



# Goederenvervoer over water

Nota van bevindingen



## Colofon

De Rekenkamer Oost-Nederland is een onafhankelijk orgaan dat onderzoek doet naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gevoerde bestuur van de provincies Gelderland en Overijssel.

De bestuursleden van de Rekenkamer zijn: de heer drs. M.M.S. Mekeel (voorzitter), mevrouw B. Vlieger-Ruitenbergh MBA en de heer ir. T.J.A. Gies. De secretaris-directeur is mevrouw drs. S.W. Mathijssen RO.

Dit rapport is voorbereid door een onderzoeksteam bestaande uit de heer T. Schaaf, MSc, MA en mevrouw drs. K. IJssels.

Rekenkamer Oost-Nederland  
Achter de Muren Zandpoort 6  
7411 GE Deventer  
Telefoon: 0570 – 66 58 00  
[info@rekenkameroost.nl](mailto:info@rekenkameroost.nl)  
[www.rekenkameroost.nl](http://www.rekenkameroost.nl)  
Twitter: @RekenkamerOost

*De foto is afkomstig van de website van de provincie Overijssel*

# Goederenvervoer over water

Nota van bevindingen

*Deventer, november 2016*

# Inhoudsopgave

## DEEL 2: *Nota van Bevindingen*..... 6

<b>1</b>	<b>Opzet van het onderzoek.....</b>	<b>7</b>
1.1	Thema goederenvervoer over water .....	7
1.2	Wat heeft de rekenkamer onderzocht?.....	8
1.3	Leeswijzer.....	9
<b>2</b>	<b>Goederenvervoer over water .....</b>	<b>10</b>
2.1	Rol van de provincie.....	10
2.2	Doelstelling.....	15
2.3	Inbedding in landelijk en Europees beleid .....	20
<b>3</b>	<b>Kanaal Almelo - De Haandrik .....</b>	<b>25</b>
3.1	Achtergrond Kanaal Almelo - De Haandrik .....	25
3.2	Opmaat naar opwaarderen.....	27
3.3	Kosten .....	35
3.4	Verloop werkzaamheden .....	37
3.5	Knelpunten voor beter benutten kanaal .....	39
<b>4</b>	<b>Programma goederenvervoer over water.....</b>	<b>43</b>
4.1	Uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water.....	43
4.2	Instrumentarium programma goederenvervoer over water.....	47
4.3	Beter benutten.....	49
4.4	Netwerkontwikkeling.....	56
4.5	Duurzaamheid.....	62
4.6	Kosten programma goederenvervoer over water .....	66
<b>5</b>	<b>Resultaten en effecten stimuleren goederenvervoer over water.....</b>	<b>69</b>
5.1	Prestaties en effecten .....	69
5.1.1	Resultaten en effecten opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik ..	70
5.1.2	Resultaten pijlers programma goederenvervoer over water .....	71
5.2	Effecten op het goederenvervoer over water .....	73
5.3	Informatie aan PS.....	80

<b>Bijlage 1:</b>	Onderzoeksopzet.....	83
<b>Bijlage 2:</b>	Geraadpleegde bronnen.....	88
<b>Bijlage 3:</b>	Rapporten KDC .....	91
<b>Bijlage 4:</b>	Onderzoeken kanaal Almelo - De Haandrik.....	94
<b>Bijlage 5:</b>	Aanbevelingen Europese Rekenkamer.....	96

## DEEL 2

# *Nota van Bevindingen*

6

Goederenvervoer over water

# 1 Opzet van het onderzoek

*In dit hoofdstuk geven we een schets van het onderwerp waarnaar we onderzoek doen; het stimuleren van goederenvervoer over water. Daarnaast gaan we in op de vraag die we met het onderzoek willen beantwoorden. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een leeswijzer.*

## 1.1 Thema goederenvervoer over water

Veel goederen uit het achterland komen Nederland via de binnenwateren binnen. In een rapport van het CBS<sup>1</sup> staat dat het in 2015 in totaal ging om 64 miljoen ton. Ook gaan veel goederen die via de zee binnenkomen, over de binnenwateren verder Europa in: 137 miljoen tongoederen verlaat op deze manier ons land. Jaarlijks wordt 112 miljoen ton goederen binnen Nederland via binnenvaartschepen vervoerd. Voor de binnenvaart in Europa zijn de grote rivieren – met name de Rijn en de Donau – heel belangrijk. Nederlandse binnenvaartschepen spelen binnen de Europese binnenvaart een voorname rol. Ze nemen, zo is in het CBS-rapport opgenomen, 55 procent van het totale goederentransport over de binnenwateren binnen Europa voor hun rekening. Duitse en Belgische binnenvaartschepen staan op de tweede respectievelijk derde plaats. Goederen worden vooral geladen in de havengebieden van Rotterdam en Amsterdam. De goederen blijven veelal binnen Nederland of gaan naar Duitsland. Via de binnenvaart worden grotendeels bulkgoederen zoals zand, grind en diesel vervoerd. Verder worden stukgoederen in containers getransporteerd.

In het rapport van het CBS wordt een schets gegeven van de omvang van de vloot die voor het goederenvervoer wordt gebruikt. 'In 2015 zijn er bijna 5.200 Nederlandse binnenschepen die voor het vervoer van goederen worden gebruikt. De helft hiervan zijn motorvrachtschepen, schepen die onder andere gebruikt worden om droge bulkgoederen (zoals kolen en zand) en containers te vervoeren. De Nederlandse binnenschepen worden steeds groter. Waar in 2008 nog maar 8 procent van de motorvrachtschepen een laadvermogen had van meer dan 3 duizend ton, is dit aandeel in 2015 al 13 procent. Het aandeel motorvrachtschepen met een laadvermogen van

<sup>1</sup> *Transport en Mobiliteit 2016, CBS*

duizend ton of minder is in dezelfde periode afgenomen van bijna 51 naar 43 procent. Droge bulkgoederen en containers kunnen ook in duwbakken worden vervoerd. Deze bakken hebben geen motor en moeten door een duw- of sleepboot worden voortgestuwd. Ruim 19 procent van de Nederlandse binnenschepen zijn duwbakken. Naast deze schepen zijn er nog 850 tankschepen en 730 overige binnenschepen die tot de Nederlandse vloot behoren’.

### Provincie Overijssel en goederenvervoer over water

De provincie Overijssel besloot in 2009 om het kanaal Almelo - De Haandrik op te waarderen waardoor er schepen met een grotere capaciteit gebruik kunnen maken van het kanaal. Voor de opwaardering van het kanaal hebben GS in 2009 € 18,9 mln. beschikbaar gesteld. In 2012 heeft de provincie besloten om het goederenvervoer over water te stimuleren middels een programma. De redenering daarbij is dat de Overijsselse vaarwegen een onderdeel van de verbinding vormen tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam enerzijds en Noord-Nederland en het Europese achterland anderzijds. Daarnaast is het streven om de groei van het goederenvervoer over de weg te beperken door het stimuleren van het goederenvervoer over water (en spoor). Voor het programma stimuleren van het goederenvervoer over water hebben PS € 8 mln. bestemd.

## 1.2 Wat heeft de rekenkamer onderzocht?

Centraal in dit onderzoek staat de vraag of de inspanningen van de provincie Overijssel doeltreffend hebben bijgedragen aan het vergroten van het aandeel van het goederenvervoer over water afgezet tegen het goederenvervoer via de weg. We bekijken de stand van zaken medio 2016 en betrekken de inzet van de provincie sinds 2012 (aanvang programma goederenvervoer over water) daarbij. De looptijd van het programma is recent verlengd tot 1 januari 2018. Voor het kanaal Almelo - De Haandrik betrekken we de periode voorafgaand aan de besluitvorming (2009) over de opwaardering van het kanaal tot heden in dit onderzoek.

In een bijeenkomst aansluitend op de commissievergadering van 21 september 2016 hebben de aanwezige commissieleden hun ideeën voor het onderzoek aan de rekenkamer meegegeven. Dit heeft geleid tot het onderzoeksplan dat in bijlage 1 is opgenomen.

Voor het onderzoek hebben wij interviews gehouden met diverse stakeholders. Naast de bij dit thema betrokken medewerkers van de provincie gaat het hierbij om:

- Bureau Voorlichting Binnenvaart, Port of Twente, Port of Zwolle en Kennisdistributiecentrum Logistiek Noordoost-Nederland, Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart (subsidieontvangers met inzicht in de wensen van het (verladend) bedrijfsleven)
- Gemeenten (als doelgroep voor de subsidieregelingen en onderdeel van het netwerk)
- Provincie Drenthe en gemeente Coevorden (als stakeholders in het netwerk)



Ter oriëntatie op het thema is een gesprek gevoerd met de regiocoördinator van de BLN-Schuttevaer (brancheorganisatie binnenvaart) en is met een schipper meegevoerd over het Twentekanaal.

### 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze nota van bevindingen gaat in op de rol van de provincie ten aanzien van het goederenvervoer over water. Daarnaast wordt een schets gegeven van het landelijke en Europese beleid voor goederenvervoer over water. In hoofdstuk 3 staat het kanaal Almelo - De Haandrik centraal. Het programma goederenvervoer over water komt aan de orde in het vierde hoofdstuk. In het laatste hoofdstuk gaan we in op de resultaten en effecten van het beleid van de provincie om het goederenvervoer over water te stimuleren.

## 2 Goederenvervoer over water

*In dit hoofdstuk bekijken we welke rol de provincie Overijssel pakt op het gebied van goederenvervoer over water. We geven daarnaast een schets van het landelijke en Europese beleid voor goederenvervoer over water.*

### 2.1 Rol van de provincie

10

Goederenvervoer over water

#### Normen

- De rolinvulling van de provincie Overijssel op het thema goederenvervoer over water is duidelijk omschreven
- De rolinvulling wordt door stakeholders erkend/geaccepteerd
- Er is zicht op de stakeholders zowel binnen als buiten Nederland
- De provincie anticipeert op relevante wijzigingen in het speelveld
- De omvang van de benodigde en beschikbare middelen is duidelijk

#### Bevindingen

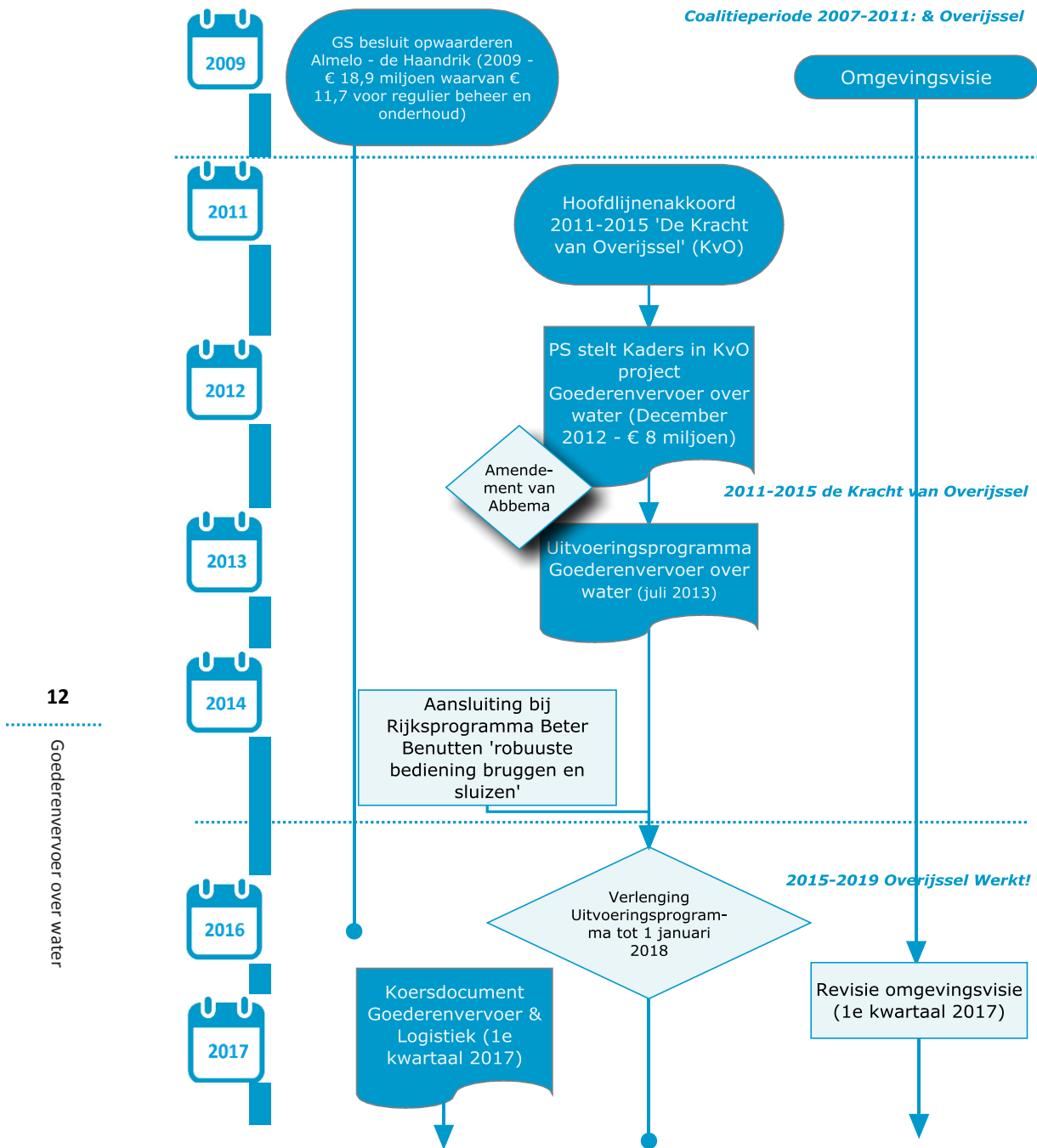
- De rolinvulling van de provincie komt tot uitdrukking in het programma Goederenvervoer over Water.
- Overijsselse stakeholders zijn betrokken bij de totstandkoming van het programma.
- De (financiële) situatie van de stakeholders (het speelveld) is van invloed geweest op het programma.
- Er is waardering voor de wijze waarop de provincie Overijssel haar rol oppakt en invult op het thema goederenvervoer over water.
- Het ontwikkelen van een netwerk met stakeholders binnen en buiten Nederland maakt onderdeel uit van het programma goederenvervoer over water.

### Bevindingen –vervolg

- Zowel voor het opzetten van het programma als voor de uitvoering ervan is externe deskundigheid ingehuurd.
- De omvang van de beschikbare middelen voor het programma goederenvervoer over water is duidelijk; PS hebben voor de periode 2012-2015 € 8 mln. beschikbaar gesteld voor het stimuleren van goederenvervoer over water. De omvang van de beschikbare middelen is leidend geweest voor het ontwikkelen van een programma, er was geen inzicht in het benodigd budget. Eerder al waren er middelen beschikbaar gesteld voor het opwaarderen van het kanaal (€ 7,2 mln. aanvullend op € 11,7 aan reguliere beheer en onderhoudskosten).

In de volgende figuur worden de relevante documenten voor het goederenvervoer over water weergegeven in een tijdlijn. In de daarna volgende tekst wordt hier nader op ingegaan.

**Figuur 1: Tijdlijn kaders goederenvervoer over water**



Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

**Historie**

In de Dynamische beleidsagenda verkeer en vervoer 2009 (bijlage V bij de begroting van 2009) wordt al gewezen op het belang van goederenvervoer over water. De reden die genoemd wordt is dat goederenvervoer in de provincie Overijssel in de periode tot 2020 zal toenemen. De provincie blijft zich dan ook inzetten op het bevorderen van de

bereikbaarheid van economische centra in Overijssel via het water en het stimuleren van het goederenvervoer over water.<sup>2</sup>

Omdat het Rijk een actievere rol van provincies verwacht op het gebied van goederenvervoer en vaarwegen, worden in 2008 een netwerkanalyse vaarwegen en een netwerkanalyse binnenhavens opgesteld. Deze netwerkanalyses waren daarnaast een voorwaarde om in aanmerking te komen voor de tijdelijk regeling<sup>3</sup> quick wins binnenvaart.

De netwerkanalyses geven een streefbeeld van een samenhangend vaarwegennet en een verdere versterking en ontwikkeling van binnenhavens. Aan deze streefbeelden worden vervolgens maatregelen verbonden, zoals de quick wins binnenhavens.<sup>4</sup>

Uit de Netwerkanalyse Vaarwegen Overijssel komt onder andere naar voren dat een opwaardering van het Kanaal Almelo - De Haandrik gewenst is.<sup>5</sup> De opwaardering van dit kanaal, waarvoor in 2009 middelen beschikbaar werden gesteld, staat centraal in hoofdstuk 3.

### Kracht van Overijssel

In het Hoofdlijnenakkoord 2011 -2015, Kracht van Overijssel geeft de provincie aan dat zij goederenvervoer over water van belang acht. In het hoofdlijnenakkoord wordt onder kerntaak 4 "regionale bereikbaarheid en regionaal OV" ingezet op het stimuleren van goederenvervoer over water. Hiervoor is 8 miljoen gereserveerd in de periode 2012-2015. In de Kerntakenbegroting is goederenvervoer over water opgenomen als investeringsprestatie 4.4.1 'Water – Multimodale overslag'.<sup>6</sup> Ook in het programma mobiliteit (PS/2011/948) is het stimuleren van goederenvervoer over vaarwegen opgenomen.

De manier waarop de provincie dit proces vorm wil geven wordt verder uitgewerkt in de lijst van investeringen van de Kracht van Overijssel, investering nummer 33: de provincie onderzoekt op welke wijze goederenvervoer over water nog meer gestimuleerd kan worden. Doel is om in 2012 een strategische visie (kader) op goederenvervoer over water op te stellen en door Provinciale Staten te laten vaststellen (als afsluiting van de verkenningsfase).<sup>7</sup>

### Uitvoeringsprogramma

Eind 2012 stellen PS de kaders voor het stimuleren van goederenvervoer over water. Dit doen zij door in te stemmen met het Kracht van Overijssel project 'Goederenvervoer over water'. In het statenvoorstel wordt ingegaan op betere benutting (het optimaliseren) van het bestaande vaarwegensysteem, netwerkontwikkeling en verduurzaming<sup>8</sup>. Met een amendement hebben PS aandacht gevraagd voor de euregionale en Europese samenhang binnen het programma.

<sup>2</sup> Begroting provincie Overijssel (2009) bijlage V Dynamische Beleidsagenda Verkeer en Vervoer 2009 p. 14

<sup>3</sup> Deze subsidieregeling van het Rijk liep van 1 januari 2013 tot 1 mei 2014 en was bedoeld om een uitkering te verstrekken aan provincies en gemeenten voor de aanleg, waaronder mede begrepen de uitbreiding, van openbaar toegankelijke vaarwegen ten behoeve van de binnenvaart, die in beheer zijn of in eigendom bij die provincies of gemeenten.

<sup>4</sup> Begroting provincie Overijssel (2009) bijlage V Dynamische Beleidsagenda Verkeer en Vervoer 2009 p. 14

<sup>5</sup> Ecorys (2008) Netwerkanalyse Vaarwegen Overijssel p. 14, 54, 57 en 75.

<sup>6</sup> PS/2012/869 oktober 2012 Kracht van Overijssel project "goederenvervoer over water".

<sup>7</sup> investeringsbesluit 33 'multimodale overslag'

<sup>8</sup> PS/2012/869

De kaders worden verder uitgewerkt in het (interne) uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water (januari 2014). Doel van het programma, dat in hoofdstuk 4 uitgebreid aan de orde komt, is het stimuleren van het goederenvervoer over water.

Hiervoor worden drie investeringsrichtingen ingezet:

1. Beter benutten van het vaarwegennetwerk;
2. Netwerkontwikkeling in regionale, euregionale en Europese samenhang;
3. Duurzaamheid.

In interviews met provinciale medewerkers is aangegeven dat goederenvervoer over water in de periode vóór het uitvoeringsprogramma een thema was dat -met uitzondering van het onderhoud aan de vaarwegen en de eerder genoemde netwerkanalyses- zowel politiek als ambtelijk weinig aandacht kreeg. Er waren geen middelen en nauwelijks menskracht beschikbaar. Dit had als consequentie dat op dit thema van nul af aan moest worden opgebouwd. In verband met het gebrek aan deskundigheid op dit thema binnen de ambtelijke organisatie is een externe projectleider met kennis van zaken aangetrokken voor het opstellen van het programma. In de voorbereiding van het programma zijn stakeholders in kaart gebracht en is geïnventariseerd waar er in de markt behoefte aan was. Hierbij lag de focus op de stakeholders in Overijssel. In die periode hadden veel bedrijven het moeilijk als gevolg van de economische situatie, waardoor het lastig was om de mogelijkheden van goederenvervoer over water op het netvlies te krijgen. Er is daarom gekozen voor maatregelen die zowel in tijden van voorspoed als van crisis toepasbaar zouden moeten zijn. De voorbereiding van het programma heeft de nodige tijd gekost, waardoor het uitvoeringsprogramma in 2014 pas echt van start kon gaan. Voor de uitvoering van het programma is, gezien het tijdelijke karakter van het programma en het gegeven dat het om incidentele middelen ging, eveneens een externe projectleider aangetrokken. Binnen de provinciale organisatie is er aandacht voor het verankeren van de middelen externe inhuur opgedane kennis binnen de provinciale organisatie.

### Rolopvatting

De rolopvatting die uit het uitvoeringsprogramma is af te leiden kent twee elementen:

1. Het zorgdragen voor de infrastructuur van de vaarwegen en het beter benutten van het vaarwegennetwerk;
2. Het faciliteren en stimuleren van gewenste ontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer over water (netwerkontwikkeling en duurzaamheid).

Uit interviews met stakeholders buiten de provinciale organisatie komt naar voren dat zij content zijn met de rol die de provincie oppakt op het gebied van goederenvervoer over water. Er is waardering voor de inzet en het instrumentarium en de voortrekkersrol die de provincie op dit dossier vervult.

## 2.2 Doelstelling

### Normen

- De doelstelling maakt een logisch onderdeel uit van de doelenboom van de provincie
- De doelstelling is:
  - Specifiek; niet voor meerdere uitleg vatbaar
  - Meetbaar
  - Afgestemd; met stakeholders (andere overheden en schippers/verladers)
  - Realistisch; (i.r.t. middelen en beïnvloedingsmogelijkheden provincie)
  - Tijdgebonden

### Bevindingen

- De doelstelling zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie is tijdgebonden, maar is intern niet als leidraad gehanteerd/niet bekend. De doelstelling is voor meerdere uitleg vatbaar en de doelstelling is niet realistisch.
- In de herziene versie van de omgevingsvisie die naar verwachting in het voorjaar van 2017 wordt vastgesteld is de doelstelling niet langer opgenomen.
- In het koersdocument Logistiek is geen ambitie specifiek voor goederenvervoer over water opgenomen.
- De beleidsdoelen in de begrotingen (2012-2016) zijn veelal niet meetbaar geformuleerd.

15

### Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie<sup>9</sup> is de ambitie voor het goederenvervoer over water als volgt opgenomen:

‘Voor het goederenvervoer over de weg (tonkilometers) wordt in 2020 een groei van 75 procent verwacht ten opzichte van 1999. Wij willen het aandeel van goederenvervoer over water en spoor vergroten om de congestie op de hoofdinfrastructuur voor autoverkeer te beperken en het leefmilieu in stedelijk gebied te verbeteren (geluid, lucht). Het streven is een aandeel van minimaal 30 procent in 2020 over water en spoor, over de weg dus maximaal 70 procent in 2020.’

Uit interviews met bij dit thema betrokken ambtenaren blijkt dat de ambitie om tenminste 30% niet via de weg te vervoeren, hoewel opgenomen in de omgevingsvisie, niet leidend is voor de inspanningen. De herkomst van deze doelstelling is voor betrokkenen niet te achterhalen. Daarnaast is niet duidelijk of de 30% betrekking heeft op het aantal verkeersbewegingen of de omvang van het goederenvervoer. Bovendien, zo wordt aangegeven, zijn er veel factoren van invloed op de verdeling van de omvang van het goederenvervoer over de verschillende modaliteiten. Het is, zo geven geïnterviewden aan, nauwelijks mogelijk om een aannemelijk verband aan te tonen tussen de inspanningen van de provincie en de uiteindelijke resultaten in de vorm van een verdeling van de omvang van het goederenvervoer over de verschillende

<sup>9</sup> Geconsolideerd tot en met 21 oktober 2015

modaliteiten. In de herziene versie van de Omgevingsvisie die naar verwachting in het voorjaar van 2017 wordt vastgesteld is deze 30% doelstelling niet langer opgenomen.

### Begrotingen

In de begrotingen over de periode 2012-2015 zijn de doelen en prestaties voor goederenvervoer over water opgenomen. In de volgende tabel zijn deze samengevat.

**Tabel 1: Doelen goederenvervoer over water opgenomen in begrotingen 2012-2015**

	2012	2013	2014	2015
Beleidsdoel	Stimuleren goederenvervoer over water, faciliteren van het vrachtverkeer over de weg en beheersen doorgaande goederenstroom per spoor.	idem	idem	idem
Prestaties onderdeel goederenvervoer over water				
4.4.1	Ontwikkelen van een visie op de rol en het functioneren van goederenvervoer in Overijssel, inclusief het opstellen en deels realiseren van een Investeringsprogramma 2012-2015	idem, maar investeringsprogramma 2013-2016	idem met aanvulling 'gericht op een optimale benutting en versterking van het Overijsselse vaarwegennet'	idem
4.4.2	Behouden/ verbeteren bereikbaarheid van overslagvoorzieningen	Idem, maar ondergebracht in 4.4.1	--	--
4.4.3	Behouden/verbeteren overslagvoorzieningen water	Idem, maar ondergebracht in 4.4.1	--	--
4.4.7	Opwaarderen kanaal Almelo - De Haandrik voor schepen tot 700 ton	idem	idem	idem
4.4.8	--	--	Netwerkontwikkeling goederenvervoer weg, water en spoor.	idem

Bron: Begrotingen provincie Overijssel 2012-2015

Uit tabel 1 blijkt dat de beleidsdoelen in de begrotingen met uitzondering van het beleidsdoel voor het kanaal Almelo - De Haandrik niet meetbaar zijn geformuleerd.

In de begroting 2016 is een verschuiving zichtbaar naar synchromodaal vervoer. Dat wil zeggen het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transport-modaliteiten in een netwerk onder regie van een logistiek dienstverlener, zodanig dat de



klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden<sup>10</sup>. In de volgende tabel zijn beleidsdoel en prestaties uit de begroting 2016 opgenomen.

**Tabel 2: Doelen en prestaties goederenvervoer**

Beleidsdoel	Prestaties
Het stimuleren van duurzaam goederenvervoer, door het optimaal benutten van bestaande netwerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische alliantie Logistiek in Overijssel</li> <li>• Goederenvervoer over water (uitvoeren en afronden van het programma)</li> <li>• Synchronodaal vervoeraanbod in Overijssel</li> <li>• Monitoren goederenvervoer per spoor</li> </ul>

Bron: *Begroting 2016 provincie Overijssel*

### Omgevingsvisie (revisie) en koersdocument logistiek (concept)

Op het moment dat deze Nota van Bevindingen wordt geschreven, wordt er gewerkt aan een aantal plannen die van invloed zijn op de toekomst van het goederenvervoer over water. Het gaat hierbij om de revisie van de omgevingsvisie en het aangekondigde koersdocument Logistiek. Het koersdocument Logistiek zal begin 2017 aan PS worden voorgelegd. Hieronder volgt een korte samenvatting van zowel de concept Omgevingsvisie als de Statenbrief die als input diende voor de revisie van de omgevingsvisie. Daarna wordt ingegaan op het Koersdocument Logistiek (conceptversie).

