

Duurzaamheid



OP KOERS

NUMMER 33

JRG 09

APRIL 2011



Duurzaam zijn in bijzonder economisch vaarwater **2**



Binnenvaartsector werkt aan groen imago **7**



Alpherium - welluidend in naam en uitvoering **10**

Voorwoord



Peter Kamsteeg

Duurzaam zijn in bijzonder economisch vaarwater

Duurzaamheid. Dat is het thema van deze Op Koers. Maar wat is een duurzame binnenvaart? Wanneer doen organisaties aan duurzaamheid? Voor de Rabobank Binnenvaartbanken is duurzaam ondernemen het voortdurend zoeken naar de juiste balans tussen drie resultaten: sociaal, ecologisch én economisch. Ofwel People, Planet, Profit als richtinggevende componenten voor het maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) anno nu. Voor de binnenvaart is dat de manier waarop de sector zijn vervoersdienst verleent, daarbij kijkend naar de eigen onderneming, je directe omgeving, maar ook bereid zijn de hele sector in ogenschouw te nemen.

Blijft de vraag hoe duurzaam ondernemen ontwikkeld kan worden. Zeker gezien het bijzondere economische vaarwater van vandaag. Allereerst draait het natuurlijk om goed ondernemerschap: wie is er financieel sterk onderlegd, wie heeft de juist contacten in de markt en hoe zorgt de ondernemer ervoor dat hij door slechte tijden heen kan komen? Dat laatste betekent scherp kijken naar je uitgavenpatroon en een goede buffer opbouwen. Daarnaast is duurzaam ondernemen ook het aangaan van lange termijnrelaties. Dat betreft allereerst de eigen werknemer, maar het gaat ook over afnemers en leveranciers. Hoe houd je die vast? Wat als zij wegvallen? Hoe groot blijkt dan je netwerk?

Een actueel voorbeeld van duurzaamheid is de Green Award voor de binnenvaart: een certificaat voor binnenvaartschepen die extra schoon en veilig zijn. De eerste certificaten zullen naar verwachting dit voorjaar al worden uitgereikt. Als Rabobank stimuleren wij het groene imago van de binnenvaart van harte. Binnenvaartklanten kunnen via het Coöperatief Dividendfonds een bijdrage ontvangen in de kosten voor de certificering.

People, Planet, Profit. Het ligt voor de hand dat duurzaamheid ook terug te vinden is in de relaties die de Rabobank Binnenvaartbanken onderhouden met hun klanten. Juist als het economisch wat minder gaat. Een punt waar wij ons in willen onderscheiden. Dat betekent consistent meedenken met de binnenvaartondernemer om hem – waar mogelijk – door de slechtere tijd heen te helpen. Zoals eerder aangehaald: duurzaamheid gaat immers altijd om de lange termijn? De Rabobank is daarom met recht een échte binnenvaartbank die de vlag van het maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in top heeft gehesen.

Peter Kamsteeg

Manager Zakelijke Relaties Rabobank Krimpenerwaard

(*) Rabobank Binnenvaartbanken: naast Rabobank Krimpenerwaard zijn dat Rabobank Merwestroom, Rabobank Oosterschelde en Rabobank Altena.

'Voluit varen betekent 100 procent besparen'

Duurzaamheid kent vele toepassingen. Bij binnenvaartondernemer Cor Speksnijder, die met mts Theodora spijsoliën vervoert, is dat een innovatieve, efficiënte tankverwarming tegen lage kosten. Simpel, maar uiterst doeltreffend. Als je voluit kunt varen maar liefst 100 procent ...

Soms is innoveren verder kijken dan je spreekwoordelijke neus lang is. Je kunt immers niet alles weten. Zo ongeveer ging het bij de internationaal varende Cor Speksnijder: informeren naar een ketel en met een ladingverwarmingssysteem aan boord komen. Als er dan voor duurzaam investeren ook nog een financiële stimulans op de plank ligt, zijn de besluiten snel genomen. Speksnijder vertelt: 'Wij varen regelmatig warme oliën, waar de verwarmingsinstallatie voor nodig is. Je innoveert met het oog op de toekomst. Daarin gaan wij met onze branche mee. Zo is het schip ook gebouwd. Nu kunnen wij de vijf ladingtanks lekker praktisch schoonmaken en snel en makkelijk werken.' De ladingverwarming ('Wij varen ook stollende producten.') aan boord van mts Theodora werd aangedragen door Heatmaster. Dit bedrijf uit Hendrik-Ido-Ambacht leverde het idee (en uiteindelijk de installatie) om het warmteverlies van de hoofdmotor terug te winnen en te gebruiken voor het verwarmen van de lading. Na het nodige overleg en vele schetsen verder werd een (volautomatisch) systeem op maat ontworpen en geplaatst in het hart van het dubbelwandige mts Theodora (1.598 ton / 85 x 9,60 meter).

