

9. Ontwikkeling binnenvaart in Noordvleugel: business case Huisvuil

- Huisvuilcentrale HVC te Alkmaar: De Nederlandse overheid heeft de laatste jaren op diverse wijzen het containervervoer over de waterwegen gestimuleerd. Het vervoeren van huisvuil vanuit de provincie Flevoland naar de huisvuilcentrale in Alkmaar is hier een succesvol voorbeeld van. In 2000 is met behulp van overheidsfinanciering gestart met de bouw van de Leeghwater haventerminal bij de HVC op het industrieterrein Boekelermeer. Deze multifunctionele haven terminal aan het Noordhollands Kanaal op het terrein van de Huisvuilcentrale in Alkmaar wordt gebruikt voor overslag van afvalcontainers maar biedt ook nieuwe mogelijkheden voor vele andere bedrijven in de regio. De terminal is volledig in eigendom van de Huisvuilcentrale.



- Huisvuilcontainers via binnenvaart naar HVC:

De NV Huisvuilcentrale Noord-Holland (HVC) verwerkt het afval dat de gemeenten en bedrijven in het verzorgingsgebied, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en Flevoland, aanbieden. Zij verbrandt ruim 470.000 ton afval per jaar. Het meeste afval wordt, na inzameling, overgeslagen in containers op Texel, in Den Helder, Zaanstad, Lelystad, Urk, Emmeloord en Almere. De containers worden vervolgens per vrachtwagen naar Alkmaar vervoerd. De HVC heeft parallel met de bouw van de Leeghwater haven in 2000 een tender uitgeschreven voor het transport van huisvuil vanuit Flevoland naar de HVC in Alkmaar per binnenvaart. Multimodal Container Services (MCS) en Holwerda Logistics uit Almere, hebben deze opdracht verworven en hebben gezamenlijk in april 2001 een nieuwe containerterminal opgezet, genaamd Container Terminal Lelystad (CTL). De exploitatie van de terminal, betreffende het maritieme containertransport, wordt gedaan door MCS. Holwerda Logistics is verantwoordelijk voor het voor- en natransport betreffende de aanvullende

logistieke diensten. Alle gemeenten die meewerken in het initiatief zijn tevens aandeelhouder van CTL.

- Vervoer containers vanuit Flevoland: Vanaf april 2001 vervoert MCS in speciale containers van HVC het huis- en bedrijfsafval uit de Flevopolder, vanaf de CTL terminal gelegen op de Flevocentrale in Lelystad, over het water naar Alkmaar. Hiervoor wordt het schip Flevotrans van de firma Flevotrans VOF uit Swifterbant ingezet. Met dit initiatief zorgt de HVC ervoor dat ruim 30% van het aangeboden afval van de weg over de waterwegen vervoerd wordt. Het huisvuil werd tot juni 2005 per truck vanuit Dronten, Lelystad, Almere, Zeewolde en de Noord-Oost Polder naar Lelystad getransporteerd. Op het terrein van de Flevocentrale werd het huisvuil overgeslagen naar de binnenvaart en 2 á 3 keer per week per binnenvaart vervoerd naar Alkmaar. Per juni 2005 werd wegens ruimtegebrek op het terrein van de Flevocentrale Lelystad de container terminal gesloten. Sinds begin 2006 wordt er uitgeweken naar de container terminal te Harderwijk (CTH) voor de verzameling, overslag en transport van het huisvuil. In 2001 is gestart met een schip van 78 TEU. Tegenwoordig wordt er gevaren met een schip van 90 TEU. Op jaarbasis betekent dit een transport van 10.000 TEU per binnenvaart. Naast deze uitbreiding heeft



CTL zich geconcentreerd op een beter gebruik van de standaard containers waar al het afval in geperst kan worden. Voorheen werd grof afval in open containers gestort, wat meer ruimte in nam. Nu wordt ook dit afval in de standaardcontainer geperst.

