

Eindrapport casestudie:

“Binnenhaven Veghel”

**Case beschrijving ten behoeve van studie
‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’**

In opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Juli 2004





Adresgegevens

TNO Inro
Schoenmakerstraat 97
Postbus 6041
2600 JA Delft

Telefoon: 015 - 269 68 85
Fax: 015 - 269 68 54

E-mail: inro@inro.tno.nl
Website: www.tno.nl

Kenmerk

Projectleider: Bart Kuipers
b.kuipers@inro.tno.nl



Adresgegevens

Nederlandse Vereniging van
Binnenhavens (NVB)
p/a Vasteland 12 E
3011 BL Rotterdam
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam

Telefoon: 010 - 4115900
Fax: 010 - 4129091
E-mail: nvb@binnenvaart.nl

Contactpersonen NVB
Ton Roos (CBRB), bestuur NVB
Arwen Korteweg, medewerker NVB
a.korteweg@binnenvaart.nl

Juli 2004

CASESTUDIE BINNENHAVEN VEGHEL

In het kader van studie
'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens' in opdracht van NVB

INHOUDSOPGAVE

CASE BESCHRIJVING VEGHEL	3
1. HISTORIE BINNENHAVEN VEGHEL	3
2. GEBIEDSBESCHRIJVING BINNENHAVEN VEGHEL	3
3. HUIDIGE WETGEVING EN BELEID BINNENHAVEN VEGHEL	4
4. KENMERKEN BINNENHAVEN VEGHEL	5
5. HET NIEUWE ROC VEGHEL IN MEER DETAIL	6
6. ECONOMISCH BELANG VAN DE BINNENHAVEN VEGHEL	6
7. RELATIE BINNENHAVEN VEGHEL MET DE REGIO	8
8. KANSEN, KNELPUNTEN EN BENODIGDE INVESTERINGEN	8
9. GEBRUIKTE BRONNEN	10

CASE BESCHRIJVING VEGHEL

1. Historie binnenhaven Veghel

De economische ontwikkeling van Veghel is nauw verbonden met de strategische ligging aan weg-, spoor- en waterwegen. In vroege tijden werd de rivier de Aa gebruikt voor het vervoer van turf en meststoffen. Het belang van de rivier verviel door de totstandkoming, tussen 1822 en 1826, van de Zuid-Willemsvaart (ZWV) tussen Helmond en Den Bosch. De verbinding van de oude haven in Veghel met de ZWV vergemakkelijkte de aanvoer van bouwmaterialen, steenkolen, hout en dergelijke, waardoor Veghel tot een centrum van verkeer werd. Niet alleen door de aanvoer van allerlei benodigdheden, maar ook door de afvoer van producten van landbouw en veeteelt, de leerlooierijen, de koren- en oliemolens en de linnenweverijen. Door deze waterontsluiting (maar ook de tram en spoorverbinding) werd de haven een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Direct na 1860 bloeiden handel en nijverheid en met name de vlasteelt nam een grote vlucht; er was bijna geen gezin waar geen vlas werd geteeld. Er ontstond ook een drukke handel in boter en in gemeste kalveren.

In de oude haven van Veghel is door de vestiging in 1914 van een veevoederfabriek van de Noord-Brabantse Coöperatieve Boerenbond een grootschalig industrieterrein ontstaan. In 1964 werd de industriehaven aangelegd, met daarbij het bedrijventerrein de Dubbelen dat in 4 fasen ontwikkeld is (de laatste fase vindt nu plaats).

De gemeente heeft een groot aanbod aan bedrijventerreinen waarop zich de laatste jaren vele nieuwe bedrijven hebben gevestigd en bestaande bedrijven zijn uitgebreid. De belangrijkste sectoren voor de werkgelegenheid zijn nu de voedingsindustrie in de meest algemene zin van het woord, handel en industrie en de dienstverlenende sector. De gunstige ligging van Veghel heeft ertoe geleid dat er zich diverse grotere transportbedrijven en groothandelsbedrijven hebben gevestigd, zoals Van den Bosch, Hays, Exel, Sligro, Jumbo Supermarkten, Maison Van den Boer en Hutten Exclusieve Catering.

