



## Achtergrondnotitie

*ten behoeve van startbijeenkomst  
van de studie naar*

Goederenvervoer over de Brabantse Kanalen vanuit regio Eindhoven/Helmond

10 januari 2001

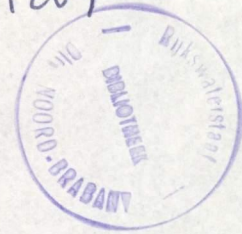
Rijkswaterstaat directie Noord Brabant







BT267 NB



Inhoudopgave

Aanleiding

Gewenst resultaat en het proces

Huidige situatie

Trends

RWS Directie Noord-Brabant  
Bibliotheek & Documentatie

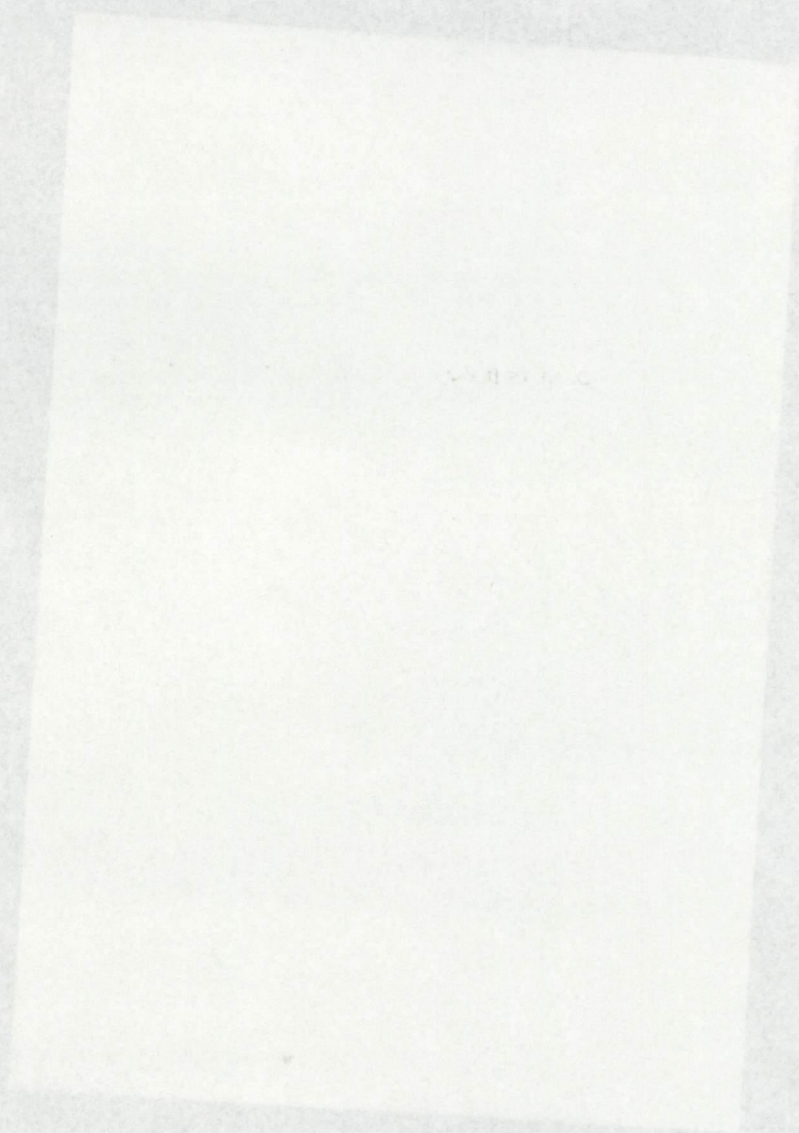


tel.: 073 - 6817 246 / ...247

Naam	retourdatum
S. Weyers	29/4-04

Postbus 90157  
5200 MJ 's-Hertogenbosch







## Doel notitie

Dit achtergrond document is een eerste aanzet tot een document waarin de voor de studie relevante elementen worden uitgewerkt. Het heeft als doel om de deelnemers van de startbijeenkomst globaal inzicht te verschaffen in situatie op en rond de kanalen. Het document bevat voorsnogen een verzameling van reeds door Rijkswaterstaat en door TNO Inro (in opdracht van Rijkswaterstaat) verzameld materiaal.

## Aanleiding studie

*'Hoe moet het vaarwegennetwerk er uitzien om de voor 2020 voorziene vraag naar vervoer over water op een maatschappelijk efficiënte wijze af te wikkelen waarbij een bijdrage wordt geleverd aan het (goederenvervoer-)beleid van V&W?'. Met deze vraag begint de samenvatting van de DGG-notitie: "Varen naar de Toekomst, de koers tot 2020", maar had ook een notitie in Noord-Brabant kunnen beginnen.*

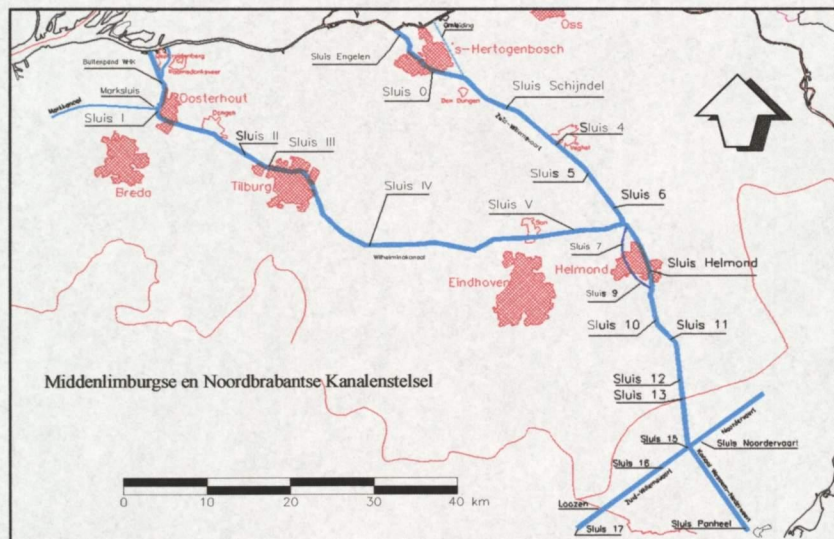
In de komende jaren zijn namelijk een aantal renovatie- en beheersmaatregelen noodzakelijk aan de kanalen in Brabant. De vraag is of daarbij de huidige situatie behouden moet blijven, of dat tegelijkertijd zou moeten worden ingespeeld op een andere gebruiksfunctie in de toekomst. Kortom, doen we in de komende tijd geen dingen waar de generaties na ons spijt van hebben: *wat is een verstandig 'no regret scenario'?*

De binnenvaart is een markt die de laatste jaren veel ontwikkelingen kent. Ontwikkelingen die een belangrijke rol spelen voor de toekomst. In de binnenvaart in zijn algemeen en ook specifiek in Noord-Brabant is een aantal trends te onderscheiden. Bijvoorbeeld het groeiende gebruik van containers in de binnenvaart, de opkomst van inland-terminals (zowel bulk als container) en voor deze regio heel belangrijk de stabilisatie in achteruitgang van het bulkvervoer over water.

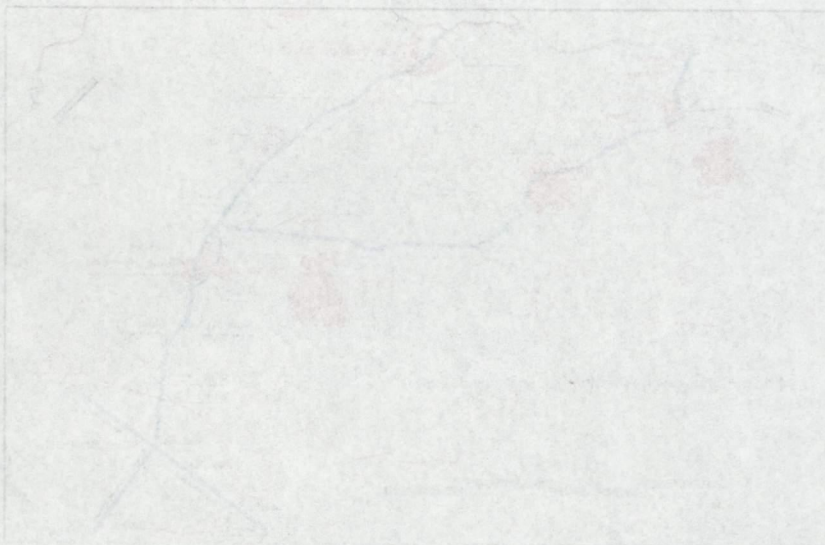
Deze trends laten zien dat het nadenken over de ontwikkelingsmogelijkheden noodzakelijk is..

