

VOORGENOMEN BESPARING OP SLUISBEDIENING TWENTEKANALEN
EFFECTEN EN ALTERNATIEVEN



Twente, 14 juni 2013

Port of Twente is een vereniging van belanghebbenden in de logistieke sector in Twente. In Port of Twente werken ondernemers, overheden, onderwijs- en onderzoeksinstituten samen om in Twente nieuwe werkgelegenheid op alle niveaus te creëren door actieve acquisitie van logistieke bedrijven op basis van de onderscheidende kwaliteiten van Twente.

Naast acquisitie werkt Port of Twente ook aan infrastructuur, opleidingen en arbeidsmarkt, promotie en lobby, onderzoek en innovatie en is zij gesprekspartner van diverse instanties in actuele logistieke dossiers zoals de Twentekanalen, spoorvervoer en intermodaal vervoer.



Wierdensestraat 25b
7607 GE Almelo
0546-853326
info@portoftwente.com
www.portoftwente.com
KvK Enschede 57518580
ING Bank 0008009069
IBAN NL08INGB0008009069

Inhoud

1. Inleiding
2. Besparing op sluisbediening: de voornemens van I&M en RWS
 - 2.1 Bezuinigingsopdracht RWS
 - 2.2 Uitwerking voor de Twentekanalen
3. De Twentekanalen
 - 3.1 Algemeen
 - 3.2 Classificatie
 - 3.3 Vervoersintensiteiten
4. Gebruikers
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 ForFarmers Hendrix (Lochem, Delden en Almelo)
 - 4.3 Op- en Overslag Twente (Hengelo)
 - 4.4 van Merksteijn (Almelo)
 - 4.5 Akzo Nobel (Hengelo)
 - 4.6 Combi Terminal Twente (Hengelo en XL Park)
 - 4.7 Weghorst Oliko (Hengelo en Enschede)
 - 4.8 Eurool (XL Park)
5. Effecten van het doorvoeren van de voorgenomen versoering
 - 5.1 Sluis Eefde
 - 5.2 Sluis Delden
 - 5.3 Sluis Hengelo
6. Andere insteek: welke besparingsmogelijkheden bestaan er?
 - 6.1 Versoering
 - 6.2 Efficiency
 - 6.2.1 Bediening op afstand
 - 6.2.2 Inhuur van marktpartijen
 - 6.3 bijdragen door gebruikers en/of andere overheden
7. Conclusie en aanbevelingen
 - 7.1 Versoering
 - 7.2 Efficiency
 - 7.3 Financiële bijdragen
 - 7.4 Aanbevelingen

1. Inleiding

Op 22 mei 2013 ontvingen de meeste belanghebbenden en gebruikers van de Twentekanalen een brief van Rijkswaterstaat Oost-Nederland met de aankondiging van een aanzienlijke bezuiniging op de bediening van de drie sluizen op het Twentekanaal (Eefde, Delden en Hengelo).

In deze brief werd een mogelijke uitwerking van de bezuinigingsopdracht gegeven en werden belanghebbenden opgeroepen om mee te denken in de definitieve uitwerking van deze opdracht. Voor de hiertoe noodzakelijke uitleg, afstemming en uitwerking gaf RWS de belanghebbenden enkele weken de tijd.

Dit document geeft een -gezien deze beperkte tijd- zo volledig mogelijke reactie van Port of Twente op deze voorgenomen bezuiniging. Hiervoor worden achtereenvolgens de actuele situatie en verkeersintensiteiten op de Twentekanalen beschreven, de activiteiten, investeringen en toekomstplannen van de gebruikers beschreven en wordt vervolgens de verkeersintensiteit op de Twentekanalen in relatie tot de sluiscapaciteit beschouwd.

Hieruit volgen de effecten van de voorgestelde bezuinigingen op de situatie bij de drie sluizen en voor de scheepvaart. Aangezien deze effecten in Eefde en Delden aanzienlijk zijn, wordt daarna een andere benadering gekozen en getracht in kaart te brengen welke besparingsmogelijkheden er wél bestaan, zowel in versobering als in efficiency.

Aan het eind van dit document wordt een conclusie gegeven met de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen.

2. Besparing op de sluisbediening: de voornemens van I&M en Rijkswaterstaat

2.1 Bezuinigingsopdracht RWS

Het kabinet Rutte1 heeft met het Ministerie van I&M afspraken gemaakt over bezuinigingen, waaronder een bezuiniging van 17,5% op de uitvoerende taken van Rijkswaterstaat. Deze 17,5% is door RWS opgesplitst in 10% bezuiniging door efficiencymaatregelen en 7,5% bezuiniging door versobering.

Versoberingsmaatregelen betekenen een beperking van het serviceniveau en zijn voelbaar voor de gebruiker, bijvoorbeeld door minder bedienuren. Bij efficiencymaatregelen blijft het serviceniveau in stand (bijvoorbeeld bediening op afstand ofvraaggestuurd bedienen).

Wij nemen aan dat deze verdeling tussen 7,5% bezuiniging door versobering en 10% bezuiniging door efficiency is gebaseerd op een inschatting door I&M / RWS van wat haalbaar en redelijk is op beide fronten.

Op basis van door RWS verstrekte informatie komt deze 7,5% versobering voor heel Nederland neer op een taakstelling van 40 FTE. Aangezien I&M een aantal vaarwegen moet of wil ontzien, is het aandeel dat Oost-Nederland moet bijdragen aan deze 40 FTE vastgesteld op 7,5 FTE. De achtergrond en redenatie van deze verdeling is niet gegeven.

