

# Beter benutten kanaal Almelo-Coevorden



LECTORAAT AREA DEVELOPMENT

Onderzoek naar de potentie voor goederenvervoer

Maart 2015  
*Definitief*

## COLOFON

Titel : Beter Benutten Kanaal Almelo - Coevorden

Datum : 05-03-2015

Auteur : dr. Fatma Saçli

Foto's : dr. Fatma Saçli

Versie : Definitief

Dit is een uitgave van Christelijke Hogeschool Windesheim

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>2</b>
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Achtergrond & context .....	3
1.3 Doel en onderzoeksvragen.....	6
1.4 Onderzoeksaanpak .....	7
1.5 Over de enquêtes en interviews: Selectie van de populatie .....	8
1.6 Leeswijzer .....	11
<b>2 Het profiel van de aanvoer</b> .....	<b>12</b>
2.1 Inleiding .....	12
2.2 Aard van de goederenstroom .....	12
2.3 Structuur van de goederenstroom .....	16
2.4 Analyse potentie aanvoer per binnenvaart .....	21
2.5 Conclusies .....	27
<b>3 Het profiel van de afvoer</b> .....	<b>29</b>
3.1 Inleiding .....	29
3.2 Aard van de goederenstroom .....	29
3.3 Structuur van de goederenstroom .....	33
3.4 Analyse potentie afvoer per binnenvaart .....	37
3.5 Conclusies .....	43
<b>4 Knelpunten- en behoefteanalyse</b> .....	<b>44</b>
4.1 Inleiding .....	44
4.2 Knelpunten .....	44
4.3 Inzicht in behoeftes.....	51
4.4 Samenwerking tussen bedrijven.....	54
4.5 Conclusies .....	55
<b>5 Conclusies</b> .....	<b>56</b>
5.1 Inleiding .....	56
5.2 Verkenning van de potentie.....	57
5.3 Beter benutten van de potentie .....	60
5.4 Reflectie .....	63
<b>Bijlage 1: Deelnemers Focus Group Meeting</b> .....	<b>64</b>
<b>Bijlage 2: Lijst van de geïnterviewde bedrijven</b> .....	<b>65</b>
<b>Bijlage 3: NSTR categorieën</b> .....	<b>66</b>
<b>Bijlage 4: Lijst van tabellen</b> .....	<b>67</b>
<b>Bijlage 5: Lijst van figuren</b> .....	<b>68</b>

# Voorwoord

Dit onderzoeksproject werd uitgevoerd in het kader van Kennis DC (KDC) Logistiek Noordoost-Nederland in opdracht van de Provincie Overijssel binnen het subsidieprogramma 'Goederenvervoer over Water'. Deelnemers vanuit KDC zijn dr. Fatma Saçli, Jan Stegeman, drs. Marloes van der Weide, dr. Friso de Vor en dr. Willem Buunk. Marc Fokkert en Arnout Nijenbanning, hebben als studenten van respectievelijk de opleidingen ICT en TBK een bijdrage geleverd. De foto's op het voorblad en in figuur 4.2 van dit rapport zijn gemaakt in en vanuit het vrachtschip Scorpio tijdens het varen op het kanaal Almelo-Coevorden in maart 2014. Een speciaal woord van dank aan Harm de Wal en Penny Jones voor deze technische excursie op hun schip langs het kanaal.

Dit onderzoek onderscheidt zich ten opzichte van andere onderzoeken in de hoge mate van diepgang in de goederenstromen van het betreffende gebied, in dit geval het kanaal Almelo-Coevordengebied. Dit is mede te danken aan een aantal organisaties en mensen. Bedrijvendata vanuit de kanaalregio uit de bestanden van BIRO en LISA werden voorzien door de Provincie Overijssel en de Provincie Drenthe. Een speciaal woord van dank aan Marcel Ellenbroek, Dimitri Jansen, Bouke Schaafsma, Nico Schoonen en Jan de Wilde (Provincie Overijssel), Annemarie Koning, Susan Runsink en Johan Snijder (Provincie Drenthe), Ger Pesman en Harm Oldenbeuving (gemeente Hardenberg), Henk Oortmann (gemeente Coevorden) en Debbie Stevens (gemeente Twenterand) voor het leveren van input voor het onderzoek, en Jeroen Fanoy die namens de Provincie Overijssel dit project heeft begeleid. Ook een speciaal woord van dank aan de 122 bedrijven vanuit het kanaal Almelo-Coevordengebied die de enquête hebben gevuld en de 10 bedrijven die werden geïnterviewd.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het stimuleren van goederenvervoer over water is een actueel thema op de beleidsagenda van de Provincie Overijssel. Dit blijkt uit het uitvoeringsprogramma 'goederenvervoer over water'. Hierbinnen is onder andere het verbeteren van de bevaarbaarheid van vaarroutes naar de economische centra in Overijssel relevant. Kanaal Almelo-De Haandrik (het gedeelte van het kanaal Almelo-Coevorden dat onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Overijssel valt) is één van deze vaarroutes. In november 2009 heeft de Gedeputeerde Staten besloten tot het opwaarderen van dit kanaal, met het doel om het kanaal geschikt te maken voor schepen met een laadvermogen tot 700 ton<sup>1</sup>.

In 2010 heeft de Provincie Overijssel een investeringstraject opgestart voor de opwaardering van het kanaal Almelo-De Haandrik. Tot op heden is er €19 miljoen geïnvesteerd door de Provincie Overijssel voor het infrastructureel verbeteren van het kanaal Almelo-De Haandrik. Daarmee zijn de technische mogelijkheden van het kanaal uitgebreid met drie ingrepen<sup>2</sup>:

- Vijf nieuwe bruggen die niet breed genoeg waren, zijn vervangen door bruggen van tenminste 9,5 meter breed.
- Twaalf wachtplaatsen zijn aangelegd om de wachttijden van de schepen met maximaal één uur te beperken en daardoor een veilige en vlotte doorvaart langs het kanaal te garanderen.
- Het kanaal wordt gebaggerd waarmee de diepgang wordt uitgebreid van 3,10 m. naar 3,50 m. Naar verwachting wordt het verdiepen medio 2015 voltooid.<sup>3</sup> Hierdoor wordt het kanaal bevaarbaar voor schepen met een draagvermogen tot 700 ton.

Deze infrastructurele investeringen zijn gedaan met de verwachting dat meer van het kanaal gebruik gemaakt wordt, onder andere door lokale bedrijven.<sup>4</sup> Uit het gesprek met de Provincie Overijssel is gebleken dat het gebruiksniveau van het kanaal Almelo-De Haandrik voor goederenvervoer beperkt is.<sup>5</sup> In dit verband heeft de Provincie Overijssel een kennisvraag voorgelegd aan het Kennis Distributie Centrum (KDC) Logistiek Noordoost-Nederland. Deze kennisvraag betreft het verkennen van de mogelijkheden om het kanaal beter bevaarbaar voor goederenvervoer te krijgen.

In dit onderzoek hebben we een bredere focus dan het kanaal Almelo-de Haandrik. Bestuurlijk gezien bestaat het kanaal uit drie delen en wordt het door drie organisaties beheerd. Het kanaal Almelo-De Haandrik wordt beheerd door de Provincie Overijssel. Het noordelijke deel, van de Haandrik tot en met Coevorden, valt onder verantwoordelijkheid van de Provincie Drenthe. In het zuidelijke deel wordt de zijtak van het Twentekanaal tot Almelo beheerd door de rijksoverheid. Om de potentie van het kanaal goed te verkennen wordt naar het kanaal als geheel gekeken. In deze verkenning richten we ons op het in beeld brengen van het logistieke profiel van de verladende bedrijven in het invloedsgebied van het kanaal. Daarnaast bieden we inzicht in de knelpunten die bedrijven ervaren in het gebruik van het kanaal en hun mogelijke behoefte voor een meer intensief gebruik hiervan.

---

1 Provincie Overijssel. 2011. 'Planning'. Nieuwsbrief kanaal Almelo-De Haandrik. nummer 2, februari 2011, p. 8.

2 Provincie Overijssel. 'Opwaardering kanaal Almelo-De Haandrik'. <http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/varen-overijssel-0/projecten/kanaal-almelo/>. Pagina laatst bezocht: 3 februari 2014.

3 Jansen, Dimitri. 2014. Gesprek. Zwolle: Provincie Overijssel (11-11-2014)

4 Provincie Overijssel. 2010. 'Ruim baan voor de vaart'. Nieuwsbrief kanaal Almelo-De Haandrik, nr.1, november 2010.

5 Schoonen, Nico. 2013. Gesprek. Zwolle: Provincie Overijssel (23-10-2013).

## 1.2 Achtergrond & context

In deze paragraaf geven we eerst een korte schets van de achtergrond van het opwaarderingsproces. Daarna geven we een overzicht van het gebruiksniveau van het kanaal voor goederenvervoer in de laatste vijftien jaar. Ten slotte plaatsen we dit overzicht in een bredere context van de modal split in het goederenvervoer in de provincie Overijssel als geheel en hoe binnenvaart daarin is gepositioneerd.

Recent is een flink aantal onderzoeksrapporten en beleidsplannen verschenen in de regio over het gebruik van vaarwegen en binnenhavens: Rapporten zoals *Netwerkanalyse vaarwegen Overijssel* (Ecorys, 2008), de *Netwerkanalyse binnenhavens Oost-Nederland* (Ecorys, 2008), de *Binnenhavenvisie Twente* (Regio Twente, 2008), de Landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens (Ecorys, 2010), en het *Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe* (Provincie Drenthe, 2011). In de eerste drie rapporten wordt aangegeven dat het kanaal Almelo-De Haandrik een knelpunt is in het goederenvervoer van de regio. In de eerste twee van deze rapporten wordt geconstateerd dat er een beperkte toegang bestaat van Hardenberg voor schepen via kanaal Almelo-De Haandrik. Daarnaast constateert het derde rapport dat externe bereikbaarheid onder druk staat door knelpunten in het vaarwegprofiel van onder andere het kanaal Almelo-De Haandrik (klasse II). Alle aangegeven rapporten en beleidsplannen duiden aan dat het wenselijk is dat het kanaal toegankelijk wordt voor schepen met 1000 ton laadvermogen.

In 2009, kort voor de beslissing van de Provincie Overijssel om het opwaarderingsproces te starten, hebben twee ontwikkelingen plaatsgevonden. Ten eerste werd een drietal proefvaarten met een groot vaartuig van schepen in koppelverband<sup>6</sup> uitgevoerd door Nijhof Wassink, een transport bedrijf in Coevorden (dit natuurlijk met toestemming van de Provincies Overijssel en Drenthe).<sup>7</sup> Varen met koppelverband lijkt een rendabele optie voor uitbreiding van vrachtvaart zonder dat infrastructurele veranderingen aan het kanaal worden aangebracht aan bijvoorbeeld de bruggen en sluisen. Ten tweede heeft Provincie Overijssel een quick scan van een maatschappelijke kostenbaten analyse laten uitvoeren. Volgens deze analyse<sup>8</sup> kan een opwaardering tot 700 ton worden gezien als rendabel en haalbaar.

Hoe ziet het gebruiksprofiel van het kanaal van de afgelopen 15 jaar eruit? De scheepvaarttellingen van het kanaal Almelo-De Haandrik, vanaf het jaar 2000, geeft een indruk van het aantal passages op het kanaal en het vervoerd gewicht (tonnage) per richting (zie figuur 1.1). De scheepvaarttellingen in 2013 in Overijssel geven aan dat 921 passages van de beroepsvaartschepen hebben plaatsgevonden bij sluis Aadorp die het kanaal Almelo-De Haandrik verbindt. Dit is een 19% toename van het aantal passages ten opzichte van 2012. Het is opmerkelijk dat het aantal van de beroepsvaartpassages in 2013, die een toename beschouwt na een dalende trend tijdens 2008-2010, ongeveer de helft is van het aantal passages in 2000.<sup>9</sup>

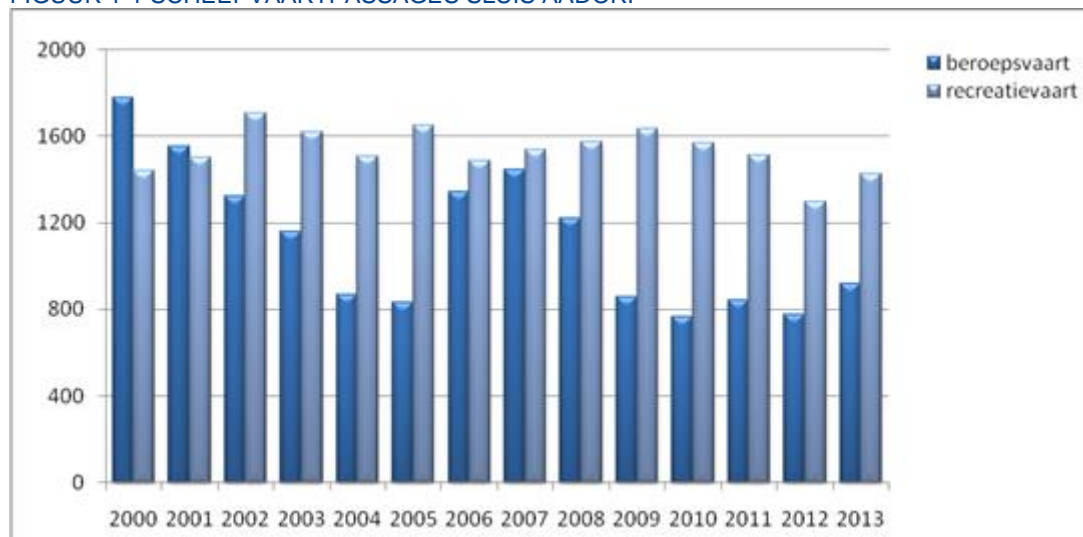
---

6 Dit koppelverband bestond uit twee aan elkaar gekoppelde schepen van het type Kempenaar en had een lengte van 110 meter, een breedte van 6,6 meter en een diepgang van 1,80 m. De hoogte boven de waterlijn was 5 meter en de vervoerscapaciteit daarmee 54 TEU.

7 Nijhof-Wassink. 2009. 'Varen met koppelverband van Rotterdam naar Coevorden' in De Schakel, Transport.

8 Ecorys. 2009. 'Quick scan MKBA kanaal Almelo-De Haandrik', Rotterdam: Ecorys.

9 De macro-economische trends kunnen deze situatie grotendeels kan uitleggen.

FIGUUR 1-1 SCHEEPVAARTPASSAGES SLUIS AADORP<sup>10</sup>

Bron: Provincie Overijssel, 2014.

Ten opzichte van het vervoerd gewicht van beroepsvaart, is het tonnage van vervoerde goederen fors gestegen in 2013 ten opzichte van 2012 (26 %) (zie tabel 1.1 en figuur 1.2). Het goederenvervoer langs het kanaal vindt grotendeels plaats in de noordelijke richting, namelijk richting Coevorden. In 2013 is tevens weer een stijging zichtbaar van het aantal tonnage vervoerde goederen in de zuidelijke richting, namelijk richting Eefde. In de voorgaande jaren was het vervoer van goederen in zuidelijke richting nagenoeg nihil.<sup>11</sup>

**TABEL 1-1 SLUIS AADORP, VERVOERD GEWICHT BEROEPSVAART (TON)**

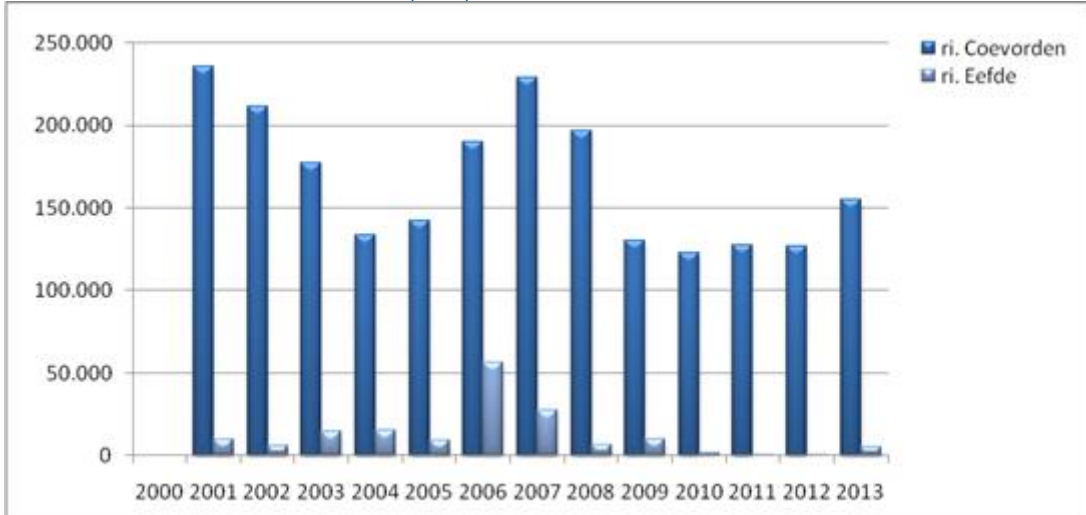
jaar	ri. Coevorden	ri. Eefde	totaal
2000			
2001	235.870	9.708	245.578
2002	211.441	6.281	217.722
2003	177.136	14.397	191.533
2004	133.365	15.227	148.592
2005	142.588	9.046	151.634
2006	190.209	56.613	246.822
2007	229.149	27.318	256.467
2008	196.637	6.750	203.387
2009	130.386	10.224	140.610
2010	122.824	1.665	124.489
2011	127.382	248	127.630
2012	126.722	217	126.939
2013	155.074	4.990	160.064

Bron: Provincie Overijssel, 2014.

<sup>10</sup> Provincie Overijssel (team beleidsinformatie). 2014. 'Scheepvaarttellingen Overijssel 2013', Interne memo (14-1-2014), p.3.

<sup>11</sup> Provincie Overijssel. 2014. 'Scheepvaarttellingen Overijssel 2013'. Interne memo van team beleidsinformatie voor Eenheid Wegen en Kanalen (datum: 14 januari 2014). Zwolle: Provincie Overijssel.

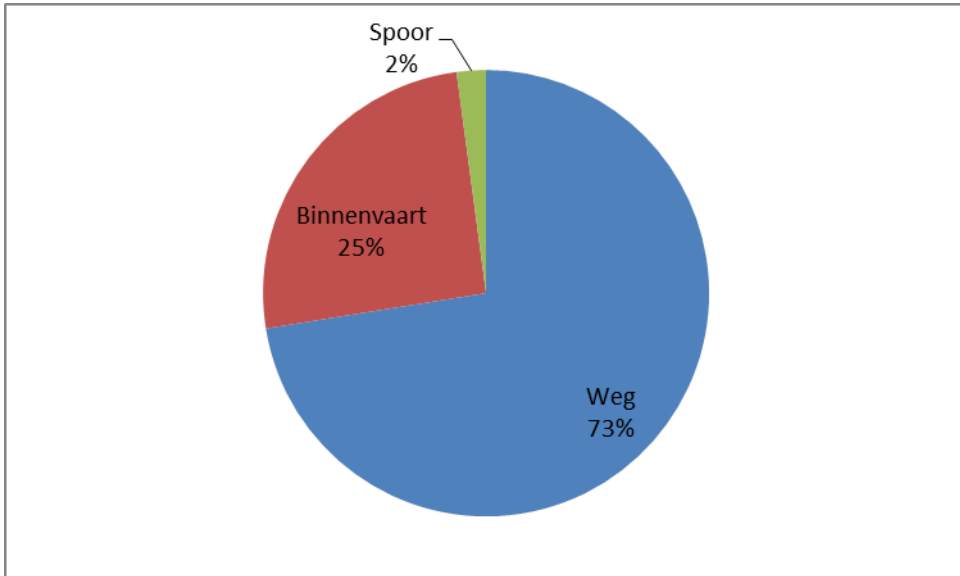
FIGUUR 1-2 VERVOERD GEWICHT (TON) SLUIS AADORP PER JAAR RICHTING COEVORDEN EN EEFDE



Bron: Provincie Overijssel, 2014.

Informatie over de modal split van het goederenvervoer in het invloedsgebied van het kanaal is niet beschikbaar. Daarom kunnen we de data over binnenvaart op het kanaal Almelo-De Haandrik niet precies in de context plaatsen. Om toch een indruk te krijgen, kijken we naar de modal split van het geheel van de provincie Overijssel. In figuur 1.3 en figuur 1.4 zien we de modal split van aangevoerde en afgevoerde goederen binnen provincie Overijssel in 2009/2010.

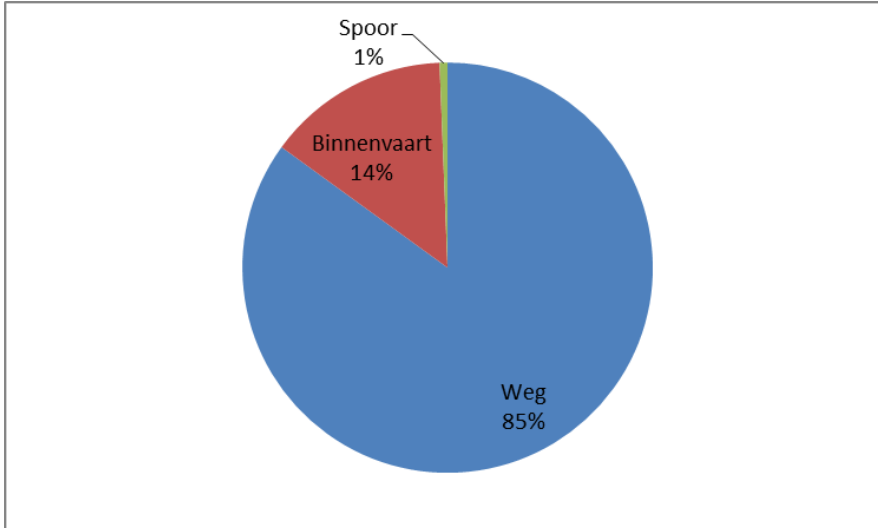
FIGUUR 1-3 MODAL SPLIT GOEDERENVERVOER AANVOER PROVINCIE OVERIJSSSEL 2009/2010 (TON %)



Gebaseerd op Panteia/NEA, 2012.



FIGUUR 1-4 MODAL SPLIT GOEDERENVERVOER AFVOER PROVINCIE OVERIJSSSEL 2009/2010 (TON %)



Gebaseerd op Panteia/NEA, 2012.

Figuur 1.3 en figuur 1.4, gebaseerd op het *Goederenstromen* rapport van de Provincie Overijssel (Panteia/NEA, 2012), laten zien dat het aandeel wegvervoer in modal split hoog scoort zowel in het aanvoer als afvoer van goederen.

- Wat betreft de aanvoer van 23,5 mln. ton goederen zien we het aandeel van de weg dominant met 73%. De binnenvaart scoort 25%. Het aandeel van het spoor blijft beperkt met 2%.
- In de afvoer van 24,3 mln. ton goederen zien we een groter aandeel voor de weg, namelijk 85%, en een kleiner aandeel voor de binnenvaart (14%). Het spoor blijft hier ook beperkt met een aandeel van 1%.

In hoofdstuk 2 en 3 zien we een vergelijking tussen de modal split van provincie Overijssel met de modal split van de geënquêteerde bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden.

### 1.3 Doel en onderzoeksvragen

Het onderzoeksdoel is het verkennen van de potentie van het beter benutten van het kanaal Almelo-Coevorden voor goederenvervoer. Wat betreft goederenvervoer zijn de verladende sectoren hier van belang. Het onderzoek wordt daarom gericht op de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal vanuit de sectoren (industrie, groothandel, landbouw, delfstoffen, afval/recycling, bouwnijverheid) die vracht genereren.

In verband met het onderzoeksdoel is de centrale vraag van dit onderzoek als volgt:

***Hoe kan de potentie van het kanaal Almelo-Coevorden voor goederenvervoer beter worden benut binnen de huidige technische mogelijkheden?***

Om deze potentie te verkennen, is de centrale vraag vertaald naar de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is het huidige gebruiksniveau van het kanaal voor goederenvervoer?
2. Welke redenen hebben bedrijven nu om geen gebruik te maken van het kanaal?
3. Hoe kunnen bedrijven gestimuleerd worden om meer gebruik te maken van het kanaal?

## 1.4 Onderzoeksaanpak

De aanpak voor dit onderzoek bestaat uit de methodes desk research, kwantitatieve quick scan, focus group meeting, enquête en verdiepende interview.

### Vraag 1

Om het huidige niveau van het gebruik van het kanaal (*vraag 1*) te bepalen werd de nadruk gelegd op het logistieke profiel van de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden. Dit profiel plaatst het gebruik van binnenvaart in een context van goederenstromen en het gebruik van andere modaliteiten. Om deze vraag te beantwoorden, werden de methodes desk research, kwantitatieve quick scan, focus group meeting en enquête benut.

*Desk research* methode bestond uit een korte analyse van de beleidsdocumenten en rapporten van de eerdere uitgevoerde onderzoeken die relevant voor het kanaal Almelo-Coevorden zijn. Hierdoor wordt een schets gemaakt van de achtergrond en de context van het vraagstuk.

Vervolgens werd een *kwantitatieve quick scan* van enkele variabelen gemaakt om de samenstelling van de populatie (bedrijven in de omgeving van het kanaal Almelo-Coevorden) in beeld te krijgen. De databestanden van 2013 voor de quick scan werden voorzien door BIRO (Bedrijven en Instellingen Register Overijssel) en Provinciaal Werkgelegenheidsregister Drenthe.

Eerste bevindingen en inzichten gebaseerd op de desk research en kwantitatieve quick scan werden bediscussieerd en gevalideerd in een *focus group meeting* waarvoor vertegenwoordigers van Provincie Overijssel, Provincie Drenthe, gemeente Hardenberg, en gemeente Coevorden werden uitgenodigd (zie bijlage 1 voor de lijst van deelnemers van de Focus Group Meeting).

Ten slotte, om het logistieke profiel van de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal te bepalen, werd een online *enquête* ontwikkeld. Deze enquête bestond uit vragen over onder meer de verschijningsvorm, type, gewicht, herkomst en bestemming van de goederenstromen in de aanvoer- en afvoerprocessen. Er is ook gevraagd naar welke transportmodaliteiten en welk type vervoerders er gebruikt worden voor de aanvoer en afvoer van hun goederen. Deze enquête is aan 802 bedrijven vanuit de geselecteerde verladende sectoren gestuurd. Een kwantitatieve analyse van de resultaten van de reeds uitgevoerde enquêtes werd gemaakt, gebaseerd op de antwoorden van 122 bedrijven.

### Vraag 2 en 3

De redenen die bedrijven hebben om geen gebruik van het kanaal te maken, vormen de knelpunten. Hoe de bedrijven gestimuleerd worden om van het kanaal gebruik te maken, is nauw verbonden aan hun behoeftes.

Om de knelpunten en de behoeftes van bedrijven voor het gebruik van het kanaal voor goederenvervoer te identificeren, hebben we de verdiepende interview methode gekozen. Uit de 122 respondenten zijn 10 bedrijven geselecteerd voor face-to-face verdiepende interviews (zie bijlage 2 voor de lijst van de geïnterviewde bedrijven). Dit zijn bedrijven die het kanaal niet of beperkt gebruiken voor het vervoer van hun goederen en die interesse hebben in het gebruik van het kanaal in de toekomst. Om de knelpunten veelzijdig in beeld te brengen hebben we een analyse van de relevante enquêteresultaten, van verdiepende vragen vanuit de interviews en van de discussie van de focus group meeting gemaakt (*vraag 2*). Gebaseerd op de resultaten van de interviews en de focus group meeting hebben we ook de behoeftes van de bedrijven in beeld gebracht om meer gebruik van het kanaal te kunnen maken (*vraag 3*).