- Toekomstmogelijkheden huisvuilcontainers per binnenvaart: HVC werkt aan een uitbreiding naar een 4^e en een 5^e afvalverwerkingsoven om meer maar ook andersoortig afval te kunnen verwerken. Voor CTL zal dit in de toekomst mogelijk leiden tot extra afvalstromen vanuit bestaande en/of nieuwe gebieden. CTL heeft zelf de ambitie om weer terug te keren naar Lelystad. Lelystad is voor CTL gunstiger gelegen vanwege het kortere noodzakelijke vortransport over de weg. CTL werkt in samenwerking met een aantal partners en de lokale overheden aan plannen voor een container terminal op het nieuw aan te leggen 'nat' industrieterrein, ten zuidoosten van de Flevocentrale. CTL wil zich daar naast de bestaande afvaltransporten ook gaan richten op maritiem containertransport. De betrokken partijen zijn al enkele jaren bezig met de ontwikkeling van dit initiatief, maar tot dusver kwam het nog niet van de grond. Redenen hiervoor zijn de trage besluitvorming door de betrokkenheid van diverse partijen, een voortgaande discussie over de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Lelystad en de uitdaging om het aanwezige marktpotentieel daadwerkelijk van weg naar water te krijgen. De CTL geeft aan dat met de gemeente Lelystad tot een oplossing is gekomen betreffende de exploitatie van de diverse bedrijventerreinen. Eind oktober 2006 is er een intentieverklaring getekend door de diverse betrokken partijen en zullen diverse onderzoeken en de MER procedure van start kunnen gaan. Nutte Visser heeft hoge verwachtingen van de binnenvaartmogelijkheden voor de provincie Flevoland door de aanleg van het bedrijventerrein en heeft het volste vertrouwen dat er voldoende marktpotentieel is om dit terrein te exploiteren. De verwachting is dat de aanleg rond 2010 - 2012 gerealiseerd is.



- Binnenvaartpotentieel Afvalenergiebedrijf Amsterdam (AEB): AEB verwerkt jaarlijks 900.000 ton stedelijk afval en zuiveringsslib. In 2007 zal met de ingebruikname van de nieuwe HR centrale de verwerkingscapaciteit toenemen tot 1.400.000 ton per jaar. Voor de aanlevering van afval naar AEB wordt momenteel volledig op het wegtransport ingezet. De binnenvaart is tot op heden geen voordelige optie geweest vanwege het vrij compacte verzorgingsgebied in en rondom Amsterdam en de korte afstand die het afval aflegt naar de afvalenergiecentrale. Toch erkent ook AEB dat de toenemende congestie en de brandstof leidt tot vervuiling. AEB is voornemens een bijdrage te leveren aan het terugdringen van deze problematiek. AEB heeft afgesproken dat de ingebruikname van de HR centrale niet zal leiden tot extra wegzkilometers. Om dit te realiseren kijkt AEB zowel naar de mogelijkheden van het spoor als de binnenvaart, als de mogelijkheden voor efficiënter transport door gebruik te maken van perscontainers en 'walking floors'.

Voor het transport van afval over water moet een afvaloverslagstation gebouwd worden in het oostelijk deel van Amsterdam. AEB heeft concrete plannen gehad voor de bouw van een overslagstation op het eiland Zeeburg, maar deze zijn in 2005 echter stopgezet omdat de realisatie politiek niet haalbaar bleek. AEB werkt op dit moment aan een project om de binnenvaart in te zetten over de langere afstanden. Op de lijn Amsterdam – Nieuwegein zal mogelijk de AMSbarge, het al besproken innovatieve binnenvaartschip met een eigen kraan, vanaf september 2006 ingezet worden om afval vanuit Nieuwegein naar Amsterdam te varen. Terug zal het schip hout vervoeren vanuit Amsterdam naar Nieuwegein. Het gaat om een proef van 2 á 3 maanden waarin de voordelen ten opzichte van wegvervoer aangetoond dienen te worden. Bijkomend voordeel van het gebruik van de AMSbarge is dat er geen overslagstation gebouwd hoeft te worden.

NV Huisvuilcentrale – Milieujaarverslag 2002

In de loop van 2002 is de HVC met een groter containerschip gaan varen tussen Lelystad en Alkmaar. In plaats van 72 kunnen nu 90 afvalcontainers tegelijk over water naar de Huisvuilcentrale worden vervoerd. Vorig jaar is 94.757 ton (8.908 containers) afval afgezet op de loswal. Dat was ruim 20 % van het totaal aangevoerde afval. Tevens is in 2002 54.791 ton (45 schepen) gecertificeerde bodemas afgevoerd vanaf de loswal.



