



Luchtfoto van het sluiscomplex in IJmuiden. FOTO: HENK HONING

Voor elk havenindustriegebied is bereikbaarheid een cruciale vestigingsvoorwaarde. Wat is er de laatste jaren gebeurd rond de Amsterdamse haven op het gebied van verbindingen, en wat gaat en moet er nog gebeuren? Wim Vlemmix (Havenbedrijf Amsterdam NV), Rob Verweij (Kamer van Koophandel), Anneke Been en Wim Brussaard (provincie Noord-Holland), Donald Voskuil (Tata Steel) en Alain Bresseleers (Koopman Car Terminal) geven hun visie op dit belangrijke thema.

TEKST: ROB SCHOEMAKER

Op de website van Koopman Car Terminal staat: “De haven van Amsterdam kent geen congestie en de havenautoriteiten zijn behulpzaam bij het creëren van een goede infrastructuur voor bedrijven die zich vestigen in het havengebied.”

Wim Vlemmix (Havenbedrijf Amsterdam NV) bloest er nog net niet van, maar hij kan beamen dat Amsterdam er qua bereikbaarheid helemaal niet slecht voor staat, zeker in vergelijking met concurrerende havens van Noord-West Europa. “Congestievrij is - nog even - een groot woord. Maar wacht maar tot in 2014 de volle capaciteit beschikbaar komt van beide Coentunnels.”

Ook Anneke Been (provincie Noord-Holland) is positief. Wel wijst ze nadrukkelijk op de hele regio. “De situatie rond Amsterdam kan binnenkort op orde zijn, maar zonder afstemming met de regio ten noorden van het Noordzeekanaal en de achterlandverbindingen, verplaatsen we de bottlenecks.

Voor de regio gaat de verbinding tussen de snelwegen A8 en A9 en de vervanging van de Wilhelminasluis in Zaandam (zie ook pagina 20-21, red.) een echte impuls betekenen. Zowel economisch maar zeker ook qua leefbaarheid.”

### Wegen

De opening van de Westrandweg in december 2012 en de aansluiting op de A5, hebben het havengebied een impuls gegeven. Als in 2014 beide Coentunnels open zijn, dan zullen ook de verkeersdrukte en files bij de twee afslagen van de A10 tot het verleden behoren, zo verwacht Vlemmix. Al eerder zorgde immers de Westpoortweg in het havengebied voor een betere doorstroming.

“De kracht van Amsterdam is dat het goederenwegverkeer diverse mogelijkheden heeft om bijvoorbeeld naar het zuiden en oosten te reizen,” zegt Rob Verweij (Kamer van Koophandel Amsterdam). “We hebben in deze regio de



snelwegen A1, A2 en A4. Ook Oost- en Noord-Nederland die voor de Amsterdamse haven zo belangrijk zijn, zijn via de A6 uitstekend bereikbaar.”

Wim Vlemmix: “Ook de *modal split* van de goederenstromen is in Amsterdam zonder meer gunstig binnen de range Hamburg-LeHavre. Mede vanwege de ‘verbulking’ van de haven kan en moet een groter deel van de overslag weg per binnenvaart en spoor. Deze modaliteiten zullen het leeuwendeel voor hun rekening nemen van de voorspelde overslaggroei van de Amsterdamse haven.”

### Verbinding A8 en A9

“Ter vervolmaking van het hoofdwegenet rond Amsterdam staan de omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp en de verbindingsweg A8-A9 op het programma,” vertelt Wim Brussaard. Hij is beleidsadviseur Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland. “In beide gevallen gaat het erom dat we wegen uit woonkernen halen. Bij Badhoevedorp komt daar een betere aansluiting bij op de A5. Bij de verbindingsweg A8-A9 aan de noordflank gaat het om een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor bedrijven en omwonenden. Voor bedrijven is het prettig dat zij zich niet langer opgesloten voelen. Immers, het Noordzeekanaal kan dan met evenveel gemak worden overgestoken via de A9 als via de A10.” Ook Donald Voskuil, manager *regional affairs* van Tata Steel, ziet veel in de snelle aanleg van de verbinding tussen de A8 en A9. “Zo’n weg helpt bij de ontsluiting van de Velsertunnel die voor ons vaak een probleem is. Met de komende renovatie van deze tunnel wordt dit probleem er overigens niet kleiner op.”