## 1.5 Over de enquêtes en interviews: Selectie van de populatie

Om de samenstelling van de populatie van de bedrijven in de omgeving van het kanaal Almelo-Coevorden in beeld te brengen werd er eerst bedrijvendata verzameld van de Provincie Overijssel (BIRO, Bedrijven en Instellingen Register Overijssel 2013) en de Provincie Drenthe (Provinciaal Werkgelegenheidsregister Drenthe 2013). Dit betreft ongeveer 15.000 bedrijven in de gemeenten langs het kanaal Almelo-Coevorden en in de omgeving in de sectoren landbouw, winning van delfstoffen, industrie, afval/recycling, bouwnijverheid en groothandel, volgens de SBI<sup>12</sup> indeling.

Afbakening van de selectie van bedrijven hebben op drie invalshoeken plaatsgevonden: sectoraal, qua aantal werknemers, en geografisch.

Ten eerste werd er een *sectorale selectie* van bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden gemaakt. Bedrijven in de volgende twee categorieën werden uitgesloten van de selectie:

- Sub-sectoren, zoals detailhandel die geen vracht genereren maar kleinschalige lokale en regionale distributiestromen, die hier niet relevant zijn voor de binnenvaart.
- De dienstverlenende bedrijven binnen de sectoren zoals industrie, groothandel, landbouw, enz.

Ten tweede, na het de-selecteren van de bovengenoemde types van bedrijven was er een tweede ronde van de de-selectie *gebaseerd op het aantal werknemers*. De bedrijven met 0 t/m 1 werknemers werden uitgesloten omdat deze groep uit een groot aantal bedrijven bestond die voor vrachtvervoer naar verwachting niet relevant zijn. Bovendien, de bedrijven met 2 t/m 4 werknemers werden ook uitgesloten omdat ze weinig potentie hebben om vracht te genereren.

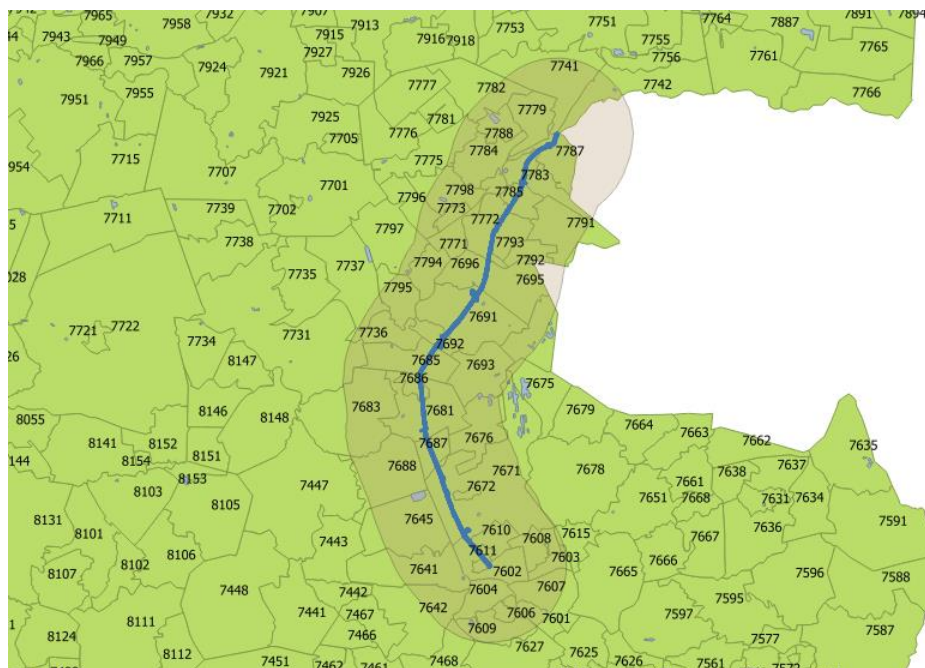
Als laatste werd een *geografische demarcatie* van het kanaal Almelo-Coevordengebied gemaakt. Een zone van 5 km. aan beide kanten van het kanaal werd gemarkeerd om niet alleen de bedrijven juist aan het water maar ook de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal in dit onderzoek te hebben. Deze bedrijven zijn in acht gemeenten gevestigd.<sup>13</sup> Zie hieronder figuur 1.5 voor de ruimtelijke kader van de logistiek-relevante bedrijvigheid van het kanaalgebied, gebaseerd op de postcodegebieden langs en rond het kanaal.

---

<sup>12</sup> SBI staat voor standaard bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

<sup>13</sup> Almelo, Hardenberg, Hellendoorn, Ommen, Twenterand, Wierden (Overijssel), Coevorden, Emmen (Drenthe).

FIGUUR 1-5 5-KM ZONE KANAAL ALMELO-COEVORDEN



Na de bovengenoemde de-selectie van bedrijven vanuit drie invalshoeken werden er 802 relevante verladende bedrijven in de 5 km zone van het kanaal geïdentificeerd. Naar deze bedrijven werd de online enquête gestuurd, waarop een responspercentage van 15,2 % bereikt werd. Dit zijn 122 bedrijven die de enquête hebben gevuld. Tabel 1.2 geeft een overzicht van de populatie van de enquête die uit de geselecteerde bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden bestaat en de responsgroep van de enquête. De respondenten van de aanvoer- en afvoerprocessen betreffen 56 en 35 bedrijven die in 2013 respectievelijk 6,5 en 3,5 mln. ton goederen hebben vervoerd.

TABEL 1-2 OVERZICHT POPULATIE ENQUETE

Sector	Gehele populatie N=802	Respondenten enquête N=122 (vanuit 802)	Respondenten enquête profiel aanvoer N=56 (vanuit 122)	Respondenten enquête profiel afvoer N=35 (vanuit 122)
	%	%	%	%
Industrie	37,77	42,62	48,21	57,14
Groothandel	46,39	40,98	35,71	28,57
Bouwnijverheid	11,41	12,30	8,93	8,57
Landbouw	2,15	1,64	3,57	2,86
Afval/Recycling	1,52	1,64	1,79	2,86
Delfstoffen	0,76	0,82	1,79	0
<b>Totaal</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Als gezien in tabel 1.2 gaat het aantal respondenten om een beperkt aantal bedrijven. Hoewel dit niet op een hoog niveau is, geeft de representativiteit van de sectoren een betere overzicht. We zien namelijk een vergelijkbare indeling van de sectoren in de gehele populatie en de respondenten van de enquête. In dit onderzoek zijn we volledig afhankelijk van de respons van de bedrijven op onze online enquête en de verdiepende interviews. Het is belangrijk om hierbij te benadrukken dat de gegevens niet representatief zijn voor het gehele kanaalgebied. Hier mikken we op een afspiegeling van het logistieke profiel van de bedrijven in het kanaal Almelo-Coevordengebied, en de knelpunten en behoeftes van deze bedrijven voor zover deze informatie door hen was verstrekt.

Naar aanleiding van de enquête is met een aantal bedrijven aanvullend telefonisch contact geweest om enkele antwoorden te specificeren. Vanuit de 122 respondenten hebben 13 bedrijven hun interesse aangegeven om de binnenvaart te gebruiken. De sectorale verdeling van deze bedrijven is: zes bedrijven in industrie, zes in groothandel en één in landbouw. Vanuit deze groep zijn 10 bedrijven geselecteerd voor een verdiepend interview (zie tabel 1.3). Het selectieprotocol voor deze bedrijven bestond uit het benaderen van bedrijven met een verzoek voor een interview gebaseerd op de grootte van hun omvang van goederen. In het geval van een negatief antwoord werd het eerstvolgende bedrijf met een relatief kleinere omvang benaderd.

**TABEL 1-3 OVERZICHT POPULATIE INTERVIEW**

Sector	Gehele populatie N=13	Geïnterviewde Bedrijven N=10
	%	%
Industrie	46	60
Groothandel	46	30
Bouwnijverheid	0	0
Landbouw	8	10
Afval/Recycling	0	0
Delfstoffen	0	0
<b>Totaal</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

## 1.6 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport vervolgt hieronder in hoofdstuk 2 met de verkenning van het logistieke profiel van de aanvoer van de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden. Na de inleiding (2.1) wordt het aanvoerprofiel geanalyseerd qua aard van de goederenstroom (2.2) en qua structuur van de goederenstroom (2.3). Gebaseerd op het profiel van de aanvoer naar het kanaalgebied wordt een analyse van de potentie voor goederenvervoer gemaakt (2.4). Als conclusie wordt de betekenis van de aanvoer in beeld gebracht voor het gebruik van binnenvaart (2.5).

Hoofdstuk 3 verkent het logistieke profiel van de afvoer van de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden. Na de inleiding (3.1) wordt het afvoerprofiel geanalyseerd qua aard van de goederenstroom (3.2) en qua structuur van de goederenstroom (3.3). Gebaseerd op het profiel van de afvoer vanuit het kanaalgebied wordt een analyse van de potentie voor goederenvervoer gemaakt (3.4). Als conclusie wordt de betekenis van de afvoer in beeld gebracht voor het gebruik van binnenvaart (3.5).

Hoofdstuk 4 bestaat uit een knelpunten- en behoefteanalyse. Na de inleiding (4.1) worden ten eerste de knelpunten geanalyseerd die ervaren worden door de bedrijven tegen het gebruik van het kanaal voor goederenvervoer (4.2). Ten tweede worden de behoeftes van de bedrijven om meer gebruik van het kanaal te kunnen maken in beeld gebracht (4.3). Ten derde wordt een schets van de samenwerkingsmogelijkheden in de ogen van de bedrijven in beeld gebracht (4.4). Als conclusie wordt de potentie van het kanaal voor goederenvervoer in beeld gebracht in het licht van de knelpunten- en behoefteanalyses (4.5).

Hoofdstuk 5 maakt een synthese van de kenmerken van de aanvoer- en afvoerprofielen en de potentie voor binnenvaart die daarbinnen zit. Daarnaast worden de inzichten van de knelpunten- en behoefteanalyse opgenomen in deze synthese. Na de inleiding (5.1) wordt de potentie van het kanaal Almelo-Coevorden voor het goederenvervoer over water in beeld gebracht (5.2). Gebaseerd op dit beeld wordt aangegeven hoe de potentie benut kan worden binnen de huidige technische mogelijkheden (5.3). Tot slot worden de reflecties gebaseerd op het onderzoek gepresenteerd (5.4).

## 2 Het profiel van de aanvoer

### 2.1 Inleiding

De eerste stap in het onderzoek naar de potentie van het kanaal Almelo-Coevorden is het in beeld brengen van de huidige vervoersstroom van en voor bedrijven binnen de invloedssfeer van het kanaal. We beginnen in dit hoofdstuk met de aanvoer van goederen, waarvan een analyse is gemaakt om zicht te krijgen op de potentie die het kanaal biedt voor bedrijven. Bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden zijn geënquêteerd over onder meer de samenstelling van de aanvoer en de wijze van transport. Op basis hiervan wordt in dit hoofdstuk het profiel<sup>14</sup> van de aanvoer van het kanaal Almelo-Coevordengebied geschetst. Hiervoor gaan we achtereenvolgens in op de aard van de goederenstroom, in termen van de verschijningsvormen van de goederenstroom, de omvang, het type goederen, de sectorale verdeling (2.2). Daarna gaan we in op de structuur van de goederenstroom, in termen van de vervoersmodaliteiten, de herkomstlocaties van de goederenstromen en het type vervoerder (2.3). Vervolgens maken we een analyse van de potentie voor goederenvervoer gebaseerd op het profiel van de aanvoer naar het kanaalgebied (2.4). Tot slot gaan we in op de conclusies wat betreft de betekenis van het aanvoerprofiel voor het gebruik van binnenvaart (2.5).

### 2.2 Aard van de goederenstroom

Om een goed beeld te krijgen van de aanvoer van goederen naar bedrijven, in de invloedssfeer van het kanaal, zijn bedrijven middels een enquête gevraagd inzicht te geven in de samenstelling van hun goederenstromen. In deze paragraaf gaan we achtereenvolgens in op de onderdelen van de aard van de goederenstroom: de verschijningsvorm en de omvang van de goederenstroom, het type van goederen en de verdeling naar sectoren.

#### Verschijningsvorm van aangevoerde goederen

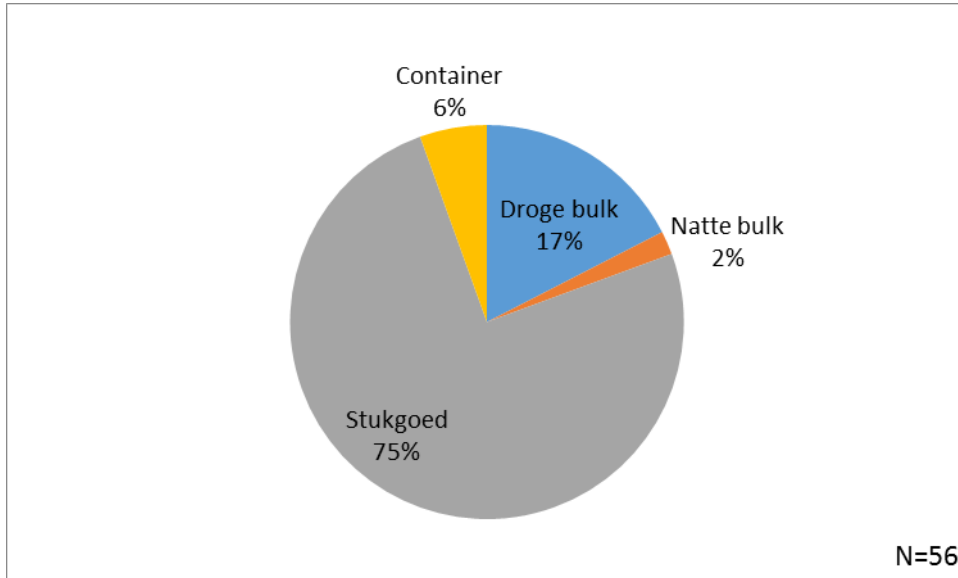
De verschijningsvorm<sup>15</sup> is een vaak gebruikte indeling over de aard van de goederenstromen. Figuur 2.1 toont de verdeling van de verschijningsvormen van de goederen aangevoerd door de 56 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevordengebied.

---

<sup>14</sup> Het profiel is gebaseerd op 56 bedrijven (vanuit 122 respondenten) die de aanvoer gerelateerde vragen van de online enquête hebben gevuld. Bij deze bedrijven zijn er gemiddeld 23,15 werknemers die voltijd werkzaam zijn. Het aantal werknemers varieert van 5 tot 210 werknemers (N=54 [aantal werknemers van twee bedrijven is onbekend]).

<sup>15</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen droge bulkgoederen, natte bulkgoederen, stukgoed en containers.

FIGUUR 2-1 VERDELING NAAR VERSCHIJNINGSVORM AANGEVOERDE GOEDEREN (TON %) 2013



Uit figuur 2.1 blijkt dat de goederen die de bedrijven aanvoeren voornamelijk stukgoederen zijn. Daarna volgen bulkgoederen en containervervoer. Hieronder wordt er een verder inzicht gegeven in de verschijningsvormen:

- Driekwart (75%) van alle aangevoerde goederen is stukgoed. Het gaat hoofdzakelijk om metalen. Daarna komen overige goederen, bouwmaterialen en chemische producten.
- De bulkgoederen (19%) betreffen 17% droge bulk, en 2% natte bulk. Wat betreft droge bulk gaat het om met name bouwmaterialen. Natte bulk bestaat voornamelijk uit aardolie/-producten en chemische producten.
- Het aandeel goederen dat per container wordt aangevoerd is 6%. Het gaat om overige goederen en voedingsproducten.

Als aangegeven in hoofdstuk 1 is deze verdeling van goederenstromen gebaseerd op de ruim 6,5 mln. ton goederen die in 2013 werd aangevoerd door de 56 bedrijven die in de invloedssfeer van het kanaal gevestigd zijn en die in dit onderdeel van het onderzoek betrokken zijn.

### Type van aangevoerde goederen

Om een beter beeld te krijgen van de aard van de goederenstromen, kijken we verder naar het type van aangevoerde goederen. Het gaat om de goederen aangevoerd door de 56<sup>16</sup> bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal die in dit deel van het onderzoek betrokken zijn. De verdeling van het type goederen is gebaseerd op de NSTR<sup>17</sup>-indeling (zie bijlage 3).

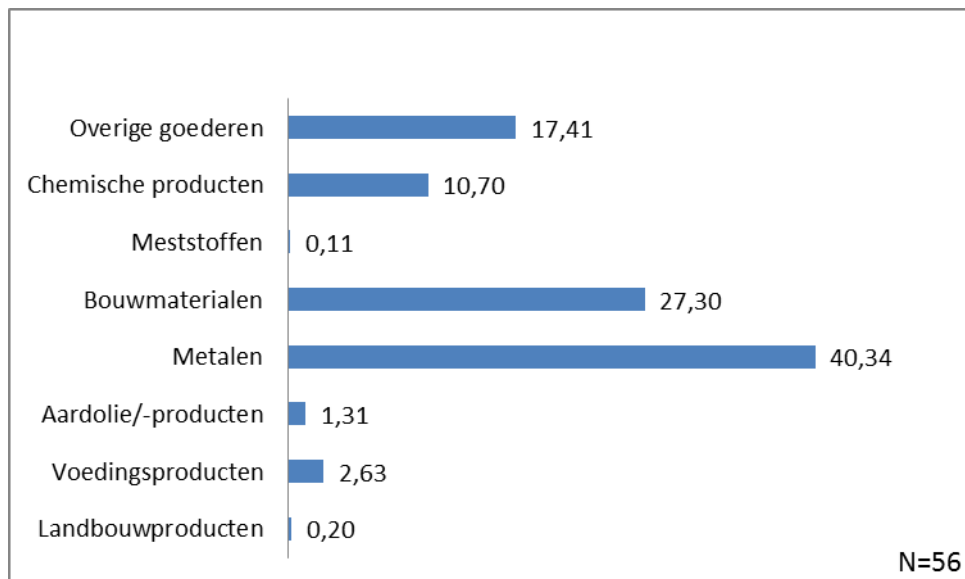
In de onderstaande tabel is de verdeling van het type goederen weergegeven.

16 Sectorale verdeling van de 56 bedrijven: 48,2% industrie, 35,7% groothandel, 8,9% bouwnijverheid, 3,6% landbouw, 1,8% delfstoffen, 1,8% afval/recycling.

17 De classificatie van goederen die gebruik maakt van een indeling gebaseerd op Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée (NSTR) (Bron: CBS).



FIGUUR 2-2 VERDELING NAAR TYPE AANGEVOERDE GOEDEREN (TON %) 2013

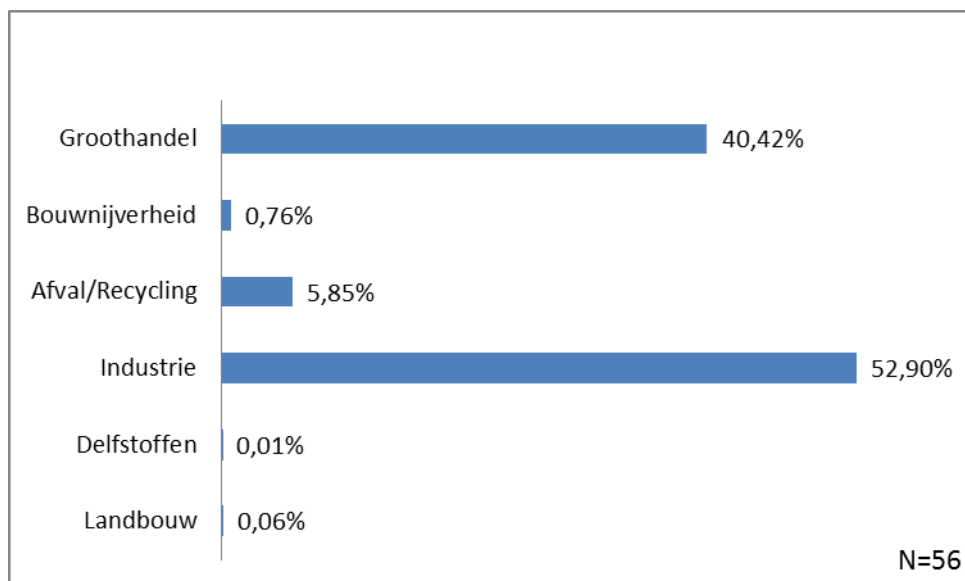


Uit figuur 2.2 blijkt dat metalen en bouwmaterialen het hoogst scoren, respectievelijk rond 40% en 27%. De meest voorkomende producten onder metalen zijn staalproducten en halfabricaten van staal. Onder bouwmaterialen vallen andere bewerkte bouwmaterialen (bijvoorbeeld beton), zand & grind, en andere ruwe mineralen. Hierna volgen overige goederen en chemische producten met het aandeel van respectievelijk 17% en 11%. Onder overige goederen is vervoermaterieel<sup>18</sup> het hoogst; chemische producten bestaan alleen maar uit 'andere chemische producten'.

### Verdeling naar sectoren

Behalve naar type goederen is ook gekeken naar de bedrijfssectoren waarvoor de aangevoerde goederen bestemd zijn. In figuur 2.3 wordt de verdeling van het tonnage van aangevoerde goederen gegeven per sector.

FIGUUR 2-3 VERDELING GEWICHT AANGEVOERDE GOEDEREN PER SECTOR (TON %) 2013



<sup>18</sup> Vervoermaterieel incl. onderdelen (NSTR categorie 91) bestaat uit spoor- en trammaterieel (9101), motorvoertuigen voor het wegvervoer (9102), motorfietsen en (brom)fietsen (9103), overige voertuigen voor het wegvervoer (9104), vliegtuigen (9105) en schepen (9106).

Uit figuur 2.3 blijkt dat de industrie het hoogst scoort met meer dan de helft van alle aangevoerde goederen (zie ook tabel 2.1). Groothandel komt op de tweede plaats met een aanzienlijk aandeel van 40%. Op de derde plaats komt sector 'afval/recycling'. Het is opmerkelijk dat deze sector alleen maar door één bedrijf<sup>19</sup> in de responsgroep van het onderzoek wordt vertegenwoordigd.

Om de aanvoer van goederen beter te kunnen duiden, is gekeken naar de verdeling van type goederen per sector in verband met de verschijningsvormen. Tabel 2.1 laat deze verdeling zien.

**TABEL 2-1 VERDELING TYPE AANGEVOERDE GOEDEREN PER SECTOR (TON %) 2013**

Type goederen	Aandeel in totaal aangevoerd goederen (%)	Sector	%
Metalen	40,4	Industrie	98,6
		Groothandel	1,4
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Bouwmaterialen	27,3	Groothandel	54
		Industrie	22
		Afval/Recycling	21
		Bouwnijverheid	3
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Overige goederen	17,4	Groothandel	74
		Industrie	25,96
		Bouwnijverheid	0,04
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Chemische producten	10,7	Groothandel	99,86
		Industrie	0,07
		Delfstoffen	0,07
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Voedingsproducten	2,6	Industrie	99,7
		Groothandel	0,3
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Aardolie/-producten	1,3	Groothandel	100
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Landbouwproducten	0,2	Industrie	46
		Landbouw	31
		Groothandel	23
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Meststoffen	0,1	Groothandel	100
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>		

N=56

19 Dit bedrijf is actief in recyclen van steenachtige materialen tot granulaat voor fundatie onder de wegen. Het valt onder indeling 'voorbereiding tot recycling' onder SBI (Standaard Bedrijfsindeling) categorieën van CBS.

Uit de bovenstaande tabel blijkt het volgende:

- Metalen, als het belangrijkste onderdeel van stukgoederen, scoren het hoogst qua aandeel gewicht van aanvoer door de 56 bedrijven in de responsgroep. Ze zijn grotendeels aangevoerd door de sector industrie. Metalen, als staalproducten en halffabricaten van staal, zijn input voor de procesindustrie, onder andere, sub-sectoren vervaardiging van producten van metaal en vervaardiging van overige niet metaalhoudende minerale producten (in dit geval, productie van beton).
- Overige goederen en bouwmaterialen verschijnen gedeeltelijk in de vorm van stukgoederen. Qua type goederen bestaan deze overige goederen uit vervoermaterieel, en bouwmaterialen betreffen andere bewerkte bouwmaterialen (zoals beton). Beide type goederen worden bijna volledig door groothandel aangevoerd.
- Bouwmaterialen verschijnen gedeeltelijk in de vorm van droge bulk. Qua type goederen zijn deze bouwmaterialen zand & grind, en andere ruwe mineralen. Deze goederen worden aangevoerd door bedrijven uit de industrie, daarna, door groothandel en afval/recycling.
- Chemische producten ('andere chemische producten'<sup>20</sup>), als onderdeel van stukgoederen, worden aangevoerd door de industrie en groothandel.
- Overige goederen als onderdeel van containers (bijvoorbeeld halffabricaten), worden door de industrie aangevoerd.
- Voedingsproducten (graan, fruit en groentebereidingen, vlees en vis, en oliën en vetten) zijn onderdeel van, respectievelijk, containers en natte bulk. Het aandeel van droge bulk en stukgoed in deze categorie is te verwaarlozen. Voedingsproducten worden bijna volledig door de industriële bedrijven aangevoerd.

Goederen met grote stromen zijn staalproducten en halffabricaten met bijna 40% van alle aangevoerde goederen door de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden. Rond 17% van alle aangevoerde goederen zijn zand & grind, en andere ruwe mineralen, en ruim 10% zijn andere bewerkte bouwmaterialen. Industrie scoort het hoogst met het vervoer van metalen, zand & grind, en andere ruwe mineralen; groothandel scoort het hoogst in de aanvoer van andere bewerkte bouwmaterialen.

## 2.3 Structuur van de goederenstroom

Naast de aard van de goederenstroom kunnen we inzicht bieden in de structuur van de goederenstroom. Hiervoor gaan we allereerst in op de modal split, dus op de verdeling van de goederenstromen naar vervoersmodaliteit. Daarna kijken we naar de herkomstlocaties en grootte van goederenstromen in verband met deze herkomstlocaties. Als laatste wordt het type vervoerder in beeld gebracht.

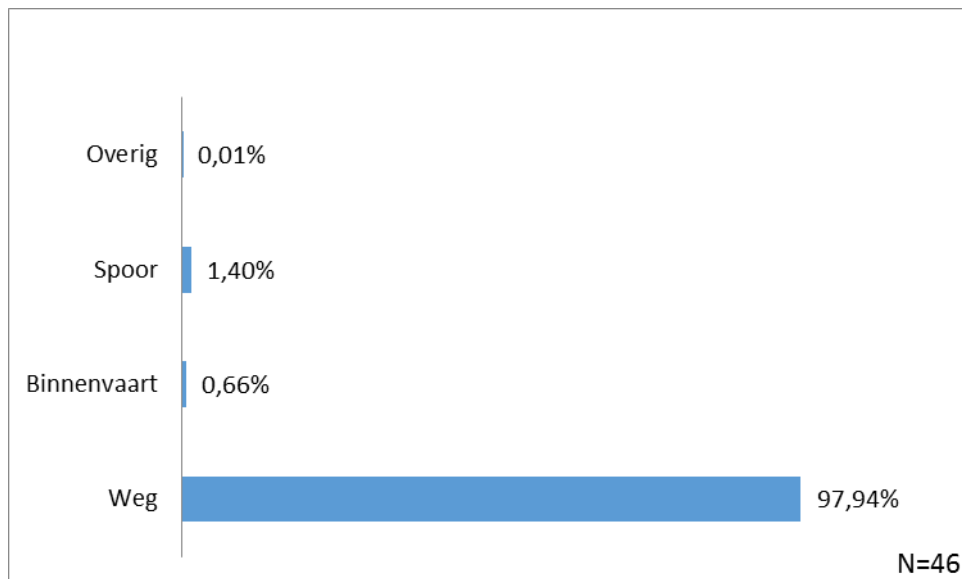
### Modal split

Modal split verwijst naar de keuze van de vervoersmodaliteiten door de bedrijven tussen weg, binnenvaart, spoor en overige modaliteiten. Figuur 2.4 toont modal split van de aanvoerstroom naar het kanaalgebied.