HVC stopt met vervoer afval per schip

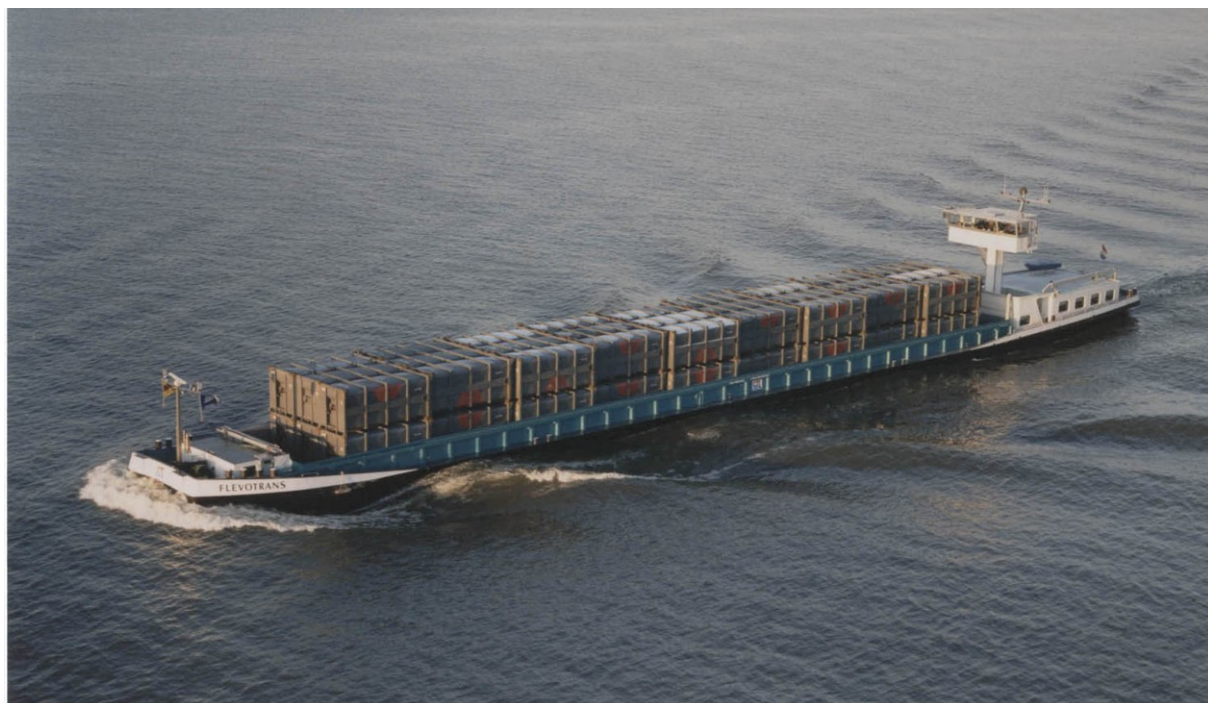
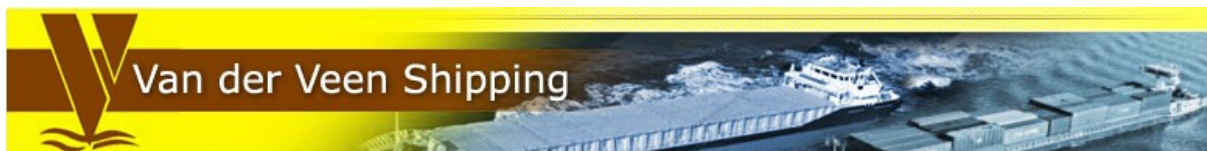
De Huisvuilcentrale (HVC) in Alkmaar stopt met de aanvoer van huisvuil uit Flevoland per schip. Om financiële redenen wordt overgeschakeld op vrachtwagens. Het transport over de weg is tijdelijk, verwacht het bedrijf.

