



**Buck
Consultants
International**

Binnenhavenvisie Twentekanalen 2017-2030

Uitgevoerd in opdracht van:
Havenbedrijf Twente

Buck Consultants International
Nijmegen, 17 januari 2016

Inhoud

| | Blz. |
|--|------|
| Samenvatting | 1 |
| Hoofdstuk 1 Inleiding | 5 |
| 1.1 Aanleiding | 5 |
| 1.2 Doelstelling | 6 |
| 1.3 Scope | 7 |
| 1.4 Economisch belang binnenhavens | 8 |
| 1.5 Leeswijzer | 10 |
| Hoofdstuk 2 Terugblik 10 jaar haven- beleid | 11 |
| Hoofdstuk 3 Trends & Ontwikkelingen: de invloed op de haven | 19 |
| 3.1 Trends & ontwikkelingen in de logistiek | 19 |
| 3.2 Conclusie: Relevantie trends voor binnenhavens Twentekanalen | 28 |
| 3.3 SWOT-analyse | 29 |
| Hoofdstuk 4 Streefbeelden en strategie | 31 |
| 4.1 Economie en profilering | 31 |
| 4.2 Bereikbaarheid & Infrastructuur | 34 |
| 4.3 Beheer & Organisatie | 36 |
| Hoofdstuk 5 Uitvoeringsprogramma | 38 |
| 5.1 Scope | 38 |
| 5.2 Organisatie | 38 |
| 5.1 Hoofdpijnen uitvoeringsprogramma en prioritering | 39 |
| 5.3 Financiën | 40 |
| 5.4 Tenslotte | 40 |
| Bijlage 1 Huidige economische speerpunten | 45 |
| Bijlage 2 Toelichting SWOT analyse | 52 |
| Bijlage 3 Voetnoten | 56 |

Samenvatting

1. De binnenhavens aan de Twentekanalen van de gemeenten Hengelo, Almelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem vormen samen één van de grootste binnenhavens van Nederland. De binnenhavens worden gekenmerkt door hun strategische ligging op de belangrijke Europese Northsea Baltic verkeerscorridor tussen de zeehavens en het Europese achterland in Duitsland, Polen en de Baltische staten. Deze corridor behoort tot de tien belangrijkste corridors in het TEN-T programma van de Europese Unie.
2. De binnenhavens hebben grote waarde voor de logistieke hotspot Twente en de regio. In 2014 bedroeg de overslag van bulkgoederen in de binnenhavens Twentekanalen ruim 5 miljoen ton en werden ruim 100.000 containers overgeslagen (in TEU). De watergebonden bedrijven langs de Twentekanalen boden in 2014 werk aan 5.100 personen en droegen jaarlijks voor ongeveer 900 miljoen Euro bij aan toegevoegde waarde. De werkgelegenheid van bedrijven die gebruik maken van de binnenhavens is een belangrijke economische factor voor de regio.
3. In 2008 werd het economisch belang van de binnenhavens Twente onderkend en hebben de samenwerkende gemeenten de binnenhavenvisie Twente 2008 opgesteld, waarin ook een maatregelenpakket was opgenomen met bestaande en nieuwe oplossingen voor de knelpunten in de binnenhavens. Het overgrote deel van de voorgenoemen maatregelen is inmiddels doorgevoerd. Wel moet worden vastgesteld dat de ambities ten aanzien van de realisatie van overslagvolume en havengebonden bedrijvigheid voor 2020 naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd gaan worden. De oorzaken kunnen deels worden gezocht in de economische crisis. Ook zijn de ambities (op bedrijfsniveau) in een aantal gevallen bijgesteld.
4. De regio heeft eerder uitgesproken in de top-3 te willen komen van logistieke hotspots in Nederland en het versterken van het logistiek ecosysteem is daarbij cruciaal. De binnenhavens grijpen vooral in op de onderliggende factoren binnen de fysieke bedrijfsomgeving, markt & business development en innovatie & duurzaamheid. Deze binnenhavenvisie adresseert de kansen om met gerichte maatregelen het logistiek ecosysteem te versterken om de logistieke kracht – en daarmee de economische kracht - van de regio maximaal te benutten.
5. De doelstelling van deze binnenhavenvisie Twentekanalen 2017-2030 is driedelig:
 - Vast te stellen welke gedeelde ambitie en streefbeelden de samenwerkende gemeenten hebben op het gebied van maximaliseren van de economische potentie van de binnenhavens
 - Een strategie uit te werken waarmee de ambities en streefbeelden gerealiseerd kunnen worden.

- Een concreet uitvoeringsprogramma uit te werken om de strategie te realiseren.
6. Deze binnenhavenvisie is nadrukkelijk gericht op de economische functie van de binnenhavens Twentekanalen. De binnenhavens zijn van economische betekenis voor zowel direct watergebonden bedrijven als voor indirect waterverbonden bedrijven.
 7. Om voorbereid te zijn op de belangrijkste trends en ontwikkelingen is de impact van logistieke trends voor de binnenhavens Twente vertaald in drie clusters, te weten de vraag naar transportdiensten, het aanbod van infrastructuur en de binnenhavens Twentekanalen als logistieke hotspot.
 - a. De **vraag naar transport over water** neemt door de invloed van nieuwe logistieke concepten zoals synchromodaal transport. Ook biedt schaalvergroting in de binnenvaart een kans om het binnenvaart product concurrerender te maken ten opzichte van wegvervoer. Daarbij is sprake van een toenemend belang containers in de mix van overslag in de binnenhavens. De middellange termijn scenario's van het KiM geven een indicatie van groeisectoren (naast containers, metaal & metaalproducten, en secundaire grondstoffen (afval).

De positie van Twente als draaischijf op de Northsea Baltic corridor is versterkt door het besluit om de Twentekanalen te verruimen tot klasse Va en door de realisatie van de tweede binnenvaartterminal op Businesspark XL in combinatie met de spoorterminal in Bad Bentheim.

- b. Het **benodigde aanbod van infrastructurele voorzieningen** zal afgestemd moeten worden op de voortgaande schaalvergroting in de binnenvaart. Dit wordt deels al geaccommodeerd door de opschaling van de Twentekanalen naar klasse Va, maar de havengebieden aan de Twentekanalen zijn grotendeels nog niet aan de nieuwe eisen aangepast.

Gezien de snelle ontwikkelingen in ICT vormt de informatie-infrastructuur een belangrijke pijler van het aanbod van infrastructuur in de binnenhavens. ICT is van groot belang voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied en biedt kansen voor het verbeteren van het operationeel havenbeheer en het verkorten of betrouwbaarder maken van de vaartijden.

Het is onduidelijk wat op dit moment tot en met 2030 de vraagbehoefte is voor watergebonden bedrijventerreinen. Een actualisatie van het onderzoek (kwantitatief en kwalitatief) wordt daarom aangeraden

- c. **De ontwikkelingskansen voor de logistieke hotspot Twente** hangen mede samen met het regionaal logistiek ecosysteem met de sterke positie van de binnenhavens als een belangrijk uitgangspunt om in te kunnen spelen op economische en geografische trends op de North Sea Baltic corridor. De ontwikkelingen op deze corridor en de verschuiving van zwaartepunten oostwaarts zorgen voor een andere dynamiek waarbij de ligging op de North Sea Baltic corridor in combinatie met het logistiek cluster in de regio een toegevoegde waarde biedt.

8. Per thema zijn de streefbeelden voor 2030 beschreven en is een strategie uitgewerkt om de ambities en streefbeelden te realiseren.
9. Op het terrein van economie en profilering zijn de volgende streefbeelden opgenomen:
 - De binnenhavens zijn gepositioneerd als de Mainport van Oost Nederland en versterken de logistieke hotspot positie van Twente
 - De binnenhavens Twentekanalen leveren blijvend een belangrijke bijdrage aan de (regionale) economie
 - Het aanbod van de ruimte sluit aan op toekomstige eisen van gevestigde en nieuwe havengebonden bedrijven
 - Ruimte bieden aan circulaire economie
 - De intelligente haven speelt in op innovatieve trends in logistiek
10. Om de economische ambities te realiseren wordt een strategie voorzien die de volgende bouwstenen heeft:
 - Het creëren van de economische randvoorwaarden voor behoud van bestaande en werving van nieuwe watergebonden en waterverbonden bedrijven in de regio.
 - Versterken van de samenwerking van de binnenhavens Twentekanalen met de overige organisaties in het logistiek cluster Twente m.b.t. profilering en acquisitie van de logistieke hotspot Twente.
 - Creëren van de ruimtelijke randvoorwaarden voor behoud van bestaande en werving van nieuwe watergebonden bedrijven in de havens langs de Twentekanalen.
 - Benutten van de economische potentie van de overslagvoorzieningen voor containers, stukgoed en bulk in binnenhavens
 - Doorontwikkeling van de haven tot een Smart Port
 - Inspelen op de veranderende milieueisen en ontwikkeling van de circulaire economie
11. Met betrekking tot bereikbaarheid & infrastructuur zijn de volgende streefbeelden opgenomen:
 - Betrouwbare klasse Va bevaarbaarheid Twentekanalen
 - Optimale bereikbaarheid voor de havengebonden bedrijven in de havens over water
 - Maximale synchromodale bereikbaarheid over weg en spoor
 - De binnenhavens ontlasten het wegverkeer
 - Gezamenlijk en integraal beheer & onderhoud
 - Aantrekkelijk verblijfsklimaat voor binnenvaartondernemers
12. Om deze bereikbaarheidsambities te realiseren wordt een strategie voorzien die de volgende bouwstenen heeft:
 - Uitvoering van noodzakelijke aanpassingen van havenvoorzieningen aan Klasse Va (diepgang, kadeversterking e.d.) voor de binnenhavens die nu of in de toekomst klasse Va schepen zullen afhandelen. De omvang van de aanpassingen wordt bepaald door noodzakelijke aanpassingen vanuit het oogpunt van veiligheid, het economische belang en de behoefte van marktpartijen.
 - Volledige en tijdige uitvoering van de geplande verruiming van de Twentekanalen (incl. de renovatie van sluizen in Delden en Hengelo) tot klasse Va over het gehele traject tussen de IJssel en Enschede.

- Verhogen betrouwbaarheid en capaciteit van Twentekanalen, met name (spoor)bruggen en sluiscapaciteit (2e kolk Delden, laagwater/spuicapaciteit).
- Doorvaarthoogte bruggen voor 3 laags 'high cube' containers
- In stand houden afspraken bestuursovereenkomst Bediening op Afstand Twentekanalen voor de 24/7 brug en sluisbediening Twentekanalen en verkennen bediening op afstand voor traject Almelo - De Haandrik.
- Het opstellen van een gezamenlijk meerjaren onderhouds- en beheerprogramma om daarmee de kwaliteit van de bereikbaarheid te garanderen.

13. Op het terrein van beheer & organisatie zijn de volgende streefbeelden opgenomen:

- Een veilige en leefbare haven
- Een slagvaardige samenwerkingsorganisatie

14. Om deze organisatorische ambities te realiseren wordt een strategie voorzien die de volgende bouwstenen heeft:

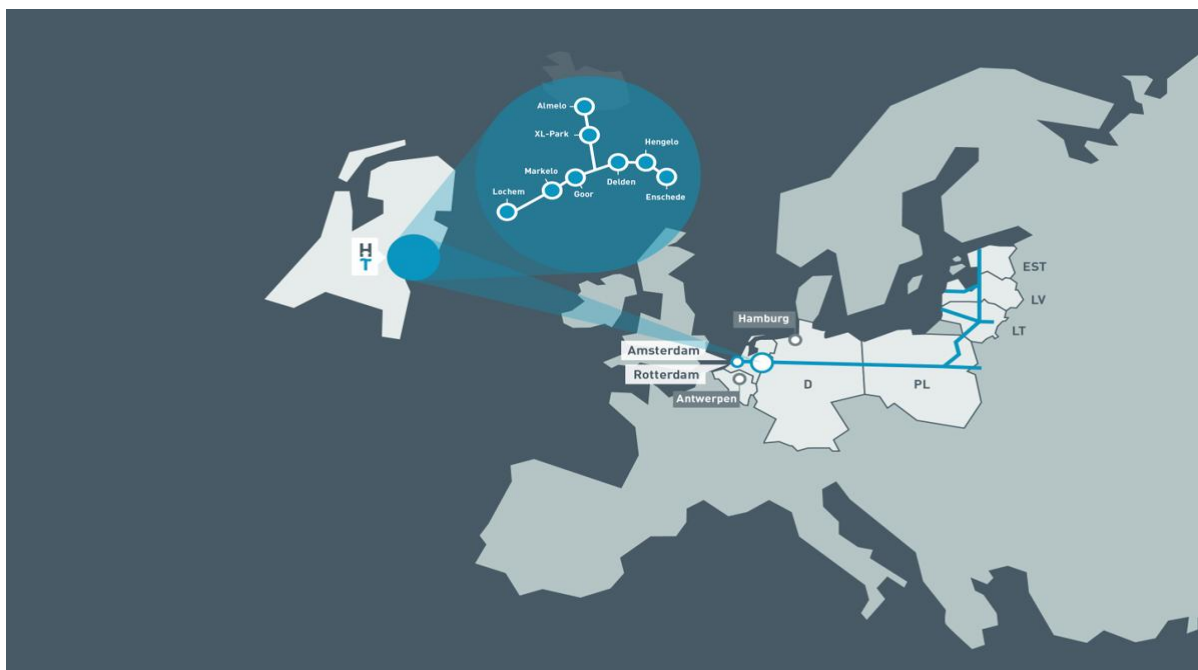
- Versterking van de (netwerk)organisatie van samenwerkende gemeenten om daarmee:
- Verdiepen van de samenwerking en verbindingen met andere partners en de gehele regio te verbinden aan de binnenhavenvisie

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De binnenhavens aan de Twentekanalen van de gemeenten Hengelo, Almelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem vormen samen één van de grootste binnenhavens van Nederland. De binnenhavens worden gekenmerkt door hun strategische ligging op de belangrijke Europese Northsea Baltic verkeerscorridor¹ tussen de zeehavens en het Europese achterland in Duitsland, Polen en de Baltische staten. Deze corridor behoort tot de tien belangrijkste corridors in het TEN-T programma van de Europese Unie.

Figuur 1 Positionering binnenhavens Twentekanalen in logistiek netwerk



Bron: Havenbedrijf Twente

De binnenhavens aan de Twentekanalen hebben niet alleen een belangrijke achterlandfunctie voor de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Zij vormen tevens belangrijke knooppunten in de logistieke hotspot Twente, waar bedrijven werkgelegenheid en toegevoegde waarde creëren. Voor o.a. bedrijven als ForFarmers, Akzo en CTT zijn de Twentekanalen een levensader.

De meerwaarde van de binnenhavens voor de logistieke hotspot Twente en de regio kan met enkele kerncijfers geïllustreerd worden. In 2014 bedroeg de overslag van bulkgoederen in de binnenhavens Twentekanalen ruim 5 miljoen ton en werden ruim 100.000 containers overgeslagen (in TEU). Bedrijven die actief gebruik maken van het water realiseerden daarnaast aan ruim 5.100 personen werk en realiseerden voor bijna 900 miljoen euro aan toegevoegde waarde (BCI, o.b.v. Havenbedrijf Twente, Binnenhavenmonitor 2015, Erasmus Universiteit (2016) en binnenhavengemeenten).

In 2008 hebben deze vijfⁱⁱ havengemeenten de samenwerking gezocht en een regionale visie op de ontwikkeling en het economisch belang van de Twente binnenhavens opgesteld. Deze “*Binnenhavenvisie Twente, netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen*” is tevens voorzien van een uitvoeringsprogramma dat inmiddels voor ca. 90% is uitgevoerd. De gemeenten werken sinds 2015 samen aan de ontwikkeling van de binnenhavens onder de noemer Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen.

De binnenhavenvisie is een belangrijke onderlegger geweest voor het realiseren van zogenaamde *Quick Wins* subsidies bij het Rijk voor de versterking en realisatie van diverse kades en de lobby voor verruiming van de Twentekanalen. Ook heeft de binnenhavenvisie het fundament gelegd onder de versterkte samenwerking tussen de gemeenten langs de Twentekanalen en de gezamenlijke promotie van de binnenhavens.

Met het oog op de economische ambities van de betrokken partners, de snelle veranderingen in economie en logistiek en de kansen die de Topsector Logistiek met zich meebrengt, willen de samenwerkende gemeenten een actualisering van de binnenhavenvisie maken zodat zij optimaal hierop kunnen inspelen.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze binnenhavenvisie Twentekanalen 2017-2030 is drieledig:

- 1 **Waar willen we staan in 2030:** Vast te stellen welke gedeelde ambitie en streefbeelden de samenwerkende gemeenten hebben op het gebied van maximaliseren van de economische potentie van de binnenhavens
- 2 **Wat is daarvoor nodig:** Met welke strategie wordt invulling gegeven aan het realiseren van de ambitie en streefbeelden.
- 3 **Hoe gaan we dat doen:** Een concreet uitvoeringsprogramma t/m 2025 wordt opgesteld om de strategie te realiseren.

1.3 Scope

Deze binnenhavenvisie is nadrukkelijk gericht op de **economische** functie van de binnenhavens Twentekanalen. De binnenhavens zijn van economische betekenis voor zowel **direct** watergebonden bedrijven als voor **indirect** waterverbonden bedrijven.

Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die een vestigingslocatie hebben direct aan (vaar)water op een kadekavel, ten behoeve van goederenoverslag dan wel de productieactiviteit. Enkele voorbeelden:

- Goederenoverslagbedrijven (containerterminals, bulkoverslagbedrijven)
- Productiebedrijven directe aan-/afvoer per schip (betoncentrales, metaalverwerking)
- Productiebedrijven afhankelijk van koelwater (energiecentrales)
- Maritieme bedrijven (scheepswerven, bunkerstations)

Waterverbonden bedrijven zijn bedrijven die een vestigingslocatie hebben in de nabijheid van (vaar)water. Deze bedrijven zijn verbonden met het vaarwater voor de aan- en afvoer van goederen door gebruik te maken van (openbare) goederenoverslagbedrijven of leveren toegevoegde waarde in de productiekolom van direct watergebonden productiebedrijven. Enkele voorbeelden:

- Verladers en andere logistieke bedrijven die gebruik maken van een containerterminal of bulkoverslagbedrijf in de regio, bijvoorbeeld voor de import van goederen via de zeehaven en overslag in de regio;
- Toeleveranciers in industrie en maritieme sector.

In deze binnenhavenvisie Twentekanalen 2017-2030 concentreren we ons op de watergebonden bedrijven in de havens, maar ook op de verbondenheid met de waterverbonden bedrijven die gebruik maken van bedrijven aan het water. Waterverbonden bedrijven behoren namelijk tot het verzorgingsgebied van bedrijven die direct aan het water zijn gelegen en zijn essentieel voor de (maak)industrie en logistiek in de bredere regio. Faciliteiten van de Combi Terminal Twente (CTT¹) voor containeroverslag in Hengelo en binnenkort ook in Almelo en de kades van bijvoorbeeld Stork (Hengelo) en Sesam (Enschede) zijn essentieel voor de aan- en afvoer van goederen die in de regio worden verwerkt of gemaakt.

Naast logistiek houden we in de binnenhavenvisie ook rekening met de recreatieve- en maritieme functie. We hanteren het principe dat de economische functie van de binnenhavens voor de regio Twente/Achterhoek optimaal moeten worden benut.

Deze binnenhavenvisie heeft ook nauwe verbanden met andere initiatieven binnen een groter geografisch gebied. Denk hierbij aan de Strategische Logistieke Alliantie Overijssel (SLA) en het Meerjarenprogramma Goederenvervoer & Logistiek, de ontwikkelingen bij Port of Twente, de Euregionale samenwerking m.b.t. logistieke thema's, de Gebiedstafel en het

¹ Het verzorgingsgebied voor containers die via CTT worden overgeslagen kan oostelijk wel lopen t/m Osnabrück.

1.4 Economisch belang binnenhavens

Zoals in de inleiding is aangegeven zijn de binnenhavens van belang voor de economische ontwikkeling van de regio. De binnenhavens zijn een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel economische activiteiten in de regio. Zonder de binnenhavens zou de aantrekkelijkheid van de regio voor veel bedrijven sterk afnemen. Dit geldt voor zowel havengebonden als havenverbonden bedrijven. Dit betreft zowel bedrijven met een eigen overslagkade als bedrijven die gebruik maken van openbare overslagvoorzieningen zoals de Container Terminal Twente (CTT).

Een voorbeeld van een bedrijf dat gebruik maakt van havenfaciliteiten is Zeton in Enschede. Zeton benut enkele keren per jaar haar overslagkade voor het per binnenschip afvoeren van buitenprofiel installaties naar wereldwijde klanten. Ook wordt diverse projectlading van de maakindustrie (HTSM) via de kade van Stork in Hengelo overgeslagen, heeft CTT een zeer groot belang voor regionale exporteurs zoals Grolsch en een sleutelrol in de verwerking van bulkstromen voor bijvoorbeeld de bouw en de agrarische sector.

Belang binnenhavens Twentekanalen voor de regio en Nederland

Nederland

De functie die de binnenhavens inneemt voor de BV Nederland is aanleiding geweest voor het Rijk om te investeren in de opwaardering van de Twentekanalen. Ook zijn met het regionaal bedrijfsleven afspraken gemaakt om vervoer van weg naar water te realiseren ter grootte van 900 vrachtwagens per dag. De ambitie van de regio om in de top-3 te komen van logistieke hotspots vormt een belangrijke basis voor de afspraken van de regio met het Rijk over investeringen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

Ter illustratie wordt opgemerkt dat verruiming van de Twentekanalen een positieve MKBA opleverde van ca. 65 miljoen Euro (RIGOⁱⁱⁱ, 2008) dit vooral doordat met deze verruiming lagere transportkosten voor bedrijven mogelijk zijn en deze tot verminderde emissies leidt.

De regio

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens publiceert sinds 2014 een binnenhavenmonitor waarmee het economisch belang van de binnenhavens gemeten wordt. In de monitor wordt inzicht gegeven in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Helaas is de methode nog niet uitontwikkeld en laat de monitor geen totaalbeeld van de gemeenten langs het

Twentekanaal zien^{iv}. Op basis van de uitgegeven monitoren (uit 2014 en 2016) en de aan-geleverde data van de binnenhavengemeenten langs de Twentekanalen heeft Buck Consultants International een benadering gemaakt van de werkgelegenheid bij watergebonden bedrijven. Hieruit komt naar voren dat watergebonden bedrijven langs de Twentekanalen in 2014 aan 5.100 personen werk boden. Deze bedrijven dragen jaarlijks voor ongeveer 900 miljoen Euro bij aan toegevoegde waarde. Ter illustratie: de totale werkgelegenheid van watergebonden bedrijven is bijna even groot als de totale logistieke werkgelegenheid van Twente (Logistieke monitor Overijssel, 2016). De logistieke werkgelegenheid in Twente (excl. Lochem) bedroeg in 2015 namelijk 6.240 werkzame personen. Deze logistieke banen hangen vooral samen met de internationale relaties van Twente, uitgedrukt in import, export en wederuitvoer. In de wederuitvoer (een indicatie van het aandeel distributiecentra (DCs) in de regio) scoort Twente nu nog in de middenmoot. Geconcludeerd kan worden dat de werkgelegenheid van bedrijven die gebruik maken van de binnenhavens een belangrijke economische factor voor de regio zijn.

Regionaal logistiek Ecosysteem

De binnenhavens langs de Twentekanalen hebben sterke invloed op het regionaal logistiek ecosysteem (BCI, 2016). Het logistiek ecosysteem is in onderstaande figuur conceptueel weergegeven.

Figuur 2 Regionaal logistiek Ecosysteem



Bron: Buck Consultants International (2016)

Het regionaal logistiek ecosysteem omvat alle harde en zachte factoren die invulling geven voor het versterken van de logistieke hotspot ambitie. De regio heeft eerder uitgesproken in de top-3 te willen komen van logistieke hotspots in Nederland en het versterken van het logistiek ecosysteem is daarbij cruciaal. De binnenhavens grijpen vooral in op de onderliggende factoren binnen de fysieke bedrijfsomgeving, markt & business development en innovatie & duurzaamheid. Deze binnenhavenvisie adresseert de kansen om met gerichte maatregelen het logistiek ecosysteem te versterken om de logistieke kracht – en daarmee de economische kracht - van de regio maximaal te benutten.

Tabel 1 Kerncijfers overslag economisch belang binnenhavens Twentekanalen

| | <i>Almelo</i> | <i>Enschede*</i> | <i>Lochem</i> | <i>Hengelo**</i> | <i>Hof van Twente***</i> | <i>Totaal</i> |
|---|---------------|------------------|---------------|------------------|--------------------------|---------------|
| Overslag (tonnen per jaar) | 875.000 | 275.000 | 576.000 | 2.945.000 | 487.000 | 5.158.000 |
| Overslag (containers in TEU) | | | | 100.000 | | |
| Werkgelegenheid (fte) | 922 | 174 | 490 | 3.204 | 310 | 5.100 |
| Directe toegevoegde waarde per jaar (€) **** | 100 mln | 19 mln | 53 mln | 348 mln | 34 | 554 |
| Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde | | | x 1,61 | | | |
| Directe + indirecte toegevoegde waarde per jaar (€) | 161 mln | 31 mln | 85 mln | 560 mln | 55 mln | 892 mln |

Bron: BCI, o.b.v. Havenbedrijf Twente, Binnenhavenmonitor 2015, Erasmus Universiteit (2016) en binnenhavengemeenten

* *Enschede: incl. Zeton (25% werkgelegenheid toegerekend)*

** *Hengelo: incl. Thales, Siemens*

*** *Hof van Twente: incl. Eternit*

**** *Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon: € 105.803,-.*

Met de jaarlijkse overslag van 5.158.000 ton bulkgoederen en ruim 100.000, zorgen de binnenhavens ook voor een forse reductie van vrachtverkeer op de toegangsroutes naar Twente. Dit wordt geschat op ongeveer 600.000 jaarlijkse vrachtautobewegingen.

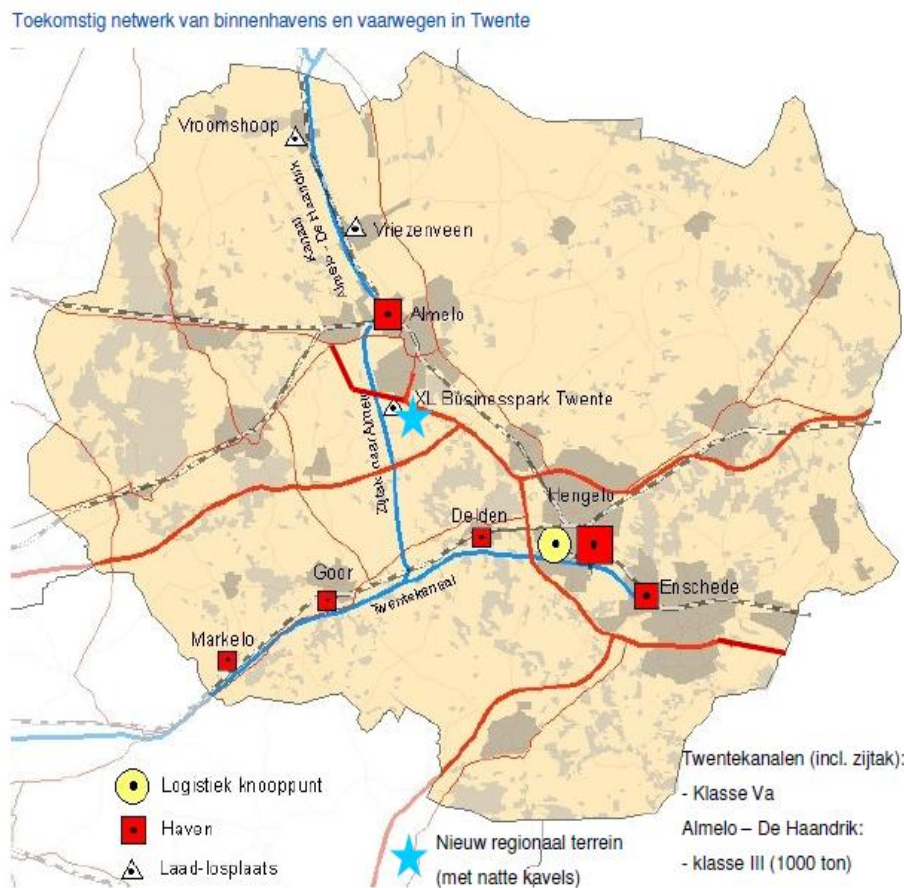
1.5 Leeswijzer

Deze visie is opgebouwd rond de ambitie om in 2030 de economische potentie van de binnenhavens langs de Twentekanalen te maximaliseren. Hoofdstuk 2 schetst een terugblik van 10 jaar havenbeleid. In hoofdstuk 3 worden de relevante trends en ontwikkelingen uitgediept en wordt de impact op de binnenhavens beschreven. Dit mondt uit in een SWOT-overzicht van sterkten, zwakten kansen en bedreigingen. In hoofdstuk 4 worden de ambities en streefbeelden beschreven **waar de samenwerkende havens in 2030 willen staan** en wordt de strategie **wat daarvoor nodig is** beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het uitvoeringsprogramma dat beschrijft hoe de strategie **wordt uitgevoerd**.

Hoofdstuk 2 Terugblik 10 jaar havenbeleid

De afgelopen jaren is met behulp van diverse programma's, en met name het maatregelenpakket binnenvaartvisie Twente uit 2008, een breed scala aan projecten uitgevoerd. Belangrijk startpunt daarbij is het opstellen van de streefbeelden geweest.

Figuur 3 Streefbeeld netwerk van binnenvaart en vaarwegen in Twente voor 2020



Bron: Binnenvaartvisie Twente (2008)

De streefbeelden voor 2020 bestonden uit twee hoofdkeuzes:

- 1 Betere benutting van de ruimte in de binnenvaart
- 2 Betere bereikbaarheid van de binnenvaart

Naast deze hoofdkeuzes waren ook enkele andere thema's in de visie opgenomen:

- de ambitie voor het gebruik van de haven (in termen van overslag en aantal havengebonden bedrijven) voor 2020.
- In relatie tot de governance is in iedere gemeente tevens een portefeuillehouder "Haven" aangewezen en helpen de gemeentesecretarissen met de afstemming.

Daarnaast is de Beter Benutten deal met het Rijk om in 2020 dagelijks 900 vrachtwagens van de weg naar het water te realiseren een belangrijke mijlpaal. Het regionaal bedrijfsleven heeft hiervoor intentieverklaringen afgegeven en zich bereid verklaard om ca. 2,6 miljoen ton aan bulkgoederen per binnenvaart te vervoeren en ca. 172.500 TEU aan containers. Deze deal is de basis voor het besluit om de Twentekanalen (incl. sluisen) te verruimen naar klasse Va, waarbij de verschuiving van weg naar water een belangrijke opgave voor de regio is. Hiervoor is 76 miljoen Euro beschikbaar. De reeds uitgevoerde investeringen in de 2^{de} sluiscolk in Eefde hebben daarnaast ca. 70 miljoen Euro gekost.

De havenbedrijven en gemeenten langs de Twentekanalen hebben afgelopen jaren gebruik gemaakt van de landelijke Quick Win regeling, die gericht was op de stimulering van de vervanging of uitbreiding van kades en havenfaciliteiten. De totale omvang van de publieke investeringen in die in het kader van de Quick-Wins zijn uitgevoerd bedraagt ca. 30 miljoen Euro².

Totaal betekent dit dat vanaf 2008 voor **ca. 175 miljoen Euro aan publieke investeringen naar het verbeteren van de Twentekanalen is gedaan, waarvan ca 30 miljoen Euro aan regionale publieke investeringen**. Deze investeringen zijn randvoorwaardelijk voor het optimaal benutten van de binnenvaart en het versterken van de regionale economie.

Maatregelenpakket Havenvisie 2008

Voor de uitvoering van de binnenhavenvisie Twente 2008 is een maatregelenpakket opgesteld. Het maatregelenpakket gaf een overzicht van bestaande en nieuwe oplossingen voor de knelpunten in de knelpuntenanalyse uit de visie. De maatregelen waren per categorie gerangschikt en onderverdeeld in een aantal hoofdthema's per categorie. In de tabellen op de volgende pagina is de voortgang van de belangrijkste projecten weergegeven en wordt inzicht gegeven in de ambities en realisatie van aantal bedrijfsvestingen in de havengebieden en overslag.

² Bron: Beter Benutten-deal Twentekanalen, d.d. 28 november 2013

Tabel 2 Voortgang maatregelen binnenhavenvisie 2008 (1)

| Project | Maatregel | Realisatie 2016 | |
|--|---|--|----|
| <i>Betere benutting van de ruimte in de binnenhavens</i> | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Nieuwe watergebonden bedrijven ruimte bieden in Twente via XL Business park Twente | <ul style="list-style-type: none"> Reserveren ruimte voor openbare kade | <ul style="list-style-type: none"> De openbare kade op het XL Businesspark is gerealiseerd en kan in 2017 voor container overslag worden benut. | ++ |
| <ul style="list-style-type: none"> Huidige watergebonden bedrijven ruimte bieden via herstructurering van terreinen | <ul style="list-style-type: none"> Via topper regeling realiseren van herstructurering havengebieden in Almelo, Hengelo en Enschede. | <ul style="list-style-type: none"> Herstructureringsopgave uitgevoerd. Ook in Lochem is herstructurering uitgevoerd (TKF) en revitalisering in Markelo. | ++ |
| <ul style="list-style-type: none"> Containeractiviteiten, -bedrijvigheid en -faciliteiten concentreren in Hengelo (CTT) | <ul style="list-style-type: none"> Grootschalige containeractiviteiten concentreren op CTT Hengelo. | <ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding capaciteit (incl. opslag) CTT Hengelo naar 300.000 TEU (quick wins). Nevenlocatie CTT in Almelo op XL Businesspark wordt gerealiseerd. | ++ |
| <ul style="list-style-type: none"> Huidige en nieuwe watergebonden bedrijven geluidruimte bieden voor activiteiten | <ul style="list-style-type: none"> Realiseren van mitigerende maatregelen | <ul style="list-style-type: none"> Enkele verkennende onderzoeken zijn uitgevoerd en op knelpunt locaties zijn mitigerende maatregelen genomen (zoals Puinbreker, Hengelo). | ++ |
| <ul style="list-style-type: none"> Watergebonden bedrijvigheid, woningbouw en recreatie in samenhang ontwikkelen | <ul style="list-style-type: none"> Opstellen integrale visies. | <ul style="list-style-type: none"> Diverse nieuwe bestemmingsplannen opgesteld in havengemeenten (Lochem, Enschede) waarbij functies in samenhang worden ontwikkeld. | ++ |