2. Gebiedsbeschrijving binnenhaven Veghel

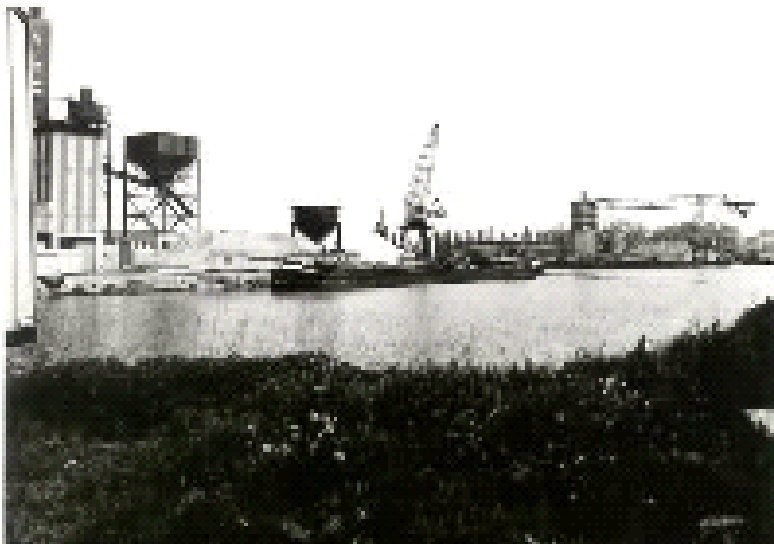
De binnenhaven Veghel bestaat uit drie delen:

- De oude haven; de oudste haven in Veghel gelegen nabij het centrum.
- De nieuwe industriehaven met bedrijventerrein de Dubbelen
- De haven aan de Zuid-Willemsvaart gelegen aan bedrijventerrein de Dubbelen (westzijde) en bedrijventerrein de Amert (oostzijde). Aan de Oostzijde is Cehave gevestigd en dit wordt ook wel de Glijhaven genoemd

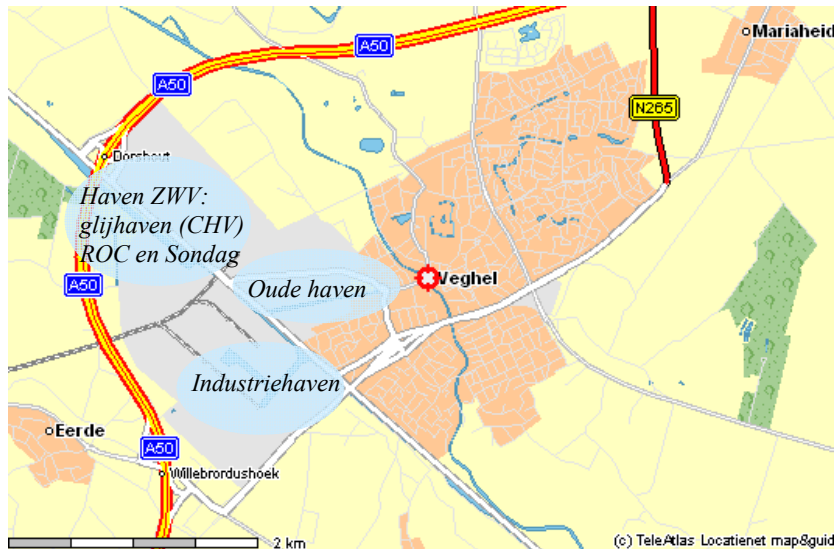
Aan de oude haven zitten drie watergebonden bedrijven. Cehave Landbouwbelang, DMV Campina en Victoria Mengvoeders Jan van Heeswijk Veghel BV. Cehave landbouwbelang heeft haar industriële activiteiten echter onlangs gestopt op deze locatie.



Figuur 1: Fabrieksgebouwen aan de haven van de Coöperatieve Handelsvereniging van de N.C.B. te Veghel, 1900



Figuur 2: De haven in industrieterrein De Dubbelen, 1972



Figuur 3: Binnenhavenlocaties in Veghel

Deze vinden nu alleen nog plaats aan de Zuid Willemsvaart. Andere bedrijvigheid in de oude haven is een DC van de Jumbo en de Gamma. Tevens is er bij de oude haven een passantenhaven met 28 ligplaatsen.

In de industriehaven zijn op dit moment alle bouwmaterialen stromen geconcentreerd en dan gaat het met name om zand- en grindstromen voor de bedrijven MBI beton, Prefab beton en de Veghelse Beton Centrale.