Met Lelystad en Almere is de HVC in overleg over een nieuwe overslaghaven. Het is onzeker wanneer daarover een beslissing valt. Ruim een jaar geleden moest dochteronderneming Flevocollect uitwijken van Lelystad naar een overslaghaven in Harderwijk. De kosten van vervoer over de weg van verzamelpunt Lelystad naar Harderwijk en vervolgens per schip naar Alkmaar zijn te hoog geworden. Het gaat om jaarlijks 95.000 ton afval. Deze berg vergt 3500 vrachten over de weg.



ms Flevotrans

Foto's Danny's Homepage



M.S. FLEVOTRANS

Samen met onze partner (A. de Jong) verzorgen wij met dit schip containertransporten (perscontainers) van Hardewijk naar de afvalverwerking-centrale in Alkmaar 6x per week zo 'n 90 teu per keer. Er worden hierdoor wekelijks 500 vrachtwagens van de weg gehaald.

Europa-nummer	2210941
Bedrijfsnaam	V.O.F. Flevotrans, Swifterbant
Eigenaar	Bouke van der Veen / Anton de Jong
Bouwjaar	2002
Casco	Oekraïne, Kiew, Leninskaya Kuznitsa Shipyard
Afbouw	Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum
Lengte	84.65 meter
Breedte	9.60 meter
Diepgang	2.94 meter
Tonnage	1577 ton
Cubage	1960 m ³
Motor	Cummins KTA38-M1, 735 kW/1000 pk, 1800 rpm

**Promarin Propeller-
und Marinetechnik GmbH**

5 blads voortstuwingschroef met diameter
1600 mm

DUSSELDORP NIJMEGEN

Voorsprong door innovatie

Dusseldorp Nijmegen is een landelijk, maar vooral regionaal sterk opererend, concern met een uitgebreid dienstenpakket op de gebieden van infrastructuur en milieu.



Het concern doet veel aan innovatie. “Wij willen een leidende positie in de markt innemen en behouden. Daarbij speelt het onderwerp innovatie een belangrijke rol”, geeft de heer H.A. ten Broeke, vestigingsdirecteur Dusseldorp Nijmegen aan. Dat het concern hier succesvol in is komt naar voren uit de diverse innovaties die de onderneming in de afgelopen jaren heeft doorgevoerd. Diverse van deze innovaties hebben betrekking op het transport, dat in eigen beheer wordt uitgevoerd. Een tweetal van deze innovaties zijn ondermeer de Recycler en de ECO-combi.

Dusseldorp nam in 1977 als eerste bedrijf in Nederland de Recycler in bedrijf. In 2001 bracht zij een verbeterde versie op de markt. Waar vroeger twee voertuigen nodig waren voor een rioolreinigingsproject, heeft Dusseldorp er nu nog slechts één nodig. Door een gepatenteerd procedé wordt het rioolwater geschikt gemaakt voor hergebruik. Het kan dan opnieuw gebruikt worden als reinigingswater. Minder brandstofkosten (ca. 50%), geen gebruikmaking van schoon (drink)water en minder verkeersoverlast zijn de voordelen.

De ECO-combi, beter bekend als LZV (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie), is een vrachtauto die in plaats van de gebruikelijke 18,75 maximaal 25,25 meter lang is. Hierdoor is het mogelijk om circa 30% extra vracht mee te nemen. “De Dusseldorp ECO-combi is gestart als project in samenwerking met de RDW en was de eerste die in Europa ingezet is voor afvaltransporten”, aldus de heer ten Broeke. Hiermee is een besparing van 30% op CO₂-emissie en op brand-stofkosten gerealiseerd.

Een ander belangrijke innovatie is de ontwikkeling van een intermodaal concept voor de inzameling van huishoudelijk afval. Het afval van vijf gemeenten in de Flevopolder gaat van de overslaglocatie met de ECO-combi naar de haven. Het transport tussen Lelystad en Alkmaar, waar de huisvuil centrale staat, gaat vervolgens per binnenvaartschip.

Naast deze grotere projecten vindt ook innovatie op kleinere schaal plaats. Als voorbeeld hiervan noemt de heer ten Broeke het actief begeleiden en trainen van chauffeurs. “Op regelmatige basis worden tachoanalyses uitgevoerd en op basis daarvan koppelen we aan iedere chauffeur terug wat zijn/haar prestaties zijn t.a.v. brandstofverbruik en rijgedrag. Aan het rijgedrag van de chauffeurs zijn tevens de onderhoudskosten en het schadeverloop gerelateerd. Ook volgen de chauffeurs trainingen om zuiniger en/of veiliger te rijden”. De praktijk heeft inmiddels uitgewezen dat op deze wijze op brandstof en onderhoud bespaart kan worden en het aantal schades kan worden beperkt. Innoveren is een doorlopend proces. Zo zijn recentelijk de vrachtauto's uitgerust met nieuwe boordcomputers voorzien van plaatsbepaling, om nog efficiënter te kunnen werken. “De planner kan in de nabije toekomst zien waar een voertuig zich bevindt en de vrachtauto's hoeven niet meer langs de Dusseldorp vestiging te rijden om het benodigde papierwerk op te halen.” geeft de heer ten Broeke aan, “Ook dit draagt dus weer bij aan de reductie van het aantal gereden kilometers”.