Tabel 3 Voortgang maatregelen binnenhavenvisie 2008 (2)

| Project | Maatregel | Realisatie 2016 | |
|--|---|---|-----|
| <i>Betere bereikbaarheid van de binnenhavens</i> | | | |
| · Twentekanalen toegankelijk maken voor klasse Va schepen | · Verruimen Twentekanalens Zutphen - Enschede, Zijtak Almelo tot Va schepen. | · Lobby succesvol, realisatie van verbetering van toegankelijkheid uiterlijk voorzien in 2020. | + |
| · Kanaal Almelo-De Haandrik toegankelijk maken voor Klasse III schepen tot 1.000 ton | · De opwaardering omvat het vervangen van vijf bruggen, realiseren van wachtplaatsen, aanbrengen van voorzieningen voor de scheepvaart en baggeren. | · Project in afrondende fase en capaciteit is vergroot tot 700 ton. | + |
| · In elke gemeentekern een openbare kadefaciliteit behouden en ontwikkelen | · In elke gemeente is een kadefaciliteit van 150 tot 200 meter geschikt voor het laden en lossen van klasse Va schepen. | · In iedere gemeente is het mogelijk om met klasse Va schepen te laden en lossen. In Markelo is daarnaast ook een insteekhaven gerealiseerd t.b.v. Holterman. De kade in Delden wordt verbeterd tijdens werkzaamheden RWS aan Twentekanalens. | + |
| · Waarborgen van de bereikbaarheid via de weg en het water | · Verbetering ontsluiting, verstevigen bruggen. | · Gemeenten en provincie hebben maatregelen genomen om de (interne) bereikbaarheid te verbeteren. In Hof van Twente, Lochem en Hengelo zijn afspraken gemaakt over het robuuster maken van bruggen (weglast). | + |
| · Behouden van tri-modale ontsluiting van watergebonden terreinen in Almelo en Hengelo | · Borgen van tri-modale ontsluiting op Dollegoor en Bedrijvenpark Twente in Almelo en Twentekanaal Zuid in Hengelo. | · Sinds 2014 biedt CTT ook de mogelijkheden voor spoorvervoer via een nieuwe terminal in Bad Bentheim. De Bentheimer Eisenbahn heeft een terrein op het stationemplacement geschikt gemaakt voor containeroverslag. CTT zorgt voor de boekingen, de overslagen en het voor- en natransport van de containers. De containertrein rijdt drie keer per week en haalt daarmee ongeveer 10.000 vrachtwagenbewegingen (ruim 5 miljoen vrachtwagenkilometers) van de weg. · Dollegoor is gerevitaliseerd. Er is geen sprake van tri-modale ontsluiting, maar de bestaande voorzieningen op de locaties zijn gemoderniseerd. | +/- |



- De Spoorlijn Bedrijvenpark Twente verbindt het regionale Bedrijvenpark Twente met de spoorlijn van Marienberg naar Almelo. De spoorlijn kent drie losplaatsen en een opstel-/rangeerterrein van drie sporen. De bedrijven die gebruikmaken (maakten) van de genoemde losplaatsen zijn Van Merksteijn (walsdraad), Nijhoff Grind en het depot van de NAVO. Met de bereikbaarheid via de weg en de haven is er sprake van trimodale ontsluiting

Naast bovenstaande uitgevoerde maatregelen is in tabel 4 de voortgang op de ambitie van het overslagvolume en het aantal bedrijven met een vestiging aan het water weergegeven^v.

Tabel 4 Realisatie ambitie 2020 en realisatie overslag 2015

| Binnenhaven | Situatie 2008 | Ambitie (2020) en realisatie (2015) Overslagvolume | Ambitie (2020) en realisatie (2016) bedrijven met vestiging aan het water |
|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Hengelo | <ul style="list-style-type: none"> 3,5 mln. ton, 60.000 TEU via water 9 watergebonden bedrijven | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 4,5 mln. ton, waarvan 100.000 TEU. Realisatie: 3 mln. ton en 100.000 TEU. | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 15 bedrijven met vestiging aan water Realisatie: ca. 12 |
| <ul style="list-style-type: none"> Almelo | <ul style="list-style-type: none"> 1 mln. ton 10 watergebonden bedrijven | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 1,5 mln. ton Realisatie: 0,9 mln. ton | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 15 bedrijven met vestiging aan water. Realisatie: 7 |
| <ul style="list-style-type: none"> w.v. XL Business park | <ul style="list-style-type: none"> n.v.t. | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 0,5 mln. ton Realisatie: n.v.t. | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie minimaal 3 vestigers die gebruik maken van openbare laad- en loskade Realisatie: openbare container terminal wordt gerealiseerd. |
| <ul style="list-style-type: none"> Enschede | <ul style="list-style-type: none"> 0,5 mln. ton 6 watergebonden bedrijven | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie: 1,0 mln. ton Realisatie: 0,2 mln. ton | <ul style="list-style-type: none"> Ambitie 10 bedrijven die gebruik maken van de haven Realisatie: 10 |

-
- Hof van Twente
 - 0,6 mln. ton
 - 7 watergebonden bedrijven
 - Ambitie: 1 mln. ton
 - Realisatie: 0,7 mln. ton
 - Ambitie: 5 bedrijven met vestiging die gebruik maken van de havens in Goor, 3 bedrijven die gebruik maken van de havens in Markelo en Delden
 - Realisatie: Goor 2, Delden 1, Markelo 2
- * ten aanzien van gemeente Lochem waren in de binnenhavenvisie Twente geen doelstellingen geformuleerd. In 2015 bedroeg de overslag van bulkgoederen ca. 600.000 ton.
-

Conclusie maatregelen en realisatie

Op basis van deze twee tabellen kan geconcludeerd worden dat **het overgrote deel van de voorgenomen maatregelen is doorgevoerd**, maar dat de ambities ten aanzien van de **realisatie van overslagvolume en havengebonden bedrijvigheid** voor 2020 naar alle waarschijnlijkheid **niet gerealiseerd** gaan worden.

De oorzaken van het niet volledig realiseren van de ambities kan deels worden gezocht in de economische crisis. Ook zijn de ambities (op bedrijfsniveau) in een aantal gevallen bijgesteld.

Kort samengevat:

- De partners van de binnenhavenvisie hebben door de uitvoering van de Quick Wins, de overige maatregelen uit het maatregelenpakket 2008 en de succesvolle lobby voor de verruiming van de Twentkanalen hard gewerkt om in de periode vanaf 2008 de randvoorwaarden voor groei van de haven op orde te brengen.
- Daarmee is nu de basis op orde.
- Een verdere uitwerking van maatregelen volgt uit de actualisering van de visie. Hieronder de opgave voor investeringen in havenvoorzieningen door de regio en ondernemers om optimaal te profiteren van de voorgenomen verruiming van de Twentekanalen naar klasse Va.

Er ligt nog een forse opgave voor de komende jaren. De nu voorliggende binnenhavenvisie biedt handvatten om daaraan te werken, en om door te gaan op de ingeslagen weg, zodat bij realisatie van de verruiming van de Twentekanalen rond 2020, de binnenvaart maximaal kan worden gefaciliteerd.

Huidig beleid binnenhaven gemeenten

De binnenhavengemeenten, alsmede de regio Twente, Port of Twente en de provincies Overijssel en Gelderland voeren beleid en projecten uit om de economische functie van de binnenhavens meer te benutten en om vervoer over water te stimuleren. In bijlage 1 is een analyse opgenomen van de (huidige) economische speerpunten van de binnenhavengemeenten, Regio Twente en Port of Twente en beide provincies. Daarbij is gekeken naar specifiek economisch logistiek beleid.

Uit de analyse komt naar voren dat de gemeenten in hun economisch beleid inzetten op sectoren die baat hebben bij de ontwikkeling van binnenhavens (zoals agro, de bouw, logistiek, HTSM). De bijdrage en het belang van de binnenhavens aan de regionale economie wordt in overgrote mate onderkend, maar de doorvertaling daarvan naar een op binnenhaven gericht economisch beleid is op dit moment nog beperkt. De bouwstenen hiervoor zijn wel aanwezig en bij een aantal gemeenten wordt hiervoor verwezen naar het gemeenschappelijk Havenbedrijf Twente.

Gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanalen

In 2014 is de samenwerkingsovereenkomst gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanalen door de vijf samenwerkende gemeenten ondertekend. In de samenwerkingsovereenkomst is de wens uitgesproken om de publieke (nautische- en fysieke-) beheer- en ontwikkeltaken samen uit te gaan uitvoeren en deze taken centraal aan te sturen. In de profilering en externe communicatie wordt het gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanalen gepositioneerd als het merk “**Havenbedrijf Twente**”. De visie van het havenbedrijf is:

Een goede bereikbaarheid over water biedt kansen om duurzaam en op (inter-)nationaal niveau economische activiteiten te ontplooiën en te versterken.

Om het Havenbedrijf Twente met een krachtige strategische boodschap te positioneren is een positioneringsstatement opgesteld. Daarin wordt aangegeven dat het Havenbedrijf Twente vervoerders en bedrijven verbindt met de meest dynamische mainport van Oost-Nederland: de binnenhavens van Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem. Het Havenbedrijf Twente maakt Oost-Nederland, naast weg en spoor, beter bereikbaar. De havens dragen bij aan een economisch sterker en duurzamer leefklimaat.

En uitgebreide toelichting op het havenbedrijf Twente is in bijlage 1 opgenomen.

Hoofdstuk 3 Trends & Ontwikkelingen: de invloed op de haven

In dit hoofdstuk zijn de relevante trends en ontwikkelingen in de logistiek uitgediept en wordt de impact op de binnenhavens beschreven. Dit mondt uit in een SWOT-overzicht van sterkten, zwakten kansen en bedreigingen.

3.1 Trends & ontwikkelingen in de logistiek

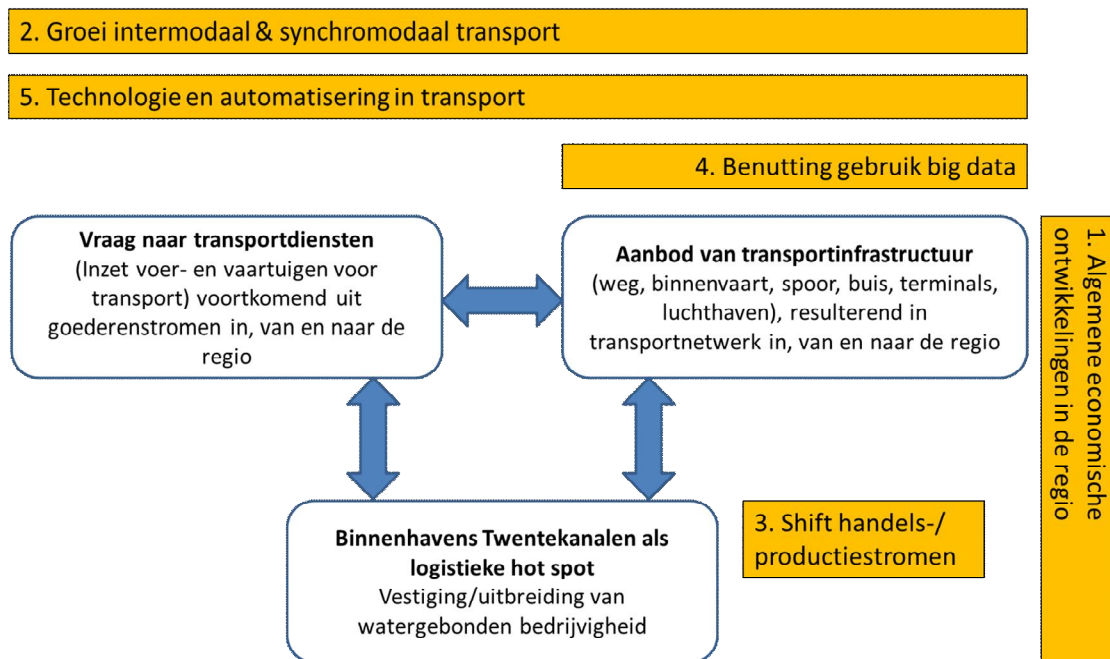
In onderstaande figuur staan de belangrijkste ontwikkelingen & trends met een impact op de logistiek geclusterd weergegeven.

Figuur 4 Ontwikkelingen en impact op logistiek



Enkele beeldbepalende trends uit figuur 4 op voorgaande pagina die impact hebben op het goederenvervoer in de binnenhavens Twente in 2030 zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven. De impact op de logistiek is te vertalen in drie clusters, te weten de **vraag naar transportdiensten**, het **aanbod van infrastructuur** en **de binnenhavens Twentekanalen als logistieke hotspot**.

Figuur 5 Impact logistieke trends op diensten, infra en de binnenhaven als geheel



1 Economische groei tot 2030

Algemeen

Een groei van logistiek en vrachtverkeer is direct gerelateerd aan de achterliggende economische ontwikkelingen. Als de fysieke economie groeit, moeten producten opgeslagen, overgeslagen en getransporteerd worden. De economie in Nederland en ook in Twente ontwikkelt zich deels trendmatig en deels met up's en downs. Waar het begin van deze eeuw nog werd gekenmerkt door een hoge jaarlijkse groei, is de groei tijdens de crisis die in 2008 uitbrak sterk teruggelopen en zijn er zelfs meerdere kwartalen geweest waarin de economie kromp. Inmiddels is de weg naar boven weer gevonden en wordt voor 2017 en 2018 een redelijke economische groei voorzien.

Voor de middellange termijn zijn de vooruitzichten onzekerder. Het CPB gebruikt een hoog en een laag scenario om de bandbreedte voor de verwachte economische ontwikkeling voor de komende jaren uit te werken.

- In het scenario Hoog is sprake van snelle technologische groei en een groeiende bevolking. Vertrouwen en samenwerking leiden tot globalisering en een toename van de internationale handel. Het stabiele financiële systeem faciliteert de economische groei. Er worden in Hoog gemakkelijker afspraken gemaakt en risico's genomen en er heerst meer optimisme.
- In het Lage scenario zetten trage technologische vooruitgang en een krimpende bevolking een rem op de economische groei. Er is gebrek aan samenwerking en vertrouwen, waardoor internationale handel stagneert. Dit geldt ook voor de Europese interne markt. Risicopremies blijven hoog en het financiële systeem slaagt er onvoldoende in om groei te faciliteren.

In scenario Laag groeit de economie tot 2050 met 1% van het bruto binnenlands product. In scenario Hoog met 2%.

Ontwikkelingen in Twente

In de Ontwikkelagenda Twente zijn o.a. de regionaal economische ontwikkelingen geschetst die de basis zullen vormen voor de wijze waarop de Twentse economie zich zal ontwikkelen. Dit is een verbijzondering van de algemene trendmatige groei die voor geheel Nederland verwacht wordt.

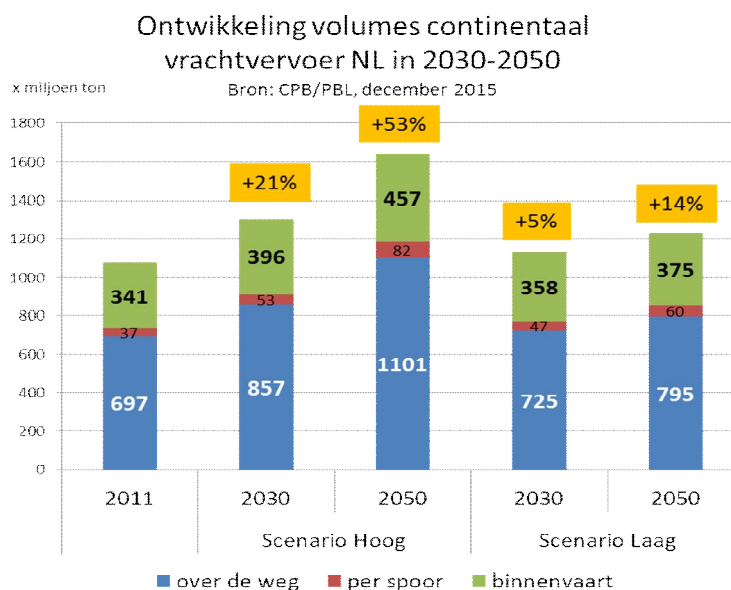
Uitgangspunt is dat de economie van Twente verder zal groeien, waarbij een stevige basis ligt in de bestaande economische clusters met sterke sectoren die een logistieke basis hebben. Belangrijke sterke punten zijn:

- Landelijk neemt Twente de tweede plaats in op het gebied van innovatie, achter Zuid-oost-Brabant. De kennisintensieve industrie en de technologische dienstverlening zijn sterke sectoren, vooral op het vlak van materialen, energie, veiligheid en gezondheid. Daarbij kent Twente een ondernemend MKB en ontwikkelingen zoals Kennispark: van oudsher maakindustrie die in wisselwerking met onderwijs en kennisinstellingen de omslag heeft gemaakt naar innovatie van producten en processen.
- De export in Twente groeit al vele jaren sneller dan in de rest van Nederland. Hoogwaardige Twentse halffabrikaten worden wereldwijd toegepast, bijvoorbeeld in de auto-industrie, medische applicaties en de ruimtevaart.
- Universiteit Twente zorgt samen met Saxion, ROC en praktijkopleidingen voor technisch talent op de verschillende niveaus. Het onderwijscluster ontwikkelt kennis en stimuleert de toepassing ervan in nieuwe producten en diensten. Sinds 1980 heeft dit al geleid tot ruim 700 nieuwe ondernemingen.
- Twente is daarmee een kansrijke schakel voor mainports in hun toegang naar Duitsland en Noord- en Oost-Europa en omgekeerd. Twente heeft een luchthaven; dat is een extra plus voor de internationale bereikbaarheid en positionering.
- De kracht van de Twentse mentaliteit: Twentenaren steken de handen uit de mouwen, zijn betrouwbaar, innovatief en eigenwijs en hebben een ijzersterke streekidentiteit; ze voelen zich sterk verbonden met de streek en de historie ervan.