In Oost-Nederland gaat het om vijf objecten (sluizen Eefde, Delden en Hengelo op de Twentekanalen en Spooldersluis en Meppelerdiepbrug in de Kop van Overijssel) met een actuele personeelsbezetting van 20,9 FTE. Daarmee komt een versobering van 7,5 FTE neer op een reductie van 36%.

Hoewel dit document beoogt een gedegen analyse te geven van deze problematiek, werpt zich direct de vraag op hoe RWS een versobering van 36% rijmt met de kennelijke eigen inschatting dat 7,5% versobering passend en haalbaar is. 36% is meer dan het dubbele van de totale bezuinigingsopdracht. Dit verklaart de verontwaardigde eerste reacties in Oost-Nederland op de aankondiging van RWS.

2.2 Uitwerking voor de Twentekanalen

RWS heeft zowel in de brief van 22 mei als tijdens een bespreking op 10 juni haar eerste gedachten over de uitwerking van de beoogde versobering van 7,5 FTE gepresenteerd waarbij overigens ruimte wordt gelaten voor een andere invulling. Voor de drie sluizen op de Twentekanalen zijn deze gedachten als volgt:

Object	Huidige bezetting	Voorgestelde bezetting	Besparing
Eefde	142 uur / week (5,2 FTE)	104-111 uur / week (3,8 FTE)	1,4 FTE
Delden	122 uur / week (4,5 FTE)	90-91 uur / week (3,3 FTE)	1,2 FTE
Hengelo	78,5 uur / week (2,9 FTE)	36 uur / week (1,3 FTE)	1,6 FTE
	12,6 FTE	8,4 FTE	4,2 FTE (-33%)

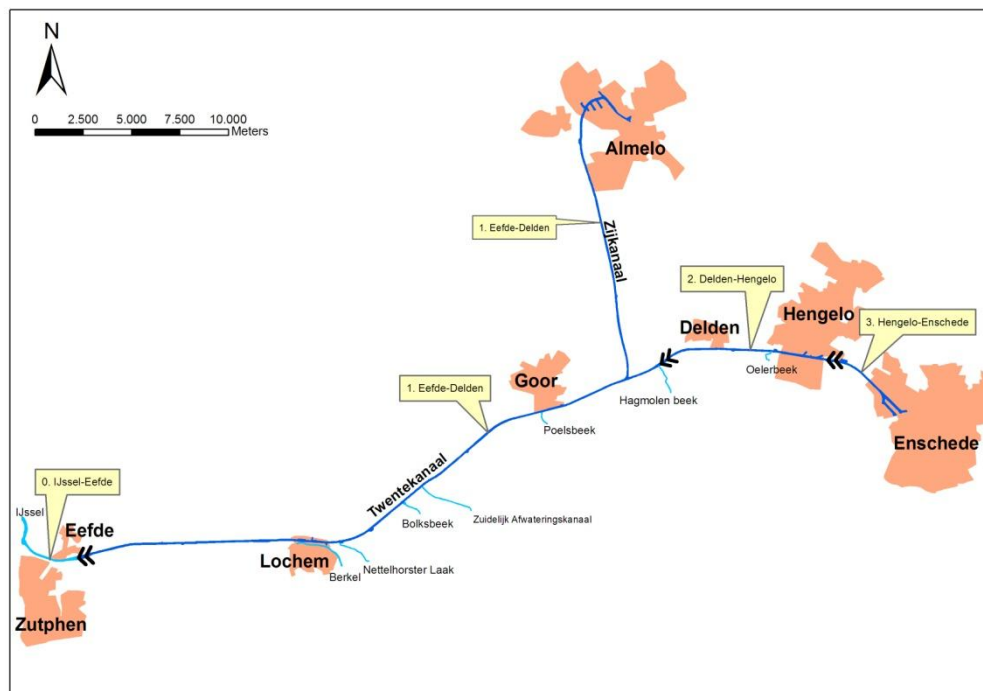
In dit voorstel wordt de bediening van sluis Eefdeelke werkdag tussen 00.00 en 06.00 uur onderbroken, alsmede in de weekenden maximaal 10 uur in het totaal. De bediening van sluis Delden op afroep in de dagranden (ma t/m vr 04-06 en 22-24 uur) wordt geschrapt en de bediening in het weekend wordt beperkt tot maximaal 10 uur in totaal. De bediening van sluis Hengelo wordt geheel naar bediening op afroep gebracht.

3. De Twentekanalen

3.1 Algemeen

De Twentekanalen verbinden de regio Twente met het Nederlandse en Europese vaarwegennet. Sluis Eefde vormt de toegang tot de Twentekanalen waarna de havens van Lochem, Goor en via de zijtak XL Park, Almelo en Coevorden bereikbaar zijn. Na sluis Delden volgen de havens van Delden en Hengelo (de grootste binnenhaven van Nederland). Vervolgens wordt via sluis Hengelo de haven van Enschede bereikt.

Door de relatief grote afstand tot de zeehavens is het vervoer over water van en naar Twente sterk concurrerend. Dit heeft de laatste jaren geleid tot sterke groei en veel nieuwe investeringen en initiatieven. Hierdoor leveren de Twentekanalen een belangrijke bijdrage aan regionaal, provinciaal, nationaal en Europees beleid om meer goederenvervoer over water te bewerkstelligen.



