EUROPA

In Hoek komt alle brexitvrees samen

Op 29 maart keren met de brexit misschien de douanecontroles terug. Hoek van Holland, dat het verkeer met de Britten in het DNA heeft zitten, is bang voor totale ontwrichting.

Pieter Lalkens is correspondent in Rotterdam van Het Financieele Dagblad

'Kijk, dit wordt een groot knelpunt als de overheid zich niet goed voorbereidt op de brexit.' Peter Stok wijst in de ijzige kou op de N223, een tweebaansweg die niet alleen 'havendorp' Hoek van Holland ontsluit, maar ook de drukke toegangsweg is voor de ferrydiensten naar Engeland. 'Hier komt het dan helemaal vast te zitten, met kilometerslange files. Het dorp dreigt onbereikbaar te worden, ook voor hulpdiensten.'

Stok heeft het als prominente Hoekenees druk met de brexit. Hij is lijsttrekker van de politieke partij Lokaal Hoek van Holland en voorzitter van de plaatselijke gebiedscommissie van het dorp, dat tot Rotterdam behoort. 'Ik kom op voor de Hoekenezen.'

Over de weg achter hem rijden vrachtwagens af en aan, komend van of op weg naar de terminal van Stena Line, waar de veerdienst naar Harwich aanlegt. Dit is de levensader van de omvangrijke glastuinbouw in het dichtbijgelegen Westland naar de belangrijke Britse markt.

Honderden telers- en handelsbedrijven maken elke dag gebruik van de ferry's voor de bevoorrading van Britse supermarkten met verse groenten, fruit, bloemen en planten. 'We zijn de groenteschuur van Engeland', zegt Kees van den Burg, bestuurslid van de plaatselijke ondernemersvereniging. Groot-Brittannië is na Duitsland de grootste exportmarkt voor de groenten- en fruitsector.

Maar de brexit maakt die verbinding tot een bedreiging voor het havendorp. 'We houden ons hart vast', zegt Van den Burg. Zeker als er geen deal komt over de uittreding van het Verenigd Koninkrijk, keren op 29 maart van de ene op de andere dag oude tijden terug, met uitgebreide douanecontroles. Op de ferryterminals, die nu gewend zijn aan onbelemmerd goederenverkeer, kunnen daardoor grote vertragingen ontstaan, met lange rijen vrachtwagens als gevolg.

En zo is het doorgaans rustige Hoek van Holland (10.200 inwoners) het centrum van de brexitvrees geworden. Een vreemde ervaring voor een dorp dat het verkeer met het Britse eiland in het DNA heeft zitten en daarvan al sinds 1893 profiteert, toen de eerste veerdienst naar Harwich vertrok.

BRIEVEN OVER BREXITPROBLEMEN

In restaurant Saam uit Peter Stok verder zijn zorgen. 'Rotterdam heeft eerst de zaak onderschat', is zijn overtuiging. Want 'de Hoek' ligt op ruim 25 kilometer afstand van de Coolsingel en staat als kleine kern niet elke dag op het netvlies van de stadsbestuurders. 'De meeste Hoekenezen voelen zich ook geen Rotterdammer', zegt Stok.

De gebiedscommissie — 'de oren en ogen van de gemeente Rotterdam' — heeft daarom vorig jaar voor de zekerheid aan de bel getrokken. Drie brieven heeft de commissie over de brexitproblemen naar verantwoordelijk wethouder Barbara Kathmann (PvdA) gestuurd.

> 'Het komt hier totaal vast te zitten. Het dorp dreigt onbereikbaar te worden, ook voor hulpdiensten'
>
> **Peter Stok**
> voorzitter plaatselijke gebiedscommissie Hoek van Holland

Gewerkt heeft het wel. Kathmann heeft medio december Hoek van Holland bezocht. En in een recente brief aan Tweede-Kamerleden uit zij haar zorgen over de voorbereidingen op de brexit. De wethouder spreekt van een 'veiligheidsrisico' en dringt aan op 'centrale regie' door de rijksoverheid.

Maar bij Stok, die van 1969 tot 2002 op het Rotterdamse stadhuis heeft gewerkt, bestaat nog veel onduidelijkheid over de plannen om een chaos in het dorp te voorkomen. Terwijl de tijd begint te dringen, met nog 58 dagen te gaan tot de brexitdatum.

'In april en mei komt het toerisme weer op gang, dus zal de drukte toenemen. Als dan het vrachtverkeer vast staat, worden de problemen nog groter.' Niet alleen voor de inwoners, maar ook voor de bedrijven in de omgeving.

Dat blijft niet beperkt tot Stena Line, een van de grote werkgevers in Hoek van Holland. Daily Fresh, een vervoerder van groente en fruit naar Groot-Brittannië, zou volgens een woordvoerder in de knel komen als er grote vertragingen ontstaan. 'Van ons vervoer gaat 95% met de ferry's vanuit Hoek van Holland en Vlaardingen.'

Ook Daily Fresh heeft behoefte aan duidelijkheid over de maatregelen die een chaos na 29 maart moeten voorkomen. 'In april begint het hoogseizoen. Dan rijden we wekelijks met 850 vrachtwagens naar Groot-Brittannië.'

