

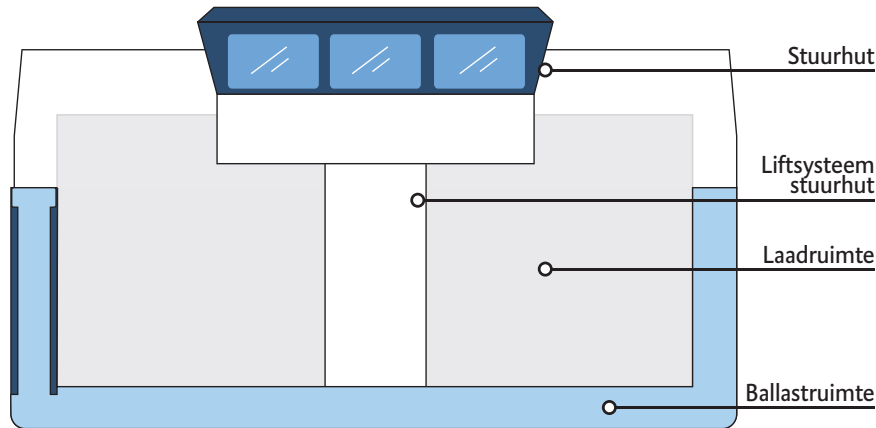
• Hoe beter het schip in het water ligt, hoe minder energie het nodig heeft

TwenteMax heeft geen last van bruggen over het Twentekanaal

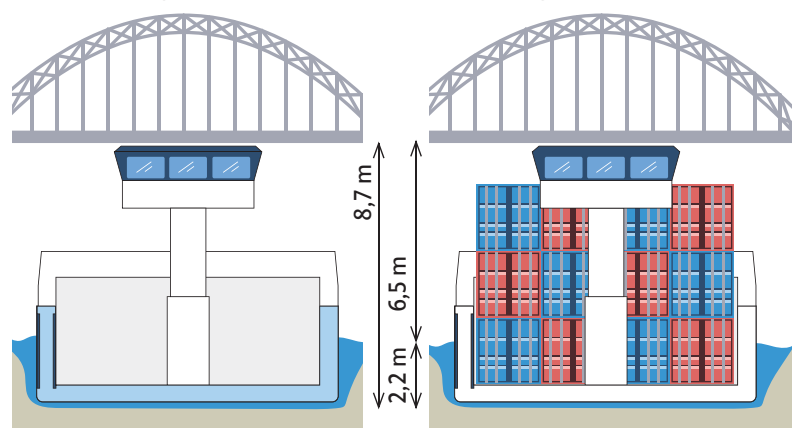
Om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de stroming varen vrachtschepen tussen Twente en Rotterdam twee verschillende routes. De heenweg gaat over de Waal, de terugweg over de Lek en de Nederrijn. De totale reis duurt gemiddeld 22 uur. Laden en lossen in Hengelo duurt enkele uren, terwijl schepen in Rotterdam tot 30 uur bezig zijn. De TwenteMax kan straks zo'n 70 procent meer lading vervoeren. De huidige schepen hebben een maximum van 104 containers van 6,1 bij 2,4. De TwenteMax kan 178 containers aan boord en drie lagen worden gestapeld. Met minder lading aan boord kan het schip evengoed diep in het water varen doordat er water in de ballastruimte wordt gepompt. Daardoor kan het schip altijd onder alle bruggen over het Twentekanaal door.



Doorsnede van de TwenteMax



Zonder lading, met ballastwater **Met lading, zonder ballastwater**



infographic Marjolein de Groot

Grote zwaairom Twentekanaal bij XL Businesspark

Rijkswaterstaat gaat een grote zwaairom aanleggen in de zijtak Almelo van het Twentekanaal, ter hoogte van het regionale bedrijventerrein XL Businesspark. De zwaairom maakt onderdeel uit van het plan van Rijkswaterstaat om het Twentekanaal geschikt te maken voor binnenvaartschepen met een laadvermogen tot 3.000 ton. Momenteel is 1.500 ton de limiet. Schepen die hebben geladen of gelost aan de XL Businessparkkade kunnen in de zwaairom keren. Ook tussen sluis Delden en sluis Hengelo en tussen sluis Hengelo en de havens van Enschede wordt het Twentekanaal verruimd. Overigens moet minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) het sein voor de verruiming nog wel op groen zetten. Dat gebeurt waarschijnlijk in maart.

Speciaal voor het Twentekanaal

Combi Terminal Twente (CTT) en rederij The Blue World komen met een hypermodern en groen binnenvaartschip.

HENGLO. Hij wordt speciaal gebouwd voor de vaart op het Twentekanaal: de TwenteMax, een hypermodern, milieuvriendelijk hybride binnenvaartschip dat veel meer lading kan vervoeren dan de nu gebruikte schepen. Het schip, dat eind dit jaar klaar moet zijn, is ontwikkeld door Combi Terminal Twente (CTT) en rederij The Blue World.

De TwenteMax is zo ontworpen dat er veel meer containers op kunnen en het schip desondanks onder de bruggen over het Twentekanaal door kan. Want die bruggen beperken nu het vervoer van en naar de Rotterdamse haven tot maximaal 104 TEU (containers van 20 voet lang). Op de TwenteMax kan 178 TEU.