**Binnen de directie Noord-Brabant *is behoefte aan een visie op de gewenste scheepvaartfunctie en structuur van het Brabantse kanalenstelsel gericht op de regio Eindhoven/Helmond. Zodat het kanalenstelsel een bijdrage kan leveren aan het (goederen-) vervoerbeleid en zoveel als mogelijk tegemoet komt aan de behoefte van de sector.***

Bij het ontwikkelen van een wensbeeld zal moeten worden stil gestaan bij ontwikkelingen die de basis zijn van het vervoer: economie, logistieke processen en locaties van bedrijventerreinen. Bij een visie op de mogelijkheden van de kanalen vanuit de regio Eindhoven/Helmond gaat het om het kanalenstelsel als netwerk en. Om een dergelijke visie te kunnen maken is het nodig te achterhalen; wat is beleidsmatig gewenst zowel vanuit de overheden als de markt; welke ontwikkelingen er zijn.









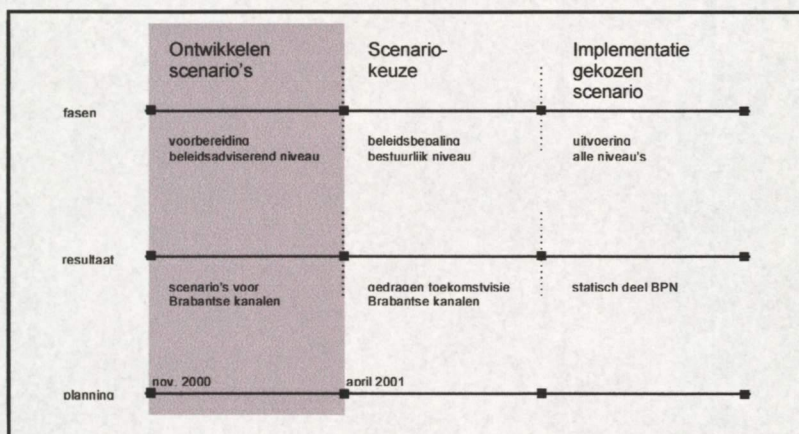
## Resultaat

Het doel van de studie is: *Een visie op kansen en mogelijkheden voor vervoer over de Brabantse Kanalen van uit de regio Eindhoven/Helmond.*

De studie is in delen opgeknipt. De uitkomst van de eerste fase is de gearceerde fase uit het hiernaast opgenomen figuur. Het ontwikkelen van objectieve scenario's.

Het proces van beleidsbepaling is afhankelijk van veel factoren en wordt gezien als noodzakelijk vervolgstap van deze beleidsadviserende studie.

Het is de bedoeling om, in de vervolgfase, samen met in- en externe partijen het meest realistische scenario te bepalen. Dit bestuurlijk gedragen scenario zal uiteindelijk leidend zijn voor de aard en omvang van de te nemen maatregelen aan de Brabantse kanalen.



## Proces

In het onderstaande figuur is schematisch ons voorstel van de opzet aangegeven.

Figuur Jan

Jan, ga je gang met mogelijke invulling van dit stukje, heb delen geplakt uit memo RTB

In drie maanden willen wij samen met jullie komen tot de vormgeving van een aantal onderbouwde scenario's. Hiervoor willen wij drie workshops organiseren.

### Workshop 1

De eerste workshop is deze startbijeenkomst. Jullie zijn uitgenodigd om als 'Beslissers' op hoofdlijnen aan te geven of er een basis is (mag meer dan één zijn) om maatregelen met betrekking tot vervoer per binnenvaart en de Brabantse Kanalen op de 'politieke' agenda te zetten. Wij willen nagaan welke informatie (inhoud, inschatting, risico's en kansen) daarvoor van belang is en waar nog aanvulling noodzakelijk is (wat en bij wie). Op basis van deze uitkomsten willen wij een brede tweede workshop organiseren

### Workshop 2

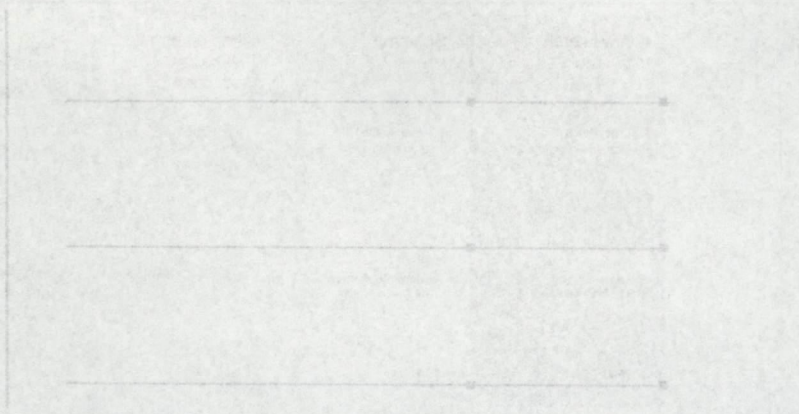
In deze workshop willen wij inhoudelijk over de specifieke (regionale en lokale) kansen voor gebruik van de kanalen discussiëren. Het gaat bijvoorbeeld over de korte termijn ontwikkelingen. Welke bedrijven/goederenstromen worden al getransporteerd over water of kunnen eventueel naar het water toe. Het gaat dan om (niet onbelangrijke) incidenten, zoals Bavaria, veevoeder etc.. Ten tweede gaat het om de "gevoelsmatige intuïtie" ten aanzien van de lange termijn ontwikkeling en het formuleren van een ambitie, die hoog maar realisatisch is.

De primaire doelgroep voor deze workshop gebruikers aangevuld met 'experts' (in de eerste workshop inventariseren wij wie dit naar onze mening zijn)

### Workshop 3

Tot slot is een derde workshop gepland waarin de conclusie willen presenteren en zullen vragen om commitment over de aanpak van het opstellen van de scenario's





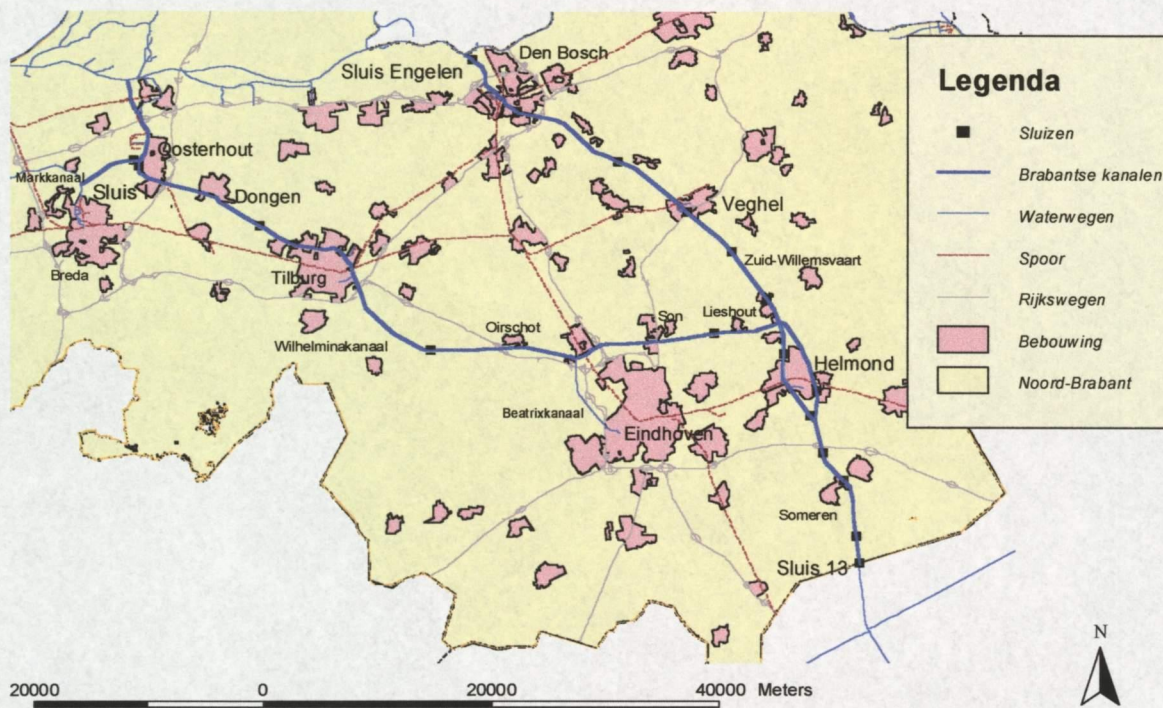


### Binnenvaartvervoer Brabantse kanalen

In deze paragraaf met betrekking tot het vervoer over de Brabantse kanalen worden voornamelijk alleen de Rijkskanalen Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal meegenomen. De studie focust zich op de regio Eindhoven/ Helmond, deze regio is zoveel als mogelijk als uitgangspunt genomen bij het in kaart brengen van het vervoer.

Allereerst wordt op figuur 1 een overzicht gegeven van de Brabantse kanalen en de belangrijkste bestemmingen aan het water.