2 Groei intermodaal & synchronodaal transport

De verdere ontwikkeling van de havens Twentekanalen is tevens afhankelijk van de autonome groei van het goederenvervoer over water in Nederland. Hiervoor stelt het CPB prognoses op die doorlopen tot 2050. Voor deze visie zijn met name de groeiscenario's tot 2030 van belang, omdat dit de scope van de visie omvat. Uit de meest recente prognoses van het CPB (2015) komt naar voren dat **het goederenvervoer groeit, maar minder hard dan in eerdere scenario's** die voor de economische crisis van 2008-2009 zijn opgesteld. In het hoge scenario groeit het totale vrachtvervoer in Nederland tussen 2011 en 2030 met 21% en in het lage scenario blijft dit beperkt tot 5%. Het vrachtvervoer per binnenvaart neemt respectievelijk in dezelfde periode in het hoge scenario met 16% en in het lage scenario met 5% toe. Onderstaand figuur geeft hiervan een overzicht.

Figuur 6 Ontwikkeling continentaal vrachtvervoer Nederland 2030-2050



De verschillende groeipaden van bulkvervoer en containervervoer alsmede de lage en hoge scenario's voor 2030 hebben gevolgen voor de timing van de ontwikkeling van fysieke functie van de binnenhavens. Bijvoorbeeld op gebied van containeroverslagfaciliteiten, of havenassets die droge- en of natte bulk kunnen overslaan.

Recente cijfers over de vervoersomvang voor droge en natte bulk en containers over de periode 2010-2015 geven een goede illustratie van de verschillende groeipaden per verschijningsvorm. De groei die in de binnenvaart gerealiseerd wordt komt vooral ten gunste voor het containervervoer. Tussen 2010 en 2015 groeide het vervoer van containers (TEUs) in Nederland per binnenvaart met 22%. Gemeten in het vervoerd gewicht steeg de omvang met ruim 16%. Droge bulk daarentegen nam in deze periode af met ongeveer 1% en de natte bulk steeg met 8%.

In aanvulling op de CPB prognoses heeft onderzoeksbureau Panteia in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) eind 2016 onderzoek^{vi} gedaan naar de middel-lange termijn verwachtingen voor de ontwikkeling van het goederenvervoer. Voor het (intermodale) binnenvaart volume verwacht zij tussen 2016 en 2021 een jaarlijkse groei van 2,1% per jaar. Specifieke groeisectoren zijn daarbij Metalen en metaalproducten (+6,1% p/j), secundaire grondstoffen (afval) (+7,8% p/j) en containers (+4,8% p/j). Hierbij moet worden opgemerkt dat dit landelijke verwachtingen zijn die niet noodzakelijkerwijs 1-op-1 doorwerken in de ontwikkeling van het vervoersvolume op de Twentekanalen.

Schaalvergroting

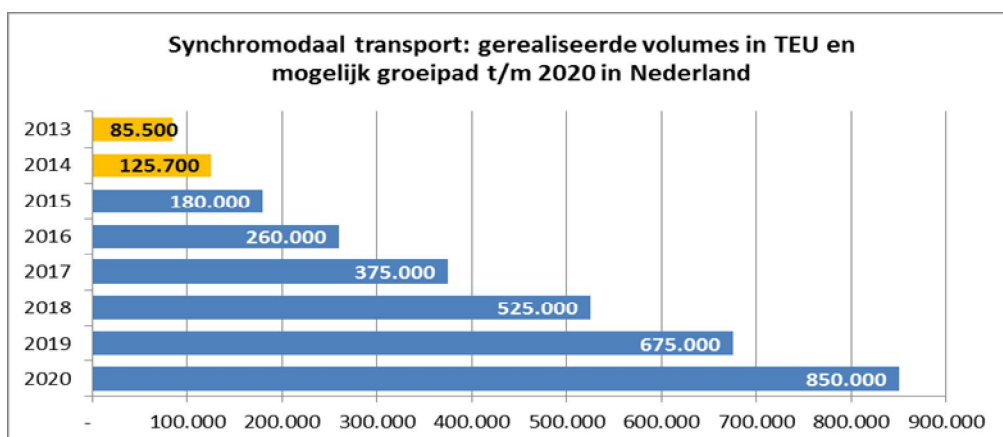
In dit kader kan ook opgemerkt worden dat de schaalvergroting, al enige jaren zichtbaar in de zeevaart, ook doorwerkt in de binnenvaart. Onderzoek van het Centraal Bureau voor de Rijn en Scheepvaart^{vii} laat zien dat de gemiddelde capaciteit van de motorvrachtschepen in 2014 met 1,5% is toegenomen tot bijna 1.500 ton. Tevens concludeert zij dat een afname van het aantal schepen met een capaciteit tot 1.000 ton wordt verwacht. Voor grotere schepen wordt een groei in aantal verwacht. Dit is een teken dat de schaalvergroting in de binnenvaart nog steeds gaande is.

Deze ontwikkeling stelt eisen aan het aanbod van de transportinfrastructuur, zoals de Twentekanalen en de kades en havens. De afgelopen jaren is het aantal containers dat per call in de zeehavens wordt gelost sterk gegroeid. Voor de diepzee terminals is het daardoor van belang om de containers zo snel mogelijk naar steunpunten in het achterland door te voeren (extended gate principe), waardoor voldoende ruimte op de terminals beschikbaar blijft. De binnenvaartterminals in de havens Twentekanalen vervullen de functie van extended gate voor een deel van Oost-Nederland en verder oostwaarts. De verdere schaalvergroting zal deze ontwikkeling de komende jaren versterken.

Synchromodaal vervoer

Stimulering en groei van synchromodaal transport kan ertoe bijdragen dat meer goederen via de binnenvaart vervoerd gaan worden. Synchromodaal vervoeren betekent dat verladers en logistiek dienstverleners in elke situatie de beste keuze maken voor een transportalternatief en daarbij meerdere vervoerscondities (weg, water en spoor) open houden. Binnen de Topsector logistiek zijn hiervoor diverse maatregelen genomen. Specifiek voor het vervoer van containers betekent dit bijvoorbeeld een (extra) opgave om in 2020 in Nederland 850.000 TEU via synchromodale oplossingen te vervoeren.

Figuur 7 Synchronodaal transport: mogelijk groeipad t/m 2020 in Nederland



Bron: Topsector Logistiek (2014)

Deze landelijke opgave biedt ook kansen voor de binnenhavengemeenten langs de Twentekanalen. Sinds enkele jaren zijn de eerste synchronodale diensten met bedrijven in de regio Twente opgestart. CTT is een van de koplopers op gebied van synchronodaal transport. De regio kan de potentie om meer intermodaal & synchronodaal volume via de binnenhavens te laten lopen vergroten door de samenwerking met landelijke partners zoals Lean & Green Off-road en Connekt^{viii} en de regionale partners (zoals de SLA) te versterken.

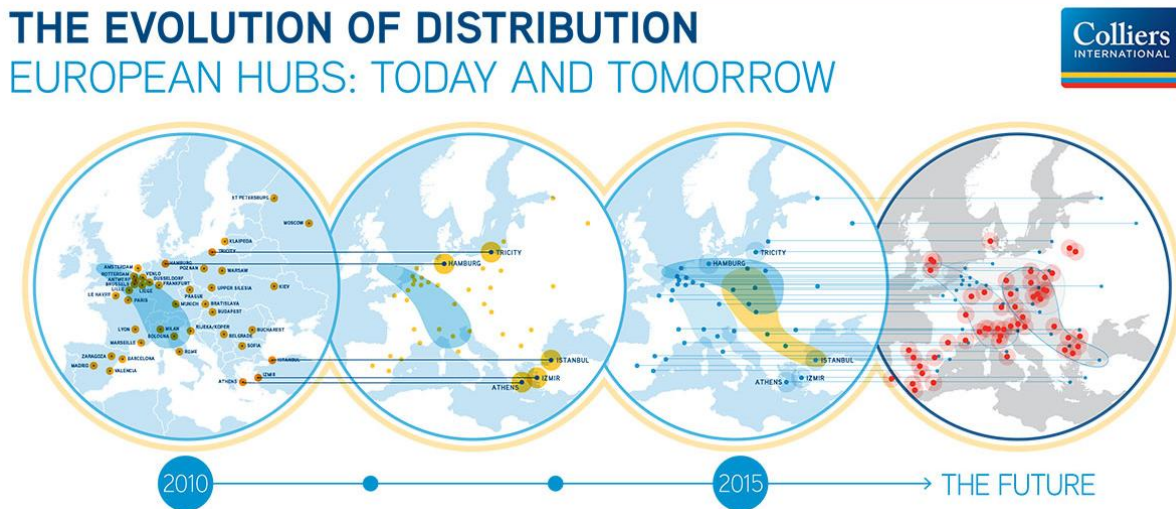
3 Shift van handels- en productiestromen

Diverse onderzoeken geven aan dat het **zwaartepunt van de logistieke activiteiten in Europa verschuift naar het Oosten**. De 'blauwe banaan' wordt vaak als metafoor gebruikt voor de regio waar de meest Europese distributieoperaties (EDCs) gevestigd zijn en waar een groot deel van de koopkrachtige Europese bevolking woont, werkt en leeft.

Deze unieke logistieke positie is voor de toekomst echter niet zomaar gegarandeerd: naar verwachting ontstaat er in Midden-Europa ook een regio waar internationale logistieke activiteiten zich bij voorkeur vestigen en de Zuid-Europese havens in concurrentiekracht gaan toenemen. Het toenemen van de investeringen in en het gebruik van Zuid-Europese zeehavens is daar een voorbeeld van, terwijl ook het spoorvervoer tussen China en Europa zich in snel tempo aan het ontwikkelen is.

Deze verschuiving is in figuur 8 illustratief weergegeven.

Figuur 8 Ontwikkeling van distributie: Europese hubs nu en in de toekomst



Bron: Colliers 2016, *The evolution of distribution*

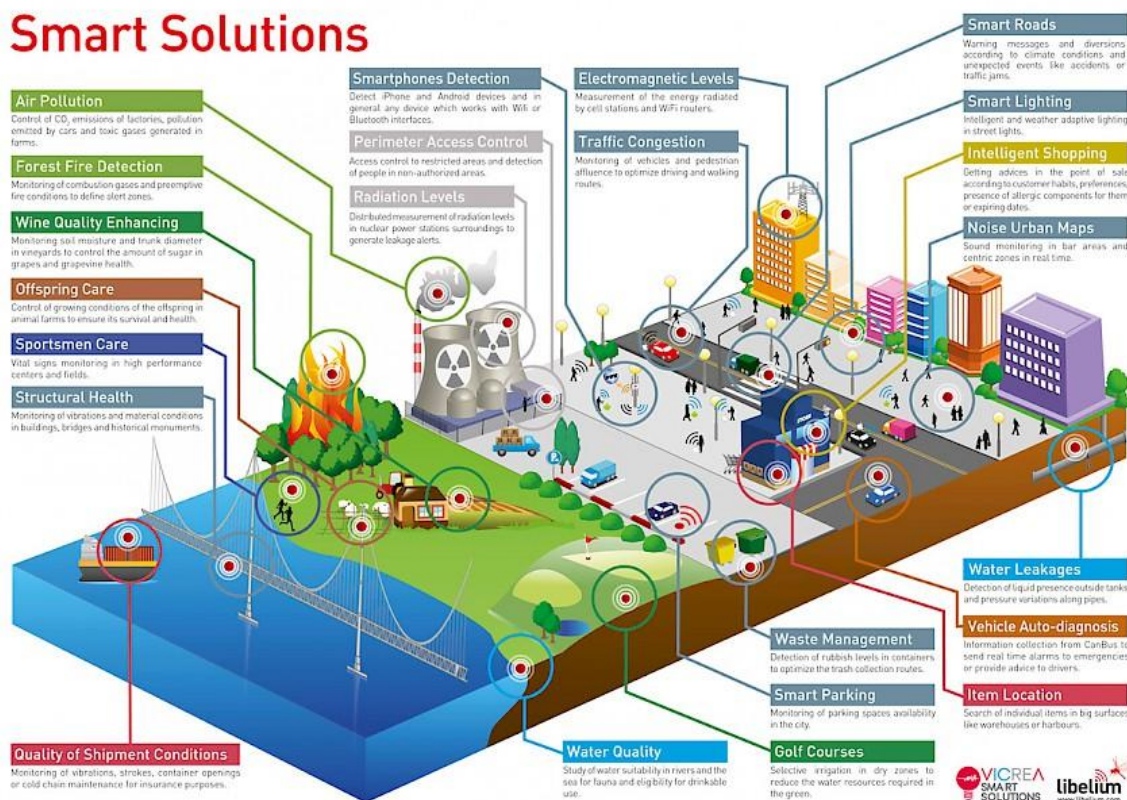
Uit het in de inleiding aangehaalde rapport van de Erasmus Universiteit over de logistiek-economische structuurveranderingen en de impact op Overijssel (Het daagt in het oosten!) komt naar voren dat deze verschuiving van het zwaartepunt naar het oosten ook kansen biedt voor de havens Twentekanaal. Juist door ontwikkelingen als ‘One Belt, One Road’ in China zal Rotterdam meer perifeer komen te liggen in Europa: gelegen aan het einde van een spoorlijn. Overijssel zal daarentegen doorvoerstromen in sterkere mate vanuit Oost-Europa op zich af zien komen. Daarmee verlegt de logistieke oriëntatie van Overijssel zich deels van de Rotterdamse haven naar een sterkere relatie op Oost-Europa en mogelijk op China.

Voor de binnenvaarts aan het Twentekanaal kan dit zowel een kans als een risico betekenen. Het risico is dat de watergebonden bedrijventerreinen minder in trek zijn als voorkeurslocatie voor nieuwe handels- of productiebedrijven en dat grootschalige logistieke Europese Distributiecentra eerder geneigd zijn om zich meer oostelijk te vestigen. Aan de andere kant kan het verschuiven van de “koopkrachtige” regio naar het oosten betekenen dat het rendabeler wordt meer lange-afstand vervoer in te zetten om goederen van en naar deze regio's te vervoeren. De binnenvaart is dan een uitstekende modaliteit voor de middellange afstand. Ook de koppeling met het spoorvervoer in de binnenvaarts biedt dan kansen.

4 Benutting big data

De benutting van big data is een trend die in de logistiek en in andere sectoren (zoals banken, verzekeringswezen) sterk in opkomst is. In de binnenvaart beschikken de vaarwegbeheerders, zoals RWS, over een schat aan informatie. Denk bijvoorbeeld aan sluisinformatie, AIS informatie e.d. Benutting van big data kan nu al helpen om het binnenvaartproduct te optimaliseren en daarmee stappen te zetten om de vaartijd te verminderen (vgl. project SMART Canal). Binnenhavens kunnen een betere dienstverlening bieden als zij inzicht kunnen geven in de bediening van de sluisen & bruggen, de wachttijden bij sluisen (congestie), en heel praktisch de actuele bezetting van wacht- en ligplaatsen. Hiervoor kunnen nu al stappen gezet worden. Benutting van big data betekent ook het koppelen van interne en gemeentelijke systemen om toe te werken naar een *Smart Port*. Het leren van de toepassingsmogelijkheden van big data biedt ook kansen voor samenwerking met andere havengemeenten, zoals Zwolle-Kampen-Meppel.

Figuur 9 Illustratie Smart Solutions voor een intelligente haven



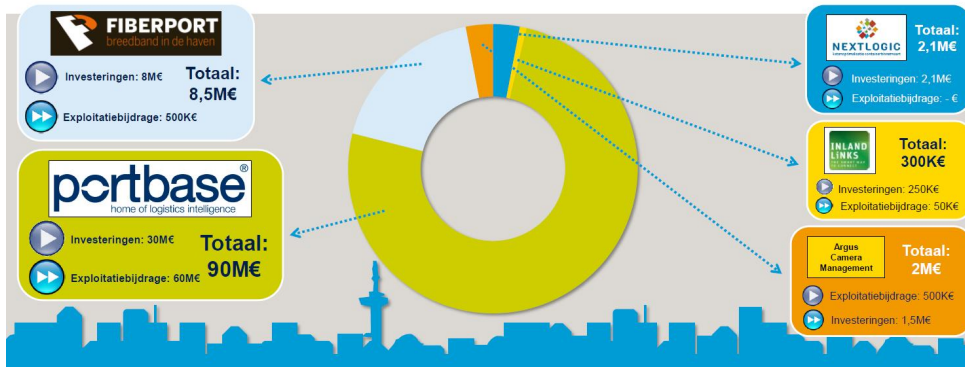
Bron: Vicrea

De benutting van informatiestromen is niet alleen voor het havenbeheer van belang, maar ook voor de aansturing van de logistieke systemen. Dit is één van de redenen dat het havenbedrijf Rotterdam fors investeert in informatiesystemen.

Figuur 10 Investeringen Havenbedrijf Rotterdam in informatiesystemen

HbR bouwt aan informatie als 5de modaliteit

> €100 miljoen aan investeringen vormen een stevig digitaal fundament in de Rotterdamse haven

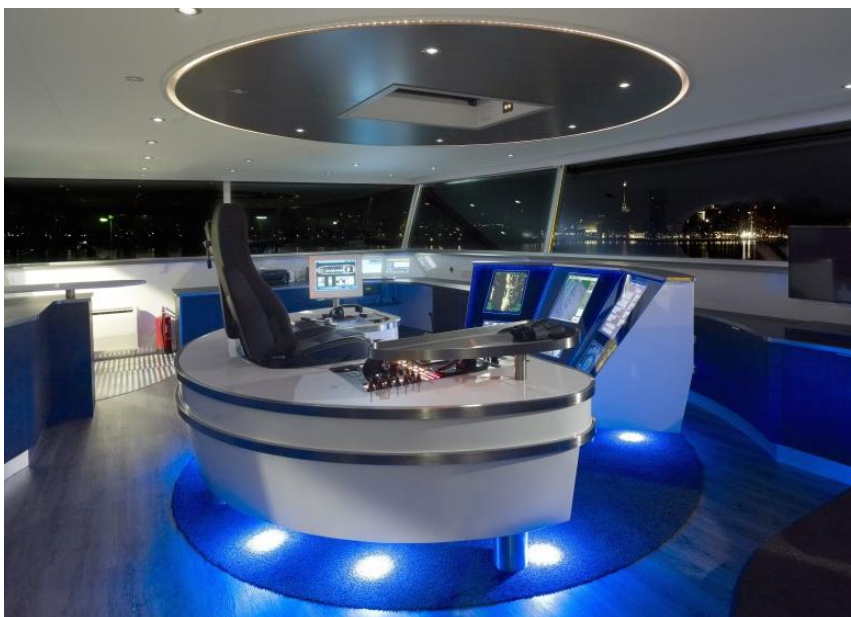


Bron: Havenbedrijf Rotterdam (2016), presentatie tijdens werkbezoek provincie Overijssel

5 Technologie en automatisering in transport

De opkomst van autonoom transport, in het wegvervoer al goed zichtbaar, lijkt in de binnenvaart nog ver weg. Toch zijn er diverse onderzoekstrajecten in binnen- en buitenland^{ix} die de stap naar autonoom transport in de binnenvaart verkennen. Het is goed mogelijk dat in 2030 autonoom transport in de binnenvaart in opkomst is.

