

De Vries: "Het is tijd voor een totaaloplossing en ketenregie"

Binnenvaart de oplossing voor groei Rotterdamse haven

ROTTERDAM - "We houden het serieus vandaag", valt Klaas Strijbis, directeur van Movares met de deur in huis bij de opening van het symposium Vervoer over Water@2030. En dat deden de deelnemers dan ook. Havenbedrijven, Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en kade-exploitanten wisselden tijdens deze bijeenkomst op 29 november van gedachten over het goederenvervoer over water. En ze leerden van elkaar over de mogelijkheden, de struikelblokken en de oplossingen. De gemeente Cuijk werd als voorbeeld naar voren gehaald. Daar heeft men het, dankzij een flink portie lef en de inzet van het bedrijfsleven, voor elkaar gekregen dat de oude openbare inactieve laad- en loskade kan worden omgevormd tot een multipurpose kade. In mei 2012 moet de kade geopend worden.

Door Lida Saaij

Dat de binnenvaart als vervoersmodaliteit steeds belangrijker wordt, daarover bestaat geen onduidelijkheid. De Tweede Maasvlakte wordt steeds meer werkelijkheid. De blokkendam is op een haar na klaar, de eerste spoorrails wordt gelegd, het eerste asfalt is gestort, een enorm viaduct nagenoeg klaar. Voor je het weet leggen de zeeschepen en binnenvaartschepen aan bij de overslagkades. En dan? Waar moet al die lading naar toe? "Naar het achterland", zeggen Leon van Warmerdam van Movares en Kees de Vries van Bureau Voorlichting Binnenvaart eensgezind. Al die containers en bulk moet het binnenvaartschip in. "Weg en spoor zijn niet toereikend om de groei te verwerken. En al helemaal niet de hoeveelheid die over 20-25 jaar wordt verwacht. De binnenvaart is dus de oplossing. Er moeten daarom afspraken gemaakt worden, over de groei van de zeehavens bijvoorbeeld. Kunnen die die groei aan? En de binnenvaart? "Sluit er een convenant over", adviseert Warmerdam. "Nederland is de grootste transporteur van de wereld. Andere havens zijn jaloers op die positie want Nederland heeft geweldige achterlanden, geografisch bepaald door de Rijn", zegt Kees de Vries. En Nederland heeft natuurlijk zijn Blue Road en de Flexfleet. Het inland netwerk is

bijna af, er liggen al 96 inland terminals aan de vaarwegen. "Nu is het dus tijd om te zoeken naar een totaaloplossing in de keten en met een duidelijke regie, bijvoorbeeld via groupage diensten", adviseert De Vries. Hij heeft nog een ander advies. "De overheid zou eens moeten zeggen; 'Je mag tot dit punt (tonnage, afmetingen) over de weg en daarboven moet je via spoor of water'. (...) We zouden een Green Deal met het rijk moeten sluiten".

Duurzaamste

Ook Ellen Naaijens van het Havenbedrijf Rotterdam legt de nadruk op goede achterlandverbindingen. Ze wijst er tevens op dat de haven er naar streeft dat de vervoersstromen die via Rotterdam lopen 'de duurzaamste zijn in vergelijking tot andere havens'. Ook zij pleit voor een stevig binnenvaartnetwerk en goede achterlandverbindingen. Dat is ook nodig daar de Tweede Maasvlakte in 2035 een overslagcapaciteit heeft van 30 miljoen TEU. "Om die volledig te benutten moeten we lading weghalen bij andere zeehavens". Er wordt gewerkt aan hubs in Wansum, Alphen aan den Rijn, Alblasserdam. Naaijens noemt dit 'grondpositie'. En er wordt gewerkt aan uitbreiding van functies, zoals Coolport voor Fresh Corridor waarvan de eerste pilots nu achter de rug zijn. "Het zijn

nog geen grote hoeveelheden die daarmee van de weg gehaald worden maar het begin is er". Er wordt samengewerkt met binnenvaart in Nederland en de Rijnkorridor, Walonië, Frankrijk, Midden- en Oost-Europa. Er wordt ook gelonkt naar de aandelen in de haven van Duisburg, die momenteel in omloop zijn. "Daar kunnen we de corridor mee versterken".

