



Artist impression van de nieuwe containerterminal in Lelystad. Net als de Máxima-centrale (het witte gebouw op de achtergrond) wordt het complex buitendijks aangelegd. Voor het terrein rechts zoekt de gemeente Lelystad bedrijven die zich er willen vestigen.

LELYSTAD LONKT NAAR OVERSLAG VOOR AGROSECTOR EN BEDRIJFSLEVEN

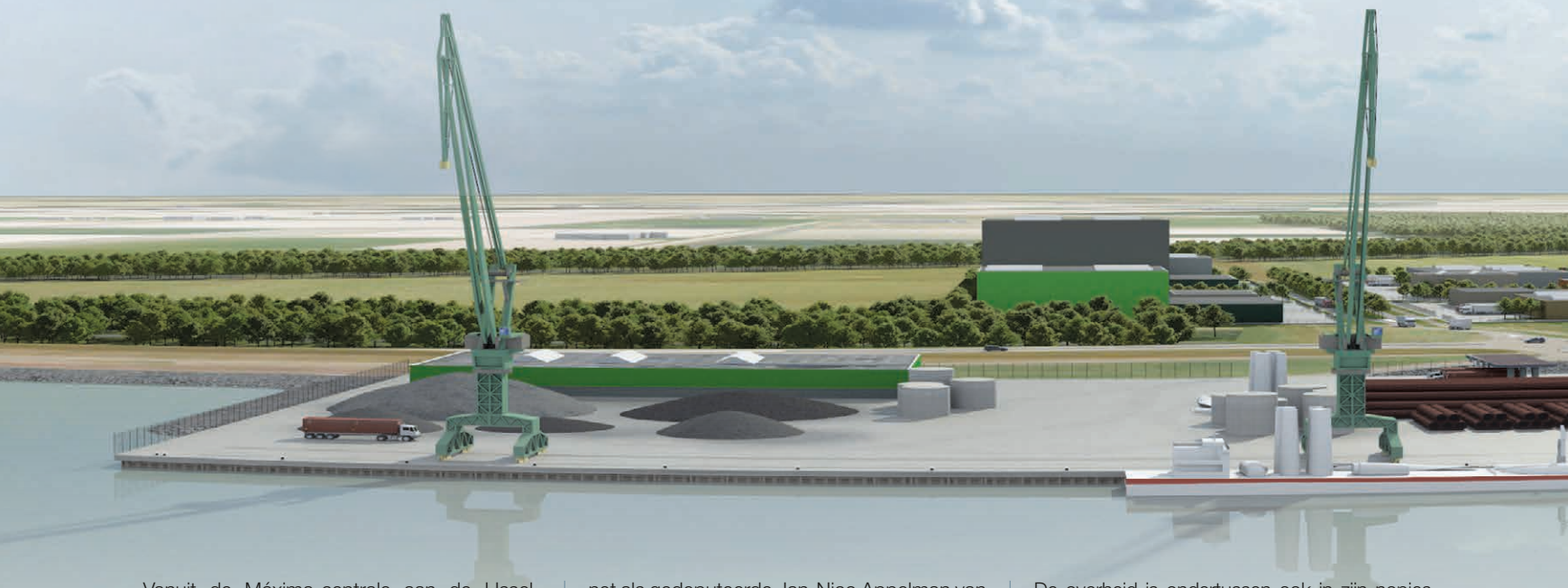
CONTAINERS AAN DE FLEVOKUST

Tekst Guus Peters • Foto's provincie Flevoland

Flevoland krijgt zijn eigen overslaghaven. Het Utrechtse CTU gaat de terminal exploiteren en de 'Flevokust' gedoopte haven dient niet alleen duurzaamheidsbelangen, ook de export vaart er wel bij.



De nieuwe terminal, gezien vanuit het westen. In totaal is er vierhonderd meter kade beschikbaar.



Vanuit de Máxima-centrale aan de IJsselmeerdijk in Lelystad zijn de werkzaamheden goed te zien. De bouw van de nieuwe containerterminal Flevokust is in volle gang, en dat is maar goed ook, want eind dit jaar moet de overslaghaven operationeel zijn. “Bij de Máxima-centrale worden nu, op een tijdelijke terminal, al wel containers op- en overgeslagen, maar vanaf december gaan we dat op het nieuwe terrein doen”, zegt Etienne Morriën. Hij is directeur van Container Terminal Utrecht (CTU), het bedrijf dat de nieuwe Flevokust-terminal gaat exploiteren.

CTU is onderdeel van de Theo Pouw groep. Directeur Theo Pouw zette medio september,



Directeur Etienne Morriën van CTU.

“Het pionieren zit de Flevolandse in hun bloed.”

(Foto: Guus Peters)

net als gedeputeerde Jan-Nico Appelman van de provincie Flevoland, zijn handtekening onder een exploitatiecontract met een looptijd van twintig jaar voor de Flevokust-haven. Morriën was erbij en CTU merkte meteen dat er behoefte was aan een overslagpunt in de polder. “Als er plannen zijn, is het wel handig om meteen te starten. Dat hebben we dus gedaan, op een tijdelijk terrein bij de Máxima-haven; van een aantal uien-exporteurs kwam al de vraag en we hebben een deel van het uien-seizoen kunnen meenemen.”

