

Transferium botst niet met terminals

OPINIE Weg als het moet, binnenvaart en spoor als het kan

Een nieuw Container Transferium botst niet met de bestaande inland terminals, schrijven Havenbedrijf Rotterdam en de VITO in een gezamenlijk betoog.

De containeroverslag in Rotterdam verdrievoudigt de komende twintig jaar. Gelijktijdig neemt het wegvervoer flink toe. Alleen een stevig en sturend beleid kan voorkomen dat het wegverkeer helemaal vast loopt en dat de milieubelasting te groot wordt.

Parallel hiermee zijn wegtransport en binnenvaart gediend bij doorstroming, minder wachttijden en een betrouwbare planning. Dit is een bedrijfseconomische noodzaak, financieel en omdat de schaarser wordende arbeidskrachten willen varen en rijden in plaats van wachten. Meer dan ooit tevoren is het daarom zaak om nu de al meer dan vijftien jaar oude slogan 'De truck als het moet, binnenvaart en spoor als het kan' om te zetten in praktische actie. Anders gezegd: de noodzaak van het 'moeten' verkleinen en de mogelijkheden van het 'kunnen' vergroten. Hiervoor is een groot aantal maat-

voor het transport van en naar de zeeterminals. Depots op het CT voorkomen dat vrachtauto's met lege containers alsnog de haven moeten bezoeken. Een extra service is de barge/barge-overslag voor binnenvaartschepen.

Die hoeven voor kleine partijen dan niet meer door te varen naar de Maasvlakte.

De primaire doelgroep is het deel van het wegvervoer dat momenteel niet of slechts beperkt gebruikmaakt van intermodaal vervoer. Een gunstige ligging ten opzichte van snelweg plus concentraties van verladings/ontvangers is dan ook een vereiste. Er worden door marktpartijen al initiatieven voor CT's ondernomen in Amsterdam en Moerdijk. Naast de noordelijke en zuidelijke locatie is er ook een centraal/oostelijke in ontwikkeling.

De bestaande achterlandterminals werken vooral voor ontvangers en verladings in hun directe omgeving.

'De waarde van de inland terminals gaat verder dan die van hun locatie'

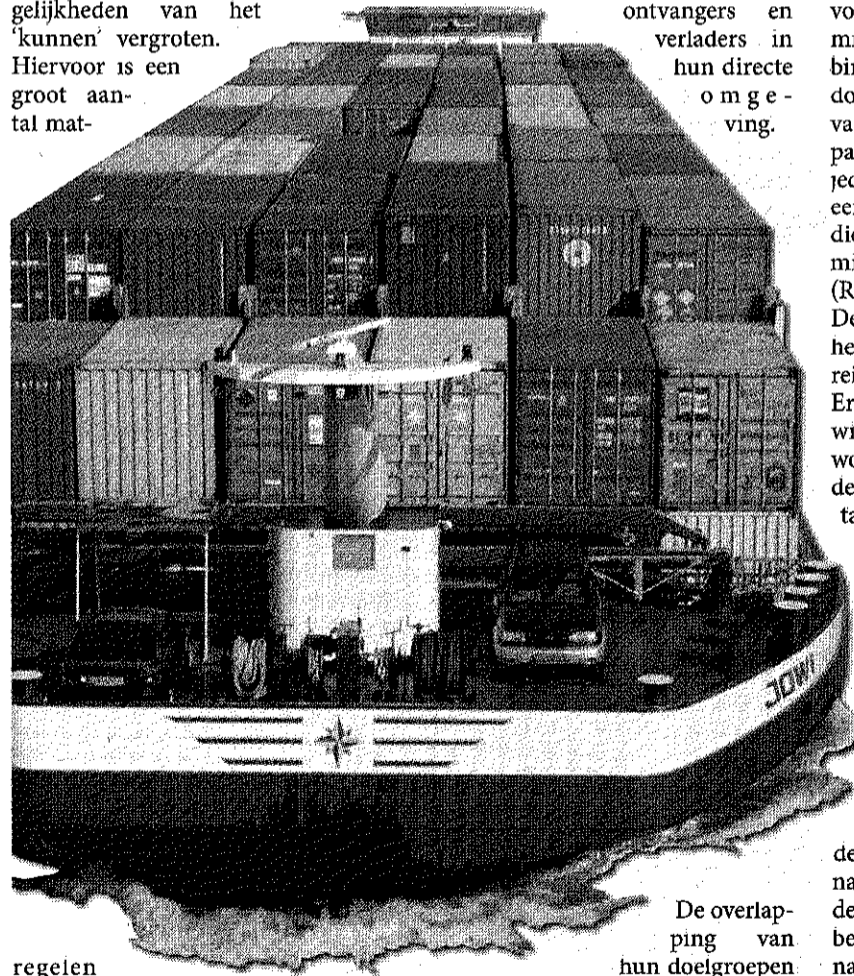
kan worden. Denk dan aan vergroting van hun marktaandeel binnen het bestaande bedieningsgebied. Ook de invloed van containertransferia op het functioneren van het bestaande netwerk is onderwerp van onderzoek. Het rapport wordt medio april verwacht.

