



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Beter Benutten



Slim en vlot van deur tot deur

# Tussenrapportage Beter Benutten Zuid Willemsvaart - Wilhelminakanaal

---



Uitgegeven door: MCA (Janneke Gramberg), Rijkswaterstaat (Koen Steenbakkers)  
Informatie: voortgangsmeting  
Datum: 3 juli 2015



## PROJECT NBR-28 ZUID-WILLEMSVAART – WILHELMINAKANAAL

In 2010 zijn de sluisen 4,5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart geschikt gemaakt voor klasse IV-schepen. Het Maximakanaal, dat de omleiding vormt voor de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, is eind 2014 opgeleverd en op 5 maart 2015 feestelijk geopend door Koningin Maxima. De omleiding is geschikt voor klasse IV-schepen.

Om bovenstaande investeringen duurzaam rendabel te maken en de vaarwegen op te waarderen, wordt nog een aantal aanvullende maatregelen genomen, waaraan vorm en inhoud wordt gegeven binnen het Programma Beter Benutten. Deze maatregelen hebben allen ten doel om tussen Veghel – Helmond – Eindhoven met 110 meter lange koppilverbanden (= beperkt klasse IV) te kunnen gaan varen.

Beter Benutten maatregelen betreffen:

- Aanleggen opstelplaatsen bij sluisen 4,5 en 6 voor klasse IV-schepen;
- Verstevigen afmeervoorzieningen en geleide werken (i.v.m. hoger motorvermogen koppilverbanden);
- Vervangen van de damwanden bij Erpse en Beekse brug (verstevigen oevers);
- Verruiming van 3 zwaaikommen (kruising ZWV/WHK, zwaaiком Son en kruising WHK/Beatrixkanaal)
- Het op diepte brengen van de haven in Veghel. Dit vindt plaats in 2 fasen.

Met de realisatie van deze infrastructuurmaatregelen wordt het, vanaf 2015, mogelijk om met zogeheten klasse II-koppilverbanden óf duwbakcombinaties van 110 meter over de kanalen te varen. Daardoor kan met een schip 900 ton vracht worden vervoerd, in plaats van de 450 ton die nu nog mogelijk is.

Er is een 'slimme deal' gesloten met het bedrijfsleven. 16 watergebonden bedrijven, die zijn verenigd in de Stichting BERZOB, helpen mee om door betere benutting van het water Modal Shift te creëren van weg naar water: 90 vrachtwagens in de spits van de weg op het water.

De afgesproken outcome (Modal shift) is gebaseerd op een nulmeting met data uit 2011. Een aantal factoren zullen deze outcome in meer of mindere mate gaan beïnvloeden:

- Economische situatie: reductie vervoerd tonnage van m.n. zand- en grind van 40-50%;
- Ontwikkeling van ROC (regionaal overslag centrum) Ekkersrijt in Son & Breugel, waardoor de daar gelegen bedrijven ook door (beperkt) klasse IV-schepen kunnen worden bediend. Dit is uitgesteld tot 2020;
- Vervanging van Sluis 8 en Sluis 9 in Helmond, zodat de daar gelegen bedrijven ook door (beperkt) klasse II-schepen kunnen worden bediend.

## Stand van Zaken realisatie Infrastructuurmaatregelen

Inmiddels zijn de maatregelen aan bruggen en duikers gereed en de andere werken zitten in de afrondende fase. Naar verwachting zal voor of vlak na de bouwvak 2015 alles gereed zijn. Ook fase 1 van de haven van Veghel is dan gereed. Wat dan nog resteert is om samen met het bedrijfsleven van Veghel de haven verder op diepte te brengen (fase 2). Op dit moment zijn de bedrijven in samenwerking met de gemeente aan zet om de kaders en damwanden te verdiepen en een deel van de haven te dempen. Als dit is afgerond, naar verwachting eind november 2016, verzorgt Rijkswaterstaat het uitdiepen van de haven. De uitvoering hiervan zal zij uit kostenoverweging (m.n. aanbestedingskosten) bundelen met vergelijkbare werkzaamheden elders. De bedoeling dat het uitdiepen van de haven in Veghel eind 2016 is afgerond.

