

Volgend jaar gaat het containertransferium open. Aan het oorspronkelijke concept is volgens exploitant BCTN weinig veranderd.

# Bus gaat in maart varen

**D**e Rotterdamse haven krijgt er, naast de Maasvlakte en het Waal/Eemhavengebied, een derde containergebied bij: Rotterdam-Oost. Tenminste als we de site van het Transferium mogen geloven, die een paar dagen geleden 'live' is gegaan. Opvallend detail: Rotterdam-Oost ligt op de locatie die tot voor kort bekend stond als het Containertransferium Alblasterdam. Maar op de site wordt de naam van die plaats, waarschijnlijk om marketing-redenen, zorgvuldig vermeden.

Het project kent een lange voorgeschiedenis. Directeur Rien Geurts van BCTN, de groep die het Transferium gaat exploiteren, heeft een groot deel ervan meegemaakt. 'Ik weet het nog precies. Op m'n eerste dag bij BCTN, 1 augustus 2010, moest ik met m'n voorganger Willem van den Heuvel mee naar Havenbedrijf Rotterdam om over het Transferium te praten. Dat mondde enige tijd later uit in een principe-

overeenkomst voor de exploitatie van de terminal.'

Het Havenbedrijf studeerde al sinds 2007 op het project, dat bedoeld was om de A15 tussen de Maasvlakte en knooppunt Ridderkerk te ontlasten. Die snelweg stond toen al om de haverklap vast en gevreesd werd voor een verkeersinfarct tijdens de verbreding van het traject Maasvlakte-Vaanplein, ook wel bekend als het MaVa-project. Daardoor ontstond het idee om een deel van het containervervoer van de weg naar het water over te hevelen en ergens ten oosten van Rotterdam op de boot te zetten of er af te halen.

Hoewel de verbreding van de A15 inmiddels bijna klaar is, is dat zeven jaar later nog steeds het uitgangspunt, vertellen Geurts en commercieel manager Bertwin Zonneveld: 'Het wordt geen gewone inland terminal dicht bij de haven maar een echt uitwisselpunt, vergelijkbaar met een transferium voor het openbaar vervoer, zoals metrostation Kralingse Zoom. Het Transferium zelf zal niet veel verschillen van in-





land terminals, het verschil zit in de dienst over water.'

#### Optimistisch

We zitten in een keet van bouwbedrijf Ippel midden op het vier hectare grote terrein, dat nu nog meer weg heeft van een zandvlakte dan van een containerterminal. Maar Geurts weet het zeker: 'Op 1 maart volgend jaar zijn we open.' Na de langdurige aanloop ligt het project volgens hem nu goed op schema: 'Volgende maand begint het bestraten en in november start de opbouw van de containerkraan.' De totale investering schat hij op 'ergens tussen de vijf en de tien miljoen'.

De meest tijdrovende klus is inmiddels geklaard: de bouw van de 225 meter lange 'ingekaste' kademuur (zie kader) is klaar, samen met de fundering van de kraanbanen. De kraan zelf wordt in november geleverd. Die wordt gebouwd door het Duitse Kocks, die eerder al identieke apparaten bouwde voor de terminals van BCTN in Nijmegen, van MCS in Leeuwarden en CTT in Hengelo. De

kraan voor Nijmegen heeft overigens vier jaar in onderdelen op de kade van de terminal liggen wachten. 'Tsjaja, we zijn soms misschien wat te optimistisch', glimlacht Geurts.

De kraan is van het type 'dubbel-diep', dat wil zeggen geschikt om twee schepen die tegen elkaar afge-meerd aan de kade liggen af te handelen. In eerste instantie komt er één kraan, later kan er een tweede bijkomen. Of en wanneer dat gebeurt, is afhankelijk van het groeitempo van de overslag. 'Volgens de vergunning mogen we 200.000 teu per jaar over de kade overslaan, maar we zouden al heel blij zijn als we het eerste jaar ergens tussen de 20.000 en 40.000 teu doen.' Dat lijkt behoorlijk ambitieus, maar volgens Geurts moet dat haalbaar zijn. 'Vergeet niet dat een aantal belangrijke partijen, waaronder de grote containerterminals en een groep containerrederijen, al in 2009 via een *letter of support* steun voor het project heeft uitgesproken.' Zonneveld stelt dat er aan de oorspronkelijke opzet van het concept

weinig veranderd is. Containertrucks kunnen op het Transferium hun container afzetten en/of oppikken en zich zo de ruim vijftig kilometer lange rit naar de Maasvlakte besparen. Volgens de commercieel manager kan dat een behoorlijke besparing opleveren: 'Ze rekenen voor de Maasvlakte meestal een toeslag van zestig tot tachtig euro. Maar ze vergeten vaak dat de werkelijke kosten een stuk hoger zijn. Heen en terug inclusief terminalafhandeling kost dat al gauw drie uur à vijftig euro. 150 euro dus. Wij gaan zeventig euro per container rekenen.'