3.2 Classificatie

De Twentekanalen zijn als volgt geclassificeerd:

- CEMT klasse Va (tot Delden) resp. klasse IV (tot Almelo en Enschede)
- (niet-doorgaande) hoofdvaarweg conform Nota Mobiliteit (NoMo 2004)
- Onderdeel van het nationaal kernnet logistiek (in wording)

De sluiscomplexen zijn als volgt geclassificeerd op basis van de Richtlijnen Vaarwegen 2011:

Eefde: regime 2 (>15 mln ton jaarlijks passerend laadvermogen)
Delden: regime 3 (5-15 mln ton)
Hengelo: regime 4/5 (<2 mln ton)

3.3 Vervoersintensiteit

Het jaarlijks passerend laadvermogen bedroeg in 2011:

Eefde: 19.061.000 ton
Delden: 13.928.000 ton
Hengelo: ± 1.800.000 ton

Deze volumes rechtvaardigen de indeling conform de Richtlijnen Vaarwegen 2011 en het bedieningsplan sluisen en bruggen Rijksvaarwegen 1991 voor Eefde in regime 2 (bediening 146 uur per week) en Delden in regime 3 (bediening 100 uur per week).

Hierbij dient te worden aangetekend dat Delden zich op basis van het passerend laadvermogen in 2011 bijna classificeert voor regime 2. Gezien de groeiverwachtingen zal de grens van 15 miljoen ton in Delden binnen afzienbare tijd worden gehaald. Dit rechtvaardigt de in de afgelopen jaren ingestelde bediening op afroep in de dagranden en de verruiming van de bediening op zaterdag waardoor Delden momenteel 111 uren bedientijd kent in plaats van de 100 uur uit de richtlijn.

Bovengenoemde jaarlijkse tonnages voor Eefde zijn grofweg te illustreren met een equivalent van 1.000 vrachtwagens of 18 goederentreinen extra per dag in elke richting.

4. Gebruikers

4.1 Algemeen

Ongeveer 25 bedrijven maken rechtstreeks gebruik van de Twentekanalen voor de aan- en/of afvoer van grondstoffen, bouwstoffen, brandstoffen, halffabricaten en containers, soms op meerdere locaties. De watergebonden overslag is voor deze bedrijven een kernactiviteit en een vestigingsvoorwaarde; deze bedrijven hebben daarom allemaal een eigen kade.

De bijzondere kenmerken (activiteiten, vervoersvolume en toekomstplannen) van een aantal van deze belangrijke gebruikers worden in dit hoofdstuk per bedrijf toegelicht. Deze toelichting dient ter illustratie van de individuele bedrijfssituaties en beoogt niet volledig te zijn.

Iedere verandering in de bereikbaarheid over water (vaarwegprofiel, bedieningstijden, wachttijden) heeft een grote invloed op de bedrijfsvoering, het kostenniveau en de concurrentiepositie van deze categorie gebruikers.

De directe werkgelegenheid bij deze direct watergebonden gebruikers bedraagt 1.500 tot 2.000 FTE. Dit belang rechtvaardigt een zorgvuldige afstemming van veranderingen in de bereikbaarheid over water met deze groep gebruikers.

Daarnaast maken honderden grote en kleine productie-, distributie- en recyclingbedrijven indirect gebruik van de Twentekanalen door tussenkomst van overslagbedrijven en dienstverleners die tot de eerste categorie gebruikers behoren. Hoewel de watergebonden overslag voor deze bedrijven geen kernactiviteit is, geldt voor deze bedrijven wel dat de beschikbaarheid en servicegraad van de binnenvaart een belangrijke vestigingsvoorwaarde is. Het effect van veranderingen in de servicegraad van de binnenvaart voor deze grote categorie mag dan ook niet onderschat worden.

Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld bedrijven als Grolsch (productie), Timberland (distributie) en Twence (recycling).

De directe werkgelegenheid bij deze categorie indirecte gebruikers bedraagt tienduizenden arbeidsplaatsen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat Twente zich uitermate goed kwalificeert om nieuwe bedrijvigheid in deze categorie aan te trekken. Alleen al op het gebied van distributiebedrijven bedraagt het potentieel aantal *nieuwe* arbeidsplaatsen meer dan tienduizend.

Dit grote indirecte belang van de Twentekanalen rechtvaardigt opnieuw een zorgvuldige afstemming van veranderingen in de servicegraad van de binnenvaart.

4.2 ForFarmers-Hendrix bv (Lochem, Delden en Almelo)

ForFarmers-Hendrix is een producent en leverancier van veevoer. De grondstoffen hiervoor worden nagenoeg uitsluitend per binnenvaart aangevoerd naar productielocaties in Lochem, Delden en Almelo. Van daaruit vindt distributie over de weg naar de klanten plaats.

ForFarmers-Hendrix is ontstaan doordat ForFarmers in 2012 Hendrix UTD heeft overgenomen van Nutreco. Hierdoor is het aantal productielocaties in Nederland en Duitsland drastisch uitgebreid. Op dit moment voert ForFarmers-Hendrix een integratie- en optimalisatietraject uit, waarbij productie wordt verplaatst naar de op dit moment meest logische plek t.o.v. de markt met als doel om wegvervoer te verminderen met het oog op milieu- en kostprijsoverwegingen.

Concreet houdt dit in dat een fabriek in Harreveld, waar nu alle grondstoffen over de weg worden aangevoerd, wordt gesloten. Deze productie wordt overgeheveld naar Lochem, omdat hier via het Twentekanaal efficiënter aangevoerd kan worden. Daarnaast wordt een fabriek in Wesel (D) gesloten en wordt deze productie ook naar de locaties aan het Twentekanaal gaan verplaatst.