Figuur 11 Illustratie binnenvaart 3.0 MTS Duandra



Bron: Het internet van schepen, Binnenvaart 3.0., Schuttevaer 2015

De gevolgen voor het binnenvaartproduct, alsmede de dienstverlening van binnenhavens aan klanten zijn nog niet uitgewerkt. Wel kan uit publicaties van o.a. het Havenbedrijf Rotterdam afgeleid worden dat de toepassing van nieuwe technologieën en automatisering ook in de binnenvaart positieve gevolgen zal hebben. Het meest in het oog springen:

- Slimmere benutting van de infrastructuur
- Efficiënter en goedkoper transport
- Vergroten van duurzaamheid en veiligheid transportsysteem
- Mogelijkheden voor monitoring (tracking en tracing)

3.2 Conclusie: Relevantie trends voor binnenhavens Twentekanalen

Zoals al geschetst in figuur 4 op pagina 13 hebben de hiervoor beschreven trends gevolgen voor de vraag naar transportdiensten in Twente, het aanbod van infrastructuur en haventerreinen in de regio en de ontwikkelingskansen van de binnenhavens Twentekanalen als onderdeel van de logistieke hotspot Twente.

Vraag naar transportdiensten

1. ***Meer vervoer over water door*** de invloed van nieuwe logistieke concepten zoals synchromodaal transport, waarmee het mogelijk wordt om stromen weer voor de binnenvaart terug te winnen. Ook biedt schaalvergroting in de binnenvaart een kans om het binnenvaart product concurrerender te maken ten opzichte van wegvervoer.
2. ***Toenemend belang containers*** in de mix van overslag in de binnenhavens. Dit wordt ingegeven door de opkomst van het extended gate concept, waarin CTT een belangrijke rol vervult. Maar ook door veranderingen in de samenstelling van fysieke activiteiten in de regio (bijvoorbeeld inzet op maakindustrie/HTSM is vooral van belang voor de overslag van containers, ontwikkelingen in de bouw en veevoeder beïnvloeden de overslag van bulk). De middellange termijn scenario's van het KiM geven een indicatie van groeisectoren (naast containers, metaal & metaalproducten, en secundaire grondstoffen (afval).

Aanbod van infrastructuur en haventerreinen

3. De ***positie van Twente als draaischijf*** op de Northsea Baltic corridor is versterkt door het besluit om de Twentekanalen te verruimen tot klasse Va en door verbreding van de basis voor containeroverslag door realisatie van de tweede binnenvaart-terminal op Businesspark XL in combinatie met de spoorterminal in Bad Bentheim. De overslagvoorzieningen voor containers zijn daarmee op orde.
4. De voortgaande ***schaalvergroting*** in de binnenvaart wordt deels al geaccommodeerd door de opschaling van de Twentekanalen naar klasse Va. De havengebie-

den aan de Twentekanalen zijn echter grotendeels nog niet aan de nieuwe eisen aangepast.

5. Gezien de **snelle ontwikkelingen in ICT** vormt de informatie-infrastructuur een belangrijke pijler van het aanbod van infrastructuur in de binnenhavens. ICT is van groot belang voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied en biedt kansen voor het verbeteren van het operationeel havenbeheer en het verkorten of betrouwbaarder maken van de vaartijden.
6. De **ontwikkeling van de werkgelegenheid** in een deel van de economische sectoren is van belang voor de vraag naar en het gebruik van ruimte op logistieke bedrijventerreinen en meer specifiek in havengebieden. In 2013 heeft Regio Twente Netwerkstad onderzoek laten doen naar de behoefte aan natte bedrijventerreinen (watergebonden terreinen). De behoefte aan (extra) natte bedrijventerreinen is van belang om in te schatten of de bestaande voorraad voldoende is om bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven aan te trekken. Het onderzoek concludeert dat in een *Strong Europe* scenario tussen 2010 en 2030 een extra ruimtevraag bij bedrijven in de regio aanwezig is van 32 hectare. Het is onduidelijk wat op dit moment tot en met 2030 de vraagbehoefte is voor watergebonden bedrijventerreinen op basis van de onderliggende economische factoren, zoals overslag en ruimteproductiviteit en de nieuwe economische groeiscenario's. Een actualisatie van het onderzoek (kwantitatief en kwalitatief) wordt daarom aangeraden³.

Ontwikkelingskansen voor de logistieke hotspot Twente

7. ***Het regionaal logistiek ecosysteem met de sterke positie van de binnenhavens*** is een belangrijk uitgangspunt om in te kunnen spelen op economische en geografische trends op de North Sea Baltic corridor. De ontwikkelingen op deze corridor en de verschuiving van zwaartepunten oostwaarts zorgen voor een andere dynamiek waarbij de ligging op de North Sea Baltic corridor in combinatie met het logistiek cluster in de regio een toegevoegde waarde biedt.

3.3 SWOT-analyse

Op basis van het uitgevoerde logistieke (haven) beleid uit hoofdstuk 2 en de confrontatie met de logistieke trends en ontwikkelingen in voorgaande paragraaf is een SWOT-analyse uitgevoerd. De SWOT-analyse beschrijft de belangrijkste sterkten, zwaktes, kansen en bedreigingen voor de binnenhavens aan de Twentekanalen.

³ Opgemerkt wordt dat gemeente Lochem een onderzoek is gestart naar de latente vraag van bedrijven om gebruik te maken van watergebonden bedrijventerreinen. Dit onderzoek helpt in de kwantificering van de vraag en helpt om aan het water gelegen bedrijven die geen gebruik maken van het water mogelijk te verplaatsen en de terreinen te revitaliseren voor watergebonden functies.

Tabel 5 SWOT-analyse binnenhavens Twentekanalen

| Sterkten | Zwaktes |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • S1. Basis op orde • S2. Ruimte voor havengebonden en -verbonden bedrijvigheid • S3. Gezamenlijk havenbeheer • S4. Sterke ladingbasis in de directe nabijheid van de havens met maakindustrie in de regio • S5. Sterke multimodale speler CTT met twee terminals in de regio en aansluiting op Europese spoornetwerk • S6. Sterke uitgangspositie op North Sea - Baltic corridor | <ul style="list-style-type: none"> • Z1. Overall hebben eerdere investeringen in haveninfrastructuur niet direct geresulteerd in hogere vervoersstromen en hogere werkgelegenheid en toegevoegde waarde. • Z2. Versnippering van haven-gerelateerde taken bij gemeenten • Z3. Beperkte zichtbaarheid voor key accounts (profilering via NFIA, NDNL, intermediairs Nederlandse zeehavens PoA, PoR) • Z4. Geen topospositie in rangorde van logistieke hotspots in NL, ligging op de rand van de blue banana (economisch kerngebied) • Z5. Ontbreken binnenvaartalternatieven bij stremming Twentekanalen |
| Kansen | Bedreigingen |
| <ul style="list-style-type: none"> • K1. Opwaardering van Twentekanalen leidt tot lagere logistieke kosten en maakt modaliteit water daarmee concurrerender. • K2. Bewustwording en MVO bij bedrijven biedt kansen voor meer vervoer over water • K3. Ontwikkeling van continentale binnenvaartdiensten (o.a. door re-shoring / nearshoring) biedt kansen voor alternatief voor wegvervoer. • K4. Twente als collectief (publiek-private samenwerking, zoals binnen Port of Twente) • K5. Aandacht topsector logistiek en provincie Overijssel voor synchromodaal vervoer • K6. Extended gate functie Twente, versterkte logistieke cluster Twente met Businesspark XL, tweede terminal CTT en komst nieuwe investeerders in logistiek vastgoed | <ul style="list-style-type: none"> • B1. Robuustheid systeem • B2. Prioritering politiek, logistiek als speerpunt in Twente, maar beperkte steun om te investeren in binnenhavens. • B3. Beperkte economische groei (WLO scenario's) en terugval bulk sectoren • B4. Snelheid concurrerende regio's • B5. Verkoop natte kavels aan niet watergebonden bedrijven |

In bijlage 2 is een nadere uitwerking van de SWOT analyse opgenomen.

Hoofdstuk 4 **Streefbeelden en strategie**

In hoofdstuk 2 is uitvoerig ingegaan op het gevoerde binnenhaven- en logistieke beleid in de regio. In hoofdstuk 3 zijn de belangrijkste trends en de impact daarvan op de binnenhavens beschreven. Geconcludeerd is dat de trends & ontwikkelingen vooral impact hebben op het regionaal logistiek ecosysteem, het gebruik van de haven en het beheer van de haven.

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag: waar willen samenwerkende havens in 2030 staan? Ook gaat dit hoofdstuk in op de strategie om de ambities en streefbeelden te realiseren.

Het hoofdstuk wordt ingedeeld langs thema's waarbij logistieke trends & ontwikkeling (het meeste) impact hebben, te weten:

- **Regionaal logistiek ecosysteem:** Economie en profilering
- **Gebruik van de havens:** Bereikbaarheid & Infrastructuur
- **Beheer van de havens:** Beheer & Organisatie

Door de inhoudelijke thema's te koppelen aan trends & ontwikkelingen wordt een bestendige binnenhavenvisie opgebouwd. Deze indeling sluit tevens aan op de opgaven die het Havenbedrijf Twente zelf heeft geformuleerd en waarlangs diverse werkgroepen zijn gevormd (zie bijlage 1). Per thema worden onderwerpen benoemd en worden de streefbeelden uitgewerkt. De streefbeelden leiden tot een pakkende strategie.

4.1 Economie en profilering

A Streefbeelden voor economie en profilering

Streefbeeld 1: De binnenhavens zijn gepositioneerd als de Mainport van Oost Nederland en versterken de logistieke hotspot positie van Twente

De binnenhavens in Twente zijn de mainport van Oost-Nederland met alle nautische en overige faciliteiten op topniveau. Daarmee versterken de binnenhavens Twentekanalen de ambities van de regio om door te groeien als logistieke hotspot op de North Sea Baltic corridor.

Streefbeeld 2: De binnenhavens Twentekanalen leveren blijvend een belangrijke bijdrage aan de (regionale) economie

De binnenhavens zijn een motor voor de (regionale) economie en de verladende en vervoerende sectoren, zoals bouw, industrie en handel. Het streefbeeld is dat de binnenhavens nog nadrukkelijker als unieke asset en vestigingsplaatsfactor voor het aantrekken van bedrijven wordt ingezet en als zodanig wordt herkend. Bedrijven maken daarom ook actief gebruik van de binnenhavens om in hun vervoersvraag te voorzien. De logistieke, maritieme en recreatieve functie van het water wordt benut. Groei van de recreatieve functie biedt economische spin-off en is mogelijk, mits de logistieke functie niet beperkt wordt.

Streefbeeld 3: Het aanbod van de ruimte sluit aan op toekomstige eisen van gevestigde en nieuwe havengebonden bedrijven

De havengebonden bedrijventerreinen sluiten zo goed mogelijk aan op de wensen van het bedrijfsleven op het gebied van o.a. kavelgrootte, ontsluiting, vergunningen en worden zodoende ook door bedrijven benut voor vervoer over water. Hiervoor is het gewenst dat de havengebonden terreinen daadwerkelijk gebruikt worden door bedrijven die gebruik maken van het water.

Streefbeeld 4: Ruimte bieden aan circulaire economie

Binnen de havengebieden dienen er terreinen te zijn die passen bij de behoeften van bedrijven (zie streefbeeld 3). Terreinen met de juiste milieuclassificatie zijn ook van belang om in te spelen op de toenemende rol van circulaire economie. Dit biedt kansen voor het stimuleren van nieuwe economische activiteiten in de circulaire economie (bio brandstoffen, re-tourstromen, grondstoffen e.d.). Havens worden daarbij benut als hubs, niet alleen voor inkomende of uitgaande productstromen, maar tevens voor retourstromen.

Streefbeeld 5: De intelligente haven speelt in op innovatieve trends in logistiek

De binnenhavens langs de Twentekanalen zijn adaptief en spelen in op innovaties en trends als big data en autonoom vervoer (zelfvarende schepen). Nieuwe technologieën worden in de havens getest & toegepast en er zijn mogelijkheden om living labs in te richten.

B Strategie voor economie en profilering

De strategie om bovenstaande streefbeelden voor economie en profilering te realiseren valt uiteen in enkele actielijnen.

- 1 Creëren van de ***economische randvoorwaarden*** voor behoud van bestaande en werking van nieuwe watergebonden en waterverbonden bedrijven in de regio. Specifieke bouwstenen van deze strategische lijn zijn:

- a Realisatie van bedrijvensclusters in de binnenhavens waardoor het vestigingsklimaat voor reeds gevestigde en voor nieuwe vestigers verbetert.
 - b Gecoördineerd accountmanagement van watergebonden bedrijven.
- 2 **Versterken van de samenwerking** van de binnenhavens Twentekanalen met de overige organisaties **in het logistiek cluster Twente m.b.t. profilering en acquisitie** van de logistieke hotspot Twente. De samenwerking moet leiden tot een eenduidige positionering van de binnenhavens Twentekanalen als mainport van Oost-Nederland en integraal onderdeel van de logistieke hotspot Twente.

Specifieke bouwstenen van deze strategische lijn zijn:

- a Afstemming met samenwerkende overheden en bedrijven in Port of Twente, Strategische Logistieke Alliantie Overijssel en Regio Twente over branding en positionering van logistieke hotspot Twente en de binnenhavens;
 - b Operationele samenwerking bij het positioneren van de logistieke kracht van de regio bij contacten met potentiële vestigers in de regio.
- 3 Creëren van de **ruimtelijke randvoorwaarden** voor behoud van bestaande en werving van nieuwe watergebonden bedrijven in de havens langs de Twentekanalen. Specifieke bouwstenen van deze strategische lijn zijn:
- a Uitbreidingsruimte bieden aan reeds gevestigde bedrijven waardoor groei naar een groter kavel mogelijk is en/of meer milieuruimte (geluid, geur, stof) op bestaande of andere kavels binnen de havens Twente wordt aangeboden.
 - b Beschikbaarheid van voldoende kavels die voldoen aan de toekomstige eisen van vestigers, o.a. met klasse Va kadefaciliteiten voor nieuwe watergebonden bedrijven die zich in de regio willen vestigen.
 - c Optimaliseren gebruik bestaande kavels door het waar mogelijk amoveren van terreinen die niet langer in gebruik zijn door watergebonden bedrijven.
- 4 **Benutten van de economische potentie van de overslagvoorzieningen** voor containers, stukgoed en bulk in binnenhavens door:
- a Beschikbaar stellen en houden van voldoende capaciteit (kades, equipment, kavels, logistieke voorzieningen) van de overslagvoorzieningen. Dit is een gecombineerde publieke en private inspanning. De publieke investeringen zijn gericht op de (door)ontwikkeling of revitalisering van bedrijventerreinen en de private inspanningen op investeringen in voorzieningen en diensten voor de overslag van containers en bulk;
 - b Versterking van het trimodale karakter van de regio Twente door uitbouw van het aanbod van binnenvaart en railoverslag dienstverlening ter ondersteuning van de verdere uitbouw van synchromodale diensten in Nederland;
 - c Doorontwikkeling van het dienstenaanbod voor overslag door intensivering van de samenwerking met corridorpartners langs de North-Sea Baltic en Rhine Alpine corridor, zoals mainports Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam en het Duitse achterland, zoals Duisburg, Hamburg).
 - d Benutten van de aanwezige kennis in de regio om de kwaliteit van de dienstverlening en het innovatieve vermogen in de regio te versterken (samenwerking met kennisinstellingen en private partijen).

- 5 Doorontwikkeling van de haven tot een **Smart Port**, waarin zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van informatie en communicatie technologie voor beheer, handhaving, communicatie met klanten en daarmee inspeelt op nieuwe ontwikkelingen zoals zelfvarende schepen en vaarwegmanagement (ligplaats, sluisplanning, brugbediening e.d.).
- 6 De binnenhavens Twentekanalen **spelen in op de veranderende milieueisen en ontwikkeling van de circulaire economie** door:
 - a In te zetten op de beschikbaarheid van watergebonden kavels met een hoge milieu-classificatie om daarmee de toekomstige ruimtevrage vanuit de circulaire economie te kunnen vervullen.
 - b Te verkennen welke inzet nodig is om de vergroening van brandstoffen in de logistiek en bijvoorbeeld de inzet van bio-LNG te accommoderen in de regio. Hiervoor wordt o.a. ingegaan op het aanbod van voorzieningen voor schone brandstoffen op de hoofdtrajecten tussen de mainports en Twente, inclusief de Twentekanalen en de beschikbaarheid van deze brandstoffen voor andere gebruikers buiten de binnenvaart in de regio, zoals wegtransportbedrijven.