Hans Jonkers (project engineer Heatmaster BV) legt uit dat het systeem in de zeevaart ook gebruikt wordt, maar in de binnenvaart eigenlijk niet. Mts Theodora had dan ook de primeur. Dat predicaat kon behaald worden omdat Speksnijder natuurlijk enthousiast was, maar ook omdat de 1.300 pk Mitsubishi-motor rookgassen leverde van een voldoende hoge temperatuur. Met behulp van een afvoergassenketel wordt het water, verwarmd door de rookgassen, op temperatuur gebracht. Tegen de zijkanten en op de vloeren van de ladingtanks zijn hoekstalen gelast waar het verwarmde water doorheen loopt. Dus niet gevuld met thermische olie? Speksnijder legt uit: 'Omdat

wij in het levensmiddelen circuit varen, mogen wij geen thermische olie gebruiken. Als je een keer lekkage krijgt, komt die olie bij de levensmiddelen en bederft de lading.'

Stoken

Het systeem werd geïnstalleerd bij de afbouw van de tanker en tot op de dag van vandaag functioneert de ladingverwarming tot volle tevredenheid. Speksnijder: 'Ik vaar nu twee jaar en ben er erg over te spreken. Het werkt goed. Nu lig ik stil en dan heb ik er natuurlijk niets aan en moet je bijverwarmen. Als wij varen - en zeker op de rivier waar ik lekker door kan - dan is het systeem lonend. Het is lastig om het in getallen uit te drukken.'

Glimlachend gaat hij verder: 'Wij moeten er nog een keer een berekening tegenaan gooien'. Om dat tijdelijke cijfergemis creatief op te lossen komt Speksnijder met een voorbeeld: 'Wij vervoerden een vracht van Rotterdam naar Duisburg. De lading moest op veertig graden blijven. De ketel moet dan normaliter 50° á 55° Celsius stoken. Wij konden toen alleen op het verwarmingssysteem varen en zodoende de gasolieketel uitzetten. De verwarmingsbak nam het helemaal over. Het systeem is zo gecombineerd dat als de bak te weinig geeft, de ketel bijspringt. Dat was toen niet nodig en had ik dus een besparing van 100 procent.'

Speksnijder ontboezemt dat als hij geen tachtig procent van zijn motorvermogen kan geven, de gestookte ketel wel moet bijverwarmen. Iets wat bijvoorbeeld nodig is op de kleinere Franse kanalen die ter plaatse smaller en ondieper zijn. 'Hoewel je dan minder besparing hebt, blijft de combinatie natuurlijk ideaal.'

Jonkers vult aan en legt uit dat de installatie de lading snel kan opwarmen met water van 120° Celsius, in combinatie met een gasoliegestookte ketel van 1.000 kW en een afvoergassenketel van 300 kW. 'De aanvoertemperatuur kan bijgesteld worden. Bij- of afschakelen van de tankverwarming kan altijd. 'Sterker nog, als het schip met lege tanks onderweg gaat van A naar B, droogt het volautomatische verwarmingssysteem de tanks. Geen moeite en dubbel voordeel dus.'

vervolg van pagina 3



(vlnr) Co Abrahamse, Cor Speksnijder en Hans Jonkers staan voluit achter duurzaam ondernemen.

