



Het doel is innovaties versnellen. We zoeken daarbij naar actieve ondernemers

– Twan van Lankveld, Midpoint Brabant



Door beter en slimmer te plannen, wordt de binnenvaart een sterke concurrent van de vrachtwagen

– Remon Versteijnen, BTT Multimodal Container Solutions



Hoe beter we het digitaal vastleggen, hoe beter en duurzamer het vervoeren kan

– Nicolien Hendrickx, Logistics Community Brabant

▲ Van links naar rechts: Twan van Lankveld van Midpoint Brabant, Remon Versteijnen van Barge Terminal Tilburg en Nicolien Hendrickx van Logistics Community Brabant.

FOTO RON MAGIELSE/PIX4PROFS

distributiecentra (dc), zoals Samsung en Tesla in Tilburg. Hierdoor worden veelal hoogwaardige goederen vanuit de havens in Rotterdam en Antwerpen naar de terminal in Tilburg verscheept om vervolgens naar het dc te gaan. In Oosterhout en Moerdijk zijn het veelal containers met een breed assortiment, van bijvoorbeeld meubels tot blikken soep. „Met de komst van Logistiek Park Moerdijk is het nog belangrijker dat we een goed binnenvaartproduct hebben.”

Het bundelen van de krachten van de terminals in Tilburg, Oosterhout en Moerdijk begon in 2018. Toen gingen de havens de kleinere schepen weren, omdat daarbij meer handelingen nodig zijn dan bij een groot schip.

Volgens Versteijnen kost het verplaatsen van een voertuig zo'n drie kwartier. Dure tijd waarin de havenkraan stilstaat. Door samen te werken konden de terminals een groter schip aanschaffen. Ze gingen van 60 containers van 12

meter naar 420 containers per vracht.

Hierdoor werden ze een interessante partij voor de havens en hebben ze betere afspraken kunnen maken, zoals vaste tijden voor laden en lossen. Dat maakt de binnenvaart weer een gunstige partij voor klanten, want volgens Hendrickx van Logistics Community Brabant is transport via water veilig, op tijd en duurzaam.

Op dat laatste punt zijn nog stappen te zetten. Daar waar elektrische vrachtwagens al op de weg rijden, verloopt die ontwikkelingen op het water moeizamer. Afgelopen september is het eerste elektrische binnenvaartschip van Nederland in gebruik genomen. Dat vaart nu dagelijks tussen Alphen aan den Rijn en Moerdijk.

Niet rendabel

De gehele vloot van de West-Brabant Corridor zonder uitstoot laten varen, is nog ver weg. Het kost simpelweg een hoop geld, meer dan bijvoorbeeld bij een vracht-

wagen. „Het is op dit moment niet rendabel. Zo gaat de romp van een schip bijvoorbeeld zo'n 40 jaar mee. Wel blijven we continu investeren in verduurzaming. Ik verwacht dat de gehele vloot binnen tien jaar hybride is. De volgende stap is volledig elektrisch”, verklaart Versteijnen van de Tilburgse terminal.

Vanaf augustus wordt de containerterminal in Bergen op Zoom aangesloten op de West-Brabant Corridor. Het subsidieproject waarmee de ICT rondom de samenwerking wordt verbeterd, loopt daarna nog een jaar door.

De bedoeling is dat op dat moment met minder bewegingen meer containers worden vervoerd. „Dus niet meer, maar slimmer”, vat Twan van Lankveld van Midpoint Brabant het samen. Hendrickx van Logistics Community Brabant: „En dat we die kennis weer kunnen delen met studenten en het netwerk, zodat andere terminals er ook hun voordeel mee kunnen doen.”



▲ Afgelopen september is het eerste elektrische binnenvaartschip van Nederland, de Alphenaar (links), in gebruik genomen. Die vaart nu dagelijks tussen Alphen aan den Rijn en Moerdijk.

FOTO MORENO MOLENAAR/PIX4PROFS