4.2 Bereikbaarheid & Infrastructuur

A Streefbeelden

Streefbeeld 1: De binnenhavens ontlasten het wegverkeer

De binnenhavens zijn essentieel om goederen multi- en/of synchromodaal te vervoeren en om daarmee de wegbereikbaarheid in de regio te verbeteren. Het streefbeeld is dat goederen die per binnenvaart vervoerd kunnen worden ook via binnenvaart vervoerd gaan worden.

Streefbeeld 2: Betrouwbare klasse Va bevaarbaarheid Twentekanalen

Het gehele traject tussen de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam en de binnenhavens Twentekanalen moet voorzien in een betrouwbare en hoog kwalitatieve binnenvaartverbinding. Dit betekent dat:

- Schepen t/m klasse Va (tot een diepgang van 2,8 meter) deze route vlot en veilig kunnen bevaren.
- De binnenvaartroute Twentekanalen dusdanig betrouwbaar is dat vervoer over water op dit aspect minimaal met het wegvervoer en spoor kan concurreren. Knelpunten in de betrouwbaarheid, zoals de sluisen in het Twentekanaal, worden opgelost. Het binnenvaartproduct “*SMART Canal*” wordt verbeterd door het bieden van betrouwbare en voorspelbare bedieningstijden.

- De binnenhavens zijn altijd toegankelijk voor de scheepvaart, 365 dagen per jaar, 24 uur per etmaal en dus het in stand houden van de 24/7 bediening van bruggen en sluisen.

Streefbeeld 3: Optimale bereikbaarheid voor de havengebonden bedrijven in de havens over water

In het streefbeeld zijn niet alleen de Twentekanalen ingericht op Klasse Va (met een diepgang van 2,8 meter), ook de bereikbaarheid in de havens is hierop aangepast en zijn de noodzakelijke investeringen hiervoor uitgevoerd. Eerder gemaakte afspraken en lobby voor opwaardering van de Twentekanalen betekent daarmee ook dat kades en havens geschikt zijn gemaakt voor klasse Va. Enerzijds om de veiligheid van kunstwerken te garanderen, anderzijds om het rendement uit de eerder gemaakte investeringen te maximaliseren.

Streefbeeld 4: Maximale synchromodale bereikbaarheid over weg en spoor

Bij een goed vestigingsklimaat hoort ook een goede weg- en spoor bereikbaarheid, zodat daarmee ook synchromodale vervoersoplossingen mogelijk zijn. De binnenhavens willen de bereikbaarheidskwaliteit realiseren die past bij de functie van de havens en aanpalende watergebonden bedrijventerreinen. Op meerdere niveaus wordt dit nagestreefd:

- bereikbaarheid van mainports en achterland (continentale stromen) en
- lokale & regionale bereikbaarheid en ontsluiting van havengebonden bedrijventerreinen.

Streefbeeld 5: Gezamenlijk en integraal beheer & onderhoud

Beheer & onderhoud(staken) worden integraal - via meerjarenprogramma's - opgepakt via een slagvaardigde samenwerkingsorganisatie vanuit de vijf deelnemende gemeenten. Beheer & onderhoud is lange tijd per binnenhavengemeente georganiseerd geweest. Met de binnenhavensamenwerking in het gemeenschappelijk Havenbedrijf Twente is een eerste stap gezet om beheer & onderhoud geïntegreerd op te pakken. Dit leidt tot synergievoordelen in kosten en in een verbetering van de kwaliteit (en daarmee dienstverlening).

Streefbeeld 6: Aantrekkelijk verblijfsklimaat voor binnenvaartondernemers

De binnenhavens willen voor de binnenvaart ondernemers het verblijfsklimaat verbeteren, zodat de dienstverlening wordt verbeterd. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op fysieke locatievoorzieningen op gebied van ligplaatsen, afval, water en stroom.

B Strategie voor Bereikbaarheid & Infrastructuur

Om de streefbeelden voor het thema infrastructuur te realiseren wordt de volgende strategie gevolgd:

- 1 Optimalisering van de **bereikbaarheid over water** door:
 - a Uitvoering van noodzakelijke aanpassingen van havenvoorzieningen aan Klasse Va (diepgang, kadeversterking e.d.) voor de binnenhavens die nu of in de toekomst klasse Va schepen zullen afhandelen. De omvang van de aanpassingen wordt bepaald door noodzakelijke aanpassingen vanuit het oogpunt van veiligheid, het economische belang en de behoefte⁴ van marktpartijen.
 - b Volledige en tijdige uitvoering van de geplande verruiming van de Twentekanalen (incl. de renovatie van sluizen in Delden en Hengelo) tot klasse Va over het gehele traject tussen de IJssel en Enschede.
 - c Verhogen betrouwbaarheid en capaciteit van Twentekanalen, met name (spoor)bruggen en sluiscapaciteit (2e kolk Delden, laagwater/spuicapaciteit).
 - d Doorvaarthoogte bruggen voor 3 laags 'high cube' containers
 - e In stand houden afspraken bestuursovereenkomst Bediening op Afstand Twentekanalen voor de 24/7^x brug en sluisbediening Twentekanalen en verkennen bediening op afstand voor traject Almelo - De Haandrik.

- 2 **In control zijn** over havenbeheer en onderhoud door:
 - a Het opstellen van een gezamenlijk meerjaren onderhouds- en beheerprogramma om daarmee de kwaliteit van de bereikbaarheid te garanderen.

4.3 Beheer & Organisatie

A Streefbeelden

Streefbeeld 1: Een veilige en leefbare haven

De binnenhavens zijn veilige en leefbare havens met voldoende voorzieningen om risico's op ongevallen te verminderen. De binnenhavens zijn gastvrije gebieden waarbij de autoriteiten als gastheer optreden. Partners in het borgen van de veiligheid, zoals met de Veiligheidsregio, zijn versterkt.

Streefbeeld 2: Een slagvaardige samenwerkingsorganisatie

Als onderdeel van de havensamenwerking zijn al stappen gezet, zoals één geïntegreerde havenverordening en havengeldverordening. Om als samenwerkende binnenhavengemeenten *the next step* te zetten biedt een slagvaardige (samenwerkings)organisatie met voldoende mandaat, namens de gemeenten uitkomst. In dit streefbeeld past de ambitie als organisatie uit te groeien tot een aansprekende binnenhavenorganisatie in Nederland. Een

⁴ In het kader van de Beter Benutten deal hebben diverse watergebonden en waterverbonden bedrijven in 2013 een bereikbaarheidsverklaring getekend om meer goederen over het water te vervoeren.

organisatie die meerwaarde levert voor alle samenwerkende partijen en daarmee bijdraagt aan een economisch sterkere regio, de ambities voor versterking van de logistieke hotspot Twente en een duurzamer leefklimaat

B Strategie voor Beheer & Organisatie

De strategie om bovenstaande streefbeelden voor beheer en organisatie te realiseren is:

- 1 ***Versterking van de (netwerk)organisatie*** van samenwerkende gemeenten om daarmee:
 - a De kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers te verhogen
 - b De kosten voor beheer, onderhoud en exploitatie te minimaliseren
 - c De samenwerking op gebied van veiligheid te versterken
 - d Ondersteuning te bieden aan de acquisitie van bedrijven

De deelnemende gemeenten verkennen op basis van de samenwerking binnen de netwerkorganisatie van het gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanalen, hoe deze organisatie in de toekomst vormgegeven moet worden en welke gevolgen dit heeft voor de werk- en organisatievorm en deelnemende gemeenten. Hierbij is een gemeenschappelijk havenbedrijf een ***stip op de horizon***.

- 2 ***Verdiepen van de samenwerking en verbindingen met andere partners en de gehele regio te verbinden aan de binnenhavenvisie***

De samenwerkende partijen zoeken een verdere verdieping van de samenwerking met andere organisaties zoals de Strategische Logistieke Alliantie Overijssel, de Euregio en Port of Twente alsmede met de gemeenten in het bedieningsgebied van de haven. In deze samenwerking wordt meer structuur aangebracht en wordt waar mogelijk gewerkt met harde afspraken. Met inzet van eigen mensen en middelen waarbij activiteiten worden gecoördineerd en aangestuurd door een gemeenschappelijke netwerkorganisatie.

Hoofdstuk 5 **Uitvoeringsprogramma**

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het uitvoeringsprogramma dat beschrijft hoe de strategie wordt uitgevoerd.

5.1 Scope

De uitvoeringsagenda is een **eerste uitwerking** van de Binnenhavenvisie en kan het beste worden omschreven als een **procesaanpak**. De genoemde projecten zijn projecten, projectideeën of processen die veelal verder moeten worden geconcretiseerd met partners in de brede regio. Dit betekent dat het merendeel van de werkzaamheden door of in opdracht van de samenwerkende gemeenten en in nauwe samenhang met andere regionale organisaties zal moeten worden uitgevoerd.

Het uitvoeringsprogramma beschrijft de acties, projecten en projectideeën en processen om de binnenhavenvisie uit te voeren. Gezien de nauwe relatie met bestaande programma's van partners in de regio wordt een **dynamisch** uitvoeringsprogramma opgesteld langs de inhoudelijke strategie lijnen **economie & profilering, bereikbaarheid & infrastructuur en beheer & organisatie**.

5.2 Organisatie

Veel van de genoemde projecten moeten worden opgepakt door partners vanuit andere programma's, zoals het uitvoeringsprogramma van het Euregionaal onderzoek naar het logistieke profiel van de grensregio, het Meerjarenprogramma Goederenvervoer & Logistiek en/of de Gebiedstafels/agenda's. Hier liggen kansen voor inzet van mensen en middelen vanuit deze programma's, waarvoor wel voldoende aandacht moet zijn.

We stellen een proces voor om in de consultatie met stakeholders de dynamische uitvoeringsagenda continue te actualiseren en te verrijken. No regret maatregelen die in lijn zijn

met de activiteiten die al worden uitgevoerd kunnen met partners echter nu al verder worden uitgewerkt.

5.1 Hoofdpijnen uitvoeringsprogramma en prioritering

De uitwerking in projecten kan als volgt samengevat worden:

- 1 Inzet op economie & profilering**
 - Verbeteren randvoorwaarden voor benutting economisch potentieel van de binnenhavens voor de regionale economie;
 - Versterken van de samenwerking tussen de stakeholders;
 - Benutten economische potentie van de overslagvoorzieningen
- 2 Inzet op bereikbaarheid & infrastructuur Ruimtelijke voorwaarden**
 - Verbeteren bereikbaarheid over water
 - Ruimtelijke voorwaarden
 - Inspelen op veranderende milieueisen en ontwikkeling circulaire economie
- 3 Beheer & organisatie Versterking van de netwerkorganisatie**
 - Versterking van de netwerkorganisatie
 - Ontwikkelen Smart Port Twente

Het uitvoeringsprogramma kan direct van start gaan op basis van lopende trajecten en inspanningen van partners in de brede regio.

Gelet op de samenhang met de geplande verruiming van de Twentekanalen door RWS, wordt prioriteit gegeven aan de investeringen in de opwaardering van de binnenhavens tot klasse Va en de timing waar mogelijk te combineren met de werkzaamheden door RWS. Zo kan met werk, werk gemaakt worden.

Van groot belang is het verdiepen van de samenwerking met partners, bijvoorbeeld via de Strategische Logistieke Alliantie en de (inter)nationale netwerkverbanden en bij/via lobbyisten, om daarmee slimme verbindingen te leggen met prioriteiten en programma's van andere stakeholders.

Voor de profilering en acquisitie is nu (bestuurlijk) momentum en wordt aangeraden om op korte termijn op te pakken. Provincie Overijssel heeft het initiatief genomen om een (eenduidige) Monitor Logistiek & Goederenvervoer bij te gaan houden. Meer inzicht is nodig tussen de investeringen die publieke en private partijen doen in de binnenhavens en het effect dat dit heeft op economische indicatoren als werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omvang van het goederenvervoer etc. Deze wens is ook bestuurlijk uitgesproken. Voorgesteld wordt om hiervoor een "Monitor Binnenhavens Twentekanalen" uit te werken die mogelijk aan kan sluiten bij de landelijke monitor Binnenhavens of de Monitor Logistiek Overijssel.

Het maatregelenpakket dient de slagvaardigheid van de netwerkorganisatie te vergroten, waarvoor mogelijk ook aanpassingen nodig zijn in de werkwijze van samenwerking. Een gemeenschappelijk havenbedrijf is een stip op de horizon dat voor publieke en private par-

tijen kan fungeren als loket. Deze organisatie kan zich dan richten op o.a. het ontwikkelen van een haveninfrastructuur kwaliteits- en beheersysteem (assetmanagementsysteem) voor efficiënt en effectief havenbeheer. Een dergelijk systeem is ook randvoorwaardelijk om in te kunnen spelen op concepten als Smart Port Twente.

5.3 Financiën

Op basis van een eerste raming zijn de financiële consequenties van dit uitvoeringsprogramma begroot op circa € 720.000 voor de periode tot en met 2021. Dit is exclusief een apart investeringsbesluit voor noodzakelijke uitvoering van klasse Va investeringen in de binnenhavens en de reeds gefinancierde kosten voor opwaardering van Twentekanalen (incl. sluzen). Ook zijn geen kosten begroot voor toekomstige investeringen in knelpunten. Deze eerste raming dient geïnterpreteerd te worden als een eerste beeld en ordergrootte van benodigd budget om uitvoering te geven aan deze uitvoeringsagenda (t/m 2021).

In onderstaande tabel worden de financiële consequenties voor de uitvoering van de havenvisie weergegeven, gebaseerd op een gemiddelde per jaar. Uitgangspunt is medefinanciering door derden. De bedragen zijn exclusief de (structurele) lasten voor het Havenbedrijf Twentekanalen.

| | Kosten per jaar | Daarvan voor | | | | | | |
|-------------|-----------------|------------------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|----------------------|----------------|
| | | Havengemeenten (72,3%) | Hengelo 36,10% | Almelo 22,90% | Enschede 19,70% | Lochem 11,80% | Hof van Twente 9,50% | Derden (27,7%) |
| 2017 | € 20.000 | 10.000 | 3.610 | 2.290 | 1.970 | 1.180 | 950 | 10.000 |
| 2018 | € 175.000 | 127.500 | 46.028 | 29.198 | 25.118 | 15.045 | 12.113 | 47.500 |
| 2019 | € 175.000 | 127.500 | 46.028 | 29.198 | 25.118 | 15.045 | 12.113 | 47.500 |
| 2020 | € 175.000 | 127.500 | 46.028 | 29.198 | 25.118 | 15.045 | 12.113 | 47.500 |
| 2021 | € 175.000 | 127.500 | 46.028 | 29.198 | 25.118 | 15.045 | 12.113 | 47.500 |

* Exclusief de benodigde investeringen in kades en haven voor Hengelo en Almelo.

** Exclusief de investering voor Lochem en Hof van Twente actiepunt nr. 20

5.4 Tenslotte

Er liggen goede kansen om het binnenvaart product Twentekanalen als belangrijke vervoersmodaliteit binnen de Regio als logistieke hotspot, te verbeteren. De investeringen van de afgelopen jaren (zowel in middelen als in organisatiekracht) betalen zich langzaam uit. Met de voorgenomen verbeteringen en investeringen wordt een volgende stap gezet waarbij de komende twee jaar rekening gehouden moet worden met enige hinder als gevolg van de werkzaamheden.

Dynamische uitvoeringsagenda

Bij het opstellen van de uitvoeringsagenda is ook gekeken naar 'wie heeft hier (economisch) belang'. Dit komt terug via het kleurgebruik in de tabel:

- Havengemeenten
- Regiobreed
- Gemeente specifiek

1. Economie & Profilering

| Project (actie of proces) | Status | planning | Trekker | Betrokken partijen |
|--|--------|-------------|----------------------|---|
| <u>Economische randvoorwaarden</u> | | | | |
| 1. Onderzoek naar verbondenheid watergebonden bedrijven met de regio (supply chain) als voeding voor realiseren bedrijvencusters | Nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, Logistiek makelaars, Lean & Green Synchronodal, Provincies |
| 2. Inrichten van monitor "Binnenhavens Twentekanalen" en/of aansluiting bij Nederlandse Binnenhavenmonitor | Nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente | Binnenhavengemeenten Twentekanalen, Provincies |
| 3. Ontwikkelen Logistiek Expertisecentrum | Nieuw | 2018 - 2019 | Provincie Overijssel | HT, Regiogemeenten, RWS, Port of Twente |
| <u>Versterken van de samenwerking</u> | | | | |
| 4. Realisatie van gecoördineerd accountmanagement voor watergebonden bedrijven | Nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, Oost NV, provincies |

| | | | | |
|--|--------------------|-----------|----------------------|--|
| 5. Profilering gekoppeld aan uitbreiding tri-modale voorzieningen in de regio | Intensive- ring | 2017 evj | Havenbedrijf Twente | Regio, provincie, Port of Twente |
| 6. Acquisitie van nieuwe waterverbonden bedrijven binnen de Topsector "Logistiek" | Nieuw | 2017 evj | Regio Twente | Gemeenten, Oost NV en provincie en Havenbedrijf Twente |
| 7. Leggen van verbindingen en versterken relatie Havenbedrijf Twente in (inter)nationale netwerkverbanden en bij/via Lobbyisten | Lopend en nieuw | 2017 evj | Havenbedrijf Twente, | Regio Twente, Provincies, RWS, gemeenten, Ministeries, Port of Twente |
| <u>Benutten economische potentie van de overslagvoorzieningen</u> | | | | |
| 8. Facilitering watergebonden en verbonden bedrijven in het stimuleren van het gebruik van de binnenhavens (stimuleren Modal shift en synchromodale vervoersconcepten) | Nieuw | 2018-2019 | Havenbedrijf Twente | Regiogemeenten, provincies, Oost NV, Lean & Green Synchromodal, Port of Twente |
| 9. Onderzoek en inrichting (structurele) samenwerking met ARA havens en hubs in achterland langs corridors | Nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente, | Provincie Overijssel, Port of Twente, WS |
| 10. Versterken verbinding kennisinstellingen | Lopend en Nieuw | 2017-2018 | Havenbedrijf Twente, | Kennisinstellingen (UT, Saxion, ROC), SLA provincie |