Hierdoor zal in Lochem 175.000 ton per jaar extra geproduceerd (en aangevoerd) worden en in Delden 75.000 ton per jaar. Hiervoor zullen 6 à 7 schepen per week extra gaan varen.

Als de binnenvaart op het Twentekanaal onbetrouwbaarder wordt, moeten deze beslissingen worden her-overwogen en zal meer wegvervoer worden ingezet om de aanvoer te garanderen.

4.3 Op- en Overslag Twente (Hengelo)

Op- en Overslag Twente verzorgt de op- en overslag van losgestorte goederen voor derden via een eigen kade in Hengelo. Sinds de overname in 2005 heeft O&O Twente veel geïnvesteerd in een nieuwe loskade, een extra losinstallatie en nieuwe opslagcapaciteit. De groei van 100.000 ton in 2005 naar 600.000 ton in 2016 ligt op schema.

Wijziging van de bedieningstijden betekenen voor O&O Twente kostenverhogingen door wachttijden en onbetrouwbaarheid in de planning. Aangezien O&O Twente geen alternatieven heeft wordt hierdoor de concurrentiepositie verslechterd en kan de met de gedane investeringen beoogde doelstelling niet meer worden gehaald.

4.4 van Merksteijn (Almelo)

Van Merksteijn in Almelo produceert bouwstaalmatten en andere producten van draadijzer. 90% van de aanvoer van rollen draadstaal vindt plaats per binnenvaart; de overige aanvoer vindt plaats per spoor. Er wordt niet over de weg aangevoerd. Van Merksteijn beschikt over een eigen kade aan de zijtak van het Twentekanaal en over een eigen spooraansluiting.

De jaarlijkse aanvoer over water bedraagt ruim 1 miljoen ton.

Van Merksteijn heeft de laatste jaren fors geïnvesteerd in een nieuwe verzink-installatie en een eigen poedercoatininstallatie op de locatie in Almelo en heeft productie van elders naar Almelo

verplaatst, waardoor de lokale werkgelegenheid is gegroeid. De reden voor concentratie in Almelo is de goede ontsluiting over weg, water en spoor voor inkomend en uitgaand materiaal.

Als de aanvoer over water minder betrouwbaar wordt stijgen de kosten van aanvoer, zal extra voorraad aangehouden moeten worden en wordt de aantrekkelijkheid van Almelo als voorkeurslocatie binnen de groep teniet gedaan. Hierdoor zal noodgedwongen meer aanvoer per trein of over de weg plaatsvinden en zullen 40 arbeidsplaatsen naar elders verdwijnen.

Van Merksteijn is recent gestart met inzet van de binnenvaart aan de afvoerszijde, ten behoeve van beleving van klanten. Als de binnenvaart onbetrouwbaarder wordt, zal dit initiatief direct moeten stoppen en wordt alles weer over de weg afgevoerd.

4.5 Akzo Nobel (Hengelo)

Akzo Nobel produceert zout en aanverwante producten. 75% van de afvoer vindt plaats via de binnenvaart. De jaarlijkse verlading over de binnenvaart bedraagt momenteel ongeveer 2 miljoen ton, daarvoor worden dagelijks ongeveer 3 schepen geladen. Door uitbreiding van de productiecapaciteit zal de komende jaren het volume met 6% stijgen.

Vanwege het grote volume zullen vertragingen en kostenverhogingen alleen voor de scheepvaart van Akzo leiden tot onacceptabele grote schade. Akzo Nobel heeft daarom naast de gezamenlijke reactie via Port of Twente bezwaar aangetekend bij RWS tegen dit voorgenomen besluit.

4.6a Combi Terminal Twente (Hengelo)

Combi Terminal Twente (CTT) opereert een containerterminal in Hengelo en heeft zich sinds de start in 2001 ontwikkeld tot de grootste inlandterminal van Nederland met een vervoerd volume van 180.000 TEU in 2012. Hiervoor worden ongeveer negen vaste schepen in lijndienst ingezet die wekelijks ongeveer 15 vaarten in elke richting verzorgen.

CTT helpt daarmee in de realisatie van modal shift van weg naar water en een goede bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. CTT concurreert echter -zoals alle containerterminals- altijd met het rechtstreekse wegvervoer en is daardoor uiterst gevoelig voor veranderingen in het kostenniveau en de servicegraad van de binnenvaart.

In de periode 2009-2011 heeft CTT ongeveer € 15 miljoen geïnvesteerd in uitbreiding van het terrein van 2,5 naar 8,0 hectare, een tweede portaalkraan en de toegangsbeveiliging. Daardoor is de overslagcapaciteit aanmerkelijk vergroot en wordt een verdere groei tot 400.000 TEU in 2025 verwacht op voorwaarde van een blijvend positieve rol voor de binnenvaart.

Bekende bedrijven die via CTT zijn verbonden met de zeehavens zijn bijvoorbeeld Grolsch, Vredestein, Hartman en Timberland in Twente en Philips, Nellen&Quack, Jockenhöfer en Brill in het Duitse bedieningsgebied.

De directe werkgelegenheid bij CTT, de schepen en de vaste chauffeurs is 120 FTE. De werkgelegenheid van de via CTT met Rotterdam verbonden productie-, distributie- en recyclingbedrijven bedraagt tienduizenden FTE's.

Voor de klanten van CTT is de betrouwbaarheid van het vervoer over water cruciaal in de vergelijking met het alternatief over de weg. Dit vertaalt zich in specifieke eisen aan de bedieningstijden van de sluizen in Eefde en Delden. Veel klanten willen aan het begin van de werkdag (07.00 – 08.00 uur) beginnen met het verladen of ontvangen van containerladingen. Dit vertaalt zich in een passage van Delden vóór 06.00 uur en een passage van Eefde rond middernacht.