## Stand van Zaken realisatie 'Slimme Deal'

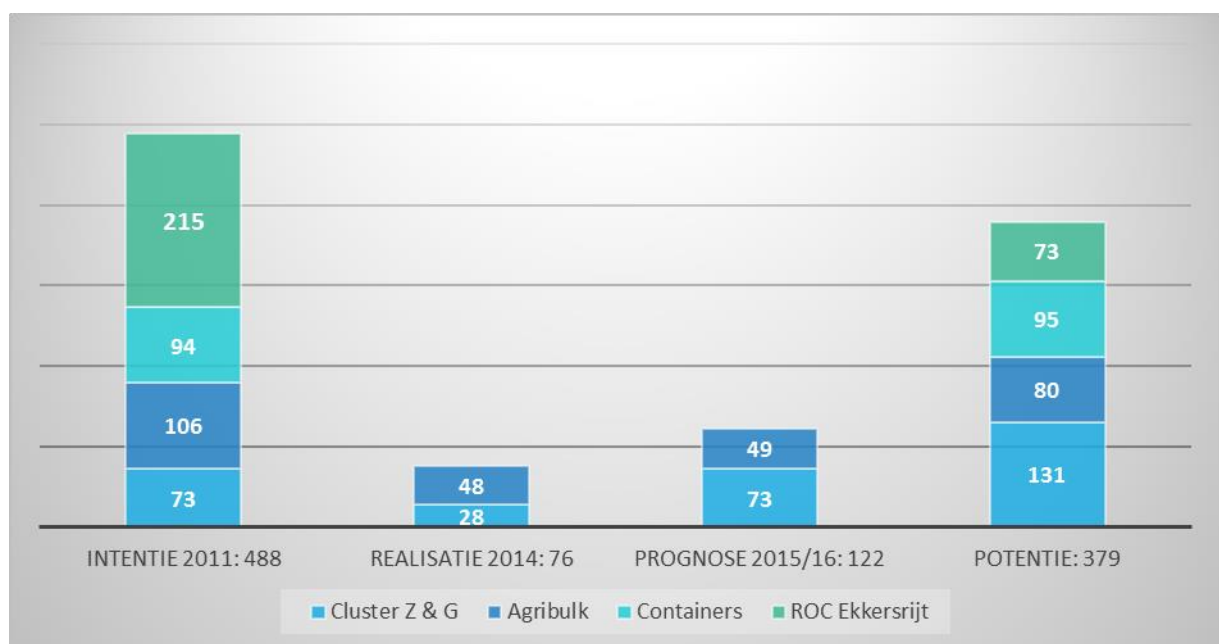
Ieder bedrijf heeft in een intentieverklaring laten vastleggen welke bijdrage ze willen leveren aan de afgesproken Modal shift. In 2012 heeft MCA in beeld gebracht hoeveel volume (ton) wordt getransporteerd over de weg en hoeveel over het water per bedrijf in 2011. Op 24 september 2013 is, gezien de economische situatie, met de Programmadirectie Beter Benutten de afspraak gemaakt om in 2014 een nieuwe nulmeting uit te voeren met data uit 2013. In 2014 is opnieuw een inventarisatie gemaakt. Hierbij is een vergelijking gemaakt tussen de intentie van 2011, de realisatie in 2014, de prognose voor 2015 en de potentie op de langere termijn op basis van de volumes in 2014. De haalbaarheid op de langere termijn hangt voor een belangrijk deel af van maatregelen, zoals de ontwikkeling van het ROC Ekkersrijt en de realisatie van een containerterminal. De haalbaarheid hiervan hangt sterk af van ontwikkelingen in de markt (volumestromen) en de omgeving, die niet direct beïnvloedbaar zijn. Als de economie zich verder herstelt, zal hier meer duidelijkheid over komen. Zie hiervoor bijlage 1.