Verkeersmanagement



● De sprekers krijgen de volle aandacht van hun toehoorders tijdens het Movares symposium Vervoer over Water@2030

Meer vervoer over water vraagt ook om een veilig en vooral ook slim verkeersmanagement vindt Wim Veldhuyzen (Movares Water). Hij denkt dat er nog veel verbetering mogelijk is. "De ondersteuning kan veel interactiever. Dat kan leiden tot kostenreductie, betere projectplanning, corridorplanning et cetera". Volgens Veldhuyzen moeten meer systemen aan elkaar gekoppeld worden die ook nog eens automatisch controleren en analyseren. "Als zich dan iets voordoet waar de ver-

keersleider aandacht aan moet geven dan wordt dat direct gesignaleerd en aangegeven via de systemen. De verkeersleiders kunnen daardoor andere of meer taken doen met minder mensen, dankzij de hulp van die beslissingondersteunende systemen". Dezelfde principes kunnen ook worden toegepast op corridormanagement door een corridormanager dankzij elektronische meldingen, de reisplanner enzovoorts. Veldhuyzen heeft

Brabant

Jan Hondebrink (MCA) schetst de rol van het Brabantse achterland. Deze provincie loopt voorop als het gaat om samenwerking in de multimodaliteit. "In Brabant wordt 17 pro-

cent van het Nederlandse BNP (Bruto nationaal product) geproduceerd, er wonen 2,4 miljoen mensen, er zijn veel wegen en gelukkig ook een aantal kanalen dankzij Willem I die het lef had om hierin te investeren; zo steekt hij van wal. Brabant denkt al lang na over het onderwerp goederenvervoer. Al in 2008 lag er een Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer. Twee jaar later gevolgd door de Visie Goederenvervoer West-Brabant 2010-

er volgens Hondebrink een verdrievoudiging van het aantal kades, kranen et cetera nodig. "Is die ruimte er", vraagt hij zich hardop af. "In Brabant kan er op de kanalen (klasse II) niet met grote schepen gevaren worden naar de belangrijke industriegebieden die er liggen". Zijn volgende vraag is: "Als we naar een verdrievoudiging moeten, wie gaat dat financieren? Movares wil best morgen met de bouw van kades beginnen maar daar zijn wel centen voor nodig. Dat er haast is geboden met een helder antwoord is duidelijk, want het verkeer op de wegen in en rond Brabant staan nu al dagelijks vast. Infrastructureel moeten er stappen gemaakt worden, zoals kanalen vergroten. Want alleen met kleine schepen komt men er niet. Volgens het MCA is het belangrijk dat de overheid hier het voortouw neemt en participeert in investeringsprojecten en financieringsvormen voor de benodigde infrastructuur.

Oplossing

In Cuijk is men op weg om het probleem op te lossen dank zij een goede samenwerking tussen de gemeente en diverse marktpartijen als Horticoop en Nabuurs.

Cuijk is een Brabants dorp met 25.000 inwoners, 10 km onder Nijmegen aan A73. Men beschikt over een eigen haven en een open verbinding met de Maas, grootschalige zandwinning (500 ha water) en veel industriële bedrijven en 250 ha bedrijventerreinen. Er komt een nieuw bedrijventerrein van 85 ha; uitgifte vanaf 2012. Men wilde graag een kade om de natte functies van het industrieterrein Haven te versterken en het multimodale transport te bevorderen. De oude loswal had zijn functie verloren, maar er was wel vraag vanuit het bedrijfsleven (Horticoop) naar een loswal. Dat bood de gemeente de unieke kans

om aan de Keersluisweg, bij Horticoop een multipurpose kade te ontwikkelen, mede dankzij de regeling Quick Wins Binnenvaart. De kade wordt 150-190 meter lang, er kunnen schepen afmeren tot klasse 5 B, hij is geschikt voor bulk en containeroverslag en opslag van de containers van Horticoop. Het wordt een openbare kade in eigendom van de gemeente. De totale investering bedraagt 2,1 miljoen euro, de helft van dit bedrag is een bijdrage via Quick Win-regeling Binnenvaart en Vaarwegen 2. De provincie Brabant draagt 12,5 procent bij in de kosten. In 2009 gingen de eerste aanvragen de deur uit, in mei 2012 is de kade gereed. De kade is er gekomen omdat een wethouder van de gemeente Cuijk voldoende lef had en de raad ervan kon overtuigen dat hij nodig is. "Hij is nu nog even onrendabel, dat nemen we even voor lief. Als we hadden gewacht tot alle risico's waren afgedekt dan had het er nooit van gekomen. We beginnen bescheiden met een kleine reach stacker. We hopen dat iedereen enthousiast blijft".