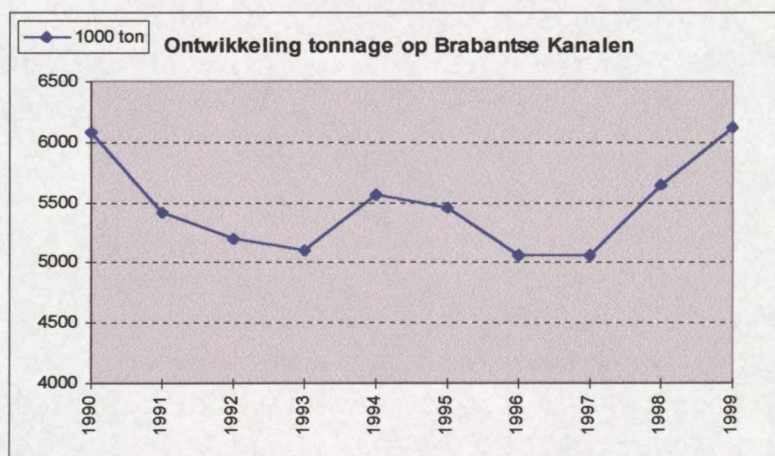
Figuur 1: Basiskaart Brabantse kanalen.



→ tabel

### Ontwikkeling vervoer

De afgelopen 2 jaar is het goederenvervoer over de Brabantse kanalen sterk toegenomen. Na dieptepunten begin jaren '90 en in 1996 is er t.o.v. 1990 vanaf 1997 een kleine groei te zien. Ten opzichte van 1998 bedroeg de groei in 1999 echter ruim 8%. Dit komt overeen met een absolute toename van ongeveer 470.000 ton. Deze groei doet zich voor op zowel het Wilhelminakanaal als de Zuid-Willemsvaart en vindt voornamelijk plaats in de goederensoorten gasolie en benzine, grind, bier, veevoer en containers. (Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999)









Tabel 1: Vervoerde lading over de Brabantse kanalen, geïndexeerd en uitgedrukt in jaarlijkse procentuele groei.

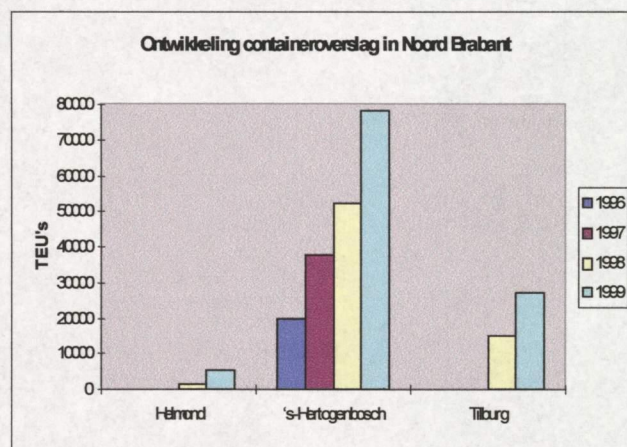
Jaar	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1000 ton	6078	5417	5189	5107	5565	5458	5066	5058	5647	6115
index	100	89,1	85,4	84,0	91,6	89,8	83,3	83,2	92,3	100,6
% groei		-10,9	-4,2	-1,6	+9,0	-1,9	-7,2	-0,2	+11,6	+8,3

Bronnen: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999, Samen Vaart Maken

Als belangrijkste redenen voor de toename van het vervoer over water worden de volgende oorzaken genoemd:

- De economische ontwikkeling: Sinds 1996 is er weer een hoge economische groei in Nederland en in Noord-Brabant. Dit uit zich ook in de groei van de containervaart. De drie containerterminals langs de ZWV en het WHK maken sinds hun start een sterke groei door (zie nevenstaande figuur en tabel 2);
- De invoering van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdrage Vaarwegaansluitingen in 1996. Mede met deze subsidie kunnen kadefaciliteiten en op- en overslagvoorzieningen worden gefinancierd;
- Sterke inzet van de overheid op vervoer over water. Naast het beleid uit de nota Samen Vaart Maken (1997), is het opzetten van het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA) ook een belangrijke impuls geweest.

(Jaarrapportage Monitoring Brabantse Rijkswateren)



Tabel 2: Vervoerd aantal containers over de Brabantse kanalen, in TEU's.

Jaar	1996	1997	1998	1999
Helmond	0	0	1137	5145
's-Hertogenbosch	20000	38000	52453	78121
Tilburg	0	24	14850	27333
Totaal	20000	38024	68440	110599

Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse Kanalen 1999

Bij tabel 2 dient nog opgemerkt te worden dat containervervoer van en naar Tilburg en Helmond via het Wilhelminakanaal plaatsvindt en dat dit voor 's-Hertogenbosch vanaf de Maas via de Zuid-Willemsvaart gebeurt.

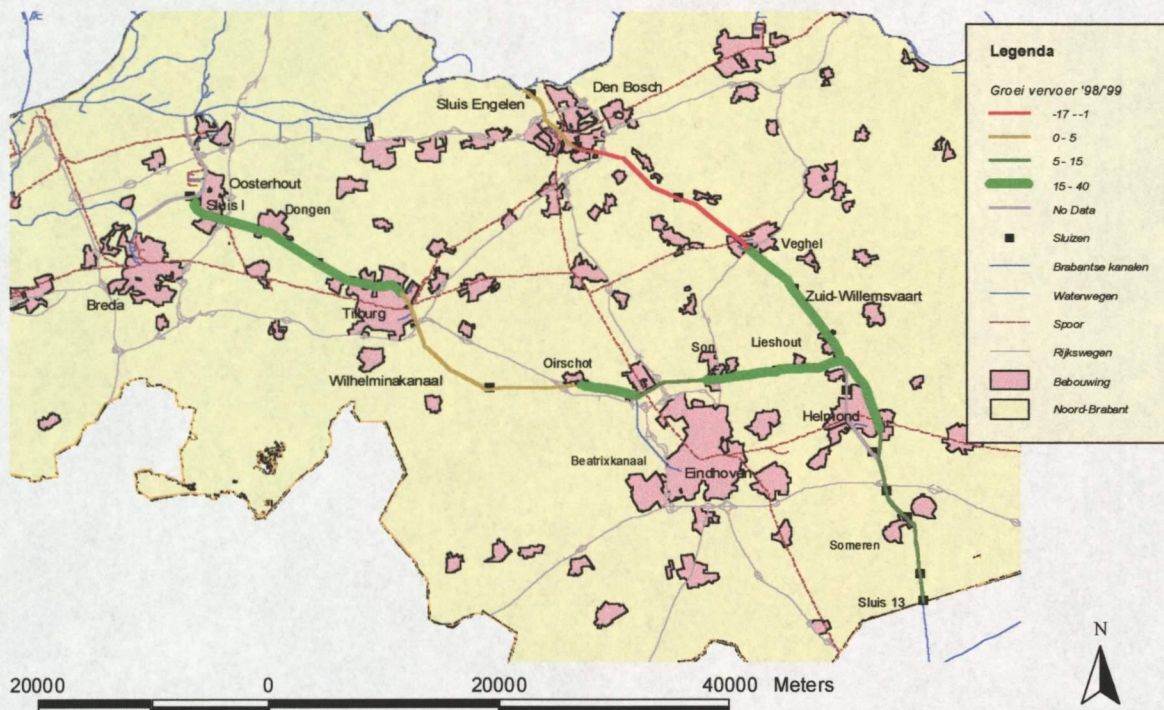
In figuur @@@ is de groei in 1999 ten opzichte van 1998 per kanaalvak weergegeven.







Figuur @@@: Procentuele groei van het goederenvervoer per kanaalvak (1999 t.o.v. 1998).



#### ■ Vervoer van en naar regio Eindhoven/ Helmond

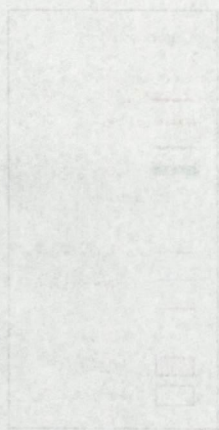
- De aanvoer naar Eindhoven zelf komt voor het grootste deel vanuit het zuiden. Het betreft ruim 170.000 ton. Daar komt nog een aanvoer van ruim 45.000 ton via het Wilhelminakanaal bij. De afvoer uit Eindhoven is minimaal. Ruim 10.000 ton via het Wilhelminakanaal en bijna 3.000 ton via het Wilhelminakanaal.
- De betonfabriek in Son, goed voor 500.000 ton aanvoer, wordt bevoorradat vanuit het zuiden.
- Lieshout (aanvoer 115.000 ton, afvoer 20.000 ton) kent een aanvoer van bijna 60.000 ton via het Wilhelminakanaal. Via de Zuid-Willemsvaart wordt 15.000 ton aangevoerd via het noordelijk deel en bijna 40.000 ton via het zuidelijk deel. Afvoer vindt vrijwel uitsluitend via het Wilhelminakanaal plaats (bijna 20.000 ton).
- De aanvoer naar Helmond gebeurt voornamelijk via de Zuid-Willemsvaart. Zowel vanuit het zuiden als via Den Bosch gaat het om ongeveer 175.000 ton. De afvoer is minimaal. Via het Wilhelminakanaal wordt nog 40.000 ton aangevoerd en bijna 10.000 ton afgevoerd (ruim 5.000 TEU).

(Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999)

#### ■ Herkomst en bestemming van de gepasseerde lading per kanaalvak

Om inzicht te geven in hoe de goederenstromen lopen is in de volgende figuur de gepasseerde lading per kanaalvak weergegeven. Het betreft een totaaloverzicht van 2 richtingen (herkomst en bestemming), waarbij geen onderscheid is gemaakt naar plaats (sluis) van binnenkomst op het "netwerk". In de tabellen 3 t/m 5 is gedetailleerd weergegeven hoe de goederenstromen lopen.