17

In de Statenbrief Ontwikkelingen en kansen logistiek Overijssel<sup>11</sup> geven GS een korte terugblik op het logistieke beleid van de provincie in de huidige coalitieperiode. Daarnaast geven zij hun inzichten in de ontwikkelingen en kansen voor toekomstig logistiek beleid als input voor de revisie van de omgevingsvisie. In de brief is opgenomen dat de provincie onder andere met het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over Water de basis heeft gelegd voor logistiek beleid. De strategie die in de brief is opgenomen is om dit beleid de komende periode voort te zetten en uit te bouwen via de volgende actielijnen:

- Samenwerking tussen de logistieke actoren in Overijssel wordt geïntensiveerd in de vorm van het opzetten en faciliteren van de strategische alliantie logistiek Overijssel
- Het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over Water wordt verder gecontinueerd en verbreed naar een uitvoeringsprogramma synchronodaal goederenvervoer
- Opstellen en uitvoeren van een kennisagenda en stimuleringsregeling op het gebied van duurzame logistiek met als doel om cross-overs te realiseren met de Overijsselse technologische topsectoren
- Voeren van een competitief vestigingsbeleid voor bedrijven met een logistiek profiel.

In de ontwerp omgevingsvisie<sup>12</sup> van september 2016 is over logistieke bedrijvigheid het volgende opgenomen. 'Overijssel heeft qua ligging, infrastructuur, kennis, onderwijs en

<sup>10</sup> Bron: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Synchromodaliteit>

<sup>11</sup> PS2015/330 (april 2015)

<sup>12</sup> Naar verwachting wordt de omgevingsvisie in het voorjaar van 2017 vastgesteld, op het moment van schrijven van dit rapport lagen de ontwerp Omgevingsvisie en daarbij horende –verordening ter inzage.

ondernemerschap waardevolle troeven in handen om een sterkere positie in te nemen in de nationale (noord-zuid)corridor naar Noord-Duitsland en Scandinavië en de (oost-west) North Sea Baltic Corridor, onderdeel van het Europese TEN-T netwerk, en is daarmee goed verbonden met de havens in Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, luchthaven Schiphol én de achterlandbestemmingen. Logistiek biedt kansen voor nieuwe werkgelegenheid voor zowel laag, middelbaar als hoog opgeleiden en kan daarmee dienstbaar zijn aan de sociaaleconomische ontwikkeling van Overijssel. De aanwezigheid van een sterke logistieke sector is eveneens een belangrijke motor voor groei in andere bedrijfssectoren. Zo kan de groei van de logistieke sector faciliterend zijn voor de groei van de maakindustrie, de bouw, de agro- en food-, en energiesector<sup>13</sup>.

Over goederenvervoer over water is in de ontwerp omgevingsvisie opgenomen dat de provincie de ambitie heeft om het goederenvervoer over water te stimuleren. Ten opzichte van de vorige versie van de omgevingsvisie valt op dat aan deze ambitie geen percentages meer zijn verbonden.

Het stimuleren van het goederenvervoer over water wil de provincie realiseren via de volgende lijnen:

- het vaarwegennetwerk en de binnenhavens in Overijssel beter benutten en versterken;
- netwerkontwikkeling in regionale, Euregionale en Europese samenhang;
- inzetten voor voldoende water in droge perioden om de scheepvaart op de regionale waterwegen te kunnen faciliteren.

Daarnaast zet de provincie in op verduurzaming van de binnenvaart in Overijssel.

Deze lijnen sluiten grotendeels aan bij de pijlers uit het programma Goederenvervoer over water. De inzet op voldoende water in droge perioden om de scheepvaart op regionale waterwegen te kunnen faciliteren is nieuw ten opzichte van het programma Goederenvervoer over water. Met de klimaatverandering worden de knelpunten voor de scheepvaart groter.

Qua instrumentarium wordt ingezet op het programma Goederenvervoer over water en subsidieregelingen voor verduurzaming van de binnenvaart en verbetering van vaarwegen, havens, kades en overslagfaciliteiten. De looptijd van dit programma en daarmee van de subsidieregelingen is overigens recent verlengd tot 1 januari 2018.

### Koersdocument Logistiek

In het concept Koersdocument Logistiek is opgenomen dat het document nader richting geeft aan het provinciaal beleid rond goederenvervoer en logistiek, de instrumenten uit de Omgevingsvisie nader uitwerkt en input levert voor de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) en het meerjarenprogramma Goederenvervoer en logistiek dat samen met de logistieke stakeholders wordt opgesteld en uitgevoerd.

<sup>13</sup> Bron: Ontwerp Omgevingsvisie Overijssel, 13 september 2016, pagina 116

De ambitie die in het Koersdocument is opgenomen is een groei van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de logistieke sector en bij verladende bedrijven die boven het landelijk gemiddelde ligt. De inschatting is dat het aantal logistieke banen in Overijssel tot 2030 kan toenemen met ongeveer 4.200 tot 5.750 banen. Vanuit het oogpunt van milieu, veiligheid en duurzaamheid geven GS in het koersdocument aan voorstander te zijn van zoveel mogelijk vervoer over water. Dit komt niet tot uitdrukking in een meetbare doelstelling.

In het Koersdocument wordt aangegeven dat het logistiek beleid wordt uitgebouwd via de volgende lijnen:

- het voeren van een competitief vestigingsbeleid voor bestaande en nieuwe bedrijven met een logistiek profiel
- de multimodale en synchromodale bereikbaarheid van de logistieke hotspots onderzoeken en waar nodig verbeteren
- De samenwerking tussen bedrijfsleven, brancheorganisaties, onderwijs/kennisinstellingen en de overheid versterken via de Strategische Logistieke Alliantie (SLA)
- Opstellen van een gezamenlijk meerjarenprogramma goederenvervoer en logistiek.

Goederenvervoer over water komt terug binnen de lijn multimodale en synchromodale bereikbaarheid. In het koersdocument is aangegeven dat GS de groei van de logistieke sector en de bijbehorende goederenstromen wil faciliteren, maar tegelijkertijd de negatieve effecten van deze groei wil tegen gaan. Hiervoor zetten zij in op drie elementen, die tezamen de Trias Mobilica worden genoemd:

1. Reduceer de vraag (preventie van mobiliteit); het verminderen van inefficiënt goederenvervoer door het optimaliseren van het gebruik van beschikbare vervoerssystemen / verhogen van de beladingsgraad
2. Verduurzaam de kilometers; het veranderen van de wijze van vervoer; modal shift<sup>14</sup> naar vervoer over water en Beter Benutten
3. Techniek en gedrag; efficiënter en schoner vervoermiddel; schonere voertuigen, logistieke vernieuwing en opleiding

In het koersdocument wordt ten aanzien van het veranderen van de wijze van vervoer ingegaan op het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over water dat tot 2018 loopt en wat naar verwachting zal worden vervangen door het (bredere) meerjarenprogramma Goederenvervoer en logistiek. Dit meerjarenprogramma zal met de SLA worden opgesteld. De idee is dat de stuurgroep van de SLA op basis van actuele ontwikkelingen jaarlijks het meerjarenprogramma bijstelt, omdat beleid en uitvoeringsplannen niet zijn vast te pinnen in deze tijd vol innovaties en ontwikkelingen.

<sup>14</sup> Modal shift wil zeggen het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip

## 2.3 Inbedding in landelijk en Europees beleid

### Normen

- Het doel is consistent met het landelijke en Europese beleid

### Bevindingen

- De doelstelling van de provincie Overijssel op het gebied van goederenvervoer over water is consistent met het landelijke en Europese beleid; het streven om congestie tegen te gaan en de bereikbaarheid te verbeteren alsmede de aandacht voor duurzaamheid komt in het beleid op Europees, landelijk en Overijssels niveau terug.

In deze paragraaf wordt een schets gegeven van het landelijke en Europese beleid met een directe link naar goederenvervoer over water.

### Landelijk beleid

Eerder al is de tijdelijke regeling quick wins binnenvaart aan de orde geweest, op basis waarvan provincie en gemeenten in 2009 subsidie konden aanvragen. De provincie Overijssel heeft in de vorm van een doeluitering Rijksmiddelen hiervoor ontvangen. Meerdere gemeenten hebben subsidie aangevraagd en de provincie Overijssel heeft voor de cofinanciering middelen beschikbaar gesteld (€ 3 mln. in 2010).

In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren<sup>15</sup>. Sinds 2011 hebben de maatregelen, zo is op de website [beterbenutten.nl](http://beterbenutten.nl) te lezen, geleid tot 48.000 spitsmijdingen per dag. Dit draagt bij aan 19% minder vertraging in de spits op specifieke Beter Benutten trajecten.

Op dezelfde website is te lezen dat deze resultaten behaald zijn met een pakket van ruim 350 maatregelen. In 2014 is besloten het programma voort te zetten tot en met 2017. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de regio's investeren aanvullend circa € 600 miljoen met als doel het realiseren van 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden.

De komende jaren ligt de nadruk in het programma Beter Benutten vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen. Dat gebeurt aan de hand een aantal belangrijke thema's, waaronder logistiek.

### Beter benutten in Overijssel

Onderdeel van de maatregelen onder de noemer logistiek voor Overijssel zijn vraaggestuurde brug- en sluisbediening in de regio's Zwolle-Kampen en Twente. Daarnaast maken blauwe golf en truckspotting onderdeel uit van het

<sup>15</sup> [www.beterbenutten.nl](http://www.beterbenutten.nl)

maatregelenpakket. Onderstaande informatie is overgenomen van de website beter benutten.

- Vraaggestuurde brug- en sluisbediening in de regio's Zwolle-Kampen en Twente  
Op 18 februari 2016 is een overeenkomst<sup>16</sup> getekend door minister Schultz van Haegen (ministerie I&M) en gedeputeerde Boerman van Overijssel. De overeenkomst bevat afspraken over bedieningstijden en over bediening op afstand vanaf 2018. Het uiteindelijke doel is beter op de vraag van de scheepvaart te kunnen inspelen. Voor de periode 2016-2017 is in het kader van het programma Beter Benutten afgesproken dat flexibele, meer vraaggestuurde bediening wordt toegepast in de regio's Zwolle-Kampen-Meppel en Twente. Dat betekent dat schippers zich van tevoren aanmelden en binnen de vastgestelde bedientijden een bedienaar beschikbaar is om opgeroepen te worden. Hiermee worden de bedieningstijden maximaal afgestemd op de binnenvaart die gebruik maakt van de vaarwegen en is een goede bereikbaarheid voor de scheepvaart gegarandeerd.

- Truckspotting Logistiek (Twente en Zwolle-Kampen)<sup>17</sup>  
Truckspotting heeft tot doel een belangrijk deel van de vrachtritten op de belangrijkste knelpuntcorridors uit de spits te nemen. Hiervoor wordt contact gezocht met bedrijven die tijdens de spits vracht- en bestelwagenritten rijden om te bekijken welke andere mogelijkheden er zijn zodat de spits duurzaam gemeden wordt.

- Blauwe Golf Verbindend (Twente en Zwolle-Kampen)  
Het doel van Blauwe Golf Verbindend is een betere informatie-uitwisseling tussen vaarwegbeheerders, vaarweggebruikers en wegverkeer, met betrekking tot real time openingstijden van bruggen en sluisen en de beschikbaarheid van ligplaatsen.

### Europees beleid

In oktober 2011 nam de Europese Commissie een voorstel aan om het huidige netwerk van Europese wegen, spoorwegen, luchthavens en kanalen te hervormen. Hiermee zou één geïntegreerd vervoersnetwerk ontstaan, het Trans-European Network transportation (TEN-T). Om dit te bereiken moesten knelpunten weggewerkt worden, de infrastructuur worden verbeterd en het grensoverschrijdend vervoer van passagiers en goederen binnen de EU worden gestroomlijnd. Een wijdvertakt netwerk van regionale en lokale toevoerroutes ondersteunt het TEN-T kernnetwerk. Het TEN-T netwerk heeft betrekking op spoor-, binnenvaart- en zeevaartinfrastructuur. Voor de realisatie van het TEN-T netwerk wordt samengewerkt rond negen vervoerscorridors en de middelen die beschikbaar zijn worden voor die corridors gereserveerd. Nederland wordt doorkruist door drie kernnetwerkcorridors. In de volgende tabel zijn deze corridors opgenomen en is aangegeven welke projecten van invloed zijn op de binnenvaart.

<sup>16</sup> <http://www.beterbenutten.nl/nieuws/1002/betere-bereikbaarheid-door-verruiming-twentekanal-en-brug-en-sluisediening-op-afstand>

<sup>17</sup> De naam van het project is veranderd naar 'Inzet Logistieke Makelaars'.

**Tabel 3: Corridors en projecten i.r.t. de binnenvaart**

Corridor	Onderdeel	Project
Noordzee-Oostzee	Berlijn-Magdeburg-Hannover, Mittellandkanaal, West-Duitse kanalen, Rijn, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanalen	Studies en investeringen in een betere bevaarbaarheid en opwaardering van de waterwegen en sluisen.
	Sluisen van Amsterdam & Amsterdam - Rijnkanaal	Studies inzake sluisen aan de gang; havenontsluitingen (studies en werkzaamheden, waaronder de modernisering van de Beatrixsluis)
Rijn-Alpen	Bazel-Antwerpen/Rotterdam-Amsterdam	Investeringen in een betere bevaarbaarheid
Noordzee-Middellandse Zeegebied	Maas, met inbegrip van de Maaswerken	Modernisering
	Albertkanaal/ Kanaal Bocholt-Herentals	Modernisering
	Rijn-Scheldecorridor: Volkeraksluis en Kreekaksluis, Krammersluis en sluis Hansweert	Studies sluisen aan de gang
	Terneuzen-Gent	Studies, modernisering

Bron: Memo Europese Commissie- 13-897 Nieuw EU-beleid inzake vervoersinfrastructuur – achtergrond

22

Goederenvervoer over water

Twee Overijsselse projecten zijn met prioriteit opgenomen in het Corridorwerkplan van de Noordzee-Oostzee corridor: de aanleg van een tweede sluiscolk in Eefde en verruiming van de Twentekanalen. Of dit daadwerkelijk gaat leiden tot cofinanciering vanuit Europa is nog niet bekend.

In een memo van de Europese Commissie ‘naar hoogwaardig vervoer over de waterwegen’ uit 2013 is het volgende opgenomen over het belang van goederenvervoer over water:

*‘Vervoer over rivieren en kanalen is een stille en zeer energie-efficiënte wijze van goederenvervoer. Deze vervoerswijze speelt een belangrijke rol bij het overbrengen van goederen uit Europa’s drukke zeehavens naar de eindbestemming. Het potentieel van deze vervoerswijze wordt evenwel niet ten volle benut. De Europese rivieren hebben nog heel wat capaciteit om meer goederen te vervoeren en de overbelaste wegen en spoorwegassen in sommige van de meest dichtbevolkte gebieden te ontlasten. Zij kunnen ook meer doen om de emissie van schadelijke luchtverontreinigende stoffen te beperken.’*

In 2013 was de Europese commissie van mening dat het van belang was om het programma Naiades I<sup>18</sup> te actualiseren. Het programma bestond uit meer dan 30 acties om de binnenvaart te bevorderen. De Europese commissie wilde bij de actualisatie komen met een programma met maatregelen die de randvoorwaarden voor de

<sup>18</sup> Navigation and inland waterway action and development in Europe

binnenvaartsector zullen verbeteren en die een stimulans zullen geven aan de economische en ecologische prestaties van deze vervoerswijze: Naiades II. Begin 2014 is dit programma in werking getreden. Het programma heeft vier hoofdoelen<sup>19</sup>.

- Verbetering van de infrastructuur van de binnenvaart. Bijvoorbeeld door de binnenvaart beter aan te sluiten op het wegennet;
- Ondersteuning van de marktwerking en de herstructurering van de binnenvaartsector;
- Terugdringen van de uitstoot en de stimulering van innovatie;
- Aanpak van de overlap van regelgeving door samenwerking met internationale instanties.

#### Europese rekenkamer: Binnenvaart in Europa 2015

De Europese rekenkamer<sup>20</sup> oordeelt dat de Europese binnenvaarstrategieën niet doeltreffend zijn uitgevoerd omdat het vervoersaandeel van de binnenvaart in de periode 2001-2012 niet aanzienlijk is gegroeid, maar is blijven schommelen rond de 6%. Nederland, België en Frankrijk vormen een uitzondering en laten een aanzienlijke groei zien in het aandeel van de binnenvaart. In de volgende tabel komt dit tot uitdrukking.

**Tabel 4:** Vervoersaandeel binnenvaart t.o.v. alle vervoerswijzen over land op de belangrijkste binnenvaartcorridor van 2001 tot en met 2012 (in %)

Lid-staat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EU	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
BE	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 <sup>21</sup>
BG <sup>22</sup>	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	4,8	12,6	20,7	21,0	21,0	15,0	16,4
CZ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
DE	15,0	15,0	14,0	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 <sup>23</sup>
FR	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
LU	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
HU <sup>24</sup>	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
NL	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
AT	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
RO	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
SK	4,0	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

Bron: Europese Rekenkamer

<sup>19</sup> [https://www.europa-nu.nl/id/vg9pkzu1yryd/beleid\\_vervoer](https://www.europa-nu.nl/id/vg9pkzu1yryd/beleid_vervoer)

<sup>20</sup> Europese Rekenkamer NL 2015 nr 01, Speciaal verslag Binnenvaart in Europa: het vervoersaandeel en de bevaarbaarheid zijn sinds 2001 niet aanzienlijk verbeterd

<sup>21</sup> Voorlopig cijfer

<sup>22</sup> In 2009 veranderde Bulgarije van methode voor de registratie van het binnenvaartverkeer. Gegevens vanaf 2009 kunnen daarom niet worden vergeleken met gegevens uit eerdere jaren.

<sup>23</sup> Cijfer geschat door Eurostat

<sup>24</sup> In 2009 veranderde Roemenië van methode voor de registratie van het binnenvaartverkeer. Gegevens vanaf 2009 kunnen daarom niet worden vergeleken met gegevens uit eerdere jaren.

De Europese Rekenkamer constateert daarnaast dat er vooral geïsoleerde knelpunten zijn weggewerkt, die nog omgeven waren door andere knelpunten. Als gevolg hiervan was de impact van deze projecten op de binnenvaart gering. De Europese Rekenkamer constateert tekortkomingen in de EU-binnenvaartstrategieën en aan het ongerichte gebruik van de beperkte middelen op het niveau van de EU en van de lidstaten. Daarnaast constateert zij inconsistentie bij de aanpak van de binnenvaart langs de hoofdcorridors. De EU-strategieën hielden onvoldoende rekening met de milieuaspecten en met de aandacht die de lidstaten aan het onderhoud van rivieren besteedden.

De aanbevelingen<sup>25</sup> van de Europese Rekenkamer hebben betrekking op de projectprestaties en daarmee de doeltreffendheid van de EU-financiering van de binnenvaart en de coördinatie tussen de lidstaten in relatie tot de EU-strategie voor het goederenvervoer over de binnenwateren.

---

<sup>25</sup> Zie voor de volledige tekst van de aanbevelingen bijlage 5



## 3 Kanaal Almelo - De Haandrik

*In dit hoofdstuk staat de opwaardering van het kanaal Almelo – de Haandrik centraal.*

### 3.1 Achtergrond Kanaal Almelo - De Haandrik

Kanaal Almelo - De Haandrik is het Overijsselse deel van het kanaal tussen Almelo en Coevorden. Het is één van de twee kanalen die vallen onder verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel waarop beroepsvaart plaatsvindt.<sup>26</sup> In 1994 is het beheer van het kanaal overgenomen van het Rijk. Sindsdien is het kanaal al stapsgewijs opgewaardeerd, in het jaar 2008 tot 600 ton.<sup>27</sup>

Vanaf de provinciegrens Drenthe tot en met Regionaal Overslag Centrum (ROC) Coevorden is de vaarweg geschikt voor schepen tot 1.000 ton met een diepgang van 2,50 meter. Na het ROC Coevorden gaat de vaarweg verder via de Bentheimer spoorbrug en de stadsgracht van Coevorden naar het havengebied van Coevorden. Het havengebied van Coevorden is bereikbaar voor schepen met een laadvermogen van ongeveer 550 ton die maximaal 425 ton mee kunnen nemen. De diepgang (1,90 meter) wordt beperkt door een gedeelte van de fundering van de spoorbrug.<sup>28</sup>

In november 2009 besluit de provincie Overijssel het kanaal Almelo - De Haandrik op te waarderen voor betere bereikbaarheid van de havens Coevorden, Hardenberg en Twenterand. Het kanaal wordt geschikt gemaakt voor schepen die tot 700 ton kunnen vervoeren. Het kanaal is daarvoor uitgebaggerd, dertien wachtplaatsen en vijf bruggen zijn vervangen. De besluitvorming voor opwaardering, de plannen die gemaakt zijn en de uitvoering brengen we in kaart in deze paragraaf.

<sup>26</sup> Het tweede kanaal Beukers-Steenwijk is niet als case onderzocht omdat daar niet in geïnvesteerd is ter bevordering van goederenvervoer over water. Op dit kanaal vindt vooral pleziervaart plaats.

<sup>27</sup> Rekenkamercommissie Coevorden (2009), *En nu de tonnage nog p. 5.*

<sup>28</sup> Ecorys, *Quick scan p. 13.*

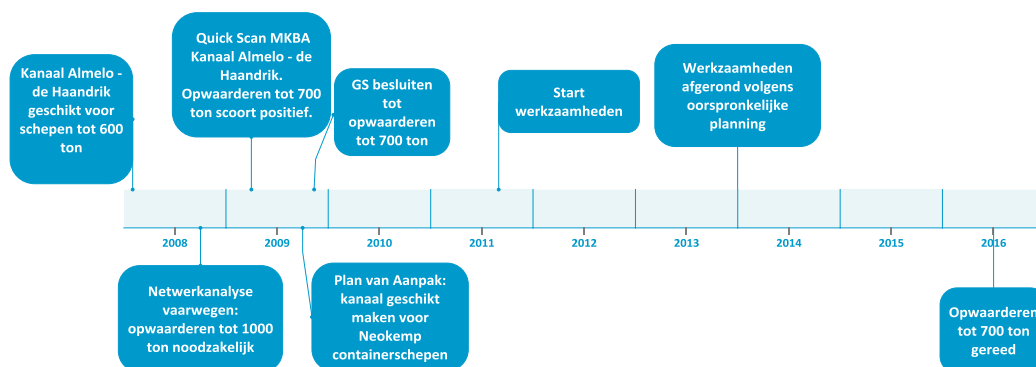
Om een beeld te geven van het kanaal volgt hierna een overzichtskaart van de verbeteringen die zijn verricht aan het kanaal Almelo - De Haandrik.

**Figuur 2: Kanaal Almelo - De Haandrik**



In de volgende figuur vindt u een tijdlijn waarin de belangrijkste momenten rond de opwaardering van het kanaal zijn weergegeven.

**Figuur 3: Tijdslijn besluitvorming opwaardering Kanaal Almelo - De Haandrik**



Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

## 3.2 Opmaat naar opwaarderen

### Normen

- De uitwerking in maatregelen is geprioriteerd op het belang van de maatregel in relatie tot de doelstelling
- Bij de uitwerking in maatregelen zijn stakeholders betrokken
- De inzet van maatregelen is consistent met de doelstelling

### Bevindingen

- In het besluit om het kanaal op te waarderen focust de provincie zich op het Overijsselse deel van het kanaal. In de uitwerking van de plannen is vooral aandacht voor maatregelen wat betreft het vervangen van bruggen. In de uitvoering van de maatregelen is geen prioritering: alle onderdelen zijn nodig.
- Er zijn stakeholders bij de plannen voor opwaardering van het kanaal betrokken. Omwonenden en belanghebbende instanties uit de omgeving zijn betrokken bij de uitwerking van de plannen.
- De maatregelen passen bij het doel het kanaal beschikbaar te maken voor grotere schepen, maar minder goed bij het zoveel mogelijk stimuleren van goederenvervoer over water. Alternatief 3, opwaarderen tot 1.000 ton levert het meest modal shift op en zou volgens de quick scan ook positief kunnen scoren. Deze optie is niet verder onderzocht.
- De analyse van alternatieven in de quick scan en het plan van aanpak sluiten niet op elkaar en op het daaruit volgende GS-besluit aan.

Er zijn diverse onderzoeken naar de opwaardering van het kanaal Almelo - De Haandrik uitgevoerd. In eerste instantie zijn voorafgaand aan de besluitvorming om het kanaal op te waarderen de mogelijke alternatieven verkend. Op basis daarvan is besloten het kanaal geschikt te maken voor schepen tot 700 ton. Na dit besluit zijn enkele onderzoeken uitgevoerd om de maatregelen die hiervoor noodzakelijk zijn verder uit te

werken. In deze paragraaf staan de verschillende onderzoeken rondom het besluit tot opwaardering centraal. In tabel 5 worden de alternatieven die voorafgaand aan het besluitvormingsproces onderzocht zijn weergegeven.

**Tabel 5: Overzicht alternatieven in quick scan, plan van aanpak en besluit**

Bron	Opdracht	Opties
Quick scan	Onderzoek 3 alternatieven voor opwaardering	Er worden 3 alternatieven onderzocht. Alternatief 1: 700 ton. Alternatief 2: 32 TEU (Neokemp containerschip) en Alternatief 3: 1.000 ton. Daarnaast worden binnen de alternatieven een enkelstrooks- en tweestrooksprofiel (krap en normaal) onderscheiden.
Plan van Aanpak	GS: werk alternatief 1 (700 ton) met enkelstrooks profiel uit	Er worden wederom 3 scenario's onderzocht. Ditmaal de scenario's 600 ton (huidige gebruikers), 700 ton en Neokemp containerschepen. Voor de opties 700 ton en Neokemp wordt ook gekeken naar een tweestrooksprofiel. De optie 1.000 ton wordt niet verder onderzocht vanwege te hoge kosten.
Besluit GS		In het besluit is te lezen dat uit de 4 alternatieven van het Plan van Aanpak gekozen is voor optie 1a: opwaarderen tot 700 ton.

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

### Quick scan kosten / batenanalyse

Naar aanleiding van de netwerkanalyse vaarwegen (zie paragraaf 2.1), waaruit bleek dat opwaardering van kanaal Almelo - De Haandrik voor schepen tot 1.000 ton gewenst is<sup>29</sup>, is door Ecorys een quick scan (april 2009) uitgevoerd naar drie alternatieven voor het opwaarderen van het kanaal:

1. Het kanaal geschikt maken voor een geladen en verlengde Kempenaar (geschikt voor schepen met een laadvermogen van maximaal 700 ton: CEMT klasse II) Afmeting: 63 x 6,6 x 2,6 meter;
2. Het kanaal geschikt maken voor de containervaart (bijvoorbeeld een Neokemp containerschip van maximaal 32 TEU: CEMT klasse II+) afmeting 63 x 7,0-7,2 x 2,5 meter;
3. Het kanaal geschikt maken voor een Dortmund-Eems schip (geschikt voor schepen met een laadvermogen van maximaal 1.000 ton: CEMT klasse III) afmeting 67 x 8,2 x 2,5 meter.

In de quick scan wordt, naast het gedeelte Almelo - De Haandrik, het gedeelte naar het ROC Coevorden in de provincie Drenthe meegenomen. Het gedeelte naar het havengebied Coevorden wordt in deze quick scan niet onderzocht, omdat de kosten om de havens in Coevorden geschikt te maken voor de onderscheiden alternatieven volgens Ecorys niet inzichtelijk gemaakt konden worden.<sup>30</sup> Er wordt in de quick scan al wel

<sup>29</sup>Ecorys, *Netwerkanalyse vaarwegen Overijssel (2008)* p. 11.