Daarnaast is het schip ontworpen voor zo

min mogelijk CO₂-uitstoot. Directeur Patrick Hut van The Blue World: „De binnenvaart is een redelijk conservatieve branche, maar ook daar valt nog een enorme slag te maken in duurzaamheid. Wij zijn al bezig met het verduurzamen van ons bestaande schip, de Borelli. Dat maken we stapje voor stapje groener. Het leerproces dat we daar doorlopen helpt ons ook bij de ontwikkeling van de TwenteMax.”

De Borelli, die nu al twee keer per week lading brengt en ophaalt in Hengelo, is de afgelopen jaren uitgerust met nieuwe energiezuinige ledverlichting, bewegingssensoren en zonnepanelen. Binnenkort wordt de aandrijving vervangen, zodat het schip in elk geval een deel

van de tijd op een elektromotor kan varen.

De TwenteMax gaat nog een stapje verder. Het schip is door het materiaalgebruik lichter dan bestaande schepen en heeft het een grotere ballastcapaciteit. Daarmee kan de vaardiepte van het schip steeds worden aangepast. Dat is belangrijk om met veel lading onder de bruggen door te kunnen, maar ook voor de aquadynamica van het schip: hoe beter het in het water ligt, hoe minder energie het nodig heeft.

Het bouwen van de TwenteMax gaat zo'n 4,6 miljoen euro kosten. Welke werf hem gaat bouwen is nog niet bekend. Het streven is dat hij eind dit jaar in gebruik wordt genomen.

Pagina 16 & 17: Weekendreportage

‘Debat parkeerkosten MST is aan Enschede’

ENSCHED. Omliggende gemeenten kunnen financieel niets doen om de onvrede over de hoge parkeertarieven bij het nieuwe ziekenhuis in Enschede weg te nemen.

Moeten en kunnen de vermeende hoge parkeerkosten voor bezoekers van het nieuwe MST in Enschede er toe leiden dat omliggende gemeenten financieel iets doen om hun ‘eigen’ patiënten tegemoet te komen? Het lijkt Michael Sijbom, burgemeester van Losser, ‘geen begaanbare weg’. Zijn collega Theo Schouten van Oldenzaal laat zich in soortgelijke bewoordingen uit. „Wij gaan niet over de tarieven in Enschede.”

Het was wethouder Hans van Agteren van Enschede die naar aanleiding van de klage over

de veelal pittige prijzen in de Van Heekgarage, dé parkeergelegenheid voor bezoekers van het nieuwe MST, voorzichtig suggereerde dat omliggende gemeenten zelf de portemonnee zouden kunnen trekken om hun ‘eigen’ patiënten te helpen. Hij reageerde op de kritiek die zowel inwoners als gemeenteraadsfracties in Oldenzaal, Losser en Dinkelland de laatste dagen hebben geuit over de kwestie.

Sijbom, die in de raad van Losser werd geconfronteerd met vra-

•••
‘Ik begrijp de onvrede, want niemand gaat voor zijn plezier naar een ziekenhuis’

Michael Sijbom burgemeester Losser

gen van Burgerforum over de parkeertarieven, zegt weinig te kunnen doen. „Ik begrijp de onvrede, want niemand gaat voor zijn plezier naar een ziekenhuis. Maar dit is hetzelfde als een patiënt die in Amsterdam voor een behandeling in het ziekenhuis moet zijn. Die is, als hij met de auto gaat, ook parkeergeld kwijt en daar springen we ook niet financieel bij.”

De burgemeester van Losser wijst wel op de kortingsregelingen voor MST-bezoekers. „Ik krijg het idee dat er wat dat betreft in de communicatie nog wel een slag valt te maken.”

Burgemeester Theo Schouten van Oldenzaal: „Ik kan me de reacties van mensen goed voorstellen. Daarom is het misschien een idee om aan een generieke korting voor

alle bezoekers van het ziekenhuis te bedenken. Maar dat is aan Enschede.”

In Dinkelland, waar het plaatselijke CDA vragen over de tarieven heeft gesteld, zegt verantwoordelijk wethouder Ilse Duursma: „Ik wil eerst eens in kaart brengen wat en hoe groot het probleem is. Vervolgens is het een kwestie van bekijken of we wat kunnen doen.”

Het ondernemen van politiek-bestuurlijke actie in de richting van Enschede is voor de gemeentebesturen eigenlijk onmogelijk, stellen Schouten en Sijbom. „Een eventueel debat over de tarieven is aan de gemeenteraad van Enschede. Wil je daar invloed op uitoefenen, dan is het aan de fracties in Losser om contact te zoeken met de collega's in Enschede.”

Overnachten op dak van de auto

ENSCHED. Als het aan UT-studente Valerie Mencke ligt overnachten kampeers binnenkort allemaal op het dak van hun auto. Om daarvoor te zorgen ontwierp ze de ‘Trakent’, een uitschuifbare tent die van elke auto een kleine camper kan maken.

Met haar ontwerp won Mencke de vakjuryprijs van de ontwerpwedstrijd voor kampeers Caravana, waarbij het de bedoeling was een ‘kampeermiddel van de toekomst’ te ontwerpen. Industrieel ontwerperster Mencke mag haar ontwerp nu presenteren bij de Duitse kampeergigant LMC. Die moet beslissen of de tent in productie wordt genomen.