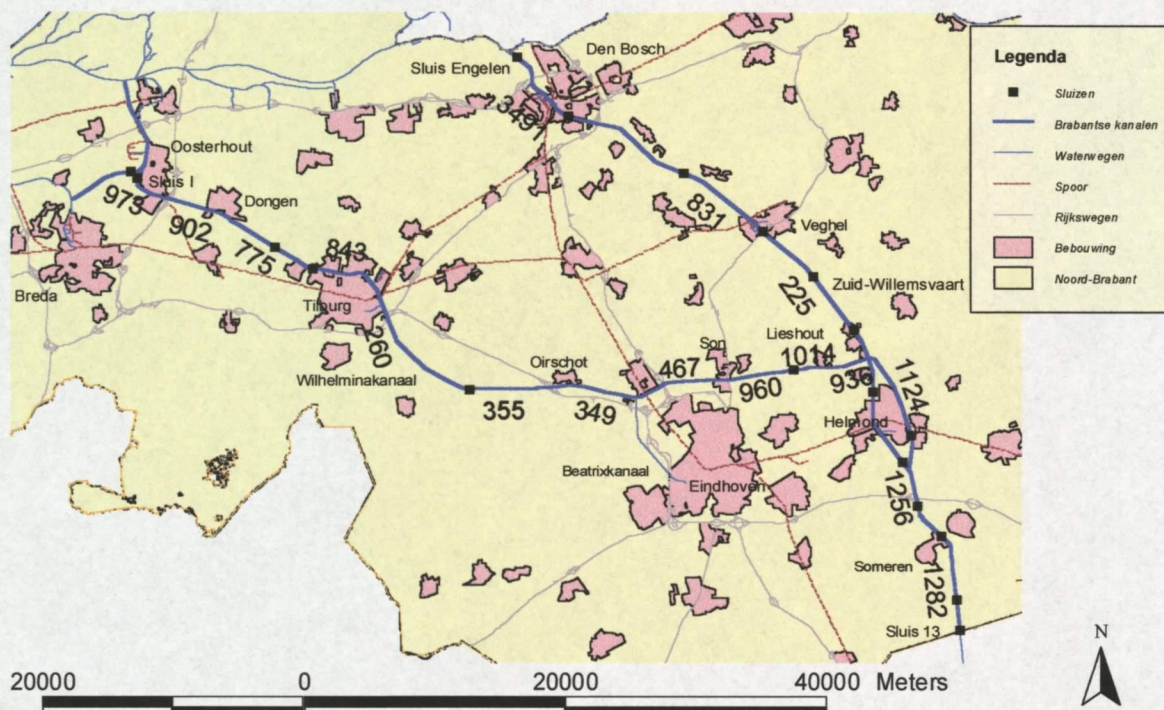




Map of the [illegible] area, showing the [illegible] and [illegible] roads. The map includes a legend in the upper left corner, which defines the symbols used. The map shows a network of roads and paths, with a prominent green line and a red line. Various small symbols, including dots and small shapes, are scattered throughout the map area, possibly representing specific locations or features. The map is oriented with a north arrow in the upper left corner.



Figuur @@@: Totaal gepasseerde lading over de Brabantse kanalen (in 1000 ton) in 1999.



Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999

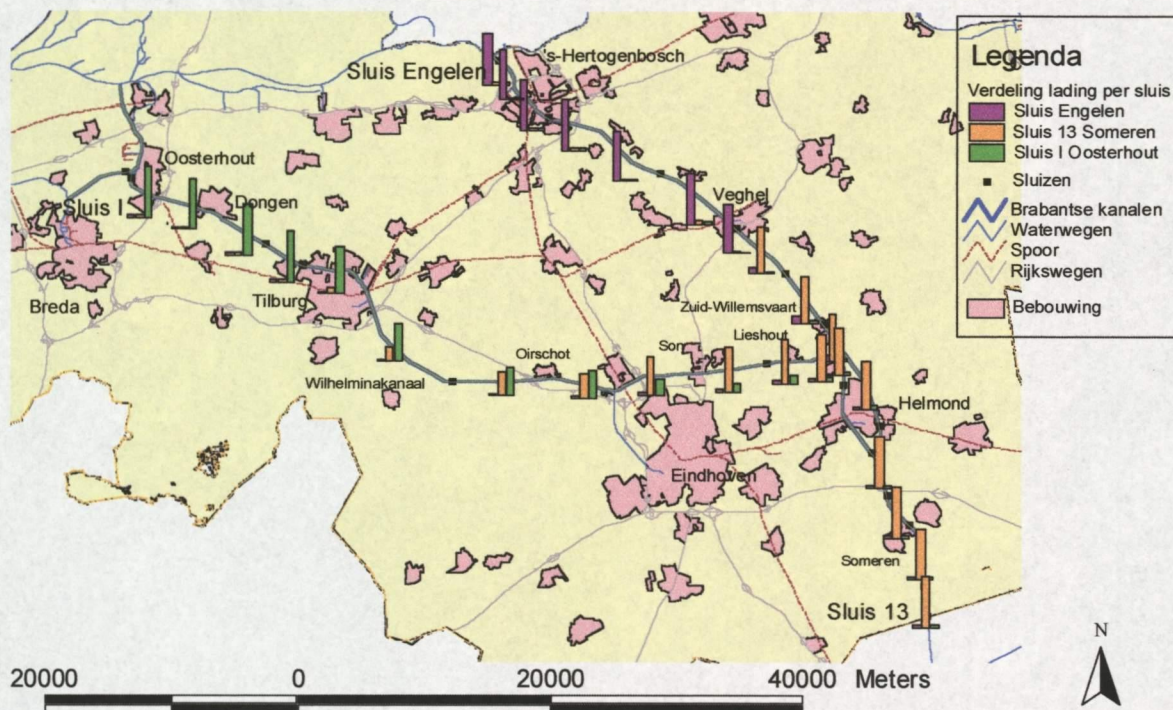
In figuur @@@ is de verdeling van herkomsten per kanaalvak wel weergegeven. De staafdiagrammen laten het aandeel per sluis in de totaal gepasseerde lading zien.

Figuur @@@: Verdeling vervoerde lading naar herkomst/ bestemming.









#### ■ Terminals en regionale overslagcentra in en rond Noord-Brabant

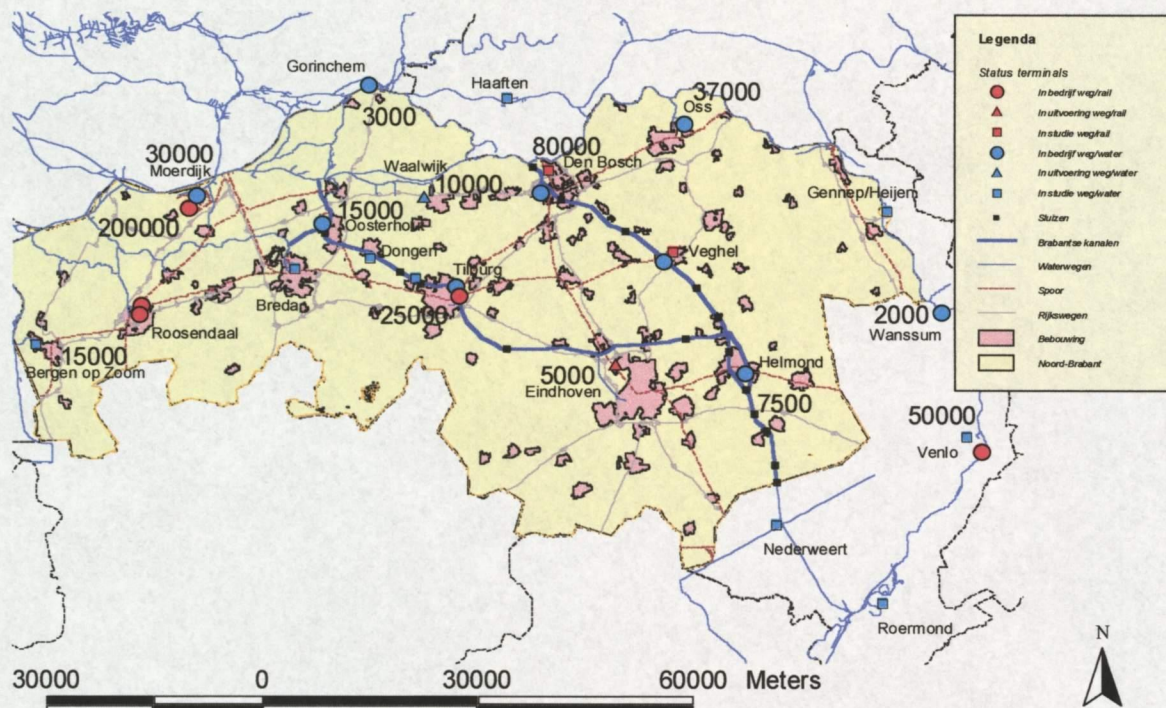
In figuur @@@ is een overzicht van de terminals in en rond Noord-Brabant te zien, waarbij naast de huidige status ook de verwachte containeroverslag in TEU is aangegeven. Het betreft zowel weg/water als weg/rail terminals. Voor de reeds in bedrijf zijnde terminals betreft het een verwachte (geschatte) overslag in 2000. Voor de in studie en in uitvoering zijnde terminals gaat het om een verwachte overslag in het jaar 2001.