Ondernemen

Voor dit project werd subsidie gevraagd en gekregen. Samen met Co Abrahamse (Abrahamse Accountants) werden de 'financiële plaatjes' rondgemaakt. Abrahamse geeft aan dat voor dit project Energie Investeringsaftrek is aangevraagd. 'Bij de berekeningen zijn wij uitgegaan van een gasoliebesparing oplopend tot 93 liter per uur gedurende de tijd dat de afvoergassenketel wordt gebruikt. Die besparing moet je afzetten tegen de investeringskosten en dan is de vraag of je in aanmerking komt voor subsidie. In dit geval kon Speksnijder voldoen aan de gestelde besparingsnormen, omdat hij in een ideale situatie tot 100 procent kan besparen. Die investering is goed voor het milieu en goed voor de portemonnee. In overleg met Heatmaster hebben wij toen

die aanvraag ingediend. Dat was een extra stimulans dit door te zetten.'

Al met al vindt binnenvaartondernemer Cor Speksnijder duurzaam ondernemen een goede zaak waar hij achter kan staan. Toegegeven, het op maat ontworpen ladingsverwarmingssysteem paste perfect in de bemeeten ruimte. Dat maakt voor de kosten uit. Als je dan kunt innoveren én besparen, (lees: verdienen) zijn de bakens snel geplaatst. 'Wij moeten met elkaar proberen steeds betere oplossingen te vinden. Dat levert voor iedereen win-winsituaties op. Voor je klanten, je bevrachter en voor je zelf. Uiteindelijk komt het daar op neer. Je bent nu eenmaal ondernemer en dan wil je immers geld verdienen.'

O-foil: een glanzende combinatie van eenvoud en doeltreffendheid

Duurzaam, innovatief en vooruitstrevend. Begrippen die van toepassing zijn op een nieuwe voortstuwingstechnologie: O-foil wing propulsion. Een indrukwekkend - gepatenteerd - alternatief voor de conventionele sloopschroef die niet alleen een hoger rendement, maar ook een significante brandstofbesparing en een lagere CO2-emissie oplevert. De techniek die dat mogelijk maakt is gebaseerd op de natuurlijke zwembewegingen van dolfijnen en walvissen. Dat klinkt futuristisch, maar niets is minder waar.

De organisatie achter de nieuwe technologie is Oscillating Foil Development BV, kortweg O-foil, een technisch innovatief bedrijf in Rotterdam. Aan de Directiekade (in Heijplaat) ontwikkelt men alternatieve, duurzame voortstuwingstechnieken.

(Logisch dat in de bedrijfsvisie van O-foil de triple P's: People, Planet en Profit nadrukkelijk worden vermeld.) O-foil is de samenvoeging van oscillating foil, letterlijk: op- en neergaande vleugel. Deze vleugel wordt over de breedte van het schip geplaatst. Het stuwingsoppervlak wordt hierdoor een stuk groter in vergelijking met de traditionele sloopschroef.

Scheepsbouwkundige Bas Goris (managing director Oscillating Foil Development BV) is gespecialiseerd in alternatieve voortstuwingstechnieken. Tijdens zijn studie deed hij veel biologisch onderzoek en raakte op enig moment geïnspireerd door walvissen en dolfijnen. 'Als je naar dolfijnen kijkt, zie je een optimale combinatie van massavoortstuwing met een hoge efficiëntie.' Op basis van datzelfde principe ontwikkelde hij de O-foil wing: een nieuwe, duurzame technologie, onder meer geschikt voor de voortstuwing van binnenvaartschepen. Enthousiast licht Goris het aspect "duurzaam" toe: 'Duurzaamheid is niet absoluut, maar ontwikkelt zich steeds stap voor stap. Duurzaamheid brengt zaken meer in balans. Met O-foil is dat een goede voortstuwing in combinatie met een lager

brandstofverbruik. Bij de huidige hoge brandstofprijzen verdient deze innovatie zich heel snel terug.'

De spreker lijkt een stevig punt te hebben. Bekend is immers de verwachting dat brandstofprijzen in de toekomst zullen stijgen vanwege schaarste en groeiende vraag. Overheidseisen met betrekking tot schonere - en dus duurder - brandstoffen stuwen de kosten verder op. 'Berekeningen hebben aangetoond', vervolgt Goris, 'dat het rendement van voortstuwing met de O-foil vleugel met 50 procent stijgt en het brandstofverbruik daarmee afneemt met maar liefst 33 procent. Omgerekend naar geld kan dat tienduizenden euro's schelen op jaarbasis, afhankelijk van het vaarprofiel.'