Direct aan de Zuid-Willemsvaart zit aan de Westelijke kant (op de Dubbelen) Sondag de Heus en aan de Oostelijke kant op bedrijventerrein De Amert Cehave. Beide zijn grote mengvoederbedrijven. Naast Sondag de Heuse wordt het Regionaal Overslag Centrum (ROC) Veghel ontwikkeld.

Al deze bedrijven hebben hun eigen kades maar daarnaast is er ook in iedere haven nog een openbare kade. Deze worden echter maar incidenteel gebruikt. Bij de oude haven is dat een openbare kade voor de scheepvaart (passanten). Het ROC wordt ook een openbare terminal.

3. Huidige wetgeving en beleid binnenhaven Veghel

De gemeente is ongeveer voor 50% eigenaar van de kades en terreinen en voor 50% is dat particulier. De gemeente is wel eigenaar/beheerder van het water in het binnenhavengebied Veghel. De Zuid-Willemsvaart valt onder verantwoording van Rijkswaterstaat.

Wat betreft de haventarieven blijkt dat Veghel een dure haven is. Ook in vergelijking tot de omringende havens (Eindhoven, Den Bosch, Tilburg, Oss) is Veghel duur. In 2002 was de totale opbrengst aan scheepvaartrechten ruim € 110.000,- (incl passanten). Dit was € 20.000,- meer dan het jaar daarvoor. Dit werd veroorzaakt door de aanvoer van bouwmaterialen voor de bouw van de A50

en het verhuur van een kade. In 2003 is dit echter weer afgenomen met ruim € 30.000,- omdat de aanvoer van containers en bouwmaterialen voor de A50 weer zijn weggevallen, evenals het verhuur van de Marskade. Verder zijn de inkomsten van de passantenhaven door privatisering weggevallen. Door de opening van het ROC zullen de haveninkomsten waarschijnlijk nog wel wat toenemen in de komende jaren.

Belangrijke projecten en gremia in het kader van de binnenhaven Veghel zijn:

- Bereikbaarheid Zuid Oost Brabant over water (BERZOB) is een MIT verkenning nieuwe stijl naar de problemen en (toekomstige) mogelijkheden voor de binnenvaart op de Brabantse kanalen. Dit is een gezamenlijk initiatief van 11 partijen, waaronder de gemeente Veghel, die gezamenlijk de studie hebben uitgevoerd en de kosten hebben gedragen

- Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum (MCA): Op initiatief van vooral de Provincie en Rijkswaterstaat is het MCA opgetuigd als een onafhankelijke organisatie die via concrete projecten moet laten zien dat er ook in Brabant kansen liggen voor een 'modal shift'. De oprichting van het MCA is het meest concrete actiepunt uit de nota 'Samen Vaart Maken' van de werkgroep 'Brabantse kanalen'.

Het bedrijfsleven wordt betrokken via het MCA, de KvK en in Veghel is een ondernemersvereniging met daarbinnen weer een werkgroep verkeer en vervoer.

4. Kenmerken binnenhaven Veghel

De belangrijkste functies van de binnenhaven Veghel zijn:

- Industriële functie: overslag van goederen voor de lokale industrie
- Recreatiefunctie: stimuleren recreatie wordt belangrijk geacht maar beroepsvaart is leidend.
- Distributiefunctie: via het te bouwen ROC Veghel.

In de toekomst is er wellicht ook sprake van een woonfunctie aan de oude haven. Cehave zal haar vestiging in de oude haven niet meer gaan gebruiken wat betekent dat dit herontwikkeld kan worden en wellicht geschikt gemaakt kan worden voor woningbouw. Deze plannen zijn al wel op papier gezet maar krijgen tegenstand van de gevestigde bedrijven. Woningbouw zou dan geplaatst worden binnen de milieuzones van bedrijven als DMV Campina en Victoria Mengvoeders Jan van Heeswijk Veghel BV. Verplaatsing van deze bedrijven is kostbaar en daarom zal dit pas op de lange termijn spelen.