---

<sup>20</sup> Andere chemische producten (NSTR categorie 89) bestaan uit kunststoffen, onbewerkt (8910), verf-, kleur- en looistoffen (8920), medicinale en farmaceutische producten (8931), parfumerieën en reinigingsmiddelen (8932), springstoffen en pyrotechnische artikelen en munitie voor jacht en sport (8940), stijfsel, zetmeel en gluten (8950) en andere chemische producten (8960).

FIGUUR 2-4 MODAL SPLIT AANVOER (TON %) 2013



Figuur 2.4 laat zien dat, bij de 46 bedrijven<sup>21</sup> in de regio waarover we gegevens hebben verkregen, het wegvervoer dominant is. Maar liefst 98% van alle aangevoerde goederen wordt via de weg naar deze bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal gebracht. Andere modaliteiten worden maar in heel beperkte mate gebruikt. Bij de bedrijven die hierover informatie hebben gegeven wordt 0,66% van alle aangevoerde goederen via de binnenvaart vervoerd. Het spoor heeft een aandeel dat zich tot 1,4% beperkt.

Het is op dit punt interessant om een vergelijking<sup>22</sup> te maken met een eerder onderzoek naar de goederenstromen in heel de provincie Overijssel (zie ook hoofdstuk 1). Op basis van data van 2009/2010 blijkt dat 73% van de aangevoerde goederen in provincie Overijssel via de weg komen terwijl binnenvaart 25% van de aangevoerde goederen brengt (Panteia/NEA 2012, 37). Het is tegen deze achtergrond opvallend dat wegvervoer met 98% zo hoog scoort voor de aanvoer van goederen naar bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden.

De bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal maken weinig gebruik van de binnenvaart (0,66%). De uitsplitsing van dit kleine aandeel van 0,66% van de aangevoerde goederen (in totaal 38.000 ton) via water, laat zien dat het vooral om droge bulk gaat (83%). Dit betreft grotendeels bouwmaterialen (zand & grind, en andere ruwe mineralen), daarna meststoffen. Vervolgens is er 7% van alle aangevoerde goederen door binnenvaart natte bulk, met name aardolie/-producten. Het aandeel van stukgoed en containervervoer is respectievelijk 6% en 4%.

Wat betreft de sectorale indeling, gaat 59% van alle door de binnenvaart aangevoerde goederen in sector groothandel. Dan komen de sectoren industrie (22%) en afval/recycling (19%).

21 Deze bedrijven zijn goed voor 5,8 mln. ton van de aangevoerde goederen.

22 Het is niet mogelijk om de representativiteit van het aantal en de samenstelling van de bedrijven op het kanaalgebied met de bedrijven van provincie Overijssel te vergelijken. Dat komt omdat er geen informatie beschikbaar is over de gehanteerde populatie in het rapport 'Goederenstromen Overijssel'.

Een verklaring moet worden gezocht in de aard van de bedrijven in de kanaalregio (zie ook hoofdstuk 4), maar ook in de bedrijven in Overijssel die wel gebruik maken van de binnenvaart. Uit het rapport blijkt dat de 25% gebruik van binnenvaart in Overijssel vooral geconcentreerd is rond 'bouwmaterialen naar lokale depots, het vervoer van landbouwproducten (granen) en voedingsproducten (diervoeder) aan de productielocaties van een veevoederbedrijf...' (Panteia/NEA 2012: 26).

Er is duidelijk een overeenkomst tussen het type van de door binnenvaart vervoerde goederen in het kanaalgebied en in de gehele provincie Overijssel. Maar er bestaat een groot verschil van de intensiteit van het gebruik van binnenvaart. De samenstelling van de 25% gebruik van binnenvaart op het provinciale niveau is misschien verklaarbaar door een klein aantal grote bedrijven.

De goederen die via het spoor aangevoerd worden door de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal bestaan grotendeels uit voedingsproducten (vlees- en visproducten in containers) en bouwmaterialen (zand & grind als droge bulkgoederen). 65% van deze goederen gaat naar bedrijven in de industrie sector en de rest naar bedrijven in de groothandel sector.

### Herkomstlocaties goederenstromen aanvoer

Om een nader inzicht te krijgen van de aard van de goederenstromen, kijken we verder naar de herkomstlocaties van de aangevoerde goederen. Het gaat om de goederen aangevoerd door de 52 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal die in dit deel van het onderzoek betrokken zijn. Dit inzicht bevat de goederenstromen in volgorde van grootte per herkomstlocatie.

Tabel 2.2 toont de goederenstromen naar bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevordengebied in 2013 met de volumes<sup>23</sup> gebaseerd op het aanvoerprofiel van 52 van de geënquêteerde bedrijven. In totaal verschijnen er elf herkomstlocaties waarvan goederen naar het kanaalgebied aangevoerd worden.

---

<sup>23</sup> Totaal gewicht van deze aangevoerde goederen is rond 5,3 mln. ton.

TABEL 2-2 GOEDERENSTROMEN NAAR HET KANAAL ALMELO-COEVORDENGEBIED 2013

Bestemming	Ton (*1000)	Belangrijkste type goederen	%
Elders Overijssel & Drenthe	1.655	Metalen	69
		Bouwmaterialen	24
		Overige goederen	7
Limburg & Brabant	697	Metalen	45
		Bouwmaterialen	36
		Overige goederen	16
Duitsland	589	Metalen	56
		Bouwmaterialen	28
		Overige goederen	8
Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	490	Metalen	64
		Overige goederen	24
		Aardoliën/-producten	4
Gelderland, Utrecht & Flevoland	476	Metalen	70
		Overige goederen	24
		Bouwmaterialen	6
Elders Noord Nederland	402	Metalen	41
		Overige goederen	28
		Voedingsproducten	23
Binnen eigen gemeente	347	Bouwmaterialen	67
		Overige goederen	33
Buitenland via haven Rotterdam	342	Overige goederen	55
		Voedingsproducten	22
		Metalen	6
België & Frankrijk	229	Overige goederen	79
		Chemische producten	8
		Aardoliën/-producten	8
Buitenland via haven Amsterdam	39	Bouwmaterialen	48
		Metalen	48
		Overige goederen	4
Buitenland via Schiphol	0,049	Overige goederen	100
TOTAAL	5.266		

N= 52

Uit de tabel volgt dat de grootste stroom van korte afstand is, namelijk binnen de provincies Overijssel & Drenthe. De tweede en derde belangrijke herkomstlocaties zijn respectievelijk provincies Limburg & Brabant (2<sup>e</sup> herkomstlocatie), Duitsland (3<sup>e</sup> herkomstlocatie). De twee hoogst scorende goederenstromen voor de drie herkomstlocaties zijn metalen (staalproducten) en bouwmaterialen (zand & grind, en andere ruwe mineralen). Daarna komen overige goederen (andere goederen inclusief stukgoederen) met belangrijke volumes.

Ongeveer 11% en 7% van alle aangevoerde goederen komen respectievelijk uit Duitsland (11%) en uit herkomstlocaties vanuit het buitenland via de haven van Rotterdam (7%). Stukgoederen domineren de goederen vanuit Duitsland (65%), die door droge bulkgoederen (35%) wordt gevolgd. Wat betreft de goederen die vanuit buitenlandse herkomstlocaties via de haven van Rotterdam komen, bestaat driekwart hiervan uit containers, 15% stukgoederen en 5% droge bulkgoederen. Samen met andere buitenlandse herkomstlocaties zijn van alle aangevoerde goederen rond 23% importproducten.

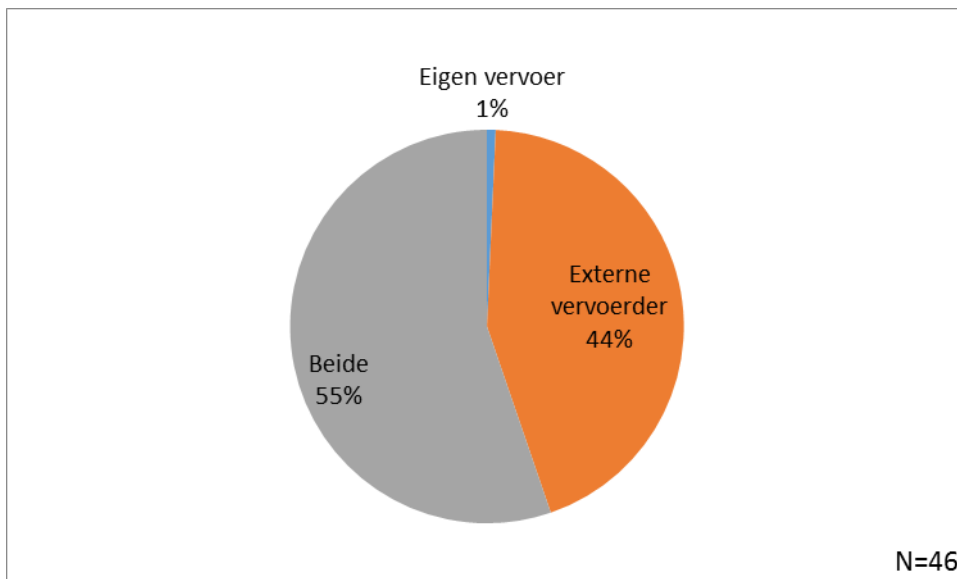
## Type vervoerder aanvoer

Als laatste element voor een goed begrip van de structuur van de goederenstroom kijken we naar het type vervoerders, waarbij twee typen onderscheiden worden: eigen vervoerders en externe vervoerders.

*Eigen vervoerders* zijn de bedrijven die hun goederen zelf vervoeren. *Externe vervoerders* zijn de logistieke dienstverleners die ingehuurd worden voor het vervoer van goederen. Zij werken meestal in opdracht van de verladende bedrijven (in het geval van aanvoer 'toeleveranciers') en soms van de aanvoerende bedrijven (in dit geval 'bedrijven in het kanaalgebied'). Uit de antwoorden in de enquête blijkt ook dat sommige toeleveranciers de goederen zelf naar de klanten (in dit geval 'bedrijven in het kanaalgebied') vervoeren. Ondanks dat in dit geval de toeleveranciers van de bedrijven in het kanaalgebied 'eigen vervoerders' zijn, rekenen wij deze vorm van vervoer onder de categorie 'externe vervoerder' vanuit het perspectief van bedrijven in de responsgroep van de enquête. Sommige van de geënquêteerde bedrijven gebruiken zowel eigen vervoer als een externe vervoerder.

Hieronder in figuur 2.5 kijken we naar de verdeling van het type vervoerders zover informatie van 46 van de aanvoerende bedrijven in het kanaalgebied verstrekt wordt.

FIGUUR 2-5 VERDELING TYPE VERVOERDER AANVOER (TON %) 2013



Uit bovenstaande figuur blijkt onder meer het volgende. *Eigen vervoerders* verzorgen, met slechts 1% van de aangevoerde goederen, een heel klein deel van het vervoer bij de bedrijven die hierover gegevens hebben verstrekt. Ze voeren grotendeels metalen aan (96%), die allemaal via de weg gaan. Qua herkomstlocaties zien we korte afstanden. Ongeveer de helft van de door eigen vervoerders aangevoerde goederen komt van herkomstlocaties in Overijssel & Drenthe en de andere helft uit Gelderland, Utrecht & Flevoland.

*Externe vervoerders* hebben een aandeel van 44% van alle aangevoerde goederen. Meer dan de helft van de aangevoerde goederen door de externe vervoerders die hierover gegevens hebben verstrekt zijn metalen (staalproducten), en een kwart hiervan zijn bouwmaterialen (andere ruwe mineralen, zand & grind). Modal split toont ook een intensief gebruik van wegvervoer (97%). Binnenvaart en spoor blijven steken op beperkte aandelen, met respectievelijk 1% en 2%. Qua herkomstlocaties komt 59% van alle aangevoerde goederen door de externe vervoerders vanuit de locaties binnen de grenzen van Overijssel & Drenthe. Daarna komen Duitsland (13%), locaties binnen eigen gemeente (8%), en België & Frankrijk (8%) als hoog scorende herkomstlocaties.

Bedrijven die hun goederen met eigen vervoer aanvoeren en tegelijkertijd via externe vervoerders krijgen, hebben het grootste aandeel, namelijk, 55%. Ze aanvoeren verschillende types producten, bijvoorbeeld, bouwmaterialen (33%), chemische producten (23%), metalen (21%) en overige goederen (21%). Het aandeel van binnenvaart in deze groep is 0,65% terwijl wegvervoer ook hier intensief wordt gebruikt met 98%. Wat betreft waar deze goederen vandaan komen, varieert het met veel herkomstlocaties die in tabel 2.2 genoemd worden.

## 2.4 Analyse potentie aanvoer per binnenvaart

Het profiel van de aanvoer van goederen naar het kanaalgebied geeft een inzicht in goederenstromen en – patronen in de kanaalregio. In deze paragraaf wordt onderzocht wat dit betekent voor de potentie voor het gebruik van binnenvaart in het vervoer van deze goederen. De analyse mikt op het bepalen van de goederenstromen met potentie voor binnenvaart vanuit het aanvoerprofiel van het kanaalgebied van 2013.

Het aanvoerprofiel geeft een duidelijk beeld van een zeer laag gebruik van binnenvaart, dat in de cijfers te verwaarlozen is. Het aandeel van wegvervoer in de aanvoer van goederen is hoog (98%). In het licht van modaliteitenkeuze in het kanaalgebied wordt vastgesteld in hoeverre er potentie voor binnenvaart<sup>24</sup> zit in de aanvoer van goederen per weg. Om vanuit de bestaande stromen die reeds per weg plaatsvinden deze potentie voor binnenvaart te bepalen, zijn vier categorieën van de goederenstromen te onderscheiden waarin de binnenvaart sterk is. Drie daarvan worden genoemd door Ecorys (2010:5)<sup>25</sup>:

- Internationale goederenstromen op lange afstand (> 120 km.): In onderhavig onderzoek betreft het stromen van stukgoederen, containers en droge bulkgoederen met grote omvang vanuit herkomstlocaties in Duitsland, en België & Frankrijk.
- Zeehaven gebonden goederenstromen van/naar aan vaarwegen gelegen locaties: Het gaat hier om stromen van containers, stukgoederen en droge bulkgoederen met grote omvang vanuit herkomstlocaties in het buitenland via havens van Rotterdam en Amsterdam.
- Het vervoer van bulkgoederen (dikke goederenstromen): Dit betreft stromen van droge bulkgoederen vanuit herkomstlocaties in Limburg & Brabant, en Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland.

Daarnaast zou voor de stromen van andere verschijningsvormen dan bulkgoederen vervoer via water tot de mogelijkheden moeten behoren, bijvoorbeeld stukgoederen vanuit de binnenlandse herkomstlocaties die niet in de directe nabijheid van het kanaalgebied liggen. Daarom wordt hier een vierde categorie van goederenstromen toegevoegd.

- Andere dikke stromen vanuit binnenlandse locaties (die ver van het kanaalgebied liggen): Dit betreft andere dikke stromen zoals van stukgoederen en containers vanuit herkomstlocaties in Limburg & Brabant, en Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland.

In het licht van deze categorieën kunnen de potentiële goederenstromen naar het kanaalgebied bepaald worden die per binnenvaart in plaats van per weg kunnen worden vervoerd. Dit is gebaseerd op de beperkte informatie die vanuit 52 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied werd ontvangen. Vanuit de responsgroep blijkt dat het in totaal om circa 5,3 mln. ton goederen gaat wat naar deze bedrijven in het kanaalgebied wordt vervoerd.

<sup>24</sup> Hier wordt het aandeel van spoor uitgesloten omdat spoor ook in principe als een duurzame modaliteit gezien wordt zoals binnenvaart en het aandeel van spoor ook heel beperkt is.

<sup>25</sup> Ecorys. 2010. 'Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Vaarwegen'. Rotterdam: Ecorys.



Onder voorbehoud van de beperkingen van het onderzoek kan gesteld worden dat er mogelijk potentie bestaat om circa 2,153 mln. ton aangevoerde goederen per binnenvaart<sup>26</sup> te vervoeren. Dit is 41% van het totaal gewicht van goederen die door deze responsgroep aangevoerd worden via alle modaliteiten. Zie hieronder in tabel 2.3 een verdeling van de goederen per verschijningsvorm die eventueel per binnenvaart vervoerd kunnen worden.

**TABEL 2-3 VERDELING GOEDERENSTROMEN MET POTENTIE VOOR AANVOER PER BINNENVAART (TON) 2013**

Verschijningsvorm	Gewicht potentie (*1000 ton) (N=52)	%
Internationale goederenstromen op lange afstand	722	34
Zeehaven gebonden goederenstromen	325	15
Stromen van bulkgoederen (dikke stromen)	252	12
Overige (dikke) stromen	854	39
<b>Totaal</b>	<b>2.153</b>	<b>100</b>
Reeds per binnenvaart	-22	
Per spoor	-73	
<b>Totaal gewicht potentie</b>	<b>2.058</b>	

Uit tabel 2.3 is te zien dat rond 22.000 ton van deze goederen reeds aangevoerd zijn door binnenvaart en 73.000 ton per spoor.<sup>27</sup> De doelgroep voor de verkenning van de potentie wordt gevormd door de goederenstromen die potentieel geschikt zijn voor binnenvaart, maar per weg vervoerd worden. Dit betreft uiteindelijk circa 2,058 mln. ton<sup>28</sup> van de aangevoerde goederen.<sup>29</sup>

De vier categorieën van de goederenstromen met potentie (2,153 mln. ton in totaal, inclusief wegvervoer) worden hieronder toegelicht. Het komt omdat het aandeel van binnenvaart (en spoor) hier niet altijd bekend is per type goederenstromen. Waar mogelijk wordt het aandeel van binnenvaart hieronder genoemd.

### Internationale goederenvervoer op lange afstand

De internationale goederenstromen op lange afstand komen vanuit Duitsland, en België & Frankrijk naar de geënquêteerde bedrijven in het kanaal Almelo-Coevordengebied. De betreffende goederenstromen worden in tabel 2.4 aangegeven.

26 Het is van belang om te noteren dat de berekening van het aantal gewicht goederen per herkomstlocatie is gebaseerd op het volgende: Bedrijven werden in de enquête gevraagd totaal gewicht per type goederen vanuit alle herkomstlocaties. Dus het gewicht per herkomstlocatie werd berekend door gemiddeld gewicht per herkomstlocatie te nemen (gemiddeld gewicht (ton) per type goederen= totaal gewicht (ton) per type goederen /aantal herkomstlocaties).

27 De goederen aangevoerd door spoor wordt uitgesloten in de potentiegroep voor binnenvaart.

28 In deze opsomming werden de aandelen van de binnenvaart en spoor afgetrokken.

29 Natte bulkgoederen in de hieronder genoemde stromen werden uitgesloten omdat ze veel versnipperd zijn qua herkomstlocaties.

**TABEL 2-4 POTENTIE AANVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – INTERNATIONALE GOEDERENSTROMEN OP LANGE AFSTAND**

Verschijningsvorm en type goederen	Herkomst	Gewicht (*1000 ton) (N=41)
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Metalen	Duitsland	332
	<i>Halfabricaten van staal</i>	157
	<i>Staven- en profielstaal</i>	175
Overige goederen	België & Frankrijk	178
	<i>Vervoermaterieel</i>	
Overige goederen	Duitsland	47
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	
	<b>Totaal stukgoederen</b>	<b>557</b>
<b>DROGE BULKGOEDEREN</b>		
Bouwmaterialen	Duitsland	165
	<i>Zand &amp; grind</i>	156
	<i>Andere ruwe mineralen</i>	9
	<b>Totaal droge bulkgoederen</b>	<b>165</b>
	<b>TOTAAL</b>	<b>722</b>

Uit tabel 2.5 lijkt dat stukgoederen het hoogst scoren in de aanvoerstromen vanuit Duitsland, en België & Frankrijk. Metalen (vanuit Duitsland) en overige goederen (vanuit België & Frankrijk) zijn hierbij prominent. Wat betreft droge bulkgoederen zijn er goederenstromen van zand & grind, en andere ruwe mineralen vanuit Duitsland. Hierbij lijken zowel stukgoederen als droge bulkgoederen potentie te hebben voor de binnenvaart.

### Zeehavens gebonden goederenstromen

Tussen de locaties langs het kanaal Almelo-Coevorden waar de geënuquëeerde bedrijven gevestigd zijn en de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam vindt een aantal vervoersstromen plaats. Tabel 2.5 geeft een overzicht van deze stromen die mogelijkheden kunnen bieden voor binnenvaart.

**TABEL 2-5 POTENTIE AANVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – ZEEHAVEN GEBONDEN GOEDERENSTROMEN**

Verschijsingsvorm en type goederen	Herkomst	Gewicht (*1000 ton) (N=31)
<b>CONTAINER</b>		
Overige goederen	Buitenland via haven Rotterdam	175
<i>Andere fabricaten en halffabricaten</i>		
Voedingsproducten	Buitenland via haven Rotterdam	75
<i>Vlees, vis, melkproducten</i>		75
<b>Totaal container</b>		<b>250</b>
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Metalen	Buitenland via haven Amsterdam	19
<i>Pijpen e.d. ruwe giet en smeedstukken</i>		
Metalen	Buitenland via haven Rotterdam	19
<i>Pijpen e.d. ruwe giet en smeedstukken</i>		
Bouwmaterialen	Buitenland via haven Rotterdam	18
<i>Bewerkte bouwmaterialen</i>		
<b>Totaal stukgoederen</b>		<b>56</b>
<b>DROGE BULKGOEDEREN</b>		
Bouwmaterialen	Buitenland via haven Amsterdam	19
<i>Zand &amp; grind</i>		9,5
<i>Andere ruwe mineralen</i>		9,5
<b>Totaal droge bulkgoederen</b>		<b>19</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>325</b>

Vanuit deze categorie van zeehaven gebonden vervoersstromen zoals in tabel 2.5 te zien, blijkt dat de containers potentie bieden tussen de haven van Rotterdam en het kanaalgebied. Dit gaat om de overige goederen, zoals halffabricaten, en voedingsproducten, zoals vlees en visproducten. Stukgoederen zoals pijpen e.d., en bewerkte bouwmaterialen, en droge bulkgoederen zoals zand & grind en andere ruwe mineralen vanuit de havens van Rotterdam en Amsterdam zijn op zich geen dikke stromen maar voor deze goederen kunnen er opties gezocht worden voor goederenbundeling.

### Stromen van bulkgoederen (dikke goederenstromen)

Bulkgoederen zijn de meest genoemde verschijningsvormen die voor binnenvaart geschikt zijn. Dit zijn de goederen die niet onder dezelfde tijdsdruk staan als versproducten. Droge bulkgoederen worden zonder verpakking en meestal met enige regelmaat vervoerd. Tabel 2.6 laat de dikke stromen van de bulkgoederen zien.

**TABEL 2-6 POTENTIE AANVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – HET VERVOER VAN BULKGOEDEREN (DIKKE GOEDERENSTROMEN)**

Verschijsingsvorm en type goederen	Herkomst	Gewicht (*1000 ton) (N=46)
<b>DROGE BULKGOEDEREN</b>		
Bouwmaterialen	Limburg & Brabant	252
<i>Zand &amp; grind</i>		243
<i>Andere ruwe mineralen</i>		9
<b>Totaal droge bulkgoederen</b>		<b>252</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>252</b>

Zoals in tabel 2.6 te zien is, verschijnen in deze categorie de stromen van zand & grind en andere ruwe mineralen vanuit Limburg & Brabant als relatieve dikke stromen. Hierbinnen kunnen de mogelijkheden voor binnenvaart gezocht worden.

### Andere (dikke) binnenlandse goederenstromen

Na het kijken naar de internationale goederenstromen op lange afstand, zeehaven gebonden goederenstromen en stromen van bulkgoederen (dikke goederenstromen) worden andere dikke goederenstromen geïdentificeerd vanuit binnenlandse herkomstlocaties. Tabel 2.7 toont deze goederenstromen.

**TABEL 2-7 POTENTIE AANVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – ANDERE (DIKKE) BINNENLANDSE GOEDERENSTROMEN**

Verschijningsvorm en type goederen	Herkomst	Gewicht (*1000 ton) (N=46)
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Metalen	Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	313
	<i>Halffabricaten van staal</i>	157
	<i>Plaat- en bandstaal</i>	156
Metalen	Limburg & Brabant	313
	<i>Halffabricaten van staal</i>	157
	<i>Plaat- en bandstaal</i>	156
Overige goederen	Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	114
	<i>Vervoermaterieel</i>	104
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	10
Overige goederen	Limburg & Brabant	114
	<i>Vervoermaterieel</i>	104
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	10
<b>Totaal stukgoederen</b>		<b>854</b>

Zoals aangegeven in tabel 2.7 blijken er vier relatief dikke stromen van stukgoederen vanuit twee binnenlandse locaties naar het kanaalgebied te gaan. Deze locaties zijn namelijk Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland als de eerste groep, en Limburg & Brabant als de tweede groep. Het gaat hier om metalen en overige goederen met een totaal gewicht van 0,85 mln. ton. Mogelijkheden voor het gebruik van de binnenvaart kunnen binnen deze stromen gezocht worden.

Na het beeld van de goederenstromen met potentie voor binnenvaart, worden er als laatste onderdeel van de potentieanalyse hieronder andere aandachtspunten gepresenteerd. Deze punten zijn gerelateerd aan de bedrijfsstrategieën en structuur van de aanvoerketen, de potentie die in de keuze van het type vervoerders zitten, en de verwachte omvang van aanvoerstromen.