Bas Goris: 'Het rendement van voortstuwing met de O-foil vleugel stijgt met 50 procent.'

Potentie

Een besparing van die omvang impliceert een korte terugverdientijd. Er valt dus winst te halen. Dát moet een innovatieve sector als de binnenvaart toch enthousiast maken? 'Dat klopt ook,' zegt Hans Brinkman (ms Martina): 'Brandstof is onze hoogste kostenpost en wordt alleen maar duurder. De binnenvaart is echt toe aan nieuwe,

vervolg van pagina 5

duurzame ontwikkelingen zoals O-foil, waarmee je flink kunt besparen.'

Dick Theunisse (ms Triangle) reageert: 'Helaas heb ik op dit moment geen nieuw schip nodig! De aanpak van O-foil is gedegen en ik heb vertrouwen in hun werkwijze. Ook betrekken ze er veel partijen bij. Niet alleen technici, maar ook gebruikers. Dat maakt het concept sterk. Als ik in de gelegenheid was, zou ik zeker overwegen om te investeren in een binnenvaartschip met O-foil aandrijving, een duurzaam en innovatief concept dat absoluut potentie heeft.'

Die potentie mag ook blijken uit de testen met een schaalmodel (1:9 – gewicht ruim drie ton!) die in december 2010 met succes werden afgerond. Inmiddels zijn de technische (hydrodynamische) becijferingen van de innovatie doorgerekend en getoetst. Diverse instituten, waaronder het MARIN in Wageningen, hebben de goede werking van de vleugel bevestigd. Henk Blaauw (senior projectmanager binnenvaart aldaar) is duidelijk: 'O-foil vind ik bijzonder. Het is glanzend door zijn eenvoud en levert een hoog rendement. Ik verwacht veel van dit concept voor de toekomst van de binnenvaart.'

Met al deze aanbevelingen op zak, waar is dan nog het wachten op? Bas Goris is uiteraard blij met al deze ontwikkelingen, maar legt uit dat zijn vinding op dit moment nog in een ontwikkelingsfase verkeert. 'Je kunt de O-foil vleugel er nu onder zetten, maar het systeem moet geoptimaliseerd worden in combinatie met de hybride (elektrische red.) motorinstallatie, het moet kloppen met de vorm van het schip, de roeren moeten aangepast worden om de manoeuvreereigenschappen van het schip te garanderen. Daarbij is het belangrijk om de hele keten te betrekken bij deze processen. Het kost tijd om geschikte industriële partners te vinden. Wij doen dat stap voor stap, heel gedegen waarbij de beren op de weg - en die zijn er - worden opgeruimd.'

2013

Een aankomende innovatielening van Rabobank helpt O-foil verder op weg bij het noodzakelijke verdiepende onderzoek, bij bedrijfskosten, patenten en ontwerpkosten.

'Deze lening wordt verstrekt via een commissie van ondernemers, die hele kritische vragen stelt. Wij hebben nog wel wat huiswerk', lacht hij, 'maar het ziet er naar uit dat de potentiële samenwerkingspartners zich laten overtuigen dat wij een geschikt team zijn.'

Dit jaar krijgt O-foil eveneens een subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, afkomstig uit de Subsidieregeling Innovatie Binnenvaart (SIB). Deze subsidie is door O-foil samen met een binnenvaartonderneming aangevraagd. Met deze bijdrage wordt het totale concept getest in een vrachtschip van 86 x 10,5 meter. Daarnaast wordt ook een nieuwe versie van het aandrijfmechaniek met het schaalmodel verder doorgetest. De proeven omvatten onder andere de snelheidstesten bij vol- en deellast, achteruit varen, stoptest, draaicirkel, ballastvaart en ondiepwaterstesten.

Het eerste binnenvaartschip (als prototype) met een O-foil voortstuwings- en manoeuvreersysteem kan - aldus de verwachting - in 2013 opgeleverd worden.

Dán is O-foil klaar voor de binnenvaart. Maar de vraag die rest: Is de binnenvaart dan (al) klaar voor O-foil?'

Binnenvaartsector werkt aan groen imago



Jan Fransen: 'Met de Green Award willen we binnenvaartondernemers die maatregelen nemen op duurzaamheidsvlak erkennen.'

