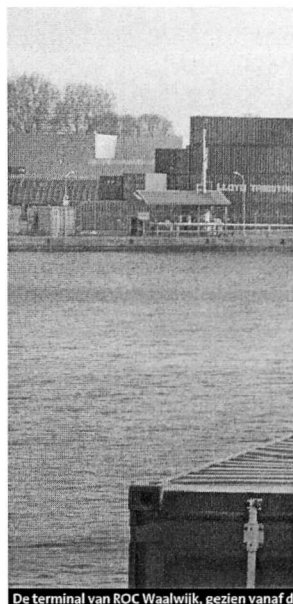


# 'Je moet je vooral niet druk maken'

**FRISIAN HOPPER** Vertraging bij een terminal werkt door in het totale vaarschema

**Hoe soepel loopt het containertransport per binnenvaart in logistiek top land Nederland? Rob Mackor reisde een dag mee heen en weer van Rotterdam naar Waalwijk. 'Je moet gewoon naar je eerste afspraak varen en alles over je heen laten komen.'**



De terminal van ROC Waalwijk, gezien vanaf de

De dag begint met een domper. Keurig op de afgesproken tijd, half twaalf 's ochtends, arriveert chauffeur Tiny van der Heide van ROC Waalwijk bij de gate van de nagelnieuwe Euromax-terminal op de zonovergoten Maasvlakte, waar ik instap om een container voor Waalwijk op te pikken. Direct bij de poort gaat het mis. 'Passagiers mogen de terminal niet op', zegt een securitymedewerker, die uit het poortgebouw is komen aanlopen.

Tegenwerpingen dat ik netjes in de wagen zal blijven, halen niets uit. 'Passagiers mogen de terminal niet op', herhaalt de man nog maar eens.

Ik stap uit, slenter wat rond en als ik richting slagboom loop, blijkt hoe serieus ze de voorschriften hier nemen.

'Wilt u op het parkeerterrein blijven wachten', klinkt het vermanend uit de mond van een beveiligingsdame, die buiten even een sigaretje staat te roken. Gelukkig had ik het bord waarop onder andere staat dat er nergens op de terminal gefotografeerd mag worden net gefotografeerd.

**Spoebakkie** Een minuut of 25 later rijdt Tiny met zijn vrachtwagen de poort weer uit. 'Dat ging keurig. Soms duurt het wat langer, maar over

het algemeen word je hier vlot geholpen.' Toch zit hij een beetje in de piepzak. Hij is bang dat het poortincident gevolgen zal krijgen. Een securitybeampte is hem op de terminal achterna gereden en vroeg om een verklaring. Berustend haalt hij zijn schouders op: 'Het gaat nergens over.' Onderweg vertelt hij dat het om een 'spoebakkie' gaat, een Cosco-container met bankstellen en andere meubelen uit Shanghai. De ontvanger in Waalwijk wil de container zo snel mogelijk hebben en laat hem daarom over de weg komen en niet met de barge.

**Gaswolk** De 120 kilometer lange rit naar het industrieterrein van Waalwijk verloopt probleemloos en na anderhalf uur arriveren we bij het distributiecentrum van Basis Transport op het industrieterrein Waalwijk, waar Tiny z'n container moet afkoppelen bij deur 10 en de container bij deur 11 moet oppikken. Hij fixt het in een paar minuten, inclusief aaneen afkoppelen van de leidingen voor het remsysteem en de verlichting. Ook moet hij de deuren van de Chinese container openmaken, waarbij hij er goed op let achter de deur te blijven. 'Ik weet dat de containers voor deze klant niet gegast zijn, maar ik neem geen risico. Ik heb een gezin thuis en ik kan niet hebben dat ik hier door een gaswolk onderuit ga', legt hij uit.

**Stunten** Tegen tweeën zijn we bij ROC Waalwijk, de inlandterminal, die acht jaar geleden werd opgericht door de wegvervoerder Van der Linden Transport, dat eveneens op het industrieterrein van Waalwijk is gevestigd. Terminalmanager Jaap Verstraete vertelt dat dagelijks drie schepen (de Frisian Hopper, Anita en Ferox) op en neer pendelen tussen Waalwijk en de Rotterdamse containerterminals. 'Theoretisch kan een schip in een etmaal precies een rondreis maken, maar meestal halen we dat niet en komen we gemiddeld op ongeveer vier rondreizen per schip per week uit', legt hij uit. Volgens hem komt dat omdat de schepen in Rotterdam vaak

vertraging oplopen: 'Je hoeft maar ergens een afspraak te missen en het hele schema schuift op.'

Hoewel de economische crisis niet aan ROC Waalwijk voorbij gaat, is hij niet ontevreden over het ladingaanbod. 'In januari zaten we 20 procent onder vorig jaar, in februari 17 procent en in maart nog maar 10 procent', somt hij vanachter zijn pc op. 'Maar vergeleken met 2008 is niet realistisch, de markt was toen totaal overspannen. Ten opzichte van 2007 lopen we zelfs 8 procent voor en ik denk dat we geen slecht jaar zullen draaien, al zullen we die 26.500 containers van vorig jaar niet halen', schetst hij.

ect

Gehele terminal - Entire terminal

Gebruikers melden bij security  
Getoetste registratie verplicht  
Geen loze ring zonder voorafmelding  
Toegangsbadge zichtbaar dragen  
Visitekaartje meenemen

All visitors must report to security  
Valid identification required  
No access without prior announcement  
Identification must be worn visibly  
Visitors are subject to personal search

Kade - Quay

emergency number  
0181 - 377112

For more information see security

ISPS locale/location/lokation

De terminal is een beveiligde zone. Het is niet toegestaan om te roken, te eten of te drinken. Het is niet toegestaan om alcoholische dranken te gebruiken. Het is niet toegestaan om vuurwapens te gebruiken. Het is niet toegestaan om te roken. Het is niet toegestaan om te eten of te drinken. Het is niet toegestaan om alcoholische dranken te gebruiken. Het is niet toegestaan om vuurwapens te gebruiken.