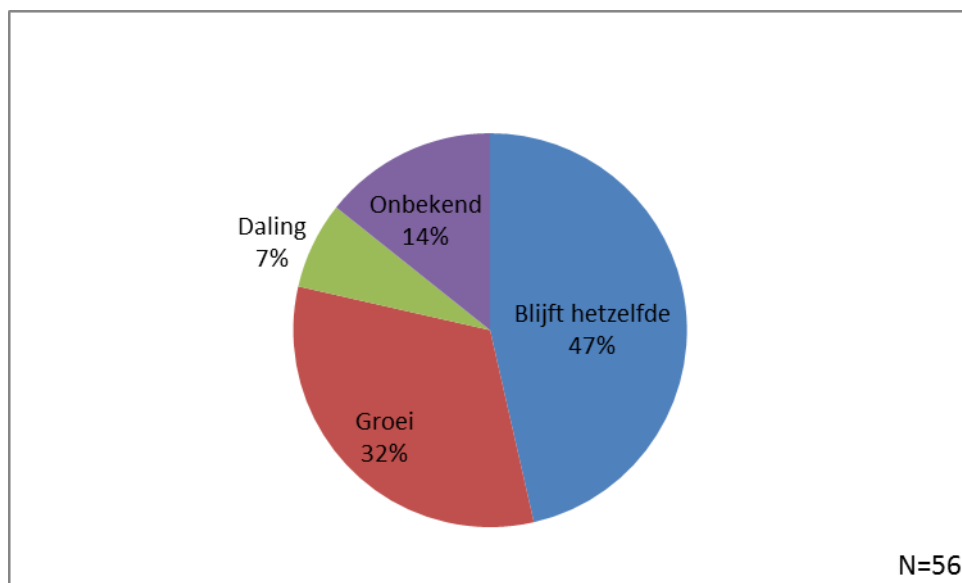
Ten eerste, de selectie van goederenstromen kan verder verfijnd worden door het toepassen van enkele criteria gebaseerd op de kenmerken van de bedrijfsstrategieën en de structuur van de aanvoerketen. Deze criteria worden opgenomen in de discussie in hoofdstuk 5 in het licht van de behoefte en knelpuntenanalyse van hoofdstuk 4. Deze analyse faciliteert een verdere verkenning van het realiteitsgehalte van deze mogelijkheden voor de aanvoer van goederen via water.

Ten tweede geeft een overzicht van het type vervoerders ook een indicatie van de potentie voor een mogelijke verandering in de modaliteitskeuze ten faveure van de binnenvaart.

- Vanuit het onderzoek blijkt dat 44% van de bedrijven in de responsgroep vertrouwt op ingehuurde vervoerders. Met deze groep van bedrijven kan de mogelijkheid voor vervoer over water onderzocht worden. Extern vervoer inhuren betekent dat een contractuele relatie bestaat tussen de verlader en de vervoerder. Bij het vernieuwen van contracten kunnen verladers andere vervoersmodaliteiten overwegen.
- Voor 55% van de bedrijven in de responsgroep die een combinatie van eigen vervoer en ingehuurde vervoerders gebruiken, is het relatief ingewikkelder om wijzigingen aan te brengen. Mogelijk komt hierbij meer organisatie en bureaucratie kijken.
- Eigen vervoerders vormen vanuit de responsgroep maar 1%. De impact van de keuzes van de bedrijven in een dergelijke kleine groep blijft beperkt. Eigen vervoer betekent dat het verladende bedrijf voertuigen voor wegvervoer in eigen bezit en beheer heeft. Dit brengt investeringskosten voor kapitaalgoederen met zich mee. Als deze bedrijven hierin wijzigingen aanbrengen, bijvoorbeeld door een andere vervoersmodaliteit zoals binnenvaart te kiezen, betekent dit extra financiële en organisatorische procedures voor het bedrijf.

Ten derde, een indicatie van de verwachte omvang van aanvoer van goederen op de korte termijn, namelijk in de komende 3-5 jaar geeft een impliciet beeld voor de potentie. De informatie hiervoor komt van 56 bedrijven in de responsgroep. De verwachtingen van deze bedrijven zijn positief. Figuur 2.6 laat de verdeling hiervan zien.

FIGUUR 2-6 VERWACHTE OMVANG AANGEVOERDE GOEDEREN (TON %) 2013



Van de 56 bedrijven heeft bijna de helft geconstateerd dat hun omvang van aanvoer op de korte termijn hetzelfde blijft (47%). 32% van deze bedrijven verwachten een groei en 7% een daling. Ondanks dat we hier geen aantallen aan kunnen koppelen, geeft dit beeld een sterke indicatie dat voor de binnenvaart potentieel interessante goederenstromen de komende jaren zullen groeien. We lichten dit hieronder verder toe.

Van de 18 bedrijven die een *toename* verwachten, zijn acht bedrijven actief in de industrie, zeven in groothandel, één in landbouw, één in afval/recycling en één in bouwnijverheid. Ze zijn actief in metalen (39%), bouwmaterialen (37%) en chemische producten (18%). Vanuit de herkomstlocaties van metalenstromen zorgen Limburg & Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland, en Duitsland voor een aanzienlijk deel van deze stromen. De goederen vanuit deze herkomstlocaties vallen in principe onder de potentiële goederenstromen voor binnenvaart.

De stromen van bouwmaterialen komen vanuit de locaties binnen eigen gemeente en binnen de grenzen van de provincies Overijssel en Drenthe. Deze stromen vormen geen groot potentieel voor binnenvaart. Dit komt omdat ze vanuit nabijgelegen locaties.

De bedrijven die een toename verwachten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 53% van alle aangevoerde goederen. Dit betekent een proportioneel hoge verwachte toename (terwijl we over de exacte percentages van de te verwachten toename niet gemeten hebben).

Van de vier bedrijven die een *afname* verwachten, zijn drie bedrijven actief in industrie en één in bouwnijverheid. 95% van de goederen aangevoerd door deze bedrijven zijn bouwmaterialen, voornamelijk, zand & grind en 5% zijn metalen. Vanuit de herkomstlocaties van bouwmaterialenstromen zorgen België & Frankrijk voor ruim een vijfde van de afname.

De omvang van de verwachte afname is waarschijnlijk lager dan die van de toename. De bedrijven die een afname verwachten zijn gezamenlijk namelijk verantwoordelijk voor minder dan 1% van alle aangevoerde goederen. Dit betekent dat de verwachte afname beperkt blijft in vergelijking met de verwachte toename.

## 2.5 Conclusies

In dit hoofdstuk is het profiel van de aanvoer van goederen naar de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden onderzocht. Daarnaast is de potentie voor een groter gebruik van binnenvaart onderzocht. Dit onderzoek laat zien dat de betekenis van het kanaal voor de aanvoer van goederen op dit moment te verwaarlozen is, met een aandeel van een minieme 0,66%. Het overgrote deel van de aanvoer van goederen vindt plaats via de weg, met maar liefst 98% van de goederenstroom. Dit beeld is gebaseerd op de 5,8 mln. ton goederen die wordt aangevoerd door 46 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal die in de responsgroep zitten voor dit deel van het onderzoek.

De analyse van de potentie voor een groter aandeel van binnenvaart voor de aanvoer van goederen, laat zien dat er aanwijzingen voor mogelijke groei van de binnenvaart. Er zijn vier categorieën van goederenstromen met potentie voor binnenvaart, waarvoor de mogelijkheden verder onderzocht kunnen worden: de dikke stroom bulkgoederen, de zeehaven gebonden goederenstroom, de bundeling van kleinere stromen stukgoederen en de autonome groei.

Binnen de stromen van bulkgoederen (dikke goederenstromen) komt de aanvoer van bouwmaterialen naar voren vanuit de categorieën internationale goederenstromen op lange afstanden en binnenlandse herkomstlocaties.

*252 ton zand & grind, en andere ruwe mineralen vanuit Limburg & Brabant.*

*165 ton zand & grind, en andere ruwe mineralen vanuit Duitsland.*

Binnen zeehaven gebonden goederenstromen hebben containerstromen het grootste aandeel, namelijk:

*175 ton andere fabricaten en halffabricaten vanuit de buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam.*

*75 ton vlees en visproducten vanuit de buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam.*

Daarnaast blijken er zowel dikke stromen van stukgoederen als kleinere goederenstromen te zijn, waarbij de potentie voor goederenbundeling onderzocht kan worden. Bovendien zijn er andere factoren zoals de bedrijfsstrategieën van de verladers die een effect hebben op de potentie van het gebruik van de binnenvaart.

Al de bovengenoemde dimensies van de potentie worden verder in beeld gebracht in hoofdstuk 5, gecombineerd met de analyse van knelpunten en behoeften.

Het aandeel van de aanvoer door de geënquêteerde bedrijven (18 bedrijven vanuit het kanaalgebied die in dit deel van onderzoek informatie hebben verstrekt) die een groei verwachten, bedraagt 3,5 mln. ton goederen. De verwachte groei is dus gebaseerd op 53% van het tonnage van alle aangevoerde goederen. Het exacte percentage van deze groei is niet bekend. Potentie voor binnenvaart zit in een groot deel van deze goederenstromen, voornamelijk vanuit Limburg & Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland en Duitsland. Mogelijkheden van een modal shift van weg naar binnenvaart kan met deze goederenstromen in het bijzonder overwogen worden.

## 3 Het profiel van de afvoer

### 3.1 Inleiding

Nadat in het voorgaande hoofdstuk de aanvoer van goederen is geanalyseerd in het onderzoek naar de potentie van het kanaal Almelo-Coevorden voor bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal, wordt in dit hoofdstuk de afvoer van goederen in beeld gebracht. Met deze analyse wordt inzicht verkregen in de potentie die het kanaal biedt voor bedrijven.

Bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden zijn onder meer geënquêteerd over de samenstelling van de afvoer en de wijze van transport. Op basis hiervan wordt in dit hoofdstuk het profiel<sup>30</sup> van de afvoer van het kanaal Almelo-Coevordengebied geschetst. Hiervoor gaan we achtereenvolgens in op de aard van de goederenstroom, in termen van de verschijningsvormen van de goederenstroom en de omvang, het type goederen en de sectorale verdeling (3.2). Daarna gaan we in op de structuur van de goederenstroom, in termen van de vervoersmodaliteiten, de herkomstlocaties van de goederenstromen en het type vervoerder (3.3). Vervolgens maken we een analyse van de potentie voor goederenvervoer gebaseerd op het profiel van de afvoer vanuit het kanaalgebied (3.4). Tot slot gaan we in op de conclusies wat betreft de betekenis van de afvoer voor het gebruik van binnenvaart (3.5).

### 3.2 Aard van de goederenstroom

Om een goed beeld te krijgen van de afvoer van goederen van bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal is aan bedrijven gevraagd om inzicht te geven in de samenstelling van hun goederenstromen. In deze paragraaf gaan we achtereenvolgens in op onderdelen van de aard van goederenstroom: de verschijningsvorm en de omvang van de goederenstroom, het type van goederen en de verdeling naar sectoren.

#### Verschijningsvorm van afgevoerde goederen

De verschijningsvorm geeft een beeld van het soort lading (zie voetnoot 15). Uit de enquête blijkt dat de goederen die de bedrijven afvoeren voornamelijk containers zijn.

- Van alle afgevoerde goederen betreft 59% container. Deze goederen bestaan uit voedingsproducten, bouwmaterialen en metalen.
- Bijna een kwart betreft stukgoed (23%). Ook hierbij gaat het grotendeels om voedingsproducten, gevolgd door bouwmaterialen, metalen en overige goederen.
- Het aandeel droge bulkgoederen is 18%. Het gaat grotendeels om bouwmaterialen. Het aandeel van natte bulk blijft heel beperkt met 0,04%.

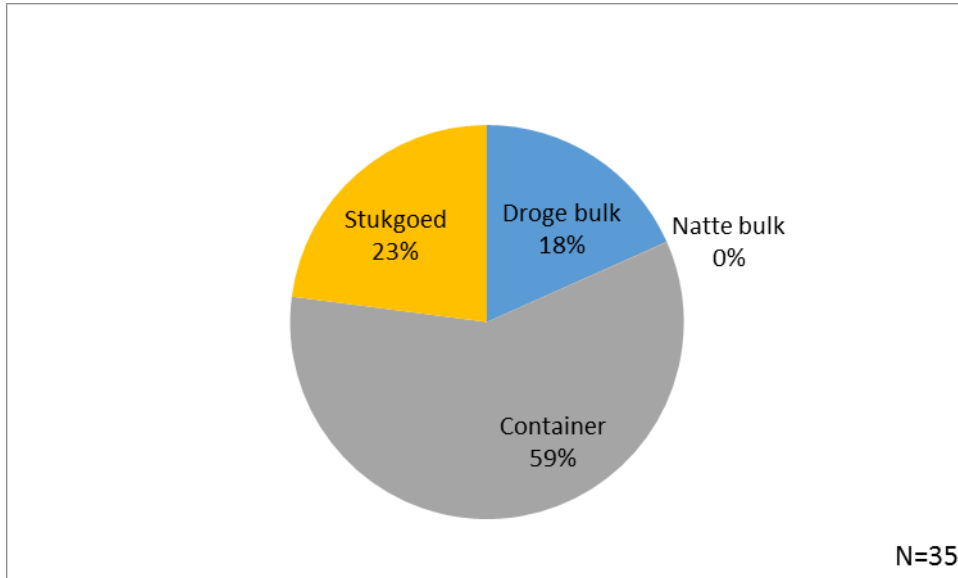
In figuur 3.1 is de verdeling van deze goederen naar verschijningsvorm weergegeven.

---

<sup>30</sup> De analyse hieronder is gebaseerd op 35 vestigingen (vanuit 122 respondenten) die de afvoer gerelateerde vragen van de online enquête volledig hebben ingevuld. Er zijn 1605 werknemers die voltijd werkzaam zijn in deze bedrijven. Bij deze bedrijven zijn er gemiddeld 48,64 werknemers die voltijd werkzaam zijn. Het aantal werknemers varieert van 5 tot 353 werknemers (N=33 [aantal werknemers van twee bedrijven is onbekend]).



FIGUUR 3-1 VERDELING NAAR VERSCHIJNINGSVORM AFGEVOERDE GOEDEREN (TON %) 2013

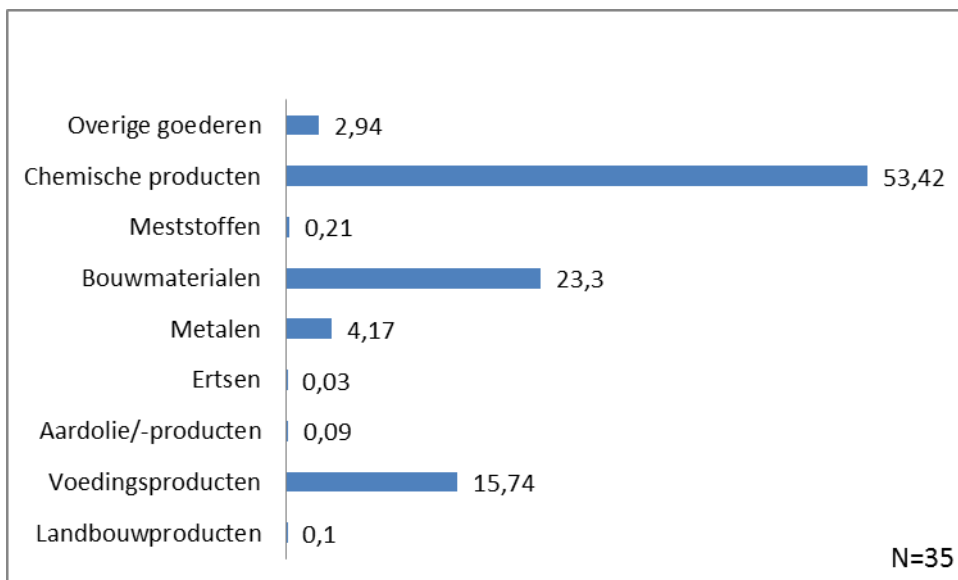


Als aangegeven in hoofdstuk 1 werd er in 2013 in totaal ruim 3,5 miljoen ton goederen afgevoerd door de 35<sup>31</sup> bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden die in de responsgroep van dit deel van het onderzoek zitten. De samenstelling van deze goederenstroom wordt hieronder verder geanalyseerd.

### Type van afgevoerde goederen

Om een beter beeld te krijgen van de aard van de goederenstromen, kijken we verder naar het type afgevoerde goederen. Het gaat om de goederen afgevoerd door de 35 bedrijven in de kanaalregio waarvan informatie is verkregen. De verdeling van het type goederen is gebaseerd op de NSTR<sup>32</sup>-indeling (zie bijlage 3). Onderstaande tabel toont de verdeling van het type goederen.

FIGUUR 3-2 VERDELING NAAR TYPE AFGEVOERDE GOEDEREN (TON %) 2013



31 Sectorale verdeling van de 35 bedrijven: 57,1% industrie, 28,6% groothandel, 8,6% bouwnijverheid, 2,85% landbouw en 2,85% afval/recycling.

32 De classificatie van goederen die gebruik maakt van een indeling gebaseerd op Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée (NSTR) (Bron: CBS).

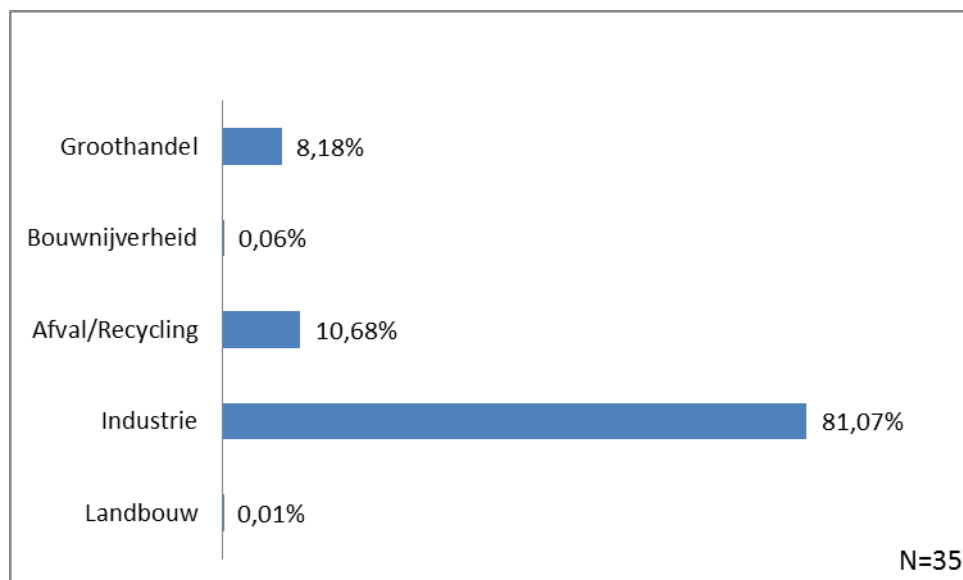
Figuur 3.2 laat zien dat chemische producten het hoogst scoren met ruim de helft van alle afgevoerde producten (53%). Hieronder vallen chemische basisproducten. Vervolgens komen bouwmaterialen en voedingsproducten met respectievelijk 23% en 16%. Onder bouwmaterialen vallen onder andere ruwe mineralen, andere bewerkte bouwmaterialen, en zand & grind. Onder voedingsproducten vallen genotmiddelen en veevoeder.

De verdeling van het type afgevoerde goederen wijst op een significante specialisatie in chemische industrie, gezien het grote aandeel van chemische basisproducten dat vanuit de regio afgevoerd wordt. Het grote aandeel van de metalen die we in het aanvoerproces hebben gezien, wordt door de bedrijven vanuit de metaal- en bouwmaterialenindustrie in het kanaalgebied als input gebruikt in de vervaardiging van betonproducten.

### Verdeling naar sectoren

Behalve naar het type goederen is ook gekeken naar de bedrijfssectoren waarvandaan de afgevoerde goederen komen. In figuur 3.3 wordt de verdeling van het tonnage van afgevoerde goederen gegeven per sector.

FIGUUR 3-3 VERDELING GEWICHT AFGEVOERDE GOEDEREN PER SECTOR (TON %) 2013



De bovenstaande figuur toont dat de industrie het hoogst scoort met ruim 80% van alle afgevoerde goederen. Opmerkelijk is dat de sector afval/recycling op de tweede plaats komt, waarbij die door maar één bedrijf in de responsgroep van het onderzoek vertegenwoordigd wordt, met een hogere score dan groothandel.

Om de afvoer van goederen beter te kunnen duiden, is gekeken naar de verdeling van het type goederen per sector in verband met de verschijningsvormen. Tabel 3.1 toont deze verdeling.

**TABEL 3-1 VERDELING TYPE AFGEVOERDE GOEDEREN PER SECTOR (TON %) 2013**

Type goederen	Aandeel in totaal aangevoerde goederen (%)	Sector	%
Chemische producten	53,10	Industrie	100
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Bouwmaterialen	23,16	Afval/Recycling	45,80
		Industrie	30,52
		Groothandel	23,50
		Bouwnijverheid	0,18
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Voedingsproducten	16,14	Industrie	99,9
		Groothandel	0,1
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Metalen	4,17	Groothandel	54
		Industrie	46
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Overige goederen	2,93	Industrie	98
		Groothandel	2
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Meststoffen	0,30	Groothandel	100
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Landbouwproducten	0,1	Groothandel	86
		Landbouw	14
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Aardolie/-producten	0,08	Groothandel	100
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
Ertsen	0,03	Afval	50
		Bouwnijverheid	50
		<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>		

N=35

Uit de bovenstaande tabel halen we de volgende resultaten:

- Chemische producten (chemische basisproducten), als een belangrijk onderdeel van de door container vervoerde goederen, scoren het hoogst qua aandeel gewicht van afvoer door de 35 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied. Ze zijn volledig afgevoerd door de sector industrie (sub-sector vervaardiging van chemische producten).
- Bouwmaterialen verschijnen in de vorm van zand & grind en andere ruwe mineralen als een belangrijk onderdeel van droge bulk. Ze zijn afgevoerd door groothandelsbedrijven. Als onderdeel van stukgoederen zien we bouwmaterialen in de vorm van andere bewerkte bouwmaterialen. Ze zijn afgevoerd door industrie (sub-sector vervaardiging van overige niet metaalhoudende mineraal producten [bijvoorbeeld productie van beton]).
- Voedingsproducten worden gedeeltelijk vervoerd als stukgoed (genotmiddelen) en gedeeltelijk in containers (veevoeder). Beide type voedingsproducten worden bijna volledig afgevoerd door de industrie.

Het type goederen met de grootste stroom zijn chemische basisproducten. 53% van alle afgevoerde goederen door de 35 bedrijven in de in de responsgroep valt in deze categorie. Dit zijn bedrijven in de industrie. Als tweede komen andere ruwe mineralen met 10,5% van alle door deze bedrijven afgevoerde goederen. Het gaat hier om één bedrijf in de sector afval/recycling. Bewerkte bouwmaterialen vormen de derde grote stroom met 7,5% van alle afgevoerde goederen uit het gebied rond het kanaal. Het betreft hier bedrijven in de industrie. Als vierde goederenstroom komt zand & grind met 5% van alle afgevoerde goederen. Dit type goederen is afkomstig van bedrijven in de groothandel.

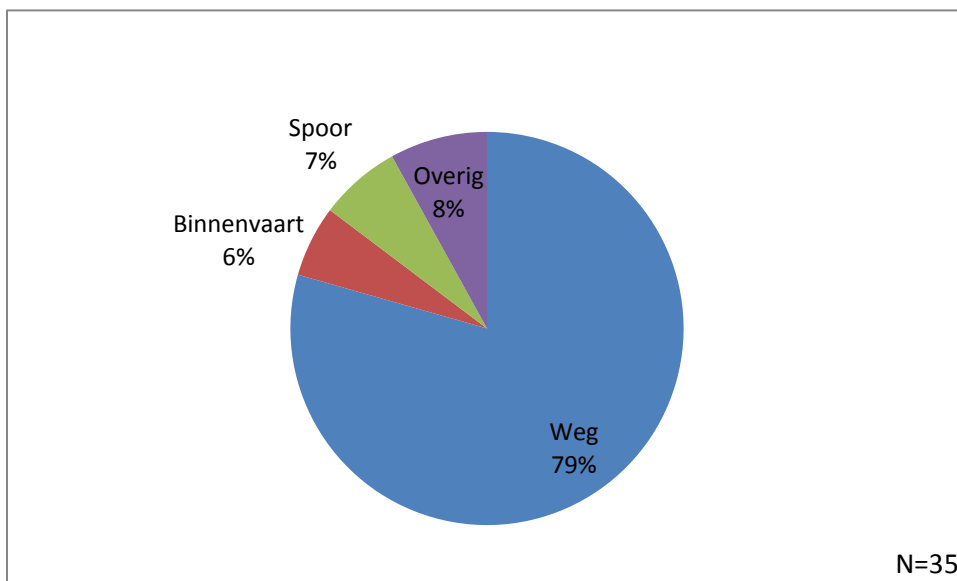
### 3.3 Structuur van de goederenstroom

Naast de aard van de goederenstroom kunnen we inzicht geven in de structuur van de goederenstroom. Hiervoor gaan we allereerst in op de modal split, dus op de verdeling van de goederenstromen naar vervoersmodaliteit. Daarna kijken we naar de bestemmingslocaties en grootte van goederenstromen in verband met deze bestemmingslocaties. Ten slotte wordt het type vervoerder in beeld gebracht.

#### Modal split

Modal split gaat om de verdeling van de vervoersmodaliteiten.<sup>33</sup> Op basis van de inzichten die we van 35 bedrijven hebben kunnen krijgen is het wegvervoer hierin dominant: maar liefst 79% van alle afgevoerde goederen wordt via de weg van bedrijven in de kanaalregio naar eindbestemmingen gebracht (zie figuur 3.4). Andere modaliteiten worden maar in heel beperkte mate gebruikt. Bij de geënquêteerde bedrijven wordt 6% van alle afgevoerde goederen via de binnenvaart vervoerd. Het spoor heeft met 7% zelfs een hoger aandeel in de afvoer van goederen dan binnenvaart.

FIGUUR 3-4 MODAL SPLIT AFVOER (TON %) 2013



<sup>33</sup> Hier wordt een onderscheid gemaakt naar weg, binnenvaart, spoor en overige vervoersmodaliteiten.

Bij de geënquêteerde bedrijven wordt 6% van alle goederen via de binnenvaart afgevoerd. Dit betreft 206.000 ton goederen. Samen met de 38.000 ton aangevoerde goederen door binnenvaart maakt het meer dan 240.000 ton in totaal. In vergelijking met de hoeveelheid vervoerd gewicht bij sluis Aadorp, waar het totaal gewicht van vervoerde goederen 160.000 ton (zie tabel 1.1) is, blijkt dit een veel grotere hoeveelheid. De verklaring hiervoor is dat de bedrijven ook de afvoer via andere vaarwegen hebben genoemd toen ze de enquête hebben gevuld. Een voorbeeld hiervan is ook te vinden in de interviews, waar het wegvervoer van het kanaalgebied naar de haven Meppel en daarna naar de eindbestemming met binnenvaart genoemd wordt als afvoer via water.

Het is op dit punt interessant om een vergelijking te maken met een eerder onderzoek naar de goederenstromen in de gehele provincie Overijssel (zie ook hoofdstuk 1). Op basis van data van 2009/2010 blijkt uit dat onderzoek dat 85% van de afvoerde goederen via de weg komen terwijl binnenvaart 14% van de afvoerde goederen voor zijn rekening neemt (Panteia/NEA 2012, 37). In vergelijking met de aanvoer van goederen is ook in de afvoer van goederen het aandeel binnenvaart groter voor de provincie Overijssel dan voor de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden. Het verschil is wel kleiner, maar het 6% aandeel blijft toch fors achter bij de 14% afgevoerde goederen via water voor de provincie Overijssel.

De uitsplitsing van het kleine aandeel van 6% van de afgevoerde goederen (206.000 ton) via water, laat zien dat het vooral om de chemische basisproducten (containers) gaat (91%) en daarna andere goederen inclusief stukgoederen (7%). De per spoor aangevoerde goederen bestaan grotendeels uit veevoeder (52%) en chemische basisproducten (40%). In beide modaliteiten zien we dat de sector industrie waar dit type goederen afgevoerd worden.