De waarde van de binnenlandse terminals gaat verder dan die van hun locatie en de versterking daarvan. Een groot deel van de terminals is verenigd in de Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO). Deze is sterk betrokken bij de afhandeling van containerbinnenvaartschepen in de Rotterdamse haven en bij logistieke innovaties.

Expertise Het project 'Verbetering Afhandeling Barges', waarbij ook ECT Delta en het Havenbedrijf Rotterdam zijn betrokken, is hiervan een voorbeeld. Op en met ECT Delta Terminal wordt de laatste planning van binnenvaartschepen verzorgd. Hierdoor verminderen de wachttijden van schepen en wordt de terminalcapaciteit beter benut. Het VITO-project is voor het Havenbedrijf dan ook een voorbeeld dat uitbreiding verdient naar de overige containerterminals en binnenvaartoperators (Rijnvaart).

De VITO is, net als andere belanghebbenden, betrokken bij de voorbereiding van de containertransferia. Er wordt regelmatig expertise uitgewisseld en de wederzijdse belangen worden kenbaar gemaakt. Denk aan de concurrentiepositie van een aantal bestaande terminals en de efficiëntie van de barge/barge-overslag. Het project Container Transferium zit in de fase van consortiumvorming. Onder de partijen die belangstelling hebben om te investeren, bevindt zich een aantal inland terminal operators.

Het HbR is overtuigd van hun belang voor de bereikbaarheid van de haven en de efficiëntie van de logistieke keten. Het brede streven naar een modal shift kan niet zonder de potentie van de binnenvaart. De betrokkenheid van achterlandterminals bij de haven wordt daarom verder versterkt. Enerzijds door verbetering van de afhandeling in de haven en de zone daar direct buiten. Anderzijds door een verschuiving van distributie en containeropslag in de richting van het achterland. Minder moeten en meer kunnen dus.



regelen in voorbereiding, denk aan capaciteitsmanagement op de A15. Wij concentreren ons in deze bijdrage op het vergroten van de bijdrage van het transport over water. Er zijn twee elkaar aanvullende en versterkende lijnen: het vestigen van containertransferia ('minder moeten') en bestaande binnenlandse terminals versterken ('meer kunnen').

Een containertransferium (CT) vangt in de eerste plaats containerwegvervoer af voordat het de haven bereikt. Binnenvaartschepen zorgen in een hoogfrequente pendeldienst

De overlapping van hun doelgroepen is beperkt en zal steeds minder gewicht krijgen naarmate de totale containerstroom groeit. Samen vormen ze een intermodaal netwerk dat de positie van de Rotterdamse haven zowel mogelijk maakt als versterkt. De versterking bestaat onder ander uit de toegevoegde waarde van de bestaande locaties als mogelijke vestigingsplaats voor (nieuwe) distributieactiviteiten en containerdepots.

Momenteel onderzoekt Buck Consultants, in opdracht van het Urgentie Programma Randstad, hoe het netwerk nog meer en beter gebruikt

MARTIEN WINDHORST, PROJECTLEIDER CONTAINER TRANSFERIUM HAVENBEDRIJF ROTTERDAM AAD ORGELIST, VOORZITTER VITO
redactie@nieuwsbladtransport.nl

FOTO DANNY CORNELISSEN