

Thema
MULTIMODAAL**Container Terminal Doesburg gaat uitbreiden**

Riviertransport leeft op in Hanzestad 2.0

‘Een inlandterminal geeft rust in de totale supply chain’, stelt Harm Roelofsen, directeur van Container Terminal Doesburg. Hij is ervan overtuigd dat het vervoer over water zal groeien en de behoefte aan inlandterminals daarmee ook. Niet voor niets wil Roelofsen de terminal uitbreiden en de capaciteit verdubbelen, een investering van zo’n 10 miljoen euro.





Harm Roelofsen, directeur en mede-oprichter van Container Terminal Doesburg: 'We wachten nog wel op een definitief akkoord van de betrokken overheden en instanties.'

'Klanten keken de kat uit de boom en wilden afwachten hoe het ging'



Wij sorteren met onze uitbreidingsplannen voor op de groei die we de komende jaren zien komen in het vervoer via het water', zo verklaart Harm Roelofsen, directeur en mede-eigenaar van Container Terminal Doesburg (CTD), waarom de inlandterminal en de haven in de Gelderse gemeente aan de vooravond staan van een flinke expansie. Als een van de Hanzesteden voert Doesburg al eeuwen handel via de rivier de IJssel, maar het hedendaagse belang van duurzaamheid geeft het vervoer over water een nieuwe boost. 'De plannen zijn helemaal klaar en liggen bij alle betrokken overheden en instanties. We wachten nog op een definitief akkoord en hopen binnen nu en twee jaar daadwerkelijk met de aanbouw te kunnen beginnen. De bedoeling is dat we de capaciteit verdub-

belen met nog eens 45.000 teu, een uitbreiding van de kademuur van 120 meter en een tweede kraan.' Behalve de uitbreiding van het Doesburgse terminalterrein zijn er ook aanpassingen nodig in de IJssel, zoals een vergroting van de zwaairom (keerplaats voor schepen, red.). Daarmee wordt CTD in de toekomst ook toegankelijk voor grotere schepen van klasse 5, zoals Grote Rijnschepen. Nu is CTD bereikbaar voor binnenvaartschepen tot en met klasse 4. Met de uitbreiding van de terminal, onderdeel van Rotrexma Holding, is in totaal zo een investering van circa 10 miljoen euro gemoeid. Roelofsen is ervan overtuigd dat duurzaam zeecontainertransport via de binnenvaart alleen maar belangrijker wordt in de toekomst. 'Vervoer over de waterwegen is beter, kostenefficiënter, betrouwbaarder en meer milieubewust. Geografisch is Doesburg interessant als portaal van de Gelder-

se regio naar de rest van Nederland en Europa. Als alles meezit, ben je van hieruit minstens twee tot drieënhalf uur bezig om over de weg in de haven van Rotterdam te komen. Over het water kun je ervan op aan dat het tien tot twaalf uur duurt. Dat zorgt voor minder verkeer op de weg en minder uitstoot, doordat het brandstof uitspaart die je normaal zou gebruiken voor de trucks. De komende jaren zal er vanuit de overheid ook steeds meer worden aangestuurd op watervoer in plaats van wegtransport. Congestie is een probleem dat voorlopig alleen maar erger wordt, terwijl er nog voldoende potentie is op de waterwegen.'

Voorspelbaar

'Het werken met een inlandterminal is voor veel bedrijven een goede oplossing en geeft rust in de totale supply chain. Ik houd zelf niet van verras-

singen en wil dat alles in een rustige en voorspelbare cadans verloopt. Dat is ook van belang voor onze klanten. En als het onverhoopt toch anders loopt in de planning, dan houden we onze reactietijd zoveel mogelijk beperkt. Ik vergelijk onze organisatie wel eens met een ambulance. Die moet 24/7 onmiddellijk inzetbaar en beschikbaar zijn bij nacht en ontij. Dat geldt ook voor een inlandterminal.' 'Het gaat natuurlijk om veel meer dan uitsluitend overslag en het vervoer van A naar B. Wij hebben bijvoorbeeld een eigen CO₂-calculator ontwikkeld waarmee we de uitstoot meten. Hiermee hebben klanten meteen inzicht in hun CO₂-uitstoot en kunnen ze daarop anticiperen. Daarmee lopen we vooruit op de invoering van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Vanaf 2026 moeten alle bedrijven voldoen aan de CSRD-verplichting en hun



'We hebben een goed containerjaar gehad, de overslag bedroeg vorig jaar 32.000 teu.'

CO₂-uitstoot rapporteren.' 'Ook hebben we eigen douanespecialisten en verzorgen we services aan de containers, zoals gasanalyse en actief ontluchten.'

Schap van supermarkt

Behalve dat CTD naar eigen zeggen veel doet om de belasting op het milieu laag te houden, signaleert Roelofsen dat een duurzame aanpak een steeds belangrijker argument is voor klanten in hun keuze voor zakenpartners. 'Bedrijven willen met hun producten natuurlijk niet slecht scoren in de schappen van de supermarkt als consumenten daar de uitstootcijfers op de etiketten met elkaar gaan vergelijken. Dan wil je als fabrikant goed voor de dag komen met betrouwbare, goede cijfers. Wij merken echt dat het meedenken in duurzame oplossingen steeds belangrijker wordt.'

De Doesburgse terminal heeft geïnvesteerd in het terugwinnen van energie van de kranen, zodat die kan worden hergebruikt. Daarnaast heeft CTD sinds twee jaar een laadpunt voor elektrische vrachtwagens en heeft de terminal geïnvesteerd in een eigen elektrische truck, samen met Ginaf en Aviko. Het gaat om een 50-tons e-truck voor containervervoer. Geen standaard uitvoering, maar een heavy duty-truck die door Ginaf is omgebouwd. De e-truck heeft een actieradius van circa 320 kilometer en wordt ingezet voor eigen ritten binnen een straal van zo'n 20 tot 30 kilometer. Daarnaast maakt CTD gebruik van walstroom. 'Zodra binnenschepen hier laden en lossen, kunnen de motoren uit en kunnen ze worden aangesloten op het elektriciteitsnet.'

Voor een terminal als CTD is een hoge doorloop-snelheid en een compacte organisatie van vijftien mensen essentieel, stelt Roelofsen. 'We hebben een goed containerjaar gehad, de overslag bedroeg vorig jaar 32.000 teu. We hebben opslagruimte voor zeshonderd tot duizend containers, die hier maximaal enkele weken staan.'

Internationaal

Sinds de haven en terminal in 2017 geopend werden, is de wereld voor bedrijven in de regio 'groot Gelderland' alleen maar groter geworden en internationaal zakendoen een stuk makkelijker, stelt Roelofsen.

'Er zijn in deze regio veel bedrijven actief in de maakindustrie: van fietsfabrieken tot papierproducenten. Door deze terminal is de wereldeconomie voor deze bedrijven veel dichterbij en toegankelijker geworden: van contacten met de Verenigde Staten tot China en Japan. Door te werken met door-to-door boekingen kunnen klanten hun containers direct doorboeken van de oorsprong van verre bestemmingen naar de terminal van CTD, waardoor demurrage en detention wordt gereduceerd.'

In de begintijd van de terminal keken bedrijven nog een beetje de kat uit de boom, herinnert Roelofsen zich. 'Gaandeweg hebben we het vertrouwen gewonnen en nu zien we dat er steeds meer vraag is en dat we ook nieuwe klanten aanspreken, juist omdat de binnenvaart als een goed alternatief wordt gezien. Daarbij bedienen we met CTD ook expediteurs.' ■