Het Green Award-label voor milieuvriendelijke zeeschepen geldt sinds dit jaar ook voor binnenvaartschepen. De vier Rabobank Binnenvaartbanken vergoeden voor hun klanten een deel van de certificeringskosten.

De stichting Green Award certificeert sinds 1994 zeeschepen die extra schoon en veilig zijn. Daarmee levert ze een bijdrage aan schone havens en wereldzeeën. De stichting heeft wereldwijd vele honderden zeeschepen gecertificeerd. Het Green Award-label is goed voor het imago van de zeevaart en biedt ook voordelen bij het

verkrijgen van lading. Bovendien krijgen zeeschepen met een Green Award korting op het havengeld.

Groene vervoersmodus

Vorig jaar werd de stichting benaderd door Nederlandse binnenvaartorganisaties en zeehavens met de vraag om ook voor binnenvaartschepen een Green Award te ontwikkelen. Jan Fransen, directeur van de stichting Green Award, is blij met dit initiatief. 'De binnenvaart is al redelijk duurzaam en schoon, maar de sector wil nog "groener" worden. Ook de concurrerende vervoersmodi, spoor- en wegvervoer, worden steeds schoner. Met de Green Award willen we binnenvaartondernemers die maatregelen nemen op duurzaamheidsvlak

vervolg van pagina 7

erkennen. Daarnaast biedt het certificaat verladers de mogelijkheid om groene schepen te herkennen.' Het Green Award-certificaat toont onder meer aan dat binnenvaartondernemers geïnvesteerd hebben in de verlaging van de emissies. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een motor die verder gaat dan de wettelijke verplichtingen of door het aanbrengen van een roetfilter of katalysator op een bestaande motor. Ook het gedrag van binnenvaartondernemers wordt meegenomen in de beoordeling. Wie in aanmerking wil komen voor certificering moet bijvoorbeeld een cursus "VoortVarend Besparen" volgen. Tijdens deze cursus leren binnenvaartschippers het brandstofverbruik tijdens het varen te beperken en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen.

In december tekenden 13 binnenvaartbedrijven met in totaal 30 schepen tijdens de jaarvergadering van brancheorganisatie CBRB de intentieverklaring "Green Award voor de binnenvaart". Eén van hen is Danser Containerline uit Sliedrecht, een dochtermaatschappij van Danser Group en aanbieder van containerlijndiensten tussen de Noordzeehavens en het Europese achterland. Danser Group steunt regelmatig initiatieven die het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart bevestigen en versterken. De groep is vanaf het begin deelnemer van het platform VoortVarend Besparen, dat zich naast de Binnenvaart Brandstof Co2mpetitie ook bezighoudt met opleiding, training en technische hulpmiddelen. De Green Award is een goede zaak voor de sector, zegt Ben Maelissa van Danser. 'Hiermee kan de binnenvaart bewijzen de milieuvriendelijkste transportmodus te zijn. De technische ontwikkelingen op dat vlak staan niet stil. Wij zijn ervan overtuigd dat er nieuwe toepassingen op de markt zullen komen die ons de kans geven om nog verder te vergroenen.' Alle motoren die Danser de afgelopen tijd op haar schepen heeft ingebouwd voldoen aan de hoogste eisen. Daarnaast werkt de Danser Group aan het vergroenen van haar totale keten.

In eerste instantie wil Danser acht schepen laten certificeren door de stichting Green Award. 'We hopen hiermee in aanmerking te komen voor kortingen op

de havengelden. Daarnaast willen we een volwaardig gesprekspartner zijn voor andere partijen in de logistieke keten die zichzelf ook ten doel stellen te vergroenen.' De eerste Green Award-certificaten voor de binnenvaart worden dit voorjaar uitgereikt. Over vijf jaar hoopt de stichting al zo'n 600 binnenvaartschepen gecertificeerd te hebben. Jan Fransen heeft er vertrouwen in dat opdrachtgevers de inspanningen van de sector zullen honoreren. 'Je ziet dat sommige verladers al kiezen voor groene schepen. Dit maakt deel uit van hun MVO-beleid.'