“De verbinding A8-A9 is nog geen gelopen race,” zegt Anne-

ke Been. “Er zitten nog wat financiële haken en ogen aan het project, terwijl het beoogde tracé door een landschappelijk waardevol gebied loopt.”

### Grotere schepen

De laatste procedurele hobbels rond de aanleg van de nieuwe zeesluis aan de ‘voorkant’ (IJmuiden) moeten nog genomen worden, maar daar werken alle betrokken partijen voortvarend aan. Vlemmix: “Er komen niet alleen meer zeeschepen maar ook grotere. In het licht van deze schaalvergroting in de zeevaart (de nieuwe Panamax, red.) en de ambities om te groeien naar jaarlijks 125 miljoen ton overslag achter de sluis, kan Amsterdam niet zonder een bredere zeesluis. We moeten sowieso lichter en omdat door de verkeerstunnels de diepgangbeperking van het Noordzeekanaal een gegeven blijft. Het beschikbaar komen van de Averijhaven, waar we voor de sluis gemakkelijker en veiliger kunnen lichter en

biedt soelaas. We zien overigens nu al een toename van de gelichterde volumes.”

Anneke Been wijst op het belang van de Wilhelminasluis in hartje Zaandam: “Voor de provincie Noord-Holland heeft

naast de nieuwe zeesluis in IJmuiden ook de ontsluiting van de Zaan voor grotere binnenvaartschepen prioriteit. Dit betekent dus een vernieuwing van de Wilhelminasluis plus bijbehorende bruggen. De Zaanse industrie heeft al aangegeven dat zij daarmee veel vrachtwagens van de weg kan en wil halen. Door een snellere en grotere sluis zal de luchtkwaliteit daarnaast verbeteren doordat het autoverkeer minder lang voor de sluis hoeft te wachten.”

**“Er komen niet alleen meer zeeschepen maar ook grotere”**



Wim Vlemmix (links) tijdens het Havencongres van 2012. FOTO: REINDER WEIDIJK



### Walstroom voor de binnenvaart

Aan de 'achterkant' van de Amsterdamse havenregio is de capaciteit van het Amsterdam-Rijnkanaal ruim voldoende om de groei van de binnenvaart op te vangen, weet Vlemmix. Er komt een nieuwe sluis bij Vreeswijk om een lichte bottleneck te ondervangen bij de toegang tot de Lek.

In de Hout- en Westhaven in Amsterdam zijn er nu meer wachtplaatsen met een aansluiting voor walstroom. Dit vanuit de gedachte dat schepen eigenlijk alleen in havenbekkens mogen komen om te laden en te lossen. Havenbedrijf Amsterdam NV onderzoekt een systeem om binnenvaartschippers via internet te laten weten waar wachtplaatsen beschikbaar zijn.

Schaalvergroting treedt ook op in de *booming* zee-cruisevaart. Dat betekent dat sommige schepen te breed worden voor de bestaande Noordersluis. Vlemmix: "We hebben uitstekende loodsen. Toch constateren we nu al een zekere terughoudendheid bij kapiteins en rederijen om door de sluis te gaan. We vinden het overigens niet erg als de schepen niet verder dan IJmuiden varen, want dan blijven ze tenslotte in de regio. Maar de cruisevaart blijft voor Amsterdam natuurlijk een enorme kans. Een tweede terminal in Amsterdam is nog in onderzoek."

Hij vervolgt: "Ook de riviercruisevaart beleeft een enorme groei en vertoont inmiddels gelukkig meer spreiding in de tijd, al blijft de 'Keukenhofpiek' tussen Pasen en Pinksteren dominant."

### Directe aansluiting Hemspoor

Alom geldt het goederenspoor als een lastige modaliteit. Tussen Amsterdam-Westpoort en de viersporige verbinding Bijlmer ArenA-Utrecht liggen twee zeer drukke knel- en knooppunten voor het reizigersvervoer langs de zuidkant en het Centraal Station.