*Als door sluiting in de nacht of langere wachttijden de passage van Eefde in de nacht niet meer gegarandeerd is, zal een schip pas rond de middag aankomen en is in de perceptie van de klant een extra dag gemoeid met het containervervoer over water. Het effect hiervan is moeilijk in kaart te brengen, maar ontegenzeggelijk **desastreus** voor het containervervoer over water van en naar Twente.*

Op termijn geeft de verruiming van het Twentekanaal tussen Delden en Hengelo mogelijkheden voor inzet van grotere schepen en betere benutting van bestaande schepen, waarvoor het aantal schepen en passages kan dalen. Dit wordt echter meer dan gecompenseerd door de groeiverwachtingen.

4.6b CTT XL Park (Almelo)

Hoewel een concentratie in Hengelo voor de bedrijfsvoering van CTT het meest gunstig is, is CTT in nauwe samenwerking met het openbaar lichaam Regionaal Bedrijventerrein Twente voornemens om een dependance op het XL Park bij Almelo, aan de zijtak van het Twentekanaal, te ontwikkelen. Hierdoor wordt het XL Park (120 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein) direct ontsloten over water en een aantrekkelijke vestigingslocatie voor distributiebedrijven.

De actuele status is dat in het najaar van 2013 wordt gestart met de aanleg van de kade en het terrein, zodat de dependance in het voorjaar van 2014 operationeel is. Het verwachte volume op deze dependance groeit in 10 jaar naar 100.000 TEU in 2025. De totale investering door CTT en XL Park samen in deze terminal bedraagt ongeveer € 8 miljoen.

Voor CTT XL geldt dezelfde kritische rol van sluis Eefde als voor Hengelo. Omdat sluis Delden niet gepasseerd hoeft te worden is het verleggen van volume naar Almelo een mogelijkheid, maar voor het grote aandeel klanten in Hengelo, Enschede en Duitsland betekent dit extra wegvervoer over de A35 en extra kosten.

4.7 Weghorst Oliko (Hengelo / Enschede)

Oliko in Enschede levert brandstoffen aan tankstations in Twente en vervoert deze met binnenvaartschepen tussen de Botlek en haar opslaglocaties in Hengelo (benzine) en Enschede (diesel). Het totale jaarlijkse volume bedraagt ongeveer 135.000 ton naar Enschede en 35.000 ton naar Hengelo.

4.8 Eurol (XL Park)

Onlangs heeft het bedrijf Eurol uit Nijverdal besloten een nieuwe vestiging te realiseren op het XL Park in Almelo, aan de openbare kade langs de zijtak van het Twentekanaal. Eurol voert olie aan met schepen en mengt, bewerkt en verpakt deze tot eindproducten die grotendeels per container (via de geplande CTT-dependance aan dezelfde kade) worden geëxporteerd.

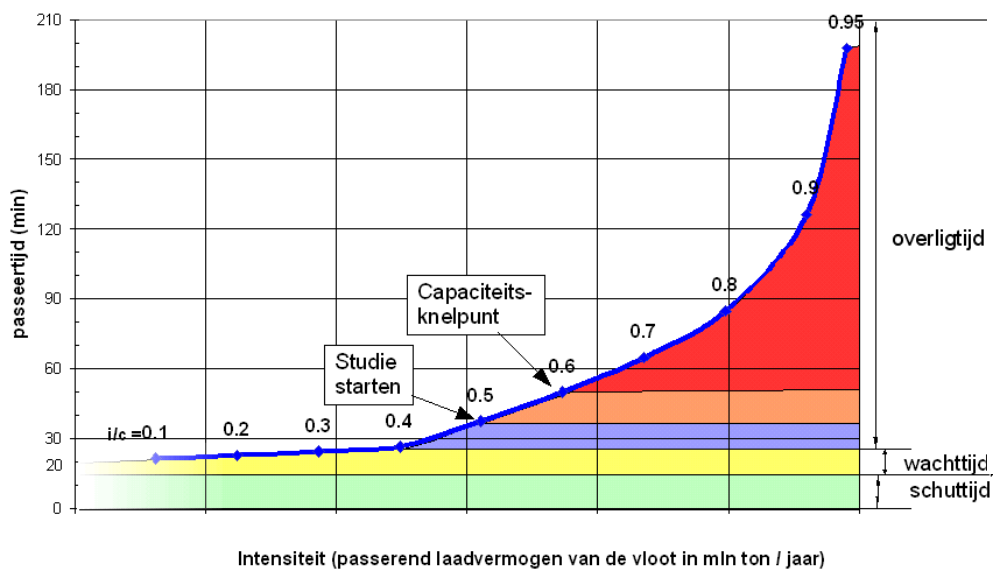
De keuze voor deze locatie aan het Twentekanaal is ingegeven door het belang van vervoer over water aan zowel de aan- als afvoerszijde. De totale investering door Eurol in de nieuwe locatie bedraagt ongeveer € 40 miljoen.

Deze investering genereert aan de aanvoerkant *nieuw* vervoer over water van 20.000 ton in de aanvangssituatie tot 40.000 ton in de eindsituatie. Het uitgaande volume is meegenomen in de ramingen van CTT.