<sup>30</sup>Quick scan p. 6

opgemerkt dat het twijfelachtig is of grotere schepen het havengebied via de Stadsgracht in Coevorden kunnen bereiken en dat de fundering van de Bentheimer spoorbrug verder verlaagd dient te worden om schepen van max. 700 en max. 1.000 ton maximaal te kunnen beladen.<sup>31</sup>

In de quick scan is een analyse van de maatschappelijke kosten en baten uitgevoerd voor de drie opties voor de opwaardering van het kanaal. Er is onder andere gekeken naar de voordelen die deze drie opties bieden als het gaat om efficiency, modal shift (het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, in dit geval over het water) en externe effecten. In de quick scan worden de baten die de drie alternatieven opleveren afgezet tegen de kosten. De baten worden berekend aan de hand van drie factoren: efficiency, modal shift en externe effecten. Door verruiming van de vaarweg kunnen grotere en beter beladen schepen worden ingezet in het vervoer van en naar de havens van Hardenberg en Coevorden. Hoe hoger het tonnage dat vervoerd wordt, hoe goedkoper het vervoer relatief is. Het verruimen van het kanaal levert daarom efficiencybaten op. De efficiencybaten gelden voor alternatief 1 en 3. In de variant waarin de vaarweg geschikt gemaakt is voor containervaart (alternatief 2) treden volgens Ecorys geen efficiencybaten op, aangezien er op dit moment geen containervaart per binnenvaart plaatsvindt.

Doordat na verruiming van de vaarweg schaalvoordelen kunnen optreden, kan vervoer per binnenvaart dusdanig goedkoper worden dat bedrijven kiezen voor vervoer over water in plaats van over de weg (modal shift). Daardoor kunnen per saldo besparingen op de transportkosten gerealiseerd worden. Modal shift treedt vooral op in de variant waarin de vaarweg geschikt wordt gemaakt voor schepen van max. 1.000 ton (alternatief 3).<sup>32</sup> Tabel 6 geeft de verwachte modal shift in tonnage aan. De getallen geven per maatregel de hoeveelheid goederen in tonnen weer die over het water in plaats van over de weg vervoerd zou worden.

Er zijn voor de baten van de drie alternatieven telkens twee mogelijke scenario's geanalyseerd. Deze scenario's zijn ontwikkeld door het planbureau Centraal Planbureau (CPB), het Natuur- en Milieu Planbureau (NMP)<sup>33</sup> en het Ruimtelijk Planbureau (RBP) op basis van verschillende toekomstbeelden van de ontwikkeling van mobiliteit in Nederland. Het gaat hier om de scenario's global economy en regional communities die als bandbreedte van de groeicijfers gezien kunnen worden.<sup>34</sup> In de uitkomsten van de quick scan staan daarom telkens twee cijfers.

<sup>31</sup> Quick scan p 16.

<sup>32</sup> Quick scan p 22.

<sup>33</sup> Inmiddels opgegaan in het planbureau voor de leefomgeving.

<sup>34</sup> Quick scan p. 9.

**Tabel 6:** Verwachte modal shift potenties goederenvervoer over water Almelo – Coevorden in tonnen

	Alternatief 1: 700 ton	Alternatief 2: 32 TEU	Alternatief 3: 1.000 Ton
Bedrijven Hardenberg	40.000 / 50.000	n.v.t.	120.000 / 130.000
ROC Coevorden	80.000 / 100.000	13.800 TEU / 15.000 TEU	390.000 / 420.000
Bedrijven Coevorden	30.000 / 35.000	n.v.t.	60.000 / 70.000

Bron: Eindrapport Quick Scan

Effecten van efficiency en modal shift hebben een aantal indirecte gevolgen. Door efficiencyeffect zijn er minder schepen nodig voor dezelfde hoeveelheid vervoer. Door modal shift zijn er juist weer meer schepen nodig, maar hiertegenover staat minder wegvervoer. Dit heeft invloed op de hoeveelheid emissies, geluid, ongevallen en beheer en onderhoud van (water)wegen. Dit worden in de quick scan externe effecten genoemd. Voor de baten van de externe effecten wordt gerekend op een vijfde van de totale directe effecten (efficiency en modal shift).<sup>35</sup> De totale kosten en baten voor de drie alternatieven zijn zichtbaar in tabel 7. Voor de kosten zijn een enkel- en tweestrooksprofiel onderzocht. Een enkelstrooksprofiel is een éénrichtingsvaart waarvoor wachtplaatsen en/of passeervoorzieningen noodzakelijk zijn.<sup>36</sup> Voor het tweestrooksprofiel (waar schepen tegelijkertijd beide richtingen op kunnen varen zonder dat voor het passeren wachtplaatsen nodig zijn) zijn er de opties krap of normaal. Voor nieuw aan te leggen vaarwegen wordt een normaal profiel aanbevolen (Richtlijnen vaarwegen RVW 2005). Deze optie is door Ecorys niet onderzocht omdat de kosten op korte termijn niet ingeschat kunnen worden en de verwachte intensiteit van het gebruik van de vaarweg in de toekomst laag is. Het enkelstrooksprofiel is bestemd voor een lage intensiteit met hooguit enkele scheepspassages per dag.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> Quick scan p. 23.

<sup>36</sup> Een enkelstrooksprofiel wordt volgens het Richtlijnen Vaarwegen van het RVW (2005) toegestaan bij een intensiteit van minder dan 5000 vaarwegbewegingen. Kanaal Almelo – De Haandrik telt volgens het Plan van Aanpak (2009) 2400 beroepsvaartbewegingen en 1200 recreatievaartbewegingen.

<sup>37</sup> Richtlijn Vaarwegen RVW (december 2005) p. 25.

**Tabel 7: Kosten / Baten van de drie alternatieven voor opwaardering in miljoen Euro**

	Alternatief 1: 700 ton	Alternatief 2: 32 TEU	Alternatief 3: 1.000 Ton
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Efficiency</li> <li>• Modal Shift</li> <li>• Externe effecten</li> </ul>	1,1 / 1,3 4,7 / 5,5 1,1 / 1,4	0 / 0 5,5 / 6,0 1,1 / 1,2	3,3 / 4,1 25,8 / 27,9 5,8 / 6,4
<b>Baten Totaal</b>	<b>6,9 / 8,2</b>	<b>6,6 / 7,2</b>	<b>34,9 / 38,4</b>
Kosten			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkelstrooksprofiel</li> <li>• Krap profiel</li> <li>• Normaal profiel</li> </ul>	6,6 16,6 n.v.t	24,9 36,5 n.v.t	44 74,6 n.v.t.
Saldo			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkelstrooksprofiel</li> <li>• Krap profiel</li> <li>• Normaal profiel</li> </ul>	0,3 / 1,6 -9,7 / -8,4 n.v.t.	-18,3 / -17,7 -29,9 / -29,3 n.v.t.	-9,1 / -5,6 -39,7 / -36,2 n.v.t.

Bron: Ecorys, Eindrapport Quick scan, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland.

Alternatief 1 scoort positief met een enkelstrooksprofiel: de geraamde baten van € 6,9/8,2 miljoen (afhankelijk van het scenario) liggen hoger dan de € 6,6 miljoen geraamde kosten. Een krap profiel scoort negatief. De kosten voor alternatief 1 liggen aanmerkelijk lager dan voor alternatief 2 en 3 waar de kosten van opwaarderen voor een enkelstrooksprofiel respectievelijk € 24,9 en 44 miljoen bedragen. Alternatief 2 en 3 scoren negatief voor beide profielen, dat wil zeggen dat voor zowel alternatief 2 als alternatief 3 de berekende baten lager zijn dan de kosten. In de toelichting van de uitkomsten staat dat bij alternatief 3 voor een enkelstrooksprofiel mogelijk een besparing op de kosten van 25% zou kunnen plaatsvinden, maar dat dit nader onderzocht zou moeten worden. Een kostenbesparing van 25% betekent een besparing van € 11 miljoen en dit zou een positief saldo voor alternatief 3 kunnen betekenen. Of deze besparing verder onderzocht is, kon ambtelijk niet meer worden achterhaald, de resultaten van een eventueel onderzoek komen in ieder geval niet aan de orde in de besluitvormingsdocumenten. Ook wordt opgemerkt dat indien de baten van alternatief 2 worden meegenomen in alternatief 3 het saldo van baten en kosten ook net positief is voor een enkelstrooksprofiel. Gecombineerde baten van alternatief 1 en 2 leveren nog steeds een negatieve uitkomst op.<sup>38</sup>

### Plan van aanpak provincie Overijssel

Op basis van de quick scan hebben GS de eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid (RWB) verzocht een Plan van Aanpak op te stellen om het kanaal enkelstrooks geschikt te maken voor schepen van 700 ton (alternatief 1).<sup>39</sup> De eenheid RWB verleent deze opdracht aan eenheid Wegen en Kanalen.<sup>40</sup> Het Plan van Aanpak dient inzicht te verschaffen in de daarvoor te verrichten werkzaamheden, de planning en de kosten. Hierbij moet ook het regulier meerjaarlijks onderhoud en vervangingen aan bodem,

<sup>38</sup> Quick scan p. 24 en 25.

<sup>39</sup> Plan van Aanpak p. 6.

<sup>40</sup> Bijlage 11.2 opdrachtbrief RWB aan eenheid WK

oevers en kunstwerken meegenomen worden. Om kapitaalvernietiging te voorkomen dienen werkzaamheden te worden afgestemd op toekomstig gebruik door schepen met een hoger tonnage met afmetingen van 67x7,2x2,6.<sup>41</sup> Dit betekent dat voor de toekomst rekening gehouden wordt met alternatief 2, Neokemp containerschepen. Neokemp containerschepen hebben volgens de quick scan een afmeting van 63x7,0-7,2x2,5 meter en schepen geschikt voor het vervoeren van 1.000 ton (alternatief 3) van 67x8,2x2.5.<sup>42</sup> Uit interviews blijkt dat bij de uitvoering van enkele maatregelen in het kader van het reguliere beheer en onderhoud (overbeschoeiingen) ook rekening wordt gehouden met eventuele opwaardering van het kanaal tot 1.000 ton.

In het Plan van Aanpak (oktober 2009) worden, hoewel de opdracht was de noodzakelijke maatregelen voor alternatief 1 uit te werken, wederom drie scenario's onderzocht. Naast alternatief 1 (700 ton) gaat het om alternatief 2 (Neokemp containerschepen) en om de variant met maatregelen die nodig zijn voor schepen tot 600 ton (huidige gebruikers). Alternatief 3 uit de quick scan (1.000 ton) blijft buiten beschouwing. Uit de ambtelijke reactie blijkt dat de kosten voor alternatief 3 te hoog bleken en dat daarom besloten is deze optie niet verder te onderzoeken. Zowel maatregelen voor een enkel- als tweestrooksprofiel worden in het Plan van Aanpak in beeld gebracht.

In het Plan van Aanpak brengen GS de stand van zaken van het kanaal wat betreft vaarwegprofiel, sluisen, bruggen, wachtplaatsen, onderleiders en geleidewerken in kaart. Vervolgens wordt uiteengezet wat de maatregelen zullen zijn om het kanaal geschikt te houden/maken voor schepen 600 ton, 700 ton (alternatief 1 uit de quick scan) en/of Neokemp containerschepen (alternatief 2 uit de quick scan). Om het kanaal enkelstrooks geschikt te maken voor verlengde Kempenaars van 700 ton is in combinatie met beheer- en onderhoudsgelden een extra investering van € 4,3 miljoen nodig.<sup>43</sup> Voor het opwaarderen tot 700 ton moet één brug vervangen worden en is het verder geen noodzaak bruggen te vervangen.<sup>44</sup> Er moet vooral geïnvesteerd worden in wachtplaatsen en baggerwerk (vaarwegprofiel). Voor de sluisen, bruggen, onderleiders en geleidewerken zijn geen extra investeringen noodzakelijk of zijn de kosten beperkt.<sup>45</sup>

Om het kanaal geschikt te maken voor Neokemp containerschepen moeten naast deze brug nog vier bruggen geoptimaliseerd of vervangen worden. Het vervangen van deze vier bruggen vraagt een extra investering van € 1,9 miljoen (in totaal € 6,2 miljoen). In het plan van Aanpak wordt uitgelegd dat de bruggen zestig jaar oud zijn en dat door de matige staat van onderhoud het de voorkeur verdient de overige vier bruggen te vervangen in plaats van te optimaliseren.<sup>46</sup>

Het advies dat de eenheid Wegen en Kanalen in het Plan van Aanpak op verzoek van GS formuleert, is om het kanaal zo spoedig mogelijk enkelstrooks geschikt te maken voor

<sup>41</sup> Plan van aanpak p. 6.

<sup>42</sup> Quick scan p. 27.

<sup>43</sup> Plan van Aanpak p. 26.

<sup>44</sup> Plan van Aanpak p. 19.

<sup>45</sup> Plan van Aanpak p. 26

<sup>46</sup> Plan van Aanpak p. 19, 20 en 26.



het type Neokemp containerschip. Dit advies komt overeen met alternatief 2 uit de quick scan, terwijl de opdracht was om een plan van aanpak op te stellen waarin de planning, de te verrichten werkzaamheden en kosten voor een enkelstrooksprofiel voor schepen van maximaal 700 ton zijn uitgewerkt (alternatief 1).<sup>47</sup> In vergelijking met de quick scan adviseert het Plan van Aanpak tot enkele andere maatregelen, zoals het vervangen van vijf bruggen. In de aanleiding van het Plan van Aanpak wordt geschreven dat alternatief 2 in de Quick scan negatief scoort vanwege het vervangen van een aantal bruggen.<sup>48</sup> De berekening van de kosten verschilt ook met de quick scan.<sup>49</sup> Een planning en prioritering zoals in de opdracht voor het Plan van Aanpak gevraagd wordt, is niet in het document opgenomen.

### Besluit tot opwaardering

GS besluiten in november 2009 tot opwaardering van het kanaal. Gekozen wordt voor alternatief 1 uit de Quick scan: het kanaal geschikt maken voor de verlengde Kempenaar met een laadvermogen tot 700 ton. Verder valt in het besluit te lezen dat GS in het Plan van Aanpak vier mogelijke scenario's hebben onderzocht voor het opwaarderen naar 700 ton in combinatie met regulier beheer- en onderhoud en dat gekozen wordt voor variant 1a,<sup>50</sup> het verdiepen van het kanaal, het aanleggen van wachtplaatsen en het vervangen van bruggen. Het kanaal moet zo geschikt worden voor schepen met een laadvermogen van maximaal 700 ton.<sup>51</sup> Achterliggende doel van dit project is het stimuleren van goederenvervoer over water.<sup>52</sup>

Voor de uitwerking van het opwaarderen zijn na het besluit in de periode 2010/2011 een aantal onderzoeken verricht. In twee onderzoeken ligt de nadruk op verkeerstechnische aspecten van het vervangen van de bruggen. In twee andere rapporten wordt het vervangen van de bruggen bekeken in een breder ruimtelijk kader. De focus in de vier onderzoeken ligt vooral op het vervangen van de bruggen. Hier is vanuit verschillende invalshoeken naar gekeken. Ook wordt het vervangen van de wachtplaatsen genoemd: hoeveel het er zijn, op wat voor soort locaties ze moeten komen en hoe de inrichting is.

Uit de onderzoeken blijkt dat bij de totstandkoming van het opwaarderen van het kanaal Almelo - De Haandrik diverse stakeholders zijn betrokken, met name als het gaat om het vervangen van de bruggen. Om te beginnen zijn daarvoor omwonenden van het Overijsselse deel van het kanaal betrokken bij de plannen. Het onderzoek van het Oversticht geeft aan dat 'Er uitgebreid gesproken is met het maatschappelijk veld: met plaatselijke belangen, gesprekken op de brug en in het café met betrokkenen en omwonenden'.<sup>53</sup> Zowel het Oversticht als Royalhaskoning geven aan gesproken te hebben met gemeenten. Royal Haskoning heeft een stakeholdersanalyse uitgevoerd. In het onderzoek zijn naast bewoners en gemeenten ook regionale belangenorganisaties

<sup>47</sup> Plan van Aanpak p. 29.

<sup>48</sup> Plan van Aanpak p. 6.

<sup>49</sup> Plan van Aanpak bijlage 11.9 t/m 11.13.

<sup>50</sup> Variant 1a wordt in het Plan van Aanpak nergens genoemd.

<sup>51</sup> PS/2009/1028 besluit opwaardering Almelo - De Haandrik

<sup>52</sup> <http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/varen-overijssel/opwaardering-kanaal/> (laatst geraadpleegd 7 juli 2016).

<sup>53</sup> Oversticht p. 5.

zoals LTO gehoord.<sup>54</sup> Goudappel Coffeng heeft naast gemeenten en LTO ook gesproken met experts, hulpdiensten en vertegenwoordiging van de recreatiesector.<sup>55</sup>

In de volgende tabel zijn de onderzoeken naar het kanaal Almelo - De Haandrik weergegeven.

**Tabel 8: Onderzoeken naar kanaal Almelo - De Haandrik**

Uitvoerder	Onderzoek	Inhoud
Ecorys (april 2009)	Eindrapport Quick scan MKBA kanaal Almelo - De Haandrik	Verkenning 3 alternatieven opwaarderen kanaal: optie 1 700 ton scoort positief
Provincie Overijssel (oktober 2009)	Kanaal Almelo – De Haandrik, Een vaarweg met potentie, Plan van aanpak 700 ton	In opdracht van GS werkt eenheid WK alternatief 1 uit. Advies: kanaal ook geschikt maken voor Neokemp containerschepen (alternatief 2)
Rekenkamercommissie Coevorden (oktober 2009)	En nu de tonnage nog. De haven: het Regionaal Overslagcentrum Coevorden (ROC Coevorden)	Een onderzoek naar de besluit tot aan en het toekomstperspectief van de haven. Beide zijn nauw verbonden met de vraag naar capaciteit op het kanaal Almelo – De Haandrik
Goudappel Coffeng (augustus 2010)	Verkeersonderzoek te vervangen bruggen kanaal Almelo - De Haandrik 700-ton	Verkeerskundig onderzoek naar het belang van de vijf bruggen die voor opwaardering van het kanaal tot 700 ton te smal zijn
Provincie Overijssel (augustus 2010)	Opwaardering Kanaal Almelo-De Haandrik: Screening Provinciaal kader Ruimtelijke kwaliteit	Onderzoek naar inpassen ruimtelijk kader kanaal Almelo – De Haandrik binnen provinciale omgevingsbeleid
Kunst & Cultuur Overijssel / Het Oversticht (september 2010)	‘Mijn Leven is het kanaal’ Advies ruimtelijke kwaliteit Kanaal Almelo – De Haandrik	Onderzoek naar de omgeving waar de vijf te smalle bruggen liggen. Vanuit een brede ruimtelijke, maar met name sociaal-culturele, invalshoek
Royal Haskoning (februari 2011)	Weginrichting te vervangen bruggen, Opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik	Rapport onderzoekt voor de vijf te vervangen bruggen drie mogelijke inrichtingsvarianten
Christelijke Hogeschool Windesheim (maart 2015)	Beter Benutten kanaal Almelo – Coevorden	Onderzoek onder bedrijven naar knelpunten voor goederenvervoer over het kanaal

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland op basis van de onderzoeksrapporten.

Een korte omschrijving van de meer verkeerstechnische onderzoeken vindt u in bijlage 4. Bevindingen van de onderzoeken door de rekenkamercommissie Coevorden en Windesheim treft u aan in paragraaf 3.5.

<sup>54</sup> Royal Haskoning p 3.

<sup>55</sup> Goudappel Coffeng p. 4.

### 3.3 Kosten

#### Normen

- De omvang van de benodigde middelen per maatregel is onderbouwd
- De omvang van de benodigde en beschikbare middelen is duidelijk
- De daarvoor bestemde middelen zijn ingezet voor het realiseren van de doelen
- Daar waar de inzet van de middelen anders is dan beoogd, is een verklaring voor de wijziging voorhanden

#### Bevindingen

- De omvang van de benodigde middelen per maatregel is onderbouwd.
- Er zijn in de opeenvolgende onderzoeken verschillende uitgangspunten gebruikt ten aanzien van de kosten van de bruggen, waardoor de varianten 2 en 3 (Neokemp en 1.000 ton) in de quick scan negatiever zijn uitpakkt.
- De bestemde middelen zijn ingezet voor het opwaarderen voor het kanaal Almelo – De Haandrik voor schepen tot 700 ton.
- Er is extra budget vrijgemaakt voor beveiligd baggeren.

In het besluit opwaardering kanaal Almelo – De Haandrik wordt in lijn met de quick scan gekozen voor alternatief 1. Het uitvoeren van opwaardering van het kanaal lijkt uiteindelijk neer te komen op een combinatie tussen alternatief 1 en 2. Het kanaal wordt uitgebaggerd en er worden wachtplaatsen aangelegd waardoor het kanaal geschikt wordt voor schepen tot 700 ton. Daarnaast worden vijf bruggen vervangen. Baggeren en aanleggen van wachtplaatsen leidt in de begroting uit het Plan van Aanpak kosten van € 4,3 miljoen bovenop regulier beheer- en onderhoudskosten van € 11,66 miljoen (totaal € 15,96 miljoen). De kosten worden volgens het Plan van Aanpak € 6,2 miljoen bovenop regulier onderhoud (totaal € 17,86 miljoen) als ook vijf (in plaats van één voor alternatief voor 700 ton) bruggen vervangen worden. Dan wordt het kanaal ook geschikt voor Neokemp containerschepen. De combinatie tussen alternatief 1 (700 ton) en 2 (32 TEU Neokemp containerschepen) scoorde in de quick scan negatief. Ook bleek uit het Plan van Aanpak dat alternatief 2 en 3 allebei negatief scoorden in de quick scan omdat er dan een aantal bruggen vervangen dienden te worden.

Voor alternatief 3 waren volgens de quick scan nog besparingen mogelijk. Of deze besparingen onderzocht zijn is, zoals eerder aangegeven, niet duidelijk.

**Tabel 9: Kostenraming voor opwaardering met enkelstrooksprofiel**

	Alternatief 1: 700 ton	Alternatief 2: 32 TEU	Alternatief 3: 1.000 ton
Quick scan	€ 6,6 miljoen	€ 24,9 miljoen	€ 44 miljoen
Plan van Aanpak	€ 4,3 miljoen (bovenop € 11,66 miljoen regulier beheer en onderhoud)	€ 6,2 miljoen (bovenop € 11,66 miljoen regulier beheer en onderhoud)	n.v.t
Besluit opwaardering Kanaal Almelo – De Haandrik	€ 7,2 miljoen (bovenop € 11,7 miljoen reguliere beheer en onderhoudskosten. In totaal € 18,9 miljoen)	n.v.t.	n.v.t.

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland op basis van quick scan, Plan van aanpak en Besluit opwaardering

Op 10 november 2009 zijn GS akkoord gegaan met het oormerken van € 17,1 miljoen voor onder andere het opwaarderen van kanaal Almelo - De Haandrik naar 700 ton, het vervangen van enkele bruggen en regulier onderhoud. Provinciale Staten hebben hierover bij de 11e begrotingswijziging 2010 (in de perspectiefnota) een positief besluit genomen. Van de € 17,1 miljoen is € 11,7 miljoen afkomstig uit het budget voor regulier beheer en onderhoud.<sup>56</sup> Deze € 17,1 miljoen is afkomstig uit de bestemmingsreserve Waterwegen.<sup>57</sup>

Van de regionale provinciale bijdrage aan de quick wins Binnenhavens van € 2 miljoen wordt daarnaast € 1,8 miljoen geïnvesteerd in de uitbouw van het kanaal Almelo - De Haandrik. In totaal is dit de € 18,9 miljoen waartoe in het GS besluit tot opwaardering van het kanaal in november 2009 wordt besloten. Daarnaast is er in totaal € 400.000 beschikbaar vanuit budget voor cultureel erfgoed en is er vanuit de voorziening vaarwegen € 1 miljoen extra beschikbaar voor het beveiligd baggeren. Dit brengt het totale budget op € 20,3 miljoen. Uit het meest recente kostenoverzicht (medio 2016) van de provincie blijkt dat er € 19.87 miljoen is uitgegeven. Naar verwachting zullen de totale kosten door nog openstaande verplichtingen uitkomen op € 19.93 miljoen.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> Jaarverslag 2010 p. 260.

<sup>57</sup> Perspectiefnota 2011 p. 73 en 74.

<sup>58</sup> Provincie Overijssel, Overzicht betalingen P09021 Kanaal Almelo - De Haandrik 700 ton

### 3.4 Verloop werkzaamheden

#### Normen

- De invulling van de maatregelen heeft plaats gevonden zoals beoogd
- Daar waar de invulling anders is geweest dan werd beoogd, is een verklaring voorhanden

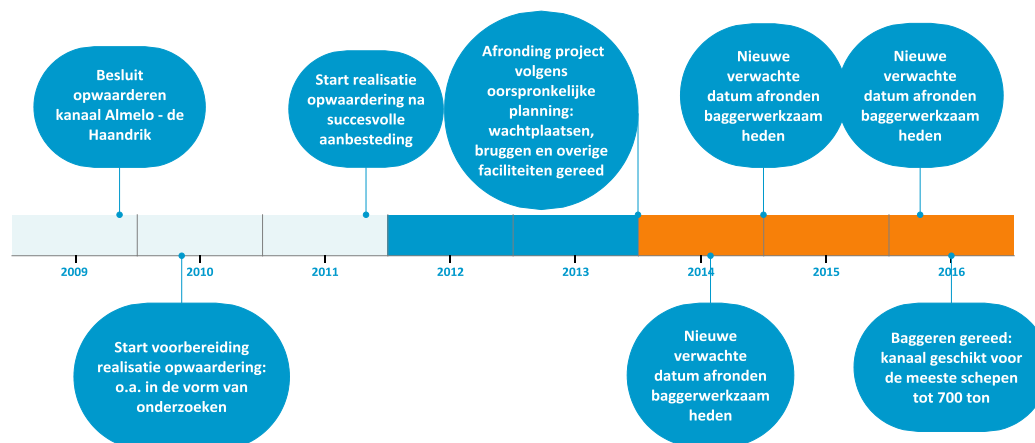
#### Bevindingen

- De geplande maatregelen zijn uitgevoerd in een langere periode dan beoogd. De verwachte einddatum is enkele malen bijgesteld.
- De verklaring voor uitloop van de werkzaamheden is een geschil met de aannemer en beveiligd baggeren in verband met mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.

Nadat er besloten wordt het kanaal Almelo - De Haandrik bevaarbaar te maken voor schepen tot 700 ton wordt in 2010 gestart met de voor bereiding van de werkzaamheden.<sup>59</sup> Na een geslaagde aanbesteding starten de werkzaamheden aan het kanaal Almelo - De Haandrik in november 2011.<sup>60</sup> Figuur 4 laat de voortgang van de realisatie van opwaardering zien.

37

Figuur 4: Tijdslijn werkzaamheden Almelo - De Haandrik



Bron: Rekenkamer Oost-Nederland op basis van P&C documenten

In 2011 wordt begonnen met de vervanging van vijf bruggen, de aanleg van wachtsteigers en het baggeren, zo wordt in het jaarverslag 2011 vermeld onder prestatie 49 'meerjarenprogramma groot onderhoud'.<sup>61</sup> Volgens prestatie 41 'kanaal

<sup>59</sup> Jaarverslag 2010 p. 91.

<sup>60</sup> Jaarverslag 2011 p. 73.

<sup>61</sup> Jaarverslag 2011 p. 89.