Het totale bedrijventerrein areaal in Veghel is circa 409 hectare. De Amert en de Dubbelen III liggen aan de Zuid-Willemsvaart. De Dubbelen I/II liggen aan de industriehaven. Deze worden gerevitaliseerd en er wordt zelfs gedacht om een gedeelte te dempen van de industriehaven. De Dorshout/oude haven is het bedrijventerrein aan de zuid- en noordzijde van de oude haven. De Doornshoek en de Dubbelen IV liggen niet aan het water. In totaal ligt 6,5 km talud aan het water. 4,5 km is daarvan bruikbaar (particuliere en openbare kades opgeteld).

Qua terrein ontwikkeling zal er geen extra nat terrein worden ontwikkeld. Er is nog een stukje over naast het ROC. Men zet meer in op ontwikkeling van het overslagcentrum dan op extra nat terrein

Er wordt wel nog droog terrein ontwikkeld. Tot 2015 zal het aanbod voldoende zijn om de vraag te vervullen. Omdat Veghel een stedelijke regio met Uden vormt zal in de toekomst de ontwikkeling en uitgifte door Veghel en Uden beter op elkaar afgestemd worden.

Terrein	Netto Hectare	Hindercat.	Nog uit te geven
De Amert	66	1-5	0
De dubbelen I tm III	155	1-5	2 (watergebonden voor ROC)
De dubbelen IV	39	1-5	25 droog
Dorshout/oude haven	71	1-5	0
Doornhoek	78	1-4	70 hectare droog

(blauw = terreinen met kavels aan het water)

Tabel 1: bedrijventerreinen in Veghel



Figuur 4: artist impression ROC

5. Het nieuwe ROC Veghel in meer detail

Zoals al vermeld wordt via het ROC Veghel ingezet om een modal shift van weg naar binnenvaart te realiseren. De initiatiefnemers en aandeelhouders van het ROC zijn Groodonk Beheer (o.a. eigenaar van de Veghelse Beton Centrale) en gezamenlijke bedrijven Van Berkel uit Eerde. Op een ruim twee hectare groot gebied wordt een overslagcentrum voor bulkgoederen en containers gebouwd. Het centrum wordt in fasen opgebouwd. De investering is 5 miljoen euro en de beoogde overslagvolumes in het eerste jaar zijn 100.000 ton bulk en 3.000 TEU en bij volledige ontwikkeling 1 miljoen bulkstoffen en 30.000 TEU. Er zijn 350 containerstacks maar er is een uitbreiding mogelijk naar 1000 stacks. De silo opslagcapaciteit is 3000 ton.

Het college van B&W stimuleert het initiatief. Er komt een herziening van het bestemmingsplan en het ROC gaat proberen waar te maken om zoveel mogelijk goederen bestemd voor de regio Veghel – in een straal van 30 km- via de terminal aan en af te voeren over de Zuid-Willemsvaart. Gedacht wordt aan onder andere de volgende stromen:

- Ophoogzand via de zeehavens naar Veghel
- Afvalstoffen (bouw- en sloopafval, asphalt, hout, glas, kunststof en verontreinigde grond) naar afvalcentrales en overige gebruikers (in de regio)
- Maritieme import en exportcontainers tussen de zeehavens en Veghel
- Continentale (container)stromen
- Concepten à la Distrivaart

Het gaat dus niet alleen om bestemmingsstromen. Door het ROC wordt juist ingezet op het creëren van continuïteit door retourstromen en vaste pendelverbindingen.

Doordat op het ROC ook opslag plaats kan vinden hoeven containers niet meer opgestapeld te worden in de nieuwe haven, tegenover de ingang van Mars. Daarnaast kunnen bedrijven uit Veghel hun bulkopslag in het nieuwe ROC regelen. Het ROC is dus een belangrijke vestigingsplaatsfactor, de bestaande bedrijven kunnen hun eigen locaties beter benutten, hoeven geen grote investeringen te doen in kranen, opslagfaciliteiten etc.

6. Economisch belang van de binnenhaven Veghel

De aanvoer per binnenvaart is kritisch voor enkele grote bedrijven in Veghel. Voor Masterfoods en DMV Campina is de kwaliteit van het water belangrijk want dat gebruiken zij als koeling. Voor de mengvoederindustrie geldt dat de fabrieken vaak niet of nauwelijks zijn ingericht op de aanvoer per vrachtwagen. Bij Victoria Mengvoerders Jan van Heeswijk Veghel BV kunnen bijvoorbeeld 2 schepen op een dag gelost worden met een gezamenlijk volume van 750 ton. Uitgaande van vrachtwagens dan kan er wellicht 30 ton per uur gelost worden, dus dat betekent heel veel uren. Daarnaast betekent het veel verkeersstromen en last but not least hogere kosten. Op zich zijn de tarieven van het vrachtverkeer over de weg niet hoog maar de overslag van zeeschip naar de vrachtauto kost veel geld in tegenstelling van de overslag van zeeschip naar binnenvaart. Een andere belangrijke stroom is de melk die in de regio Den Bosch wordt opgehaald naar de Campina fabriek in Veghel.