Bestendiger

Gezien het achterland zal het geen verbazing wekken dat vooral de agrarische sector blij is met de nieuwe overslaghaven, die tevens de export een impuls kan geven. “De uien-exporteurs vervoerden hun producten over de weg, maar ze ontdekten nu dat vervoer over water misschien niet meteen voordeliger, maar in elk geval wel bestendiger is”, stelt Morriën, die op de nieuwe terminal speciaal voor agrobedrijven een aantal lege containers zal aanhouden. “Dat geeft wat meer zekerheid. Ook komen er op de terminal ten minste honderd reeferplugs; daar kunnen reefercontainers koel worden gehouden, wat belangrijk is voor agro-exporteurs.”

De overheid is ondertussen ook in zijn nopjes met de nieuwe haven. “Door de bouw van Flevokust kunnen we een groot agro-exportgebied over het water ontsluiten. CTU zal deze agrarische producten naar zeehavens vervoeren, van waaruit ze worden geëxporteerd”, aldus gedeputeerde Jan-Nico Appelman. De provinciebestuurder is niet alleen vanwege die exportmogelijkheden blij met de nieuwe haven. “Flevokust draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de provincie en het Rijk.”

Kruinverlaging

Volgens Morriën heeft het Flevokust-project een lange aanloop gekend. “Het speelt al twintig jaar. Aanvankelijk is er samen met Havenbedrijf Amsterdam naar gekeken, maar dat kwam niet van de grond. Toen heeft de Lelystad het opgepakt; die gemeente snapte dat er een haven moest komen, maar de vraag was: hoe? Het idee was eerst om de dijk te verlagen en daarachter een binnenvaart te maken, maar ze kwamen er bij de gemeente niet uit. Vervolgens kwam de provincie op het tapijt en die besloot om de haven buitendijks aan te leggen.” Dat is qua constructie een stuk eenvoudiger, legt Morriën uit. “De terminal komt nu tegen de dijk aan te liggen, met in de dijk een kleine kruinverlaging.



En er komt een waterkering in het IJsselmeer zelf, de aanleg daarvan is ook begonnen.” Volgens de CTU-directeur neemt zijn bedrijf voorlopig de helft van het nieuw aan te leggen terminalterrein in gebruik. “Dan praat je over tweeënhalve hectare en tweehonderd meter kade die we kunnen uitbreiden naar vierhonderd meter, mocht dat nodig zijn. Het bestemmingsplan voorziet daar ook in, maar voor die uitbreiding zijn we ook afhankelijk van wat er in het achterland gebeurt”, zegt Morriën. De agrarische sector heeft het belang van de overslaghaven al ingezien, het is ook denkbaar dat windmolenonderdelen via Lelystad zullen worden vervoerd. De gemeente Lelystad probeert bovendien bedrijven te werven voor het terrein pal achter de dijk bij de terminal. Voor bedrijven die een grote kavel zoeken of hoogte nodig hebben, kan dat een aantrekkelijke locatie zijn.

Coasters

Daarnaast krijgt de luchthaven van Lelystad een heel andere dimensie door de aanleg van een containerhaven. “Ik zie niet meteen allerlei vrachtvluchten naar Lelystad gaan, maar vliegtuigen die daar landen, nemen altijd wel vracht mee. Met een containerhaven staat Lelystad dan straks toch anders op de kaart”, aldus Morriën. Hij wil ook West-Friesland en

de Kop van Noord-Holland niet uitsluiten, zegt hij, want de dijk Enkhuizen-Lelystad vormt een prima verbinding met de westelijk gelegen provincie. “We hebben straks langsvaartterminals, er is geen beperking voor binnenvaartschepen. En we houden de ontwikkelingen bij Kornwerderzand scherp in de gaten; kleine coasters kunnen daar nu nog niet door de sluis, maar als dat in de toekomst wel mogelijk wordt, komt Lelystad weer in een ander daglicht te staan.”

En dan is er nog de verfrissende aanpak in Flevoland. Zowel bij de overheid als de agrariërs en in het bedrijfsleven heeft Morriën een ondernemende geest waargenomen. “In Flevoland zitten echte pioniers en doorzetters, het zit gewoon in hun bloed om nieuwe dingen aan te pakken. Iedereen staat overal voor open, vernieuwen hoort er in Flevoland echt bij. Een overheid die niet alleen roept, maar ook uitvoert. De Flevolandse blijven met ons meedenken, dat is leuk om mee te maken.” Containerterminals lijken de laatste tijd als paddenstoelen uit de grond te schieten. Die ontwikkeling is Morriën niet ontgaan. Maar waar het ooit stopt? “Ik heb geen idee, bij mij

in het dorp zit ook meer dan één bakker”, zegt hij filosofisch. “Maar uiteindelijk heeft alles met alles te maken, vooral met geld. Wij hebben nu drie containerterminals: Tiel, Utrecht en straks Lelystad. Laten we die eerst maar eens rendabel maken. We gaan contact zoeken met bedrijven, zeker ook met rederijen en expediteurs in het land, al weten die vaak al wel dat wij bestaan. Wielen worden schaarser in Nederland, het wordt steeds moeilijker om ze

“Uiteindelijk heeft alles met alles te maken, vooral met geld”

te krijgen, maar er is nog steeds wat koudwatervrees als het gaat om overstappen op containers via het water. Die twijfel moeten we zien weg te nemen. Net als het idee dat we langzaam zouden zijn; een vracht uit Azië is zes weken op zee. Als dan het laatste stukje door Nederland acht uurtjes langer duurt, waar heb je het dan over?” ●●●