5. Effecten van de voorgenomen versobering in bedieningsuren

5.1 Algemeen

Het effect van de voorgenomen versobering in bedieningsuren kan het beste in kaart worden gebracht op basis van de verhouding tussen de verkeersintensiteit (passerend laadvermogen) en de capaciteit van een sluis. Deze zgn. I/C-factor hanteert RWS in haar eigen Richtlijn Vaarwegen 2011 als maatstaf voor overschakeling naar een ander bedienregime of vergroting van de capaciteit van een sluis.



Bij een I/C-factor van 0,6 bedraagt de wachttijd 30 minuten, de norm die in de Richtlijnen Vaarwegen 2011 en de Nota Mobiliteit als bovengrens voor de acceptabele hinder voor de scheepvaart wordt aangemerkt. Daarom wordt een object met een I/C-factor van 0,6 aangeduid als capaciteitsknelpunt.

Boven een I/C-factor van 0,8 stijgt de wachttijd exponentieel naar meer dan 120 minuten bij een I/C-factor van 0,90 en meer dan 180 minuten bij een I/C-factor van 0,95 zoals in bovenstaande grafiek duidelijk is af te lezen.

5.2 Sluis Eefde

Sluis Eefde kent de hoogste I/C-factor van alle sluizen in Nederland en dus de langste wachttijd voor de scheepvaart.

Sluis Eefde wordt al in de jaren '90 genoemd als één van de belangrijkste knelpunten in Nederland en sindsdien heeft de binnenvaart in Twente zich desondanks zeer positief weten te ontwikkelen dankzij de investeringen en inventiviteit van een aantal gebruikers.

Afhankelijk van de waterstand op de IJssel beweegt de I/C-factor van sluis Eefde zich rond of boven de 0,95 hetgeen inhoudt dat de capaciteit volledig wordt benut. Dit wordt versterkt door de periodieke noodzaak om de voorsluis te gebruiken bij laag water op de IJssel, waardoor de schuttijd aanmerkelijk wordt verlengd.

Het is dan ook niet voor niets dat de Minister in 2012 heeft besloten tot vergroting van de capaciteit van sluis Eefde door aanleg van een tweede sluis. In een brief van 27 februari 2012 schrijft de Minister: "De sluis bij Eefde is de sluis met de langste wachttijden in Nederland. Dit probleem is al langere tijd bekend."

Aangezien de bediening van Eefde 142 uur per week bedraagt, ligt deze buitengewoon hoge benuttingsgraad niet aan een te krappe bediening, maar aan de voorspoedige ontwikkeling van de binnenvaart in Twente die in de nabije toekomst verder zal doorgaan.

Iedere inkrimping van de bedieningstijden van sluis Eefde verhoogt de I/C-factor en dus het capaciteitsprobleem nog verder. Het grootste knelpunt van Nederland wordt daardoor dus verergerd. Er is niet veel voor nodig om een permanente en alsmaar groeiende wachtrij van schepen te veroorzaken waardoor de binnenvaart op de Twentekanalen volstrekt onbetrouwbaar en onbetaalbaar wordt.

Het is misschien niet gepast om dergelijke straffe termen te gebruiken in een analyse als deze, maar het suggereren van een inkrimping in de bedieningstijden van sluis Eefde grenst aan het absurde, gezien de ernst van de situatie en gezien de vastgelegde investering van € 60 miljoen in een tweede sluis.

Indien toch voor versobering in Eefde wordt gekozen, zullen zich de volgende effecten voordoen:

- a. Gedurende alle dagen van de week en alle uren van de dag stijgen de wachttijden ver boven het huidige niveau van maximaal 180 minuten. Dit leidt tot een onbetrouwbaarheid die voor veel stromen (containers, halfabrikaten) niet acceptabel is en een verlies van vervoer over water van minstens 25%;
- b. In tijden van laag water op de IJssel en noodzaak tot gebruik van de voorsluis zullen wachttijden van meerdere dagen optreden en is het Twentekanaal niet meer normaal toegankelijk;
- c. Voor deze wachtende schepen zijn onvoldoende ligplaatsen voorhanden;
- d. Voor wachtende schepen met gevaarlijke stoffen zal deze situatie leiden tot overschrijding van veiligheidsnormen;
- e. Kostenverhogingen van alle scheepvaart van naar schatting 20% a.g.v. de noodzaak om meer schepen in te huren en/of langere vaartijden (jaarlijks € 15 miljoen extra kosten)¹;
- f. Verlegging van 20% van het totale binnenvaartvolume naar weg (200 vrachtwagens / 3 à 4 goederentreinen per dag in elke richting);
- g. Verlies van 20% van de directe arbeidsplaatsen (300 tot 500 FTE), risico op verlies van duizenden indirecte arbeidsplaatsen en verlies van het potentieel van nog eens duizenden arbeidsplaatsen.

¹ 15.000 passages / 200 passages per schip per jaar x € 1 mln jaarkosten per schip x 20%

- h. Heroverweging van geplande investeringen van meer dan € 50 miljoen en afstel van voorgenomen groeiplannen van vervoer over water.
- i. In dit onderzoek zijn vanwege het gegunde tijdsbestek nog niet de effecten van duurzaamheid meegenomen, maar mogen zeker niet onderschat worden. De genoemde extra vervoersbewegingen van 1.000 vrachtwagens of 18 goederentreinen per dag vertaalt zich in bijna 1 miljoen kilo extra CO2 en een zekere verslechtering van de luchtkwaliteit van ca. 625.000 inwoners van Twente.

5.3 Sluis Delden

De I/C-factor van sluis Delden ligt momenteel rond de 0,5. Dit was reden voor RWS om sluis Delden nader te onderzoeken in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse Vaarwegen.