In Westpoort zelf heeft de afgelopen twee jaar de aanleg van een nieuw spooreplacement aan de Aziëhavenweg voor een grotere verbetering gezorgd. Er zijn drie rangeersporen aangelegd waarover vooral kolen en stukgoed worden vervoerd. Er is nu een directe, geëlektrificeerde aansluiting op het Hemspoor, waardoor goederentreinen niet eerst naar het emplacement op de Westhavenweg hoeven te rijden zoals voorheen het geval was. Dit betekent een directe aansluiting op de Betuweroute. Vlemmix: "Er is al een nieuwe treinverbinding op Berlijn met cacao gecreëerd."

Zorgelijk vindt hij wel de situatie rond de, overigens steeds succesvollere, Betuweroute. Dit vanwege de bouwwerkzaamheden net over de grens in Duitsland die de capaciteit beperken. "Dat betekent acute problemen wat betreft de capaciteitsverdeling over de Betuweroute en het gewone spoorwegnet. Velen, wij ook, zijn een beetje overvallen door de omvang van de consequenties. Infrastructuur is één, maar zij moet ook goed worden gebruikt!"

Een knelpunt is voorts Amsterdam CS, waar met veel planning en creativiteit de groei van het goederenvervoer een plek

moet krijgen tussen het reizigersverkeer. Rob Verweij: "Zolang er geen radicale oplossing is via een dedicated goederenspoorlijn, moeten we soelaas vinden in creatief plannen, spreiding van de spijtijden, het Nieuwe Werken en 's nachts rijden."

### ICT verbetert logistiek

"Amsterdam heeft al jaren veel geïnvesteerd in zijn ICT-infrastructuur," zegt Verweij. "We hebben al sinds het begin van de jaren negentig de internethub AMS-IX, maar het gaat ook om fysieke verbindingen waarlangs de gegevensstromen lopen die de logistieke partners verbinden. Soepel internetverkeer is uitermate belangrijk om de logistiek sneller en beter te organiseren,



Rob Verweij (midden) in maart 2013 tijdens een door AYOP georganiseerd symposium over de kansen voor offshore windenergie in het Noordzeekanaalgebied. FOTO: REINDER WEIDIJK

en veranderingen bij te benen of voor te zijn. Het efficiënter vinden van retourlading is bijvoorbeeld niet los te denken van ICT." "Daarom is het haveninformatiesysteem Portbase, waarin de Amsterdamse haven participeert met Rotterdam, van groot belang," voegt Vlemmix eraan toe: "In Portbase kunnen alle logistieke partijen, van overheidsinstellingen tot terminals, expediteurs en verladings, elkaar ontmoeten."

### Harde' en 'zachte' infrastructuur

Het gaat uiteindelijk om de bereikbaarheid van het Amsterdamse havenindustrie-complex. De harde infrastructuur schept niet meer dan de mogelijkheid dat goederen en mensen tot elkaar kunnen komen. Daarom bellen we nog even met Alain Bresseleers, managing director van Koopman Car Terminal: "Wij staan nog volledig achter die zin op onze website. Sterker nog, wij kennen – terwijl we overal ter wereld komen – geen driehoek van twintig kilometer, waarin goederenvervoer over water, land en luchtvaart zo goed op orde zijn. De nieuwe zeesluis in IJmuiden moet er natuurlijk wel komen. We hebben zo nu en dan wel wat te mopperen over de infrastructuur, maar dat doe ik zelden als ik ongehinderd van Westpoort via de A5 naar Schiphol rijd!" ●

[WWW.PORTOFAMSTERDAM.NL](http://WWW.PORTOFAMSTERDAM.NL)

[WWW.NOORD-HOLLAND.NL](http://WWW.NOORD-HOLLAND.NL)

[WWW.KVK.NL](http://WWW.KVK.NL)

[WWW.KOOPMAN.NL](http://WWW.KOOPMAN.NL)