800 ton houtsnippers uit Groot-Brittannië

Alkmaar, 29 november 2010.

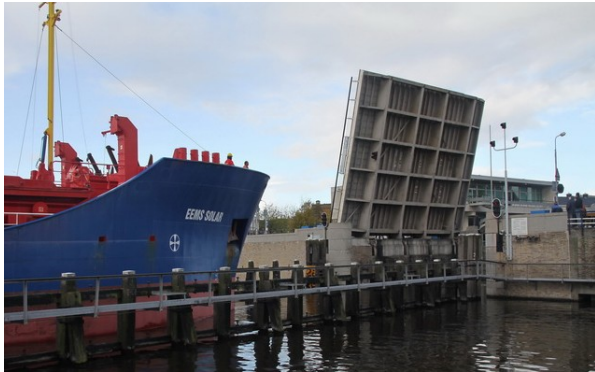
Op 23 november 2010 meerde een coaster aan in Alkmaar met circa 800 ton afvalhoutsnippers uit Groot-Brittannië, bestemd voor de bio-energiecentrale. Het transport is georganiseerd in nauwe samenwerking met Sortiva, een joint venture van HVC en GP Groot.

Het doel van het aankopen van het Britse hout is tweeledig. Ten eerste is sinds de afgelopen winter de voorraad afvalhout bij Sortiva fors afgenomen. Dit extra hout is aangekocht om weer een 'ijzeren' voorraad op te bouwen en beschikbaar te hebben voor de komende winterperiode.

Ten tweede doet HVC hiermee kennis en ervaring op met de Britse markt en met de import van afvalstromen, een fenomeen waar we vaker mee te maken kunnen gaan krijgen.



Foto Ko van Leeuwen



24-10-2010 - Kustvaarder raakt sluismuur (Zaandam)

ZAANDAM – Zondagochtend is de vrijwel nieuwe kustvaarder Eems Solar van Rederij Chr. Kornet & Zonen B.v. tegen de sluismuur van de Wilhelminasluis in Zaandam gevaren. Het was de eerste vaart van dit schip binnen een vijfjarig contract om houtsnippers naar Alkmaar te brengen. Aan weerszijden van de brugopening zijn stenen geraakt en verschoven. Daar dit niet gezien was kwam de neergaande brug op een van de stenen terecht. Als gevolg daarvan leek de situatie ernstiger als deze was. De brug kon weer zelfstandig omhoog. Hierna heeft de Eems Solar na wat gemaneuvreer de sluis achteruit verlaten. Vervolgens zijn door een aannemer enkele beschadigde stenen verwijderd. Ondertussen kon de binnenvaart weer gebruik maken van de sluis. Aangezien het op zondag gebeurde heeft het incident weinig nadeel gevormd voor het weg- en waterverkeer.

Bron: <http://www.kovanleeuwen.nl/wp/>



Statenfractie Noord-Holland

PERSBERICHT

Haarlem, 26 maart 2009

D66 stelt schriftelijke vragen over stopzetten vervoer huisvuil over water.

Op 24 maart 2009 hebben de Noord-Hollandse Statenfracties van D66 en SP de volgende schriftelijke vragen gesteld aan het college van Gedeputeerde Staten vanwege het stopzetten van het vervoer van huisvuil over water.

Inleiding

Het Noord-Hollands Dagblad van 13 maart jl. bericht dat de Huisvuilcentrale (HVC) Alkmaar stopt met de aanvoer van huisvuil uit Flevoland per schip. Tot nu toe meert de Flevotrans drie keer per week aan bij de overslaghaven aan het Noord-Hollands kanaal. Per keer wordt dan 880 ton afval in 80 containers gelost om te worden verwerkt. Het huisvuil van Flevoland werd tot ruim een jaar geleden geladen in de overslaghaven op het EPON-eiland bij Lelystad, maar de elektracentrale had de ruimte zelf nodig. Sindsdien wordt het vuil vanuit Flevoland eerst in containerwagens naar Harderwijk gebracht om daarna alsnog per boot naar Alkmaar te worden verscheept.

