

Verladers vergeten soms dat binnenvaart een optie is en dat wil Impuls Zeeland veranderen

Zeeland heeft een actieprogramma Binnenvaart, maar hoewel er veel lading via het water gaat, laten ook nog veel verladers het schip links liggen. Remco de Rijke van Impuls Zeeland weet wat er moet veranderen.

Hoe staat de binnenvaart er in Zeeland voor?

'Zeeland is van nature een watergebonden provincie, dus er gaat al veel via het water. Maar er zijn nog altijd flinke kansen onbenut. Het grootste probleem is niet dat verladers de binnenvaart afwijzen — het is dat ze er simpelweg weinig over nadenken. Ze hebben een vaste vervoerder voor de inkomende stroom, een vaste voor de uitgaande, en zolang dat werkt, stellen ze geen vragen. Ik sprak onlangs een verlader die zeventig containers per week doet en nog nooit serieus via de binnenvaart heeft vervoerd. Zijn antwoord op mijn vraag waarom niet: "Dat doen we altijd al zo." Dat zegt alles.'

Hoe doorbreek je die gewoonte?

'Mijn eerste stap is altijd: informeren. Veel verladers weten niet welke binnenvaartverbindingen er vanuit Zeeland al bestaan. Via North Sea Port - de fusie van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent - bereik je West-Afrika, Zuid-Amerika en Scandinavië en meer. Zodra mensen dat horen, verschuift de toon van het gesprek. Dan volgt de tweede stap: laat het zien. Wij brengen verladers uit verschillende regio's bij elkaar, zodat ze van elkaars goederenstromen kunnen leren. Onlangs organiseerden we zo'n bijeenkomst in Moerdijk, met bedrijven uit Moerdijk én uit de regio North Sea Port. Dat soort uitwisseling opent ogen.'

Kleine verladers zeggen vaak dat ze te weinig volume hebben voor de binnenvaart. Terecht?

'Dat is een veelgehoord bezwaar, maar niet altijd terecht. Als je vijf containers hebt, is het inderdaad lastig om zelf een binnenvaartdienst te organiseren. Maar dat hoeft ook niet. Lever je bakken in bij een logistiek partner — Verbrugge, Lineage,



Zeeland Container Terminal (ZCT) of 3MCT — en laat hen het bundelen. Je hoeft zelf niet te begrijpen hoe de barge-planning werkt. De drempel is veel lager dan mensen denken, zeker als je dicht bij een haven zit. Een chauffeur die nu een paar containers per dag naar Rotterdam rijdt, kan er lokaal zoveel meer verwerken. Dat is gewoon rekenen.'

Maar is de binnenvaart ook betrouwbaar genoeg? De barge ligt ook weleens stil.

'Dat klopt, en dat moet ik eerlijk zeggen. Ook in Rotterdam en Antwerpen lopen barges weleens vast. De binnenvaart is geen wondermiddel. Maar de vergelijking moet je wel eerlijk maken: ook de vrachtwagen staat vast, de chauffeur is er soms niet, de dieselprijs stijgt. Ik adviseer bedrijven nooit in een keer volledig over te stappen - dat is ook niet realistisch. Maar wie een deel van zijn stroom over water kan organiseren, bouwt veerkracht in zijn keten. Minder afhankelijkheid van één modaliteit, minder gedoe met wisselende chauffeurs, minder taalbarrières aan

Binnenvaart cruciaal voor Zeeland 2050

Het programma Zeeland 2050 ziet de binnenvaart als een belangrijk transportmiddel voor de uitvoering van de grote ruimtelijke en economische opgaven in de provincie. Het programma richt zich op het versterken van de woningbouw, de ontwikkeling van duurzame industrieën en het versterken van natuur- en waterveiligheid. Voor de realisatie daarvan zijn grote goederenstromen nodig. Daarbij gaat het onder meer om bouwmaterialen voor woningen en bedrijfslocaties, maar ook om het vervoer van duurzame energiedragers naar toekomstige energieproductielocaties. De binnenvaart

kan volgens betrokken partijen een belangrijke rol spelen bij het afwikkelen van die stromen. Dat vraagt wel om een omslag in het denken van bedrijven. Wanneer verladers en logistieke partijen die stap niet zetten, dreigt de verkeersdruk op de Zeeuwse wegen verder toe te nemen. Het Actieprogramma Binnenvaart Zeeland ondersteunt, net als Impuls Zeeland, de gewenste modal shift door bedrijven te stimuleren en te faciliteren. Het doel is om de binnenvaart tijdig in positie te brengen, zodat de sector klaarstaat wanneer de uitvoering van Zeeland 2050 op stoom komt.

Binnenvaart op de Westerschelde. Foto Adri van de Wege

het hek. Dat zijn echte operationele voordelen, ook als de barge een dag vertraging heeft.'

Jij experimenteert met gamification om verladers in beweging te krijgen. Wat is het idee?

'Ik doe een haalbaarheidsonderzoek naar hoe je gedragsverandering kunt versnellen bij de mensen die dagelijks de transportplanning doen. Want uiteindelijk zit de beslissing niet alleen bij de directeur, het zit ook bij de planner die elke ochtend kiest welke truck hij belt. Mijn idee: daag een bedrijf uit om dit jaar 10 of 20% meer via intermodaal vervoer te doen, en koppel daar een beloning aan. Een etentje voor het team, een bonus, wat dan ook. Maak er een wedstrijd van. Bel jij die klant even om een paar bakken over het water te sturen, zodat we samen onze doelstelling halen? Dat soort interne dynamiek werkt. De logistieke sector is praktisch ingesteld. Je kunt er lang over praten, maar een trigger werkt beter.'

En financieel — zijn er ook harde prikkels?

'Ja. De modal shift-subsidie gaat binnen enkele weken weer open, en ik help bedrijven daar graag mee. Ik heb inmiddels 8,5 ton aan subsidie op naam staan via verschillende ini-

De drempel is veel lager dan mensen denken

tiatieven. Maar los van subsidie: de economische druk op wegvervoer neemt toe. Hogere dieselprijzen, de vrachtwagenheffingen die per juli ingaan, stijgende loonkosten voor chauffeurs. Op het moment dat je per rit onder druk staat, wordt de binnenvaart vanzelf interessanter. Niet als ideologische keuze, maar als nuchtere rekensom. Mijn advies is altijd hetzelfde: probeer het gewoon. Niet voor altijd, niet alles tegelijk. Gewoon een maand. Dan zie je vanzelf wat het oplevert.'

Wie is Remco de Rijke?

Remco de Rijke is logistiek makelaar voor het programma Joint Corridors of Road en verbonden aan Impuls Zeeland. Hij is voor Zeeland het centrale aanspreekpunt voor bedrijven die de overstap willen maken naar binnenvaart of shortsea-vervoer: verladers en vervoerders bij elkaar brengen, subsidietrajecten begeleiden en routes ontsluiten die bedrijven nog niet kennen.

Remco de Rijke.
Foto Provincie Zeeland



Dit artikel wordt u aangeboden door Provincie Zeeland