Almelo - De Haandrik' zullen de werkzaamheden naar verwachting afgerond zijn op 1 januari 2014.<sup>62</sup>

Vanaf 2012 is in de P&C stukken het opwaarderen van het kanaal Almelo - De Haandrik reguliere prestatie 4.4.7 onder kerntaak 4: regionale bereikbaarheid, regionaal OV. Zie hiervoor ook paragraaf 5.3. In het jaarverslag 2012 geven GS aan dat inmiddels drie bruggen vervangen zijn en dat met het vervangen van de overige twee bruggen gestart is. Ook diverse wachtplaatsen zijn gerealiseerd.<sup>63</sup> Dit is conform de verwachting in de begroting 2012.<sup>64</sup> De baggerwerkzaamheden zouden op dat moment voor 75% gereed moeten zijn, maar ondervinden vertraging mede als gevolg van onderzoek naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.<sup>65</sup>

In 2013 zijn de werkzaamheden aan de vijf bruggen, de wachtplaatsen en de bijbehorende voorzieningen gereed. De baggerwerkzaamheden hebben vertraging opgelopen door de mogelijke aanwezigheid van explosieven en een geschil met de aannemer. De planning wordt daarom aangepast. De baggerwerkzaamheden zullen nu eind tweede kwartaal van 2014 voltooid zijn. Dan moet het kanaal geschikt zijn voor schepen tot 700 ton.<sup>66</sup>

In de begroting van 2014 is daarom het doel de baggerwerkzaamheden af te ronden (de laatste 25.000 m3).<sup>67</sup> Uit het jaarverslag blijkt dat in 2014 het baggerwerk niet afgerond kan worden door niet gesprongen explosieven.<sup>68</sup> In de begroting van 2015 staat dat het baggeren naar verwachting eind 2014 / begin 2015 afgerond is. Dit is afhankelijk van of er niet gesprongen explosieven in de vaarweg aanwezig zijn.<sup>69</sup> In het jaarverslag 2015 geven GS aan dat om dezelfde reden de verwachting voor het afronden van de baggerwerkzaamheden is bijgesteld naar het eerste kwartaal van 2016.<sup>70</sup> Inmiddels is het kanaal per 1 juli 2016 bevaarbaar voor schepen tot 700 ton.<sup>71</sup> Dit is een vertraging van twee en een half jaar ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

De provincie Overijssel geeft in de interviews aan dat de vertraging van de werkzaamheden twee oorzaken heeft. De eerste oorzaak was een geschil met de aannemer. Het was lastig in te schatten hoe lang dat geschil zou duren en wat de consequenties zouden zijn. Deze onderhandelingen hebben lang geduurd. Grootste tegenvaller betrof de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. Dit leverde dusdanig veel meerwerk op dat dit deel van het baggerwerk, dat specialistisch is, opnieuw aanbesteed moest worden. Het baggeren wanneer er mogelijk niet gesprongen explosieven aanwezig zijn, is daarnaast ook een tijdrovend proces.

<sup>62</sup> Jaarverslag 2011 p. 87.

<sup>63</sup> Jaarverslag 2012 p. 137.

<sup>64</sup> Begroting 2012 p. 116.

<sup>65</sup> Jaarverslag 2012 P. 164

<sup>66</sup> Jaarverslag 2013 p. 231.

<sup>67</sup> Begroting 2014 p. 121.

<sup>68</sup> Jaarverslag 2014. P. 79.

<sup>69</sup> Begroting 2015 p. 138.

<sup>70</sup> Jaarverslag 2015 via [jaarverslag.monitoroverijssel.nl](http://jaarverslag.monitoroverijssel.nl)

<sup>71</sup> Besluitenlijst vergadering GS 12 juli 2016.

### 3.5 Knelpunten voor beter benutten kanaal

#### Normen

- Bij de uitwerking in maatregelen zijn stakeholders betrokken
- Bij de prioritering van maatregelen is rekening gehouden met eventuele nabijgelegen knelpunten die niet tot de verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel behoren

#### Bevindingen

- Er zijn stakeholders bij de plannen voor opwaardering van het kanaal betrokken. De behoeftes van bedrijven zijn gepeild en vertegenwoordigers uit de transportsector zijn geraadpleegd in de quick scan en het Plan van Aanpak.
- De afstemming met andere overheden op dit dossier is beperkt.
- Nabijgelegen knelpunten worden benoemd in de quick scan maar zijn in die analyse buiten beschouwing gelaten en zijn op dit moment ook nog niet opgelost.
- De capaciteit van het kanaal van maximaal 700 ton wordt ook gezien als knelpunt.

In deze paragraaf gaan we na wat de potentie is van kanaal Almelo – De Haandrik na opwaardering tot 700 ton en welke belemmeringen optimaal gebruik van de vaarweg nog in de weg staan. In 2015 heeft de Christelijke Hogeschool Windesheim in opdracht van de provincie Overijssel onderzoek gedaan naar het benutten van het kanaal Almelo – De Haandrik. In het onderzoek worden vijf soorten knelpunten voor gebruik van het kanaal onderscheiden. Het vaakst genoemd worden bedrijfsstrategieën (snelheid van het vervoer en hoeveelheid goederen) en aard van producten. Ook infrastructurele knelpunten, knelpunten met betrekking tot locatie, route en bereikbaarheid en knelpunten gerelateerd aan externe partijen worden genoemd. De laatste categorie is ‘overige’ (bijvoorbeeld ‘macht der gewoonte’ en ‘onbekendheid met vervoer via water’). Bedrijfsstrategieën worden het vaakst als knelpunt genoemd, infrastructurele belemmeringen het minst.<sup>72</sup>

De belemmeringen om het kanaal te gebruiken waar de provincie vooral invloed op heeft zijn de infrastructurele belemmeringen en de categorie overig. Voor de laatste categorie overweegt de provincie Overijssel een project Maatwerkadvies voor de regio rondom het kanaal Almelo – De Haandrik, zo blijkt uit interviews met de provincie.

Infrastructurele knelpunten die genoemd worden zijn bijvoorbeeld de spoorbrug van de Bentheimer Eisenbahn (gelegen bij Coevorden in de provincie Drenthe) en de capaciteit van het kanaal (maximaal tonnage dat per schip over het kanaal vervoerd kan worden). Op deze twee fysieke knelpunten gaan we nader in.

<sup>72</sup> Hogeschool Windesheim, *Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden* p. 45-55.

### Bentheimer Eisenbahn

Eén van de knelpunten voor optimaal gebruik van het kanaal Almelo - De Haandrik is zoals eerder beschreven werd de spoorbrug van de Bentheimer Eisenbahn die de doorvaarderbaarheid na het ROC Coevorden beperkt. Het kanaal kan vanaf de spoorbrug bevaren worden door schepen tot maximaal 425 ton. Dit beperkt de mogelijkheden voor goederenvervoer over water voor bedrijven gelegen achter de spoorbrug. Er is een beperkt aantal bedrijven gelegen achter de spoorbrug, waarvan er in ieder geval één geïnteresseerd is in goederenvervoer over water. Dat de Bentheimer Eisenbahn een belemmering was voor enkele gebruikers was al duidelijk voordat de provincie Overijssel het kanaal besloot op te waarderen tot 700 ton. In de quick scan voorafgaand aan de besluitvorming wordt het als knelpunt genoemd, maar verder buiten beschouwing gelaten.

In augustus 2013 bericht RTV Drenthe dat schippers verheugd zijn dat het deel van het kanaal Almelo – Coevorden in de stad Coevorden breder en dieper wordt gemaakt. Maar dat de spoorbrug van de Bentheimer Eisenbahn tegelijk een knelpunt blijft. Er wordt twintig centimeter van de fundering van de brug afgehaald, maar volgens een woordvoerder van ondernemers uit Coevorden zou dit minstens het dubbele moeten zijn om schepen met meer laadvermogen toegang te bieden. Volgens gedeputeerde van de provincie Drenthe is de aanpassing van twintig centimeter aan de brug echter het maximaal haalbare.<sup>73</sup>

Ook Windesheim beschrijft dat de spoorbrug van de Bentheimer Eisenbahn door de bedrijven als knelpunt wordt beschouwd. In het rapport van Windesheim wordt door bedrijven voorgesteld om de spoorbrug naar een andere plek te verplaatsen, zodat deze bedrijven per binnenvaart beter bereikbaar zijn. Een suggestie van één van de bedrijven is om de spoorbrug een kilometer zuidelijker, tussen Coevorden en Hardenberg, te herbouwen. Zo zou de spoorlijn direct verbonden zijn met het bedrijventerrein Europark Emmlichheim-Coevorden.<sup>74</sup>

Uit de interviews blijkt een patstelling. Het is kostbaar te investeren in een functionerende spoorbrug.

### Modal shift potenties (voor 700 ton kleiner dan voor 1.000 ton)

Over de potentie van het kanaal voor goederenvervoer over water verschillen de meningen, zo bleek uit interviews met diverse stakeholders. Er wordt in interviews aangegeven dat de potentie onder bedrijven in de regio niet te vergelijken is met bijvoorbeeld Zwolle of Twente. Daarnaast kiezen bedrijven op basis van bedrijfsstrategieën en locatie vaak voor de weg. Een meerderheid van de geïnterviewden zag echter wel degelijke potentie om het kanaal intensiever te gebruiken. De potentie die het kanaal Almelo – De Haandrik heeft is wel nauw verbonden met de capaciteit van het kanaal. De kansen op modal shift nemen toe naarmate er meer vervoerd kan worden.

<sup>73</sup> <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/76998/Aanpassingen-voor-vrachtvaart-in-kanaal-Coevorden-onvoldoende>

<sup>74</sup> Hogeschool Windesheim, F. Sacli, *Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden (maart 2015)* p. 52.



In de onderzoeken voorafgaand aan het besluit het kanaal op te waarderen tot 700 ton is aandacht voor de potentie die bedrijven zelf zien voor het kanaal. Ecorys heeft voor de quick scan telefonische gesprekken gevoerd met gebruikers van het kanaal en gegevens van bedrijventerrein Europark Coevorden gebruikt om het potentieel onder bedrijven in kaart te brengen. Uit deze inventarisatie bleek dat de potentie voor modal shift het grootst was voor alternatief 3, het opwaarderen tot 1.000 ton. In het advies uit het Plan van Aanpak wordt benoemd dat in een schippersoverleg van 2009 door Schuttevaer<sup>75</sup>, een tweetal verladers en de vertegenwoordiger van de schippers is aangegeven dat het kanaal zo spoedig mogelijk geschikt gemaakt moet worden voor het type Neokemp containerschip (alternatief 2).<sup>76</sup> Het schippersoverleg komt periodiek bijeen. Aan het overleg nemen vertegenwoordigers van de transportsector en bedrijven deel, de provincie Overijssel is vertegenwoordigd en ook namens de provincie Drenthe is een afgevaardigde aanwezig. Tijdens het overleg komen het kanaal Almelo – De Haandrik en ontwikkelingen van de opwaardering regelmatig ter sprake.

In het rapport Beter Benutten kanaal Almelo – Coevorden in 2015 van Windesheim noemen enkele bedrijven de capaciteit van het kanaal als knelpunt. In een enquête van Windesheim geeft 10% van 122 bedrijven aan op korte termijn meer gebruik te willen maken als het opwaarderingsproces (tot 700 ton) voltooid is.<sup>77</sup>

Eerder is geschetst dat het kanaal Almelo – De Haandrik doorloopt na de provinciegrens tot in Coevorden, provincie Drenthe als onderdeel van de vaarweg Almelo-Coevorden. Het deel in Drenthe na de provinciegrens is cruciaal voor optimale benutting van de capaciteit van het kanaal en andersom is het Overijsselse deel belangrijk voor de bereikbaarheid van het ROC Coevorden. De Rekenkamercommissie Coevorden heeft in 2009 onderzoek gedaan naar het potentieel van de haven van Coevorden. De rekenkamercommissie Coevorden richt zich in haar rapport specifiek op de totstandkoming en toekomst van de haven van Coevorden. Het gebruik van de haven blijft achter bij de verwachtingen. Omdat het gebruik van de haven volgens het rapport nauw verbonden is met de capaciteit van het kanaal Almelo – Coevorden, komt dit in het onderzoek ook aan de orde. De Rekenkamercommissie Coevorden ziet voor de provincie Overijssel een sleutelrol, aangezien de verwachting op dat moment van publicatie in 2009 is dat het kanaal opgewaardeerd zal worden tot 700 ton. Volgens het rapport helpt dit omdat 'alle kleine beetjes helpen', maar is dit voor een brede groep vervoerders onvoldoende. Opwaardering naar 1.000 ton had voor de meeste vervoerders een goed haalbare business-case gevormd.<sup>78</sup>

Eén van de aanbevelingen uit het rapport '[En nu de tonnage nog](#)' is: 'om een coalitie met partners buiten de PPS te vormen, zoals de provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Hardenberg en Emmen, teneinde uit de huidige impasse over de capaciteitsvergroting van het kanaal te komen. Beschik uiterlijk medio 2010 over een concrete planning hiervoor'.<sup>79</sup> Het college van B&W reageert daarop dat een dergelijk platform al bestaat: In 1998 is het zogenaamde OPAC (Overleg Platform vaarweg

<sup>75</sup> Koninklijke BLN – Schuttevaer; brancheorganisatie van en voor de binnenvaart

<sup>76</sup> Plan van Aanpak p. 29.

<sup>77</sup> Hogeschool Windesheim, Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden p. 44,46.

<sup>78</sup> Rekenkamercommissie Coevorden, En nu de tonnage nog p. 7.

<sup>79</sup> En nu de tonnage nog P. 39

Almelo-Coevorden) ingesteld. Dit is een overlegorgaan bestaande uit vertegenwoordigers van onder andere: Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, Gemeente Coevorden, Gemeente Hardenberg, Gemeente Twenterand, Gemeente Almelo, Kamer van Koophandel Drenthe, Kamer van Koophandel Regio Zwolle, Kamer van Koophandel Enschede, Industrievereniging (IVC) Coevorden en Rijkswaterstaat.<sup>80</sup>

Dit overlegplatform is diverse keren bij elkaar geweest. De laatste vergadering was echter in december 2003. Volgens B&W leeft dit platform sinds die tijd een slapend bestaan. De reden daarvoor, zo is in de reactie van B&W opgenomen, is dat de provincie Overijssel heeft aangegeven pas iets aan opwaardering van het kanaal te willen doen als er ook schepen varen. Het college geeft aan te streven naar het opnieuw opstarten van het OPAC in 2010.<sup>81</sup> Uit de interviews blijkt dat het OPAC op dit moment niet meer bestaat. In 2016 heeft onder leiding van de provincie Overijssel een aantal informele overleggen tussen de provincies Overijssel en Drenthe, de gemeente Coevorden en drie bedrijven plaatsgevonden. Het doel van het overleg was tot het beter benutten van het kanaal te komen en het belangrijkste thema was het oplossen van de belemmering die de spoorbrug van de Bentheimer Eisenbahn vormt. Doordat er geen oplossing gevonden werd is dit initiatief weer gestaakt, zo geeft de provincie Overijssel aan.

Om de mogelijkheden voor meer scheepvaart op het kanaal te onderzoeken en te benutten gaat begin 2017 een project Maatwerkadvies van start dat is toegespitst op de omgeving rondom het kanaal. Zie voor meer informatie over het project Maatwerkadvies paragraaf 4.3.

<sup>80</sup> En nu de tonnage nog P.40

<sup>81</sup> En nu de tonnage nog P.40

# 4 Programma goederenvervoer over water

*In dit deel van het rapport staat de praktijk van het uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water centraal. In paragraaf 4.1 gaan we in op de totstandkoming van het programma en in paragraaf 4.2 staat het instrumentarium centraal. In paragraaf 4.3 tot en met 4.5 gaan we per pijler van het programma in op de stand van zaken.*

43

Goederenvervoer over water

## 4.1 Uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water

### Normen

- Bij de uitwerking in maatregelen zijn stakeholders betrokken
- De uitwerking in pijlers is consistent met de doelstelling
- De uitwerking in maatregelen is geprioriteerd op het belang van de maatregel in relatie tot de doelstelling
- De inzet van maatregelen per pijler is consistent met de doelstelling
- De omvang van de benodigde middelen per pijler / maatregel is onderbouwd
- Bij de prioritering van maatregelen is rekening gehouden met eventuele nabijgelegen knelpunten die niet tot de verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel behoren

Zie voor bevindingen de volgende pagina

### Bevindingen

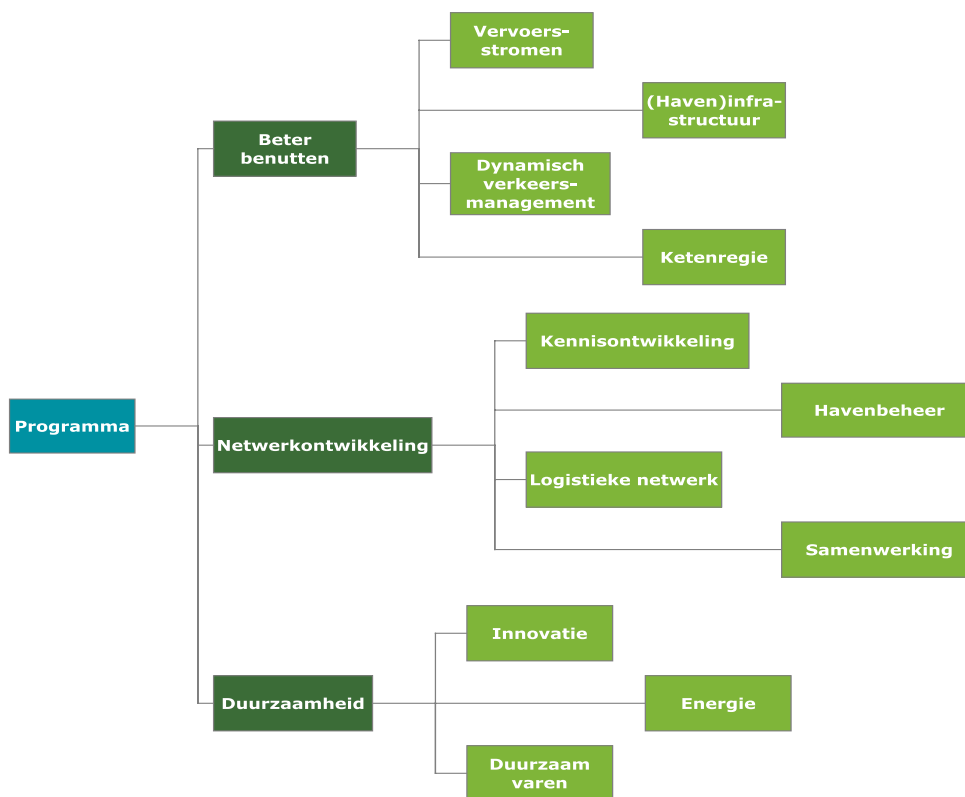
- Bij het opstellen van het programma en de daarbij horende maatregelen zijn stakeholders betrokken.
- Er is geen sprake van een prioritering van maatregelen in relatie tot de doelstelling; alle maatregelen zijn even relevant.
- De maatregelen passen bij de pijlers, de pijlers vloeien logisch voort uit de doelstelling.
- De omvang van de benodigde middelen per maatregel is een inschatting geweest, zonder harde onderbouwing.
- Binnen de pijlers heeft een verschuiving van middelen plaats gevonden; wanneer maatregelen onvoldoende benut werden zijn de middelen (deels) voor andere maatregelen binnen dezelfde pijler ingezet.

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit drie pijlers:

- Beter benutten
- Netwerkontwikkeling
- Duurzaamheid

Per pijler zijn er clusters van maatregelen opgenomen. In onderstaande figuur wordt de structuur van het programma inzichtelijk gemaakt.

**Figuur 5: Structuur programma goederenvervoer over water**



Bron: *Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland*

Per maatregelencategorie (de licht groene blokjes) zijn een aantal maatregelen voorzien. In de tabel hieronder zijn deze maatregelen samengevat weergegeven. De letter-cijfercombinatie die vooraf gaat aan de maatregelencategorie bestaat uit de eerste letter van de pijler (B=beter benutten, N=netwerkontwikkeling en D=duurzaamheid) en het nummer van de maatregelencategorie. Deze codering komt terug in de volgende paragraaf.

**Tabel 10: Samenvatting uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water**

Maatregelen gericht op	maatregel	toelichting
B1. Vervoersstromen	Informatie en kennis	Toolset t.b.v. bedrijfsleven voor stimuleren vervoer over water
	Modal shift	Inzet logistiek adviseurs voor advies bij stap naar vervoer over water
	capaciteitsbenutting	Het matchen van lege scheeps capaciteit / het optimaliseren van de beladingsgraad
B2. (haven) infrastructuur	Knelpunten	Ondiepten bij bruggen en sluisen
	wachttijden	Participeren in projecten die leiden tot het oplossen van wachttijdproblematiek
	Kades en overslagfaciliteiten	Bijdrage van de provincie aan investeringen in (uitbreiding) van kades en overslagfaciliteiten door gemeenten, openbare terminals en regionale overslagcentra
B3. Dynamisch verkeersmanagement	Bedienen op afstand	Samen met RWS en regionale en provinciale partners stappen zetten om bruggen en sluisen 24/7 'open' te houden
B4. Ketenregie	Monitoring	Ondersteunen van projecten die een landsdeling monitoringsysteem realiseren
N1. Kennisontwikkeling	Kennisdistributiecentrum Noordoost-Nederland	Kennis ontwikkelen en ontsluiten door KDC Logistiek NO Nederland
N2. Havenbeheer	Port of Twente	Bijdrage aan begroting Port Of Twente, o.m. voor ontwikkelen en stimuleren eenduidig havenbeheer
	Zwolle-Kampen-Meppel	Bijdrage aan haven- en logistieke visie van samenwerking Zwolle-Kampen-Meppel
	Verbeteren faciliteiten voor de binnenvaart	Kwaliteit van wacht- en/of ligplaatsen bevorderen
	Gebruiksvriendelijkheid van de binnenhavens	Havengelden in relatie tot havenbeheer; deze maatregel wordt opgepakt bij de maatregelen gericht op samenwerking
N3. Logistieke netwerk	Landsdelig karakter	Netwerkvisie opstellen samen met o.a. Drenthe en Noord Nederland en deze afstemmen met overige landsdelen en Duitse grensregio's
	EU-beleid	Netwerkstudie samen met de partners binnen het TEN-t netwerk 'North Sea – Baltic Corridor' als input voor Europees transport beleid

Maatregelen gericht op	maatregel	toelichting
N4. Samenwerking	Blue road platform	Oprichten platform voor stakeholders
D1. Innovatie	Innovatieschuur <sup>82</sup> EICB-verduurzaming	Bijdragen aan het vinden van oplossingen voor verduurzaming van bestaande scheepsmotoren
D2. Energie	Walstroom en LNG vulpunten	Walstroomvoorzieningen en LNG vulpunten mogelijk maken
D3. Duurzaam varen	Cursus voortvarend besparen	Cursus door EICB mogelijk maken

*Bron: Uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water provincie Overijssel, januari 2014*

Voor de totstandkoming van het programma is een externe projectleider aangetrokken vanwege het ontbreken van deskundigheid bij de provincie. In een interview is aangegeven dat tot dat moment goederenvervoer over water geen thema was voor de provincie Overijssel. Het gevolg daarvan was dat er nog geen kennis of netwerk beschikbaar was. Dit betekende dat zowel intern als extern geïnvesteerd moest worden, dat heeft de nodige tijd gekost. De externe projectleider heeft in de voorbereiding op het programma verladers, schippers, Rijkswaterstaat, infrabeheerders en gemeenten langs de natte infrastructuur betrokken om er voor te zorgen dat het programma aan zou sluiten op de knelpunten en wensen in de markt. Aangegeven is dat de economische situatie op dat moment er toe leidde dat bedrijven druk waren met 'overleven' waardoor het lastig was om de potentie van goederenvervoer over water bij hen op het netvlies te krijgen. Ook dat heeft tijd gekost en dat verklaart waarom het uitvoeringsprogramma in juli 2013 pas gereed was. Het programma is opgesteld uitgaande van een groei in de markt. Qua maatregelen is, zo is in een interview aangegeven, gekozen voor maatregelen die zowel passen in een periode van groei als van crisis. De maatregelen zijn onderling niet nader geprioriteerd; door de provincie is ingezet op alle maatregelen.

De verlenging van de looptijd van het uitvoeringsprogramma tot 1 januari 2018 is een gevolg van het GS-besluit om vanuit het uitvoeringsprogramma bij te dragen aan de projecten 'robuuste brug- en sluisbediening Twente en Zwolle-Kampen' en 'inzet logistieke makelaars'. Beide projecten vallen onder het Rijksprogramma Beter Benutten. Er zijn afspraken met het Rijk gemaakt over de gezamenlijke bediening van de bruggen en sluisen en het op afstand bedienen.

<sup>82</sup> EICB: Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart

## 4.2 Instrumentarium programma goederenvervoer over water

De maatregelen uit het programma zijn uitgewerkt in instrumenten en voorzien van een budget. In tabel 11 is het instrumentarium opgenomen en is aangegeven hoeveel er begroot is per onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

*Tabel 11: Instrumentarium uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water*

Onderdeel	instrumentarium	€ Begroot
B1	Uitbesteed aan Bureau Maatwerk Verladers	490.000
B2	2.1 subsidie aan gemeenten.	1.000.000
	2.2 subsidie aan gemeenten.	100.000
	2.3 subsidie aan gemeenten en bedrijven met kadefaciliteiten.	1.150.000
B3	Bestuursovereenkomst met partners, waarin doelen, werkafspraken en budget geregeld worden	1.500.000
B4	Deelname in projectkosten bij bedrijven, projectorganisaties, brancheverenigingen e.d.	150.000
N1	Subsidie aan Hogeschool Windesheim voor KDC NO Nederland	250.500
N2	2.1 subsidie aan Port of Twente	250.000
	2.2 subsidie aan samenwerking ZKM	160.000
	2.3 subsidie aan gemeenten en bedrijven met kadefaciliteiten.	300.000
N3	Projectgeld t.b.v. studies en lobby Landsdelig EU-beleid	200.000
		250.000
N4	Subsidie voor oprichting van Blue Road (verladers)platform voor bedrijven en overheden	350.000
D1	Subsidie aan het EICB	500.000
D2	Subsidie aan gemeenten en bedrijven met kadefaciliteiten.	750.000
D3	Subsidie aan het EICB	75.000
	Uitvoeringskosten	524.500
	TOTAAL	8.000.000

*Bron: Programma goederenvervoer over water*

Er is een inschatting gemaakt van de kosten voor de verschillende onderdelen, er is geen sprake van een harde onderbouwing van deze kosten.

Een groot deel van het instrumentarium van het programma goederenvervoer over water betreft subsidieregelingen. In het UitvoeringsBesluit Subsidies (UBS) zijn in artikel 5.17 tot en met 5.20 de grondslagen opgenomen.

In tabel 12 zijn de artikelen opgenomen en tevens de subsidieplafonds per jaar; het bedrag dat gedurende een bepaald tijdvak ten hoogste beschikbaar is.

**Tabel 12: UBS artikel 5.17 tot en met 5.20**

Artikel	Onderdeel	2014	2015	2016
5.17 Verbeteren van de haven- infrastructuur en – faciliteiten (B2)	Oplossen knelpunten ondiepten bij bruggen en sluizen	1.000.000	750.000	250.000
	Onderzoek/studie die bijdraagt aan het verkorten van de wachttijden of andere verkeersknelpunten bij bruggen en sluiten, zowel voor wegverkeer als voor waterverkeer	100.000	100.000	30.000
	Aanleggen, uitbreiden of verbeteren van een kade	1.150.000	865.000	400.000
	Verbeteren van de wacht- of ligplaatsfaciliteiten tbv de binnenvaart	300.000	300.000	150.000
5.18 Investeringsimpuls verduurzaming goederenvervoer over water (D2)	a. De aanschaf en aanleg van een walstroombaan	300.000	300.000	150.000
	b. De aanschaf en aanleg van een LNG vulpunt	450.000	450.000	0
5.19 Blue road Platform Overijssel (N4)		350.000	0	0
5.20 kennisondersteuning goederenvervoer over water (B1)		490.000	0	0
<b>TOTAAL</b>		<b>4.140.000</b>	<b>2.765.000</b>	<b>980.000</b>

Bron: UBS

Zowel voor regeling 5.19 als 5.20 geldt dat er sprake was van een enkelvoudige subsidie. Beide regelingen zijn in 2014 via een tenderprocedure in de markt gezet. Na afloop van



de tenderprocedure en het afgeven van de beschikking aan de winnende partij zijn beide subsidieplafonds op 0 gesteld.

Uit de tabel blijkt dat de subsidieplafonds voor enkele regelingen in de loop der tijd naar beneden zijn bijgesteld. Dit heeft enerzijds te maken met het budget wat al is beschikbaar; de aanvragen die al zijn gehonoreerd. Een andere reden is dat er voor sommige regelingen minder belangstelling bleek te zijn. De budgetten die vrijvallen kunnen door de programmaleider worden ingezet voor andere maatregelen binnen de pijler. Dit betekent dat er ook andere maatregelen zijn gefinancierd dan in het programma zijn opgenomen, die evenwel passen binnen de pijlers van het programma.

