

THEMA
Containers

VAKBLAD VOOR RIJN- & BINNENVAART, PASSAGIERSVAART, RECREATIEVAART, VISSERIJ, DREDGING, SHORTSEA & OFFSHORE

BINNENVAARTKRANT



Wilt u ook
"Zorgeloos
varen"?!
TRIPLE
OILCLEANER



KONING TECHNISCH BEDRIJF B.V.
MOTORENTECHNIEK

+31-(0)522-461435
info@ktbkoning.nl
www.KTBKoning.nl



SCHEEPSWERF
HOOGERWAARD

+31(0)10 429 08 88
info@hoogerwaard.com
www.hoogerwaard.com



SCHEEPSRAMEN

HET BESTE ZICHT OP
SERVICE, KWALITEIT
EN INNOVATIE

www.omruscheepsramen.com

LODIGE
INDUSTRIES

+31 (073) 624 93 00
www.lodige.nl

Binnenlandse containervaart stimuleert ontwikkeling binnenhavens



Grote plannen voor buitendijkse haven in Waalwijk, maar de aanbesteding is onlangs gestrand.

Ondanks de tegenvallende groei van het containervervoer wereldwijd, is het binnenlandse containervervoer over water een belangrijke groeimotor van zowel binnenvaart als binnenhavens, aldus Martijn Streng, onderzoeker Regionale Economie, Haven- en Vervoerseconomie aan de Erasmus Universiteit in het magazine *Havenlocaties 2017*.

Omdat het vervoer van zeecontainers afvlakt, stelt hij dat mogelijk de 'landcontainers' (continen-

havens er anno 2017 voorstaan" van de Erasmus Universiteit. "Op basis van een analyse van recente investeringen en ontwikkelingen in goederenstromen lijkt de economische impact van de binnenhavens minstens op het niveau gebleven in 2016."

In dat jaar was de omzet van de binnenvaart gedaald ten opzichte van het jaar ervoor, maar dat was verklaarbaar omdat in 2015 een langdurige periode van laag water de omzet van de binnenvaart op had gestuwd.



De opening van de terminal in Doesburg, een jaar geleden. De haven moest nog worden uitgediept.

gedaan in inland containerterminals.

Hij wijst op de aanleg van de multimodale terminal Flevokust met nat bedrijventerrein bij Lelystad, goed voor de overslag van 90.000 TEU per jaar en de oplevering van de multimodale terminal De Kempen bij Budel/Weert (zie de

eens een multimodale terminal geopend, door logistieke dienstverlener Rotra.

"De missing links in het netwerk worden opgevuld", aldus Streng in *Havenlocaties 2017*. Hij wijst ook op de ontwikkeling van distributiecentra aan vaarwegen, die uiteraard direct van invloed zijn op de

voor de buitendijkse vestiging van een nieuwe containerterminal en blijft de aanvoer over water van containers naar de bestaande inland terminal beperkt tot schepen van CEMT-klasse 3 (63 meter lange schepen van niet meer dan 7,20 meter breedte en 3,50 meter diepgang) omdat de – onlangs vernieuwde – sluis niet werd vernieuwd.

Succesverhaal

Het succesverhaal van het Alpherium bij Alphen aan den Rijn gaat ook door. Eigenaar Nedcargo heeft toestemming om daar een distributiecentrum van 60.000 m² aan te leggen.

In Venlo bouwt XPO Logistics een nieuw distributiecentrum van vergelijkbare afmetingen. Iets kleiner is het nieuwe DC van Schenker Logistics Benelux, eveneens in Venlo. In Tilburg tenslotte investeert Gebr. Versteijnen Tilburg 12 miljoen in de multimodale terminal daar, inclusief een tweede overslagkraan en een loods van 20.000 m². In Nijmegen is de capaciteit van de terminal verviervoudigd naar 400.000 TEU per jaar. Minpuntje is de trage ontwikkeling van de overslag het containertranserium in Alblasterdam. Althans, dat stelt Martijn Streng. Recente berichten van de terminal zelf spreken dat tegen.