Deze I/C-factor is echter gebaseerd op de huidige 122 bedienuren per week. Reductie naar bijvoorbeeld 100 (conform de richtlijn) of de door RWS voorgestelde 91 bedienuren brengen de I/C-factor naar 0,7 of nog hoger waardoor alsnog een groot knelpunt wordt veroorzaakt.

Hoewel dit knelpunt geen onhoudbare situatie inhoudt zoals in Eefde ontstaan wel negatieve effecten, die hieronder worden toegelicht:

- a. Wachttijden verhogen de omlooptijd waardoor de scheepskosten naar schatting 5 tot 10% stijgen. De jaarlijkse schade hierdoor bedraagt € 2 mln. tot € 4 mln.
- b. Door ongunstiger aankomsttijden zal CTT Hengelo naar verwachting 20% van haar volume verliezen, wat voor 10% kan worden opgevangen in Almelo. De resterende 10% volume veroorzaken een omzetsderving van € 2 mln en 12.000 extra vrachtwagenbewegingen per jaar.

5.4 Sluis Hengelo

Zo hoog als de bezetting in Eefdeen Delden is, zo gering is deze in Hengelo met nog geen 1.000 passages voor de beroepsvaart per jaar. Het huidige bedienregime voor Hengelo is zelfs luxe te noemen met 2 diensten per dag voor 3 à 4 passages. Het overschakelen naar bediening op afroep zal geen negatieve effecten hebben, mits de beschikbare tijden voor deze bediening op afroep in stand gehouden kunnen worden.

6. Andere insteek: welke besparingsmogelijkheden bestaan er?

6.1 Versobering

Rijkswaterstaat heeft niet voor niets richtlijnen opgesteld voor de bedientijden van sluizen in relatie tot de verkeersintensiteit ter plaatse.

Hantering van deze richtlijnen houdt in dat voor Eefde een reductie van de bedienuren niet aan de orde is. In Eefde is geen versobering mogelijk.

Voor Delden verdient het aanbeveling om de mogelijkheid van bediening in de dagranden en op zaterdag in stand te houden, bijvoorbeeld op afroep, omdat de schade voor gebruikers vele malen groter is dan de beoogde besparing op de sluisbezetting bij RWS. Een versobering is in beperkte mate mogelijk; naar schatting levert dit 0,4 FTE op. De verruiming van het kanaal vanaf Delden kan de druk door groeiend vervoersvolume compenseren waardoor deze situatie ook in de toekomst houdbaar blijft.

Voor Hengelo is de voorgestelde bediening op afroep goed werkbaar en is de beoogde 1,6 FTE versobering haalbaar.

Meer dan deze totale 2,0 FTE versobering leidt tot onevenredig grote negatieve effecten. Overigens is 2,0 FTE aanmerkelijk meer dan 7,5% van de huidige bezetting op de Twentekanalen en wordt daarmee de landelijke taakstelling voor de versobering ruimschoots gehaald.

6.2 Efficiency

6.2.1 Bediening op afstand

Het is niet duidelijk waarom op de Twentekanalen niet eerder is gekozen voor bediening op afstand. De situatie op het Twentekanaal leent zich uitstekend voor deze efficiënte vorm van bediening en het is mogelijk om ook andere objecten (sluis Deventer, sluis Aadorp) op deze manier te bedienen.

Naar onze informatie is het realiseren van bediening op afstand onderdeel van de aanleg van de tweede sluiscolk in Eefde (gereed 2017) en de geplande renovatie van de sluizen Delden en Hengelo (gereed 2014/2015).

Bediening op afstand levert een veel grotere besparing op dan ooit met versobering gehaald kan worden en kan gelijktijdig de servicegraad van de binnenvaart aanmerkelijk vergroten doordat zowel Delden als Hengelo dan 24 uur per dag bediend kunnen worden zonder meerkosten.

Dat RWS deze ontwikkeling nog niet heeft opgestart en nu ineens kiest voor het aankondigen van onhaalbare versoberingen roept bij veel gebruikers twijfels op over de kwaliteit van de bedrijfsvoering bij RWS.

6.2.2 Inhuur van marktpartijen

Het beroep van sluismeester is een bijzondere en verantwoordelijke taak maar dat betekent niet dat deze taak niet door marktpartijen kan worden ingevuld. Momenteel wordt een deel van de bezetting op de Twentekanalen al geleverd door een marktpartij omdat RWS vooruitloopt op de binnenkort te realiseren bediening op afstand.

Het uurtarief van een via een marktpartij ingehuurde sluismeester ligt beduidend lager dan het uurtarief van een sluismeester in dienst van RWS. Bovendien kunnen marktpartijen flexibeler opereren.

Tevens wordt nadrukkelijk gesuggereerd om de sluisbediening toe te vertrouwen aan de gebruikers zelf. Zo kunnen wij ons voorstellen dat medewerkers van één van de dichtbij de sluis liggende bedrijven worden opgeleid tot sluismeester en naast hun normale taken in opdracht van RWS op afroep de bediening van een sluis verzorgen.

6.3 Bijdragen door gebruikers en/of andere overheden

Het verlangen van een bijdrage in de bedienkosten door gebruikers lijkt niet onredelijk, voor zover het gaat om bijzondere wensen die buiten het normale bedieningsregime vallen.

Als echter een bijdrage wordt verlangd van gebruikers of overheden voor de instandhouding van een noodzakelijk bedieningsregime, ontstaat een beeld dat lijkt op chantage.