De subsidieregelingen zijn op verschillende manieren en momenten onder de aandacht gebracht van potentiële aanvragers. Zo is er een voorlichtingsbijeenkomst gehouden en daarnaast zijn de regelingen op de website van de provincie te vinden en kan er informatie worden opgevraagd bij het subsidieloket van de provincie. Daarnaast zijn de mogelijkheden bij herhaling onder de aandacht gebracht in gesprekken met bedrijven en gemeenten door de programmamanager. Ook Port of Twente, Port of Zwolle en Bureau Voorlichting Binnenvaart hebben in hun contacten met bedrijven de subsidieregelingen van de provincie Overijssel onder de aandacht gebracht. Er is waardering voor de subsidieregelingen bij de stakeholders die wij gesproken hebben. Een aandachtspunt dat in meerdere interviews en vanuit verschillende stakeholders naar voren is gebracht is de eindtermijn van de regelingen; er zijn aanvragen in voorbereiding maar het is niet zeker of die tijdig gereed komen. Dit heeft te maken met de benodigde cofinanciering en de voorbereidingstijd die bedrijven en gemeenten nodig hebben alvorens een aanvraag in te kunnen dienen.

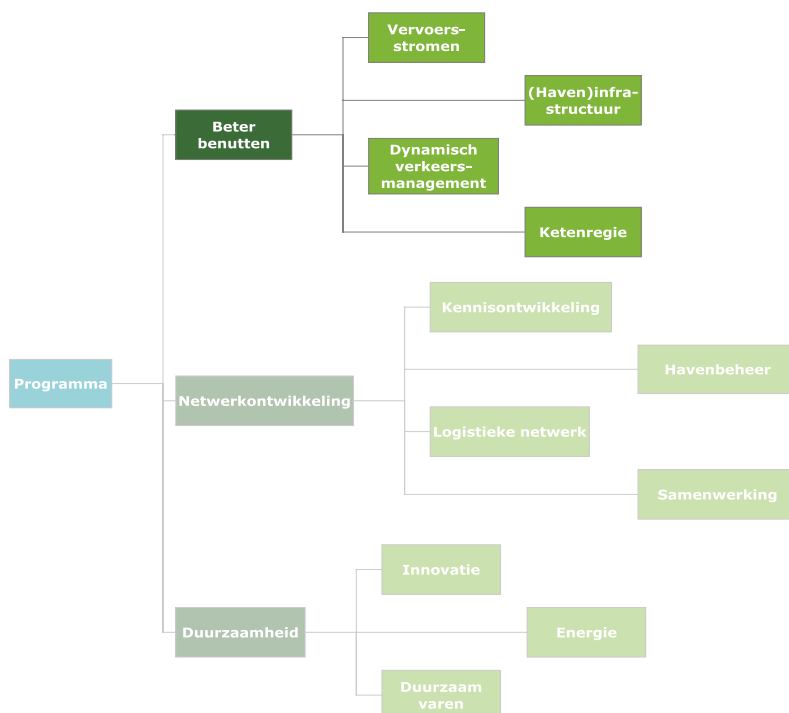
Daarnaast is er subsidie verstrekt via de Algemene Subsidie Verordening (ASV). Gedeputeerde Staten kunnen op grond van artikel 3 van de ASV subsidies verstrekken voor activiteiten die bijdragen aan doelstellingen van het provinciaal beleid of passen binnen de programmabegroting. Anders dan de regelingen kent de ASV geen plafond.

In de volgende paragrafen wordt per pijler ingegaan op de uitvoering inclusief de verstrekte subsidies.

### 4.3 Beter benutten

De eerste pijler die aan bod komt, betreft de pijler beter benutten.

**Figuur 6: Pijler beter benutten**



Bron: Programma goederenvervoer over water, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

### Normen

- De invulling van de maatregelen op deze pijler heeft plaats gevonden zoals beoogd
- Daar waar de invulling anders is geweest dan werd beoogd, is een verklaring voorhanden

### Bevindingen

- Voor het onderdeel maatregelen gericht op vervoersstromen bleek de belangstelling groter te zijn dan verwacht. Daarom zijn er extra middelen beschikbaar gesteld voor dit onderdeel.
- Er is bij stakeholders veel waardering voor de aanpak binnen het project Maatwerkadvies.
- Voor het onderdeel maatregelen gericht op haveninfrastructuur was er minder belangstelling als het gaat om het wegwerken van ondiepten bij bruggen en sluisen en onderzoek naar wachttijden. Daarom zijn de budgetten deels voor andere maatregelen gericht op het zelfde doel ingezet. Voor verbeteringen aan kades en kadefaciliteiten geldt dat de belangstelling groeiende is, naar verwachting zullen er nog aanvragen volgen.
- Er is vooralsnog geen belangstelling gebleken voor de regeling gericht op wach- en ligplaatsen. De helft van het oorspronkelijke budget is nog beschikbaar voor eventuele aanvragen, de andere helft is ingezet op andere maatregelen.

### Vervolg Bevindingen

- Voor het onderdeel dynamisch verkeersmanagement geldt dat de invulling van dit onderdeel door de versobering door het Rijk gewijzigd is; door de aansluiting bij Beter Benutten zijn de gevolgen van de versobering opgevangen en zijn afspraken voor de korte termijn (tot 1/1/18) en langere termijn (vanaf 1/1/18) gemaakt.
- De maatregel gericht op ketenregie heeft geleid tot een monitor logistiek.
- ‘Vrijvallende’ middelen van regelingen die minder belangstelling trokken, zijn ingezet voor andere maatregelen gericht op beter benutten.

De pijler beter benutten bestaat uit 3 onderdelen; vervoersstromen, haveninfrastructuur en dynamisch verkeersmanagement.

### Maatregelen gericht op vervoersstromen

Er is subsidie verstrekt aan Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) voor het uitvoeren van het project Maatwerkadvies. In dit project gaan logistieke adviseurs met verladende bedrijven hun vervoersvraag doornemen en bekijken of een modal shift<sup>83</sup> naar goederenvervoer over water mogelijk is. De prestatieafpraak was dat er 50 quick-scans uitgevoerd zouden worden, die naar verwachting in een tweede fase voor 15 bedrijven zou worden uitgewerkt in een business case en vervolgens voor vijf bedrijven zou leiden tot een pilot.

Hoewel in het uitvoeringsprogramma al aangegeven werd dat BVB een geschikte partij zou zijn voor deze taak, is er om ook andere partijen in de gelegenheid te stellen om in te schrijven gekozen voor een subsidieregeling. Het was geen optie om een opdracht te verstrekken omdat het resultaat niet specifiek ten goede komt aan de provinciale organisatie, maar meer een algemeen belang betreft. Uit interviews is gebleken dat in de voorlichtingsbijeenkomst door de provincie duidelijk werd dat BVB de enige partij was die hiervoor in aanmerking zou komen. Desondanks heeft ook een andere partij (gemeente in combinatie met Port of Twente en een consultant) ingeschreven. Op basis van een puntentelling ten aanzien van vooraf opgestelde kwaliteitscriteria is de subsidie naar BVB gegaan.

BVB heeft samen met ondernemersvereniging EVO bedrijven benaderd om te bekijken of een modal shift haalbaar is. Er zijn 340 bedrijven benaderd om te komen tot vijftig bedrijven die geïnteresseerd waren in een quick-scan. De 50 quick-scans hebben geleid tot 42 bedrijven waarvoor een business case uitgewerkt zou kunnen worden. Dat is veel meer dan verwacht. Nog niet alle business cases zijn uitgewerkt. Voor acht bedrijven heeft het geleid tot een pilot om goederen te gaan vervoeren over water. Drie bedrijven zijn inmiddels overgestapt naar goederenvervoer over water.

<sup>83</sup> Modal shift wil zeggen het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door andere vormen van vervoer, met name vervoer per spoor en per schip

BVB heeft een vervolgoopdracht van de provincie gekregen om de overgebleven business cases alsnog uit te gaan werken, hiervoor is via de ASV subsidie verstrekt.

**Tabel 13:** Benutting subsidie-instrument Beter benutten, kennisondersteuning

Regeling /ASV	ontvanger	Toelichting	€	plafond
5.20 Kennisondersteuning goederenvervoer over water (2014)	St. Bureau voorlichting Binnenvaart	project kennisondersteuning goederenvervoer	489.945	490.000
ASV (2016)	St. Bureau voorlichting Binnenvaart	project kennisondersteuning goederenvervoer	42.287	
ASV (2016)	St. Bureau voorlichting Binnenvaart	Kennisondersteuning goederenvervoer over water	150.000	
Totaal			682.232	

Bron: Provinciaal blad (plafonds), Subsidieregister 2014, 2015 en aanvullende informatie van de provincie over 2016

De subsidie die in eerste instantie is verstrekt is gelijk aan het subsidieplafond voor de regeling. Voor de vervolgoopdracht is vanuit de ASV subsidie verstrekt.

Recent (najaar 2016) wordt er ook een project Maatwerkadvies uitgewerkt specifiek voor de omgeving van het kanaal Almelo – Coevorden.

52

Op basis van het Maatwerk-project zijn, zo is een interview aangegeven, enkele handreikingen te doen als het gaat om een modal shift naar goederenvervoer over water.

- Containers; als de verlader binnen 50 km ten oosten of 20 km ten westen<sup>84</sup> van een containerterminal ligt, dan is binnenvaart interessant voor zover het 20-40 foot containers betreft.
- Bulk: bij een watergebonden locatie en met partijen groter of gelijk aan 500 ton is binnenvaart interessant. Qua af te leggen afstand geldt dat binnenvaart interessant is als een afstand van minimaal 100 km moet worden afgelegd en beide partijen aan het water zitten. Als niet allebei de partijen aan het water zitten moet de afstand minimaal 300 km zijn.

Uit interviews is gebleken dat stakeholders veel waardering hebben voor de aanpak binnen het project Maatwerkadvies. Bedrijven hebben niet de tijd noch de expertise om zich te verdiepen in de mogelijkheden van een modal shift en het eventueel organiseren van een modal shift. De aanpak waarbij adviseurs bedrijven die er belangstelling voor hebben benaderen om de mogelijkheden voor en voordelen van een modal shift in kaart te brengen, wordt als goede zet beschouwd.

<sup>84</sup> Dit heeft te maken met de totale afstand tot de haven van Rotterdam

## Maatregelen gericht op haveninfrastructuur

Om eventuele knelpunten qua ondiepten bij sluisen en bruggen op te lossen is er € 1 mln. beschikbaar gesteld. Hiervoor kunnen gemeenten subsidie aanvragen; er wordt maximaal 50% van de subsidiabele kosten toegekend met een maximum van € 250.000 per aanvraag. Tot nu toe heeft dit geleid tot één aanvraag. Omdat er weinig belangstelling is voor deze regeling is € 500.000 van het budget verschoven naar andere maatregelen binnen deze pijler.

**Tabel 14:** Benutting subsidieregeling 5.17 a oplossen knelpunten

Regeling	Ontvanger	Toelichting	€	Plafond
5.17 a. haveninfra ondiepten 2014	Gemeente Kampen	Uitdiepen gemeentelijk Loswal	250.000	1.000.000
2015				750.000
2016 <sup>85</sup>				250.000

Bron: Provinciaal blad (plafonds), Subsidieregister 2014, 2015 en aanvullende informatie van de provincie over 2016

In het uitvoeringsprogramma was ook een regeling voorzien voor het oplossen van wachttijdproblematiek; regeling 5.17 b. gericht op onderzoek of studie die bijdraagt aan het verkorten van de wachttijden of andere verkeersknelpunten bij bruggen en sluisen voor zowel wegverkeer als voor waterverkeer. Er zijn tot nu toe geen aanvragen voor deze regeling gedaan. Het subsidieplafond is daarom teruggebracht van € 100.000 (2014 en 2015) naar € 30.000 (2016).

Daarnaast is er een regeling voor het aanleggen en/of verbeteren van laad- en loskades. Deze regeling is bedoeld voor zowel gemeenten als voor bedrijven met kadefaciliteiten. De subsidie bedraagt maximaal 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 150.000 per aanvraag. Voor deze regeling was eveneens ruim € 1 mln. beschikbaar. Er zijn aanvragen toegekend in 2014 en 2015. Zie hiervoor tabel 15. In interviews is aangegeven dat de crisis van invloed is geweest op de belangstelling voor deze regeling. Het bulkvervoer liep als gevolg van de crisis terug en gemeenten hadden weinig budget. Inmiddels kunnen havens weer op belangstelling rekenen, zo zijn de havenregio's Twente, Zwolle-Kampen en Deventer bezig met de uitwerking van plannen voor havenontwikkelingen. Naar verwachting zullen daar nog aanvragen uit naar voren komen. Voor deze aanvragen kan het einde van de looptijd van de regelingen (1-1-2018) mogelijk een probleem vormen.

<sup>85</sup> Peildatum 19 september 2016

**Tabel 15:** Benutting subsidie-instrument verbetering haveninfrastructuur en kades

Regeling	Ontvanger	Toelichting	€	Totaal	Plafond
5.17 c. Haveninfra verbeteren kade 2014				284.557	1.150.000
	Speelman Beheer B.V.	Overslag locatie Speelman	136.546		
	Huiskamp Verhuur B.V.	Overslag locatie Huiskamp Enschede	33.083		
	Bruil Beton & Mix B.V.	Plaatsen 2 silo's	37.500		
	Sesam B.V.	aanleggen, uitbreiden kade	77.428		
5.17 c. Haveninfra verbeteren kade (2015)				693.015	865.000
	Op- en Overslag Twente B.V.	Twentekanaal Zuidelijke Havenweg	68.550		
	Rokramix Holding B.V.	Nieuwe kade Rokramix betoncentra	150.000		
	Covatra B.V.	Logistieke hub Covatra	150.000		
	Westerman Logistics B.V.	Logistieke hub Nigris	150.000		
	Lagros B.V.	Lagros Haven Faciliteit	150.000		
	Titsing vastgoed	Kade binnenhaven 111-115	24.465		
5.17 c. Haveninfra verbeteren kade (2016) <sup>86</sup>				79.676	400.000
	Breman Machinery BV	Verbeteren haveninfrastructuur	79.676		

Bron: Provinciaal blad (plafonds), Subsidieregister 2014, 2015 en aanvullende informatie van de provincie over 2016

<sup>86</sup> Peildatum 19 september 2016

De regeling gericht op de wacht- en ligplaatsfaciliteiten heeft niet tot aanvragen geleid. Het budget daarvoor was van € 300.000 tot € 150.000 teruggebracht. Het verschil is voor andere maatregelen binnen de pijler ingezet.

### Maatregelen gericht op Dynamisch verkeersmanagement

In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat er gestreefd wordt naar het 24/7 beschikbaar hebben en houden van de infrastructuur. Dat betekent dat bruggen en sluisen altijd en overal bediend worden en dat adequate informatievoorziening aan gebruikers en beheerders bijdraagt aan een efficiënt verkeersmanagement. Min of meer parallel aan het opstellen van het uitvoeringsprogramma besloot het ministerie van I&M tot een versoering van de bedieningstijdens van bruggen en sluisen.

Een groot deel van het bedrag dat was gereserveerd voor dynamisch verkeersmanagement is ingezet voor het project 'robuuste bediening bruggen en sluisen Twente en Noordwest-Overijssel' met als doel de negatieve effecten van de versoering van brug- en sluisbedieningstijden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu teniet te doen. De projecten voor Twente en Noordwest Overijssel bestaan uit twee onderdelen, te weten:

- Korte termijn (tot 1-1-2018): omslag naar vraaggestuurd bedienen door flexibelere inzet personeel.
- Langere termijn (vanaf 1-1-2018): Bedienen op afstand.

Voor het korte termijndeel (vraaggestuurd bedienen) is aansluiting gezocht bij het Rijksprogramma Beter Benutten. Voor het langere termijndeel (bedienen op afstand) wordt een Bestuursvereenkomst afgesloten tussen de betrokken stakeholders.

Het project 'robuuste bediening bruggen en sluisen' betreft een initiatief van de provincie Overijssel en heeft geleid tot een samenwerking van regionale overheden (provincies en gemeenten) en Rijkswaterstaat waarin deze partijen gezamenlijk maatregelen financieren en uitvoeren om een robuuste bediening van bruggen en sluisen in Overijssel te waarborgen.

Tot en met 2016 was er voor de maatregelen gericht op dynamisch verkeersmanagement € 1.5 mln. beschikbaar. Aan investeringen voor de brug- en sluisbediening is € 1.1 mln. uitgegeven.

De maatregel gericht op ketenregie heeft invulling gekregen via het ontwikkelen van een monitor Logistiek. De [monitor](#) is inmiddels gerealiseerd en beschikbaar via de website van de provincie Overijssel. Voor het in stand houden van de monitor zal de komende jaren nog een financiële bijdrage worden gedaan uit het programma. Het budget (€150.000) is/wordt daaraan besteed.

### Overige maatregelen gericht op beter benutten

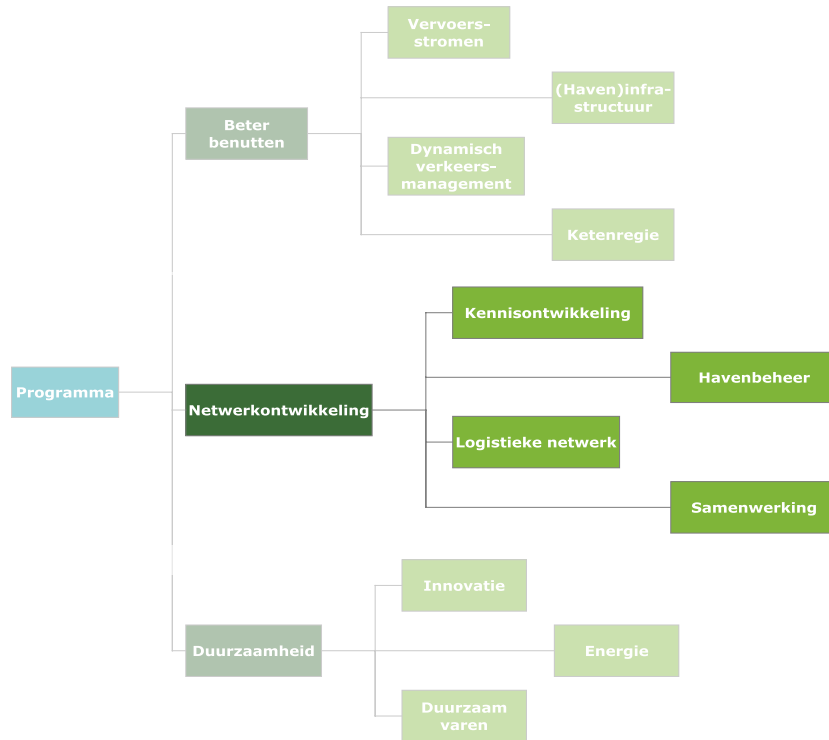
Het meerwerk in het kader van project Maatwerkadvies, een stimuleringsproject gericht op het kanaal Almelo-Coevorden en de bijdrage aan het ontwikkelen van een hypermodern, milieuvriendelijk hybride binnenvaartschip dat veel meer lading kan

vervoeren dan de nu gebruikte schepen op het Twentekanaal (de Twentemax) zijn voorbeelden van maatregelen waar de 'vrijvallende' middelen voor zijn / worden ingezet.

## 4.4 Netwerkontwikkeling

De pijler netwerkontwikkeling uit het uitvoeringsprogramma staat centraal in deze paragraaf.

**Figuur 7: Pijler netwerkontwikkeling**



Bron: Programma goederenvervoer over water, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland



### Normen

- De invulling van de maatregelen op deze pijler heeft plaats gevonden zoals beoogd
- Daar waar de invulling anders is geweest dan werd beoogd, is een verklaring voorhanden

### Bevindingen

- De maatregel kennisontwikkeling is ingevuld zoals beoogd
- De maatregel havenbeheer is grotendeels ingevuld zoals beoogd.
- De maatregel logistieke netwerken heeft een andere invulling gekregen dan beoogd doordat de belangstelling voor samenwerking tussen provincies op dit thema beperkt is en omdat er geen ruimte was voor een netwerkstudie binnen TEN-T. De middelen zijn voor andere doeleinden binnen het thema ingezet.
- De maatregel gericht op samenwerking heeft met de SLA op verzoek van stakeholders een bredere insteek gekregen dan oorspronkelijk beoogd.

De pijler netwerkontwikkeling bestaat uit vier pijlers; kennisontwikkeling, havenbeheer, logistiek netwerk en samenwerking.

### Kennisontwikkeling

In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat het gebruik (kunnen) maken van beschikbare kennis en het ontwikkelen en verspreiden van kennis als een rode draad door het programma loopt. Omdat binnen het Kennisdistributiecentrum Noordoost-Nederland (KDC) ondergebracht bij Hogeschool Windesheim kennis wordt ontwikkeld om de logistiek in de regio te stimuleren, krijgt het KDC als opdracht van de provincie om de kennis die nodig is voor het optimaal stimuleren van het goederenvervoer over water te ontsluiten en waar mogelijk (mede) te ontwikkelen<sup>87</sup>. Hiervoor ontvangt het KDC subsidie van de provincie.

De subsidie voor het KDC is verstrekt vanuit de ASV. Zoals eerder aangegeven gelden bij de ASV geen plafonds. In de hierna opgenomen tabel is daarom aangegeven wat de omvang van de middelen is die voor dit onderdeel was gereserveerd.

**Tabel 16: benutting subsidie-instrumentarium kennisontwikkeling 2014-2016**

Subsidie	ontvanger	Toelichting	€	Beschikbare middelen
ASV (2014)	Hogeschool Windesheim Techniek	Beter Benutten kanaal Almelo-Coevorden	13.834	
ASV (2014)	Hogeschool Windesheim Techniek	Beter Benutten kanaal Almelo-Coevorden	20.781	
ASV (2015)	Hogeschool Windesheim Techniek	1e tranche Kennisagenda Logistiek	161.690	

<sup>87</sup> Provincie Overijssel, Uitvoeringsplan Goederenvervoer over Water p. 10.

ASV (2016) <sup>88</sup>	Hogeschool Windesheim Techniek	2 <sup>e</sup> tranche Kennisagenda Logistiek	51.698	
TOTAAL			248.003	250.500

Bron: *Subsidieregisters 2014, 2015 en aanvullende informatie provincie Overijssel 2016*

In het programma werd uitgegaan van een jaarlijkse bijdrage ad € 83.500 te beginnen in 2013. Tot 2016 zou er dan in totaal € 250.500 worden uitgekeerd als subsidie aan Windesheim. Tot nu toe is er € 248.003 aan subsidie verstrekt aan Windesheim.

Het KDC is een strategisch samenwerkingsverband dat als doel heeft kennis over logistiek te ontsluiten voor belanghebbenden. Het KDC is onderverdeeld in een zestal regio's. De provincie Overijssel is betrokken bij het KDC Noordoost-Nederland. Hiervan is Hogeschool Windesheim de initiatiefnemer.<sup>89</sup> Windesheim heeft een Associate lector Logistiek aangesteld. Het KDC is een platform van het bedrijfsleven, branche-organisaties, kennisinstellingen en de overheid in de regio, gecoördineerd door de Hogeschool Windesheim. Het samenwerkingsverband bestaat onder andere uit zes logistieke HBO opleidingen, logistieke ondernemersorganisatie EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN).<sup>90</sup> De provincie Overijssel is één van de actoren uit het KDC netwerk en daarnaast ook één van de partners die middelen inbrengt voor de financiering van onderzoeksprojecten die uitgevoerd worden door het KDC.

In een brainstorm met de partners, waaronder de provincie Overijssel, is in november 2014 door het KDC in kaart gebracht welke thema's relevant zijn voor de partners. Dit heeft geleid tot de kennisagenda logistiek Provincie Overijssel. Daarnaast zijn er onderzoeksrapporten door het KDC uitgebracht;

- Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden, onderzoek naar de potentie voor goederenvervoer (maart 2015)<sup>91</sup>
- Kernnetwerk Logistiek Noord- en Oost-Nederland, verkennend onderzoek naar de logistiek-relevante clusters (februari 2016)
- Vestigingsplaatsvoorkeuren van logistieke bedrijven in Overijssel (maart 2016)
- Versterking bulkvervoer door binnenvaart (laatste kwartaal 2016)
- Waardetoevoeging aan transitstromen (laatste kwartaal 2016)
- Efficiency in de ketenregie: Douane/AEO procedures (op moment van schrijven nog niet gepubliceerd)
- Zuivelstromen Noord- en Oost-Overijssel ten opzichte van kernnetwerk logistiek (op moment van schrijven nog niet gepubliceerd)

<sup>88</sup> Peildatum 19 september 2016

<sup>89</sup> <https://www.windesheim.nl/onderzoek/onderzoeksthemas/technologie/area-development/samen-sterk-in-de-logistiek-met-kennisdistributiecentrum/>

<sup>90</sup> <http://www.kennisdlogistiek.nl/over-ons>

<sup>91</sup> Dit onderzoek dateert van voor het opstellen van de kennisagenda.

In bijlage 3 vindt u een kort overzicht van zowel de Kennisagenda als van deze rapporten.

Het KDC levert praktijkgericht onderzoek op waarin belemmeringen, behoeften en mogelijke maatregelen worden geconstateerd, het KDC geeft geen adviezen. De rapporten worden door de provincie gebruikt als basis voor het toekomstig logistiek beleid. Het KDC is in de gelegenheid gesteld om het koersdocument Logistiek te becommentariëren en heeft aangegeven duidelijk sporen van hun rapporten in het koersdocument terug te zien.

### Maatregelen gericht op havenbeheer

In het uitvoeringsprogramma is aangegeven dat het beheer van de binnenhavens van essentieel belang is voor het goed functioneren van een hoogwaardig en duurzaam vervoersysteem. In het uitvoeringsprogramma wordt ingezet op het ondersteunen van Port of Twente en de samenwerking op het gebied van de havens in Zwolle-Kampen-Meppel. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de faciliteiten voor de binnenvaart en de gebruiksvriendelijkheid van de binnenhavens. Deze laatste is qua uitvoering ondergebracht bij de maatregelen gericht op samenwerking. Voor Port of Twente is in de periode 2014 en 2015 jaarlijks € 125.000 beschikbaar, voor Zwolle-Kampen-Meppel tot 2016 € 160.000. Op een later moment is het Logistiek Expertise Centrum (LEC) regio Zwolle ontstaan. Door een verschuiving van de middelen kon ook het LEC met een subsidie ondersteund worden. Door bij te dragen aan de begrotingen van Port of Twente, het havenbedrijf ZKM en het LEC wil de provincie lokale netwerkinitiatieven ondersteunen.

59

**Tabel 17:** benutting subsidie-instrumentarium havenbeheer

Subsidie	ontvanger	Toelichting	€	Beschikbare middelen
ASV (2014)	Port of Twente	Port of Twente	125.000	125.000
ASV (2015)	Port of Twente	Port of Twente	125.000	125.000
ASV (2015)	Gemeente Meppel	Havenbedrijf ZKM	160.000	160.000
ASV (2016)	LEC	LEC	50.000	
Totaal			460.000	410.000

Bron: *Subsidieregister 2014, 2015 en aanvullende informatie provincie Overijssel over 2016*

Zowel Port of Zwolle (zoals het gezamenlijke havenbedrijf Zwolle, Kampen, Meppel inmiddels heet) als Port of Twente richten zich op het stimuleren en versterken van de economie en bedrijvigheid in de regio. Port of Twente doet dat door het creëren van meer werkgelegenheid in de logistieke sector<sup>92</sup>. Port of Zwolle richt zich op het versterken van het vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven, de industrie en logistieke bedrijven<sup>93</sup>. Beiden onderhouden contacten met bedrijven in de regio en met

<sup>92</sup> Bron: <http://www.portoftwente.com/over-ons/>

<sup>93</sup> Bron: <http://www.portofzwolle.nl/nld/over-port-of-zwolle>

de provincie. Daarmee kunnen zij bedrijven attenderen op subsidiemogelijkheden van de provincie en de provincie attenderen op kansen en knelpunten.