Figuur @@@: Verwachte containeroverslag (in TEU).



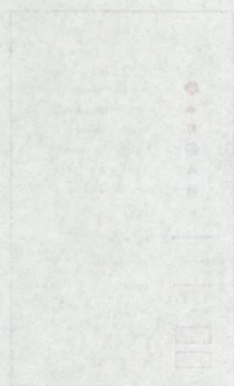
Bron: MCA, 2000

### Trends

Op dit moment inventariseren wij samen met het MCA (goederenstroomanalyse SRE) en TNO Inro de verschillende ontwikkelingen die een effect kunnen hebben op de toekomstige binnenvaart over de Brabantse kanalen.

De hier opgenomen trends zijn in een afzonderlijke rapportage verder uitgewerkt. In de hiernavolgende tabel geven wij een overzicht van de geïnventariseerde trends tot nu toe. De trends zijn door ons ingedeeld in een tabel waarin wij een inschatting geven van de invloed van de trend voor de Brabantse situatie en inschatting maken of de trend zeker of onzeker is. Over de trends en de voorgestelde indeling willen wij het graag met u hebben. Bijvoorbeeld mist u trends, weet u een onderbouwing voor de beschreven trend etc.





Map of the road network in the area of the city of [illegible]

The map shows the road network in the area of the city of [illegible]. The roads are represented by thin black lines, and the points are represented by small circles. Red dots are placed at several locations along the roads, while blue dots are placed at other locations. The map is oriented horizontally, with the roads generally running from left to right. The background is a light gray color.

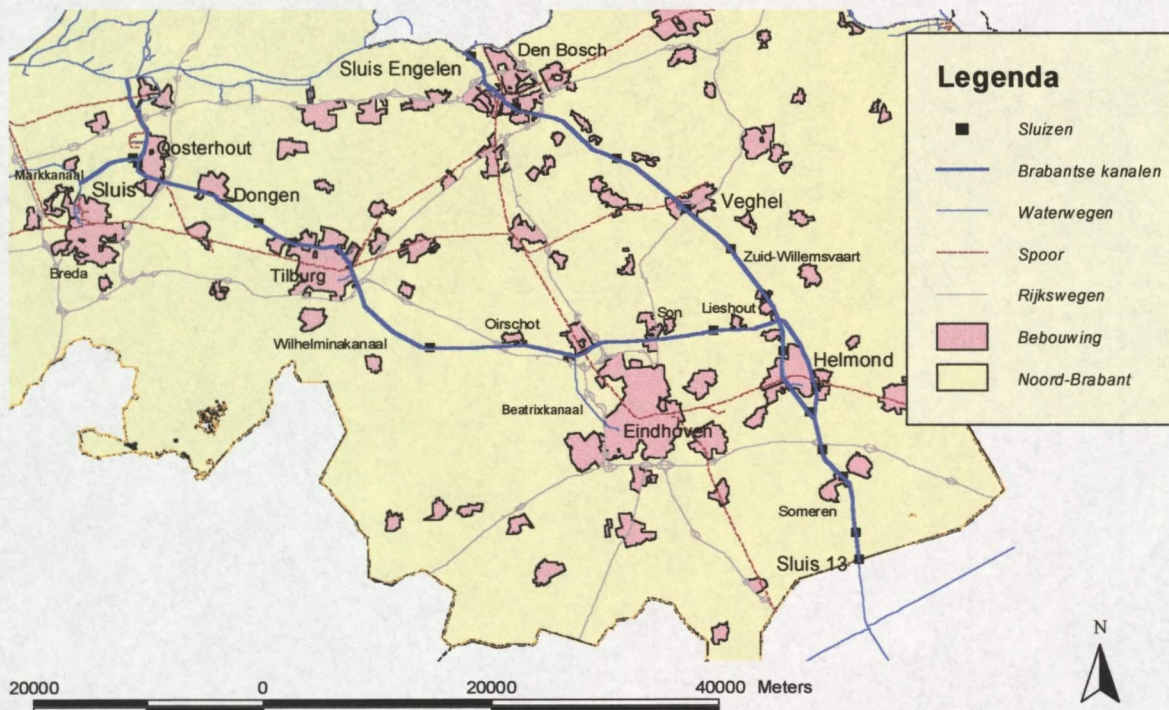


## Binnenvaartvervoer Brabantse kanalen

In deze paragraaf met betrekking tot het vervoer over de Brabantse kanalen worden voornamelijk alleen de Rijkskanalen Zuid-Willemsvaart en Wilhelminakanaal meegenomen. De studie focust zich op de regio Eindhoven/ Helmond, deze regio is zoveel als mogelijk als uitgangspunt genomen bij het in kaart brengen van het vervoer.

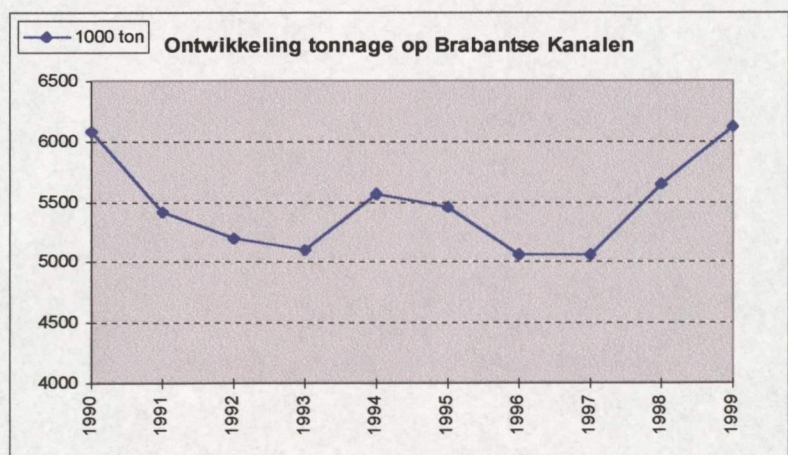
Allereerst wordt op figuur 1 een overzicht gegeven van de Brabantse kanalen en de belangrijkste bestemmingen aan het water.

Figuur 1: Basiskaart Brabantse kanalen.

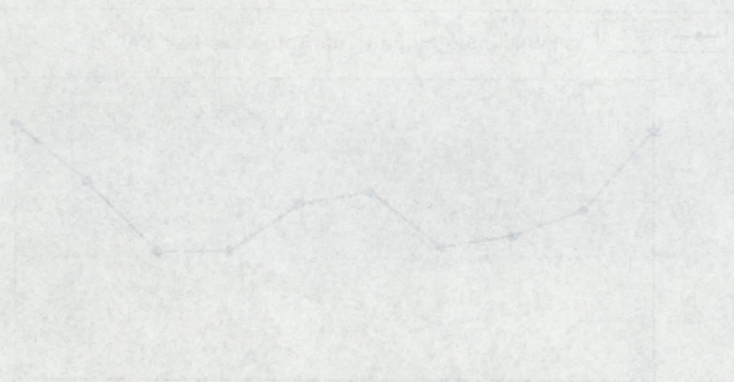


### ■ Ontwikkeling vervoer

De afgelopen 2 jaar is het goederenvervoer over de Brabantse kanalen sterk toegenomen. Na dieptepunten begin jaren '90 en in 1996 is er t.o.v. 1990 vanaf 1997 een kleine groei te zien. Ten opzichte van 1998 bedroeg de groei in 1999 echter ruim 8%. Dit komt overeen met een absolute toename van ongeveer 470.000 ton. Deze groei doet zich voor op zowel het Wilhelminakanaal als de Zuid-Willemsvaart en vindt voornamelijk plaats in de goederensoorten gasolie en benzine, grind, bier, veevoer en containers. (Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999)









Tabel 1: Vervoerde lading over de Brabantse kanalen, geïndexeerd en uitgedrukt in jaarlijkse procentuele groei.

