

Start van de Overslagterminal Alphen in zicht

“Het duurt even, maar dan heb je ook wat”

De economische en maatschappelijke meerwaarde is groot. Met de toenemende fileproblematiek en de bekende milieuvraagstukken vormt goederenvervoer over het water een interessant alternatief. Reden voor de overheid om in samenwerking met marktpartijen plannen te maken voor een overslagterminal in Alphen aan den Rijn. Deze regio kent immers een exporteur als Heineken, en importeurs als Zeeman TextielSupers en Electrolux. “Wij zijn daar twaalf jaar geleden enthousiast in gesprongen”, aldus Henk Bakker, mede-eigenaar en directeur van transportbedrijf en ontwikkelaar Van Uden Group. “En nog steeds zien we de meerwaarde. Maar als ik van tevoren hadden geweten hoe lang het zou duren, was ik er nooit aan begonnen.”



Henk Bakker, directeur Van Uden

De Overslagterminal Alphen sluit heel goed aan op de activiteiten van Van Uden. Het is één van de oudste rederskantoren in Nederland, opgericht in 1848. Anno 2006 is Van Uden een leverancier van veelzijdige logistieke oplossingen en heeft het concern bijvoorbeeld een vijftal zeeschepen in eigendom. Naast de maritieme divisie richt het bedrijf zich ook op logistiek, forwarding en binnenvaart. Daarnaast hebben de transporteurs zich gericht op het bedenken, bouwen en beheren van logistieke ontwikkelingsprojecten. Henk Bakker neemt de ontwikkelingsdivisie voor zijn conto, naast aansturing van de logistieke divisie waarin circa 500 mensen werkzaam zijn.

File- en uitstootbeperking

“De komst van de terminal neemt dagelijks 200 vrachtwagens van de weg tussen Alphen aan den Rijn en Rotterdam”, rekent de directeur voor. “Transportvolumes nemen toe en de belasting van het wegennet in de Randstad zorgt meer en meer voor problemen. Gebruik maken van de binnenvaart is zeer exploitabel, al is ook scheepsruimte kostbaarder geworden onder invloed van de stijgende olieprijs. Maar de ervaring leert dat dit volgende maand weer heel anders kan zijn. Hoe dan ook kan uitbreiding van de binnenvaart een oplossing vormen voor het fileprobleem en is de uitstootbeperking enorm. Daar is iedereen het over eens.”

“Je zou een dergelijk project, dat een groter belang dient, in een klein comité van specialisten snel door moeten kunnen voeren”

“Al is het wel rampzalig dat de voorbereidingen en procedures voor de aanleg van zo'n containerterminal vervolgens twaalf jaar duren”, vervolgt Henk Bakker met een kritische noot. “De overheid moet naar mijn idee veel meer voorwaardenscheppend bezig

zijn en niet alles tot in detail willen bepalen. Er wordt veel teveel bijgehaald. Met alle onderzoeken, inspraakrondes en groencompensatie dreigt natuurlijk het gevaar dat de overslagterminal niet meer exploitabel is. Zeker gezien de enorme vertraging die ermee gepaard gaat. Laten we eerlijk zijn: twaalf jaar is ongelooflijk lang. In de tussentijd bouwt men in China twee wereldhavens met een stad eromheen. En in de toekomst wordt deze situatie voor ons alleen maar erger. De macht ligt tegenwoordig bij het ambtenarenkorps en niet meer alleen bij het ministerie in Den Haag. Er is helaas niemand die daar de rem op kan zetten.”

Snel doorvoeren

Klare taal van de ervaringsdeskundige, die op dit moment de uitslagen afwacht van een explosievenonderzoek en het effect van de containerhaven op de trek van een bepaalde soort torren naar de Reeuwijkse Plassen. Henk Bakker: “Het doel van de overslagterminal is om vrachtwagens van de weg te halen. Daar is het milieu bij gebaat. Maar de verschillende milieuaspecten werken elkaar nu tegen, nog voordat alles goed en wel procedureel mogelijk is gemaakt. Ik begrijp niet dat we dit gewoon allemaal laten gebeuren. Je zou een dergelijk project, dat een groter belang dient, in een klein comité van specialisten snel door moeten kunnen voeren. Maar iedereen vindt zichzelf in dit project een specialist en bemoeit zich er vervolgens mee. Op zich niet erg, maar er wordt nog naar geluisterd ook! Ik zou zeggen: luister naar de echte specialisten. Wij weten waar we over praten, want we doen dit al sinds 1848.”