2. Bereikbaarheid & Infrastructuur

| Project (actie of proces) | Status | planning | Trekker | Betrokken partijen |
|--|--------|-----------|-----------------------------|---|
| <u>Bereikbaarheid over water</u> | | | | |
| 11. Volledige en tijdige uitvoering van ver-ruiming Twentekanalen | lopend | 2017 | Rijkswaterstaat | Triple Helix |
| 12. Noodzakelijke aanpassing binnenhavens naar klasse Va in Almelo en Hengelo. | nieuw | 2018-2022 | Gemeenten Almelo en Hengelo | Havenbedrijf Twente, Rijk, provincies, Regio |
| 13. Identificering knelpunten en bijdragen aan "Gebiedsvisie Twentekanalen" mbt doorontwikkeling Twentekanalen annex havengebieden | nieuw | 2017-2025 | Havenbedrijf Twente | Rijkswaterstaat , provincies, Ministerie I&M, Port of Twente, waterschappen, LTO, EVO, VNO/NCW. |
| 14. In stand houden afspraken bestuursovereenkomst bediening op afstand Twentekanalen | lopend | 2017 evj | Rijkswaterstaat | Provincie, Havenbedrijf Twente, Port of Twente. |
| <u>Ruimtelijke voorwaarden</u> | | | | |
| 15. Inventariseren gebruiksruimte havengebied Twentekanalen en klantwensen gebruikers (huidig vs. gewenst) | nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente | Accountmanagers gemeenten, VNO/NCW, EVO, TLN, bedrijvenverenigingen, Provincies |
| 16. Actualisatie vraagbehoefte watergebonden bedrijven | nieuw | 2018 | Havenbedrijf Twente | Accountmanagers gemeenten, VNO/NCW, EVO, TLN, bedrijvenverenigingen, Provincies |
| <u>Inspelen op veranderende milieueisen en ontwikkeling circulaire economie</u> | | | | |
| 17. Verkennen vergroening binnenvaart en opbouw alternatief brandstoffen netwerk. | lopend | 2017-2018 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, Provincies, bedrijfsleven en brancheorganisaties |
| 18. Door ontwikkelen van kavels/havengebieden waar ingespeeld kan worden op kansen in de circulaire economie | nieuw | 2019-2020 | Gemeenten | Bedrijfsleven |

3. Beheer & Organisatie

| Project (actie of proces) | Status | planning | Trekker | Betrokken partijen |
|---|----------------|-----------|---------------------|--|
| <u>Versterking van de netwerkorganisatie</u> | | | | |
| 19. Vergroten efficiency en slagkracht (netwerk) organisatie | intensive-ring | 2017-2018 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, provincies, RWS, Port of Twente |
| 20. Kosten voor toekomstig onderhoud en vervangingen havens Lochem en Hof van Twente voor de periode 2017- 2070 in beeld en in de begrotingen verwerken | nieuw | 2017 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten Lochem en Hof van Twente |
| <u>Ontwikkelen Smart port Twente</u> | | | | |
| 21. Uitwerken <i>Smart Port concept</i> in samenwerking met kennisinstellingen | nieuw | 2018-2019 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, UT, Saxion, Rijkswaterstaat, Provincies |
| 22. Ontwikkelen haveninfrastructuur kwaliteits- en beheersysteem (assetmanagementsysteem) voor efficiënt en effectief havenbeheer | lopend | 2017-2018 | Havenbedrijf Twente | Gemeenten, Rijkswaterstaat |
| 23. Opstellen en onderhouden van interactieve database met overzicht van havenfaciliteiten (publiek/privaat) | nieuw | 2018-2019 | Havenbedrijf Twente | Rijkswaterstaat, Provincies, Brancheverenigingen, Port of Twente |

Bijlage 1

Huidige economische speerpunten

Regio Twente en Port of Twente

In het economisch beleid van de regio Twente worden de inspanningen geconcentreerd op de topsectoren High Tech Systemen & Materialen (HTSM), Logistiek, Toerisme en bio-based/duurzaamheid (Economische Agenda, 2014). Logistiek is daarin dus één van de speerpunten.

Binnen de regio Twente is Port of Twente een belangrijke schakel in het realiseren van de ambitie om de logistieke sector te versterken als belangrijke drager voor de Twentse economie. De regionale doelstellingen zijn o.a. het realiseren van meer en slimmere logistiek door het stimuleren van Synchronodaliteit, innovatie, duurzaamheid en e-commerce. Daarnaast wil Twente in 2020 een top-3 positie bezitten onder de logistieke regio's in Nederland. Voor Port of Twente geldt dat zij de autoriteit (het loket) wil zijn voor logistiek in Twente op gebied van Data, Informatie en Kennis.

In 2011 is het rapport *Logistieke Draaischijf Twente, de regio als concurrerende hotspot* uitvoerig ingegaan op het logistieke profiel van de regio Twente en is ook een actieprogramma opgesteld. In 2011 werd het logistieke profiel van de regio op gebied van logistiek omschreven aan de hand van een aantal kenmerken. Een samenvatting uit het rapport is in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 6 Samenvatting logistieke kenmerken op hoofdelementen

| Kenmerk | Huidige situatie |
|-----------------------|---|
| Lokale ladingbasis | <ul style="list-style-type: none">• Relatief veel productiebedrijven in de sectoren Food, Hightech-systemen en -materialen en chemie• Gemeten naar het aantal distributiecentra behoort Twente tot de Nederlandse middenmoot |
| Import- exportmarkten | <ul style="list-style-type: none">• Goed gepositioneerd tussen zowel Nederlandse (Rotterdam en Amsterdam) als Duitse havens• Relatief goed gepositioneerd tussen grote afzetmarkten (consumenten en productie), waaronder de Randstad en Noordelijk Ruhrgebied |
| Logistieke structuur | <ul style="list-style-type: none">• Aanbod en kwaliteit van arbeid is goed• Kennisinstellingen met logistieke kennis zijn aanwezig• Samenwerking tussen logistiek bedrijfsleven en kennisinstellingen blijft achter• Veel ruimte (hoogwaardige, grote kavels) op XL Businesspark (Almelo) voor logistieke partijen• Grondprijzen/huurprijzen laag i.r.t. Nederlandse logistieke regio's, maar |

| Kenmerk | Huidige situatie |
|------------------------------|---|
| | i.r.t. Duitse locatie net over de grens relatief hoog |
| Ontsluiting / bereikbaarheid | <ul style="list-style-type: none"> · Goede wegontsluiting naar alle relevante export- en importmarkten · Twentekanaal belangrijke en goede ontsluiting over water · Weinig goederenvervoer per spoor · Restcapaciteit spoor in Twente, maar ook in Duitsland beperkt · Binnenvaartterminal is aanwezig · Spoorterminal niet in de regio, wel in Coevorden |
| Lokale ladingbasis | <ul style="list-style-type: none"> · Relatief veel productiebedrijven in de sectoren Food, Hightech-systemen en –materialen en chemie · Gemeten naar het aantal distributiecentra behoort Twente tot de Nederlandse middenmoot |

Logistieke Draaischijf Twente, BCI 2011

De beschrijving van de situatie uit 2011 is nog steeds grotendeels actueel. Inmiddels is ten behoeve van de regio Twente wel een spoorterminal gerealiseerd (Bad Bentheim). De uitgangspositie van de logistieke kenmerken biedt aanknopingspunten voor het versterken van goederenvervoer via het water.

Provincie Overijssel

Een belangrijke samenwerkingspartner van het gemeenschappelijk havenbedrijf Twente is provincie Overijssel. Logistiek & Goederenvervoer is de afgelopen jaren bij de provincie sterk onder de aandacht gekomen. Aanleiding hiervoor was het SER-Overijssel advies, maar ook de *bottom up* kracht van de logistieke regio's Twente en regio Zwolle-Kampen-Meppel. Het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over water heeft de Overijsselse ambitie om de binnenvaart te ondersteunen kracht bij gezet. Dit programma is inmiddels ook verlengd (t/m 2018) en wordt verbreed naar synchromodaal vervoer. Het huidige coalitieakkoord van provincie Overijssel wil toewerken naar een concurrerende economie. Dit wil zij bereiken door te investeren in een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven, waaronder de logistiek als economische sector.

Voor de binnenhavensamenwerking in Twente zijn een aantal beleidsstukken relevant. Het betreft (1) de revisie van de omgevingsvisie waarbij meer focus zal komen op prioritaire logistieke hotspots in Overijssel. In dit kader wordt ook gewerkt aan de herprogrammering van de bedrijventerreinen. (2) Een gezamenlijk meerjarenprogramma Goederenvervoer & Logistiek. En (3) een integrale netwerkvisie die ingaat op de (noodzakelijke) kwaliteit van logistieke locaties / hotspots. Deze drie beleidsstukken zijn op dit moment in ontwikkeling en zullen het lange termijn beleid van provincie Overijssel gaan bepalen. Daarnaast is de Strategische Logistieke Alliantie (SLA) Overijssel opgericht. De SLA richt zich op het versterken van de logistieke sector in Overijssel en werkt aan de volgende uitdagingen en opgaven:

- Optimale ruimtelijke randvoorwaarden voor en bereikbaarheid van logistieke hotspots en connectiviteit met mainports en achterlandregio's.

- Beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel (Human Capital) dat in veranderende en nieuwe logistieke banen aan de slag kan gaan.
- Versterken profilering/ imago (lobby, promotie en acquisitie) van Overijssel als excellente logistieke vestigingsplaats voor bestaande en nieuwe bedrijven.
- Via innovatie de concurrentiepositie van logistieke bedrijven in Overijssel versterken.

De actualisering van de binnenhavenvisie Twentekanalen biedt de kans om in te spelen op deze uitdagingen en opgaven.

Provincie Gelderland

Naast provincie Overijssel is ook de samenwerking met provincie Gelderland van belang voor de binnenhavengemeenten. Niet alleen omdat Lochem in Gelderland ligt, maar vooral omdat voor het logistieke systeem de provinciegrenzen niet gelden. Provincie Gelderland voert een actief beleid op gebied van logistiek & goederenvervoer. Een van haar speerpunten is het toewerken naar een optimaal multimodaal netwerk. Ook beoogt zij de samenwerking tussen binnenhavengemeenten te versterken.

Gemeente Enschede

In het coalitieakkoord *duurzaam samen sterker* uit 2014 is de ontwikkeling van het regionaal havenbedrijf als actie genoemd voor het verbeteren van de bereikbaarheid & mobiliteit. Het achterliggende doel voor de ontwikkeling van de havens is het leveren van een bijdrage aan^{xi}:

- De economische groei van Twente.
- De uitvoering van het Nederlandse Topsectorenbeleid (Logistiek en Innovatie).
- Het vergroten van de deskundigheid en slagkracht op het gebied van Logistiek en Vervoer (over water).
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente door minder vervoer van goederen over de weg en toepassen van duurzame technieken in de logistiek.

Een van de belangrijkste projecten die de afgelopen jaren is uitgevoerd is de herstructurering van het Havengebied. De herstructurering hield onder meer in het intensiveren, herstructureren en moderniseren van het gebied (Haven en Westerval spoorzone) door investeringen in vastgoed, openbare ruimte en infrastructuur. Dit heeft in de haven geresulteerd in ong. 500 meter nieuwe kade en nieuwe watergebonden kavels. Ook zijn baggerwerkzaamheden, oeverherstel en ruilverkaveling uitgevoerd. Dit alles heeft bijgedragen aan het vergroten van de bereikbaarheid.

In het Havengebied van Enschede zijn ongeveer 350 bedrijven actief en werken ongeveer 5.500 mensen^{xii}. De herstructurering dient bij te dragen aan de groei van deze bedrijvigheid. Het watergebonden deel van het Havengebied heeft een omvang van ongeveer 25 hectare en ruim 6 kilometer damwand is in onderhoud bij de gemeente. In 2014 werd bijna 275.000

ton aan bulkgoederen overgeslagen. Dit betrof voornamelijk zand & grind, vloeibare brandstoffen, veevoeder en metaal/schroot.

Mede door de herstructurering is de bereikbaarheid van de haven sterk verbeterd.

Gemeente Hengelo

De binnenhaven van Hengelo met haar bedrijventerreinen Twentekanaal Noord en Twentekanaal Zuid maakt een belangrijk deel uit van het economisch profiel van de gemeente. De binnenhaven is in overslag de grootste haven van Twente en de watergebonden bedrijven zijn belangrijke werkgevers in de stad. In 2014 werd ruim 2,9 miljoen ton aan bulkgoederen overgeslagen, daarnaast ongeveer 100.000 TEU containers. De uitbreiding van de Container Terminal Twente (CTT) biedt de mogelijkheid om meer container te kunnen overslaan. In het jaarverslag 2015 van gemeente Hengelo is de vorming van het gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanaal als actie opgenomen waarbij de volgende thema's verder worden uitgewerkt:

- Veiligheid: opstellen van havenveiligheidsplan en havenverkeerplan.
- Profilering / economie: verder door ontwikkelen van profilering en positionering van havenbedrijf.

Gemeente Almelo

Almelo profileert zich als Waterstad van het Oosten en dankt haar oorsprong en bestaan aan de beroepsscheepvaart. De verbondenheid met het water kent een rijke geschiedenis.

Gemeente Almelo wil een aantrekkelijke stad zijn als vestigingsplaats voor nieuwe- en bestaande bedrijvigheid. Gemeente Almelo heeft haar blik daarbij geworpen op de regio Twente als één economisch gebied. De gemeente werkt samen binnen Netwerkstad Twente, onder meer vanuit het oogpunt van de innovatieve maakindustrie, HTSM (high tech material and systems) en de doorontwikkeling van Almelo als logistiek centrum. Hiervoor is regionale acquisitie opgezet en werkt zij in regionaal verband aan het regionaal havenbeheer.

Binnen de gemeente is onlangs ook de nieuwe haven en kade van het XL Business Park gerealiseerd. Deze kade en de ontwikkeling van het business park als geheel biedt ruimte voor verdere groei van onder andere de (grootschalige) logistiek en HTSM in de regio. Naast de XL kade heeft gemeente Almelo de beschikking over een buitenhaven en het bedrijvenpark Twente en drie insteekhavens op bedrijventerrein Dollegoor. In alle havengebieden zijn loswallen aanwezig. De haven van Almelo sloeg in 2014 ca. 900.000 bulkgoederen over.

Lochem

Gemeente Lochem heeft de ambitie om in 2030 de groei van de werkgelegenheid te realiseren in de sectoren duurzaamheid, agribusiness, recreatie, zorg, cultuur en ruimtelijk beheer en onderhoud. Vooral de relatie tussen agribusiness en de haven is sterk. Belangrijke gebruikers van de haven zijn bijv. For Farmers (en UTD Hendrix), Bruil Beton en de Twente Kabel Fabriek (TKF). Indien groei van werkgelegenheid via deze bedrijven in de haven gerealiseerd wordt biedt dat kansen voor de ontwikkeling van de haven en de regio Achterhoek, immers worden de openbare kades van gemeente Lochem ook gebruikt voor vervoer richting de Achterhoek.

Gemeente Lochem heeft zich duidelijk ten doel gesteld^{xiii} om (via/met) de binnenhavensamenwerking te komen tot een stijging van het vervoer over water, een stijging van het aantal (haven gerelateerde) bedrijven, een toename van het aantal arbeidsplaatsen, een afname van het aantal vrachtwagens over de weg en een herkenbare organisatie, als partner van de aan water gerelateerde bedrijven en de logistieke sector.

In gemeente Lochem is meer dan 100 hectare bedrijventerrein gelegen aan het Twentekanaal, deze terreinen bieden ruimte voor zowel havengebonden als verbonden bedrijven.

Via het Havenbedrijf Twente wordt in de jaren 2016 en 2017 verder gewerkt aan onder meer het tot stand komen van een betere brug- en sluisbediening voor de scheepvaart, verruiming van het Twentekanaal, renovatie van sluisen en een onderzoek naar de kwaliteit van de haveninfrastructuur.