#### Busdienst

Vanaf maart volgend jaar moet er een dagelijks 'busdienst' tussen Alblasterdam en de Maasvlakte gaan varen. Geurts: 'We gaan alle terminals op de Maasvlakte aanlopen en geven de garantie dat een container die voor een bepaalde tijd wordt aangeleverd, de volgende dag wordt afgeleverd.' Die dienst zal worden uitgevoerd met standaardschepen van 110 meter, goed voor een capaci-

teit van 150 teu als ze driehoog beladen worden en 208 teu op vier lagen. Daarnaast richt BCTN een empty depot in, zodat lege containers niet meer naar de Maasvlakte hoeven. Dat zal ook faciliteiten bieden als inspectie, schoonmaak, reparatie en een gasmeetstation. Al met al 'een zegen voor de planning', verwachten Geurts en Zonneveld: 'Truckers kunnen straks rondraaien, heen en terug een container rijden. Dat kan besparingen opleveren tot wel vijftig procent.'

BCTN is recentelijk overigens een samenwerkingsverband aangegaan met de Nederlandse binnenvaart operator Danser Group, waarvan de verwachtingen hooggespannen zijn. De combinatie vaart onder de naam 'Daily Antwerp' zes maal per week tussen de BCTN-hub in Nijmegen en de Antwerpse haven. Vanuit Nijmegen zijn er onder meer doorverbindingen naar Venlo, Venray en Hengelo.

Maar Zonneveld kijkt al verder: 'Wij zijn sterk in het vervoer binnen Nederland, Danser is dat op de boven-

Rijn. Door onze netwerken aan elkaar te knopen kunnen we nieuwe combinaties maken. We denken daarbij ook aan continentale stromen, vervoer van containers over water dat niet via een zeehaven gaat. Dat gebeurt tot nu toe niet of nauwelijks.' Zo ver is het echter nog niet: 'We zijn met een stuk of vijf partijen bezig en hopen binnenkort met een van hen van start te kunnen gaan.'

Daarnaast heeft de groep recent een operationele samenwerking opgezet tussen de eigen terminal in het Belgische Meerhout en Liege Container Terminal, beide aan het Albertkanaal. Dat moet leiden tot bundeling van volumes en een efficiëntere inzet van containers. Wekelijks zijn er vanaf de twee terminals samen ruim twintig afvaarten op Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge. De twee willen het gezamenlijk containervolume opvoeren tot 350.000 teu per jaar.

ROB MACKOR



#### INGEKAST EN INGEKLONKEN

Volgens de oorspronkelijke plannen had het Transferium al lang en breed in gebruik moeten zijn.

Voornaamste reden van de vertraging is de eis van Rijkswaterstaat dat de kade moest worden 'ingekast', ofwel een meter of 25 landinwaarts ten opzichte van de oever van de rivier aangelegd moest worden. De vaarwegbeheerder staat overslagactiviteiten in de lengterichting van een vaarweg in principe niet toe.

Dat zorgde niet alleen voor vertraging, maar maakte het project ook veel duurder. Toenmalig topman Hans Smits van Havenbedrijf Rotterdam, dat de infrastructuur ontwikkelt,

wond zich daar indertijd zeer over op en stelde dat zo letterlijk tientallen miljoenen in het water werden gesmeten. Het mocht niet baten, de ingekaste kade kwam er. Een tweede tegenvaller was de slappe bodem waarop het Transferium was geprojecteerd. Het vier hectare grote terrein moest meer dan een jaar lang met een dikke zandlaag belast worden om de onderlaag in te laten klinken. Geurts: 'Honderdduizend kuub ging erop, eerst op de ene helft, daarna op de andere. Dat leidde af en toe tot spectaculaire verzakkingen van wel anderhalve meter. Een jaartje geleden had het hier nog meer weg van een skilandchap dan van een containerterminal.'



Rien Geurts (rechts) en Bertwin Zonneveld.