### Bestemmingslocaties goederenstromen afvoer

Om een verder beeld te krijgen van de structuur van de goederenstromen, kijken we naar de bestemmingslocaties van de afgevoerde goederen. Het gaat om de goederen afgevoerd door de 35 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal waarvan in dit deel van het onderzoek gegevens verzameld zijn. Tabel 3.2 toont de goederenstromen in volgorde van grootte.

**TABEL 3-2 GOEDERENSTROMEN VAN HET KANAAL ALMELO-COEVORDENGEBIED (TON %) 2013**

Bestemming	Ton (*1000)	Belangrijkste type goederen	%
Buitenland via haven Rotterdam	1.708	Chemische producten	93
		Voedingsproducten	5
		Metalen	1
Elders Overijssel & Drenthe	441	Bouwmaterialen	87
		Voedingsproducten	11
		Metalen	2
Buitenland via Schiphol	281	Chemische producten	99,96
Binnen eigen gemeente	280	Bouwmaterialen	74
		Voedingsproducten	16
		Metalen	5
België & Frankrijk	143	Voedingsproducten	72
		Metalen	17
		Overige goederen	10
Duitsland	124	Voedingsproducten	83
		Overige goederen	10
		Meststoffen	6
Limburg & Brabant	79	Voedingsproducten	57
		Bouwmaterialen	23
		Overige goederen	16
Gelderland, Utrecht & Flevoland	79	Voedingsproducten	57
		Bouwmaterialen	23
		Overige goederen	16
Elders noord Nederland	78	Voedingsproducten	57
		Bouwmaterialen	23
		Overige goederen	19
Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	59	Voedingsproducten	73
		Overige goederen	21
		Bouwmaterialen	5
Buitenland via haven Amsterdam	27	Metalen	93
		Overige goederen	7
<b>TOTAAL</b>	<b>3.302</b>		

N=31

Tabel 3.2<sup>34</sup> laat de goederenstromen zien van de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevordengebied in 2013 met de volumes, gebaseerd op het afvoerprofiel van 35 van de geënquêteerde bedrijven. In totaal komen er elf bestemmingslocaties in beeld waar goederen van het kanaalgebied naar vervoerd worden. Belangrijke bestemmingslocaties zijn het buitenland via de haven van Rotterdam, locaties elders in Overijssel & Drenthe, en locaties binnen de gemeente. De hoogst scorende bestemming is het buitenland via de haven van Rotterdam, met een goederenvolume dat het hoge aandeel van export vanuit het kanaalgebied vertegenwoordigt. Dit betreft ruim 60% van alle afgevoerde goederen.

Samen met de afgevoerde goederen naar België & Frankrijk, naar Duitsland en het buitenland via de haven van Amsterdam en via Schiphol maakt de export ongeveer 70% uit van alle afgevoerde goederen van de 31 bedrijven langs het kanaal Almelo-Coevorden in de responsgroep.

<sup>34</sup> Totaal gewicht van deze aangevoerde goederen is rond 3,3 miljoen ton.

Uit de tabel volgt dat het bij de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> grootste stromen gaat om korte afstanden. Deze bestemmingslocaties bevinden zich namelijk binnen provincies Overijssel & Drenthe, en binnen de gemeentelijke grenzen waar de 31 afvoerende bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied gevestigd zijn.

Het hoogst aandeel in de afgevoerde goederenstroom is dat van chemische producten. Opvallend is dat alle chemische producten in het kanaalgebied geproduceerd exportproducten zijn. Daarnaast zijn veel voorkomende type goederen voedingsproducten (genotmiddelen en veevoeder). Stromen van deze goederen gaan naar veel verschillende bestemmingslocaties.

Bouwmaterialen worden grotendeels afgevoerd naar bestemmingslocaties op korte afstand, namelijk, binnen de grenzen van provincies Overijssel en Drenthe en binnen eigen gemeente. Deze materialen zijn vooral andere ruwe mineralen. Als het om zand & grind gaat, gaan de grootste stromen van het kanaalgebied naar Limburg of Brabant, naar bestemmingen binnen de provinciale grenzen van Overijssel of Drenthe, en naar Duitsland.

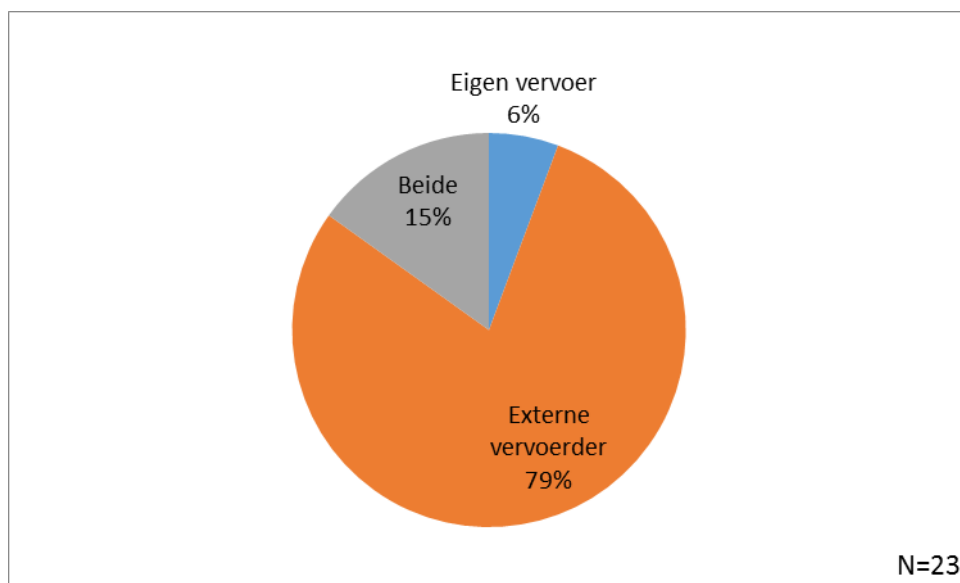
### Type van vervoerders afvoer

Als laatste element voor een goed begrip van de structuur van de goederenstroom kijken we naar het type vervoerders, waarbij twee typen onderscheiden worden: eigen vervoerders en externe vervoerders.

*Eigen vervoerders* zijn de bedrijven die hun goederen zelf vervoeren. *Externe vervoerders* zijn de logistieke dienstverleners die ingehuurd worden voor het vervoer van goederen. Opdrachtgevers zijn meestal de verladende bedrijven (in het geval van afvoer 'bedrijven in het kanaalgebied') en soms de klanten van de bedrijven in het kanaalgebied. Uit de enquête blijkt ook dat sommige klanten de goederen zelf ophalen van de bedrijven in het kanaalgebied. Hoewel de klanten van de bedrijven in het kanaalgebied in dit geval 'eigen vervoerders' blijken te zijn, valt deze vorm van vervoer nog onder de categorie 'externe vervoerder' vanuit de perspectief van bedrijven in de responsgroep van de enquête.

Sommige van de geënquêteerde bedrijven gebruiken zowel eigen vervoer als een externe vervoerder. Hieronder in figuur 3.5 kijken we naar de verdeling van de type vervoerders zover informatie hierover van 23 van de afvoerende bedrijven in het kanaalgebied verstrekt is.

FIGUUR 3-5 VERDELING TYPE VERVOERDER (TON %) 2013



*Eigen vervoerders* verzorgen, met 6%, een klein deel van het vervoer bij de 23 bedrijven die hierover gegevens hebben verstrekt. Bijna 100% van de door de eigen vervoerder afgevoerde goederen zijn zand & grind, die allemaal via de weg gaan. Qua bestemmingslocaties zien we korte afstanden. Deze goederen worden afgevoerd naar de locaties binnen de grenzen van provincies Overijssel of Drenthe.

*Externe vervoerders* hebben het grootste aandeel (79%) van de afgevoerde goederen. Ze voeren chemische producten (77%) en bouwmaterialen (15%) af. Modal split van alle afgevoerde goederen door externe vervoerders toont een hoog gebruik van wegvervoer (76%). Dit is een relatief lager niveau dan het aandeel van wegvervoer in het aanvoerproces. Binnenvaart en spoor blijven steken op beperkte aandelen, maar toch relatief hoger dan in het aanvoerproces, met respectievelijk 8% en 4%. Qua bestemmingslocaties gaat 67% van alle door de externe vervoerde afgevoerde goederen naar het buitenland via de haven van Rotterdam. Daarna volgen bestemmingslocaties op korte afstanden, namelijk binnen de eigen gemeente (8%) en binnen de grenzen van Overijssel & Drenthe (8%).

Bedrijven die hun goederen met eigen vervoer afvoeren en tegelijkertijd door externe vervoerders toeleveren, hebben een aandeel van 15%. Ze voeren voornamelijk voedingsproducten (81%) en bouwmaterialen (16%) af. Het aandeel van binnenvaart binnen deze groep is met 0,04% verwaarloosbaar terwijl wegvervoer ook hier intensief wordt gebruikt met 95,88%. Wat betreft waar deze goederen vandaan komen, varieert het met veel bestemmingslocaties (bijna alle genoemde bestemmingen in tabel 3.2).

### 3.4 Analyse potentie afvoer per binnenvaart

Het profiel van de afvoer van goederen naar het kanaalgebied geeft inzicht in goederenstromen en –patronen in de kanaalregio. In deze paragraaf wordt onderzocht wat dit betekent voor de potentie voor het gebruik van de binnenvaart in het vervoer van deze goederen. De analyse mikt op het bepalen van de goederenstromen met potentie voor binnenvaart vanuit het afvoerprofiel van het kanaalgebied van 2013.

Het afvoerprofiel geeft een duidelijk beeld van een laag gebruik van binnenvaart met 6%, hoewel dit in vergelijking met het gebruik van binnenvaart binnen de aanvoer relatief hoog is. Het aandeel van wegvervoer in de afvoer van goederen is hoog (79%) maar dit is nog relatief minder dan het aandeel van wegvervoer in de aanvoer. In het licht van modaliteitenkeuze in het kanaalgebied wordt vastgesteld in hoeverre er potentie voor binnenvaart<sup>35</sup> zit in de afvoer van goederen per weg. Om vanuit de bestaande stromen die reeds per weg plaatsvinden deze potentie voor binnenvaart te bepalen, worden er vier categorieën van de goederenstromen gevolgd (zoals in de potentieanalyse van de aanvoer werd gebruikt, zie hoofdstuk 2) waarin de binnenvaart vooral sterk is.

---

<sup>35</sup> Hier wordt het aandeel van spoor uitgesloten omdat spoor ook in principe als een duurzame modaliteit gezien wordt zoals binnenvaart en het aandeel van spoor ook heel beperkt is.



Deze categorieën<sup>36</sup> zijn:

- Internationale goederenstromen op lange afstand (> 120 km.): In onderhavig onderzoek betreft het stromen van stukgoederen, containers en droge bulkgoederen met grote omvang naar bestemmingslocaties in Duitsland, en België & Frankrijk.
- Zeehaven gebonden goederenstromen van/naar aan vaarwegen gelegen locaties: Het gaat hier om stromen van containers, stukgoederen en droge bulkgoederen met grote omvang naar bestemmingslocaties in het buitenland via de havens van Rotterdam en Amsterdam.
- Stromen van bulkgoederen (dikke goederenstromen): Dit betreft stromen van droge bulkgoederen naar bestemmingslocaties in Limburg & Brabant, en Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland.
- Andere dikke stromen naar binnenlandse locaties (die ver van het kanaalgebied liggen): Dit betreft andere dikke stromen zoals van stukgoederen en containers naar bestemmingslocaties in Limburg & Brabant, en Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland.

In het licht van deze categorieën kunnen de potentiële goederenstromen vanuit het kanaalgebied bepaald worden die per binnenvaart in plaats van per weg vervoerd kunnen worden. Deze analyse is gebaseerd op de beperkte informatie die vanuit 35 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied werd ontvangen. Het gaat in totaal om 3,3 mln. ton afgevoerde goederen vanuit de respons van deze bedrijven in het kanaalgebied. Onder voorbehoud van de beperkingen van het onderzoek kan gesteld worden dat ruim 2,126 mln. ton van deze goederen mogelijk geschikt is voor binnenvaart<sup>37</sup> die door 31 van deze bedrijven afgevoerd worden. Dit betreft 65% van het totale gewicht van goederen die door deze responsgroep afgevoerd worden via alle modaliteiten, oftewel vervoer via weg, binnenvaart en spoor. Zie hieronder in tabel 3.3 een verdeling van de goederenstromen die eventueel per binnenvaart vervoerd kunnen worden.

**TABEL 3-3 VERDELING GOEDERENSTROMEN MET POTENTIE VOOR AFVOER PER BINNENVAART (TON) 2013**

Verschijningsvorm	Gewicht potentie (*1000 ton) (N=31)	%
Internationale goederenstromen op lange afstand	260	12
Zeehaven gebonden goederenstromen	1.731	82
Stromen van bulkgoederen (dikke stromen)	0	0
Andere (dikke) stromen	135	6
<b>Totaal</b>	<b>2.126</b>	<b>100</b>
Reeds per binnenvaart	-171	
Per spoor	-212	
<b>Totaal gewicht potentie</b>	<b>1.643</b>	

In tabel 3.3 wordt aangegeven dat bijna 0,4 mln. ton van deze goederen reeds afgevoerd worden door binnenvaart en spoor<sup>38</sup>.

36 De eerste drie categorieën zijn gebaseerd op: Ecorys. 2010. 'Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Vaarwegen'. Rotterdam: Ecorys.

37 Het is van belang om te noteren dat de berekening van het gewicht van de goederen per bestemmingslocatie is gebaseerd op het volgende: Bedrijven werden in de enquête gevraagd naar totaal gewicht per type goederen vanuit alle bestemmingslocaties. Dus het gewicht per bestemmingslocatie werd berekend door het gemiddeld gewicht per bestemmingslocatie te nemen (gemiddeld gewicht (ton) per type goederen per bestemmingslocatie = totaal gewicht (ton) per type goederen/aantal bestemmingslocaties per type goederen)

38 De goederen aangevoerd door spoor worden uitgesloten in de potentiëgroep voor binnenvaart.

De doelgroep voor de verkenning van de potentie wordt gevormd door de goederenstromen die potentieel geschikt zijn voor binnenvaart maar per weg vervoerd worden. Dit betreft uiteindelijk ruim 1,6 mln. ton<sup>39</sup> van de afgevoerde goederen.

De vier categorieën van de goederenstromen met potentie (2,126 mln. ton in totaal, inclusief wegvervoer) worden hieronder toegelicht. Dit komt omdat het aandeel van binnenvaart (en spoor) hier niet altijd per type goederenstromen bekend is. Waar mogelijk wordt het aandeel van binnenvaart hieronder genoemd.

Deze categorieën van de goederenstromen worden hieronder toegelicht.

### Internationale goederenstromen op lange afstand

De internationale goederenstromen op lange afstand gaan naar Duitsland, en België & Frankrijk vanuit de bedrijven in het kanaalgebied. De betreffende goederenstromen worden in tabel 3.4 weergegeven.

**TABEL 3-4 POTENTIE AFVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – INTERNATIONALE GOEDERENSTROMEN OP LANGE AFSTAND**

Type goederen	Bestemming	Gewicht (*1000 ton) (N=17)
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Voedingsproducten	Duitsland	45
	<i>Genotmiddelen</i>	
Voedingsproducten	België & Frankrijk	45
	<i>Genotmiddelen</i>	
Metalen	België & Frankrijk	25
	<i>Pijpen e.d. ruwe giet en smeedstukken</i>	
Overige goederen	Duitsland	11
	<i>Halffabricaten</i>	2
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	9
Overige goederen	België & Frankrijk	11
	<i>Halffabricaten</i>	2
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	9
<b>Totaal stukgoederen</b>		<b>137</b>
<b>CONTAINER</b>		
Voedingsproducten	Duitsland	58
	<i>Veevoeder</i>	
Voedingsproducten	België & Frankrijk	58
	<i>Veevoeder</i>	
<b>Totaal container</b>		<b>116</b>
<b>DROGE BULKGOEDEREN</b>		
Meststoffen	Duitsland	7
<b>Totaal droge bulkgoederen</b>		<b>7</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>260</b>

Uit tabel 3.4 blijkt dat stukgoederen het hoogst scoren in de afvoerstromen naar Duitsland, en België & Frankrijk. Voedingsmiddelen zijn hierbij prominent. Wat betreft containervervoer zijn er veevoederstromen naar deze landen. Genotmiddelen worden vervoerd als stukgoederen. In de afvoer van beide type voedingsmiddelen lijkt er potentie te zijn voor binnenvaart.

<sup>39</sup> Deze opsomming bevat het aftrekken van de aandelen van de binnenvaart en spoor.

## Zeehaven gebonden vervoersstromen van/naar aan vaarwegen gelegen locaties

Tussen de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam en de locaties langs het kanaal Almelo-Coevorden waar de geënquêteerde bedrijven gevestigd zijn, bestaan er verscheidene vervoersstromen. Tabel 3.5 geeft een overzicht van de potentiële stromen voor de binnenvaart.

**TABEL 3-5 POTENTIE AFVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – ZEEHAVEN GEBONDEN GOEDERENSTROMEN**

Type goederen	Bestemming	Gewicht (*1000 ton) (N=10)
<b>CONTAINER</b>		
Chemische producten	Buitenland via haven Rotterdam	1.594
	<i>Chemische basisproducten</i>	
Voedingsproducten	Buitenland via haven Rotterdam	58
	<i>Veevoeder</i>	
	<b>Totaal container</b>	<b>1.652</b>
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Metalen	Buitenland via haven Rotterdam	25
	<i>Pijpen e.d. ruwe giet en smeedstukken</i>	
Metalen	Buitenland via haven Amsterdam	25
	<i>Pijpen e.d. ruwe giet en smeedstukken</i>	
Voedingsproducten	Buitenland via haven Rotterdam	19
	<i>Genotmiddelen</i>	
Overige goederen	Buitenland via haven Rotterdam	9
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	
Overige goederen	Buitenland via haven Amsterdam	1
	<i>Elektrische en andere machines</i>	
	<b>Totaal stukgoederen</b>	<b>79</b>
	<b>TOTAAL</b>	<b>1.731</b>

Vanuit deze categorie van zeehaven gebonden vervoersstromen blijkt dat het containervervoer grote potentie biedt tussen de haven van Rotterdam en het kanaalgebied. Dit gaat voornamelijk om chemische basisproducten. Voedingsproducten naar de haven van Rotterdam en metalen naar de havens van Rotterdam en Amsterdam zijn op zich geen dikke stromen, maar voor deze goederen kunnen er opties gezocht worden middels goederenbundeling.

### Het vervoer van bulkgoederen (dikke goederenstromen)

Er bleken geen dikke stromen van bulkgoederen te zijn anders dan de stromen die al hierboven, in de internationale goederenstromen, genoemd werden.

### Andere (dikke) binnenlandse goederenstromen

Er blijken nog dikke goederenstromen richting twee binnenlandse locaties te zijn waar naartoe de goederen vanuit het kanaalgebied worden afgevoerd. Deze locaties zijn namelijk Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland als de eerste groep, en Limburg & Brabant als de tweede groep. Zoals aangegeven in tabel 3.6 gaat het hier om stukgoederen, vooral om voedingsproducten. De rest van de stromen in deze categorie zijn niet dikke stromen maar mogelijk hebben ze potentie voor de binnenvaart middels goederenbundeling.

TABEL 3-6 POTENTIE AFVOER PER BINNENVAART (TON) 2013 – BINNENLANDSE (DIKKE) STROMEN

Type goederen	Bestemming	Gewicht (*1000 ton) (N=20)
<b>STUKGOEDEREN</b>		
Voedingsproducten	Limburg & Brabant	45
	<i>Genotmiddelen</i>	
Voedingsproducten	Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	45
	<i>Genotmiddelen</i>	
Bouwmaterialen	Limburg & Brabant	18
	<i>Bewerkte bouwmaterialen</i>	
Overige goederen	Limburg & Brabant	12
	<i>Halffabricaten</i>	2
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	10
Overige goederen	Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	12
	<i>Halffabricaten</i>	2
	<i>Andere goederen incl. stukgoederen</i>	10
Bouwmaterialen	Noord Holland, Zuid Holland & Zeeland	3
	<i>Bewerkte bouwmaterialen</i>	
	<b>Totaal stukgoederen</b>	<b>135</b>
	<b>TOTAAL</b>	<b>135</b>

Na het beeld van de goederenstromen met potentie voor binnenvaart, worden als laatste onderdeel van deze analyse andere aandachtspunten voor de potentie van de afvoer per binnenvaart gepresenteerd. Deze punten zijn gerelateerd aan de criteria vanuit bedrijfsstrategieën en structuur van de afvoerketen, de potentie die in de keuze van het type vervoerders zitten en de verwachte omvang van afvoerstromen.

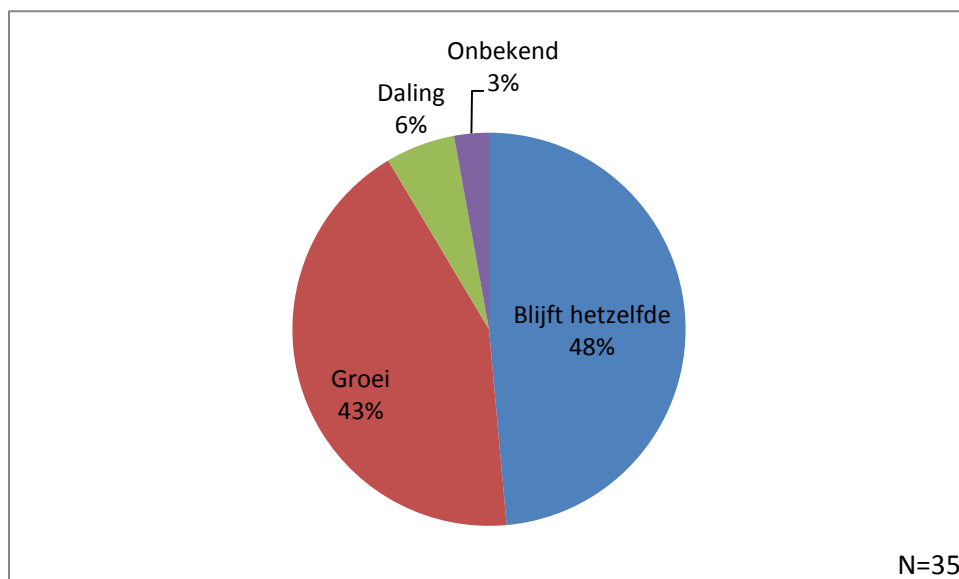
Ten eerste kan de selectie van goederenstromen verder verfijnd worden door het toepassen van enkele criteria gebaseerd op de kenmerken van de bedrijfsstrategieën en de structuur van de afvoerketen. Deze criteria worden opgenomen in de discussie in hoofdstuk 5, in het licht van de behoefte- en knelpuntenanalyse van hoofdstuk 4. Deze analyse faciliteert een verdere verkenning van het realiteitsgehalte van deze potentie voor de afvoer van goederen via water.

Ten tweede geeft een overzicht van het type vervoerders ook een indicatie van de potentie voor een mogelijke verandering in de modaliteitskeuze naar binnenvaart.

- Van de geënquêteerde bedrijven vertrouwt 15% op ingehuurde vervoerders. Binnen (en met) deze groep van bedrijven kunnen de mogelijkheden voor vervoer over water onderzocht worden. Extern vervoer inhuren betekent dat een contractuele relatie bestaat tussen de verlader en de vervoerder. Het tijdelijke karakter van de contracten betekent dat verladers op een gegeven moment andere vervoersmodaliteiten kunnen overwegen.
- 79% gebruikt een combinatie van eigen vervoer en ingehuurde vervoerders. Voor dit grote deel van de bedrijven is het ingewikkelder om veranderingen door te voeren in het vervoerspatroon. Mogelijk komt dit doordat hierbij meer organisatie en bureaucratie vereist is.
- 6% verzorgt de afvoer geheel met eigen vervoer. Impact van de keuzes van de bedrijven in een dergelijke kleine groep blijft beperkt. Eigen vervoer betekent dat het verladende bedrijf voertuigen (voor wegvervoer) in eigen bezit en beheer heeft. Dit brengt investeringskosten voor kapitaalgoederen met zich mee. Deze bedrijven zullen hun beleid omtrent vervoer moeten wijzigen als ze voor een andere vervoersmodaliteit zoals binnenvaart willen kiezen. Dit betekent extra financiële en organisatorische procedures voor het bedrijf.

Ten derde, met het oog op de toekomst, geeft de enquête een indicatie voor de verwachte ontwikkeling in de omvang van de afvoer van goederen. Dit geeft ook een impliciet beeld van de potentie. De verwachtingen zijn positief. Figuur 3.6 laat de verdeling hiervan zien.

FIGUUR 3-6 VERWACHTTE OMVANG AFVOER GOEDEREN (TON %) 2013



Van de 35 bedrijven heeft bijna de helft geconstateerd dat hun omvang van aanvoer op korte termijn hetzelfde blijft. 43 % van deze bedrijven verwacht een groei en 6 % een daling. Van de 15 bedrijven die een *toename* verwachten, zijn acht bedrijven actief in de industrie, vier in de groothandel, één in de landbouw, één in de afval/recycling en één in de bouwnijverheid. Ze zijn actief in chemische producten (chemische basisproducten) (62%), bouwmaterialen (andere ruwe mineralen, zand & grind, en andere bewerkte bouwmaterialen) (24%) en voedingsproducten (genotmiddelen) (12%). Het is de verwachting dat de chemische basisproducten die naar buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam worden vervoerd, en voedingsproducten naar alle genoemde internationale en binnenlandse bestemmingen en zeehavens toenemen. De bedrijven die een toename verwachten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 86% van alle afgevoerde goederen. Dit geeft een indicatie dat de verwachte groei van afvoer aanzienlijk hoger is dan de verwachte afname (zie hieronder). Deze verwachte groei is ook groter dan de verwachte toename van de aangevoerde goederen.

Van de twee bedrijven die een *verwachte afname* hebben genoemd is één actief in de industrie en één in de bouwnijverheid. Het gaat om 100% bouwmaterialen (andere bewerkte bouwmaterialen zoals betonproducten)<sup>40</sup>. De bedrijven die een afname verwachten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 2% van alle afgevoerde goederen. Dit betekent dat de daling van de afgevoerde goederen relatief laag niveau is.

40 20% van deze bouwmaterialen gaat naar Limburg & Brabant, een van de bestemmingslocaties vanuit het kanaal Almeloo-Coevorden die belangrijk zijn voor de binnenlandse dikke stromen met potentie voor binnenvaart. De verwachting is dat een deel daarvan afneemt.

### 3.5 Conclusies

In dit hoofdstuk worden het profiel van de afvoer van goederen vanuit de bedrijven in het kanaal Almelo-Coevordengebied, die in de responsgroep van dit onderzoek zitten, en de potentie van dit profiel voor gebruik van binnenvaart onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de betekenis van het kanaal voor de afvoer van goederen op dit moment beperkt is (met een aandeel van 6%). Het overgrote deel van de afvoer van goederen vindt plaats via de weg, namelijk 79% van de goederenstroom. Dit beeld is gebaseerd op de ruim 3,3 mln. ton goederen die wordt afgevoerd door 35 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal die in de responsgroep zitten voor dit deel van het onderzoek.

