

Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Minister M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

BEZOEKADRES

Nijverheidstraat 30
7511 JM Enschede

POSTADRES

Postbus 1400
7500 BK Enschede

CONTACT

053 487 65 43

KvK NUMMER

08195873

UW KENMERK	-	ONS KENMERK	12000357	DATUM	17.01.2012
BEHANDELD DOOR	dhr. ing. A.F.G. Timmerhuis	E-MAIL	programmamobiliteit@regiotwente.nl	DOORKIESNR.	6722
ONDERWERP	Voortgang planstudie Twentekanalen				

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Zoals u zult weten is Rijkswaterstaat, Dienst Oost-Nederland medio 2010 gestart met de uitvoering van de Planstudie Twentekanalen. Deze bestaat uit de verruiming van de vaarweg tot klasse Va (fase 2) en de capaciteitsuitbreiding van sluis Eefde. Het nemen van een voorkeursbesluit t.a.v. de locatiekeuze van sluis Eefde is meerdere keren uitgesteld en staat nu gepland voor het voorjaar van 2012. Wij willen het nationaal en regionaal belang van een versneld verloop van de planstudie Twentekanalen onder uw aandacht brengen en achten verdere vertraging onwenselijk, zeker gezien de huidige stremming van de Twentekanalen. Het realiseren van de capaciteitsuitbreiding van de sluis Eefde en de verruiming van het Twentekanaal naar klasse Va is van groot belang voor de internationale logistieke positie van Nederland.

Met het naar beneden vallen van de sluisdeur van sluis Eefde op 3 januari 2012 is nogmaals duidelijk geworden hoe kwetsbaar de bereikbaarheid van één van de grootste binnenhavens van Nederland is. Aangezien de sluis bij Eefde nu nog bestaat uit één kolk, waar schepen in en uit kunnen gaan, heeft het naar beneden vallen van de sluisdeur een totale stremming van het Twentekanaal tot gevolg, waardoor een deel van de Achterhoek en Twente niet meer bereikbaar is. Naast de problemen die binnenvaartondernemers ervaren heeft de stremming ook grote gevolgen voor de bedrijven die gebruik maken van het Twentekanaal. De totale economische schade wordt geschat op enkele miljoenen euro's per week. Deze wordt vooral veroorzaakt door het stilliggen van ongeveer 40 binnenvaartschepen, de meerkosten van alternatief vervoer (overwegend via de weg), omzetsderving, vermindering van de werkgelegenheid, bedrijfsstilstand, tijdsverlies door uitstel en de langere doorlooptijd van de goederenstromen. Wij dringen dan ook aan op een snel herstel van de sluis Eefde en een versnelde capaciteitsuitbreiding van de sluis om vergelijkbare problemen in de toekomst te voorkomen.

Zoals door het Top team Logistiek wordt onderschreven is een synchromodaal netwerk van goede achterlandverbindingen van evident belang voor het versterken van de internationale logistieke positie van Nederland. De Rotterdamse haven speelt hierbij een belangrijke rol. Alleen met goed ingerichte achterlandlocaties die de verwachte toename van de goederenstromen efficiënt af kunnen handelen, kan Rotterdam zijn rol als mainport van Europa blijven vervullen. Twente is één van de achterlandregio's. Niet alleen ligt Twente gunstig ten opzichte van diverse exportmarkten in Duitsland, ook neemt Twente door zijn ligging een centrale positie in binnen enkele internationale vervoerscorridors. Het gaat hierbij vooral om de goederenstromen vanuit de zeehavens richting Berlijn, Polen en verdere

bestemmingen in Noord-Oost Europa en Scandinavië. De kwaliteit van de (inter-)nationale vervoersassen van weg (A1), spoor en water (Twentekanalen) spelen hierbij een cruciale rol.

Regio Twente heeft in 2008 met het vaststellen van de Binnenhavenvisie Twente het belang van de versterking van haar havenfaciliteiten aangegeven. Sindsdien wordt in Twente door alle betrokken partijen maximaal ingezet op het stimuleren van de binnenvaart. Mede door de quick win regeling binnenhavens wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de faciliteiten voor de watergebonden op- en overslag van goederen. Hiermee is een totale investering gemoeid van € 25 miljoen. De openbare kades die in dit kader zijn of worden gerealiseerd zijn geschikt voor klasse Va schepen met een maximale diepgang van 2,80 meter. Deze diepgang vormt tevens het uitgangspunt voor de planstudie Twentekanalen. Realisatie van de openbare kades is voorzien voor 1 januari 2014.