Schip De Kempen bij de gelijknamige terminal in Budel-Dorplein.

taal vervoer) langzaam de rol van zeecontainers zullen overnemen in de netwerken van inland terminals. Hij verwacht echter ook een afvlakking in de aanleg van logistieke binnenhaveninfrastructuur. Hij baseert zich op een "kwalitatieve inschatting hoe de binnen-

Containerterminals

De meer optimistische kijk op de ontwikkeling van het binnenlands containervervoer baseert de onderzoeker onder meer op de investeringen die de afgelopen en komende jaren werden en worden

pagina hiernaast voor het verslag van de opening). Deze terminal is bescheiden in omvang (gemikt wordt op 10.000 containers per jaar) en vormt de schakel tussen de netwerken van Brabant Intermodal en Limburg Blueports. In Doesburg werd vorig jaar even-

potentie van de binnenvaart. Wehkamp voert kleding per schip vanuit Rotterdam aan naar het nieuwe DC in Port of Zwolle. Bol.com bouwt in de haven van Waalwijk het grootste distributiecentrum van ons land. In Waalwijk stagneren echter de plannen



Overslag van containers in Bergen op Zoom. Plannen daar om binnenkort de terminal buitendijks te huisvesten.

Inland terminal op grens Brabant en Limburg

De nieuwe multimodale inland terminal De Kempen bij Budel-Dorplein (vlakbij Weert) ligt exact op de grens van Brabant en Limburg. Het wordt dan ook (in het artikel op de vorige bladzijde) de 'missing link' genoemd tussen de netwerken van Brabant Intermodal – een samenwerkingsverband van inland terminals in Brabant – en Limburg Blueports, de samenwerking tussen tien haven gemeenten en de provincie.

De terminal De Kempen is een project van Gebr. Versteijnen Tilburg (GVT) en Wetransport & Logistics Weert, die de terminal ook gezamenlijk exploiteren.

GVT was eind jaren 90 de initiatiefnemer van de succesvolle multimodale terminal in Tilburg, die het nog steeds exploiteert, evenals de treinterminal in Eindhoven. Wetransport vervoert al vijftien jaar goederen intermodaal, gebruikmakend van het spoor.

Wil Versteijnen nam bij de opening van de terminal bij Budel-Dorplein op maandag 3 april het woord. Hij noemde bij de ope-

ning van de multimodale terminal De Kempen, die is verzeen aan de haven van Budel-Dorplein, deze inland terminal "nu al uniek".

"De provinciegrens tussen Limburg en Brabant loopt hier over dit perceel."

De inland terminal De Kempen heeft een lange historie. De gemeente Weert en de provincie Limburg hebben de ontwikkeling van de haven gesteund na 2009. In 2010 werd gebruik gemaakt van de Quick Wins-Binnenvaartsubsidie van het Rijk, waarmee intermodaal transport werd gestimuleerd door korte, snelle onderzoeken van de mogelijkheden van binnenhavens.

"Voorwaarde voor de Quick Win was dat het in 2013 klaar zou zijn", zei Wil Versteijnen met een brede glimlach. Hij dankte de mensen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het steeds maar doorschuiven van die einddatum, uiteraard met steun van Weert en de provincie Limburg.

"Er zijn vele stakeholders hier. En er waren veel tegenslagen met milieuvergunningen en beschikkingen maar uiteindelijk is



De forumdiscussie met van links naar rechts: gedeputeerde Twan Beurskens, wethouder Frans van Eersel, Harry Denis (Nyrstar), Donald Baan (Havenbedrijf Rotterdam), Wil Versteijnen (GVT) en Cees van Elk (MCA).

het gebied nu zuiver en kan het doorgaan."

Trimodaal

Versteijnen verwacht dat de terminal uiteindelijk trimodaal zal worden. Het spoortraject tot aan de terminal sluit aan op de IJzeren Rijn, de spoorlijn van Antwerpen dwars door Limburg naar het Ruhrgebied. "Tien jaar geleden spraken we al over hernieuwde ingebruikname daarvan, maar het zal zeker nog tien, twintig jaar duren voor dat gebeurt."

Gedeputeerde Economie en Kennisinfrastructuur van Limburg Twan Beurskens wilde daar tijdens de forumdiscussie onder leiding van MCA-directeur Cees van Elk niets over zeggen.