Vanuit de analyse van de potentie voor meer gebruik van binnenvaart zijn er aanwijzingen voor (meer) gebruik van de binnenvaart voor de afvoer. Van de vier categorieën van goederenstromen waarbinnen de binnenvaart het meest sterk is, blijkt een aantal stromen potentie te hebben voor binnenvaart die in paragraaf 3.4 aangegeven wordt. Binnen deze stromen kan verder naar mogelijkheden gezocht worden. Bijvoorbeeld:

Zeehaven gebonden goederenstromen vanuit het kanaalgebied zijn vanuit afvoerperspectief sterk. Dit betreft containervervoer van 1,6 mln. ton chemische basisproducten naar *de buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam*. Circa 10% van deze stroom wordt al door binnenvaart afgevoerd, en 5% gaat per spoor. Dit tonnage komt vanuit vier bedrijven, van wie aanvoer en afvoer geregeld wordt door hetzelfde bedrijf dat door deze vier verladers ingehuurd wordt. Dit geeft al een voorbeeld van goederenbundeling onder de geënquêteerde bedrijven vanuit het kanaalgebied.

Naast deze dikke stroom blijken er meerdere kleinere goederenstromen te zijn waarbinnen de potentie voor goederenbundeling gezocht kan worden. Bovendien zijn er andere factoren zoals de interne bedrijfsstrategieën van de verladers die een effect hebben om het gebruik van de potentie voor binnenvaart.

Al de bovengenoemde dimensies van de potentie worden verder in beeld gebracht in hoofdstuk 5, dan ook in combinatie met de analyse van knelpunten en behoeftes.

Het aandeel van de afvoer door de geënquêteerde bedrijven (15 bedrijven vanuit het kanaalgebied die in dit deel van onderzoek informatie hebben verstrekt) die een groei verwachten betreft 3 mln. ton goederen. De verwachte groei is dus gebaseerd op 86% van het tonnage van alle aangevoerde goederen. Het exacte percentage van deze groei is niet bekend. Potentie voor binnenvaart zit voor een groot deel in deze goederenstromen, voornamelijk die naar de buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam. Het is van belang om in het bijzonder met deze stromen rekening te houden bij het overwegen van de mogelijkheden voor modal shift van weg naar binnenvaart.

## 4 Knelpunten- en behoefteanalyse

### 4.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is de aan- en afvoer van goederen van en naar de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden in beeld gebracht. Daarmee is duidelijk geworden dat het kanaal op dit moment beperkt benut wordt, terwijl er naar de aard en structuur van de goederenstromen wel aanwijzingen lijken te zijn voor een mogelijke betere benutting van het kanaal. Om deze mogelijkheden van het kanaal Almelo-Coevorden voor het goederenvervoer nog verder in beeld te krijgen, is een analyse gemaakt van de knelpunten en behoeftes die bedrijven zelf zien in het gebruik van het kanaal.

In dit hoofdstuk bieden we eerst inzicht in de knelpunten aan de hand van de enquêtes, uit de verdiepende interviews en zoals ze benoemd zijn in de focus group meeting (4.2). Daarna brengen we de behoeftes van bedrijven in beeld om wel gebruik van het kanaal Almelo-Coevorden te maken. Van de 122 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden die de enquête hebben gevuld, geeft ruim 10% aan een expliciete interesse te hebben om op de korte termijn (meer) gebruik te maken van het kanaal voor het goederenvervoer als het opwaarderingsproces voltooid wordt. In de behoefteanalyse hebben we juist nadruk gelegd op de bedrijven waarmee verdiepende interviews<sup>41,42</sup> zijn geweest. We gebruiken, waar relevant in de analyse, ook de behoeftes genoemd in de focus group meeting (4.3). Daarna maken we een schets van de mogelijkheden voor samenwerking genoemd door de geïnterviewde bedrijven voor het gebruik van binnenvaart (4.4). Vervolgens maken we concluderende opmerkingen om de potentie van het kanaal voor binnenvaart in beeld te brengen in het licht van de genoemde knelpunten en behoeftes (4.5).

### 4.2 Knelpunten

De knelpunten zijn de redenen die de bedrijven hebben om geen of weinig of gebruik te maken van het kanaal voor goederenvervoer. De knelpunten ervaren door de bedrijven die gevestigd zijn in de invloedssfeer van het kanaal, zijn geïnterviewd aan de hand van de enquête, waarna met verdiepende interviews en met de focus group meeting verder inzicht is verworven. We hebben een basisclassificatie gemaakt van de knelpunten die in de enquêtes genoemd werden waarin vijf categorieën van knelpunten onderscheiden kunnen worden:

- Infrastructurele knelpunten
- Knelpunten gerelateerd aan de bedrijfsstrategieën en/of de aard van de goederen
- Knelpunten met betrekking tot locatie, route en bereikbaarheid
- Knelpunten gerelateerd aan externe partijen
- Overige knelpunten.

In tabel 4.1 is voor elk van de knelpunten aangegeven in welke mate ze genoemd zijn. De knelpunten die te maken hebben met het aanvoerproces van goederen werden door 42 bedrijven genoemd. Het aantal bedrijven dat de knelpunten voor de afvoer van goederen heeft genoemd is 29. Bedrijven kunnen knelpunten meerdere keren genoemd hebben, omdat de enquête heeft gevraagd naar knelpunten per type aangevoerde of afgevoerde goederen. We noemen hieronder in tabel 4.1 hoeveel keer elke knelpunt werd genoemd en door hoeveel bedrijven. Daarna gaan we in op elk van de knelpunten.

---

41 Voor vertrouwelijkheidsredenen werden de bedrijfsnamen niet benoemd. In plaats daarvan werden de bedrijven herbenoemd met letters, en hun sectoren werden aangeduid. Zie bijlage 2 van de overzicht van de geïnterviewde bedrijven.

42 Uit de interviews bleek één van deze bedrijven (Bedrijf G) geen interesse te hebben voor het gebruik van binnenvaart.

TABEL 4-1 REDENEN GEEN OF BEPERKT GEBRUIK KANAAL GEBASEERD OP DE ENQUÊTERESULTATEN

Knelpunten niveau 1	Knelpunten niveau 2	Aanvoer (N=42)				Afvoer (N=29)			
		# keer genoemd	totaal	# bedrijven	totaal	# keer genoemd	totaal	# bedrijven	totaal
<b>Infrastructureel</b>	Infrastructureel	4	4	4	4	1	1	1	1
<b>Bedrijfsstrategieën &amp; aard goederen</b>	Snelheid	21	48	7	28	5	20	5	18
	Hoeveelheid goederen	15		10		6		6	
	Aard goederen	12		11		9		7	
<b>Locatie, route, bereikbaarheid</b>	<b>Aanvoer:</b> Locatie toeleveranciers, aanvoerroute	14	24	7	13	nvt	10	Nvt	8
	<b>Afvoer:</b> Locatie klanten	nvt		nvt		8		6	
	Locatie bedrijf, bereikbaarheid	10		6		2		2	
<b>Externe partijen</b>	<b>Aanvoer:</b> Vervoer geregeld door leverancier	10	14	6	8	nvt	10	nvt	5
	<b>Afvoer:</b> Vervoer geregeld door klant	nvt		nvt		7		3	
	Externe vervoerder	4		2		3		2	
<b>Overige</b>	Macht der gewoonte	5	9	5	8	4	5	3	4
	Prijs	1		1		1		1	
	Onbekendheid	1		1		0		0	
	Onduidelijke redenen	2		1		0		0	
<b>Nvt</b>	Nvt	6	6	3	3	1	1	1	1

### Infrastructurele knelpunten

Infrastructurele knelpunten hebben betrekking op de fysieke karakteristieken van het kanaal en de beschikbare faciliteiten voor overslag en de diensten per binnenvaart. De fysieke karakteristieken van het kanaal zijn de breedte van het kanaal, de aanwezigheid van scherpe bochten, de breedte van de bruggen of de bedieningstijden van de sluisen. De beschikbaarheid van de faciliteiten en binnenvaartdiensten betreft bijvoorbeeld overslagkades, funderingen, kranen, transportmiddelen, uitbater. Beheer van de fysieke aspecten van de kanalen valt onder de verantwoordelijkheid van overheden. Faciliteiten worden gehuurd of worden gebouwd door /in opdracht van de verladende bedrijven, en de diensten worden aangeboden door de logistieke dienstverleners, al dan niet in samenwerking met de overheden.

Zoals te zien is in tabel 4.1 werden infrastructurele knelpunten niet zo vaak genoemd (4 keer door 4 aanvoerende bedrijven, 1 keer door 1 afvoerend bedrijf) in de enquêtes. Dit is beperkt in vergelijking met bijvoorbeeld knelpunten gerelateerd aan de bedrijfsstrategieën en de aard van producten.

De infrastructurele knelpunten die in de enquête genoemd werden betreffen vooral het gebrek aan los- en laadmogelijkheden. Ook genoemd is het gebrek van opslagcapaciteit binnen het bedrijf. Het gebrek van de faciliteiten zoals kades, funderingen, kranen, werden genoemd in de interviews met twee bedrijven (Bedrijf B en Bedrijf G), waarvan één aan het water ligt (Bedrijf G).



Verdere inzicht over de knelpunten over de faciliteiten krijgen we in beeld vanuit de interviews en de focus group meeting. Er zijn hierbij vier extra knelpunten genoemd.

Als eerste extra knelpunt werd de breedte van het kanaal op bepaalde punten geconstateerd. De behoefte aan een grotere capaciteit<sup>43</sup> van het kanaal Almelo-Coevorden (bijvoorbeeld voor 700 ton schepen, en in de nabije toekomst 1000 ton schepen) is in de interviews vaak genoemd. De beperkte breedte van de Bentheimer spoorbrug over de stadgracht van Coevorden (de spoorlijn die naar station Coevorden leidt) is genoemd als een belemmering voor de 700 ton schepen te passeren (zie figuur 4.1). Bij de brug is het kanaal 6,90 m. breed, terwijl de rest van het kanaal 8,50 m. breed is. Daarnaast is het kanaal op dit punt met 2 m. diepte niet diep genoeg. Dit is genoemd door een bedrijf (Bedrijf H) als een strategisch punt want ruim 10 van de Coevordense bedrijven met potentie voor het gebruik van binnenvaart liggen net achter dit gedeelte van het kanaal. In dit onderzoek hebben we geen inzicht in het potentiële vervoerde totale gewicht van deze bedrijven. Echter, bij drie van deze bedrijven zijn in dit onderzoek interviews uitgevoerd. Op basis hiervan kunnen we zeggen dat de aanvoer minimaal 320.000 ton is, en de afvoer 390.000 ton.

FIGUUR 4-1 BENTHEIMER SPOORBRUG STADGRACHT COEVORDEN




---

<sup>43</sup> Het kanaal is op dit moment bevaarbaar door schepen met 600 ton capaciteit.

Als tweede extra knelpunt wordt de bruikbaarheid van de havens (haven van Hengelo en de nieuwe haven van Almelo) langs het kanaal en de concurrentiepositie van de haven van Coevorden genoemd. Twee geïnterviewde bedrijven hebben geconstateerd dat:

*'De haven van Coevorden is momenteel niet in staat om de containerschepen te ontvangen; er is geen infrastructuur en geen 'terminal beheerder' die voor de afhandeling kan zorgen'* (Bedrijf F en Bedrijf H).

Hier is het van belang om *'de concurrentie (van de haven van Hengelo) met de containerterminal in Meppel'* te noemen, zoals dat werd geconstateerd bij de focus group meeting in april 2014.

*'Bedrijven vinden transport per water in Coevorden moeizaam en kiezen daarvoor om even door te rijden naar Meppel. Meppel heeft namelijk goedkoper varen'* (Oortmann, 2014).<sup>44</sup>

FIGUUR 4-2 EEN BEELD VAN HAVEN COEVORDEN



Daarnaast werd de nieuwe haven van Almelo door een ander geïnterviewd bedrijf aangewezen. Dit is bedrijf D, dat 1 tot 2 containers per maand uit de haven van Rotterdam per vrachtwagen naar Almelo aanvoert. Het bedrijf constateert dat het mogelijk is dat deze lading per binnenvaart komt als de nieuwe haven Almelo straks klaar is voor containervervoer.

Als derde knelpunt werd de mismatch tussen de afmetingen van de huidige schepen en de afmetingen van de producten genoemd door één van de geïnterviewde bedrijven. Dit bedrijf ligt bij het water en heeft wel een kade en voorzieningen voor lossen en laden, maar wordt belemmerd doordat *'de huidige schepen te klein zijn of vanwege de afmetingen het onrendabel is om hun producten (de lange buizen) te vervoeren'* (Bedrijf A).

Het vierde knelpunt is gerelateerd aan de vervoersdiensten op het kanaal en scheepvaart. Vanuit de focus group meeting is het ontbreken van een shuttle dienst voor de containerstroom als knelpunt genoemd (Oortmann, 2014; Pesman, 2014<sup>45</sup>).

---

44 Oortmann, Henk. 2014. Focus Group Meeting, Coevorden (zie bijlage 1 voor de complete lijst van de deelnemers van de focus group meeting).

45 Pesman, Ger. 2014. Focus Group Meeting, Coevorden.

## Knelpunten vanuit bedrijfsstrategieën en/of aard van de goederen

Knelpunten voor een beter gebruik van het kanaal die voortkomen uit de bedrijfsstrategieën en/of de aard van de goederen zijn er in drie vormen: de snelheid waarmee de goederen geleverd dienen te worden, hoeveelheid van de goederen en de aard van de goederen. Deze knelpunten zijn het vaakst genoemd (48 keer genoemd door 27 van de aanvoerende bedrijven, en 20 keer genoemd door 16 afvoerende bedrijven). Hieronder geven we inzicht in deze drie soorten knelpunten, gebaseerd op de verdiepende interviews.

**Snelheid** van vervoer is nodig vanwege de tijdsbeperkingen waarmee goederen geleverd moeten worden. Dit hangt samen met de bedrijfsstrategieën, zoals just-in-time management (JIT). De behoefte aan snelheid is door aanvoerende bedrijven in de responsgroep van de enquête het vaakst genoemd als knelpunt. Bedrijven geven aan te maken te hebben met 'de toeleveringseisen zoals binnen 24 uur'. Uiteindelijk is de behoefte aan snelle toelevering ook nauw verbonden aan de aard van producten (zie hieronder).

Behalve snelheid is ook de behoefte aan het optimaliseren van het productieproces veel genoemd, met als voorbeelden productie op bestelling, bijna geen voorraden gereed product, snelle handeling van producten, het belang van JIT toelevering, diversiteit van output en het belang van diversiteit. In de woorden van één van de geïnterviewde bedrijven (Bedrijf G):

*Er wordt op order geproduceerd. Orders die gereed zijn worden snel afgevoerd. ... de toeleveringscyclus (van afvoer) wordt steeds kleiner/korter. Er is bijna geen voorraad gereed product. Vervoer per water/spoor kost te veel tijd, te veel gedoe, lastig plannen...*

*Vervoer per water is geen item. Het bedrijf focust op lean and flexibiliteit.*

De optimalisatie van beleidsprocessen wordt verbonden met de 'flexibiliteit' en 'snelheid' die steeds meer vereist wordt in de toeleveringsketen. Dit is een van de redenen dat bedrijven vaak voor wegvervoer kiezen. Daarom wordt er ook flexibiliteit verwacht van de binnenvaart als dit met het wegvervoer moet concurreren, zoals blijkt uit volgende citaat:

*Het toepassen van 700 ton schepen zal afhangen van de flexibiliteit die de binnenvaart biedt en de rentabiliteit.*

**Hoeveelheid van goederen** is een andere bepalende factor die het gebruik van sommige modaliteiten geschikt maakt en andere niet. In de enquête wordt het knelpunt 'hoeveelheid goederen' door de aanvoerende bedrijven op één na het vaakst genoemd. Dit refereert aan de kleine hoeveelheden die niet makkelijk per binnenvaart vervoerd kunnen worden. 'Daarnaast is het vervoer van kleine hoeveelheden per binnenvaart' niet efficiënt'.

Er blijken twee redenen waarom sommige bedrijven een kleine hoeveelheid van goederen hebben. Als eerste reden hebben sommige bedrijven het kleine aantal van goederen om aan of af te voeren simpelweg vanwege hun beperkte capaciteiten. Typische antwoorden in dit verband vanuit de enquêtes zijn:

*Het lijkt me zeer inefficiënt om een emmertje hars met een schip te vervoeren  
100 kg koperdraad per boot vervoeren lijkt me niet erg efficiënt*

Als tweede reden zien we dat sommige andere bedrijven hun goederen liever in kleine partijgrootten aan- of afvoeren. Dit heeft te maken met het volgen van bedrijfsstrategieën zoals 'lean management' en/of JIT management.

**De aard van de goederen** is door de aanvoerende bedrijven het laatste genoemde knelpunt in deze categorie, maar het is het vaakst genoemd door de afvoerende bedrijven. In verband met de aard van de goederen zijn sommige type producten beter geschikt voor binnenvaart dan andere. Soms spreken de bedrijven in de responsgroep over hun producten die tijdens overslag gemakkelijk beschadigd kunnen worden, soms wordt de onregelmatigheid van de toelevering van de stukgoederen genoemd. Daarnaast wordt '*het niet hebben van bulkgoederen*' genoemd als een reden voor het beperkte gebruik van het kanaal, bijvoorbeeld omdat '*binnenvaart niet geschikt voor [onze] producten* (bijvoorbeeld auto's of levende dieren)'. De bedrijven associëren de binnenvaart voornamelijk met het transport van bulkgoederen. Hoewel binnenvaart ook mogelijkheden biedt voor stukgoederen en containervervoer, zijn deze mogelijkheden blijkbaar onbekend bij de bedrijven uit de responsgroep.

Wat betreft de redenen rond de aard van de goederen wordt in de interviews de nadruk gelegd op meerdere invalshoeken. Een argument zoals '*zand wordt per se per vrachtwagen vervoerd*' (Bedrijf H) reflecteert een bepaalde gewoonte terwijl het argument '*levende vee past niet over het water*' (Bedrijf E) een hard feit aantoont. Het risico van beschadigingen op de producten in het overslagproces komt als een bevestiging van een van de resultaten van de enquête (Bedrijf C). Goederen met afwijkende maten blijkt een reden voor één van de bedrijven om binnenvaart niet te gebruiken (Bedrijf A) terwijl specifieke afmetingen van de goederen juist bepalend zijn voor een ander bedrijf om binnenvaart te kiezen (Bedrijf B).

### Knelpunten met betrekking tot locatie, route en bereikbaarheid

Knelpunten met betrekking tot locatie, route en bereikbaarheid hebben een ruimtelijke dimensie. Het gaat soms om de locatie van het bedrijf zelf in vergelijking met de bereikbaarheid van het kanaal vanuit het bedrijf. En soms gaat het om de locatie van de toeleveranciers (aanvoer) of de locatie van de klanten (afvoer). Deze categorie van knelpunten werd 24 keer genoemd door 13 aanvoerende bedrijven en 10 keer genoemd door 8 afvoerende bedrijven.

Als meer specifiek gekeken wordt, wordt **de locatie van de toeleveranciers en aanvoerroute** het vaakst genoemd in verband met het aanvoerproces; en vanuit het afvoerproces wordt **de locatie van de klanten** vaak genoemd. Dit betreft de structuur van de aanvoer- of afvoerketens, bijvoorbeeld of er een fijnmazige structuur is van de ketens (veel toeleveranciers [aanvoer] of veel klanten [afvoer]) of er zijn juist enkele grote toeleveranciers of klanten. Ook vanuit één van de interviews blijkt dat '*de korte afstanden naar de klanten die in dezelfde regio maar niet direct aan het water gevestigd zijn*', een reden vormt. Dit was aangegeven als een argument voor het gebruik van wegvervoer.

**Locatie van het bedrijf zelf en de bereikbaarheid** werden ook vaak genoemd in het aanvoerproces maar in beperkte mate in het afvoerproces. Vanuit één van de interviews kwam er een toelichting door een bedrijf hoe een weg die tussen het kanaal en hun vestigingslocatie staat een belemmering vormt. Vanwege deze weg kan het bedrijf het kanaal niet per direct bereiken terwijl de fysieke afstand heel kort is. Daardoor maakt dit bedrijf geen gebruik van het kanaal. Het is interessant te noteren dat een andere filiaal van dit bedrijf dat ergens anders in de regio naast het water ligt zowel van binnenvaart gebruik maakt als van de weg. Het filiaal van hetzelfde bedrijf dat langs het kanaal Almelo-Coevorden ligt, kan binnenvaart niet gebruiken.

### Knelpunten gerelateerd aan externe partijen

In sommige gevallen blijken de aanvoerende of afvoerende bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied niet de beslissers te zijn van de vervoersmodaliteiten. Juist hier spreken we over de knelpunten gerelateerd aan de externe partijen. Dit betreft de modaliteitskeuzes van de toeleveranciers en externe vervoerders in het geval van aanvoer, en van de klanten en externe vervoerders in het geval van afvoer. Deze categorie van knelpunten werd 14 keer genoemd door 8 aanvoerende bedrijven en 10 keer genoemd door 5 afvoerende bedrijven.

In deze categorie 'knelpunten gerelateerd aan externe partijen' wordt de reden 'toeleverancier of de klant bepaalt (de vervoerskeuze)' het meest genoemd. Dit antwoord wordt vaak genoemd in combinatie met 'franco levering via weg'. Het gaat bij deze bedrijven dus vaak om bedrijfseconomische redenen die ervoor zorgen dat bedrijven zich niet bemoeien met de modaliteitskeuze: dit bepaalt de toeleverancier (bij aanvoer) of de klant (bij afvoer). Deze bedrijven in de invloedssfeer van het kanaalgebied maken ook duidelijk dat ze er positief tegenover staan als de levering per binnenvaart plaatsvindt, zolang het maar gaat om 'franco levering'. Hier lijkt de bepalende factor niet de modaliteitskeuze maar juist de kosten te zijn (Bedrijf B, Bedrijf D en Bedrijf E).

Vanuit de interviews blijkt dat sommige bedrijven een onderdeel van een holding of een multinational bedrijf zijn waar de beslissingen over onder andere vervoerskeuze door het hoofdkantoor genomen worden. Hierbij zijn de kosten bepalend met de beslissingen van het hoofdkantoor. Daardoor constateren deze bedrijven geen invloed te hebben over de modaliteitenkeuze (Bedrijf F en Bedrijf G).

### Overige knelpunten

Overige knelpunten gebaseerd op de enquêteresultaten zijn als volgt: macht der gewoonte, prijs en moeite/onbekendheid van binnenvaart. Deze redenen werden 9 keer toegelicht door 8 aanvoerende bedrijven; en 5 keer genoemd door 4 afvoerende bedrijven. Van de overige knelpunten komt de 'macht der gewoonte' het meest voor, gevolgd door prijs en onbekendheid met de binnenvaart. Deze thema's werden genoemd ook in sommige interviews.

Daarnaast werd een extra reden genoemd in één interview die in de enquêtes niet genoemd werd (Bedrijf B).

*Het ontbreekt aan een actieve lobby (marketing) om goederen per schip te vervoeren.*

Hieronder worden deze overige knelpunten toegelicht:

#### **Macht der gewoonte**

'Macht der gewoonte' refereert aan de situatie waarin bedrijven (vaak) niet nagedacht hebben over andere opties dan weg. Dit is de vaakst genoemde reden onder overige knelpunten vanuit de responsgroep van de enquête (5 keer genoemd door 4 aanvoerende bedrijven; en 4 keer genoemd door 3 afvoerende bedrijven). Een voorbeeld hiervan komt uit één van de interviews:

*Transport vindt uitsluitend plaats per wegtransport. Toelevering per water of spoor is niet aan de orde, ook niet met leveranciers besproken (Bedrijf A).*

Bedrijven die niet bereid zijn tot het gebruik van binnenvaart vormen een groot knelpunt zoals genoemd in de focus group meeting. Dit heeft ook te maken met macht der gewoonte en ook de perceptie van moeite en onbekendheid met betrekking tot de binnenvaart.



### Prijs

In de enquêtes was prijs genoemd als een reden door één aanvoerend en één afvoerend bedrijf. Daarnaast was de prijs maar in één van de interviews als een duidelijke reden genoemd. Dit bedrijf (Bedrijf H) ziet kostprijs van verschillende modaliteiten als een criterium om de meest gunstige modaliteit voor aanvoer te kiezen. Het is belangrijk om te laten weten dat dit bedrijf al multimodaal transport (weg, binnenvaart en spoor) gebruikt. Binnenvaart concurreert niet alleen met weg maar ook met spoor in de modal split van dit bedrijf.

Het feit dat de prijs zo weinig direct genoemd wordt betekent niet dat het onbelangrijk is. De prijs lijkt ook in de enquêteresultaten en interviews een thema dat onbekend is. Derhalve wordt de prijs als een onderdeel van de onbekendheid van binnenvaart meegenomen in onze analyse hieronder.

### Moeite / onbekendheid binnenvaart

Een aantal bedrijven lijkt 'onbewust onbekend' met de mogelijkheden van de binnenvaart: in plaats van onbekendheid geven sommige bedrijven aan dat het overwegen van een andere modaliteit zoals de binnenvaart niet vanzelfsprekend is. Men zou kunnen concluderen dat bedrijven, vanwege de macht der gewoonte, andere prioriteiten hebben dan het overwegen van een alternatieve modaliteit zoals binnenvaart. Ook worden eventuele kosten genoemd. Bij doorvragen blijkt het echter om vooronderstellingen te gaan die niet altijd op feiten gebaseerd zijn. Vaak gaat de verwachting dat het gebruik van binnenvaart moeite kost gepaard met de verwachting dat er extra kosten zijn. Zie hieronder enkele voorbeeld anekdotes:

*Het ligt niet voor de hand dat men vervoer over water gaat toepassen. Als het kan, wil men er geen extra werk mee hebben. Het mag in ieder geval niet meer kosten (Bedrijf D)*

*We staan niet onwelwillend tegenover ontwikkelingen. Ons werk vergt zoveel tijd en inspanning dat we zelf geen actie zullen ondernemen om het kanaal te benutten.*

*(Maar als het gebeurt) moet het niet extra kosten, ook geen extra moeite opleveren om dit te doen (Bedrijf E)*

Het punt van 'kosten' werd door drie van de geïnterviewde bedrijven genoemd als een punt van interesse waarvoor duidelijkheid nodig is. (Bedrijf H, Bedrijf I, Bedrijf J).

## 4.3 Inzicht in behoeftes

Na de knelpunten in beeld gebracht te hebben, zoals die gezien worden door de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal, kijken we in deze paragraaf naar de behoeftes van de bedrijven om (meer) van het kanaal gebruik te maken. Tien bedrijven vanuit de responsgroep van de enquête werden geselecteerd voor de verdiepende interviews omdat ze interesse hebben getoond voor (meer) gebruik van het kanaal in de toekomst. Deze bedrijven werden expliciet gevraagd naar de behoeftes voor een beter gebruik van het kanaal. De vragen naar de knelpunten geven vaak ook een impliciete indicatie van de behoeftes, waarbij de bedrijven zijn gevraagd welke oplossingen ze nodig hebben. Er zijn op deze manier zeven behoeftes geïdentificeerd, waarvan de meeste van infrastructurele aard zijn en sommige betrekking hebben op faciliteiten en diensten. Overal zien we dat de meest genoemde behoeftes de betrokkenheid van de overheden vereisten. Overheden zijn vaak verantwoordelijk voor de infrastructuur, maar kunnen ook een ondersteunende rol spelen bij de bewustwording van bedrijven voor de kostenaspecten van binnenvaart of bedrijfsverplaatsing.