Ondanks alle aanloopproblemen lijkt het erop dat het einde van het voortraject in zicht is. Procedureel is een flinke voortgang gemaakt en de ge-

meente buigt zich nog over enkele resterende bezwaren. Zodra de eerste graafmachines hun werkzaamheden kunnen aanvangen wordt de Overslagterminal Alphen in circa acht tot tien maanden opgeleverd. Deze bevat de volgende onderdelen:

- een insteekhaven met zwaairom
- een havenkantoor met portiersloge
- twee portaalkranen
- de benodigde infrastructuur
- ruimte voor de opslag van containers

De reguliere vaart van en naar de terminal zal bestaan uit binnenvaartschepen met een lengte van 85 meter. Deze hebben een capaciteit van 36 40-voet en 9 20-voet containers. De haven start met een capaciteit van 60.000 containers per jaar. Aansluitend vangt de provincie Zuid-Holland aan met aanpassing van de omliggende infrastructuur, waaronder een verlegging van de provinciale N207. Dit vergroot het terrein van de containerhaven van 4,5 naar 6 hectare, hetgeen een maximale capaciteit van 100.000 containers per jaar mogelijk maakt.

Bedrijventerrein Steekterpoort

Goed beschouwd vormen de Overslagterminal Alphen en de aanpassing van de omliggende infrastructuur twee van de drie deelprojecten van een integrale gebiedsontwikkeling. Het derde deelproject betreft ontwikkeling van bedrijventerrein 'Steekterpoort', dat echter door de gemeente in de planning naar de laatste plaats is geschoven. De gemeente sprak hierbij in de afgelopen periode niet over zomaar een bedrijventerrein, maar een 'innovatief bedrijventerrein in meerdere lagen'.

Of dit realistisch is valt volgens Henk Bakker te betwijfelen. “In eerste instantie werd geroepen om de koeien op het dak te laten grazen. Maar gezien de huidige economische situatie in combinatie met de hoge grondprijzen en bouwkosten, geloof ik er niet meer zo

in. Er zou nagedacht kunnen worden over bepaalde clustering van activiteiten. De ruimte kan worden gebruikt als uitwijkmogelijkheid voor bedrijven die zich nu op andere terreinen bevinden. De grond kan bijvoorbeeld een rol spelen in de herstructurering van bedrijventerrein Rijnhaven. Mijn suggestie: laat een lokaal bekende makelaar zoals Basis Bedrijfshuisvesting eens onderzoeken wat in de markt een goede kans van slagen heeft. Wat bedrijven nu eigenlijk precies willen.”

“Hoe dan ook kan uitbreiding van de binnenvaart een oplossing vormen voor het fileprobleem en is de uitstootbeperking enorm”

Tot slot blijkt de kritische houding van Van Uden Group echter nog lang niet omgeslagen in een negatieve. Henk Bakker: “De economische meerwaarde van de overslagterminal wordt steeds meer onderbouwd. Wanneer je kunt lossen bij de importeurs en laden bij de exporteurs voorkom je ritten met lege containers tussen Alphen aan den Rijn en Rotterdam. Daar heb je direct winst te pakken. Wel zal het steeds moeilijker worden voor de overheid om marktpartijen bij dit soort projecten te betrekken. En dat gaat ten koste van de internationale positie van Nederland. Met de huidige regelgeving vraag ik mij zelfs af hoe lang het nog goed blijft gaan. We zijn veel te ver doorgeslagen. Eigenlijk zou men van tevoren de garantie moeten kunnen geven dat een project als de Overslagterminal Alphen binnen tien jaar gerealiseerd wordt. Dat is nog redelijk overzichtelijk”, aldus de directeur van Van Uden Group.

www.steekterpoort.nl