Zeker voor Eefde geldt dat iedere reductie in de bedienuren direct leidt tot onacceptabele gevolgen bij gebruikers en andere overheden. Het is ongepast dat RWS onder dergelijke druk wil overleggen over financiële bijdragen door gebruikers en/of andere overheden. Daarvoor dient een andere weg bewandeld te worden.

7. Conclusie

7.1 Versobering

Een bezuinigingsopdracht van 7,5% versobering lijkt op het eerste gezicht niet onredelijk in de huidige economische omstandigheden. Doordat RWS om ons onduidelijke redenen echter tal van vaarwegen ontziet wordt deze opdracht ongelijk verdeeld over de regio's en is voor de Twentekanalen een versobering van 33% voorgesteld.

Sluis Eefde kent al geruime tijd de langste wachttijden van Nederland en is daarmee het grootste knelpunt op de Nederlandse waterwegen. De Minister heeft dit onderkend en daarom in 2012 besloten tot aanleg van een tweede sluis.

Iedere reductie in de bedienuren van sluis Eefde vergroot het al bestaande knelpunt nog verder en leidt onmiddellijk tot onaanvaardbare vertragingen, kostenverhogingen en problemen op het gebied van orde en veiligheid. Deze problemen zullen ertoe leiden dat aanzienlijke vervoersstromen over de weg of het spoor worden geleid (200 vrachtwagens of 3 à 4 goederentreinen per dag per richting), dat gebruikers met kostenverhogingen van naar schatting € 15 miljoen worden geconfronteerd en dientengevolge 300 à 500 directe arbeidsplaatsen zullen verdwijnen. Daarnaast bestaat het risico dat duizenden bestaande en duizenden potentiële arbeidsplaatsen in de logistieke sector uit Twente zullen verdwijnen en zullen reeds geplande investeringen in uitbreiding, nieuwbouw en verplaatsing van meer dan € 50 miljoen worden heroverwogen.

Een bezuiniging door reductie van het aantal bedienuren in Eefde is onrealistisch, staat in geen verhouding tot de negatieve effecten en is op het absurde af.

Doordat ongeveer een kwart van het volume sluis Delden niet passeert, is de situatie in Delden minder nijpend dan in Eefde. Een bescheiden reductie in de bedienuren van sluis Delden is technisch mogelijk, maar veroorzaakt alsnog een capaciteitsknelpunt dat leidt tot onevenredig grote kostenverhogingen en verlies van lading bij gebruikers. Daarom verdient het de aanbeveling om in overleg met de betreffende gebruikers te zoeken naar alternatieve oplossingen die zich ook op het vlak van efficiency bevinden.

Voor sluis Hengelobestaan zeker mogelijkheden om de huidige, overbodig ruime, bediening aan te passen en op de bediening te besparen.

De in Hengelo (1,6) en Delden (0,4) te realiseren besparing is echter onvoldoende om de voor de Twentekanalen beoogde 4,2 FTE te halen. Gezien de benutting van de sluisen en de eigen RWS-richtlijnen is dit ook niet verwonderlijk. Aangezien 2,0 FTE op een bezetting van 12,6 FTE meer dan de bezuinigingsopdracht van 7,5% is vragen de gebruikers zich af waarom RWS hiermee niet kan of wil volstaan.

7.2 Efficiency

Naast de mogelijkheden van versobering bestaan op de Twentekanalen goede mogelijkheden om door middel van efficiencymaatregelen verdere besparingen te realiseren.

Bediening op afstand is al door RWS geïntegreerd in de realisatie van de tweede sluis in Eefde en de geplande renovatie van de sluiscomplexen Delden en Hengelo.

Verdere introductie van marktpartijen voor de afroep-uren in Delden en Hengelo kan een reductie van het uurtarief van de sluisbediening ten opzichte van de huidige kosten betekenen.

7.3 Financiële bijdragen

Rijkswaterstaat heeft zowel per brief als tijdens de toelichting-bijeenkomsten voorstellen gepresenteerd die zullen leiden tot onoverkomelijke problemen en aanzienlijke schade bij gebruikers.

Als de plannen van RWS worden uitgevoerd ontstaat zeker in Eefde een totale chaos.

Het is ongepast om gelijktijdig aan te bieden om die dreiging weg te nemen als financiële bijdragen worden geleverd door gebruikers of andere overheden. Dat lijkt op chantage.

7.4 Aanbevelingen

7.4.1 Her-oriëntatie op bezuinigingsopdracht

In de eerste plaats dient RWS de opdracht om 7,5% versobering door te voeren breder over Nederland te verdelen. Hiermee wordt de opdracht voor de Twentekanalen tot redelijke proporties teruggebracht en dat zal ongetwijfeld ook voor andere vaarwegen en regio's gelden.

Een geringe versobering over alle bruggen en sluisen in Nederland, ook op het niveau van overhead, kan de bereidheid van gebruikers en overheden in de regio om mee te denken met RWS verhogen.

7.4.2 Bediening op afstand

De geplande realisatie van bediening op afstand vanuit Eefde had al lang gerealiseerd kunnen zijn. Hiermee is een verdere besparing mogelijk terwijl gelijktijdig de servicegraad van de binnenvaart wordt verhoogd.

7.4.3 Marktpartijen

Het geleidelijk vervangen van vaste RWS-krachten voor flexibele inhuur via marktpartijen kan de tarieven en de bezetting verder verbeteren. Het laten uitvoeren van de sluisbediening door gebruikers is een interessante optie.

Port of Twente biedt zich aan als gesprekspartner, intermediair en uitvoerende partij om dit binnen afzienbare tijd te realiseren.