



‘Welkom in Sittard

MELS DEES

Wat in 1991 onder de rook van chemiereus DSM begon met een overslag van 18.000 teu groeide uit tot een achterlandterminal die jaarlijks 120.000 teu verwerkt. ‘Eigenlijk zijn we een transportonderneming voor zeecontainers van en naar Rotterdam en Antwerpen.’

Met de regelmaat van een klok rijden vrachtwagens af en aan op het terminalterrein van Barge Terminal Born (BTB). De namen van bijna alle mondiale rederijen zijn terug te vinden op de honderden containers die het beeld bepalen rond de insteekhaven aan het Julianakanaal.

In 1990 ontstond het plan een bargeterminal aan te leggen in het Limburgse Born. Bedrijven als DSM, papierfabriek KNP en Rockwool waren prominente verladers die een basislading konden toezeggen, waarop Fred Verstoep, directeur van de Waalhaven-Groep, het met twee andere aandeelhouders aandurfde om de terminal op te zetten. ‘Het was, na Nijmegen, de tweede achterlandterminal van Nederland’, vertelt Diederik Ezendam, Executive Commercial Manager van de terminal. ‘Toen de terminal begon was er in de directe omgeving eigenlijk maar één ander bedrijf, dat van autodistributeur Koopman.’ Die onderneming is er nog steeds gevestigd, maar inmiddels werd ook een groot aantal warehouses gebouwd in de directe omgeving van de binnenhaven. Zeer recent vestigde Katoen Natie zich direct naast de railterminal Born.

De terminal zelf groeide in ruim 25 jaar uit naar een terrein van 18 ha en beschikt over 500 meter kade. In de loop van de jaren verbeterden ook de nautische omstandigheden: de sluizen in het kanaal worden 24/7 bediend en de bruggen zijn verhoogd, waardoor containers vier lagen hoog vervoerd kunnen worden. Het kanaal kan schepen tot 330 teu verwerken, met een maximale lengte van 190 meter.

Buitenland dichtbij

De terminal ligt op de plek ‘waar Nederland op zijn smalst is’, zoals Ezendam het uitdrukt. België en Duitsland zijn dichtbij. ‘Het verzorgingsgebied van BTB loopt in noordelijke richting tot Mönchengladbach, daarna nemen de terminals van Duisburg en Neuss het over. In westelijke richting hebben we klanten tot Genk, naar zuiden bedienen we het gebied tot Luik en in het oosten tot Düren, vlak bij Keulen.’

Ezendam meldt niet zonder trots dat de terminal er in een kwarteeuw voor heeft gezorgd dat er 250 miljoen wegkilometers minder gereden hoefden te worden, door de inzet van binnenschepen en, in mindere mate, spoor. ‘Een belangrijke ontwikkeling is dat we het vervoer van lege containers wisten terug te dringen van

aan zee'



Barge Terminal Born ligt op de plek 'waar Nederland het smalst is'. Foto: MCM productions Geleen

45% in 1991 naar slechts 20% nu, dat scheidt in brandstofgebruik en het scheidt onze klanten kosten die gemaakt worden met het transport van lege containers.' In 1995 werd de spoorterminal aangelegd, maar de trein wordt een steeds minder dominante factor in de bedrijfsvoering. 'Als we containers over het spoor naar of van Rotterdam en Antwerpen vervoeren dan concurreren we met ons eigen product', legt Ezendam uit. 'We hadden een tijd een regelmatige shuttle, maar het vervoer over het spoor is duur en vaak onpraktisch.' Zo kan de terminal slechts in bepaalde tijdslots via het spoor bereikt worden. 'Dat betekent dat je regelmatig de hele dag een diesellok werkloos op het terrein hebt staan.' In de praktijk zijn het vrachtwagens die voor de aan- en afvoer van lading voor de schepen zorgen. Om ook daarbij een verduurzaming te realiseren wordt het gebruik van elektrische vrachtwagens onderzocht.

Autoproductie

Het grote publiek kent de naam van het stadje Born vooral van de autofabriek die er staat. 'Toen Mitsubishi er de Outlander nog assembleerde was het een van onze grootste klanten. Het 'Just in Time' productieproces was zo ingericht, dat het terminalterrein als

stock gebruikt werd voor de onderdelen. Op de tweede nauwkeurig reden de vrachtwagens met containers van en naar de fabriek.' BMW heeft die positie bij BTB niet overgenomen. 'De onderdelen voor de Mini komen uit Oxford, het transport verloopt sneller over de weg.' Wel heeft Mitsubishi, net als tal van andere be-

We verwachten te groeien tot 175.000 teu in 2020.

drijven, nog een groot Europees Distributiecentrum voor spareparts in Born, een vaste klant van de terminal.

Meer klanten van Ezendam hadden last van de crisis, en daarmee ook de terminal. 'Gelukkig is de markt hersteld en verwachten we te kunnen groeien naar 175.000 teu in 2020.' Niet alleen is de markt weer beter, maar ook kan de terminal zich verheugen op klanten met een

stabielere goederenstroom. 'De handel in producten als oud-papier en schroot is heel volatiel. Een kleine schommeling in de prijs kan al betekenen dat de lading wegvault.' Vooral de vele chemiebedrijven rond Born zijn belangrijke verladings die de terminal gebruiken.

Eigen trucks

'Het transport van en naar de terminal organiseren we voor een groot deel zelf,' legt Ezendam uit. 'We hebben eigen trucks waarmee we ongeveer 70% van het transport zelf verzorgen en we hebben drie schepen vast en meerdere schepen op inhuurbasis die voor ons varen. In die zin zijn we eigenlijk een transportbedrijf.'

Een deel van het terrein wordt gebruikt voor het repareren en schoonmaken van containers. Ook bewaking en gasdetectie heeft BTB, waar dertig mensen werken, zelf in huis.

Welke factoren spelen een rol bij de gehoopte groei naar 175.000 teu? Ezendam: 'wat helpt is de kilometerheffing in België, dat is toch een extra kostenpost voor verladings. We zien nu al dat meer verladings kiezen voor transport met binnenschepen. Wat niet helpt is de congestie bij de zeeterminals. Het wordt tijd dat daar een eind aan komt.'