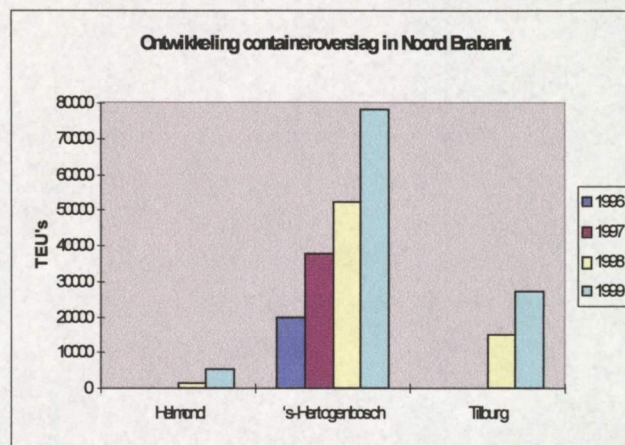
Jaar	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1000 ton	6078	5417	5189	5107	5565	5458	5066	5058	5647	6115
index	100	89,1	85,4	84,0	91,6	89,8	83,3	83,2	92,3	100,6
% groei		-10,9	-4,2	-1,6	+9,0	-1,9	-7,2	-0,2	+11,6	+8,3

Bronnen: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999, Samen Vaart Maken

Als belangrijkste redenen voor de toename van het vervoer over water worden de volgende oorzaken genoemd:

- De economische ontwikkeling: Sinds 1996 is er weer een hoge economische groei in Nederland en in Noord-Brabant. Dit uit zich ook in de groei van de containervaart. De drie containerterminals langs de ZWV en het WHK maken sinds hun start een sterke groei door (zie nevenstaande figuur en tabel 2);
- De invoering van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdrage Vaarwegaansluitingen in 1996. Mede met deze subsidie kunnen kadefaciliteiten en op- en overslagvoorzieningen worden gefinancierd;
- Sterke inzet van de overheid op vervoer over water. Naast het beleid uit de nota Samen Vaart Maken (1997), is het opzetten van het Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA) ook een belangrijke impuls geweest.

(Jaarrapportage Monitoring Brabantse Rijkswateren)



Tabel 2: Vervoerd aantal containers over de Brabantse kanalen, in TEU's.

Jaar	1996	1997	1998	1999
Helmond	0	0	1137	5145
's-Hertogenbosch	20000	38000	52453	78121
Tilburg	0	24	14850	27333
Totaal	20000	38024	68440	110599

Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse Kanalen 1999

Bij tabel 2 dient nog opgemerkt te worden dat containervervoer van en naar Tilburg en Helmond via het Wilhelminakanaal plaatsvindt en dat dit voor 's-Hertogenbosch vanaf de Maas via de Zuid-Willemsvaart gebeurt.

In figuur @@@ is de groei in 1999 ten opzichte van 1998 per kanaalvak weergegeven.

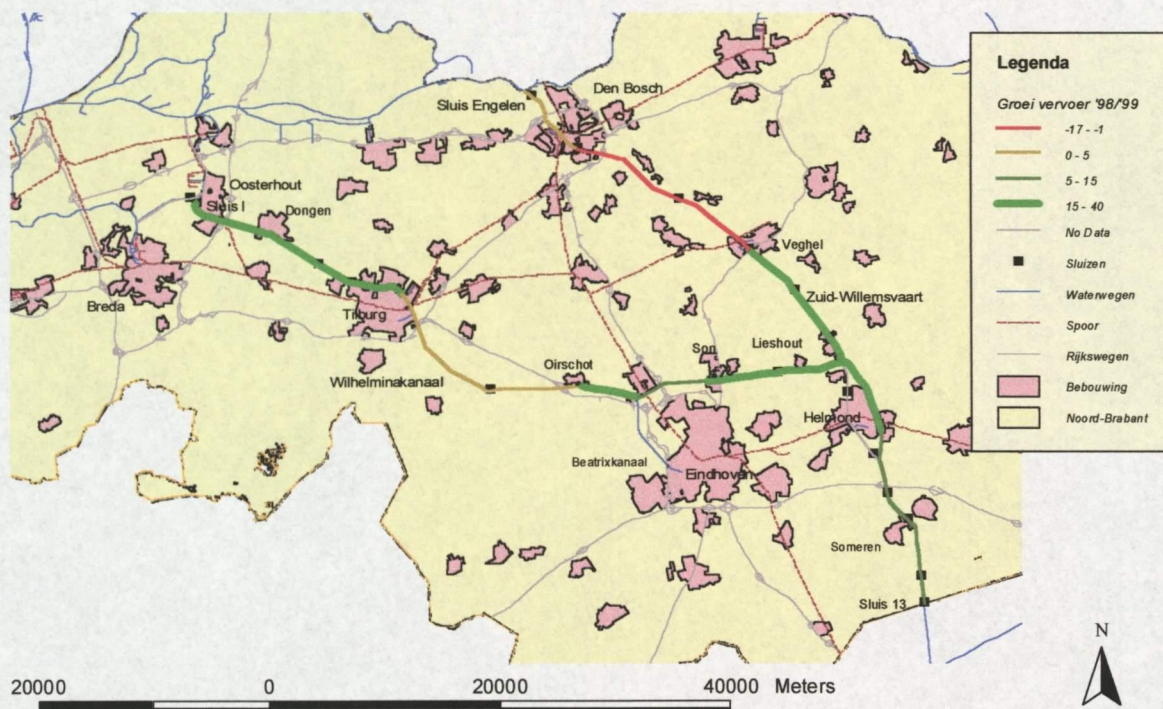
5250 containers in 2001? Den Ouden







Figuur @@@: Procentuele groei van het goederenvervoer per kanaalvak (1999 t.o.v. 1998).



#### ■ Vervoer van en naar regio Eindhoven/ Helmond

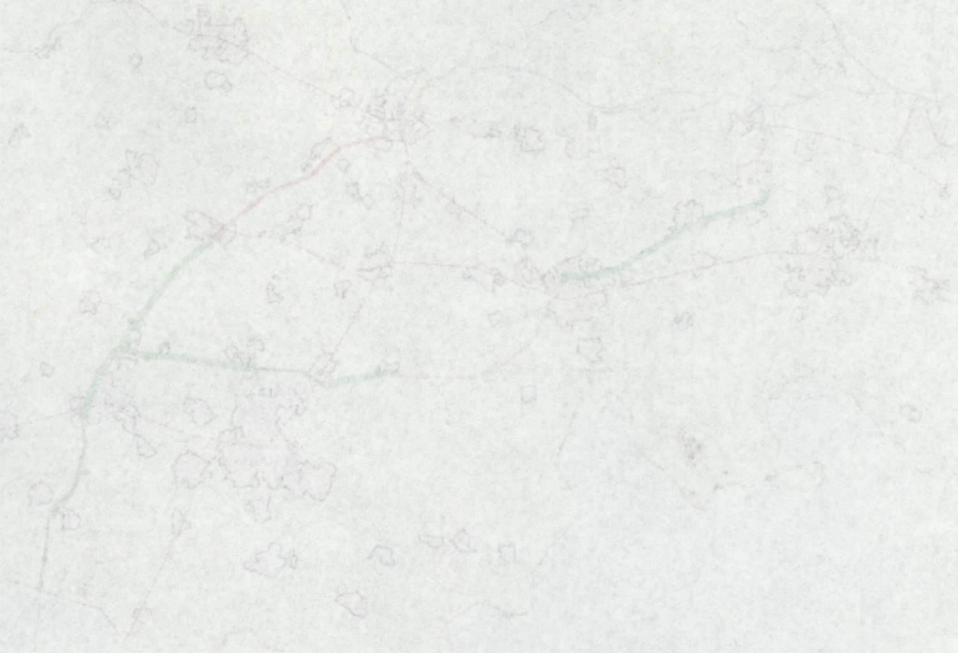
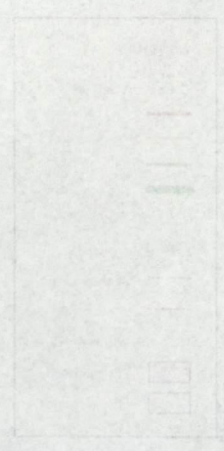
- De aanvoer naar Eindhoven zelf komt voor het grootste deel vanuit het zuiden. Het betreft ruim 170.000 ton. Daar komt nog een aanvoer van ruim 45.000 ton via het Wilhelminakanaal bij. De afvoer uit Eindhoven is minimaal. Ruim 10.000 ton via het Wilhelminakanaal en bijna 3.000 ton via het Wilhelminakanaal.
- De betonfabriek in Son, goed voor 500.000 ton aanvoer, wordt bevoorrad vanuit het zuiden.
- Lieshout (aanvoer 115.000 ton, afvoer 20.000 ton) kent een aanvoer van bijna 60.000 ton via het Wilhelminakanaal. Via de Zuid-Willemsvaart wordt 15.000 ton aangevoerd via het noordelijk deel en bijna 40.000 ton via het zuidelijk deel. Afvoer vindt vrijwel uitsluitend via het Wilhelminakanaal plaats (bijna 20.000 ton).
- De aanvoer naar Helmond gebeurt voornamelijk via de Zuid-Willemsvaart. Zowel vanuit het zuiden als via Den Bosch gaat het om ongeveer 175.000 ton. De afvoer is minimaal. Via het Wilhelminakanaal wordt nog 40.000 ton aangevoerd en bijna 10.000 ton afgevoerd (ruim 5.000TEU).

(Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999)

#### ■ Herkomst en bestemming van de gepasseerde lading per kanaalvak

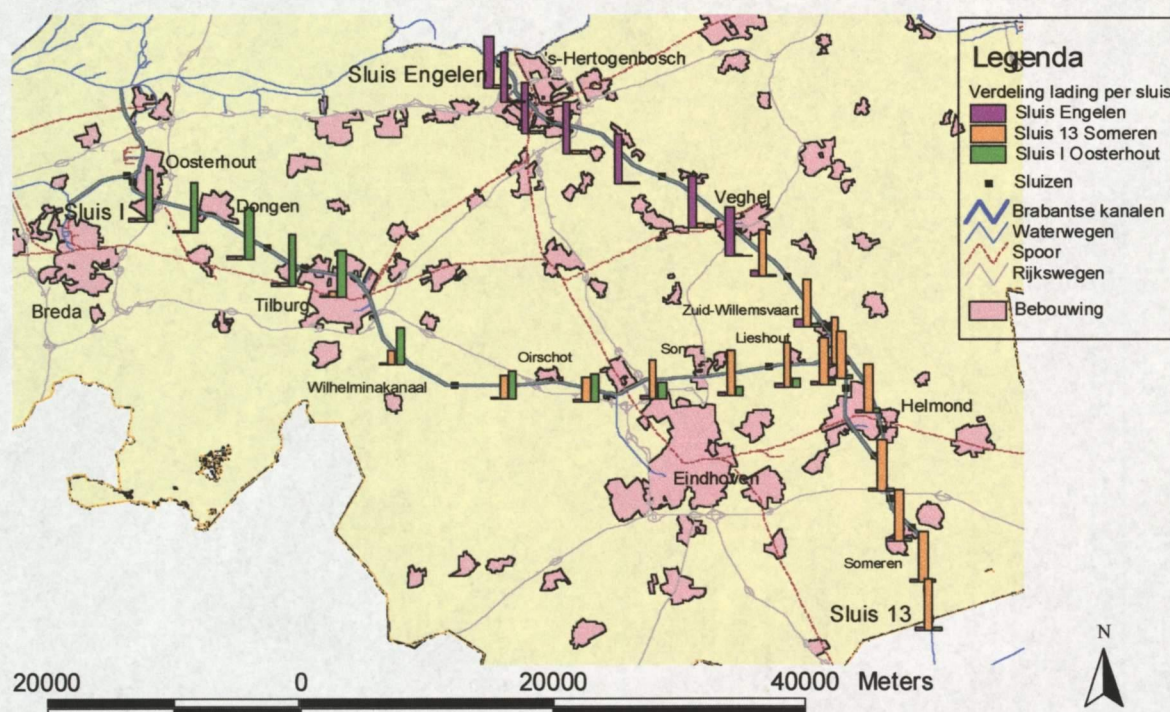
Om inzicht te geven in hoe de goederenstromen lopen is in de volgende figuur de gepasseerde lading per kanaalvak weergegeven. Het betreft een totaaloverzicht van 2 richtingen (herkomst en bestemming), waarbij geen onderscheid is gemaakt naar plaats (sluis) van binnenkomst op het "netwerk". In de tabellen 3 t/m 5 is gedetailleerd weergegeven hoe de goederenstromen lopen.





Handwritten text, likely a description or legend, located below the map. The text is written in a cursive script and is mostly illegible due to fading. It appears to be a list of items or a description of the map's features.





Tabel 3: Goederenstroom in tonnage via sluis I Oosterhout.

Plaats	Herkoms t	Bestemming	Totaal	Gepasseerde lading	Kanaalvak
Oosterhout	1934	68243	70177	972672	Sluis I - Oosterhout
Dongen	2711	124731	127442	902495	Oosterhout - Dongen
Tilburg	47120	536312	583432	775053	Dongen - Tilburg
Oirschot/Diessen	1200	5260	6460	191621	Tilburg - Oirschot
Eindhoven	11276	46561	57837	185161	Oirschot - Eindhoven
Son	0	0	0	127324	Eindhoven - Son
Lieshout	19406	58674	78080	127324	Son - Lieshout
Beek en Donk	0	0	0	49244	Lieshout - ZWV
Helmond	9388	39856	49244	49244	ZWV - Helmond
Veghel	0	0	0	0	Veghel - WHK
Diversen (onbekend)	89809	63923	153732		
Totaal	182844	943560	112640 4		

Tabel 4: Goederenstroom in tonnage via sluis Engelen.

Plaats	Herkoms t	Bestemming	Totaal	Gepasseerde lading	Kanaalvak
s-Hertogenbosch	543674	2124252	266792 6	3491041	Boven Sluis 0
Veghel	2503	801645	804148	823115	Sluis O - Veghel
			0	18967	Veghel - WHK
Helmond	0	165489	165489	535	WHK - Helmond
Someren	0	535	535	535	Helmond - Someren







Lieshout	1194	15258	16452	18432	ZWV - Lieshout
Son	0	0	0	1980	Lieshout - Son
Eindhoven	0	1580	1580	1980	Son - Eindhoven
Oirschot	0	0	0	400	Eindhoven - Oirschot
Tilburg	0	400	400	400	Oirschot - Tilburg
Dongen	0	0	0	0	Tilburg - Dongen
Oosterhout	0	0	0	0	Dongen - Oosterhout
Diversen	2640	31679	34319		
Totaal	550011	3140838	3690849		

Tabel 5: Goederenstroom in tonnage via sluis 13 Someren.

Plaats	Herkomst	Bestemming	Totaal	Gepasseerde lading	Kanaalvak
	t				
Someren	0	26170	26170	1281824	Sluis 13 - Someren
Helmond	360	180989	181349	1255654	Someren - Helmond
Veghel	0	197871	197871	1074305	Helmond - WHK
			0	205865	WHK - Veghel
s-Hertogenbosch	0	7994	7994	7994	Veghel - 's-Hertogenbosch
Lieshout	0	37274	37274	868440	ZWV - Lieshout
Son	390	493469	493859	831166	Lieshout - Son
Eindhoven	1632	172601	174233	337307	Son - Eindhoven
Oirschot/ Diessen	0	94759	94759	163074	Eindhoven - Oirschot
Tilburg	0	68315	68315	68315	Oirschot - Tilburg
Dongen	0	0	0	0	Tilburg - Dongen
Oosterhout	0	0	0	0	Dongen - Oosterhout
Diversen	5093	12638	17731	0	
Totaal	7475	1292080	1299555		

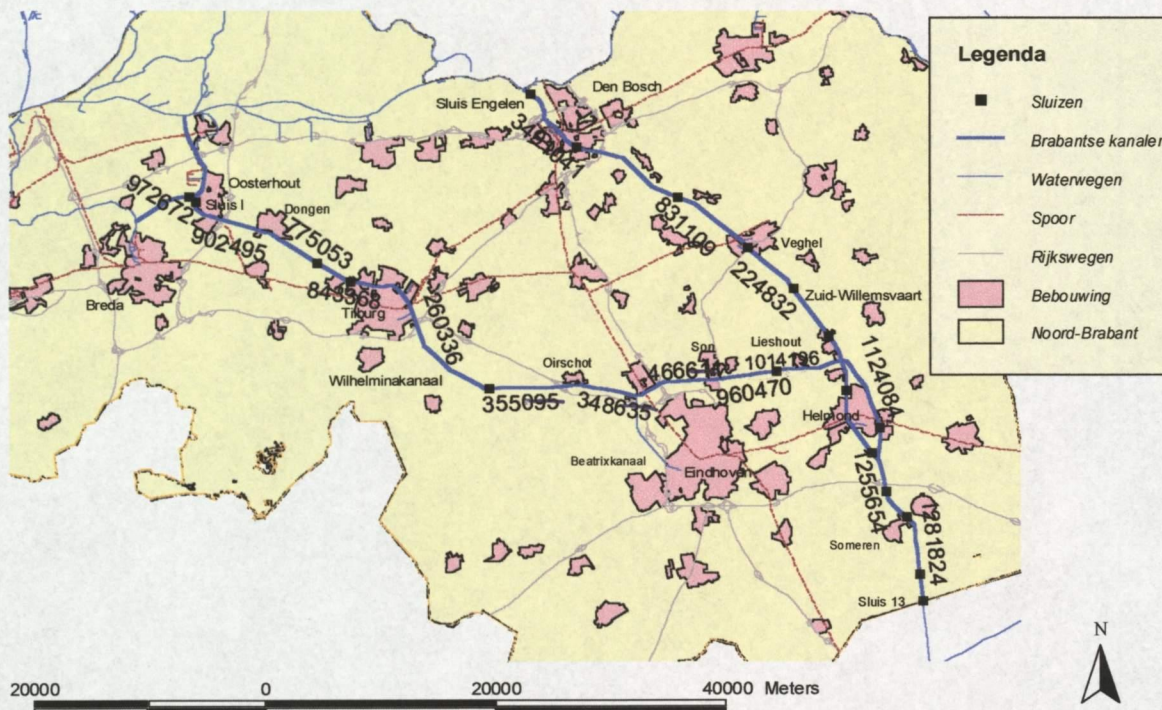






Figuur @@@: Totaal gepasseerde lading over de Brabantse kanalen in 1999.

getalken  
afonden  
een x 1000



Bron: Scheepvaartgegevens Brabantse kanalen 1999

In figuur @@@ is de verdeling van herkomsten per kanaalvak wel weergegeven. De staafdiagrammen laten het aandeel per sluis in de totaal gepasseerde lading zien.

Figuur @@@: Verdeling vervoerde lading naar herkomst/ bestemming.