De omweg Lelystad, Harderwijk, Alkmaar is inefficiënt en wordt te duur. Daarom wil HVC gaan rijden met lange en zware vrachtauto's van 25 meter lang die steeds 27 ton afval vervoeren in drie containers.

Een simpel rekensommetje leert dat per containerboot 32 zware vrachtwagens van 25 lengte heen en weer moeten gaan rijden tussen Lelystad en Alkmaar. Met drie containerboten per week zijn dat bijna 5.000 vrachtwagens per jaar die in totaal 10.000 maal de afstand tussen beide steden moeten rijden.

In het 2006 hebben Provinciale Staten het D66-initiatiefvoorstel Wegen om te Bevaren unaniem aangenomen. Dit was gericht op het mobiliseren van de wil en de daadkracht om de bereikbaarheid van de Randstad te vergroten door intensiever gebruik te maken van de binnenvaart bij goederendistributie.

De filelengten halen steeds grotere records, terwijl het milieu en de leefbaarheid achteruit hollen. De provincie Noord-Holland heeft in dit gehele proces vooral een 'aanjaagfunctie' om het Rijk en de overige relevante partijen bij elkaar te brengen en daarmee het goederenvervoer over water verder vorm en inhoud te geven.

D66 en de SP zijn zeer ongelukkig met de situatie die nu is ontstaan. Met het vervoer over water wordt een belangrijke opgave gediend. De druk op de toch al overvolle wegen tussen Flevoland en Noord-Holland neemt daardoor immers af en de CO2 uitstoot is bij vervoer over water het laagst.

Het verzamelen van huisvuil, het transporteren per schip en het centraal verwerken van afval is een belangrijk duurzaamheidsdoel dat prioriteit moet hebben boven andere belangen.

De recente ontwikkelingen, waarbij de wegen tussen Lelystad en Alkmaar jaarlijks 10.000 extra verkeersbewegingen van 25 meter lange en zware vrachtauto's krijgt te verwerken, vinden D66 en SP onacceptabel en zijn aanleiding tot het stellen van de volgende vragen aan het college van Gedeputeerde Staten:

Vragen

1. Was het college van GS er van op de hoogte dat de aanvoer van afval uit Lelystad sinds ruim een jaar geleden op een andere manier georganiseerd moest worden omdat de elektriciteitscentrale van Lelystad de overslagkade zelf nodig had?
2. Op welke wijze en wanneer is hierover met de provincie Flevoland overleg geweest?
3. Heeft het college van GS er van kennis genomen dat vergunningen zijn aangevraagd zodat per mei dit jaar afval van Flevoland niet langer via het water, maar over de weg wordt vervoerd naar de afvalcentrale Alkmaar?

In 1996 hebben Provinciale Staten een motie van D66 aangenomen voor de aanleg van de overslaghaven aan het Noord-Hollands Kanaal bij Alkmaar. Zo kon het transport van brandbaar afval per binnenschip naar de vuilverbrandingsinstallatie in Alkmaar in gang worden gezet en is veel vrachtverkeer over de weg voorkomen. Niet eerder dan in 2001 is die overslaghaven geopend. Het is het gezamenlijk belang van Noord-Holland en Flevoland om de druk op de beperkte wegecapaciteit blijvend te beperken en de CO2-uitstoot te minimaliseren.

Gelet op het bovenstaande en de lange doorlooptijd om tot realisatie van een nieuwe overslaghaven te komen dringen de Statenfracties van D66 en

SP er bij het college op aan vooral te zoeken naar een slimme, creatieve oplossing die de continuïteit op de langere termijn het beste dient.

4. Is het college van GS bereid om met de provincie Flevoland tot afspraken te komen zodat de overslag van het huisvuil per schip duurzaam gehandhaafd blijft? Dat in het belang van de bereikbaarheid en luchtkwaliteit met grote spoed een slimme, creatieve oplossing gevonden moet worden om het huisvuil vanuit een overslaghaven in Lelystad dan wel Almere te kunnen blijven vervoeren over water?