Lading	Bestemming (1.000 ton)				
	Helmond	Lieshout	Son	Eindhoven	Veghel
0 landbouw	56	111	111	13	175
1 voedingsproducten	202	8	8	15	343
2 vaste brandstoffen	1	-	-	-	-
3 Aardolie en – producten	-	-	-	1	-
4 Ersten, mineraalresiduen	-	-	-	-	-
5 metalen	-	-	-	-	1
6 mineralen en bouwmaterialen	105	3	407	170	373
7 meststoffen	-	-	-	1	2
8 chemische producten	-	-	-	-	2
9 goederen en fabrikaten	9	-	-	-	18
Totaal	374	122	407	200	902

(groen = agro, grijs = bouwmaterialen)

Tabel 2: Vervoerde tonnen over water naar Veghel en omliggende bestemmingen in 2001

Bedrijf	Arbeidsplaatsen
Cehave Landbouwbelang	550
DMV Campina	648
Victoria Mengvoerders Jan van Heeswijk Veghel BV	50
Sondag Mengvoerders	68
Veghelse Beton Centrale en Overslagbedrijf	21
MBI Beton	97
Prefab Beton	120
Totaal	1554

Tabel 3: havengerelateerde directe werkgelegenheid

Dergelijke grote stromen zijn alleen rendabel te vervoeren met grootschalige modaliteiten zoals de binnenvaart.

Voor de gemeente Veghel is de binnenhaven een van de peilers is voor toekomstige economische ontwikkeling. Veghel onderscheidt zich hiermee van andere gebieden in Oost Brabant. De overslag van veevoergrondstoffen en bouwgrondstoffen blijft zeer belangrijk. Ook toekomstige vervoersconcepten van containervervoer en het rivierhopper concept (www.inlandshipping.com) zijn kansrijk in Veghel gezien de aanwezige economische activiteiten.

De gemeente Veghel zet zich met de provinciale partners bij vele bestuurlijke fora en lobby circuits in voor snelle realisatie van de omleiding van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch. Daarop volgt het geschikt maken van de gehele Zuid-Willemsvaart voor vaarcategorie 4. De verdere groei van de binnenhaven hangt hiermee samen zoals ook de ontwikkeling van het ROC. Ook wordt aandacht gegeven aan de recreatievaart. De vernieuwing van de passantenhaven zou een economische impuls moeten geven aan de Veghelse detailhandel. De oude haven ligt midden in het centrum. Het probleem is dat passanten met name op zoek zijn naar supermarkten maar die zitten er nu net niet.

Om een beeld te krijgen van de goederenstromen per binnenvaart is in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de vervoerde tonnen over water naar Veghel en omliggende havens.

Veghel is dus zeker een belangrijke bestemmingshaven in Oost Brabant. Als we specifiek kijken naar de goederenstromen in Veghel zien we dat de industriehaven de belangrijkste haven is gevolgd door de Glijhaven. Naar verwachting zal in de toekomst het ROC (naast de Glijhaven) belangrijker worden

De stagnatie van de economie heeft in 2003 ook zijn weerslag gehad op de Veghelse haven en heeft tot een kleine achteruitgang geleid. De overslag van sommige grondstoffen (bv mengvoerders) is wellicht licht gestegen ten opzichte van 2002 maar de overslag van containers is geheel weggevallen (mede als gevolg van stremmingen bij de sluisen).

Het belang van de binnenhaven kan afgemeten worden aan het aantal werknemers dat direct en indirect verbonden is aan de haven. De arbeidsplaatsen van bedrijven die gebruik maken van het water zijn weergegeven in tabel 3.