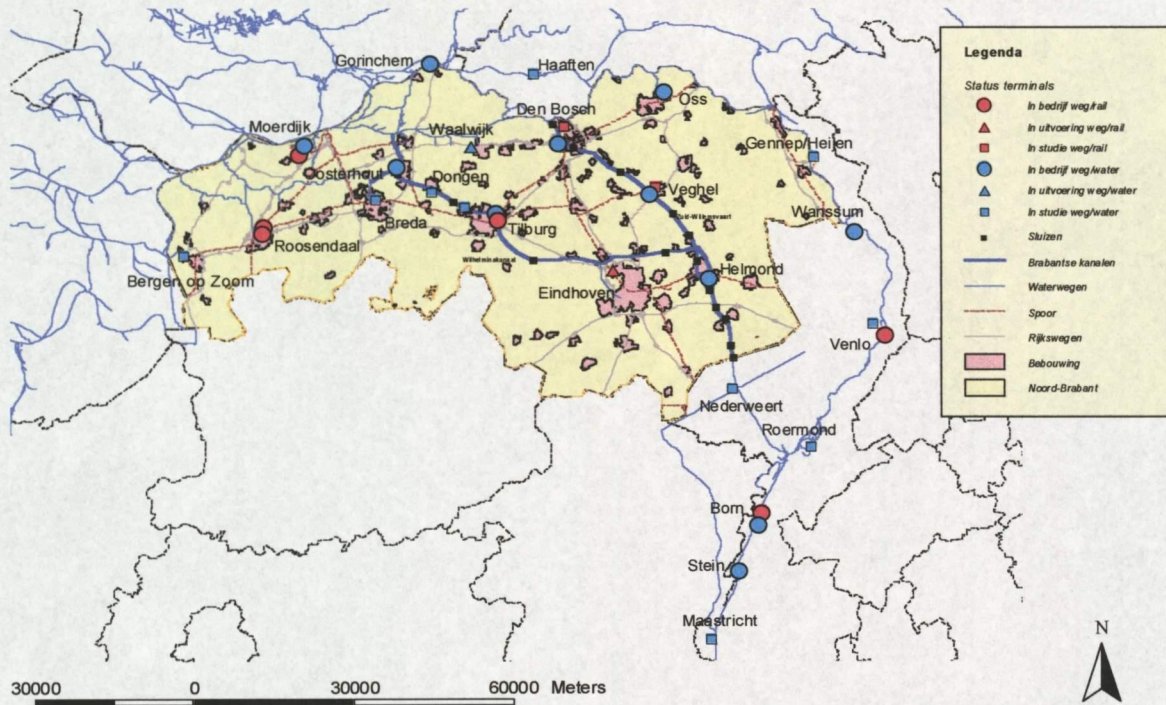




## ■ Terminals en regionale overslagcentra in en rond Noord-Brabant

In figuur @@@ is allereerst een overzicht van de terminals in en rond Noord-Brabant te zien, waarbij tevens de huidige status is aangegeven. Het betreft zowel weg/water als weg/rail terminals.

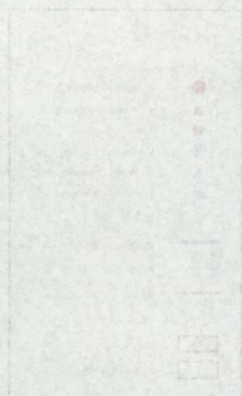
Figuur @@@: Terminal (en ROC)-overzicht met bijbehorende huidige status.



Bron: MCA, 2000

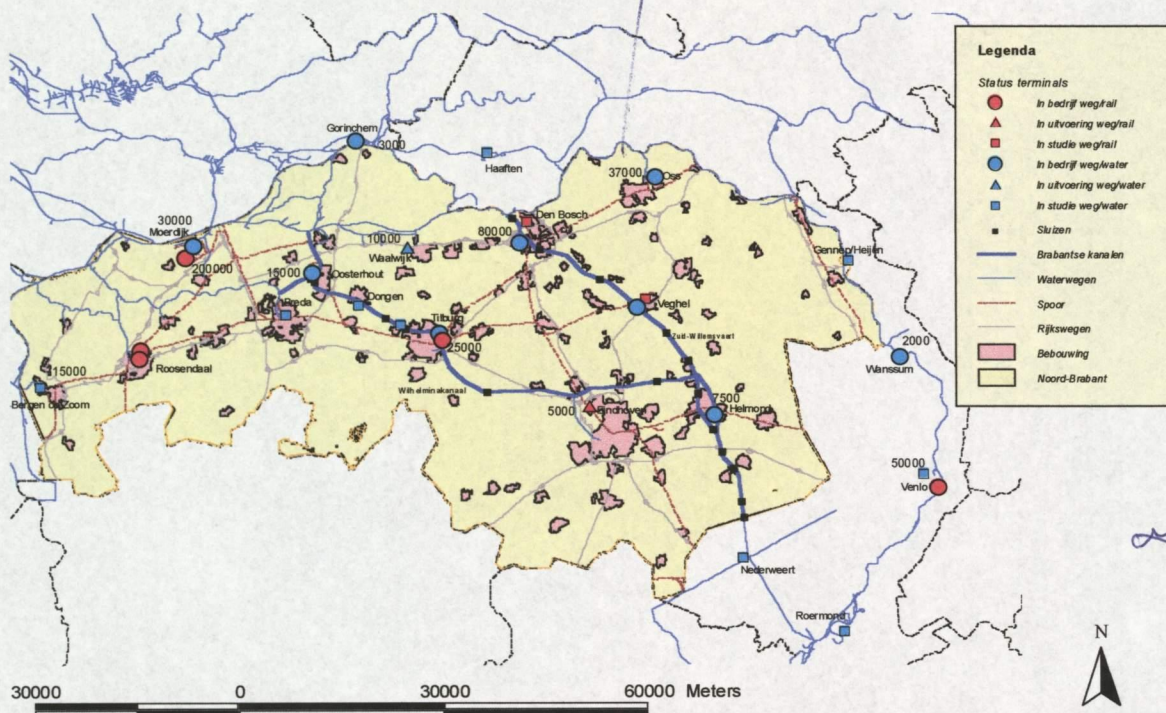
In de figuren @@@ en @@@ is van de terminals de verwachte container- en bulkoverslag in TEU's en tonnen gepresenteerd. Voor de reeds in bedrijf zijnde terminals betreft het een verwachte (geschatte) overslag in 2000. Voor de in studie en in uitvoering zijnde terminals gaat het om een verwachte overslag in het jaar 2001.





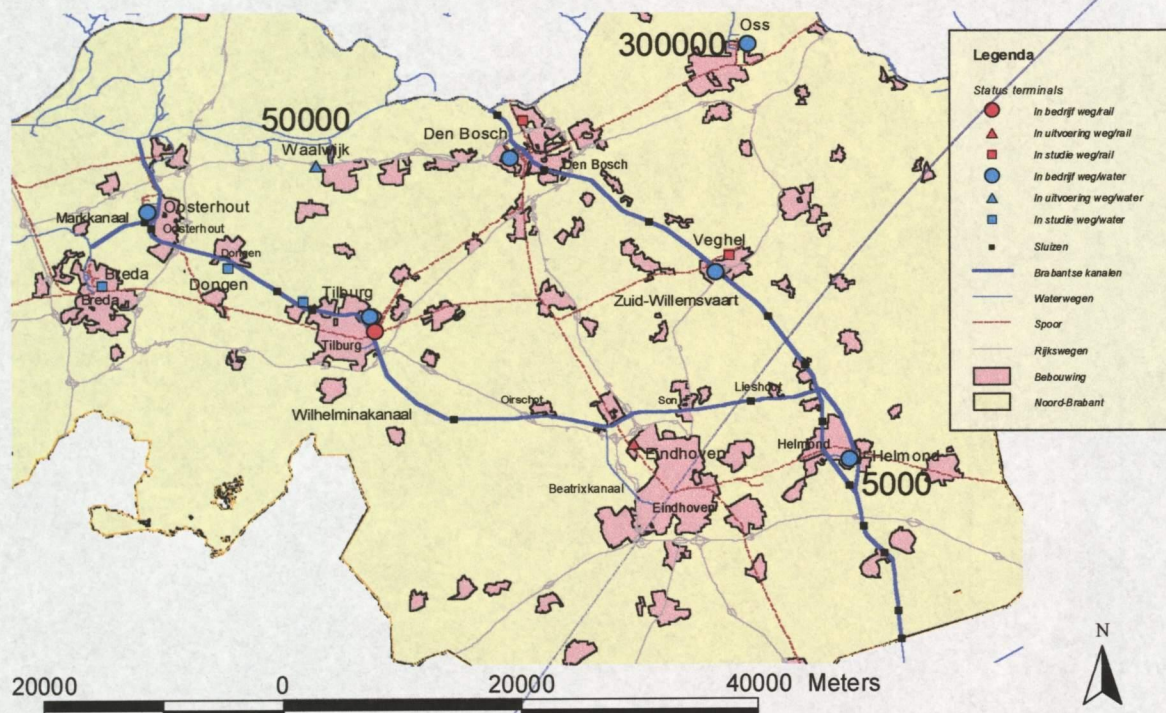


Figuur @@@: Verwachte containeroverslag (in TEU).



Bron: MCA, 2000

Figuur @@@: Verwachte bulkoverslag (in tonnen).



Bron: MCA, 2000