### Behoefte 1: Voltooien opwaardering kanaal

Sinds 2010 zit het kanaal Almelo-Coevorden in een opwaarderingsproces. Door deze opwaardering wordt het kanaal bevaarbaar voor schepen met 700 ton capaciteit (zie hoofdstuk 1 voor meer informatie). Het kanaal is op dit moment bevaarbaar door 600 ton schepen. Volgens de projectplanning was de verwachting dat het opwaarderingsproces medio 2014 voltooid zou worden. Uiteindelijk werd de verwachte einddatum van het project medio 2015.<sup>46</sup>

Bij het noemen van de infrastructurele knelpunten in de interviews werd geobserveerd dat de redenering al begon met de behoefte aan het zo spoedig mogelijk voltooien van de opwaardering van het kanaal Almelo-De Haandrik, zodat de schepen van 700 ton op het kanaal kunnen varen. Dit werd duidelijk aangegeven door twee van de geïnterviewde bedrijven (Bedrijf A en Bedrijf H).

Eén van deze bedrijven (Bedrijf H) die al multimodaal transport (weg, binnenvaart, spoor) gebruikt, verwacht een toename van de aanvoer en afvoer van goederen in de komende 3-5 jaar. Maar deze verwachting wordt gekoppeld aan een voorwaarde: Als 700 ton schepen op het kanaal kunnen varen, dan is het mogelijk voor dit bedrijf om de omvang van hun aanvoer en afvoer te verdubbelen. In andere woorden heeft de verwachting van toename van aanvoer/afvoer ook te maken met de verwachting dat schepen met meer capaciteit op het kanaal kunnen varen. Dit bedrijf is direct aan het water gevestigd. Ze hebben ook al de faciliteiten zoals kraan, loskade en opslagterrein/vakken/bunkers. Zodra de opwaardering klaar is, constateert dit bedrijf de mogelijkheid om meteen te beginnen met het meer gebruik van binnenvaart.

### Behoefte 2: Verwijderen belemmering Bentheimer spoorbrug stadsgracht Coevorden

In de vorige paragraaf bij de infrastructurele knelpunten werd de beperkte breedte van de Bentheimer spoorbrug over de stadsgracht van Coevorden genoemd als een belemmering voor de 700 ton schepen het kanaal te passeren. Het kanaal op dit bepaalde punt is namelijk 6,6 m. breed en 2 m. diep, terwijl de nieuwe bruggen die vervangen werden in het opwaarderingsproces tenminste 9,5 m. breed zijn en de diepgang van het kanaal naar 3,5 m. uitgebreid is. Deze belemmering is genoemd als een strategisch knelpunt dat opgelost moet worden, omdat sommige Coevordense bedrijven die in potentie gebruik van binnenvaart kunnen maken, net achter dit gedeelte van het kanaal liggen. Om deze bedrijven per binnenvaart te kunnen bereiken wordt het zelfs voorgesteld om deze spoorbrug naar een andere plek te verplaatsen. Een suggestie van een van de geïnterviewde bedrijven (Bedrijf H) is om de spoorbrug 1 kilometer ten zuiden van het punt tussen Coevorden en Hardenberg te construeren zodat het direct met Europark Emmlichheim-Coevorden (grensoverschrijdende bedrijventerrein) verbonden is.

### Behoefte 3: Infrastructurele faciliteiten

In de vorige paragraaf werden de infrastructurele knelpunten genoemd. Naast de belemmeringen van de fysieke aspecten van het kanaal gaan de infrastructurele knelpunten ook om het ontbreken van de faciliteiten zoals overslagkades, funderingen, kranen, vervoersdiensten per binnenvaart en uitbater.

Vier van de geïnterviewde bedrijven hebben deze faciliteiten duidelijk aangeduid als een knelpunt waarvoor een oplossing moet gezocht worden.

---

<sup>46</sup> Deze vertraging heeft twee oorzaken: Ten eerste werd er een onderzoeksproces begin 2014 voltooid dat om de niet gesprongen explosieven in het kanaal vanuit de oorlogsperiode ging. Ten tweede, het deponeren van het zand dat vanuit het baggeren komt moest worden geregeld (Jansen, D. 2014).

Eén van deze bedrijven ligt voor twee derde aan het water (ook ligt het voor een groot deel zodanig dat van het spoor gebruik gemaakt zou kunnen worden). Voor zowel binnenvaart als spoor moeten wel voorzieningen getroffen worden om van deze modaliteiten gebruik te maken (Bedrijf G).

Twee zusterbedrijven hebben geconstateerd dat langs het kanaal er voorzieningen beschikbaar moeten zijn, mochten ze naar een watergebonden locatie verplaatsen (Bedrijf I en Bedrijf J).

Bedrijf D ligt ca. 1500 meter vanaf de 'nieuwe' haven die wordt gemaakt aan het 'zijkanaal naar Almelo'. Dit is een aftakking van het Twentekanaal. Dit bedrijf heeft geconstateerd dat als deze nieuwe haven binnenkort klaar is de aan-en afvoer van hun containers (hoewel kleinschalig) per binnenvaart geregeld kan worden. Ontwikkeling en exploitatie van de haven van Almelo kan voor een betere verbinding naar Sluis Aadorp zorgen, waarbij het Kanaal Almelo-De Haandrik bereikt kan worden.

#### Behoefte 4: Bereikbaarheid kanaal

Bereikbaarheid van het kanaal betreft de mogelijkheid voor bedrijven in het kanaalgebied hun goederen gemakkelijk naar het kanaal te kunnen vervoeren om de eindbestemming te bereiken. Een bedrijf (Bedrijf C) dat langs het kanaal gevestigd is maar geen gebruik kan maken van het kanaal benoemt de weg tussen het bedrijf en het kanaal als barrière. De suggestie van dit bedrijf is om de weg af te sluiten, zodat men eenvoudig het kanaal kan bereiken voor het goederenvervoer. Wellicht zijn er ook andere oplossingen die de bereikbaarheid van het kanaal mogelijk maken.

#### Behoefte 5: Lijndienst voor containervervoer

Lijndienst voor containervervoer is een regelmatige vervoersdienst per binnenvaart, vaak aangeboden tussen een binnenhaven en een mainport haven. Vanuit de focus group meeting werd gesuggereerd dat een lijndienst voor containervervoer nodig is op het kanaal. Organisatorisch gezien is een coördinator nodig om deze lijndienst op te zetten. Vervolgens is er een garantsteller nodig om de continuïteit van deze dienst te waarborgen. Dit gaat samen met de opwekking van de interesse en de herkenning van de behoefte van de markt voor een shuttledienst.

*Het is belangrijk om een potentiële vervoerder te vinden en dat het ook belangrijk is dat de markt moet willen. De behoefte moet wel aanwezig zijn. De behoefte is nu verborgen. Als gewerkt kan worden aan de business case voor koppelverband, kunnen ze dit aanbieden bij de bedrijven. Dan pas krijg je behoefte... (Pesman, 2014).*

*Op dit moment is er een onrendabel deel bij de shuttles. Daar moet je iemand vinden die daarvoor garant kan staan. Daarbij is dan wel een eis dat de schepen makkelijk geladen moeten kunnen worden in Hardenberg en Coevorden. Hardenberg heeft geen containermogelijkheid (Pesman, 2014).*

#### Behoefte 6: Gemeentelijke ondersteuning met bedrijfsverplaatsing

'Juiste bedrijven op de juiste locatie' is een vaak genoemd motto in het ruimtelijk-economisch onderzoek en – beleid. Vaak staan bedrijven met niet-watergebonden activiteiten op de watergebonden locaties of andersom. Een mogelijke maar dure en complexe oplossing hiervoor is bedrijvenverplaatsing. Deze oplossing werd uitgedrukt door twee zusterbedrijven (Bedrijf I en Bedrijf J) die open staan voor het overwegen van een watergebonden locatie te verplaatsen om meer binnenvaart te gebruiken. Hier wordt een ondersteunend rol verwacht van de gemeente.

*Bedrijvenverplaatsing is duur. Als er een nieuwe plek bij het water aangeboden wordt door de gemeente, kan dat overgewogen worden. Producten zoals zand & grind, die dagelijks vervoerd worden, zijn ideaal voor vervoer over water. In het geval van een verhuizing is de terugverdiendtijd lang. Alleen als het pand verkocht wordt en er door de gemeente een nieuwe plek bij het water aangeboden (of geregeld) wordt. (Bedrijf I en Bedrijf J).*



## Behoeftte 7: Duidelijke inzicht kosten

Onbekendheid van de mogelijkheden voor binnenvaart en de kostenaspecten hiervan werd in de eerdere paragraaf genoemd als een knelpunt. Hierdoor blijkt dat er behoefte is voor de bedrijven om duidelijk inzicht in de kosten van binnenvaart te hebben in vergelijking met weg en spoor. Het is geconstateerd door Bedrijf I en Bedrijf J dat duidelijkheid over de kosten van binnenvaart nodig is. Het gaat er om of, en in welke mate, de binnenvaart echt goedkoper dan weg of spoorvervoer is.

### 4.4 Samenwerking tussen bedrijven

Er werden aan de geïnterviewde bedrijven ideeën en mogelijkheden gevraagd over de samenwerking in de toekomst met andere bedrijven voor het gebruik van binnenvaart, door bijvoorbeeld goederenbundeling. In beginsel wordt samenwerking voor goederenbundeling vaak gezien als een goed idee maar in de praktijk blijkt dat maar twee bedrijven hebben aangegeven open te staan voor dit idee. Deze bedrijven noemen de mogelijkheden maar tegelijkertijd zijn ze zich bewust van de moeilijkheden die daarmee gepaard gaan:

*Goederenbundeling in locatie en tijd kan niet. Maar, leeg terugvaren verhaal kan aan het eind komen. Bijvoorbeeld, Bedrijf A doet veel afvoer (ook aanvoer) per vrachtwagen. Als ze binnenvaart gebruiken voor afvoer, kunnen dezelfde schepen op de terugweg geladen worden met de aangevoerde goederen van ons (Bedrijf H).*

*Ja, men wil daar echter niet de lead in nemen. Maar indien een bedrijf goederen per schip verzamelt, en dan per schip doorstuurt, zonder dat dat kosten verhogend werkt, behoort dat zeker tot de mogelijkheden (Bedrijf B).*

Er zijn drie bedrijven die om verschillende redenen aangeven dit niet een geschikte mogelijkheid te vinden. Hieronder worden deze redenen genoemd.

- de locatie van toeleveranciers: *'Zand & grind komen vanuit veel verschillende toeleveranciers. Dat is moeilijk te combineren met de bulkgoederen van andere bedrijven'* (Bedrijf I)
- de aard van de branche: *'Er zijn voordelen (van samenwerking). Maar in de praktijk is dit wel lastig voor onze branche'* (Bedrijf C).
- beslissingsmechanisme van het bedrijf: *'Samenwerking kan niet omdat het hoofdkantoor bepaalt'* (Bedrijf F).

Het is belangrijk om hier te constateren dat samenwerking tussen bedrijven wordt gezien noch als een knelpunt noch een behoefte. Echter wordt 'samenwerking' bijna niet genoemd door de geïnterviewde bedrijven. Dit toont een mogelijk probleem. Samenwerking is nodig bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van lijndiensten voor containerstromen of vervoersdiensten voor andere belangrijke stromen en goederenbundeling. Hiervoor is, bij het verkennen van de mogelijkheden om meer gebruik te maken van de binnenvaart, het noodzakelijk om samenwerking tussen de verladers onderling en tussen de verschillende partijen binnen de aanvoer- en afvoerketens naar voren te brengen.

## 4.5 Conclusies

Om de potentie voor het gebruik van het kanaal Almelo-Coevorden te verkennen, is in dit hoofdstuk een analyse gemaakt van de knelpunten gesignaleerd door de bedrijven in de responsgroep van dit onderzoek, en de behoefte die zij hebben aan het vervoer over water. De knelpunten en behoeftes zoals die genoemd zijn in de enquêtes, verdiepende interviews en de focus group meeting, kunnen in grote lijn verdeeld worden in knelpunten en behoeftes die met een bestuurlijke benadering aangepakt kunnen worden en knelpunten en behoeftes die met een bedrijfsmatige benadering aangepakt kunnen worden. Deze verdeling geeft een oplossingsgericht perspectief (behoefte zijn gerelateerd aan het oplossen van de knelpunten) die ook een inzicht in de potentie biedt. Hieronder worden deze benaderingen toegelicht.

### Knelpunten en behoeftes voor de bestuurlijke benadering

De knelpunten die vragen om een bestuurlijke benadering zijn knelpunten die voornamelijk infrastructureel van aard zijn en knelpunten gerelateerd aan de bewustwording van de bedrijven over binnenvaart. Overheden kunnen investeren in infrastructurele verbeteringen zoals vervanging en verbreding van de bruggen of het verdiepen van het kanaal. Daarnaast kunnen ze het initiatief nemen in het informeren van bedrijven over de kosten en organisatorische aspecten van binnenvaart door middel van bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten of bedrijfsbezoeken.

### Knelpunten en behoeftes voor de bedrijfsmatige benadering

Sommige knelpunten kunnen door de verladende bedrijven die gevestigd zijn in het kanaal Almelo-Coevordengebied en door de logistieke dienstverleners aangepakt worden. Dit betreft knelpunten in de faciliteiten en vervoersdiensten en de knelpunten met betrekking tot bedrijfsstrategieën.

Knelpunten en behoeftes in faciliteiten vragen om investeringen door de verladende bedrijven in faciliteiten zoals kades en kranen (construeren en/of huren). Daarnaast kunnen de logistieke dienstverleners vervoersdiensten op het kanaal aanbieden, zoals lijndiensten voor containervervoer. In de faciliteiten voor het gebruik van het kanaal door de verladende bedrijven kunnen overheden ook een bijdrage leveren met advies en mogelijke subsidies. Voor het bieden van een vervoersdienst is het nodig om eerst de potentiële gebruikers van de vervoersdiensten van het kanaalgebied te identificeren en deze bedrijven te benaderen. Overheden kunnen dit proces stimuleren door mede initiatief te nemen om voldoende massa voor de lijndienst te creëren.

Waar knelpunten te maken hebben met bedrijfsstrategieën en de markt waarin bedrijven opereren, zoals de benodigde snelheid van aan- en afvoer, de mate van fijnmazigheid van het netwerk van toeleveranciers of klanten en de betrokkenheid van externe vervoerders, ligt modal shift naar de binnenvaart het minst voor de hand. De kansen moeten juist gezocht worden in vervoersstromen van producten waarbij minder haast is geboden, of waar er sprake is van slechts enkele grote toeleveranciers of klanten, en de stromen dus 'dikker' zijn.

Om de potentie van het kanaal beter te benutten behoeven niet alle knelpunten tegelijkertijd opgelost te worden om in de behoeftes te voorzien. Het vraagt om een prioritering van de knelpunten en behoeftes als basis voor actie. Dit vereist tegelijkertijd het verkennen van de mate waarin de verladende bedrijven, logistieke dienstverleners de overheden bereid zijn om de knelpunten op te lossen en in de behoeftes te voorzien, en in hoeverre ze bereid zijn tot samenwerking. Een mogelijke prioriteit kan zijn om de mogelijkheid te onderzoeken voor een lijndienst ten behoeve van containervervoer, andere vervoersdiensten en bewustwording campagne. Faciliteiten en verdere infrastructurele investeringen zouden in vervolg daarop als prioriteit in beeld kunnen komen. Verder inzicht over de potenties voor goederenvervoer via het kanaal in het licht van deze knelpunten en behoeftes en het profiel van aangevoerde en afgevoerde goederen, worden in hoofdstuk 5 aangegeven.

## 5 Conclusies

### 5.1 Inleiding

In dit onderzoek is het huidige gebruik en de toekomstige potentie van het kanaal Almelo-Coevorden voor vrachtovervoer centraal gesteld. Het onderzoek is van belang, omdat er door de overheid flink is geïnvesteerd in de verbetering van het kanaal. Vanaf 2015 moet een belangrijk deel van het kanaal voor grotere schepen van 700 ton toegankelijk zijn. Dit is de aanleiding voor een nadere verkenning van de goederenstromen van en naar de bedrijven die zich bevinden binnen de invloedssfeer van het kanaal. Het onderzoek laat zien dat het huidige gebruiksniveau van het kanaal Almelo-Coevorden voor goederenvervoer laag is. Het aandeel van binnenvaart is 2,66% voor de aan- en afvoer van totaal 9,1 mln. ton goederen door de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal Almelo-Coevorden, die voor dit onderzoek informatie hebben verstrekt. Vanuit het onderzoek blijkt dat 40% van deze goederen potentie heeft om over water vervoerd te worden.

Wanneer het aandeel van binnenvaart hier nader bekeken wordt, apart voor aan- en afvoer, blijkt dat het gebruiksniveau van de binnenvaart voor aanvoer, met 0,66%, op dit moment te verwaarlozen is. Dit is gebaseerd op een omvang van 5,8 mln. ton goederen van de aanvoer vanuit het kanaal Almelo-Coevordengebied door 46 bedrijven in de responsgroep voor dit onderzoek. Het aandeel van binnenvaart in afvoer is, met 6%, relatief hoog<sup>47</sup> in vergelijking met het aandeel in de aanvoer. Dit is gebaseerd op 3,3 mln. ton goederen afgevoerd door 35 bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal.

Het aandeel van de binnenvaart in de modal split van het aanvoerprofiel is veel hoger dan in de modal split van het afvoerprofiel. De gebruikscijfers van het kanaal Almelo-De Haandrik geven echter aan dat de schepen met lading doorgaans het kanaal opgaan in noordelijke richting (Hardenberg of Coevorden) en grotendeels leeg terug gaan. Dit verschil in de cijfers kan uitgelegd worden door dat de bedrijven, bij het vullen van de enquête, ook de afvoer via andere vaarwegen hebben ingevuld. Een voorbeeld hiervan, genoemd tijdens een interview, staat in paragraaf 3.3. In dit voorbeeld wordt 'afvoer via water' uitgelegd door 'wegvervoer van het kanaalgebied naar de haven Meppel en daarna naar de eindbestemming met binnenvaart'.

Naar verwachting wordt het opwaarderingsproces van het kanaal Almelo-De Haandrik medio 2015 voltooid. Dan wordt het mogelijk voor schepen met 700 ton laadvermogen op het kanaal varen. In het licht van het huidige gebruiksniveau van het kanaal en met een vooruitblik naar de toekomstige verhoogde capaciteit hiervan, is er behoefte om te onderzoeken in hoeverre er mogelijkheden zijn voor een groter gebruik van binnenvaart op het kanaal Almelo-Coevorden. Vanuit de aanvoer- en afvoerprofielen van de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal, de knelpunten die ze ervaren en hun behoeftes waarover middels enquêtes en interviews in dit project gegevens verzameld werden, lijken er aanwijzingen te zijn voor een mogelijk betere benutting van het kanaal. Tot slot wordt er gereflecteerd op de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken.

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bevindingen vanuit de analyses van aanvoer- en afvoerprofielen en van de knelpunten-en behoefteanalyse weergegeven. Hieronder volgt de onderlinge confrontatie van die bevindingen, waarbij een filtermethode is gehanteerd om de potentie voor goederenvervoer via het kanaal gestructureerd in beeld te brengen (5.2). Op basis daarvan wordt aangegeven hoe deze potentie benut kan worden binnen de huidige technische mogelijkheden van het kanaal Almelo-Coevorden (5.3).

---

<sup>47</sup> Het aandeel van binnenvaart in het afvoerproces is relatief hoog in vergelijking met het aandeel in de aanvoer, maar minder dan het gemiddelde van 14% in de gehele provincie Overijssel in 2009/10. Zeker in vergelijking met het 35% aandeel van binnenvaart in de vervoersstromen van Nederland (2010/11) zijn de aandelen van binnenvaart in het kanaalgebied laag. Zie Bureau Voorlichting Binnenvaart. Waardevol transport 2013-2014.

Als laatste, worden de reflecties op het onderzoek gepresenteerd (5.4). Dergelijk onderzoek met een verdieping binnen goederenstromen hebben bepaalde sterke punten, en tegelijkertijd worden er beperkingen ervaren.

## 5.2 Verkenning van de potentie

Voor de verkenning van de potentie van het kanaal Coevorden-Almelo voor goederenvervoer is een gestructureerde analyse gemaakt van de goederenstromen van en naar bedrijven in de nabijheid van het kanaal. Daarnaast is gekeken naar knelpunten en mogelijkheden. Om uit deze analyses een goed inzicht in de werkelijke potentie te krijgen, is een filtermethode gehanteerd. Deze filtermethode wordt in figuur 5.1 toegelicht.

Om de potentie te verkennen voor binnenvaart in het kanaal Almelo-Coevordengebied, gebaseerd op de responsgroep van dit onderzoek, is een filtermethode gehanteerd waarin gebruik is gemaakt van een zorgvuldige combinatie van een kwantitatieve en een kwalitatieve benadering om de meest kansrijke goederenstromen voor binnenvaart te identificeren. Figuur 5.1 laat deze methode zien met bijbehorende stappen.

**FIGUUR 5-1 FILTERMETHODE VERKENNEN POTENTIE VOOR BINNENVAART**



De kwantitatieve benadering vormt de eerste fase van de filtermethode en bevat drie stappen. Ten eerste zijn de gehele goederenstromen van aanvoer en afvoer los van elkaar geïdentificeerd. Ten tweede zijn de goederenstromen van de aanvoer- en afvoerprocessen gecategoriseerd zodat de meest geschikte stromen voor binnenvaart kunnen worden geselecteerd. In deze stap worden alle vervoersmodaliteiten meegenomen. Ten derde zijn binnen deze categorieën alleen maar de goederenstromen via de weg geselecteerd. Dit doen we omdat gestreefd wordt naar een mogelijke modal shift van wegvervoer<sup>48</sup> naar binnenvaart.

Na deze kwantitatieve benadering, is een meer kwalitatieve inkleuring gevolgd waarin non-numerieke factoren van selectie aan de orde komen. Er is onderscheid gemaakt naar vier van deze factoren. Ten eerste gaat de verfijning door (na de kwantitatieve benadering) met het selecteren van de kenmerken van de goederen die geschikt zijn voor binnenvaart. Ten tweede is er een selectie gebaseerd op de bedrijfsstrategieën van de verladende bedrijven. Ten derde is verder geselecteerd, gebaseerd op de kenmerken van de aanvoer- of afvoerketens. Ten vierde is geselecteerd in verband met het type vervoerders, zoals eigen vervoerders of de bedrijven die van externe vervoerders gebruik maken.

<sup>48</sup> Om twee redenen wordt modal shift van weg naar binnenvaart nagestreefd namelijk vermindering van de milieulasten vanwege wegvervoer en van congestieproblemen op de wegen.

Volgend op de filtermethode vanuit figuur 5.1 worden hieronder de potentiële goederenstromen van en naar het kanaalgebied in beeld gebracht. Eerst wordt de kwantitatieve benadering gehanteerd om de goederenstromen geschikt voor binnenvaart te specificeren. Daarna volgt de kwalitatieve benadering om deze specificatie verder te verfijnen.

Wat betreft de kwantitatieve benadering binnen de filtermethode zijn er drie stappen gevolgd. De eerste stap betreft de identificatie van het totaal gewicht van aangevoerde en afgevoerde goederen. Dit inzicht in het totaal gewicht vormt de basis waarop de filtermethode toegepast wordt. Uit het onderzoek blijkt dat in 2013 9,1 mln. ton goederen aangevoerd en afgevoerd werden van en naar het kanaalgebied door de bedrijven die informatie hebben verstrekt<sup>49</sup> (*stap 1*).

De tweede stap betreft het identificeren van de goederenstromen vanuit aanvoer- en afvoerprocessen die het meest geschikt zijn voor binnenvaart. Uit de analyse van de aanvoer en afvoer bij de bedrijven in de responsgroep van dit onderzoek, is af te leiden welke potentie er is voor het gebruik van het kanaal voor goederenvervoer gebaseerd op de soorten goederenstromen (zie de vier categorieën van goederenstromen met potentie voor binnenvaart in paragraaf 2.4, paragraaf 3.4 en hieronder). Deze goederenstromen zorgen gezamenlijk voor een potentie van 4,279 mln. ton<sup>50</sup> goederen voor binnenvaart (*stap 2*). Dit is ongeveer 46% van het totale gewicht van de aangevoerde en afgevoerde goederen door de bedrijven in de invloedssfeer van het kanaal die onderdeel van dit onderzoek waren. Hieronder wordt de potentie vanuit deze goederenstromen nader onder de loep genomen.

Wat betreft *de internationale goederenstromen op lange afstand (meer dan 120 km.)* spreken we over de goederenstromen tussen het kanaal Almelo-Coevordengebied en Duitsland, en respectievelijk België & Frankrijk. De aanvoer van deze internationale goederenstromen betreft circa een derde<sup>51</sup> van alle potentiële stromen binnen aanvoer, die de bedrijven betreffen die meegedaan hebben aan de enquête. Dit betreft vooral stukgoederen, gevolgd door droge bulkgoederen. In deze categorieën zijn de meest prominente aanvoerstromen van stukgoederen qua omvang<sup>52</sup> metalen zoals halffabricaten van staal, staven- en profielstaal en vervoermaterieel (in totaal 510.000 ton). Qua bulkgoederen gaat het om zand & grind en andere ruwe mineralen vanuit Duitsland, en België & Frankrijk (in totaal 165.000 ton)<sup>53</sup>. De afvoerstromen met potentie voor vervoer over water met de grootste omvang<sup>54</sup> bestaan uit veevoeder en genotmiddelen naar Duitsland en naar België & Frankrijk (in totaal 216.000 ton)<sup>55</sup>.

*De zeehaven gebonden goederenstromen* zijn de stromen tussen het kanaalgebied en buitenlandse locaties via de havens van Rotterdam en Amsterdam door de bedrijven die in de enquête meegedaan hebben. In beide aanvoer- en afvoerprocessen komt containervervoer van en naar buitenland via de haven Rotterdam het meest voor. De aanvoer van deze stromen betreft 15%<sup>56</sup> van het totale tonnage van de aanvoer met potentie voor vervoer via water. Voor wat betreft de verschijningsvormen van de aanvoer gaat het om zowel containers als stukgoederen.

---

49 5,8 mln. ton goederen werden aangevoerd naar het kanaalgebied door 46 bedrijven en 3,3 mln. ton goederen werden afgevoerd vanuit het kanaalgebied door 35 bedrijven. Dit zijn de bedrijven die informatie over hun modaliteitenkeuzes verstrekt hebben.

50 Dit gewicht bestaat uit 2,153 mln. ton aangevoerde goederen, en 2,126 mln. ton afgevoerde goederen.

51 722.000 ton door 41 bedrijven.

52 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 26.

53 Zie tabel 2.4 voor details.

54 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 37.

55 Zie tabel 3.4 voor details.

56 325.000 ton door 31 bedrijven.

De top goederenstromen in dit verband zijn<sup>57</sup> 'andere fabricaten', halffabricaten en vlees en visproducten (in totaal 250.000 ton) via de haven van Rotterdam<sup>58</sup>. Bij afvoer gaat het om 82%<sup>59</sup> van het totale tonnage van de potentiële stromen. Er is een vrij stevige containerstroom binnen de afvoer met potentie, die bestaat uit 1,6 mln. ton chemische basisproducten naar buitenlandse herkomstlocaties via de haven van Rotterdam (zie tabel 3.5 voor details). Hierbij is het van belang om op te merken dat rond 10% hiervan al door binnenvaart en 5% over spoor wordt afgevoerd. Het is positief dat binnenvaart hier al gebruikt wordt. In hoeverre het aandeel van binnenvaart hierbinnen verhoogd kan worden, moet nader onderzocht worden, ook door het volgen van de stappen van de kwalitatieve benadering van de filtermethode.