Namens de fractie van D66
Joke Geldhof

Namens de fractie van de SP
Bert Putters

Voor meer informatie: Sander Koning, medewerker Statenfractie D66
Noord-Holland,
telefoon: 06-42228298 of e-mail: koningf@noord-holland.nl
<http://www.d66noord-holland.nl>

DE ZUIDKANTER

Schepen die voorbij gaan vervolg 2007

Flevotrans

Bron: Zaanse Wijken, Zaandam-Zuid, 17 januari 2007



Driemaal per week passeert het motorschip "Flevotrans" onze sluisen, geladen met vuilnis, onderweg van Flevoland naar Alkmaar.

Vandaag geen gedwee gezwaai vanaf de open sluisbrug, maar voor een keer aan boord mogen stappen van de Flevotrans en met rap tempo de bochtige Zaan opvaren, zeven bruggen en menig tegenligger voorbij, met een noodgang het Alkmaarder Meer over om net voor het invallen van het donker aan te meren bij de Huisafvalcentrale Boekelermeer bij Alkmaar.

Door het vele glas van de extra hoge stuurcabine, kijk je moeiteloos uit over de drie lagen containers voorop, van een riant uitzicht genietend van de Zaanoevers en, waar het kan, het waterlandschap erachter.

Het schip imponeert niet alleen vanwege zijn grootte: 85 meter lang, 9.60 meter breed, 3.20 diep en 1560 ton vrachtcapaciteit, maar ook door zijn smetteloze uitstraling. Van machinekamer tot de gezellige woonvertrekken is aan niets te merken, dat het schip al vier jaar vaart, en wel met 90 zware (16 ton per stuk volgewicht) perscontainers huisvuil aan boord.

Schipper Anton de Jong, 47, is onwrikbaar waar het gaat om onderhoud en hygiëne. Matroos Johannes de Voogd, nog maar twee toetsen verwijderd van zijn stuurmanspapieren, kan zich er helemaal in vinden. Voor de rest is De Jong de gezelligheid zelve en vertelt voluit over zijn varende leven.

Geboren "op het water", getrouwd met een schippersdochter, voer hij vroeger, toen Frankrijk nog de graanschuur van Europa was, met vrouw en twee kleine zoons de route Rotterdam-Lyon-Parijs, vaak ook naar de Middellandse Zee. Weet nog hoe mooi het uitzicht kon zijn toen je door de bergen via de sluisen tot grote hoogtes geschut werd.

Herinnert zich ook de winter van '97 toen hij op het Alkmaarder Meer de vele schaatsers die langs zijn schip kwam rijden, moest weg jagen vanwege het gevaar voor de wakken die het schip sloeg door het twintig cm dik ijs. Hoe belachelijk onopvallend de markeringen van vaarroutes soms zijn, met name in België. Linksaf bij de waterleiding betekent net zo goed "waar de waterleiding vroeger liep". Zijn uitgebreide kennis van "al het voorbijvarende" is een cursus op zich.

Comfortabel gezeten achter het super modern bedieningspaneel met twee grote computerschermen (voorbij flitsende familiefoto's helpen het heimwee verdrijven), aparte scherm voor het uitgebreide navigatiesysteem, tiptoetsschermen voor de diverse technische installaties, stuurknuppels voor de 500 PK motor voor en de 1000 PK motor achter, legt Schipper de Jong met schijnbaar gemak drie keer per week de route Hardewijk-Alkmaar af. Maar de Zaan is berucht smal, druk en bochtig, en de brug- en sluisopeningen zien er gevaarlijk nauw uit. Maar met acht tot negen uren varen per dag, met snelheden van circa elf km per uur op de smalle stroken en iets harder op het open water van de meren wordt de klus geklaard. Laden en lossen neemt vier tot vijf uur in beslag.

Het multifunctionele schip vaart altijd uit. Bij storm kan 160 ton water weggepompt worden. Maar het moet wel heel raar lopen wil De Jong zijn weekenden niet thuis in Swifterbant doorbrengen.

De autoriteit Alkmaar / Flevopolder kan hij met een schoon geweten afleggen: ms Flevotrans heeft het werk van heel veel vrachtwagens overgenomen en geholpen de dagelijkse files een stuk korter te maken.