Twente gaat de samenwerking rond het Twentekanaal intensiveren. De gemeenten zullen zich samen inzetten voor verdere verbreding en verdieping van de vaarwegen, gaan onderhoudswerk samen aanbesteden en gaan een eind maken aan het ratjetoe aan havengelden en ligtijden voor de binnenvaart. Daarmee moet de weg worden vrijgemaakt voor een forse groei van de binnenvaart. Want alleen al de aanleg van de tweede Maasvlakte maakt dat noodzakelijk: Rotterdam stuurt straks twee keer zoveel containers de rivieren en kanalen op, want van de overheid mogen de autowegen niet zwaarder belast worden.

Gistermiddag ondertekenden bestuurders van de gemeenten Enschede, Hengelo, Almelo en Hof van Twente, Rijkswaterstaat en Regio Twente een convenant voor een intensievere samenwerking in het beheer en de ontwikkeling van de Twentse binnenhavens. Die havens vormen met een overslag van 6 miljoen ton en 96.000 containerenheden per jaar een van de grootste binnenhavens van het land. Zonder de 15.000 schepen per jaar over het Twentekanaal zouden er elke dag 800 vrachtwagens extra over de A1 denderen. Dat goederaanbod zal de komende jaren alleen nog maar verder toenemen. Oorzaken zijn de tweede Maasvlakte bij Rotterdam en de toenemende druk vanuit de overheid om het vervoer over de weg te verplaatsen naar het water, vanwege milieuredenen. Maar ook zonder dat kan Twente nog veel meer economische kansen benutten door meer bedrijvigheid langs het Twentekanaal te situeren, vinden de gemeenten. Daartoe probeert Hengelo een oud terrein van Stork van 5 hectare langs het kanaal te verwerven.

De scheepvaart en het bedrijfsleven kampen nog met een aantal knelpunten rond het Twentekanaal. Zo is er dringend behoefte aan een extra kolk bij de sluis van Eefde, om de wachttijden te bekorten, de kanaaltakken na Delden moeten dieper en breder om meer



in op groei binnenvaart

Vorig jaar was Rijkswaterstaat al druk met de verbetering van het Twentekanaal, hier met de revisie van de sluisen bij de Waarbeek in Hengelo.

zeur meer".

De Twentse kanaalpartners gaan die knelpunten aanpakken en daar gezamenlijk voor lobbyen in Den Haag. Om kosten te drukken zal het onderhoudswerk voortaan gezamenlijk worden aanbesteed en de dienstverlening aan de scheepvaart wordt vergroot. Volgens voorzitter Jan Bron van het gezamenlijke havenoverleg moet er al over drie maanden een concept klaarliggen voor hoe dat moet worden aangepakt. „De daadwerkelijke uitwerking hangt mede af van be-

staande verplichtingen, maar we willen er wel vaart achter zetten". Alle aangesloten gemeenten hebben inmiddels een eigen 'havenwethouder' benoemd. Verder zullen de partijen gaan nadenken over het opzetten van een regionaal havenbedrijf Twente, dat alle scheepvaartbeheerstaken kan uitvoeren. Ook gaat er gelobbyd worden bij bedrijven om meer lading het schip in te krijgen.

Volgens Bron moet er op korte termijn ook begonnen worden aan de aanleg van een kade bij het XL

Businesspark bij Almelo. „Het geld is er nu voor beschikbaar, dus dan moeten we er volgend jaar ook aan beginnen.”

Drie ondernemers gaven gistermiddag aan hoe belangrijk verdieping en verbreding van het Twentekanaal is. Zo becijferde Ewald Huzink van Riwald Recycling dat het bedrijf nu 200 ton per toer minder kan vervoeren door de beperkte diepgang. „De diepgang vergroten van 2,50 naar 2,80 meter zou welkom zijn. Dat scheelt toch 800 euro per vracht.”

foto Toma Tudor