

Binnenhavens voor overslag containers hebben het tij mee, maar wildgroei dreigt

Frank Gersdorf
's-Hertogenbosch/Born

Voor de extra containeroverslag op de Tweede Maasvlakte zijn meer binnenhavens nodig. Maar het moeten er niet te veel worden.

Hij doet zijn best om boven het gebruik van de vrachtwagens uit te komen. Om de minuut verlaat een vrachtwagen met oplegger de overslaghaven in Born, op weg naar een klant. 'Die heeft een gekoelde container. Daar zien we er steeds meer van', roept Jan Overdevest, directeur van het containeroverslagbedrijf Barge Terminal Born (BTB) aan de Maas bij Born in Zuid-Limburg. 'Deze gaat naar Hewlett Packard.'

In het havenkantoor, waar de chauffeurs zelf hun vracht in- en uitchecken, leert een blik in de computer dat in de container een printer voor een drukker verpakt zit. Waarschijnlijk in het Verre Oosten gemaakt. De accu's zijn gevoelig voor temperatuurwisselingen, vandaar de koeling. De eindbestemming kent Overdevest niet. 'Ik weet alleen dat deze naar het Europese distributiecentrum van HP gaat, hier even verderop.'

Het is spitsuur. Per etmaal worden er niet meer dan circa tweehonderd containers in het havenkje aan het Julianakanaal, parallel aan de Maas, aan land gehesen. De meeste containers gaan naar een van de vele Europese distributiecentra in een straal van enkele tientallen kilometers rond Born. Nedcar ligt om de hoek en is vanzelfsprekend ook een belangrijke klant.

Bijna iedereen is blij met de overslag. Overdevest zelf natuurlijk. Er is zicht op een forse uitbreiding, twintig jaar geleden nadat zijn schoonvader — de Rotterdamse ondernemer Fred Verstoep — het bedrijf in Born is begonnen en nu de kinderziekte achter de rug zijn.

De gemeente Sittard-Geleen, waaronder Born valt, is ook blij. Direct en indirect zijn er zo'n 2500 arbeidsplaatsen bij gekomen.

Rotterdam is verheugd omdat Born een oplossing biedt voor de knelpunten in het transport naar het achterland, die ontstaan als de Tweede Maasvlakte af is. Rotter-

dam heeft zich verplicht om 45% van de vracht over de binnenwateren naar het achterland te brengen. Dat is een verviervoudiging van het huidige volume.

Ook de samenleving plukt de vruchten van binnenlandse overslaghavens, zoals die in Born. 'In Born zorgen we ervoor dat er dagelijks tweehonderd trucks minder rond Rotterdam of Antwerpen op de weg zijn. Dat is winst voor ons allemaal.'

Zo'n 150 kilometer stroomafwaarts aan de Maas benadrukt directeur Rien Geurts van het overslagbedrijf Binnenlandse Container Terminals Nederland (BCTN) in 's-Hertogenbosch dat vervoer over water nog een voordeel heeft. 'Een schip zorgt per eenheid vracht voor 30% minder CO₂-uitstoot', zegt hij, terwijl er achter hem om de paar minuten een container op een kleine trekker het

overslagterrein verlaat opweg naar de brouwerij van Heineken, enkele honderden meters verderop.

'Heineken was een voorloper. Dat besloot vijftien jaar geleden zijn bier voor de export op binnenschepen naar Antwerpen of Rotterdam te transporteren.' Volgens Geurts dacht het bierconcern daarbij in de eerste plaats aan het milieu.

Volgens de twee overslagbedrijven in Born en 's-Hertogenbosch

zijn er volop mogelijkheden om te groeien. Dat is niet alleen te danken aan de zorgen om het milieu en de verplichting voor de Rotterdamse haven om het transport over de binnenwateren uit te breiden. Een groot voordeel is ook dat het transport over water goedkoper is dan wegtransport vanaf afstanden van honderd kilometer.

Bovendien kan een haven die dicht bij de klant zit, gemakkelijker 'meedenken' met de klant. 'Voor de klant is er veel zekerheid dat hij op tijd over zijn producten kan beschikken', zegt Overdevest, die ook directeur is van BTB-aandeelhouder Waalhaven Group uit Rotterdam. 'Dit is een kwestie van goed plannen, dat we samen met de klant en de reder doen.'

De binnenvaart is een groeiemarkt met nieuwe banen bij de overslag. Dat heeft veel gemeenten ertoe aangezet om ook een overslaghaven voor containers op de agenda te zetten. Volgens BCTN-directeur Geurts, die ook containeroverslaghavens in Nijmegen en Venray aanstuurt, is de afgelopen jaren echter een wildgroei aan initiatieven voor binnenhavens ontstaan.

'In de jaren van de zogenoemde quick wins-subsidies kwam bijna elke gemeente aan het water met een plan voor een overslaghaven voor containers. Het resultaat is dat we met veel te veel havens opgescheept zullen zitten. Kleinere havens die dicht bij andere havens worden aangelegd, gaan het niet redden. Er is een zeker volume nodig om dagelijks te kunnen varen en rendabel te blijven. Een klant wil ook pas zaken met je doen als je vijf keer per week naar Rotterdam vaart. De gemeente Gennep heeft haar plan al ingetrokken. Het is wachten tot er meer verdwijnen.'

**Frequent
Klant wil pas zaken-
doen als je elke dag
naar Rotterdam vaart**
**Voorloper
Heineken koos al
vroeg voor het water**



Directeur Jan Overdevest van BTB in Born: 'Met één schip op de Maas tot 200 trucks minder rond Rotterdam'

Foto: Anoniem/Momms