Wethouder Frans van Eersel vertelde wel dat er in Duitsland geen belangstelling voor bestaat om de IJzeren Rijn te reactiveren. "Maar tot deze plek kan men er wel gebruik van maken." Nyrstar voert vrijwel dagelijks zink aan met de trein vanuit Antwerpen.

Op het terrein aan de haven wordt geladen en gelost met

een reach stacker. Wellicht is er volgend jaar al een distributiecentrum van 20.000 m² en binnen vijf jaar worden er 10.000 containers per jaar overgeslagen naar binnenschepen, goed voor dagelijks tachtig vrachtautoriteiten minder.

Jaren geleden bezocht Wil Versteijnen met toenmalig MCA-directeur Bert Hilberts zinkproducent Nyrstar in Budel-Dorplein. Ze bekeken de mogelijkheden van het gebruik van de beschikbare haven aan de Zuid-Willemsvaart, waar alleen scheepjes afmeerden voor de afvoer van zwavelzuur van de zinkfabriek.

De ambities mogen in vergelijking met inland terminals als bijvoorbeeld Nijmegen (400.000 TEU per jaar) bescheiden zijn, met binnen vijf jaar 10.000 containers per jaar, maar de verwachtingen zijn niettemin hoog voor de regio. Dat hangt samen met de ontwikkeling van het hele gebied (Kampershoeck 2.0) rondom de haven van Budel-Dorplein, waar de gemeente Weert verwacht veel bedrijfsterreinen uit te geven.

De aanwezigheid van een inland terminal zal dat gebied zeker aantrekkelijker maken. Twan

Beurskens wees op de groeipotentie van Weert en omstreken. "Het achterland wordt voor de zeehavens steeds belangrijker. De corridor via Venlo alleen is te smal, de vraag te gedifferentieerd."

Positionering

Ook voor de positionering van containers biedt inland terminal De Kempen mogelijkheden. Wil Versteijnen: "Te vaak worden containers leeg vervoerd. Een betere positionering van de containers betekent minder lege containers en een 'Big Win' voor alle partijen."

Donald Baan van Havenbedrijf Rotterdam noemde op een vraag van Cees van Elk Brabant en Limburg gezamenlijk het belangrijkste achterland voor de Rotterdamse haven. "Budel past in de ontwikkeling van het achterland. Het netwerk van inland terminals is vrijwel compleet. Het komt nu aan op het efficiënt benutten van dat netwerk."

Voor Nyrstar zelf betekent de ingebruikname van de inland terminal De Kempen een stap naar meer milieuvriendelijk vervoer. "Een goede ontsluiting over de weg en over water en een manier om economie en natuur samen te laten gaan", aldus Harry Denis, group manager Real Estate bij Nyrstar.

De ingebruikname van de inland terminal voor containeroverslag is fase 1. De tweede fase zal in 2018 gereed zijn met de overslagmogelijkheid voor bulk. Dit hangt ook samen met de verdere ontwikkeling van het gebied rondom de haven.

Bij de officiële opening op maandag 3 april lag het schip De Kempen al klaar voor de afvaart. Verwacht wordt binnen enkele maanden een dagelijkse afvaart te kunnen bieden voor de pendeldienst tussen De Kempen en Tilburg.



Wil Versteijnen, burgemeester van Weert Jos Heijmans en Paul Maas van Wetransport verrichtten de openingshandeling, door met de reach stacker van de terminal een feestelijke container te verplaatsen.



De feestelijke ingebruikname van de terminal.

TNO en BCTN doen onderzoek naar slimmere logistiek

Wanneer arriveert die container in Limburg?

Een betere logistiek van de containervaart tussen Rotterdam en Limburg – in het bijzonder de regio Venray-Venlo – is de doelstelling van een onderzoek dat is uitgevoerd door TNO en BCTN. Ze deden het samen met ontvangende partijen Gibson/Ceva uit Wanssum (Venray) en Action in Echt. Met stroomlijning van de containervaart is een tijdswinst van één tot twee dagen te behalen, denkt terminalmanager Jan-Jaap Kroft van BCTN.