Horticoop

Horticoop is een coöperatie met 27 vestigingen in Nederland en verschillende in het buitenland. Horticoop is een van de partijen die heel graag een kade wilde. Het bedrijf is sinds 2006 gevestigd in Cuijk, ondermeer vanwege de mogelijkheid van aanvoer van bulkgrondstoffen over water. Inmiddels is een potgrond/substraatfabriek in gebruik genomen. Jeroen Eerkens van Horticoop rekent voor dat er nu per jaar 200.000 kuub grond per as naar de klant gaan. Een vrachtwagen neemt per keer 60 kuub mee, ofwel er zijn voor die berg grond ruim 3300 vrachtwagenritten nodig. Straks gaat 58 procent over water, dat maakt een behoorlijk verschil. En mogelijk gaan straks nog meer producten het schip in.

Van Berkel Groep

De Van Berkel Groep is een familiebedrijf omvat de divisies Landschap en Infra, Shipping, Biomassa en Bodemproducten ende Inland Terminal Veghel. Een organisatie derhalve die gewend is om multimodaal te denken en werken. Horticoop heeft Van Berkel gevraagd mee te denken over de aanleg van de multipurpose kade in Cuijk. "Men wilde klein beginnen en rustig uitbreiden", aldus Michel van Dijk van de Van Berkel Groep. "Dat sluit helemaal aan op onze visie zoals we die in de praktijk brengen voor de terminal in Veghel. De regio heeft nog heel veel potentie want er gaat nog enorm veel over de weg, ondanks de terminals die er al zijn. Zit men te slapen? Er liggen ook enorme kansen om continentale stromen naar het water te halen. We spreken met grote verladers in België bijvoorbeeld. Daar willen we een terminal openen naast het terrein waar de lading vandaan komt. Daar willen we beginnen met één reach stacker en we kijken naar gecombineerde kranen van 45 ton die in het bereik van het schip draaien. Die kraan is enorm zuinig doordat hij voorzien is van hydro lift en omdat hij energie terugwint. Bovendien werkt hij heel snel".

Van Dijk denkt dat er nog veel gewonnen kan worden via papierloos varen. "Door een druk op de knop, en in samenwerking met andere terminals waar we al ladingstromen mee bundelen, kun je processen versnellen en stroomlijnen".

Conclusie

De toekomst vraagt om gemeentes met durf die gaan voor een openbare laad- en loskade en die durven investeren ook als niet meteen zichtbaar wordt wanneer die investeringen kunnen worden terugverdiend. Immers, door meer goederenvervoer over water te bewerkstelligen worden de overvolle wegen ontlast. De 3e tranche van de Quick-Winregeling Binnenvaart en Vaarwegen kan die moedige gemeentes wellicht een zetje in de rug geven.



● Leon van Warmerdam wil convenanten waarin vervoer naar het achterland goed geregeld wordt.



● Kees de Vries (BVB) droomt er van dat over niet al te lange tijd overal waar het woord binnenvaart wordt genoemd, bijvoorbeeld in een nieuwsuitzending op televisie, daarbij onmiddellijke het logo van de Blue Road verschijnt.



● Ellen Naaijens (HbR): "Hou altijd de verladers in het oog. Die kiezen voor de efficiëntste ketenoplossing".



● Wim Veldhuyzen (Movares Water): "Als minister zou ik nauwelijks verkeersmanagement ondersteunen. Zie tot mensen en systemen te komen en pas daarna tot machines".



● Jeroen Eerkens van Horticoop: "Nu al komen de grondstoffen bij voorkeur via de binnenvaart naar Cuijk".



● Van Dijk van Van Berkel Groep: "Bundeling van ladingstromen is een eerste stap".