Met betrekking tot *de dikke stromen van bulkgoederen* wordt de potentie voor binnenvaart in beeld gebracht van en naar de binnenlandse locaties. Dit betreft de locaties die niet in de directe nabijheid van het kanaalgebied zijn zoals Limburg & Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland<sup>60</sup>. Wat betreft de aanvoer is deze goederenstroom 12%<sup>61</sup> van alle potentiële aanvoerstromen. Dit is gerelateerd aan de stromen van 252.000 ton<sup>62</sup> zand & grind en andere ruwe mineralen vanuit Limburg & Brabant.<sup>63</sup> Wat betreft afvoer is er geen vergelijkbare stroom geïdentificeerd.

Wat betreft *de andere dikke goederenstromen* tussen het kanaalgebied en binnenlandse locaties spreken we over stukgoederen vanuit en naar Limburg & Brabant, en Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland. Wat betreft de aanvoer hebben deze goederenstromen het grootste aandeel, namelijk 39%<sup>64</sup> van alle potentiële aanvoerstromen in de responsgroep van de enquête. Deze stromen zijn<sup>65</sup> metalen, zoals halffabricaten van staal, en plaat- en bandstaal, en vervoermaterieel en andere goederen incl. stukgoederen vanuit Limburg & Brabant, en Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland (in totaal 856.000 ton).<sup>66</sup> Bij afvoer gaat het om 6%<sup>67</sup> van alle afvoerstromen. Deze stromen zijn<sup>68</sup> genotmiddelen naar Limburg & Brabant, en Noord-Holland, Zuid-Holland & Zeeland (in totaal 90.000 ton).<sup>69</sup>

Naast de bovengenoemde stromen van aanzienlijke omvang onder de vier categorieën, zijn er ook relatief kleinere stromen.<sup>70</sup> Deze stromen zijn mogelijk geschikt voor goederenbundeling (zie paragraaf 5.3).

In de derde stap van de kwantitatieve benadering wordt geïdentificeerd welke goederenstromen daadwerkelijk meer en in welke mate via water aan- en afgevoerd kunnen worden. Hierboven is de samenstelling aangegeven van de stromen van 4,279 mln. ton goederen in grote en kleinere omvang. Het precieze aandeel van binnenvaart en spoor per soort goederenstroom is in het onderzoek niet achterhaald.

---

57 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 26 en voetnoot 37.

58 Zie tabel 2.5 voor details.

59 1,6 mln. ton door 10 bedrijven.

60 De rest van de droge bulkgoederen werden eerder al gedeeltelijk onder de categorieën van 'internationale goederenstromen op lange afstand' en 'zeehaven gebonden goederenstromen' besproken.

61 252.000 ton door 46 bedrijven.

62 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 26.

63 Zie tabel 2.6 voor details

64 854.000 ton door 46 bedrijven.

65 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 26.

66 Zie tabel 2.7 voor details.

67 135.000 ton door 20 bedrijven.

68 Omvang is een schatting. Zie voetnoot 37.

69 Zie tabel 3.7 voor details.

70 Zie tabellen 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.4, 3.5 en 3.7 voor details.

Om de potentie van groei van goederenvervoer via water van en naar het gebied te achterhalen, is de analyse toegespitst op de goederen die nu via de weg vervoerd worden. Dit betreft uiteindelijk een stroom van **3,701 mln. ton**<sup>71</sup> goederen (*stap 3*). Het betekent dat rond **40%** van de goederenstroom potentieel in aanmerking komt voor vervoer via binnenvaart. Dit is een stevige goederenstroom die de basis vormt voor de verdere verkenning.

Na de specificatie van de geschikte goederenstromen voor de binnenvaart in kwantitatieve termen, wordt hier aandacht besteed aan de meer kwalitatieve factoren, die de geschikte goederenstromen verder helpen verfijnen. Met de kwalitatieve benadering is het mogelijk om de geschiktheid van 3,701 mln. ton goederen voor binnenvaart verder te specificeren. De vier stappen van deze benadering zijn gerelateerd aan de kenmerken van de goederen, bedrijfsstrategieën van de verladende bedrijven vanuit het kanaalgebied die onderdeel van de responsgroep zijn, de structuur van de aanvoer- en afvoerketen van deze bedrijven en hun keuze van het type vervoerders. Sommige knelpunten genoemd door de bedrijven in de enquêtes en de interviews hebben te maken met deze factoren en spelen een rol bij de filtering (zie paragraaf 4.2 voor meer achtergrondinformatie over de inhoudelijke aspecten van deze stappen).

Tot nu toe hebben we met de kwantitatieve benadering het totale gewicht van 3,701 mln. ton goederen (rond 40% van het totaal) bepaald die potentie biedt voor vervoer via binnenvaart. Daarna hebben we met de kwalitatieve benadering een kader geschetst waar de 3,701 mln. ton goederen verder gefilterd kunnen worden qua geschiktheid voor binnenvaart. Het rekenen van het netto gewicht van goederen met potentie door het filteren van de meest geschikte bedrijven (kwalitatieve benadering) eist een maatwerk benadering. Dit maakt het mogelijk de individuele bedrijven te benaderen die potentieel goederen via water kunnen vervoeren.

In de volgende paragraaf volgen de stappen voor het beter benutten van de potentie voor binnenvaart.

### 5.3 Beter benutten van de potentie

Na het selecteren van de meest geschikte goederenstromen voor binnenvaart gebaseerd op de kwantitatieve en kwalitatieve stappen, wordt in deze paragraaf ingegaan op de mogelijkheden voor een betere benutting van de potentie. Hier worden ook een aantal stappen voorgesteld in volgorde van prioriteit voor meer gebruik van het kanaal, die ook met elkaar verbonden zijn, waarbij rekening is gehouden met de behoefte- en knelpuntenanalyse. Deze stappen zouden soms door de bedrijven en overheden gezamenlijk gezet moeten worden en kunnen soms ook afzonderlijk gezet worden. In volgorde van belang voor het volledig profijt trekken uit de investeringen in het kanaal, betreft het de volgende stappen:

1. Mogelijkheden zoeken voor een lijndienst voor containervervoer en vervoersdiensten voor andere stromen.
2. Opstarten bewustwordingscampagne & samenwerkingsconvenant.
3. Investerings in faciliteiten en vervoersdiensten (bedrijfsmatige benadering).
4. Infrastructurele investeringen (bestuurlijke benadering).

De eerste en belangrijkste stap voor een volledig profijt uit de investeringen in het kanaal betreft *het zoeken van de mogelijkheden voor een lijndienst voor containervervoer en vervoersdiensten voor andere stromen*. Vanuit het onderzoek lijkt het noodzakelijk om de mogelijkheden te onderzoeken voor een lijndienst voor containerstroom tussen het kanaalgebied en de haven van Rotterdam. Dit was ook aangegeven in de Focus Group Meeting.

---

<sup>71</sup> 2,058 mln. ton aanvoer en 1,643 mln. ton afvoer.

Een containerstroom van 1,3 mln. ton<sup>72</sup> chemische basisproducten naar de buitenlandse locaties via de haven van Rotterdam geeft een zekere mate van potentie voor een dergelijke lijndienst (zie tabel 3.5 voor details). Voor de retourstroom is de potentie van de aanvoerstromen vanuit de haven van Rotterdam naar het kanaalgebied niet van vergelijkbare omvang. Om leeg terugvaren zo veel mogelijk te beperken, is het nodig dat er de bestaande bijna 0,3 mln. ton goederen (andere fabricaten en halffabricaten; en vlees en visproducten in containers, en stukgoederen zoals metalen [pijpen e.d.] en bouwmaterialen [andere bewerkte bouwmaterialen]) gezamenlijk vervoerd worden.<sup>73</sup> Deze lijndienst kan afhankelijk van het type schepen ook stukgoederen vervoeren. Tegenwoordig zijn er bijvoorbeeld droge ladingschepen die ook containers kunnen vervoeren.<sup>74</sup> De technische mogelijkheden voor dit type schepen kunnen voor het kanaal onderzocht worden. Daarnaast kunnen de mogelijkheden voor een lijndienst voor aanvoer van veevoeder in containers naar Duitsland en naar België & Frankrijk onderzocht worden.<sup>75</sup>

Andere belangrijke stromen worden gevormd door 'internationale goederenstromen op lange afstand' en 'dikke stromen van droge bulkgoederen vanuit binnenlandse locaties'. Deze stromen bieden een potentie voor binnenvaart waar naar mogelijkheden gezocht wordt voor vaste vervoersdiensten, zoals een lijndienst of regelmatige diensten gegeven door scheepvaart bedrijven. De relevante internationale stromen betreffen bijvoorbeeld aanvoer van halffabricaten van staal, zand & grind, en andere ruwe mineralen, en vervoermaterialen vanuit Duitsland en België & Frankrijk (0,66 mln. ton in totaal) (zie tabel 2.4 voor details). Dikke stromen vanuit binnenlandse locaties betreffen zand & grind, metalen en overige goederen vanuit Limburg & Brabant (0,55 mln. ton in totaal) (zie tabel 2.6 voor details).

Zowel de bovengenoemde internationale stromen als de binnenlandse stromen met grote omvang bieden de mogelijkheden voor lijndiensten of arrangementen voor regelmatige vaardiensten. Om hier de geschikte goederenstromen te bepalen is er meer zicht nodig op de precieze herkomst en bestemmingslocaties in Duitsland, België & Frankrijk en Limburg & Brabant. Hierdoor kunnen de bevaarbare routes in het aanvoerproces bepaald worden.

Binnen de vier categorieën van de goederenstromen zijn er ook een aantal kleinschalige goederenstromen naast de stromen met een grote omvang. Na het selecteren van de juiste stromen (gebaseerd op de kwantitatieve en kwalitatieve factoren, zie figuur 5.1) kunnen combinaties met de lijndiensten overwogen worden waar met een mogelijke bundeling van kleinschalige stromen leeg terugvaren (van de lijndiensten) zoveel mogelijk kan worden vermeden.

De tweede stap die nodig lijkt te zijn voor het beter benutten van de potentie van het kanaal voor goederenvervoer betreft een *bewustwordingscampagne* en het regelen van een *samenwerkingsconvenant*. Het onderzoek laat zien dat sommige bedrijven met potentie 'onbewust onbekend' lijken te zijn met de mogelijkheden van binnenvaart. Het is mogelijk dat de overheden die in de opwaardering van het kanaal hebben geïnvesteerd en die belang hebben bij het groter gebruik van het kanaal door de binnenvaart hierover (mede-) initiatief kunnen nemen. Hierdoor kan een volledig profijt van hun investering gerealiseerd worden. Om een dergelijke campagne succesvol te laten zijn, ligt het voor de hand om samenwerking te zoeken met de vervoerssector en met bedrijven die potentie/interesse hebben voor het gebruik van binnenvaart.

---

72 Totaal van het stroom van chemische basisproducten betreft 1,6 mln. ton. Ongeveer 0,3 mln. ton chemische basisproducten worden al door binnenvaart en spoor aangevoerd.

73 Zie tabel 2.5 voor details.

74 [www.buerauvoorlichtingbinnenvaart.nl](http://www.buerauvoorlichtingbinnenvaart.nl).

75 Zie tabel 3.4 voor details.



Overheden kunnen de bedrijven met potentie benaderen voor het leveren van specifieke informatie. Het gaat erom een duidelijk inzicht te krijgen in de volgende aspecten:

- Economisch en maatschappelijke baten. (Waarom is binnenvaart zo belangrijk?)
- De kosten en organisatorische aspecten van het gebruik van de binnenvaart. (Is het gebruik van binnenvaart rendabel en haalbaar voor bedrijven?)
- Mogelijkheden voor het vervoer van containers en stukgoederen.
- Mogelijkheden voor subsidies voor bedrijven om eigen faciliteiten zoals laad- en losmogelijkheden te (laten) bouwen/huren.
- Het belang van samenwerking. (Hoe kunnen bedrijven baat hebben bij samenwerking? Hoe kunnen ze kosten reduceren door samenwerking voor modal shift naar binnenvaart?)

Het opstarten van een bewustwordingscampagne is een mogelijke actie. In het geval van een sterke betrokkenheid van de overheden in een dergelijke campagne is het verstandig om het initiatief in de loop van de tijd in handen van de verladers en vervoerders te laten. Bedrijven in dit verband kunnen bijvoorbeeld een convenant voor logistieke samenwerking ondertekenen waarbij ze gezamenlijk de mogelijkheden voor meer gebruik van binnenvaart benutten. Daarnaast kan een actieve lobby voor marketing om per schip te vervoeren, groeien vanuit de samenwerking tussen de bedrijven. Het uiteindelijke doel hierbij is om voldoende massa te verkrijgen voor het gebruik van een lijndienst voor containerstromen en andere vervoersdiensten. De omvang van de kritische massa moet besproken worden met de logistieke dienstverleners.

De derde stap met prioriteit voor het beter benutten van het kanaal voor goederenvervoer betreft de *faciliteiten en vervoersdiensten*. Om faciliteiten zoals kades, kranen, laad- en losmogelijkheden op eigen terrein op te bouwen kunnen verladers gebruik maken van de financiële mogelijkheden/subsidies die aangeboden worden door de overheden. Hiervoor is het nodig dat de informatie over dergelijke financiële mogelijkheden duidelijk gecommuniceerd wordt met de bedrijven in het kanaalgebied die potentie hebben voor het gebruik van binnenvaart. Om de lijndienst voor containerstromen en andere vervoersdiensten daadwerkelijk op in werking te zetten zijn er acties nodig naar de vervoerders en de tussenpartijen die de dienstverlening kunnen faciliteren. Vervoerders die de lijndienst en de andere vervoersdiensten kunnen voorzien kunnen hiervoor om de tafel gebracht worden om over de mogelijkheden en voorwaarden te spreken. Hierbij kan een particulier bedrijf de organisatorische rol op zich nemen en voor de matching garant staan. Daarnaast kan hetzelfde bedrijf (of een ander) fungeren als een tussenpersoon in het kanaalgebied om de bedrijven te koppelen met geschikte profielen voor binnenvaart en voor goederenbundeling met elkaar. Als een eerste concrete stap, kunnen bij een (beperkt) aantal bedrijven met het meest geschikte profiel voor binnenvaart (na de kwantitatieve en kwalitatieve selectie zoals in figuur 5.1) pilot cases voor goederenbundeling uitgevoerd worden.

De vierde stap voor een beter benutten van het potentieel van het kanaal voor goederenvervoer betreft de *infrastructurele investeringen*. De Provincie Overijssel is bezig met de opwaardering van het kanaal zodat de schepen van 700 ton laadvermogen op het kanaal Almelo-de Haandrik kunnen varen. Dit is al een grootschalige investering. De verhoogde capaciteit van het kanaal die zal komen met het voltooiën van het opwaarderingsproces (verwacht in medio 2015) is waardevol. Alle mogelijkheden moeten worden onderzocht om uitgebreid gebruik van de toegenomen capaciteit van het kanaal voor goederenvervoer mogelijk te maken. Deze mogelijkheden werden reeds verklaard in de bovenstaande paragrafen van dit hoofdstuk. Om ervoor te zorgen dat de capaciteit van het kanaal in gebruik blijft door de bedrijven die in het kanaalgebied zijn gevestigd, kan er behoefte zijn aan extra investeringen in infrastructuur. Maar voorzichtigheid is geboden bij het maken van de keuzes voor de volgende ronde van infrastructuurle investeringen. Dergelijke investeringen zijn complex, kostbaar en nemen veel tijd in beslag. Het is van groot belang om een zorgvuldige selectie, prioritering en sequentiële tijdsplanning te maken voor het al dan niet realiseren van deze investeringsideeën.

In dit opzicht komen er twee (openbare) infrastructurele investeringsideeën naar voren die het meest relevant lijken te zijn op basis van de inzichten verkregen in dit onderzoek:

- Het verwijderen van de belemmering spoorbrug Bentheimer bij Coevorden: Hierdoor worden ruim 10 bedrijven in Coevorden bereikbaar voor de schepen van 700 ton laadvermogen. Deze maatregel is vooral relevant voor de provincie Drenthe, als verantwoordelijke overheidsorganisatie voor dit deel van het kanaal (kanaal De Haandrik-Vecht).
- Oprichting van terminal faciliteiten in de haven van Coevorden, zodat complete service gegeven kan worden voor het ontvangen, laden en lossen van de containerschepen: Hier zijn de Provincie Drenthe en de gemeente Coevorden de primaire overheidsorganisaties om de mogelijkheden te overwegen (mogelijk samen met de andere overheidsorganisaties en particuliere bedrijven).

Beide hierboven genoemde investeringsideeën vereisen (maatschappelijke) kosten-batenanalyses, waarbij de eerder genoemde stappen noodzakelijke inzichten in mogelijke baten verschaffen. Dit soort analyses helpen bij het identificeren van de relevantie en de mate van urgentie van de investeringsideeën die in de pijplijn zitten. Omdat dergelijke investeringen maatschappelijke dimensies hebben, zou het nodig zijn om de implicaties van de sociale kosten en baten (zoals minder lasten op het milieu) te onderzoeken. Kostenbaten analyse kan inzicht geven in de kosten en het aantal bedrijven die dergelijke infrastructurele investeringen kunnen benutten. Het tweede investeringsidee zou gerealiseerd kunnen worden in de vorm van een publiek-private investering of kan aanbesteed worden aan een consortium van private partijen.

## 5.4 Reflectie

Met een terugblik naar het onderzoeksproces en de resultaten die door dit onderzoek zijn geleverd, wordt hieronder een reflectie gegeven. Deze reflectie bestaat uit de toegevoegde waarde van dit onderzoek en de beperkingen.

Wat betreft de toegevoegde waarde zijn er drie punten te noemen:

1. Dit onderzoek onderscheidt zich ten opzichte van andere onderzoeken door de hoge mate van diepgang in identificering van de goederenstromen van het betreffende gebied, in dit geval kanaal Almelo-Coevorden. De cijfers en de analyses van de aanvoer- en afvoerprofielen zijn gebaseerd op de omvang van goederenstromen die we hebben kunnen achterhalen vanuit de responsgroep. De analyses bevatten uitgebreide informatie vanuit de responsgroep. Dus de omvang van het inzicht is niet extensief (qua aantal deelname, responspercentage=15,2%) maar intensief (qua diepgang).
2. De aanpak is vruchtbaar gebleken mede vanwege de combinatie van het kwantitatief en kwalitatief onderzoek. Het kwantitatieve deel heeft over een behoorlijk aantal bedrijven detailinformatie opgeleverd die nodig is geweest. Met kwalitatief onderzoek is het mogelijk geweest om verdere inkleuring te geven aan de resultaten.
3. In dit onderzoek werd de filtermethode ontwikkeld als een bruikbare methode om de geschikte goederenstromen per binnenvaart te specificeren. Door deze methode werden de inzichten die er al waren aan het begin van het project bevestigd. Daarnaast werd deze methode verder afgebakend door de resultaten van dit onderzoek.

Er zijn twee punten ten aanzien van de beperkingen:

1. In dit onderzoek werd niet gekeken naar de potentie van geheel nieuwe bedrijven die goederenstromen genereren. Het is de potentie binnen de huidige goederenstroom die in beeld is gebracht.
2. Het kwantitatieve deel van de studie vraagt tamelijk veel detailinformatie over de aanvoer- en afvoerprofielen van de bedrijven. Dit betreft soms vertrouwelijke informatie van respondenten. Dit heeft mogelijk gevolgen gehad voor de hoogte van het responspercentage. Dat maakt het moeilijk om dit onderzoek op grote schaal uit te voeren.

# Bijlage 1: Deelnemers Focus Group Meeting

7 APRIL 2014, EUROTERRMINAL COEVORDEN

---

Naam	Organisatie
Jeroen Fanoy	Provincie Overijssel
Harm Oldenbeuving	Gemeente Ommen-Hardenberg
Henk Oortmann	Gemeente Coevorden
Ger Pesman	Gemeente Ommen-Hardenberg
Susan Runsink	Provincie Drenthe
Fatma Saçli	Kennis DC Logistiek Noordoost-Nederland / Hogeschool Windesheim
Johan Snijder	Provincie Drenthe

---

## Bijlage 2: Lijst van de geïnterviewde bedrijven

Naam bedrijf	SBI code	Sector
Bedrijf A	46.6	Groothandel in machines, apparaten en toebehoren voor industrie en handel
Bedrijf B	28.2	Vervaardiging van overige machines en apparaten voor algemeen gebruik
Bedrijf C	23.6	Vervaardiging van betonproducten, gips en cement
Bedrijf D	46.4	Groothandel in consumentenartikelen
Bedrijf E	01.4	Fokken en houden van dieren
Bedrijf F	10.9	Vervaardiging van diervoeders
Bedrijf G	17.2	Vervaardiging van papier- en kartonwaren
Bedrijf H	46.7	Overige gespecialiseerde groothandel
Bedrijf I	23.6	Vervaardiging van betonproducten, gips en cement
Bedrijf J	24.1	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen

## Bijlage 3: NSTR categorieën

NSTR INDELING 1 EN 2	
0 Landbouwproducten en levende dieren	00 Levende dieren 01 Granen 02 Aardappelen 03 Vers fruit, verse en bevroren groenten 04 Textielgrondstoffen en –afval 05 Hout en kurk 06 Suikerbieten 09 Andere plantaardige en dierlijke grondstoffen
1 Andere voedingsproducten en veevoeder	11 Suiker 12 Dranken 13 Genotmiddelen en bereide voedingsmiddelen n.a.g. 14 Vlees, vis, vlees- en viswaren, melk en -producten, eieren en spijsvetten 16 Graan-, fruit-, en groentebereidingen, hop 17 Veevoeder 18 Oliezaden, oliën en vetten
2 Vaste minerale brandstoffen	21 Steenkool 22 Bruinkool en turf 23 Cokes
3 Aardoliën en aardolieproducten	31 Ruwe aardolie 32 Vloeibare brandstoffen 33 Energiegassen 34 Andere aardoliederivaten
4 Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	41 IJzererts 45 Andere ertsen en afvallen daarvan 46 IJzer- en staalafval, -schroot, hoogovenstof en geroost ijzerkies
5 IJzer, staal en non-ferrometalen (incl. halffabrikaten)	51 Ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal 52 Halffabrikaten van staal 53 Staven- en profielstaal, draad van ijzer of staal, rails en andere spoorwegmaterialen van staal 54 Plaat- en bandstaal 55 Pijpen e.d., ruwe giet- en smeedstukken 56 Non-ferrometalen en –halffabrikaten
6 Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	61 Zand, grind, klei en slakken 62 Zout, ongeroost ijzerkies, zwavel 63 Andere ruwe mineralen 64 Cement, kalk 65 Gips 69 Andere bewerkte bouwmaterialen
7 Meststoffen	71 Natuurlijke meststoffen 72 Kunstmeststoffen
8 Chemische producten	81 Chemische basisproducten 82 Aluminiumoxide en -hydroxide 83 producten van de steenkool- en petrochemie 84 Cellulose en oud papier 89 Andere chemische producten
9 Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)	91 Vervoermaterieel, incl. onderdelen 92 Landbouwtractoren en -machines 93 Elektrische en andere machines, apparaten en motoren 94 Metaalwaren 95 Glas, glaswerk, keramische producten 96 Leer, textiel en kleding 97 Andere fabrikaten en halffabrikaten 99 Andere goederen (incl. stukgoederen)

## Bijlage 4: Lijst van tabellen

Tabel 1-1 Sluis Aadorp, vervoerd gewicht beroepsvaart (ton) .....	4
Tabel 1-2 Overzicht populatie enquête .....	9
Tabel 1-3 Overzicht populatie interview .....	10
Tabel 2-1 Verdeling type aangevoerde goederen per sector (ton %) 2013 .....	15
Tabel 2-2 Goederenstromen naar het kanaal Almelo-Coevordengebied 2013.....	19
Tabel 2-3 Verdeling goederenstromen met potentie voor aanvoer per binnenvaart (ton) 2013.....	22
Tabel 2-4 potentie aanvoer per binnenvaart (ton) 2013 – internationale goederenstromen op lange afstand.....	23
Tabel 2-5 potentie aanvoer per binnenvaart (ton) 2013 – zeehaven gebonden goederenstromen .....	24
Tabel 2-6 potentie aanvoer per binnenvaart (ton) 2013 – het vervoer van bulkgoederen (dikke goederenstromen) .....	24
Tabel 2-7 potentie aanvoer per binnenvaart (ton) 2013 – Andere (dikke) binnenlandse goederenstromen .....	25
Tabel 3-1 Verdeling type afgevoerde goederen per sector (ton %) 2013 .....	32
Tabel 3-2 Goederenstromen van het kanaal Almelo-Coevordengebied (ton %) 2013.....	35
Tabel 3-3 Verdeling goederenstromen met potentie voor afvoer per binnenvaart (ton) 2013.....	38
Tabel 3-4 potentie afvoer per binnenvaart (ton) 2013 – internationale goederenstromen op lange afstand.....	39
Tabel 3-5 potentie afvoer per binnenvaart (ton) 2013 – zeehaven gebonden goederenstromen .....	40
Tabel 3-6 potentie afvoer per binnenvaart (ton) 2013 – binnenlandse (dikke) stromen.....	41
Tabel 4-1 Redenen geen of beperkt gebruik kanaal gebaseerd op de enquêteresultaten .....	45

## Bijlage 5: Lijst van figuren

Figuur 1-1 Scheepvaartpassages sluis Aadorp .....	4
Figuur 1-2 Vervoerd gewicht (ton) sluis Aadorp per jaar richting Coevorden en Eefde .....	5
Figuur 1-3 Modal split goederenvervoer aanvoer provincie Overijssel 2009/10 (ton %) .....	5
Figuur 1-4 Modal split goederenvervoer afvoer provincie Overijssel 2009/10 (ton %) .....	6
Figuur 1-5 5-km zone kanaal Almelo-Coevorden .....	9
Figuur 2-1 Verdeling naar verschijningsvorm aangevoerde goederen (ton %) 2013 .....	13
Figuur 2-2 Verdeling naar type aangevoerde goederen (ton %) 2013 .....	14
Figuur 2-3 Verdeling gewicht aangevoerde goederen per sector (ton %) 2013 .....	14
Figuur 2-4 Modal split aanvoer (ton %) 2013 .....	17
Figuur 2-5 Verdeling type vervoerder aanvoer (ton %) 2013 .....	20
Figuur 2-6 Verwachte omvang aangevoerde goederen (ton %) 2013 .....	26
Figuur 3-1 Verdeling naar verschijningsvorm afgevoerde goederen (ton %) 2013 .....	30
Figuur 3-2 Verdeling naar type afgevoerde goederen (ton %) 2013 .....	30
Figuur 3-3 Verdeling gewicht afgevoerde goederen per sector (ton %) 2013 .....	31
Figuur 3-4 Modal split afvoer (ton %) 2013 .....	33
Figuur 3-5 Verdeling type vervoerder (ton %) 2013 .....	36
Figuur 3-6 Verwachte omvang afvoer goederen (ton %) 2013 .....	42
Figuur 4-1 Bentheimer spoorbrug stadgracht Coevorden .....	46
Figuur 4-2 Een beeld van haven Coevorden .....	47
Figuur 5-1 Filtermethode verkennen potentie voor binnenvaart .....	57