Binnenlandse Container Terminals Nederland (BCTN) exploiteert terminals onder andere in Venray en Roermond en onderhoudt lijndiensten over de Waal en de Maas tussen Rotterdam en het achterland.

Informatie koppelen

Esther Slieden, manager sales en marketing: "Logistiek is een samenwerkingsverband van verschillende partijen, maar iedereen heeft zijn eigen belang." Er zijn veel partijen betrokken bij het verschepen van containers van Rotterdam naar de regio Limburg. Slieden: "Bij elke partij zit een stukje informatie. En die informatie moet je in goed vertrouwen met elkaar delen om die containers in Limburg te krijgen door gebruik te maken van de binnenvaart in plaats van alles op een truck te zetten."

Volgens TNO en BCTN moet er winst te behalen zijn door de containervaart slimmer te organiseren. "Je hebt hiervoor een keten nodig van samenwerkende partijen, die op elkaar wordt afgestemd door de informatie van die deel-



Door de schaalvergroting duurt het lossen van zeeschepen steeds langer. (archieffoto Tekst & Toebehooren)

nemers aan elkaar te koppelen. Iedereen zit op zijn stukje in die keten; dus eigenlijk op een stukje informatie." Aldus Slieden.

Vertraging

De binnenvaart is afhankelijk van de diepzee-rederijen en hun lijndiensten op onder meer Rotterdam. Slieden: "Je moet beide lijndiensten op elkaar afstemmen, want de zeeschepen wachten niet op ons."

"Maar wij wachten ook liever niet op hen, maar onze binnenvaartschepen mogen pas beginnen met het laden van de containers als het zeeschip klaar is met zijn operatie. Daar kan vertraging in optreden, want die grote zeeschepen moeten tegenwoordig duizenden containers per keer lossen. En zo'n megaklus kan 48 tot 72 uur duren. Als dan bijvoorbeeld een container van Gibson in Venray als eerste van boord gaat, dan moet het binnenvaartschip nu toch nog een

dag of twee, drie wachten voordat de laatste container van boord gaat." Slieden stelt vast dat besparing is te behalen in het beter op elkaar afstemmen van de zeevaart en de binnenvaart. Jan-Jaap Kroft, terminalmanager voor Roermond en Venray: "Dat binnenvaartschip moet dus op het juiste tijdstip aan de kade van de zeehaven in Rotterdam liggen. Niet te vroeg en niet te laat."

Mag de container al mee?

Slieden: "Dat is het stukje tijdswinst dat voor ons in deze operatie is te behalen. Maar er komt nog iets bij: de douane-inklaringen. Want onze containers kunnen wel op de kade staan in Rotterdam, maar de vraag is: mag ik hem alvast meenemen? Is de douane akkoord? Zijn alle documenten in orde? De antwoorden op deze vragen moeten ook in de transportketen gekoppeld zijn."

Stroomlijning van de containervaart dus. Vandaar dat TNO met BCTN en ontvangende partijen in Limburg onderzoekt hoe dat zou moeten.

Het is de bedoeling een computertoepassing te ontwikkelen die alle stukjes informatie van de deelnemers van de transportketen ver-

gaart, het transport regelt en zelfs voorspelt waar de container zich op enig moment bevindt.

Tijdswinst

Zeer handig en efficiënt voor alle partijen. Ook voor de logistieke distributiecentra en de ontvangende partijen in Limburg. Slieden: "Als BCTN zeggen wij tegen de ontvangende partij: uw container is naar verwachting morgen om twaalf uur bij u. Dan huurt hij een ploeg vaklieden in van elf tot vijf uur. Als dan die container dabbas om drie uur arriveert, heeft die ploeg van elf tot drie staan wachten. De zichtbaarheid en een betere voorspelling wanneer die container er zal zijn, maken de inzet van de ploeg veel beter."

Een tijdswinst tot twee dagen is realistisch, stellen Kroft en Slieden. "Dat betekent ook een concurrentievoordeel voor de regio. We willen dat Limburg de komende jaren een logistieke hotspot blijft."