## Bevindingen inventarisatie 2014

De bevindingen, zoals weergegeven in de bijlage, zijn samengevat in de onderstaande figuur 1. Deze figuur geeft in de linker kolom de oorspronkelijke intentie van de modal shift in 2011, omgerekend naar het aantal vrachtwagenbewegingen per dag vanaf de bedrijfslocatie van weg naar water. De tweede kolom geeft de modal shift, zoals die is gerealiseerd in 2014. De derde kolom geeft de prognose voor 2015. En de rechterkolom geeft de potentie op de langere termijn op basis van de gerealiseerde volumes in 2014.

De modal shift is verdeeld per cluster clusters zand, grind en afvalschroot, agribulk, containers en modal shift bij de ontwikkeling van ROC Ekkersrijt. In feite hoort ROC Ekkersrijt bij het cluster zand & grind. Maar omdat de impact van de ontwikkeling van het ROC Ekkersrijt op de te realiseren Modal Shift door het cluster zand & grind zo groot is, is deze apart zichtbaar gemaakt.

Figuur 1. Modal shift BERZOB bedrijven



De verschillen tussen intentie en potentie, resultaten en prognose worden hierna per cluster toegelicht.

## Cluster zand & grind

### Vershil intentie 2011 en potentie 2014

De potentie in 2014 ligt hoger dan de in 2011 afgegeven intenties. Namelijk op resp. 131 i.p.v. 73 vrachtwagenbewegingen per dag. Deze stijging komt door:

- Nieuwe deelnemer BERZOB: KWS Infra (+45). Deze deelnemer heeft weliswaar geen intentie afgegeven, maar heeft aangegeven te kunnen zorgen voor een additionele modal shift als de aanleg van een kade bij haar locatie in Eindhoven economisch haalbaar is. Deze kade maakt het mogelijk om stromen, die nu nog per as worden aangevoerd, via water te vervoeren.
- Herziening volumestromen (+20) : hieruit blijkt dat het wellicht mogelijk is om stromen, die nu nog niet waren meegenomen, met name zand en afvalschroot, toch via water te vervoeren. De realiseerbaarheid hiervan hangt sterk af van tariefverschillen tussen vervoer per as en via water.
- Volumedaling (-9): daling van afzetvolumes t.g.v. de economische crisis in de bouw hebben geleid tot lagere volumes en dus daling van de potentiële modal shift.

### Realisatie 2014

Ondanks het feit dat de maatregelen nog niet zijn afgerond, heeft het cluster zand & grind in 2014 al wel een Modal Shift van 28 vrachtwagenbewegingen per dag van land naar water gerealiseerd. Deze resultaten zijn behaald door:

- Van Nieuwpoort Zand & Grint (+18)
- HKS Metals (+10).

Deze Modal Shift is gerealiseerd door meer aandacht voor vervoer via water en het maken van betere afspraken met afnemers cq. zusterbedrijven elders. Bedrijven hebben dit zelf opgepakt en expertise met betrekking tot vervoer via water gericht ingezet. Concurrentiekracht is hierbij leading. Modal shift door eigen inzet is echter alleen mogelijk bij aantrekkelijke tarieven voor vervoer per schip in vergelijking met vervoer per as. Daarnaast biedt vervoer per schip voordelen, omdat het afhandelen van één schip minder handling vergt, dan ca. 30 vrachtwagens, die ervoor nodig zouden zijn om dezelfde hoeveelheid te vervoeren.

### Prognose 2015 / 2016

Voor 2015/2016 wordt nog een extra modal shift verwacht van 45 vrachtwagenbewegingen per dag, bij aanleg van een kade door KWS Infra. De besluitvorming hierover, het ontwerp en realisatie van de kade vinden plaats in 2015. De resultaten met betrekking tot Modal Shift zullen zichtbaar worden na aanleg van de kade, dus vanaf 2016.