Dit zijn in totaal 1554 arbeidsplaatsen oftewel 6% van de totale arbeidsplaatsen in Veghel. Het indirecte belang is erg groot, zeker als ervan uitgegaan wordt dat via Veghel alle boeren in Oost Brabant en Noord Limburg beleverd worden met mengvoer. Er staat een hele sector achter bedrijven als CHV, Sondag en Victoria Mengvoerders Jan van Heeswijk Veghel BV en de goedkope aanvoer per binnenvaart is dus van belang voor een economisch gezonde agrarische veehouderij sector in Oost Brabant.

Infrastructurele knelpunten

- Beperkte dienstregeling en drempel bij Den Bosch de omleiding moet geschikt gemaakt worden voor klasse IV. Dit verbetert de doorstroming naar Veghel. Het Distrivaartschip kan bijvoorbeeld niet naar Veghel omdat het schip te breed is om door Den Bosch te gaan. Als het goed is gaat de omleiding gerealiseerd worden (maar is al uitgesteld tot 2016).
- Beperkte diepgang Zuid-Willemsvaart Veghel-Helmond: Tot aan Veghel is de diepgang 2,10 meter. Na Veghel wordt dit 1,90 meter. Dit belemmert de doorgang naar Helmond. Er zijn nog wel kleine schepen maar dit aanbod loopt sterk terug onder invloed van schaalvergroting en het negatieve investeringsklimaat voor kleine schepen. De vraag is echter in hoeverre dit echt een knelpunt is voor Veghel. Immers als dit ook klasse 4 wordt, is Eindhoven ook goed bereikbaar en zou dit een concurrerende terminal voor Veghel kunnen worden.
- De wegontsluiting
De wegontsluiting is enorm verbeterd sinds de aanleg van de A50. De N279 blijft echter een drukke weg en de bereikbaarheid van de oude haven is lastig omdat deze zo dicht tegen het centrum aan ligt
- Beperkt onderhoud aan kades (oude haven, marskade) en de sluizen in de Zuid-Willemsvaart (4/5/6)
- Beperkte voorzieningen voor de scheepvaart aan de loswal van de kanaalkade (schepen voor Sondag-de Heus). Het gemis aan voorzieningen aan deze kade en de hoge tarief van het havengeld heeft al diverse keren geleid tot onrust bij gebruikers.

Figuur 5 Infrastructurele knelpunten

7. Relatie binnenhaven Veghel met de regio

Op dit moment zijn er slechts incidenteel gebruikers buiten Veghel. Bavaria Lieshout heeft een proef gedaan met containers en laden en lossen via de openbare kade in Veghel. Verder worden er voor bouwwerkzaamheden in de regio slakken en zand aangevoerd. In de toekomst zal natuurlijk het ROC zich wel meer richten op een groter verzorgingsgebied; de regio Zuidoost-Brabant. Alhoewel dit enigszins beperkt wordt door de andere terminals in de omgeving. Feit is wel dat Veghel een belangrijke bestemming is in Zuidoost-Brabant maar dat de bereikbaarheid te wensen overlaat. Veghel is nu bereikbaar voor klasse 2 schepen die, eventueel verlengd of in combinatie met een duwbak, maximaal 800 ton kunnen laden. Het belangrijkste knelpunt is de drempel in Den Bosch (zie verder de volgende paragraaf).

Terminals zullen gaan samenwerken door shuttleservices aan te bieden op belangrijke trajecten. Bijvoorbeeld lading van de grote schepen die Den Bosch aandoen wordt overgeslagen op kleinere schepen en gefeederd naar Veghel.

Zoals eerder genoemd heeft Veghel wel een belangrijke regionale functie voor de agrarische sector en de bouw in de regio, gezien de grote concentratie van mengvoer- en bouwbedrijven in de Veghelse haven.

8. Kansen, knelpunten en benodigde investeringen

De inzet van het economische beleid is behoud van de huidige havenfunctie, ontwikkeling van de havenfunctie via een ROC en ontwikkeling van de recreatiefunctie en de woonfunctie in de verre toekomst.