Het LEC is een platform dat alle activiteiten in de regio op het gebied van transport en logistiek bundelt. Op de website van het LEC<sup>94</sup> staat vermeld dat het platform is ontstaan uit een wens van de ondernemers om de thema's mens, kennis en economie te verenigen in een efficiënt en effectief platform gerund door ondernemers.

### Maatregelen gericht op het logistieke netwerk

Om een volwaardige positie te krijgen en te behouden in het (boven)regionale, landelijke en Europese netwerk van (fysieke) transport verbindingen en –corridors, werd in het uitvoeringsprogramma aandacht gevraagd voor het borgen van deze positie samen met relevante partners. In een interview is aangegeven dat in Noord Oost Nederland maar in beperkte mate interesse is in samenwerking tussen provincies op dit thema. Concreet betekent dit dat de samenwerking vooral tot uitdrukking komt via de kennisagenda die door het KDC is opgesteld. De middelen die gereserveerd waren (€200.000) zijn ingezet op andere onderdelen die met netwerkontwikkeling van doen hebben.

Vanwege de positie van Overijssel in het TEN-T netwerk 'North Sea – Baltic Corridor' is in het uitvoeringsprogramma opgenomen dat Overijssel samen met partners binnen deze corridor een netwerkstudie zal uitvoeren. Achterliggend doel daarbij is om aanspraak te kunnen gaan maken op gelden uit het EU infrastructuurfonds.

Binnen (de termijn van) het Uitvoeringsprogramma zijn de pijlen verlegd naar het Interreg-programma, omdat er in eerste instantie meer behoefte bleek aan onderzoeksmatige activiteiten die beter bleken te passen binnen het Interreg-programma. De onderzoeksmatige activiteiten kunnen later leiden tot infrastructuurprojecten, waarvoor alsnog een beroep gedaan kan worden op het TEN-T programma. Dit zal naar verwachting echter niet meer binnen de termijn van het uitvoeringsprogramma geschieden. De provincie Overijssel heeft € 18.052 bijgedragen als cofinanciering aan een Interreg-studie. Dit bedrag is aanzienlijk lager dan de beschikbare middelen (€ 250.000). De middelen zijn dan ook verschoven naar een andere post.

Port of Twente en Port of Zwolle spelen een belangrijke rol in de logistieke ontwikkeling die nodig is om Overijssel te profileren in de Oostelijke corridor. De provincie zorgt samen met andere stakeholders vertegenwoordigd in de Strategische Logistieke Alliantie voor de profilering richting Den Haag, Brussel en de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam.

### Maatregelen gericht op samenwerking

In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat samenwerking als een rode draad door het uitvoeringsprogramma lopen. Om de afstemming te stimuleren wordt ingezet op het oprichten van een platform voor stakeholder; het zogenaamde Blue road Platform. Hiervoor is € 350.000 beschikbaar.

<sup>94</sup> Bron: <http://www.lecregiozwolle.nl/>

Oorspronkelijk was de maatregel bedoeld voor de binnenvaart, maar inmiddels is dit uitgebreid naar de logistieke sector als geheel. De naam Blue Road platform is losgelaten en er is inmiddels een Strategische Logistieke Alliantie opgericht. Voor de ondersteuning en het operationeel krijgen van het platform is subsidie verstrekt.

**Tabel 18:** benutting subsidie-instrumentarium samenwerking

Regeling	ontvanger	Toelichting	€	Beschikbare middelen
ASV	Stichting Logistiek Platform	Logistiek Platform Overijssel	289.000	350.000

Bron: Subsidieregister 2015

In de Statenbrief Ontwikkelingen en kansen logistiek Overijssel<sup>95</sup> wordt toegelicht dat de Strategische Alliantie Logistiek Overijssel als wens van de sector naar voren is gekomen in de Ronde Tafel bijeenkomst die in september 2014 door de provincie is georganiseerd voor vertegenwoordigers van de 4 O's (ondernemers, overheid, onderwijs en onderzoek) uit de logistieke sector. Doel van de alliantie, waarvoor volgens de stakeholders de provincie het initiatief zou moeten nemen, is te komen tot een evenwichtige en evenredige samenwerking op het gebied van logistiek tussen bedrijfsleven, overheden, brancheorganisaties en kennisinstellingen.

De Strategische Logistieke Alliantie (SLA) wordt ondersteund door de stichting Logistiek Platform. Na de fase van opstarten is de provincie nu deelnemer aan de SLA en niet langer de trekker van het SLA. Die rol is belegd bij de stichting. De SLA kent vier speerpunten:

- Arbeidsmarkt & onderwijs
- Ruimte & bereikbaarheid
- Kennis & innovatie
- Profilering & acquisitie

Goederenvervoer over water valt binnen het speerpunt ruimte & bereikbaarheid. In interviews is aangegeven dat in de SLA en ook in het koersdocument Logistiek welke begin 2017 aan PS zal worden voorgelegd, de bereikbaarheidskwaliteit van Overijssel centraal staat. Dat betekent dat het toekomstige beleid breder wordt ingestoken dan voorheen. Via de SLA zal een meerjarenprogramma worden opgesteld voor het speerpunt ruimte & bereikbaarheid. Als er knelpunten bij of kansen voor goederenvervoer over water zijn, dan kan besloten worden om maatregelen ten behoeve van het goederenvervoer over water op te nemen in het meerjarenprogramma.

<sup>95</sup> PS2015-330 Ontwikkelingen en kansen logistiek Overijssel

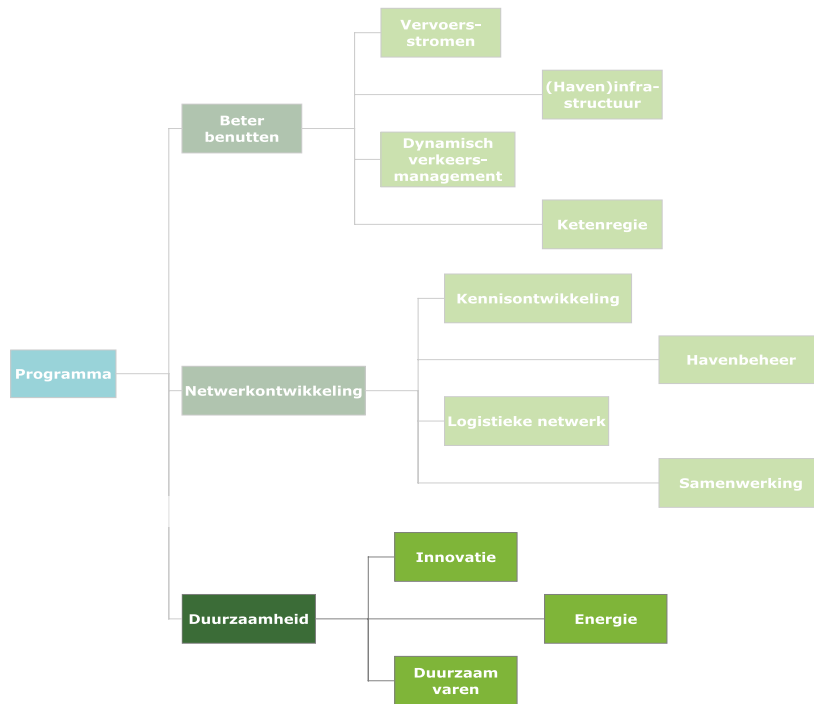
### Overige maatregelen gericht op kennisontwikkeling

De uitvoeringskosten om te komen tot de strategisch logistieke alliantie en de subsidiëring van het LEC Zwolle zijn voorbeelden van maatregelen die zijn gefinancierd met de 'vrijvallende' middelen.

## 4.5 Duurzaamheid

In deze paragraaf staat de pijler duurzaamheid centraal.

**Figuur 8: Pijler duurzaamheid**



Bron: Programma goederenvervoer over water, Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

### Normen

- De invulling van de maatregelen op deze pijler heeft plaats gevonden zoals beoogd
- Daar waar de invulling anders is geweest dan werd beoogd, is een verklaring voorhanden

### Bevindingen

- Op de onderdelen innovatie en duurzaam varen heeft de invulling plaats gevonden zoals beoogd.
- De belangstelling voor de regeling gericht op energie is vooralsnog minder groot dan verwacht, daarom zijn middelen voor andere maatregelen binnen de pijler gereserveerd. Hier hebben zich vooralsnog geen nieuwe mogelijkheden voor maatregelen voorgedaan.
- Er zijn nog geen cijfers beschikbaar die zicht bieden op de besparingen qua brandstof en emissies

In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat het nodig is dat de binnenvaart blijft investeren in duurzaamheidsmaatregelen om de concurrentie met het steeds schoner wordende wegvervoer aan te kunnen. De duurzaamheidsmaatregelen bestaan uit drie pijlers; innovatie, energie en duurzaam varen.

### Maatregelen gericht op innovatie

In het uitvoeringsprogramma is aan gegeven dat de 'Innovatieschuur' van het Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB) invulling kan geven aan de maatregel. Hiervoor is € 500.000 gereserveerd. Het EICB richt zich op vergroening en verduurzaming van de binnenvaart. De 'Innovatieschuur' is een project van het EICB waarin verschillende partijen zijn samengebracht om informatie uit te wisselen om tot standaardisatie en algemene of nog effectievere oplossingen te komen. Het project bestaat uit een viertal werkgroepen, per werkgroep staat een alternatieve brandstof centraal. In samenwerking met Overijssel heeft het EICB drie motoren van bestaande vrachtschepen vervangen door duurzame varianten. Door duurzamere motoren te gebruiken moet de luchtkwaliteit verbeteren. Eerst is een vlootanalyse uitgevoerd voor Overijssel om te verkennen wat de mogelijkheden waren voor de varianten uit de vier werkgroepen. Daaruit bleek dat schepen in Overijssel onvoldoende brandstof gebruiken om LNG een aantrekkelijk alternatief te laten zijn. De overige drie alternatieve duurzame varianten waren wel geschikt als case en deze zijn uitgevoerd op bestaande schepen.

Voor deze projecten heeft de provincie Overijssel subsidie gegeven. De drie schepen waarin de duurzame aandrijving geplaatst is, zijn een voorbeeld voor de rest van de sector voor de mogelijkheden voor verduurzaming. In interviews is aangegeven dat een voorbeeldfunctie van belang is omdat in de binnenvaart vaak het principe 'eerst zien dan geloven' geldt. De cases hebben veel aandacht gegenereerd en lijken ook effectief in het verminderen van emissie. Eén van de schepen heeft de green award<sup>96</sup> gold

<sup>96</sup> Doel van de green award organisatie is het stimuleren tot maatschappelijk verantwoord ondernemen in internationaal vervoer over water, zowel zoet als zout. Bron: [www.greenaward.org](http://www.greenaward.org)

behaald. Er zijn nog geen cijfers bekend, maar de signalen zijn goed, zo is in interviews aangegeven. Door het EICB wordt geconstateerd dat strengere normen uit Europa en eisen van verladers en havens ten aanzien van duurzaamheid daarnaast een impuls geven aan schippers om hun vloot te verduurzamen.

**Tabel 19: Benutting subsidie-instrument innovatie binnenvaart**

Regeling/ASV	Ontvanger	Toelichting	€	Beschikbare middelen
ASV	Stichting proj. binnenvaart	Innovatieschuur	499.855	500.000

Bron: Overzicht provincie Overijssel en programma Goederenvervoer over water

### Maatregelen gericht op energie

Om de schepen van elektriciteit te voorzien draait de scheepsmotor, ook als de schepen stilliggen aan de kade voor het laden en lossen van goederen. De emissies vormen een probleem voor zowel het personeel op de schepen en de overslaglocatie, maar ook voor omwonenden. In het uitvoeringsprogramma is daarom een maatregel gericht op walstroomfaciliteiten opgenomen. De maatregel stimuleert daarnaast de aanleg van een LNG-vulpunt; om het gebruik van LNG als duurzame brandstof voor de binnenvaart te stimuleren. Voor walstroom worden maximaal drie faciliteiten per gemeente gesubsidieerd, waarbij maximaal 50% van de subsidiabele kosten wordt vergoed met een maximum van € 15.000 per activiteit. Voor het LNG-vulpunt is vastgelegd dat er maximaal 1 vulpunt in de provincie Overijssel wordt gesubsidieerd, waarbij maximaal 50% wordt vergoed met een maximum van € 450.000.

64

Goederenvervoer over water

**Tabel 20: Benutting subsidie-instrument gericht op energie**

Regeling	Ontvanger	Toelichting	€	Plafond
5.18 a. Verduurzaming. Walstroom	Combi Terminal Twente BV	project CIT Almelo	39.867	300.000
5.18 b. Verduurzaming LNG Vulpunt	*		446.250	450.000

Bron: Subsidieregister 2014, 2015 en provinciaal blad (subsidieplafonds)

\*De aanvraag voor deze regeling was gehonoreerd maar recent is gebleken dat niet aan de subsidievoorwaarden is voldaan. Zodra de periode van bezwaar- en beroep is afgerond zal de regeling naar verwachting opnieuw worden opengesteld.

Naar verwachting zullen er, samenhangend met de havenplannen die in ontwikkeling zijn, nog meer aanvragen komen voor walstroom. In interviews is aangegeven dat de tijd een kritieke factor wordt; het is niet zeker of het lukt om tijdig de aanvragen gereed te hebben. Het budget voor walstroomfaciliteiten is teruggebracht naar € 150.000. De rest



van de middelen is besteed aan walstroomfaciliteiten dan wel beschikbaar voor andere maatregelen binnen de pijler.

### Maatregel gericht op duurzaam varen

In het uitvoeringsprogramma is een variant op het 'nieuwe rijden' opgenomen; 'voortvarend besparen'. Door een cursus aan te bieden aan schippers wordt een gedragsverandering gestimuleerd die zal leiden tot brandstofbesparing en vermindering van emissies. De cursus wordt verzorgd door het EICB.

Een aantal binnenvaartondernemingen wordt gecharterd door rederijen. De kosten van brandstof is vaak voor rekening van rederijen, waardoor brandstofverbruik bij de schippers een lage prioriteit heeft. Dit is aanleiding voor een cursus die erop gericht is bewustzijn voor brandstofgebruik te creëren. Zo kunnen soms schippers, soms rederijen geld overhouden. Het volgen van de cursus levert punten voor de Green Award op. De cursus wordt ingekocht bij het Scheepvaart & Transportcollege. Voor de Overijsselse vloot<sup>97</sup> zijn er dankzij subsidie geen kosten voor deze cursus. Naast een klassikale opleiding is er inmiddels ook een E-learning variant. De klassikale opleiding zal op termijn afgeschaft worden. Een tweede hulpmiddel via voortvarend besparen is een smartphoneapplicatie die brandstofgebruik monitort en zo bewustzijn creëert. Ook levert dit een bruikbare footprint op, waarin bedrijven steeds meer interesse tonen.

Ruim 20 schippers die meer dan 10 dagen per jaar in Overijssel varen hebben meegedaan aan de cursus.

65

**Tabel 21:** Benutting subsidie duurzaam varen

Regeling/ASV	Ontvanger	Toelichting	€	Beschikbare middelen
ASV	St. projecten binnenvaart	Voortvarend besparen	75.000	75.000

Bron: Overzicht provincie Overijssel en programma goederenvervoer over water

<sup>97</sup> Schippers die meer dan 10 dagen per jaar in Overijssel varen

## 4.6 Kosten programma goederenvervoer over water

### Normen

- De daarvoor bestemde middelen zijn ingezet voor het realiseren van de doelen
- Daar waar de inzet van de middelen anders is dan beoogd, is een verklaring voor de wijziging voorhanden

### Bevindingen

- De middelen zijn ingezet voor het realiseren van de doelen
- Daar waar voorzien werd dat middelen niet zouden worden aangesproken zijn alternatieve maatregelen binnen dezelfde pijler gezocht
- Des al niet te min is er de afgelopen jaren sprake geweest van onderbesteding.

In de vorige paragrafen is per pijler van het programma aangegeven welke maatregelen zijn uitgevoerd. Omdat de invulling in de praktijk anders uitpakte dan verwacht zijn middelen gereserveerd en ingezet voor andere maatregelen binnen dezelfde pijler. In de volgende tabel is een overzicht opgenomen per pijler opgenomen van zowel het beschikbare bedrag als de middelen die inmiddels besteed zijn<sup>98</sup>.

**Tabel 22: Financiën per pijler**

	Beter benutten	Netwerk-ontwikkeling	Duurzaamheid	Totaal
Beschikbaar	4.390.000	1.760.500	1.325.000	7.475.500
Besteed	2.139.480	1.015.055	1.060.972	4.215.507
Resteert	2.250.520	745.445	264.028	3.259.993

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

In de hieronder opgenomen tabel zijn de actuele begroting en de realisatie over de periode 2012-2015 opgenomen over het totale programma.

**Tabel 23: Begroot en gerealiseerd periode 2012-2015 stimuleren goederenvervoer over water in €**

jaar	Actuele begroting	gerealiseerd	saldo	% onderbesteding tov actuele begroting
2012	150.000	110.000	40.000	26.7%
2013	255.000	159.000	96.000	37.6%
2014	2.465.000	2.057.000	408.000	16.6%
2015	5.614.000	2.145.000	3.469.000	61.8%
2016	2.600.000	79.000	2.521.000	

Bron: jaarverslagen provincie Overijssel en monitor 2016-II. Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland op basis van investeringbudget in monitor 2016-II.

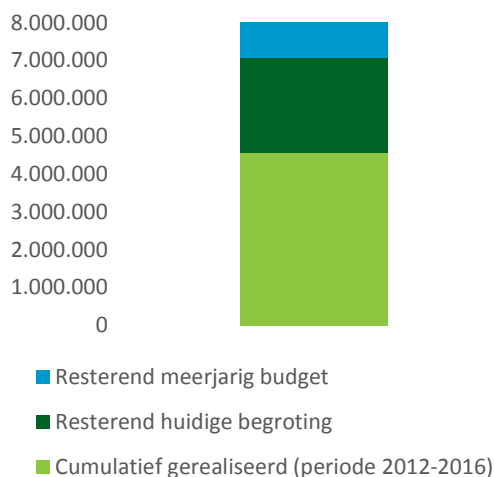
<sup>98</sup> Gebaseerd op het van de provincie ontvangen overzicht aan beschikte subsidies (peildatum 19 september 2016), de bijdrage ad €1,1 mln. aan het project robuuste bediening sluizen en bruggen van het programma Beter Benutten was daarin (nog) niet meegenomen.

Uit de tabel blijkt dat de omvang van de begroting tussen 2013 en 2014 flink is gestegen. Dit heeft te maken met het vaststellen van het uitvoeringsprogramma 'goederenvervoer over water' door PS eind 2012. Onderdeel van het besluit was het overhevelen van een bedrag ad €7,8 mln. van de algemene reserve Kracht van Overijssel naar de bestemmingsreserve Uitvoering Kracht van Overijssel<sup>99</sup>.

Vanuit de bestemmingsreserve kunnen de benodigde middelen worden toegevoegd aan de begroting. Dit heeft zowel in 2014, 2015 en 2016 geleid tot aanzienlijk hogere begrotingen dan de eerdere jaren. In alle jaren zien we onderbesteding, waarbij de onderbesteding over 2015 opvalt. De verklaring in de jaarrekening is dat een aantal subsidieregelingen niet (volledig) zijn aangesproken en een heroverweging heeft plaats gevonden ten aanzien van dynamisch verkeersmanagement. Dit heeft geleid tot een andere aanpak binnen het programma. De nog beschikbare middelen worden gekoppeld aan het Beter Benutten-project 'robuuste brug- en sluisbediening' in de regio's Zwolle-Kampen en Twente, de subsidieregeling voor het aanleggen of verbeteren van kades en het succesvolle project 'Maatwerkadvies modal shift' (gericht op het stimuleren van een verschuiving van goederenvervoer van weg naar water).

De gegevens over 2016 zijn afkomstig uit de monitor II met als peildatum 17 oktober 2016. In de toelichting op de financiën van het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over water is opgenomen dat mogelijk € 1,4 mln. niet tot besteding komt in 2016. Een minder grote vraag naar subsidie dan verwacht en een ingetrokken subsidie (LNG-vulpunt) worden hiervoor als reden aangevoerd. In de volgende figuur wordt inzichtelijk welke ruimte er halverwege oktober 2016 nog is in het programma.

**Figuur 9: Financiën programma goederenvervoer over water**



Bron: Monitor 2016 II, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

Er is er nog bijna € 3,5 mln. beschikbaar, waarvan € 929.000 het deel van het investeringsbudget is dat beschikbaar is voor realisatie in jaren na 2016. Uit de

<sup>99</sup> De reserves zijn inmiddels van naam gewijzigd van Kracht van Overijssel naar Kwaliteit van Overijssel.

ambtelijke reactie op de nota van bevindingen is gebleken dat in dit financiële overzicht nog geen rekening is gehouden met de bijdrage aan het op afstand bedienen van bruggen en sluisen, waarvoor een bestuursovereenkomst met betrokken stakeholders wordt gesloten. Hiermee is naar verwachting € 1.171.538 gemoeid.

# 5 Resultaten en effecten stimuleren goederenvervoer over water

*In dit hoofdstuk staan de prestaties en de effecten centraal die met het stimuleren van het goederenvervoer over water zijn gerealiseerd. Daarnaast gaan we in op de informatievoorziening aan PS.*

## 5.1 Prestaties en effecten

### Normen

- GS hebben zicht op de resultaten van de verschillende pijlers / van de opwaardering van het kanaal.
- De resultaten van de opwaardering van het kanaal en de verschillende pijlers uit het programma goederenvervoer over water komen overeen met de beoogde resultaten en waar dit niet het geval is is er een verklaring voor de afwijking
- GS hebben zicht op de stand van zaken t.a.v. de doelstelling voor goederenvervoer over water
- Aan het einde van het programma zijn de doelen naar verwachting gerealiseerd /doelbereik ligt op koers

### Bevindingen

- Het kanaal Almelo – De Haandrik is –met enige vertraging- opgewaardeerd tot 700 ton. Dit heeft (nog) niet geleid tot meer schepen dan wel tot een grotere omvang van per binnenvaart vervoerde goederen.

### Vervolg bevindingen

- De resultaten van het programma goederenvervoer over water zijn voor dit onderzoek in kaart gebracht. Niet voor alle maatregelen was evenveel belangstelling. 'Vrijvallende' middelen zijn voor andere maatregelen binnen de pijler ingezet en daarnaast zijn tot 1 januari 2018 nog middelen beschikbaar voor toekomstige subsidieaanvragen.
- De omvang van het vervoer per water is in Overijssel afgenomen van 16 naar 15,5 miljoen ton en het aandeel van goederenvervoer over water is gezakt van 16% naar 12%. Het aandeel van het goederenvervoer over de weg is in dezelfde periode gestegen van 81% naar 86%.
- Landelijk is het goederenvervoer over water in de periode 2010-2015 gestegen van 29% naar 30%, via de weg is voor dezelfde periode een daling te zien van 68% naar 66%.
- De trend in Overijssel wijkt daarmee af van de landelijke tendens en het is niet aannemelijk dat de doelstelling (maximaal 70% over de weg, minimaal 30% via water en spoor) in 2020 zal worden gerealiseerd.

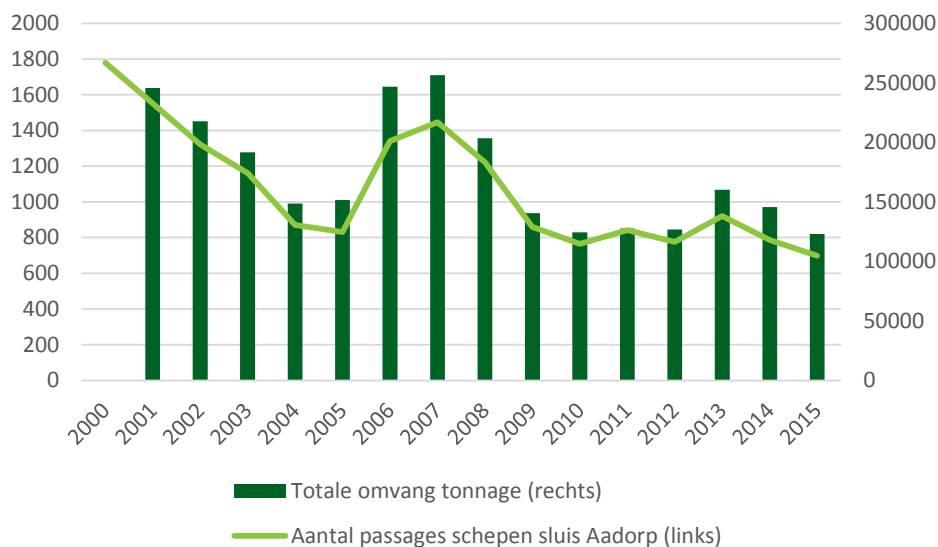
## 5.1.1 Resultaten en effecten opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik

Vanaf 1 juli 2016 is, met het voltooiën van de laatste baggerwerkzaamheden, de opwaardering van het kanaal Almelo - De Haandrik gereed. Vanaf dat moment kunnen de meeste schepen tot 700 ton het kanaal bevaren zonder hier vooraf ontheffing voor aan te vragen.<sup>100</sup> Uit de praktijk komen signalen dat er geen toename van scheepsvaart plaatsvindt en zwaardere schepen nog niet over het kanaal varen. Zo bleek uit enkele interviews dat de potentie voor meer vervoer over kanaal Almelo - De Haandrik beperkt is. Ook werd er zoals in alinea 3.5 beschreven een overleg georganiseerd tussen stakeholders om te onderzoeken hoe het kanaal beter benut kan worden. In andere interviews werd aangegeven dat er wel degelijk potentie is voor meer vervoer over het kanaal. Daarom hebben we in deze paragraaf trends en cijfers voor het kanaal Almelo – De Haandrik in beeld gebracht.

Sluis Aadorp geeft toegang tot het kanaal Almelo - De Haandrik. Kanaal Almelo – De Haandrik wordt vergelijking met andere Overijsselse vaarwegen niet druk bevaren. In de Monitor Logistiek Overijssel worden passages van schepen in kaart gebracht voor vier telpunten (voor goederenvervoer). Het drukste telpunt is sluis Eefde, met meer dan 10.000 passages per jaar. Sluis Aadorp is het minst drukke telpunt met de laatste jaren minder dan 1.000 passages. Figuur 10 laat zien wat de ontwikkeling is van goederenvervoer over het kanaal Almelo - De Haandrik. De lichtgroene lijn geeft het aantal goederenschepen weer en de donkergroene staven de omvang van het totale goederenvervoer in tonnage.

<sup>100</sup> Provincie Overijssel, Besluitenlijst vergadering Gedeputeerde Staten, 12 juli 2016.

**Figuur 10: Goederenvervoer op kanaal Almelo - De Haandrik**



Bron: Provincie Overijssel eenheid wegen en kanalen, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

Sinds 2000/2001 daalde zowel de omvang in tonnage van goederenvervoer over het kanaal Almelo – De Haandrik als ook het aantal schepen, met een opleving tussendoor in 2006 en 2007. In 2001 werd 245.578 ton goederen over het kanaal vervoerd tegenover 123.173 ton in 2015. Dit is bijna een halvering. Het aandeel van kanaal Almelo – De Haandrik aan het totale goederenvervoer over water in Overijssel, 15,5 mln. ton, is relatief laag.

71

Goederenvervoer over water

Wat betreft passages van binnenvaartschepen is eenzelfde trend te zien. In 2000 passeerden nog 1779 binnenvaartschepen sluis Aadorp, tegenover 698 in 2015. Opvallend is dat na 2013 zowel de omvang als aantal scheepsbewegingen op het kanaal daalde. In 2015 steeg het aantal scheepsbewegingen bij de andere drie telpunten (sluis Eefde, de Spooldersluis en IJsselbrug Kampen) juist in vergelijking met de voorgaande jaren door de lage waterstand. In 2008 werd kanaal Almelo – De Haandrik opgewaarderd voor schepen tot 600 ton, maar dit is niet terug te zien in een toename van het vervoerde totale tonnage. Na 2008 daalt het vervoerde tonnage over het kanaal. Ook externe factoren zoals de crisis spelen een rol bij de omvang van vervoer over water. De crisis is een mogelijke verklaring voor het dalende vervoer over het kanaal na 2006 en 2007.

