

→ Strenge milieuregels gelden er ook voor bedrijven zich op de Maasvlakte 2 willen vestigen. Ieder bedrijf moet kunnen aantonen dat de aan- en afvoer duurzaam wordt geregeld. Een belangrijke rol is weggelegd voor de binnenvaart, die 45 procent van het vervoer gaat regelen.

Een andere grote klus is het streven de beladingsgraad van schepen te optimaliseren. Daarbij draait alles om de juiste logistiek. Een onderwerp waar Maira van Helvoirt van het CBRB zich dagelijks mee bezighoudt. „Je kunt beter één vol containerschip laten varen, dan twee schepen halfvol,” schetst zij een voorbeeld.

„Dan is het wel noodzakelijk dat je het hele proces in de gaten houdt. Dat heeft te maken met wachttijden, maar je wilt ook onnodige vervoersbewegingen voorkomen. Het zogenoemde 'hoppen', waarbij er bij elke terminal in Rotterdam maar enkele containers geladen of gelost worden, is niet goed voor ons en niet goed voor de terminals. We moeten de kranen laten rammen, door grote aantallen containers in één keer te laden of lossen,” stelt Van Helvoirt beeldend.

MAASVLAKTE

Het Havenbedrijf Rotterdam speelt daarbij een belangrijke rol. De hele invulling van het gebied moet zijn afgestemd op een goede aan- en afvoer van de goederen. Een betere organisatie is daarbij van groot belang. „Het gaat bij Maasvlakte 2 voor de binnenvaart om een vervijfvoudiging van het aantal containers dat we door de haven gaan pompen. Dan heb je optimale afstemming en bindende afspraken nodig met de zeeterminals. Met alleen extra kades, kranen en werkploegen red je het niet.”

Het binnenvaartproces moet gezien worden als een lopende band, die onbelemmerd moet kunnen functioneren. Daarbij wordt veel verwacht van de ontwikkeling van het Management Informatie Systeem Container Binnenvaart (MIS-Cobiva). Het systeem geeft precies aan waar het schip zich bevindt, wat er aan boord is en hoe laat het in de haven kan worden verwacht.

Als geen ander beseffen de binnenvaart-specialisten dat er heel veel werk moet worden verzet voordat het soepel functioneert. „In die zin spelen de mindere economische tijden ons in de kaart,” stelt Tieman. „Juist dankzij de crisis ontstaat er ruimte en tijd om de problemen op te lossen en er helemaal klaar voor te zijn als de economie weer aantrekt.”

Opvallend is de positieve blik op de toekomst die de binnenvaartsector laat horen. Overall is het toch slecht, dus ook in de binnenvaart. Maar omdat de binnenvaart garen kan spinnen bij de strenger wordende eisen van duurzaamheid is zij positief gestemd. Ruim 35 procent van het containervervoer vindt momenteel plaats met binnenvaartschepen. In de toekomst wordt dat meer dan de helft. Daar zijn nieuwe mensen voor nodig, weet Bureau Voorlichting dat campagne voert onder de noemer schipperworden.nl.

En er kan heel veel. Waarom niet verse



Met bedrijfsterreinen aan het water kan het aantal transportkilometers over asfalt worden teruggebracht.

groenten en fruit vervoeren over water? In de Rotterdamse Eemhaven wordt er al nauw samengewerkt met The Greenery in Barendrecht. Roos: „Als het schip de voorzieningen heeft om het vers te houden, kun je een heel eind het achterland in.”

TRANSFERIA

Ook de transferia in Alblasterdam en Ridderkerk zijn prima tussenstations waar binnenvaartschepen kunnen aanleggen. Zoge-

heten shuttle-binnenvaartschepen brengen de goederen van daaruit naar de eindbestemming.

Met haar collega's juicht ze het daarom toe dat steeds meer gemeenten overtuigd raken van bedrijfsterreinen aan het water, zoals Bergen op Zoom en Breda. Op die manier kunnen goederen tot dicht bij de stad worden gebracht zonder dat er kilometers over het asfalt worden afgelegd.

Dat streven brengt tegelijkertijd een span-

ning met zich mee op het gebied van ruimtelijke ordening. Het is een keuze: een bedrijventerrein aan het water of een prestigieus appartementencomplex 'met fascinerend uitzicht over het water'.

Of de binnenvaart die uitbreidingsslag kan maken, is niet alleen afhankelijk van de sector zelf. „De kracht van de mainport hangt af van hoe de organisatie ermee omgaat,” stelt Tieman. „Het is een kwestie van slim combineren en omdenken.”

„Soms blijft een container wel een week op de zeeterminal staan. Doodzonde, zet ze meteen op de binnenvaart door vooraf beter te plannen,” vult Roos aan.

Volgende uitdagingen die de experts positief stemmen over de toekomst. Zo heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat driekwart miljoen beschikbaar gesteld aan een project om de binnenvaart op de kaart te zetten. En wordt er van de elf miljoen euro aan havenliggelden in Rotterdam een miljoen gereserveerd om de verschoningslag te versnellen.

De mogelijkheden zijn talloos, lijken ze te prediken. Zoals bij dat stadion op Zuid. „Bij de nieuwbouw van het stadion in Berlijn is al het materiaal aangevoerd per binnenvaartschip. Als je dat bij het Feijenoordstadion doet, heb je écht het groenste stadion,” mijmert Roos. „Mooier kan niet.”

alle info

Wie, wat, waar én tonnage op de zijkant

Aan ieder vrachtschip is te zien waar het zijn thuishaven heeft en wie de schipper/eigenaar is. Deze gegevens worden vermeld op de zijkant van het schip. Op die plek is ook af te lezen wat het laadvermogen in tonnen (tonnage), de lengte en de breedte zijn. De meeste schepen kunnen heel verschillende soorten lading vervoeren, maar er varen ook schepen die geschikt zijn voor een specifieke lading. Bij vervoer over water is er nooit een filepro-

bleem. Op het water is ruimte genoeg. Juist bij bijzondere transporten van ladingen met een grote omvang of extreem gewicht is de binnenvaart een goede oplossing. Er moet wel rekening worden gehouden met de breedte van de sluisen en de hoogte van de bruggen op de route.

De binnenvaart is constant in verandering. Zo worden de schepen steeds groter. De grootste binnenvaartschepen hebben een lengte die

gelijk is aan de hoogte van de Erasmusbrug ofwel 135 meter. De breedte is 17 meter. Een klein containerschip is ruim de helft kleiner, dat meet 63 meter en is 7 meter breed. Doordat er op het water geen files zijn, kan de binnenvaart met vaste vertrek- en aankomsttijden werken. In binnenvaarttaal heet dit 'just in time'. Dit is een belangrijk onderdeel in de concurrentiestrijd met het wegvervoer.

■ Bron Bureau Voorlichting Binnenvaart