Daarnaast heeft HKS Metals besloten om in samenwerking met een van haar vaste schippers, het schip de Eros om te bouwen naar koppelverband. Daarmee is zij naar verwachting de eerste, die in deze regio met langere scheepscombinaties gaat varen. Meer weten? Lees het artikel:

<http://www.mcabrabant.nl/mcactueel/99-hks-metals-zet-koppelverband-in-voor-schrootafvoer>

## Cluster agribulk

### Verskil intentie en potentie

De potentie voor Modal Shift door agribulk in 2014 ligt lager dan de in 2011 afgegeven intenties. Namelijk op resp. 80 i.p.v. 106 vrachtwagenbewegingen per dag. Deze daling komt doordat het realiseren van de modal shift gemakkelijker lijkt dan het in werkelijkheid is. Bij agribulk bedrijven wordt het vervoer namelijk voor een belangrijk deel geregeld door de (vele) toeleveranciers via externe transporteurs. In dat geval hebben de verladers minder invloed op de gekozen modaliteit. Tarieven tussen vervoer per as en vervoer via water zijn sterk concurrerend, terwijl het vervoer per vrachtwagen veel sneller is en eenvoudiger te regelen is. Realisatie van modal shift vereist daarom niet alleen commitment van de verladers, maar ook van de toeleveranciers. Het vereist kennis en ervaring met het regelen van vervoer via water. Verder is het i.v.m. de zeer concurrerende tarieven, van groot belang dat wachttijden voor de schippers minimaal zijn, dat er voldoende (retour)ladingstromen zijn en dat er onderweg geen onnodig oponthoud is. Oponthoud kan ontstaan bij het laden in de zeehavens, onderweg bij sluizen of bruggen of bij het lossen. Hoe sneller dit proces verloopt, hoe korter de werkelijke reistijden en dus hoe lager de vervoerskosten. Zowel de operators in de zeehavens, Rijkswaterstaat als de verladers kunnen binnenvaart dus indirect stimuleren door efficiënte afhandeling en doorvaart.

Daarnaast is een aantal agribulk bedrijven gevestigd in de binnenhaven van Helmond. De sluizen hier zijn te klein voor reguliere Kempenaars. Om meer vervoer via water naar de binnenhaven in Helmond mogelijk te maken, is opwaardering van de sluizen noodzakelijk. Bedrijven zijn hierover in gesprek met de gemeente.

### Realisatie 2014

Toch heeft het agribulk in 2014 al wel een Modal Shift van 48 vrachtwagenbewegingen per dag gerealiseerd. Deze resultaten zijn behaald door:

- ABZ Diervoeding (+26). Door meer aandacht en inzet van kennis en know-how met betrekking tot vervoer via water bij haar locatie in Eindhoven. Meer weten? Lees het artikel: <http://www.mcabrant.nl/mcactueel/95-abz-diervoeding-heeft-focus-op-aanvoer-over-water>
- Coppens Diervoeding (+16). Ook Coppens besteedt hier aandacht aan. De afgelopen jaren zien we een gestaag stijgende lijn van het percentage vervoer via water.
- Holland Malt: 6 vrachtwagenbewegingen per dag. Holland Malt vervoert van oudsher een zeer hoog percentage van haar inkomende stromen via water. 2014 is een goed jaar geweest voor spitsenvervoer van brouwergerst uit Noord-Frankrijk.

### Prognose 2015 / 2016

Voor 2015/2016 wordt een beperkte extra modal shift verwacht van 1 vrachtwagenbeweging per dag:

- Coppens (+7). Coppens gaat uitbreiden in Helmond en verplaatst daarmee een deel van haar productie elders naar haar locatie in Helmond, die wel aan het water ligt. Dit maakt een additionele modal shift mogelijk.
- Holland Malt (-6): Holland Malt verwacht in 2015 weer een daling van het percentage vervoer via water. Sinds begin 2015 lijken er op het traject vanuit Noord-Frankrijk aanzienlijk minder spitsen beschikbaar te zijn.