### 5.1.2 Resultaten pijlers programma goederenvervoer over water

In deze paragraaf worden de resultaten weergegeven van de pijlers van het programma goederenvervoer over water. De resultaten van het programma zijn (nog) niet in een evaluatierapport verzameld, het resultaat dat hieronder is opgenomen is naar voren gekomen in dit onderzoek.

**Tabel 24: Resultaten programma Goederenvervoer over water**

Pijlers	Resultaat	Opmerking
<i>Beter benutten</i>		
Kennisondersteuning (project Maatwerkadvies)	50 quick-scans, 8 pilots, 3 modal shifts naar water	Er is nog een werkvoorraad om businesscases uit te werken Een soortgelijk project is in de maak voor de omgeving van het kanaal Almelo - Coevorden
Haveninfrastructuur-knelpunten	1 knelpunt opgelost (uitdiepen Loswal Kampen)	
Haveninfrastructuur-kades	11 verbeteringen aan kades/kadefaciliteiten	Er worden de komende periode nog aanvragen verwacht
Dynamisch verkeersmanagement	Gevolgen versobering door Rijk zijn opgevangen en afspraken zijn gemaakt voor bediening op afstand per 1/1/18	
		Daarnaast zijn aanvullende maatregelen gefinancierd met behulp van 'vrijvallende' middelen
<i>Netwerkontwikkeling</i>		
Kennisontwikkeling	Naast een kennisagenda zijn er 5 rapporten opgeleverd die relevant zijn voor goederenvervoer over water	
Havenbeheer	Er zijn drie netwerken financieel ondersteund	
Logistieke netwerk		Er is bij andere provincies (te) weinig belangstelling om op dit thema samen te werken. De mogelijkheden om aanspraak te maken op het EU infrastructuurfonds via de TEN-T bleken beperkt.
Samenwerking	Er is een Strategisch Logistieke Alliantie opgericht.	De insteek van de SLA; logistiek is breder dan oorspronkelijk beoogd
		Daarnaast zijn aanvullende maatregelen gefinancierd met behulp van 'vrijvallende' middelen
<i>Duurzaamheid</i>		



Pijlers	Resultaat	Opmerking
Innovatie	3 duurzame oplossingen zijn toegepast op 3 schepen en dienen als voorbeeld voor de sector.	Cijfers over de exacte besparing van brandstof en emissies zijn nog niet bekend
Energie	Er is 1 walstroomvoorziening geplaatst (Almelo)	Er worden de komende periode nog aanvragen verwacht. De eerder verstrekte subsidie voor een LNG-vulpunt heeft geen doorgang kunnen vinden, de regeling wordt opnieuw opgesteld.
Duurzaam varen	Ruim 20 schippers hebben een cursus gevolgd.	

Bron: Rekenkamer Oost-Nederland

Uit het overzicht blijkt dat er resultaten zijn geleverd met het programma Goederenvervoer over water. Daar waar er minder gerealiseerd kon worden dan verwacht, zijn de vrijvallende middelen ingezet voor andere maatregelen binnen de pijler. Naar verwachting zullen er de komende periode nog subsidieaanvragen volgen.

## 5.2 Effecten op het goederenvervoer over water

### Ontwikkeling omvang goederenvervoer

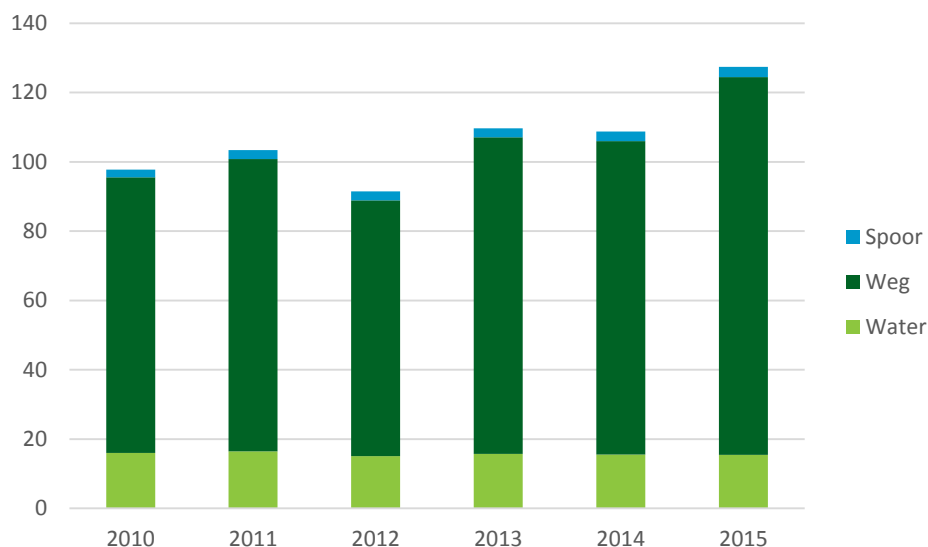
In het najaar van 2016 is de Monitor Logistiek Overijssel ontwikkeld en online beschikbaar gemaakt.<sup>101</sup> De monitor bestaat uit drie onderdelen: economie & werkgelegenheid, goederenstromen en verkeersbewegingen. De gegevens worden door onderzoeksbureau Panteia verzameld en in de monitor inzichtelijk gemaakt door de provincie Overijssel. De cijfers uit deze monitor heeft de Rekenkamer Oost-Nederland gebruikt om goederenvervoer over water in de provincie Overijssel in kaart te brengen. Daarnaast zijn cijfers van het CBS gebruikt voor landelijke trends van goederenvervoer over water.<sup>102</sup>

In figuur 11 is de omvang van goederenvervoer in Overijssel over spoor, weg en water weergegeven voor de jaren 2010 tot en met 2015.

<sup>101</sup> <http://www.overijssel.nl/over-overijssel/cijfers-kaarten/bereikbaarheid/monitor-logistiek/>

<sup>102</sup> De cijfers van het CBS voor de jaren 2013, 2014 en 2015 zijn nog niet definitief.

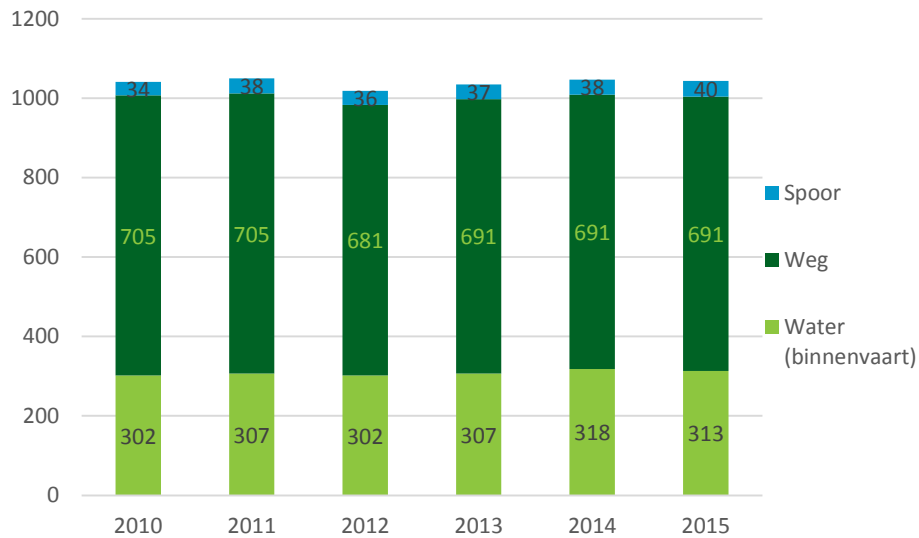
**Figuur 11: Omvang goederenvervoer per modaliteit in Overijssel in mln. ton**



Bron: Monitor Logistiek Overijssel, team Beleidsinformatie. Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

De totale omvang van goederenvervoer in Overijssel (zowel vervoer met bestemming Overijssel als doorvoer) is gestegen van 97,8 miljoen ton in 2010 tot 127,5 miljoen ton in 2015. In figuur 11 is te zien dat de omvang van het goederenvervoer over de weg ook groeit, van 79,5 tot 109 miljoen ton. Het vervoer over water neemt af van 16 naar 15,5 miljoen ton. De 15,5 miljoen ton die in 2015 over water vervoerd werd staat gelijk aan ongeveer 775.000 vrachtwagenritten. Het tonnage vervoerd over het spoor stijgt in Overijssel van ruim 2 mln. tot iets minder dan 3 mln. In figuur 12 is de ontwikkeling van de omvang van goederenvervoer in Nederland weergegeven voor dezelfde drie modaliteiten.

**Figuur 12: Omvang goederenvervoer in Nederland over weg, water en spoor in miljoen ton**



Bron: CBS statline, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

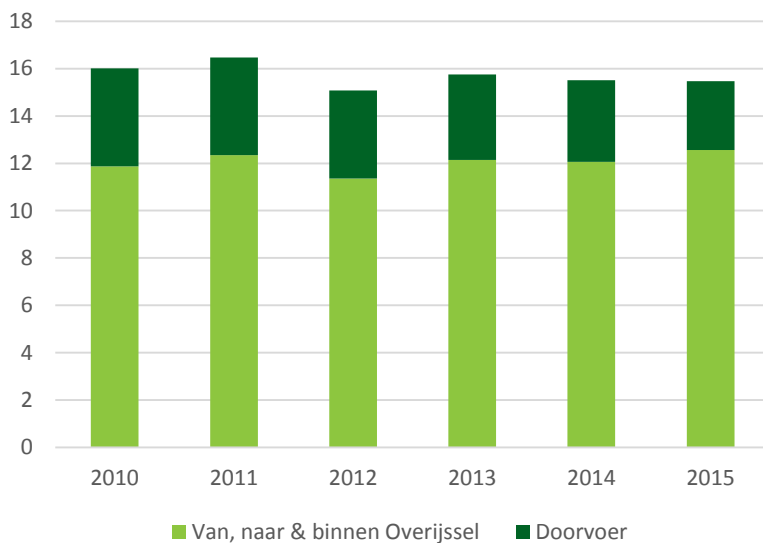
75

Goederenvervoer over water

Voor heel Nederland gezien is de totale omvang van het goederenvervoer over spoor, weg ongeveer gelijk gebleven. De totale omvang schommelt rond de 1040 miljoen ton. Gespecificeerd naar de drie modaliteiten laten de landelijke cijfers een omgekeerde trend zien ten opzichte van Overijssel. Landelijk is de omvang van vervoer over de weg gezakt van 705 naar 691 miljoen ton. De omvang van vervoer via binnenvaart steeg in Nederland van 302 naar 313 miljoen ton. Ook vervoer via spoor nam toe van 34 naar 40 miljoen ton.

De provincie Overijssel geeft mogelijke verklaringen voor de positievere landelijke trend als het gaat om goederenvervoer over water. Landelijk wordt goederenvervoer over water gedomineerd door omvangrijke goederenstromen tussen Rotterdam en Duitsland. Op deze stromen wordt een krachtig modal split beleid gevoerd om de wegen in met name Rijnmond te ontlasten.

In figuur 13 en 14 zoomen we in op de herkomst en bestemming van goederenvervoer over water in Overijssel en Nederland.

**Figuur 13: Goederenvervoer over water in Overijssel in miljoen ton**

Bron: Monitor Logistiek Overijssel, team Beleidsinformatie. Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

In de vorige alinea werd duidelijk dat de omvang van goederenvervoer over water in de provincie Overijssel daalde. Uit figuur 13 blijkt dat dit verklaard wordt door afnemende doorvoer van goederen door de provincie. Een verklaring voor deze afname is niet voor handen. Goederenvervoer binnen-, van- of naar Overijssel steeg juist van 11,9 miljoen ton in 2010 naar 12,6 miljoen ton in 2015.

**Figuur 14: Goederenvervoer over water (binnenvaart) in Nederland in miljoen ton**

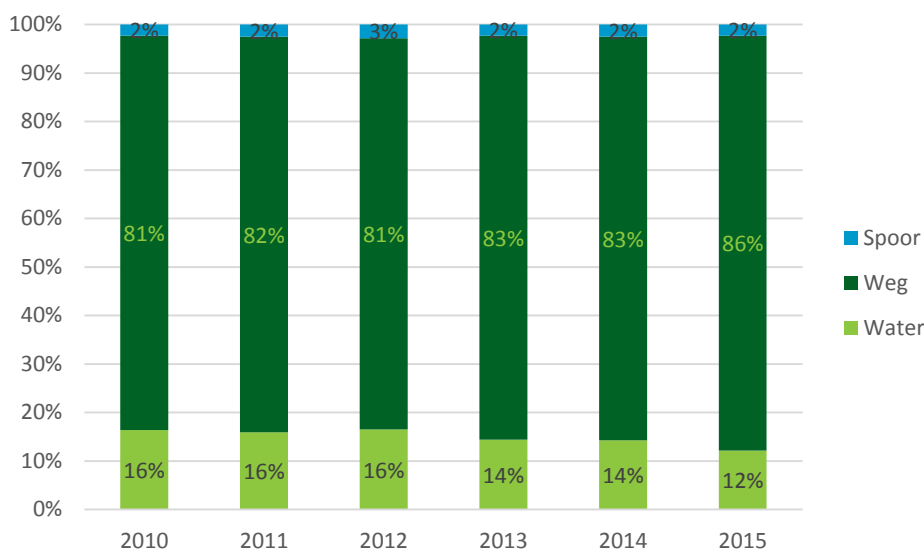
Bron: CBS statline, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

Landelijk gezien steeg de omvang van binnenvaart met elf miljoen ton, vooral door een stijging van de binnenlandse binnenvaart, zo is af te lezen uit figuur 14. De grensoverschrijdende binnenvaart bleef ongeveer gelijk.

### Procentueel aandeel goederenvervoer over water en doelstelling omgevingsvisie

Deze paragraaf laat het aandeel van spoor, weg en water zien in het totale tonnage goederenvervoer. Het percentage goederenvervoer voor de drie modaliteiten is voor de provincie Overijssel weergegeven in figuur 15.

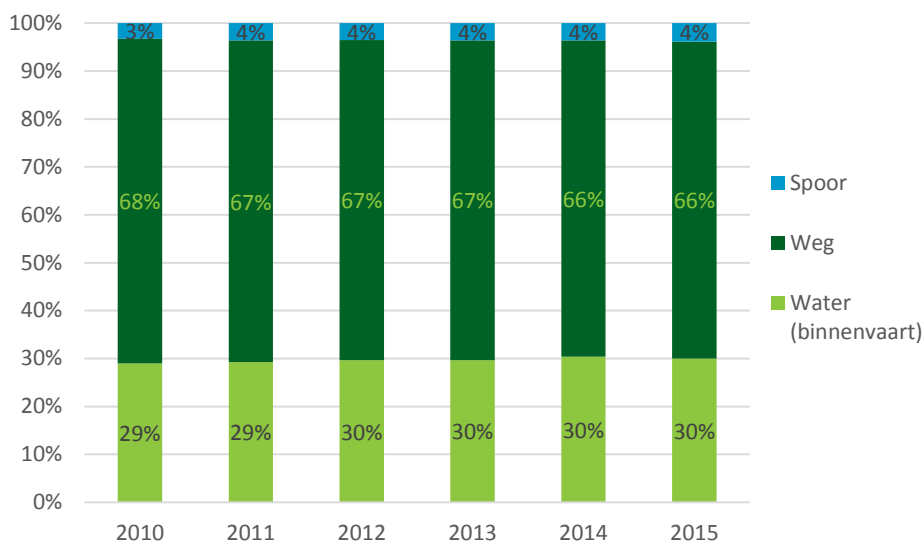
**Figuur 15:** Omvang goederenvervoer in Overijssel per modaliteit in percentages



Bron: Monitor Logistiek Overijssel, team Beleidsinformatie. Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

In Overijssel daalt het aandeel van goederenvervoer over water van 16% in 2010 naar 12% in 2015. Het aandeel goederenvervoer over de weg steeg in Overijssel van 81% naar 86%. Het aandeel van vervoer over spoor blijft 2%. In de omgevingsvisie heeft de provincie Overijssel als doelstelling opgenomen dat in 2020 tenminste 30% van het goederenvervoer over water of spoor moet gaan en dus maximaal 70% over de weg. Uit figuur 15 blijkt dat het percentage van goederenvervoer over water en spoor in 2015 op 14% ligt. Het percentage laat geen stijgende trend zien, waardoor het niet aannemelijk is dat de doelstelling in 2020 gerealiseerd zal zijn. Zoals eerder vermeld is in de herijkte omgevingsvisie de doelstelling niet langer voorzien van een percentage. Wel stelt de provincie nog steeds stimuleren van goederenvervoer over water ten doel.

**Figuur 16: Omvang Goederenvervoer in Nederland naar modaliteit in percentages**



Bron: CBS statline, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

Het aandeel van goederenvervoer over water is landelijk hoger. Het aandeel van dezelfde drie modaliteiten laat landelijk ook een andere ontwikkeling zien. Het aandeel van goederenvervoer over water stijgt licht van 29% naar 30% het percentage dat over de weg vervoerd wordt daalt licht van 68% in 2010 naar 66% in 2015. 3% van het goederenvervoer gaat in 2010 over het spoor, van 2011 tot en met 2015 is dat 4%.

78

Goederenvervoer over water

### Aantal scheepsbewegingen

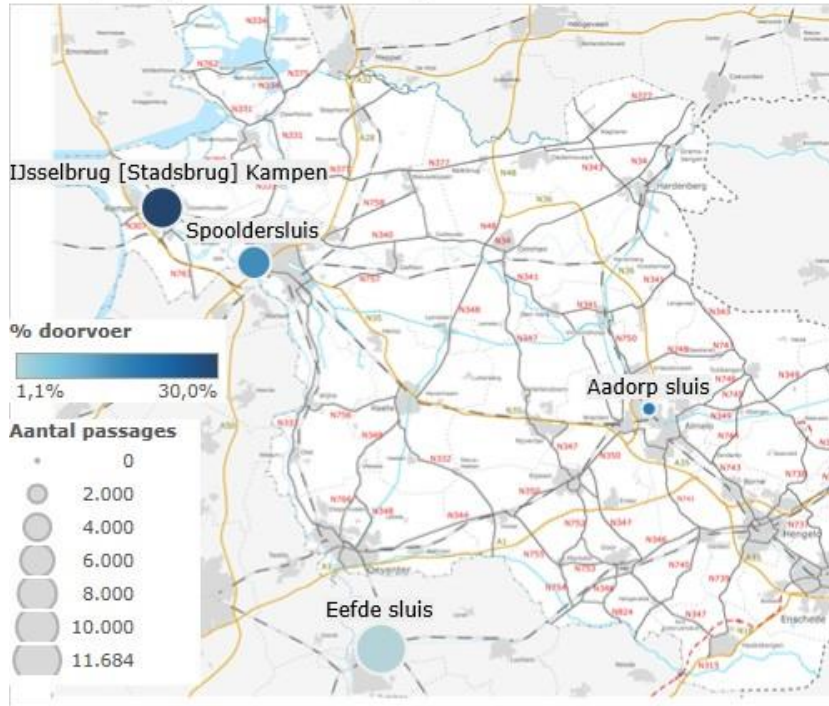
In de Monitor Logistiek Overijssel worden de scheepsbewegingen geteld bij een viertal telpunten: sluis Aadorp, sluis Eefde, de Spooldersluis en de IJsselbrug (Stadsbrug) Kampen.<sup>103</sup> Sluis Aadorp geeft toegang tot het kanaal Almelo – De Haandrik, sluis Eefde geeft toegang tot de Twentekanaal en indirect ook tot kanaal Almelo – De Haandrik. De Spooldersluis is de sluis tussen de IJssel en het Zwolle-IJsselkanaal. De IJsselbrug ligt in Kampen en stroomafwaarts ligt het IJsselmeer. Bij de telpunten worden zowel de passages van recreatievaart als goederenvervoer geregistreerd. In figuur 17 en 18 zijn de passages van het goederenverkeer weergegeven. De gegevens van het jaar 2012 zijn niet bekend.

<sup>103</sup> <http://www.overijssel.nl/over-overijssel/cijfers-kaarten/bereikbaarheid/monitor-logistiek/ml-verkeersbeweginge/>

**Figuur 17: Passages binnenvaartschepen in Overijssel**

**2015**

**Aantal passages binnenvaartschepen en aandeel doorvoer daarin**

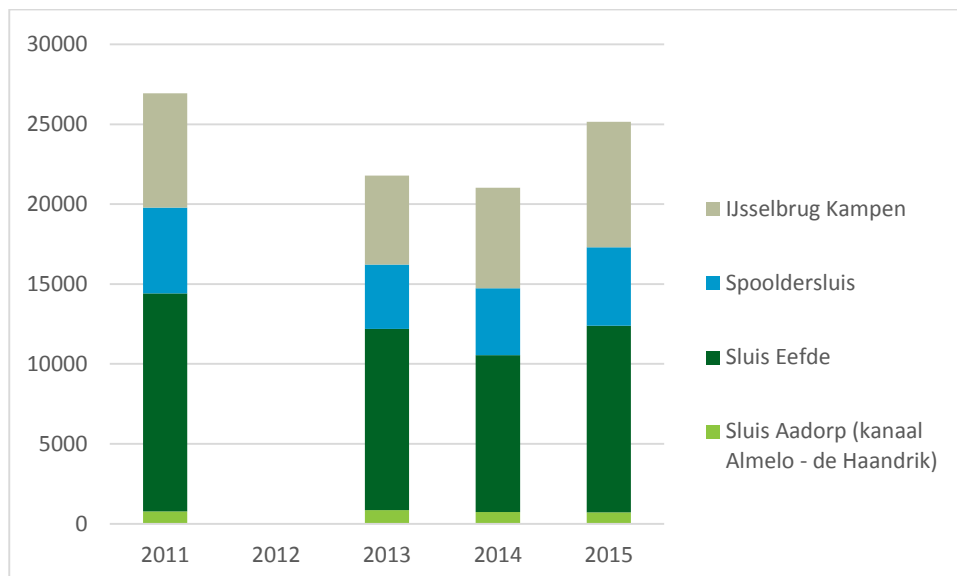


79

Bron: Monitor Logistiek Overijssel, team Beleidsinformatie.

Goederenvervoer over water

**Figuur 18: Aantal passages binnenvaartschepen Overijsselse telpunten (goederenvervoer)**



Bron: Monitor Logistiek Overijssel, team Beleidsinformatie. Bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

Schommelingen van het aantal passages hangen sterk samen met de waterstand. Als het water laag staat kunnen schepen minder zwaar beladen worden en zijn er meer schepen nodig om dezelfde lading te vervoeren. In 2015 was er bijvoorbeeld sprake van laag water waardoor schepen minder lading konden vervoeren. Alle telpunten behalve sluis Aadorp laten in 2015 een stijging van het aantal passerende goederenschepen zien ten opzichte van de twee voorgaande jaren.

### 5.3 Informatie aan PS

#### Normen

- De informatievoorziening aan PS over goederenvervoer over water is tijdig, actueel en volledig

#### Bevindingen

- PS zijn via de P&C-documenten geïnformeerd over de voortgang van het opwaarderen van het kanaal en het uitvoeringsprogramma goederenvervoer over water, inclusief de vertraging bij het opwaarderen en de onderbesteding bij het uitvoeringsprogramma
- Tot en met de monitor van 2015 sloten de indicatoren niet voldoende aan om zicht te krijgen op het realiseren van de doelstelling
- In de monitor 2016 kan, hoewel er veel gegevens ontbreken, met behulp van de indicatoren wel zicht worden verkregen op de ontwikkelingen in de modaliteiten
- De gegevens in de monitor 2016 sluiten niet aan op de gegevens in de monitor logistiek

De informatievoorziening aan PS over zowel de opwaardering van het kanaal Almelo – De Haandrik als het programma goederenvervoer over water, heeft vooral plaats gevonden via de P&C-documenten. Daarnaast zijn er Statenbrieven aan PS gestuurd, bijvoorbeeld in de aanloop naar de revisie van de Omgevingsvisie. Deze informerende brieven zijn aan de orde geweest in de eerdere hoofdstukken. In deze paragraaf richten we ons op de inhoudelijke informatievoorziening aan PS in de P&C-documenten. De informatievoorziening over de financiën is al aan de orde geweest in paragraaf 3.3 en 4.6. Daaruit bleek dat PS zijn geïnformeerd over de voortgang van zowel het opwaarderen van het kanaal als van het programma goederenvervoer over water. De vertraging in de uitvoering van het opwaarderen van het kanaal en de onderbesteding op het programma goederenvervoer over water zijn van verklaringen voorzien.

#### Indicatoren

In de jaarverslagen vanaf 2012 is het opwaarderen van het kanaal Almelo – De Haandrik onderdeel van kerntaak 4; regionale bereikbaarheid, regionaal OV.



De indicatoren die in de monitor (2012 tot en met 2015) staan opgenomen bij het stimuleren van goederenvervoer over water (en het faciliteren van het vrachtverkeer over de weg en het beheersen van de doorgaande goederenstroom per spoor) zijn de volgende:

1. Tonnage vracht vervoerd over vaarwegen Rijk en provincie
2. Voertuigprestatie van vrachtverkeer op provinciale wegen
3. Aantal goederentreinen door Overijssel

In de hierna volgende tabel is de gerealiseerde vracht in tonnage vervoerd over vaarwegen van het Rijk en de provincie opgenomen.

**Tabel 25: Tonnage vracht vervoerd over vaarwegen Rijk en Provincie**

jaar	streefwaarde	Gerealiseerde waarde (x 1.000 ton)
2012	9.000	8.362
2013	9.100	9.232
2014	9.200	8.927
2015	9.300	8.508
2016	9.200	?

Bron: Monitor 2013, 2014, 2015 en 2016

Overigens zijn deze gegevens niet gelijk aan de gegevens die in de monitor logistiek zijn opgenomen. Dat komt doordat voor deze monitor volstaan is met de gegevens van de sluisen Eefde, Spoolde en Aadorp, terwijl in de monitor ook de IJsselbrug in Kampen is meegeteld.

In de monitor 2016 is opgenomen dat de afgelopen twee jaar de hoeveelheid ton goederen die jaarlijks over vaarwegen wordt vervoerd is gedaald. Hierdoor komt de realisatie achter te liggen op de streefwaarde. De lagere gerealiseerde waarde in 2014 en 2015 werd in de monitor toegeschreven aan de fluctuaties die in het goederenvervoer over water plaats vinden.

In de monitor 2016 zijn twee andere indicatoren opgenomen naast het tonnage vracht vervoerd over vaarwegen; vervoerd gewicht over spoor<sup>104</sup> en geladen en geloste goederen over de weg<sup>105</sup>. In de volgende tabel worden de gegevens gecombineerd weergegeven.

<sup>104</sup> Deze indicator geeft het vervoerd gewicht aan dat door Overijssel per spoor wordt vervoerd. Het betreft de belasting van alle spoorbaanvakken in Overijssel.

<sup>105</sup> Deze indicator geeft de hoeveelheid geladen en geloste goederen in 1.000 ton aan met herkomst en/of bestemming in Overijssel.

**Tabel 26:** Vervoerd gewicht over water, spoor en weg

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Gerealiseerde waarden in 1.000 ton				Streefwaarden in 1.000 ton			
water	8.362 (10,3%)	9.232 (10,2%)	8.927	8.508	9.200	9.300	9.400	9.500
spoor	15.700 (19,3)	17.900 (19,9%)	14.400	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
weg	57.268 (70,4%)	63.031 (69,9%)	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
Totaal	81.330	90.163						

Bron: Monitor 2016, bewerking Rekenkamer Oost-Nederland

De tabel heeft teveel nog niet gevulde cellen om een trend zichtbaar te kunnen maken. Daarnaast sluiten deze gegevens niet aan op de recent opgeleverde monitor Logistiek.