> 'Deze terminal verwerkt 1100 vrachtwagens per dag. Daar komen per jaar nog 165.000 personenauto's bij'
>
> **Marcel van der Vlugt**
> Operations manager bij Stena Line

Een dag later. Het is 08.00 uur en op de Hoekse terminal van Stena Line, een van de belangrijkste van de Zweedse rederij, is zojuist vanuit Harwich het schip de 'Stena Britannica' binnengelopen. Stapvoets en dicht op elkaar rijdt de ene na de andere vrachtwagen het schip uit. 'In totaal 320 vrachtwagens', zegt operations manager Marcel van der Vlugt.

Die vrachtwagens moeten snel van boord, want om 09.00 uur komt het volgende schip al aan, met nog eens 250 vrachtwagens. Van der Vlugt: 'Gemiddeld verwerkt deze terminal 1100 vrachtwagens per dag. Daar komen nog eens personenauto's bij, per jaar zo'n 165.000.'

De terminal is gericht op een snelle doorvoer. Juist die snelheid is de kracht, want de bedrijven die bloemen, planten en groente exporteren naar Groot-Brittannië melden vaak op het laatste moment nog lading aan. 'Per minuut kunnen we nu vijf vrachtwagens afhandelen', legt Van der Vlugt uit. 'Het gaat nu gladjes, dat moeten we behouden.'

De focus op snelheid werkt bij de brexit als een nadeel: de ruimte ontbreekt om vrachtwagens te parkeren bij oponthoud. En die vertraging gaat er volgens Van der Vlugt komen, want bij welke brexit dan ook komen er douaneformaliteiten. 'En die kosten tijd.'

Vrachtwagens verlaten een schip van Stena Line na aankomst in Hoek van Holland vanuit Harwich. De Hoekse terminal van Stena Line is gericht op snelle doorvoer. Die werkt bij de brexit als een nadeel: er is geen parkeerruimte voor vrachtwagens.
FOTO'S: BART HOOGVELD VOOR HET FINANCIEELE DAGBLAD

Op een foto laat Van der Vlugt zien dat er op de terminal geen ruimte is voor uitbreiding. 'We zitten ingeklemd tussen het spoor en de Nieuwe Waterweg.' Toch moet er een gebouw voor de douane komen. 'En er komt een grote vrachtwagenscan. Daarvoor is een oppervlakte van dertig bij zestig meter nodig, vanwege de straling.'

Van der Vlugt schetst de consequenties: 'We kunnen dus alleen lading verwerken waarvan de douanedocumentatie straks 100% in orde is. Zelfs als dat bij één lading niet goed zit, krijgen we al grote problemen.'

DIGITAAL HAVENSYSTEEM

Daarom is het volgens Van der Vlugt cruciaal dat alle verladers en vervoerders deel gaan nemen aan het digitale havensysteem Portbase en alle douane- en andere formaliteiten van tevoren regelen. Helemaal gerust is hij er niet op: 'Hoe bereik je Poolse, Duitse en Oostenrijkse ladingbelanghebbenden en vervoerders?'

Een simulatie moet eind januari meer informatie geven over de aantallen vrachtauto's waarmee problemen gaan ontstaan. Daarop moeten de te nemen maatregelen worden afgestemd.

In haar brief aan Tweede-Kamerleden zet wethouder Kathmann de rijksoverheid onder druk om ernst te maken met de voorbereidingen op de brexit. Het levert een flinke waslijst op: meer personeel van Douane en de Voedsel- en Warenautoriteit, verkeersmaatregelen, opstellocaties voor vrachtauto's waarvan de zaken niet op orde zijn, controleposten van de Douane en inspectiepunten voor vee en vlees.

Naast alle vrees is er echter ook hoop. Kathmann wil de brexit benutten om op langere termijn de concurrentiepositie van Rotterdam en Hoek van Holland ten opzichte van andere Europese havens te verbeteren. Ze ziet juist kansen voor de intensivering van de handel met het Verenigd Koninkrijk na de brexit. Ook de Hoekse terminal van Stena Line wordt daarin meegenomen.

Stok is er veel aan gelegen dat de brexit soepel verloopt voor Hoek van Holland. Niet alleen om chaos in het dorp te voorkomen, maar ook om de belangrijke lading- en passagiersstromen met Groot-Brittannië vast te houden. Want alleen dan kunnen ambitieuze plannen voor het dorp worden verwezenlijkt. Stok: 'We willen Hoek van Holland verder ontwikkelen. Met meerdaags toerisme, betere hotels en een hoger niveau winkelbestand.' Hoek van Holland moet een vierseizoenenbadplaats worden, ook voor de Britten.

Verkeersaders

De belangrijkste routes naar de vracht- en passagiersterminals van Stena Line.

In het kort

- Hoek van Holland heeft veerdiensten naar het Verenigd Koninkrijk in het DNA zitten.
- Door de brexit is die verbinding een bedreiging geworden, ook voor het omliggende Westland.
- Havendorp vreest onbereikbaar te worden door lange files van vrachtwagens.
- De brexit biedt echter ook kans concurrentiepositie te verbeteren ten opzichte van andere Europese havens.

Meer online
Dossier
fd.nl/brexit