

Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit d.d. 19 januari 2004
agendapunt 9

Informatie afkomstig uit een brief van het college van B&W van de gemeente Coevorden van 29 oktober 2003, toegezonden aan het College van GS van Drenthe en aan alle statenfracties
Aanvullende informatie met betrekking tot de betekenis van de verbetering van het Kanaal Almelo-Coevorden.

Naast de argumenten en achtergronden van de concrete ontwikkelingen die zowel door de betrokken overheden en bedrijfsleven zijn opgestart moeten we e.e.a. steeds blijven bezien in de context van bredere ontwikkelingen om ons heen en op langere termijn.
Deze ontwikkelingen (ook bedreigingen!) en kansen zijn ruwweg geschetst de volgende:

- a. verdere uitbreiding van "Europa" ;
- b. enorme groei van logistiek - transport - distributie (zelfs tegen de negatieve conjunctuurgolven in);
- c. toename mobiliteit;
- d. als gevolg van de punten b en c de financiële - economische noodzaak en milieu consequenties tot groei beperking van het weggebruik te komen;
- e. beperking van het Alpen goederenverkeer- en de a.s. zgn. Mout-regeling in Duitsland;
- f. het investeren van steeds meer productieactiviteiten in Oost Europa, met nadruk vanaf begin jaren '90 en de consequenties voor de goederenstromen van een naar deze productie locaties (eindproducten - halffabricaten - eindproducten);
- g. het feit dat het problematischer wordt de grote goederenstromen van en naar Midden Europa te krijgen (Zuid Polen - Tsjechie - Slowakije - Hongarije - Roemenie);
- h. het bedrijfsleven is zeker de laatste 5 jaar steeds meer op zoek naar alternatieven, deze worden gezocht in o.a. multimodale faciliteiten - andere routes - andere transportsystemen. Tevens wordt steeds meer de nadruk gelegd op meer ketenbenadering - efficiëntie en kostenbesparing (zie Distrivaart);
- i. bedrijven die zich o.a. hebben gevestigd in Polen zijn: - Philips '95 - Volvo '95 - Toyota '02 - Open '98 - Volkswagen '99 - Ford '95 - Coca Cola '93 - Proctor & Gamble '94 - Cargill '98 - Bosch Siemens '94. Vergelijkbaar is de situatie in Hongarije en Tsjechie.

Nijhof Wassink te Rijssen/Coevorden gaat vanaf 1 januari 2004 een shuttle trein starten van Coevorden naar Kutno (Polen) 1 x per week met een reeds aanwezige ladingaanbod. Op dit moment worden gesprekken gevoerd in de regio Lodz/Kutno voor nog meer nieuw ladingaanbod v.v. met een omvang van 500 duizend tot 1 miljoen ton per spoor Coevorden - Kutno. Deze ontwikkelingen gaan gewoon door en moeten zich ook verder kunnen ontwikkelen.

De positie van zuidoost Drenthe en Noord Overijssel als schakel in het geheel zal altijd ondergeschikt zijn aan de hoofdstromen van goederen west-oost v.v.. Gelijktijdig zijn er veel meer kansen en mogelijkheden dan velen (te veel) zich tot nu toe bewust zijn.

Voor de verbetering van de werkgelegenheid in de beide regio's kan nog veel meer bereikt worden door zgn. VAL activiteiten (in goederen ketens - waarde toe te voegen door bewerking en verwerking).

Logistiek zijn o.a. voor ons gebied - naast verbetering van de weginfrastructuur N34 - N35 en N 36 de aanleg van de Hanzelijn plus (gedimensioneerd op 37 goederen treinen per dag) Nu de Noordtak van de Betuwelijn niet doorgaat is deze verbinding als een alternatief te benutten.

De spoorlijn Zwolle - Emmen heeft met een investering van ca. € 10 miljoen voor 5 geluidswallen en een verbetering van een passeerplaats bij Ommen een capaciteit van 7 goederentreinen per dag (geen aantasting personentreinen capaciteit). Zonder verbetering is dit 2 goederentreinen per dag.

In deze verbeterde situatie heeft deze spoorlijn een capaciteit van 3-4 miljoen ton.

Het Kanaal heeft na verbetering tot het niveau 600 - 800 ton een capaciteit van ca. 2 miljoen ton.

Het Europark heeft op een termijn van 10 jaar een te verwachting goederen doorzet van 2 - 3 miljoen ton.

De Haven van Coevorden heeft met de geplande spooraansluiting en de openbare waterterminal een capaciteit van ca. 2 miljoen ton.

Indien we deze internationale - nationale en regionale ontwikkelingen - kansen en bedreigingen met elkaar op genoemde terreinen in beeld blijven brengen dan ligt naar ons oordeel de opdracht vanuit de regionale belangen hieraan te blijven werken.

Het is wenselijk en noodzakelijk de investeringen op een zodanig niveau te houden dat de gewenste effecten worden bereikt.

Coevorden, 28 oktober 2003.

Burgemeester en wethouders van Coevorden,
De secretaris, De burgemeester,