## Containers

### Vershil intentie 2011 en potentie 2014

De potentie van de modal shift van containers van weg naar water in 2014 ligt enigszins hoger dan de in 2011 afgegeven intenties. Namelijk op resp. 95 i.p.v. 94 vrachtwagenbewegingen per dag. De verschillen worden veroorzaakt door veranderingen in ladingstromen.

Maar de grote vraag is of de realisatie van de modal shift vanaf de productielocaties wel haalbaar wordt. Dit vereist namelijk de realisatie van twee containerterminals, één voor Ferm O Feed in Helmond en één voor Bavaria in Lieshout. Vooralsnog zijn deze ontwikkelingen niet economisch haalbaar en zelfs niet wenselijk i.v.m. de concurrentiepositie voor de bestaande terminals. De containers worden weliswaar via water vervoerd naar de zeehavens, maar voortransport vanaf de productielocatie naar de bestaande terminals blijft vooralsnog noodzakelijk.

### Realisatie 2014

Ondanks het ontbreken van een terminal op de locatie zelf, zijn beide verladereactiviteiten wel actief in het minimaliseren van het aantal vrachtwagenkilometers. Zo maakt Ferm O Feed zoveel als mogelijk gebruik van lege retourkilometers per as. Ook moederbedrijf Den Ouden is erg actief in het minimaliseren van vervoer per vrachtwagen. Zij heeft er de laatste jaren voor gezorgd, dat stromen direct vanaf de herkomstlocatie naar de eindverwerker worden vervoerd, in plaats dat dit via een tussenstop bij een van de eigen locaties gaat. Korte lijnen leiden dus tot minder vrachtwagenkilometers.

Bavaria heeft in 2014 het aantal vrachtwagenbewegingen gereduceerd met 16 ritten per dag op de route Veghel – Rotterdam, door gebruik te maken van de containerterminal in Veghel in plaats van vervoer van deze stroom per as naar Rotterdam.

### Prognose 2015 / 2016

In 2015 gaat Bavaria naar verwachting een reductie van 16 ritten per dag realiseren op de route Lieshout – Tilburg, doordat zij haar voortransport naar de containerterminal anders organiseert, waardoor zij meer pellets per vrachtwagen kan vervoeren.

## ROC Ekkersrijt

### Vershil intentie 2011 en potentie 2014

De oorspronkelijke intentie en potentie van ROC Ekkersrijt lag in 2011 nog op een Modal Shift van 215 ritten per dag. In 2013 op 78 en in 2014 is deze verder gedaald naar 73. Deze daling is veroorzaakt door daling van de ladingvolumes ten gevolge van de economische crisis in de bouw.

Deze daling is ook direct van invloed op de haalbaarheid van ROC Ekkersrijt. De te behalen winst door de realisatie van ROC Ekkersrijt is namelijk sterk afhankelijk van de omvang van de ladingstromen. Terwijl de investering, aanleg kade en infrastructuur, nagenoeg gelijk blijft. Naar verwachting is het ROC Ekkersrijt niet vóór 2020 haalbaar, tenzij er mogelijkheden worden gevonden om de winstpotentie te verhogen. Bijvoorbeeld via het vinden van nieuwe ladingstromen of het bundelen van bestaande ladingstromen, waarmee tarieven voor vervoer via water zouden kunnen dalen en het kostenvoordeel van vervoer via water ten opzichte van transport over de weg hoger wordt. Het cluster zand & grind onderzoekt de mogelijkheden.

## Realisatie 2014 en prognose 2015/2016

In 2014 hebben de initiatiefnemers van het ROC Ekkersrijt geen shift kunnen realiseren. Ook voor 2015/2016 ook deze nog niet verwacht, doordat de realisatie van ROC Ekkersrijt vooralsnog niet haalbaar is.

## Collectief Varen: samenwerken voor meer vervoer via water

Naast de individuele inspanningen per bedrijf, werken BERZOB deelnemers en MCA samen om meer vervoer via water te stimuleren via collectief vervoer en/of de inzet van andere vaartuigconcepten, zoals koppelverbanden of duwbak/duwboot combinaties.