Esther Slieden en Jan-Jaap Kroft: Iedereen in de keten zit op zijn eigen stukje informatie. (foto Noud van der Zee)

Steeds meer containers per schip van en naar Noord-Frankrijk

Eind 1996 opende de eerste containerterminal in het Noord-Franse Prouvy zijn deuren. Via een binnenvaardienst was er een directe verbinding met Antwerpen. Twintig jaar later groeit Contargo North France nog steeds.

Het containervervoer startte destijds met één schip van 32 TEU. Het werd ingezet tussen de haven van Prouvy (ten zuiden van Valenciennes) en de haven van Antwerpen. De binnenvaardienst werd in het leven geroepen voor één klant, die nu nog steeds gebruikt maakt van de diensten van Contargo.

Sinds vorig jaar zet Contargo op deze verbinding zeven binnenschepen in die wekelijks 850 TEU vervoeren tussen de havens in Valenciennes en de zeehavens van Duinkerke tot Rotterdam.

Een kwart van de verladings in Valenciennes maakt voor hun importen en exporten regelma-

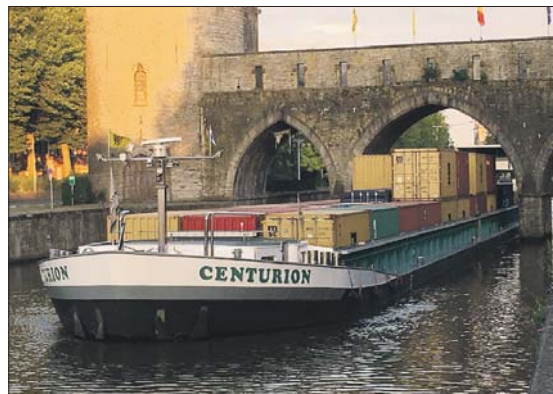
tig gebruik van gecombineerd binnenvaartvervoer.

Via de Escaut Valenciennes Container Terminal worden inmiddels meer dan vijftig laad- en lospunten bediend. In 2016 vervoerde Contargo North France 31 procent meer TEU's op deze bestemming dan in 2015: een record.

Overslagrecord

Contargo heeft zijn activiteiten in Noord-Frankrijk in de loop der tijd sterk uitgebreid. Eerst in de haven van Prouvy en sinds 2015 op de nieuwe containerterminal van Bruay-sur-l'Escaut/Saint-Saulve. De containeroverslag op de Escaut Valenciennes Container Terminal steeg in 2016 met 28 procent ten opzichte van 2015.

De terminal ligt al drie jaar voor op de geplande ontwikkeling. Hij staat in de top vijf van Franse binnenhavens die zich toeleggen op het containervervoer per binnenschip van en naar de zeehavens en



In 2016 voer voor het eerst een binnenschip met drie lagen containers over de Schelde in Frankrijk. Het ms Centurion vervoerde 84 TEU van Bruay-sur-l'Escaut (Escaut Valenciennes Terminal) naar Antwerpen. Op de foto passeert de Centurion de Pont des Troux in Doornik. (foto Contargo)

is de grootste containerterminal in de regio.

Vorig jaar behandelde Contargo North France op zijn terminals 20.000 TEU meer dan in 2015.

Ook dat zorgde voor een nieuw record. Volgens manager Gilbert Bredel nadert de Escaut Valenciennes Container Terminal de grenzen van zijn capaciteit. Hij kijkt

dan ook uit naar de geplande uitbreiding. Dan neemt de capaciteit toe van 85.000 naar 120.000 TEU.

Nieuwe binnenvaardienst

De recordresultaten zijn mede te danken aan de permanente inspanningen van Contargo en zijn partners om de dienstverlening en productiviteit te verbeteren. De afgelopen jaren is consequent geïnvesteerd in overslaginfrastructuur en transportcapaciteit. Daarnaast zijn de EDI-connecties geoptimaliseerd met bedrijven die het vervoer van zeecontainers regelen.

In 2016 nam Contargo North France vijf extra mensen in dienst. De faciliteiten die het bedrijf in samenwerking met de douane aanbiedt hebben al veel nieuwe verladings over de streep getrokken om voor de binnenvaart te kiezen.

In de loop van dit jaar start een nieuwe binnenvaardienst en komen er weer nieuwe douanefaciliteiten bij.