Groene vervoersmodus

Het Green Award-certificaat voor binnenvaartschepen past perfect binnen het MVO-beleid van de vier Rabobank Binnenvaartbanken Krimpenerwaard, Altena, Oosterschelde en Merwestroom. Binnenvaartklanten van deze banken kunnen via het Coöperatief Dividendfonds een bijdrage ontvangen in de kosten voor de certificering. 'Hieruit blijkt dat de Rabobank een echte binnenvaartbank is die maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel heeft', aldus Jan Fransen. 'We vinden het heel fijn dat de bank zich achter de Green Award schaaft en op die manier haar klanten uit de binnenvaart een steuntje in de rug geeft.' Meer informatie op www.greenaward.org. Binnenvaartondernemers die in aanmerking willen komen voor een bijdrage in de certificeringskosten kunnen hierover contact opnemen met hun eigen Rabobank.

Sterk in de binnenvaart. Dat is het idee.

Op 10, 11 en 12 mei 2011 is de vakbeurs Construction & Shipping Industry in de Evenementenhal te Gorinchem. Deze beurs is een regionaal platform waar ondernemers en relaties uit de technische, metaalverwerkende en maritieme branche elkaar ontmoeten. De Rabobank Binnenvaartbanken zijn 3 dagen aanwezig met een stand, waarbij extra aandacht zal zijn voor de introductie van het Green Award-certificaat voor de binnenvaartsector; het label voor milieuvriendelijke zeeschepen, dat sinds dit jaar ook geldt voor binnenvaartschepen.



Bezoek onze stand
voor meer
informatie.

10, 11 en 12 mei: Construction & Shipping Industry 2011.

Rabobank. Een bank met ideeën.

www.rabobank.nl/binnenvaart



Alpherium: Welluidend in naam en uitvoering



Floris Buné (links) en Marnix Vos: 'Alpherium maakt op termijn 6 miljoen vrachtwagenkilometers per jaar overbodig.'

Eén van de grootste inland containerterminals in Nederland ligt aan de Gouwe in Alphen aan de Rijn en wordt omsloten door de N11 en N207. De onderneming met de welluidende naam Alpherium geeft niet alleen de binnenvaart (en de lokale economie) een prima boost, de terminal reduceert ook de congestie op de Randstedelijke wegen. Duurzaam en milieuvriendelijk zijn dus passende predi-
caten.

Om dat laatste getallen te geven: een capaciteit van bijna 120.000 containers per jaar staat gelijk aan een CO₂-reductie van 35 procent en 6 miljoen overbodige transportkilometers. Bottelaar Heineken zag direct mogelijkheden en vervoert vanaf dag één een groot deel van zijn exportvolume via Alpherium naar Rotterdam. In

het kielzog van de bierbrouwer willen ook andere klanten dit vervoer over water.

De bouwkosten van de terminal liepen op naar een 15 miljoen euro. Op het prijskaartje voor aanleg en infrastructurele aanpassingen stond een bedrag van 40 miljoen, aldus provincie Zuid-Holland. Aanzienlijke investeringen die niet mogelijk zouden zijn geweest zonder de nodige subsidies.

Complexiteit

Wat betreft de bouw bood de zogenoemde Subsidierегeling Openbare Inland Terminals (SOIT) mogelijkheden. SOIT is een regeling uit 1999 die was bedoeld voor de aanleg en uitbreiding van openbare inland terminals. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde hiermee, vanuit het modal shift-beleid, het vervoer

over water en spoor stimuleren boven het wegtransport. Met behulp van de subsidieregeling zijn in Noord-Brabant en Overijssel inmiddels vier nieuwe containerterminals gebouwd en werden drie bestaande uitgebreid. Die financiële prikkel hiertoe kwam uit een subsidiepot van 17 miljoen die kon worden aangewend voor investeringskosten van onder andere infrastructuur en overslagvoorzieningen tot maximaal 25 procent van de totale projectkosten met een plafond van 5 miljoen euro. De regeling liep van 1999 tot 2003 en realiseerde, aldus het eindrapport van het departement, een 'groei van ongeveer 64.000 containers modal shift.'

Ingenieur Floris Buné (projectleider Van Uden Group): 'Wij waren de laatsten die van deze regeling gebruik hebben kunnen maken.' Hij legt uit dat in 1996 de eerste plannen ontstonden om een containerterminal in de regio Alphen te realiseren. 'Daar lag een lang traject aan ten grondslag. Vanaf de beginjaren 2000 is de Van Uden Group aan de slag gegaan met het realiseren van de terminal. Het traject van vergunningen, procedures, definitieve locatiekeuze en grondverwerving liep tot ongeveer 2008.'