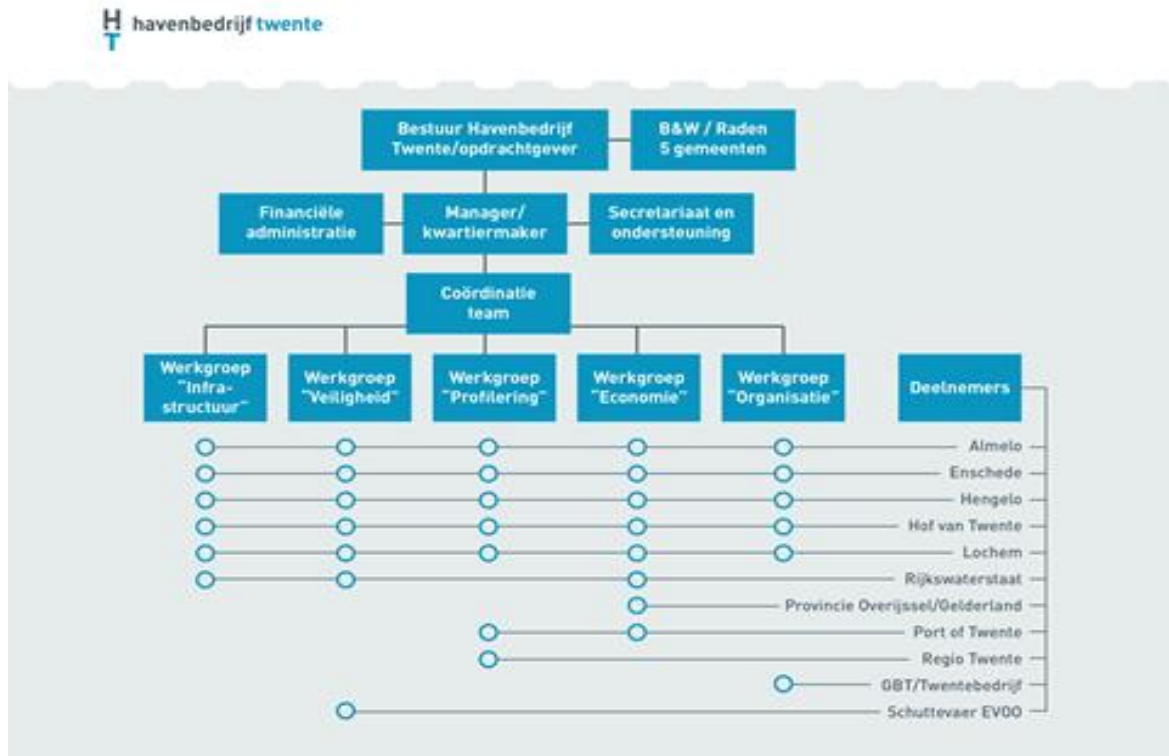
Hof van Twente

In het coalitieprogramma van Hof van Twente wordt niet specifiek in gegaan op de kwaliteit en ambities van het functioneren van de binnenhavens. In het algemeen wordt wel aandacht besteed aan de kwaliteit van de bereikbaarheid en knelpunten (capaciteit bruggen, overlast spoorvervoer) zodat bedrijven aan en rondom het Twentekanaal goed kunnen ondernemen. In de bedrijventerreinvisie uit 2011 gaat de aandacht vooral uit naar het herstructureren van een aantal watergebonden bedrijventerrein in Markelo, welke nu is afgerond en goed functioneert. In 2015 is als uitwerking van het coalitieakkoord een sociaal economische visie opgesteld, maar hierin zitten niet directe aanknopingspunten voor ambitie op gebied van de binnenhavens en vervoer over water.

Havenbedrijf Twente

Havenbedrijf Twente is momenteel op basis van een samenwerkingsovereenkomst georganiseerd. Een overzicht van deze samenwerking is in onderstaande figuur weergegeven.

Figuur 12 Overzicht samenwerking Havenbedrijf Twente



Bedrijfsplan

In het bedrijfsplan is de wijze waarop wordt samengewerkt beschreven, welke taken worden uitgevoerd, hoe de processen worden aangestuurd en hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld. Het wenkend perspectief is een zelfstandig havenbedrijf waarbij een levensvatbaar verdienmodel een belangrijk onderdeel is. Hiervoor dient aandacht te zijn voor het uitwerken van nader instrumentarium. Sinds de start van de samenwerking binnen het gemeenschappelijk havenbeheer zijn de volgende successen gerealiseerd:

- Eén havenverordening
- Eén verordening op de heffing en invordering van haven-, kade- en opslag gelden en één tarief.
- Eén loket voor havengelden; het Gemeenschappelijk Belastingkantoor Twente handelt de heffing en invordering van de haven-, kade- en opslag gelden af. Tevens is automatische inning via een webportaal mogelijk.

Deze successen dragen bij aan de professionalisering van de havenbeheerstaken en realiseren ook een efficiency winst. Met name de centrale (automatische) inning van havengelden realiseert een substantiële jaarlijkse besparing van ca. 200.000 Euro.

Op korte termijn zullen de samenwerkende gemeenten de volgende activiteiten oppakken:

- In kaart brengen kwaliteit haveninfrastructuur.
- Opzetten meerjaren-onderhouds- en investeringsprogramma havenassets.
- Ontwikkelen beheersysteem en LCCA.
- Onderzoek en opstellen havenverkeers- en veiligheidsplan.
- Verder profileren, positioneren en samenwerking zoeken met partners.
- Starten onderzoek naar organisatievorm.

Sterkten

S1. Basis op orde. Diverse investeringen in infrastructuur en organisatie zijn de afgelopen jaren, passend in het kader van de binnenhavenvisie, uitgevoerd. De uniformering zoals de havenverordening en havengeldverordening geven concreet invulling aan het gezamenlijk havenbedrijf Twente. Dit heeft ertoe geleid dat de uitgangspositie van de binnenhavens is verbeterd. De basis is op orde om verder te worden uitgebouwd. Door het maken van gerichte keuzes kunnen bedrijven in de binnenhavens nog beter worden bediend.

S2. Ruimte voor havengebonden en verbonden bedrijvigheid. Direct liggend aan de binnenhavens (en kades) is in de gemeenten voldoende ruimte beschikbaar om bedrijven te faciliteren. Het segmenteren en positioneren van kavels voor de juiste doelgroep en het matchen van de juiste kwaliteiten van kavels aan de behoeften van bedrijven verdient verdere specificering.

S3. Een gezamenlijk havenbeheer. De samenwerkende gemeenten hebben de basis gelegd voor één havenbedrijf. Via de samenwerkingsovereenkomst is de samenwerking tussen havens versterkt en wordt de haven als 'de mainport voor Oost Nederland' geprofileerd. De voordelen van verdere samenwerking wordt echter nog niet maximaal benut en de governance van de organisatie behoeft nadere uitwerking. Het eerdere (bestuurlijke) momentum dient te worden vastgehouden.

S4. Sterke ladingbasis in directe nabijheid van havens. Er is een sterke ladingbasis van productiebedrijven die een sterke afhankelijkheid kennen met vervoer over water. Bedrijven als For Farmers, diverse zand- en grindbedrijven alsmede metaalindustrie is afhankelijk van vervoer via water. Er is echter ruimte voor groei en betere benutting van (openbare) laad- en loskades. Het verdiepen van de Twentekanalen kan bijdragen aan het reduceren van de kosten voor het gebruik van de binnenvaart per ton/kilometer. Het mede gebruik van assets in havens kan ook voor andere bedrijven (derden) ertoe leiden dat het gebruik van de binnenvaart als alternatieve transportmodaliteit mogelijk wordt.

S5. Sterke multimodale speler CTT met twee terminals in de regio en aansluiting op Europese spoornetwerk. Combi Terminal Twente (CTT) is een belangrijke faciliteit voor het logistieke- en verladende bedrijfsleven in de regio. De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen uitgevoerd om de positie van CTT in te versterken. Ook de uitbreiding van de dienstverlening per spoor en de realisatie van de terminal op het XL Businesspark versterken de positie.

S6. Sterke uitgangspositie op North-Sea Baltic corridor. De regio als geheel heeft een sterke uitgangspositie op goederenstromen die op of langs de North Sea - Baltic corridor vervoerd moeten worden. Met o.a. de A1 en de spooraansluiting in Bad Bentheim is er een goede ontsluiting met de corridor.

Zwaktes

Z1. Beperkte causaliteit investeringen infrastructuur en doelstellingen. Investeringen in opwaardering van kades, voorzieningen en toeleidende infrastructuur hebben veelal bijgedragen aan behoud van bestaande bedrijven of hebben nieuwe bedrijven gefaciliteerd in uitbreiding. Individuele projecten hebben dan ook vaak bijgedragen aan de doelstellingen om meer vervoer over water, werkgelegenheid en toegevoegde waarde te realiseren.

Op macro niveau is dit echter niet uit de cijfers te herleiden. Causaliteit is door de economische omstandigheden de afgelopen jaren ook moeilijk vast te stellen. Een goede nulmeting bij gebruikers van de binnenhavens kan bijdragen aan een betere beleidsverantwoording.

Z2. Versnippering van havengerelateerde taken. Mede door de havensamenwerking in het havenbedrijf Twente is meer zicht gekomen op de taken en verantwoordelijkheden bij de havengemeenten. Hieruit blijkt dat de havenbeheertaken en ontwikkeltaken versnipperd belegd zijn. Ook is er nog geen vanzelfsprekend netwerk binnen gemeenten. Het havenbedrijf Twente kan partijen (en mensen) verbinden, maar heeft daarbij geen hiërarchische invloed en doorzettingsmacht. Het risico bestaat dat hierdoor de potentie van de havensamenwerking onvoldoende wordt benut en dat de ontwikkeling naar een entiteit (een echt havenbedrijf) stopt.

Z3. Onvoldoende zichtbaarheid. Het havenbedrijf Twente heeft de ambitie om samen met partners, zoals Port of Twente, een herkenbare organisatie te zijn als partner voor de watergerelateerde logistieke sector. Ook wil zij gerichte acquisitie voeren. Deze positie heeft het havenbedrijf echter nog niet en moet verder worden opgebouwd. Het opbouwen van een herkenbaar gezichten profiel is een van de deelprojecten die uitgevoerd worden.

Z4. Geen topositie in rangorde van logistiek hotspot in NL en ligging op rand van “Blue Banana”. Op de North Sea – Baltic corridor hebben de binnenhavens aan het Twentekanaal een goede uitgangspositie, maar op de belangrijke Rijn Alpine corridor die de “blue banana” volgt heeft zij een minder onderscheidende positie. Aangezien transportkosten een belangrijke vestigingsplaatsfactor zijn hebben de binnenhavens met een herkomst of bestemming op deze corridor een concurrentienadeel.

Z5. Ontbreken binnenvaartalternatieven bij stremming Twentekanalen. Er zijn geen binnenvaart alternatieven in de regio beschikbaar indien een stremming zoals enige jaren geleden zich opdoet (Sluis Eefde bottleneck).

Kansen

K1. Opwaardering van Twentekanalen. De opwaardering van de Twentekanalen leidt tot lagere logistieke kosten (per ton/km) en maakt modaliteit water daarmee concurrerender. Om maximaal te profiteren van de verdieping dienen (insteek)havens en kades eveneens ingericht te worden op deze opwaardering. Door een verlaging van de logistieke kosten wordt de business case van vervoer via water positief beïnvloed.

K2. Bewustwording en MVO bij bedrijven. Steeds meer vervoerders en verladers geven invulling aan duurzaam vervoer. Soms als *license to operate* soms ook direct ingegeven vanuit kostenbesparingen. Vervoer over water is een relatief duurzame en schone modaliteit en zal de komende jaren alleen maar schoner worden door nieuwe emissie-eisen. Dit biedt kansen voor de binnenvaart. Bedrijven die overwegen (meer) gebruik te gaan maken van de binnenvaart dienen gefaciliteerd te worden vanuit het havenbedrijf. Het havenbedrijf kan helpen met het wegnemen van belemmeringen en kan partijen aan elkaar verbinden.

K3. Ontwikkeling van continentale binnenvaartdiensten. Mede door re- en near shoring wordt continentaal vervoer (van containers) via de binnenvaart kansrijk gezien. Doorgaans zijn er diverse belemmeringen om structurele (dagelijkse) binnenvaart diensten op te zetten om continentale bestemmingen aan te doen. Op middellange termijn liggen hier wel kansen. Het havenbedrijf kan samen met CTT bedrijven faciliteren die (overwegen) gebruik te gaan maken van vervoer via water.

K4. Twente als collectief. Twente heeft meerdere malen bewezen sterk te zijn wanneer het gaat om het behartigen van haar belangen. De stremming in Eefde, de lobby rondom de sluis- en brugbediening zijn voorbeelden waarin Twente zich als collectief met één geluid liet horen. Deze lobbykracht moet gekoesterd worden en is een kans om in de toekomst belemmeringen te slechten en kansen te benutten.

K5. Aandacht logistiek als economische motor. Zowel het Rijk als provincie Overijssel voeren actief beleid om de topsector logistiek te faciliteren. Dit beleid is een kans voor de binnenvaartgemeenten om maatregelen mede te laten ondersteunen op gebied van bereikbaarheid en het beter benutten van de logistieke havenfunctie.

K6. Versterkte logistieke cluster Twente met Businesspark XL, tweede terminal CTT en komst nieuwe investeerders in logistiek vastgoed. De publieke en private investeringen in en op Businesspark XL geven een nieuwe impuls aan de ontwikkeling van het logistieke cluster in Twente.

Bedreigingen

B1. Robuustheid systeem. De robuustheid van het binnenvaart systeem is mede afhankelijk van de investeringen in de opwaardering van de Twentekanalen. Hiermee wordt beoogd dat de kwetsbaarheid van het systeem afneemt. Echter blijft de toegang tot de Twentekanalen beperkt tot één ingang via Sluis Eefde / de IJssel. De werkzaamheden en stromingen gedurende de uitvoering zullen de continuïteit van de beschikbaarheid van de Twentekanalen beïnvloeden. Nauwe samenwerking met het watergebonden bedrijfsleven is essentieel om goed geïnformeerd te zijn over werkzaamheden en dat bedrijven daarmee in hun planning rekening kunnen houden. Het Havenbedrijf kan hierin faciliterend optreden – ook als belangenbehartiger richting Rijkswaterstaat.

B2. Prioritering politiek. Vergeleken met 2008 zijn mede door de decentralisaties van de zorg nieuwe prioriteiten gekomen op gemeentelijk niveau. De beperkte prioritering van de politiek voor vervoer over water vormt een bedreiging. Ook (achterstallig) onderhoud dat nu via de havensamenwerking naar boven komt leidt tot nieuwe investeringsvoorstellen. Om invulling te geven aan de ambitie om de mainport van Oost Nederland te zijn zal de politiek ook investeringsbereidheid moeten tonen. Een meerjaren onderhouds- en beheerprogramma moet de voorspelbaarheid van noodzakelijke investeringen vergroten.

B3. Beperkte economische groei (WLO scenario's). De economische groei die nu wordt geprognostiseerd voor de middellange en lange termijn is beduidend lager dan de groei die voor de economische crisis werd geprognostiseerd. Minder economische groei betekent (in de modellen) ook minder ruimtevraag en een lagere vervoersbehoefte. Specifiek wordt voor enkele bulksectoren krimp voorzien. De groei van de binnenvaart komt vooral via een toename van het container vervoer.

B4. Snelheid concurrerende regio's. Het havenbedrijf en de samenwerking daarbinnen wordt ingezet als Unique Selling Point (USP) voor de regio Twente. Echter worden in andere (concurrerende) regio's ook stappen gezet om de havensamenwerking tussen binnenhavengemeenten vorm te geven. Hiermee ontstaat het risico dat de havensamenwerking niet meer dermate uniek is ten opzichte van andere regio's die binnenhaven activiteiten willen aantrekken. Een voordeel is wel dat de regio "geografisch afgebakend" is via de Twentekanalen.

B5. Verkoop natte kavels aan niet watergebonden bedrijven. Een bedreiging op de (middel)lange termijn is dat havengebonden kavels niet benut worden door watergebonden bedrijven. De gemeenten hebben beperkte handvatten om bij de verkoop van terreinen afspraken te maken over het (verplicht) gebruik van het water. Op termijn kan de havenfunctie daarmee teloor gaan.

Bijlage 3 Voetnoten

ⁱ De North-Sea Baltic Corridor verbindt de havens aan de Baltische zee met de havens aan de Noordzee. De Twentekanalen zijn als modaliteit opgenomen. De havens van Hengelo en Almelo zijn opgenomen in het Core Network als “Core Ports”. Zij vormen een prioritair knooppunt op de corridor. De havens Enschede en Lochem zijn als “Comprehensive Port” opgenomen in het Comprehensive Network.

ⁱⁱ Strikt genomen was gemeente Lochem hier in dit stadium nog niet bij betrokken. De binnenhavenvisie had een Twentse scope.

ⁱⁱⁱ MKBA Verruiming Twentekanalen, ten behoeve van de scope van de planstudie TWKE, RIGO 2008

^{iv} De binnenhavenmonitor van de NVB is over de jaren 2013 en 2014 uitgegeven. Beide monitoren verschillen in methodiek. In de meest recente monitor is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenhaven Hengelo becijferd. Gegeven de beschreven methodiek en de aangeleverde basisdata van het Havenbedrijf Twente heeft BCI twijfels bij de wijze hoe de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde tot stand is gekomen. BCI adviseert het Havenbedrijf Twente in contact te treden en een eenduidige methodiek vast te leggen die reproduceerbaar is.

^v De doelstellingen die in de binnenhavenvisie uit 2008 zijn geformuleerd zijn niet eenduidig gedefinieerd. In een aantal gemeenten betreft het een ambitie op het aantal watergebonden bedrijven. In andere gemeenten betreft het, het totaal aan bedrijven die gebruik maken van de haven (dus incl. waterverbonden bedrijven).

^{vi} Panteia, Middellange Termijn Verkenning Goederenvervoer periode 2016-2021, 2016

^{vii} Panteia, Versterking Marktobservatie Binnenvaart Capaciteitsmonitor, 2016

^{viii} Stichting Connekt is een onafhankelijk netwerk voor slimme, duurzame en sociale mobiliteit en heeft meer dan 200 partners. Stichting Connekt is ook uitvoerder van diverse programma's in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Connekt is uitvoerder van het programma Lean & Green Synchronodal. Lean & Green Synchronodal is één van de actielijnen van de Topsector Logistiek. Het is een verlader-gedreven project dat de groei van synchronodaal transport wil versnellen. Naast de technische innovatie wordt daarbij nadrukkelijk aandacht besteed aan de sociale innovatie en mindshift.

^{ix} Bijvoorbeeld: <http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/vlaanderen-werkt-aan-proef-met-zelfvarend-binnenschip/>

^x Strikt genomen gaat het om een overeenkomst waarbij de sluisen met ingang van 01 januari 2018 voor 152 uur per week worden bediend. De bedieningstijden voor de Eefde, sluis Delden en sluis Hengelo zijn dan van maandag 06.00 tot zaterdag 22.00 uur en zondag van 06.00 tot 22.00 uur.

^{xi} “Achter de sluis van Eefde ligt een goed bewaard geheim”, de economische meerwaarde van gezamenlijk havenbeheer Twente(kanalen), 2013. Gemeente Enschede.

^{xii} I&O research, Monitor economische ontwikkeling Enschede 2014, 2015

^{xiii} Jaarrekening 2015, Gemeente Lochem, 2016