# Bijlage 1: Onderzoeksopzet

## Doel- en vraagstelling

### Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om:

Provinciale Staten van Overijssel te ondersteunen in hun kaderstellende en controlerende rol door inzicht te geven in de ontwikkeling van goederenvervoer over water en de rol die de provincie Overijssel daarin gespeeld heeft.

83

Goederenvervoer over water

### Centrale vraag

De centrale vraag van dit onderzoek luidt als volgt:

Hebben de inspanningen van Overijssel ten aanzien van goederenvervoer over water doeltreffend bijgedragen aan het vergroten van het aandeel van het goederenvervoer over water afgezet tegen het goederenvervoer via de weg?

## Onderzoeksvragen

### Rol provincie

1. Welke rol heeft de provincie op dit beleidsterrein?
2. Hoe verhoudt de rol van de provincie zich tot de rol van de Rijksoverheid en het Europese beleid?
3. Welke externe factoren zijn van invloed op de rolinvulling door de provincie en hoe is door de provincie geanticipeerd op eventuele wijzigingen in deze factoren?
4. Welke inspanningen<sup>106</sup> heeft de provincie geleverd, naast het programma goederenvervoer over water en de opwaardering van het kanaal Almelo - De

<sup>106</sup> afgezien van het reguliere beheer en onderhoud aan de vaarwegen

Haandrik, om het goederenvervoer over water te stimuleren in de periode vanaf 2012?

*Programma goederenvervoer over water bestaande uit de pijlers beter benutten, netwerkvorming en duurzaamheid*

5. Wat heeft de provincie Overijssel gedaan om de vaarwegen in Overijssel beter te benutten / aan netwerkvorming / aan duurzaamheid?
- Hoe verhouden deze pijlers zich tot de doelstelling van het provinciale beleid voor goederenvervoer over water?
  - Op welke onderdelen van de vaarwegen /netwerken / aspecten van duurzaamheid heeft de provincie zich gericht?
  - Wat zijn de beoogde resultaten voor deze pijlers?
  - Welke instrumenten<sup>107</sup> zijn daarvoor ingezet?
  - Welke kosten zijn daarmee gemoeid?
  - Wat zijn de oorzaken en gevolgen van de onderbesteding?

*Kanaal Almelo – De Haandrik*

6. Wat heeft de provincie in relatie tot het stimuleren van goederenvervoer over water besloten over het opwaarderen van het Kanaal Almelo – De Haandrik?
- Wat zijn de beoogde resultaten van het opwaarderen van het kanaal Almelo- De Haandrik?
  - Hoe verhoudt de opwaardering van het kanaal Almelo- de Haandrik zich tot de doelstelling van het provinciale beleid voor goederenvervoer over water?
  - Wat is de stand van zaken ten aanzien van het opwaarderen van het kanaal?
  - Welke instrumenten zijn daarvoor ingezet?
  - Welke kosten zijn daarmee gemoeid?

*Overige inspanningen (afhankelijk van vraag 4)*

7. Wat heeft de provincie -naast het programma en het opwaarderen van het kanaal Almelo - De Haandrik- gedaan om het goederenvervoer over water te stimuleren?
- Wat zijn de beoogde resultaten daarvan?
  - Hoe verhouden deze inspanningen zich tot de doelstelling van het provinciale beleid voor goederenvervoer over water en tot het programma goederenvervoer over water?
  - Wat is de stand van zaken?
  - Welke instrumenten zijn ingezet?
  - Welke kosten zijn ermee gemoeid?

*Resultaten en informatievoorziening*

8. Wat zijn de resultaten qua omvang van het goederenvervoer over water?
- Hoe verhouden de resultaten zich tot de omvang van goederenvervoer over het spoor en de weg?

<sup>107</sup> Een bestuurskundige indeling naar preek (voorlichting, informatie), peen(stimuleren bijvoorbeeld via subsidie) en zweep (sancties, boetes) kan hierbij worden gehanteerd

- Hoe verhouden de Overijsselse resultaten van het stimuleren van goederenvervoer over water zich tot het landelijk gemiddelde?
  - Wat zijn de resultaten voor het kanaal Almelo – De Haandrik?
  - Wat zijn de resultaten van eventuele overige inspanningen om het goederenvervoer te stimuleren?
  - Hoe kunnen eventuele afwijkingen tussen beoogde en gerealiseerde resultaten worden verklaard?
9. Zijn de tussentijdse resultaten aanleiding geweest tot bijstelling van de inspanningen?
10. Over welke informatie over zowel het programma Goederenvervoer als over de opwaardering van het kanaal Almelo - De Haandrik en eventuele overige inspanningen hebben PS kunnen beschikken?

## Normenkader

Als toetsingskader wordt het volgende normenkader gehanteerd. Achter de norm is aangegeven voor welk object van onderzoek de norm relevant is.

	Norm	aspect
Rol	De rolinvulling van de provincie op dit thema is duidelijk omschreven	Algemeen
	De rolinvulling wordt door stakeholders erkend/geaccepteerd	Algemeen
	Er is zicht op de stakeholders zowel binnen als buiten Nederland	Algemeen
	De provincie anticipeert op relevante wijzigingen in het speelveld	Algemeen
Doel	Doelstelling maakt een logische onderdeel uit van de doelenboom van de provincie	Programma gvow Kanaal AdH
	De doelstelling is: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Specifiek; niet voor meerdere uitleg vatbaar</li> <li>• Meetbaar</li> <li>• Afgestemd; met stakeholders (andere overheden en schippers/verladers etc)</li> <li>• Realistisch (i.r.t. middelen en beïnvloedingsmogelijkheden provincie)</li> <li>• Tijdgebonden</li> </ul>	Programma gvow Kanaal AdH
	Het doel is consistent met het landelijke en Europese beleid	Algemeen
Middelen	De omvang van de benodigde en beschikbare middelen is duidelijk	Programma gvow Kanaal AdH
	De daarvoor bestemde middelen zijn ingezet voor het realiseren van de doelen	Programma gvow Kanaal AdH
	Daar waar de inzet van de middelen anders is dan beoogd, is een verklaring voor de wijziging voorhanden	Programma gvow Kanaal AdH

	De uitwerking in pijlers is consistent met de doelstelling	Programma gvow
	Bij de uitwerking in maatregelen zijn stakeholders betrokken	Programma gvow Kanaal AdH
	De uitwerking in maatregelen is geprioriteerd op het belang van de maatregel in relatie tot de doelstelling	Programma gvow Kanaal AdH
	De inzet van maatregelen (per pijler) is consistent met de doelstelling	Programma gvow Kanaal AdH
	De omvang van de benodigde middelen per maatregel is onderbouwd	Programma gvow Kanaal AdH
	Bij de prioritering van maatregelen is rekening gehouden met eventuele nabijgelegen knelpunten die niet tot de verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel behoren	Programma gvow Kanaal AdH
	De invulling van de maatregelen heeft plaats gevonden zoals beoogd	Programma gvow Kanaal AdH
	Daar waar de invulling anders is geweest dan werd beoogd, is een verklaring voorhanden	Programma gvow Kanaal AdH
Resultaten	GS hebben zicht op de resultaten van de verschillende pijlers / van de opwaardering van het kanaal	Programma gvow Kanaal AdH
	De resultaten komen overeen met de beoogde resultaten en waar dit niet het geval is, is er een verklaring voor de afwijking	Programma gvow Kanaal AdH
	GS hebben zicht op de stand van zaken t.a.v. de doelstelling voor goederenvervoer over water	Algemeen
	Aan het einde van het programma zijn de doelen naar verwachting gerealiseerd /doelbereik ligt op koers	Algemeen
Informatie-voorziening	De informatievoorziening aan PS over goederenvervoer over water is tijdig, actueel en volledig	Algemeen

## Onderzoeksmethodiek

Naast documentenanalyse zullen interviews worden ingezet voor het verzamelen van informatie. Interviews zullen worden ingepland met:

- Ambtelijk betrokkenen
- Een nog te bepalen selectie uit de stakeholders, zoals de branchevereniging, gemeenten, schippers en verladers etc

Mogelijk wordt eveneens gebruik gemaakt van een enquête tool om informatie te verzamelen.

We richten ons naast het kanaal Almelo – De Haandrik op de drie pijlers met bijbehorende maatregelen uit het programma Goederenvervoer over water.

Zowel voor de onderzoeksopzet als voor de duiding van de bevindingen zal gebruik gemaakt worden van de feedback van deskundigen op het terrein van goederenvervoer over water.

## Planning

Ons onderzoek kent een aantal vaste stappen.<sup>108</sup> De globale planning van deze stappen voor het onderzoek naar goederenvervoer over water vindt u in tabel 2.

*Tabel 27: Globale planning onderzoek Goederenvervoer over water*

	Planning
Oriëntatie, vooronderzoek en onderzoeksplan	September 2016
Informatieverzameling	September- oktober 2016
Rapportage	Oktober 2016
Ambtelijk hoor en wederhoor	November 2016
Afronding/publicatie	December 2016

Voor het realiseren van deze planning zijn wij afhankelijk van de tijdige aanlevering van materiaal door de provincie.

<sup>108</sup> Zie het volledige onderzoeksprotocol op onze website [www.rekenkameroost.nl](http://www.rekenkameroost.nl)

# Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen

## Geraadpleegde personen

### *Oriënterende gesprekken*

- Dhr. P. Hut (schipper the blue world)
- Mw. F. Oomen (regiocoördinator BLN Schuttevaer)
- Dhr. N. Schoonen (adviseur goederenvervoer over water)

### *Interviews*

- Mw. H. Coskun (Juridisch medewerker Subsidies provincie Overijssel)
- Dhr. J. van den Ende (Managing director Port of Zwolle)
- Dhr. J. Fanoy (programmamanager Goederenvervoer over water provincie Overijssel)
- Dhr. J. Hartsuiker (Beleidsmedewerker goederenvervoer provincie Drenthe)
- Dhr. J. Hoogeland (Adjunct hoofd Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid provincie Overijssel)
- Mw. L. van der Hoeven (Subsidiemedewerker provincie Overijssel)
- Dhr. J. de Kleine (Onderzoeker beleidsinformatie provincie Overijssel)
- Dhr. P. de Langen (Owner and Principal Consultant Ports & Logistics Advisory)
- Mw. P. Kolkman (Subsidiemedewerker provincie Overijssel)
- Mw. S. Mulder (Beleidsmedewerker economie gemeente Deventer)
- Mw. T. de Nooij (Strategisch beleidsadviseur gemeente Kampen)
- Dhr. H. Oortmann (Beleidsmedewerker economische zaken gemeente Coevorden)
- Mw. S. Runsink (Beleidsmedewerker verkeer en vervoer Provincie Drenthe)
- Mw. F. Sacli (associate lector Logistiek KDC)
- Mw. A.R. Scheijgrond (Expert binnenvaart, infrastructuur en logistiek Port of Twente)
- Mw. M.L. Stamsnieder (Beleidsmedewerker strategie economie en mobiliteit gemeente Almelo)
- Dhr. K. Tachi (Directeur EICB)
- Dhr. A. Timmerhuis (Beleidsontwikkelaar goederenvervoer en logistiek provincie Overijssel)
- Dhr. E. Uiterwijk (Programmamanager Eenheid Wegen en Kanalen provincie Overijssel)
- Mw. M. Volker (Logistiek adviseur Bureau Voorlichting Binnenvaart)



## Documenten Overijssel (door of in opdracht van de provincie)

- Begroting 2009-2016
- Beter Benutten kanaal Almelo-Coevorden, Christelijke Hogeschool Windesheim (maart 2015)
- Besluitenlijst GS 12 juli 2016
- Jaarrekeningen 2009-2015
- Kanaal Almelo - De Haandrik, Een vaarweg met potentie, Plan van aanpak 700 ton (oktober 2009)
- Kernnetwerk Logistiek Noord- en Oost-Nederland, verkennend onderzoek naar de logistiek-relevante clusters, KDC (februari 2016)
- Koersdocument logistiek, concept-versie
- Mijn leven is het kanaal, advies ruimtelijke kwaliteit Kanaal Almelo - De Haandrik, Kunst & Cultuur Overijssel / Het Oversticht (september 2010)
- Monitor logistiek Overijssel
- Netwerkanalyse vaarwegen Overijssel, Ecorys (2009)
- Omgevingsvisie (geconsolideerd tot en met 21 oktober 2015)
- Ontwerp omgevingsvisie, 13 september 2016
- Opwaardering Kanaal Almelo - De Haandrik: screening Provinciaal kader Ruimtelijke kwaliteit (augustus 2010)
- Overzicht betalingen P09021 Kanaal Almelo - De Haandrik 700 ton
- PS/2009/1028 Statenbrief Besluit opwaardering kanaal Almelo – De Haandrik
- PS/2012/869 Kracht van Overijssel project goederenvervoer over water
- PS/2015/330 Statenbrief Ontwikkelingen en kansen logistiek Overijssel
- Subsidieregisters 2014, 2015 en 2016
- Uitvoeringsbesluit Subsidies
- Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer over water (intern document) (januari 2014)
- Verkeersonderzoek te vervangen bruggen kanaal Almelo - De Haandrik 700 ton, Goudappel Coffeng (augustus 2010)
- Vestigingsplaatsvoorkeuren van logistieke bedrijven in Overijssel, KDC (maart 2016)
- Weginrichting te vervangen bruggen, Opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik, Royal Haskoning (februari 2011)

## Overige documenten

- En nu de tonnage nog, Rekenkamercommissie Coevorden (2009)
- Nieuw EU-beleid inzake vervoersinfrastructuur – achtergrond, Memo Europese commissie 13-897
- Richtlijn Vaarwegen RVW (december 2005)

## Websites

<http://statline.cbs.nl/Statweb/>

[www.beterbenutten.nl](http://www.beterbenutten.nl)

[www.europa-nu.nl/id/vg9pkzu1yryd/beleid\\_vervoer](http://www.europa-nu.nl/id/vg9pkzu1yryd/beleid_vervoer)

[www.greenaward.org](http://www.greenaward.org)

[www.lecregiozwolle.nl](http://www.lecregiozwolle.nl)

[www.overijssel.nl/over-overijssel/cijfers-kaarten/bereikbaarheid/monitor-logistiek/](http://www.overijssel.nl/over-overijssel/cijfers-kaarten/bereikbaarheid/monitor-logistiek/)

[www.portoftwente.com](http://www.portoftwente.com)

[www.portofzwolle.nl](http://www.portofzwolle.nl)

[www.rtdrenthe.nl/nieuws/76998/aanpassingen-voor-vrachtvaart-in-kanaal-Coevorden-onvoldoende](http://www.rtdrenthe.nl/nieuws/76998/aanpassingen-voor-vrachtvaart-in-kanaal-Coevorden-onvoldoende)

# Bijlage 3: Rapporten KDC

## Kennisagenda logistiek Provincie Overijssel (mei 2015).

In de kennisagenda wordt op de uitkomsten van deze brainstormsessie gereflecteerd en verdere invulling gegeven. De kennisvragen van de Provincie Overijssel in deze kennisagenda zijn onder te verdelen in drie categorieën: bedrijfseconomische dynamieken en organisatorische arrangementen voor logistiek, netwerken en structuren voor logistiek en verkenning van de trends in economie en logistiek. KDC Logistiek Noordoost-Nederland zal daartoe projecten initiëren waarmee antwoord wordt geboden op een selectie van de geformuleerde kennisvragen.

91

Goederenvervoer over water

## Beter benutten kanaal Almelo - Coevorden, onderzoek naar de potentie voor goederenvervoer (maart 2015).

Om al aan de slag te kunnen nog voordat de Kennisagenda was vastgesteld, heeft het KDC in overleg met de provincie Overijssel besloten onderzoek te doen naar de benutting van het kanaal Almelo – De Haandrik. Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van het logistieke profiel van de verladende bedrijven in het invloedsgebied van het kanaal. Daarnaast biedt het inzicht in de knelpunten die bedrijven ervaren in het gebruik van het kanaal en hun mogelijke behoefte voor een meer intensief gebruik hiervan. Op deze manier wordt onderzocht hoe de potentie van het kanaal Almelo - Coevorden beter kan worden benut voor goederenvervoer binnen de huidige technische mogelijkheden.

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.<sup>109</sup> Voor zowel overheden als bedrijven ligt hier een rol om de knelpunten hiervoor weg te nemen. Er wordt een viertal stappen aangedragen om dit te

<sup>109</sup> Hogeschool Windesheim, F. Sacli, *Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden (maart 2015)* p. 56.

bereiken: 1. Mogelijkheden zoeken voor een lijndienst voor containervervoer en vervoersdiensten voor andere stromen. 2. Opstarten bewustwordingscampagne & samenwerkingsconvenant. 3. Investerings in faciliteiten en vervoerdiensten (bedrijfsmatige benadering). 4. Infrastructurele investeringen (bestuurlijke benadering).<sup>110</sup>

### Kernnetwerk logistiek Noord- en Oost-Nederland, verkennend onderzoek naar de logistiek-relevante clusters (februari 2016)

Het doel van het onderzoek is om de ruimtelijke concentratie en de mate van clustering van logistiek-relevante sectoren in Noord- en Oost-Nederland te verkennen, met oog voor de verbrede definitie van het kernnetwerk logistiek.<sup>111</sup>

Dit onderzoek beschrijft op welke schaal binnen de regio de als logistiek-relevant aangeduide sectoren zich ruimtelijk clusteren. Dit heeft een overzichtelijk beeld opgeleverd van de mate van clustering van deze sectoren in Noord- en Oost-Nederland. Er kan worden vastgesteld dat er een grote variatie is in de wijze waarop de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de verschillende sectoren over de ruimte verdeeld zijn.

### Vestigingsplaatsvoorkeuren van logistieke bedrijven in Overijssel (maart 2016)

Het doel van het onderzoek is om inzicht te verschaffen in de strategische overwegingen die de vestigingsplaatskeuze bepalen van logistieke bedrijven (te weten logistieke dienstverleners en distributiecentra). Specifieke aandacht is voor wat logistieke bedrijven nodig hebben en verwachten van de (provinciale) overheden voordat besloten wordt zich ergens te vestigen of ergens gevestigd te blijven en hoe overheden hierop kunnen inspelen. Hiermee worden de overheden in staat gesteld in te spelen op de (ruimte)behoefte van logistieke bedrijven, wat onder andere bijdraagt aan de werkgelegenheid en de vitaliteit van de provincies en de regio's binnen de provincies.

Op basis van de inzichten in de overwegingen die de vestigingskeuze van logistieke bedrijven bepalen komt het rapport met een aantal stelregels. Hiermee kunnen volgens het rapport de provincies, in het bijzonder de provincie Overijssel, extra ondersteuning geven aan hun beleid ter bevordering van de logistiek. De stelregels zijn onderverdeeld in de onderwerpen: coördineer, conserveer, differentieer en participeer.

#### 1. Coördineer:

- Voorkom onnodige concurrentie tussen gemeenten (op basis van grondprijs) en logistieke regio's, zorg voor afstemming;
- Overschat niet het effect van provinciegrensoverschrijdende logistieke regio's/hotspots;
- Focus op ruimtelijke ordening en duurzaamheid, in plaats van op grondverkoop.

<sup>110</sup> Hogeschool Windesheim, F. Sacli, *Beter benutten kanaal Almelo – Coevorden (maart 2015 p. 55, 60-63.*

<sup>111</sup> Christelijke Hogeschool Windesheim, F. Sacli, *Kernnetwerk logistiek Noordoost-Nederland (februari 2016).*

## 2. Conserveer:

- Koester de al in de provincie gevestigde logistieke bedrijven;
- Profiteer van padafhankelijkheid: is een logistiek bedrijf éénmaal gevestigd in een regio, dan is de neiging om bij een volgende verhuizing over grote afstand te verplaatsen beperkt;
- Wees ervan bewust dat logistieke bedrijven in belangrijke mate verankerd zijn in de regio door hun personeel;
- Benut de beschikbaarheid van een kwalitatief goede en ruime arbeidsmarkt.

## 3. Differentieer:

- Houd in voldoende mate rekening met de verschillende behoeften per type bedrijf (mkb vs. grootbedrijf);
- Houd er rekening mee dat het verhuispotentieel van logistieke bedrijven varieert per bedrijfstak.

## 4. Participeer:

- Vergroot de zichtbaarheid van de Provincie als belanghebbende en dienstverlenende instantie;
- Toon slagvaardigheid bij verlening vergunningstrajecten en infrastructurele ingrepen;
- Denk actief mee met de logistieke bedrijven die voor een verhuisopgave staan;
- Goed accountmanagement, met name ten opzichte van het mkb, bevordert de match van vraag en aanbod van vestigingslocaties. Dit geldt zowel voor al in Overijssel gevestigde als nieuwe logistieke dienstverleners.<sup>112</sup>

<sup>112</sup> Christelijke Hogeschool Windesheim, F. de Vor, F. Sacli en N. Hinsenveld, *Vestigingsplaatsvoorkeuren logistieke bedrijven in Overijssel*. (maart 2016).

# Bijlage 4: Onderzoeken kanaal Almelo - De Haandrik

## *Verkeersonderzoek te vervangen bruggen*

Het eerste verkeerskundige onderzoek is uitgevoerd Goudappel Coffeng BV in 2010. De provincie Overijssel heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven te onderzoeken welke van vijf bruggen die te smal zijn voor 700-tonsschepen vanuit verkeerskundig oogpunt niet kunnen vervallen en in welke hoedanigheid de te behouden bruggen dienen terug te komen.<sup>113</sup> Er zijn verkeerstellingen gehouden en er is gekeken naar het belang van de bruggen in het verkeersnetwerk, onder meer door gesprekken met stakeholders.<sup>114</sup> Conclusie is dat vier bruggen vervangen dienen te worden, waarvan het bij één zou volstaan als deze slechts voor (brom-) fietsers geschikt is, en dat één brug zou kunnen verdwijnen.<sup>115</sup>

## *‘Mijn Leven is het kanaal’: advies ruimtelijke kwaliteit*

In september 2010 hebben Het Oversticht en Kunst & Cultuur Overijssel (KCO) een onderzoek uitgevoerd naar de landschappelijke, cultuurhistorische, sociaal-culturele en archeologische kwaliteiten rondom het kanaal Almelo – De Haandrik, vooral naar het deel waar de vijf bruggen gelegen zijn. Het doel is het formuleren van de maatschappelijke betrokkenheid bij het kanaal en de bruggen en het benoemen van toekomstkansen om met de voorgenomen aanpassingen de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal en de omgeving te versterken. Daarnaast is het doel het benoemen van ontwerpprincipes voor de nieuwe bruggen. In het rapport concluderen de onderzoekers dat het kanaal en de bijbehorende bruggen van groot maatschappelijk belang zijn voor de omwonenden. Ook is het kanaal van belang voor de economie en cultuur van omliggende dorpen. Omwonenden erkennen de huidige economische waarde van het kanaal en zien meerwaarde in het uitdiepen van het kanaal. Het advies uit het rapport is om geen van de bruggen geheel te laten vervallen. De bruggen hebben daarvoor te grote sociaal-culturele waarde. Het Oversticht en KCO adviseren daarnaast over de

<sup>113</sup> Goudappel Coffeng (augustus 2010), *Verkeersonderzoek te vervangen bruggen kanaal Almelo - De Haandrik 700-ton p.1.*

<sup>114</sup> Goudappel Coffeng, *verkeersonderzoek*, p. 4 en 5.

<sup>115</sup> Goudappel Coffeng, *verkeersonderzoek*, p. 24.

inrichting van de bruggen.<sup>116</sup> Ook doet het rapport aanbevelingen over de wijze waarop het kanaal bij kan dragen aan de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en de inrichting van wachtplaatsen.<sup>117</sup>

#### *Screening Provinciaal kader Ruimtelijke kwaliteit*

In augustus 2010 heeft de provincie als aanvulling op het advies van het Oversticht zelf nog een screening uitgevoerd. In het advies van het Oversticht is namelijk niet expliciet rekening gehouden met het provinciale beleidskader zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Overijssel. De screening moet beoordeling mogelijk maken of er in aanvulling op het advies van Oversticht nog met andere zaken rekening gehouden moet worden vanuit het provinciale belang. Het gaat daarbij specifiek om de ambitie ter behoud en versterking van de verscheidenheid en identiteit van (binnen-)stedelijke kwaliteit en mooie landschappen in het buitengebied.

De conclusie van de screening is dat er ook vanuit oogpunt van provinciale beleidskaders geen belangrijke nieuwe inzichten zijn ten opzichte advies van Oversticht. Het belangrijkste is het vervangen van de bruggen en het inpassen daarvan in de omgeving. Er worden vijf bruggen vervangen en dertien wachtplaatsen voor de beroepsvaart aangelegd bij de passeervakken en bij de sluizen en beweegbare bruggen. In de screening worden een aantal accentverschillen benoemd. Eén daarvan is dat het aantal bruggen in de toekomst bij verdere toename van goederenvervoer over water een knelpunt kan opleveren. Mogelijk moeten niet alleen de vijf bruggen maar alle zestien beweegbare bruggen dan vervangen worden. Dan is verder onderzoek aan de orde.<sup>118</sup>

95

#### *Weginrichting te vervangen bruggen, Opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik*

In februari 2011 publiceert Royal Haskoning het rapport 'Weginrichting te vervangen bruggen, Opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik' geschreven in opdracht van de provincie Overijssel. Royal Haskoning onderzocht de vijf te vervangen bruggen en geeft per brug drie mogelijke weginrichtingen. Uitgangspunt voor Royal Haskoning was dat de bruggen vervangen zouden worden en opengesteld zouden worden voor dezelfde type weggebruikers als eerder.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> Het Oversticht p. 5 en 6.

<sup>117</sup> Het Oversticht p. 35, 36 en 38

<sup>118</sup> Interne memo p 2-4.

<sup>119</sup> Royal Haskoning (februari 2011), *Weginrichting te vervangen bruggen, Opwaardering kanaal Almelo - De Haandrik*, p. 1.

# Bijlage 5: Aanbevelingen Europese Rekenkamer

1. Ter verbetering van de doeltreffendheid van de EU-financiering van de binnenvaart en om te zorgen voor betere projectprestaties:
  - Moeten lidstaten prioriteit geven aan binnenvaartprojecten op de corridors, rivieren of riviersecties met de grootste en meest directe voordelen voor het verbeteren van het vervoer over de binnenwateren
  - Moet de commissie bij de selectie van te financieren projectvoorstellen haar financiering richten op projecten die het meest relevant zijn voor de binnenvaart en waarbij reeds vergevorderde plannen bestaan voor het wegwerken van nabijgelegen knelpunten
  
2. Wat betreft de toekomstige ontwikkeling van de EU-strategie voor het goederenvervoer over de binnenwateren, en met het oog op een betere coördinatie tussen de lidstaten:
  - Moet de Commissie een diepgaande analyse uitvoeren van de potentiële markt en de mogelijke voordelen van de binnenvaart op verschillende riviersecties en de uitvoering coördineren van het TEN-V-kernnetwerk in de lidstaten, waarbij zij rekening dient te houden met het potentieel voor de ontwikkeling van corridors voor het goederenvervoer over de binnenwateren;
  - Moeten de Commissie en de lidstaten het tijdens de implementatie van de corridor eens worden over specifieke en haalbare doelstellingen en gedetailleerde mijlpalen voor het wegwerken van knelpunten in de corridors in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen. Hierbij moet terdege rekening worden gehouden met de TEN-V-doelstelling van de voltooiing van het kernnetwerk in 2030, de beschikbaarheid van middelen op het niveau van de EU en de lidstaten en de politieke en milieuoverwegingen in verband met de aanleg van nieuwe (of de verbetering van bestaande) infrastructuur voor de binnenvaart;
  - Moet de Commissie in het licht van de volgende herziening van de TEN-V-richtlijn voorstellen doen om de rechtsgrondslag te versterken, zodat (i) de vereisten met betrekking tot verslaglegging aangaande de bevaarbaarheid van de waterwegen worden uitgebreid, en (ii) de lidstaten ertoe worden verplicht op gecoördineerde wijze nationale plannen voor het onderhoud van binnenlandse waterwegen uit te werken.