In dat spoor liep ook de aanvraag voor de SOIT. Buné vervolgt: 'Vanuit Verkeer en Waterstaat merkte je steeds dat er belang was om subsidies uit te geven. Men wilde goede projecten die ook daadwerkelijk gerealiseerd zouden worden. Ondanks dat was het soms lastig daar op een goede manier invulling aan te geven. Subsidies zijn immers altijd onderhevig aan regels, lees openbare regels. Dus per definitie moeilijk.'

De projectleider legt uit dat het moeite kostte de (voorlopige) subsidie te behouden. Het traject bleek een grote uitdaging door de complexiteit van de verschillende omliggende projecten en vertragende vergunning- en bezwaarprocedures. De eerste beschikking werd afgegeven in 2004. Deze stelde dat de terminal in 2006 operationeel moest zijn. Dat werd uiteindelijk oktober 2010. De redenen om het waarom van de verträgenen voor partijen helder te houden en uit te leggen bleek een lastige. 'Wij hadden daarnaast ook te maken met de openbare werken die rondom de terminal aangelegd

moesten worden. Dat alles maakte dat het traject de laatste jaren veel energie heeft gekost. Op de valreep is het uiteindelijk toch gelukt. Wij waren, zoals gezegd, de laatsten.'

Duurzaam

Marnix Vos (Alpherium BV, de exploiterende onderneming) geeft aan dat de rijksbijdrage eenvoudigweg nodig was om de zaak financieel rond te rekenen. 'Bedenk dat er helemaal niets was. Geen kade, niets. Aan "niks" hebben wij een insteekhaven moeten maken. Er was alleen een kale vlakte van 6 hectare groot. 1 hectare daarvan is water. Die ruimte was nodig om schepen te laten draaien.'

Hij geeft aan dat binnen de SOIT-regeling er niet specifiek werd gekeken naar maatschappelijk ondernemen in de zin van duurzaamheid. De regeling was puur geënt op exploitatie en haalbaarheid. Buné bevestigt dit. 'Duurzaamheid werd pas jaren later een bepalend punt binnen de diverse regelingen. Bij SOIT moest wel duidelijk zijn dat je als terminal op de lange termijn winstgevend zou kunnen worden. De regeling bood daarnaast ruimte om de kosten uit de startfase af te dekken.'

Vos gaat nog wat dieper in op het begrip duurzaamheid. Hij stelt dat het voor Heineken, een bedrijf dat al langer bezig is met duurzaam ondernemen, wel een *trigger* was om 100 procent medewerking aan de terminal te verlenen. Immers, vrachtwagenbewegingen die door overslag via Alpherium overbodig zouden worden, leveren milieuvoordeel op. Ofwel: door een coöperatieve aanpak komen tot maatschappelijk verantwoord ondernemen. Vos: 'Wij zijn een openbare terminal. Maar op dit punt werken wij met Heineken samen die *commitment* heeft gegeven voor de komende tien jaar.' Continuïteit dus. Buné voegt toe dat dit ook paste binnen de subsidiegedachte in die zin dat het de haalbaarheid van de terminal enorm heeft vergroot. 'Naast de SOIT is dat de factor die maakte dat wij onze investeringen konden doen om dit project mogelijk te maken.'

Vos verwacht het eerste jaar 80.000 containers over te slaan, om in vijf jaar door te groeien naar 120.000, de maximale capaciteit op de toegewezen 6 hectare.



Rabobank

COLOFON

Dit blad is een uitgave van de Rabobank Binnenvaartbanken en verschijnt vier keer per jaar. De oplage bedraagt 1525 exemplaren en wordt verstuurd aan binnenvaart-ondernemingen.

Opmerkingen en vragen kunt u aan ons doorgeven via het centrale redactie-adres rabobinnenvaart@xs4all.nl of telefonisch (0184) 67 31 11

Redactie

Rabobank Altena
Rabobank Krimpenerwaard
Rabobank Merwestroom
Rabobank Oosterschelde

Ontwerp

Albani ontwerpers BV, Den Haag

Druk

Albani drukkers, Den Haag