De Twentse binnenhavengemeenten Hengelo, Almelo, Enschede en Hof van Twente werken samen met Rijkswaterstaat Dienst Oost-Nederland en Regio Twente bij het beheer en de verdere ontwikkeling van de Twentse binnenhavens. Op vrijdag 2 december jl. hebben zij bij de Combi Terminal Twente (CTT) in Hengelo de onderlinge samenwerking in een convenant bevestigd. De Twentse binnenhavens vormen samen één van de grootste binnenhavens van Nederland. Door samen te werken willen partijen het vervoer over water verder stimuleren. Ook de gemeente Lochem overweegt in deze samenwerking te participeren.

Tijdens de bijeenkomst van 2 december jl. is door het Twentse bedrijfsleven een duidelijk signaal afgegeven om vaart te maken met het opwaarderen van de Twentekanalen tot klasse Va vaarweg. Door het opwaarderen van de Twentekanalen kunnen de schepen meer vracht per reis meenemen, doordat zij dan met een dieper geladen schip op het kanaal kunnen varen en wordt de modaliteit binnenvaart nog aantrekkelijker. Ook het Havenbedrijf Rotterdam en de CTT te Hengelo die in 2011 ruim 120.000 TEU over water vervoerde van en naar de Rotterdamse haven, onderstrepen dit belang.

Het Twentezijkanaal vormt de verbindende schakel met de vaarweg Almelo-Coevorden. Om de bevaarbaarheid van vaarroutes van en naar de economische centra te bevorderen, maakt provincie Overijssel momenteel de vaarweg geschikt voor 700 tons schepen met een maximale diepgang van 2,60 meter. De werkzaamheden zijn naar verwachting op 1 januari 2014 afgerond. Omdat op het Twentezijkanaal slechts met een diepgang gevaren kan worden van 2,30 meter, vormt het Twentezijkanaal de drempel voor de vaarweg Almelo-Coevorden.

Door het lage waterpeil in november 2011 kon slechts met beperkte diepgang worden gevaren op de Twentekanalen. De huidige sluis heeft een te hoge drempel waardoor bij laag water de voorsluis in gebruik moet worden genomen. Hierdoor duurt het schutten veel langer en lopen de wachttijden snel op tot meerdere uren. Ook onder normale omstandigheden overschrijden de wachttijden bij de huidige sluis in Eefde de gestelde norm van 30 minuten ruimschoots. Tevens is sluis Eefde de enige toegang tot de Twentekanalen waardoor, in geval van storingen of reparaties aan de sluis, geen alternatieven voor handen zijn om de goederen over water op de gewenste locatie te krijgen. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van de binnenvaart af. Met het naar beneden vallen van de sluisdeur bij sluis Eefde is deze beperkte betrouwbaarheid, helaas, nogmaals bevestigd.

Met deze brief geven wij gezamenlijk een krachtig signaal af dat door alle partners volop wordt geïnvesteerd in het stimuleren van de binnenvaart. Via de Twentekanalen en de binnenhavens in Twente en de Achterhoek leveren we als achterlandregio een essentiële bijdrage aan de economische ontwikkeling van Nederland. Een snelle realisatie van de tweede kolk bij sluis Eefde en de verruiming van de kanaalgedeelten tussen sluis Delden en de havens van Hengelo en Enschede en het Zijkanaal naar Almelo is hiervoor noodzakelijk. Wij vragen u dan ook de voorkeursbeslissing t.a.v. de locatiekeuze van sluis Eefde niet

langer uit te stellen en nog dit voorjaar een keuze te maken. Daarnaast verzoeken wij u, gezien de grote belangen voor de regio, maar ook nationaal en internationaal, om te bezien of een versnelde procedure van aanleg mogelijk is. Op deze wijze kunnen wij samen onze beider ambities met betrekking tot “een goede achterlandverbinding voor de binnenvaart” waarmaken.

Een afschrift van deze brief is ook verstuurd naar de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu en Minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Hoogachtend,

dagelijks bestuur Regio Twente,
voorzitter,



P.E.J. den Oudsten

provincie Gelderland
Gedeputeerde Staten



C.G. Bieze

provincie Overijssel
Gedeputeerde Staten



G.J. Kok

namens het bedrijfsleven, vertegenwoordigd
via de werkgroep Twentekanalen



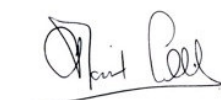
A. ten Cate
plv. voorzitter van de werkgroep

VNO – NCW Twente,
voorzitter,



J.B. Kroeze

Koninklijke Schuttevaer,
voorzitter,



A. Jorritsma

KvK Oost Nederland,
regiovoorzitter Twente,



L. Koopman

Havenbedrijf Rotterdam N.V.,
directeur Containers, Breakbulk & Logistics,



E. Hoogsteden

IKT,
voorzitter,



H. Spenkelink

college van B en W gemeente Lochem,
wethouder,



B. Bussink

MKB Midden,
voorzitter,



H. Kosterink