De kansen liggen in de economische potentie van en logistieke ontwikkelingen rond het ROC. Er zijn veel grote DC's in Veghel gevestigd hetgeen kansen biedt voor een concept als Distrivaart. Een belangrijke bedreiging is de afname van mengvoederproductie. Veghel kenmerkt zich als "agrarische straat van Nederland" met bedrijven als Cehave, de Heus en Victoria Mengvoerders Jan van Heeswijk Veghel BV. Cehave laat echter al een sterke daling in productie zien, hetgeen dus ook negatieve consequenties heeft voor ladingstromen per binnenvaart. Victoria Mengvoerders Jan van Heeswijk Veghel BV is kleinschaliger dan Cehave en heeft momenteel een stijging van de mengvoerafzet van 10%. De agrarische sector heeft weliswaar een flinke daling (van ca. 35%) achter de rug maar de vraag is of deze daling door zal zetten of dat het nu aan het stabiliseren is.

Ruimtelijke knelpunten zijn er niet. Het aanbod van bedrijventerreinen is groot. Ondanks dat het natte aanbod wellicht beperkt is, wordt wel het openbare ROC gebouwd.

<p><i>Strengths</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Groot aanbod van terreinen • Sterk agro cluster • Economisch belang voor boeren in oost Brabant • Veel logistieke en distributie bedrijven: Exel, Hays, Jumbo, Sligro • Veel bestuurlijke aandacht voor binnenhavenontwikkeling 	<p><i>Weaknesses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperkte bereikbaarheid over water door drempel Den Bosch • Beperkt bereikbaarheid over de weg • Slib en achterstallig onderhoud
<p><i>Opportunities</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe stromen: bv ophoogzand vanuit zeehavens en afval • Distrivaart en continentale services • Omleiding Den Bosch • ROC als vestigingsplaatsfactor 	<p><i>Threats</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitstel/afstel omleiding Den Bosch • Minder kleine schepen • Afname nationale mengvoerproductie • Langdurige besluitvorming hetgeen leidt tot stilstand (belemmerd investeringen en groei van bedrijven aan Zuid-Willemsvaart • Geen Rijksaandacht voor kleinere kanalen Zuid-Willemsvaart

Figuur 6 SWOT Veghel

Wel zijn er essentiële infrastructurele knelpunten, namelijk:

- Beperkte dienstregeling en drempel bij den Bosch
- Beperkte diepgang Zuid-Willemsvaart Veghel-Helmond
- De wegontsluiting (ook al wel verbeterd sinds de aanleg van de A50)
- Beperkt onderhoud aan kades (oude haven, marskade) en de sluizen in de Zuid-Willemsvaart (4/5/6)
- Beperkte voorzieningen voor de scheepvaart aan de loswal van de kanaalkade (schepen voor Sondag-de Heus)

Een gezamenlijke aanpak van samenhangende vervolgcacties door het Rijk (betrouwbare vaarweg met voldoende capaciteit), de regionale en lokale overheden (mogelijkheden bedrijfsterreinen) alsmede het bedrijfsleven (aanbieders lading, logistieke concepten, onderlinge afstemming) moet de synergie opleveren en de impuls geven dat concrete stappen gedaan worden. Bij de te nemen maatregelen kunnen meteen de mogelijkheden worden benut ten behoeve van de waterhuishouding en de recreatievaart. Belangrijk is wel dat er duidelijkheid komt wanneer verbeteringen gerealiseerd worden. Zo loopt de discussie rond de omleiding bij Den Bosch al een hele tijd en is de planning van realisatie van de omleiding nog steeds punt van verdere discussie en besluitvorming. Als het MIT van 2004 van kracht wordt conform het voorstel, loopt de afronding door tot 2017.)

In figuur 6 is een overzicht gegeven van de sterkten en zwakten met betrekking tot de ontwikkeling van ROC Veghel en de kansen en bedreigingen.

9. Gebruikte bronnen

Geïnterviewden

- Gemeente Veghel – de heren Van Eeten en Poos
- ROC Veghel – de heer Van Dijk
- Victoria Mengvoeders Jan van Heeswijk Veghel BV – de heer van Heeswijk

Bronnen

- Gemeente Veghel, Jaaroverzicht Havens gemeente Veghel, 1998-2003
- MCA, MCActueel, februari 2004
- Gemeente Veghel, Structuurvisie Plus
- Gemeente Best et al, Verkenning Bereikbaarheid Zuidoost Brabant (BERZOB), december 2003

Websites

- www.victoria-mengvoeders.nl
- www.veghe.nl
- www.zuid-willemsvaart.nl
- www.cbs.nl
- www.werklocaties.nl
- www.inlandshipping.com