In 2014 heeft MCA de mogelijkheden met betrekking tot samenwerking per cluster zand & grind en agribulk in beeld gebracht en een globale inschatting gemaakt van de voor-/nadelen. Dit heeft geresulteerd in het onderzoeksrapport Collectief Varen. In 2015 zullen de hierin genoemde opties worden gekwantificeerd en uitgewerkt in business modellen. Deze geven inzicht in de financiële haalbaarheid van de verschillende ideeën. Op basis daarvan zullen in 2015 keuzes gemaakt worden met betrekking tot oplossingen, die moeten leiden tot meer vervoer via water en realisatie van de potentie.

## Vervolgacties

De vervolgacties richten zich zowel op het realiseren van modal shift via individuele acties als door samenwerking (collectief varen).

### Zand & grind:

- Uitwerking business cases voor Collectief Varen in samenwerking met MCA, EVO en Bureau Voorlichting Binnenvaart.
- Verminderen kosten vervoer per schip door het verminderen van wachttijden:
  - Meer retourstromen, zodat er minder lege vaaruren zijn
  - Minimale wachttijden bij sluizen en bruggen onderweg i.s.m. Rijkswaterstaat.
- Beschikbaarheid Kempenaars (en cementschepen)
- Proeven vervoer zand per schip (eind 2015/2016)
- KWS Infra: Besluit en realisatie kade en terreininrichting
- HKS: Ombouw Kempenaars naar koppelverband

### Agribulk:

- Uitwerking business cases voor Collectief Varen in samenwerking met MCA, EVO en Bureau Voorlichting Binnenvaart.
- Bereikbaarheid binnenhaven Helmond: gesprekken gemeente over vervanging en vergroting van de sluizen.
- Uitbreiding Coppens: loopt
- Holland Malt (6): beschikbaarheid spitsen, contact schippers/bevrachters

### Containers:

- Vervolgen haalbaarheid container terminal Bavaria
- Ook: reductie aantal ritten door efficiënt vervoer

### ROC Ekkersrijt:

- Vervolgen haalbaarheid ROC Ekkersrijt
- Stroom A Jansen en Baetsen meenemen in case cluster zand & grind.



**BIJLAGE 1: Inventarisatie 2014**

Opsteller: Janneke Gramberg

Datum: 15 mei 2015

<b>Naam</b>	<b>Totaal Volume (2014)</b>	<b>Via water n/v locatie</b>	<b>Per as</b>	<b>% via water n/v locatie</b>	<b>Intentie (2011)</b>	<b>Potentie (2014)</b>	<b>Realisatie (2014)</b>
ABZ Diervoeding	190.000	69.231	118.000	36%	30	26	26
Coppens Diervoeding	263.973	130.346	133.627	49%	39	31	16
For Farmers - Hendrix	215.000	126.000	89.000	59%	24	10	0
Boerenbond Deurne	291.637	95.197	196.440	33%	7	7	0
Holland Malt	157.800	145.800	12.000	92%	6	6	6
Bavaria	263.000	0	263.000	0%	80	95	0
Ferm O Feed (uitgaande stroom)	32.500	0	32.500	0%	14	0	0
Van Nieuwpoort	108.000	45.000	63.000	42%	20	36	18
Mebin	140.400	82.200	58.200	59%	29	21	0
Weber-Beamix	69.000	6.500	62.500	9%	10	12	0
Bouwcenter Swinkels	94.000	58.000	36.000	62%	8	7	0
KWS Infra	170.000	0	170.000	0%	0	45	0
HKS Metals	79.500	30.000	49.500	38%	6	10	10
Baetsen	55.000	0	55.000	0%	55	22	0
A Jansen	200.000	0	200.000	0%	160	51	0
<b>TOTAAL</b>	<b>2.329.810</b>	<b>788.274</b>	<b>1.538.767</b>	<b>34%</b>	<b>488</b>	<b>379</b>	<b>76</b>