The terminal is a secured zone. It is not permitted to smoke, eat or drink. It is not permitted to use alcoholic drinks. It is not permitted to use firearms. It is not permitted to smoke. It is not permitted to eat or drink. It is not permitted to use alcoholic drinks. It is not permitted to use firearms.

Die terminal ist eine gesicherte Zone. Es ist nicht erlaubt zu rauchen, zu essen oder zu trinken. Es ist nicht erlaubt, alkoholische Getränke zu verwenden. Es ist nicht erlaubt, Feuerwaffen zu verwenden. Es ist nicht erlaubt zu rauchen. Es ist nicht erlaubt zu essen oder zu trinken. Es ist nicht erlaubt, alkoholische Getränke zu verwenden. Es ist nicht erlaubt, Feuerwaffen zu verwenden.



De gate van Euromax.



Chauffeur Tiny sluit een container.



Frisian Hopper.



Schipper Robert Jorritsma en stuurvrouw Sandra Hollestelle.

Wel een lastig neveneffect van de recessie is dat containers steeds meer vernipperd worden aangeboden. 'De zeederijen hebben hun tarieven door de crisis enorm moeten verlagen en je merkt dat hun klanten, verladers en expediteurs, behoorlijk lopen te shoppen en nu eens een plukje containers hier boeken en dan weer daar. Da's leuk voor ze, maar wij mogen die zendingen weer bij elkaar verzamelen', aldus de terminalmanager. Maar wordt er dan niet geshopt onder de barge operators? 'Dat gebeurt natuurlijk ook en er zijn partijen die daar in mee gaan, maar wij blijven daarbuiten. Wij zijn niet het goedkoopste, maar zeker ook niet het

duurst. Wij bieden voor een gezond tarief een betrouwbaar product. Daar staan we voor en daar gaan we niet gaan stunten', zegt Verstraate. Dan blijkt hoe gemakkelijk een planning in het honderd kan lopen. 'Vijf uur, half zes', kondigt de bargeplanner de vertrektijd aan van de Frisian Hopper, het schip waarmee ik terug naar de Maasvlakte zal varen. Verstraate trekt wat wit weg: 'Dat meen je niet, hij stond gepland voor drie uur. Het schip blijkt de nacht ervoor vertraging te hebben opgelopen op de Deltaterminal, waardoor alles opschuift...

**Rust** Een uitgebreide rondleiding over de terminal en over het (inderdaad behoorlijk grote) industrieterrein verder, schud ik rond vijven de hand van schipper Robert Jorritsma en van 'stuurvrouw' Sandra Hollestelle van de Frisian Hopper. Robert vertelt dat de vertraging is ontstaan doordat ECT zijn schip tegenwoordig behandelt aan de Deltaterminal omdat de binnenvaartterminal aan de Hartelhaven bij gebrek aan werk voorlopig is gesloten.

'En dan moet je maar afwachten wanneer je terecht kunt. Bovendien gaat het veel langzamer omdat die grote zoekcranes eigenlijk niet geschikt zijn voor binnenschepen. Ik kwam hier pas tegen twaalfen aan en dan hebben we zes uur verplichte rust, want met een tweemansbemanning mag je maximaal achttien uur per dag varen.' De Fries piekert er niet over eerder te vertrekken. 'Ik kijk wel uit. Als gesnapt wordt, is de eerste boete 500 euro, de tweede nog veel meer en de derde keer mag je

voorkomen. Als het een incident zou zijn, was het tot daar aan toe. Maar dit is geen incident, het gebeurt elke keer.'

**Waterbus** Rond half zes gaan de 'touwtjes' los en begint de terminal langzaam aan ons voorbij te schuiven. Even later glijden we de sluis binnen, die de industriehaven van Waalwijk scheidt van de Maas. Eenmaal op de rivier maakt Sandra vaart en met een snelheid van een kilometer of 18 varen we richting Rotterdam. 'Het is net een waterbus, al tweeënhalf jaar lang varen we hetzelfde rondje', merkt Jorritsma op. Het is stil op het water en het ziet er naar uit dat we onze afspraak, om half twaalf onder de kraan van de Delta Dedicated East terminal van ECT, soepeltjes gaan halen. Jorritsma checkt de stuwplannen nog eens en Sandra mailt ze naar ECT. Om tien uur gaat ze slapen, zodat zij het schip 's ochtends vroeg na het laden en lossen weer terug kan varen.

**Klap** Er lijkt geen vuiltje aan de lucht. Tot we rond half elf onder de Hartelbrug door varen en de Frisian Hopper zich bij ECT meldt. Er is een probleem met het stuwplan: een twintigvoeter te veel en als die niet mee kan, moeten er om stuwtechnische redenen nog twee veertigvoeters blijven staan. Bovendien geeft het systeem aan dat de stabiliteit van het schip dan in gevaar komt. Jorritsma is zichtbaar geërgerd: 'Dat blijkt dan nu. Degene die de planning gemaakt heeft, wist vanmiddag toch ook al dat het niet klopte?' Maar hij heeft afgeleerd om zich druk te maken. 'In de containervaart moet je gewoon naar je eerste afspraak varen en dan alles maar over je heen laten komen. Er gaan constant dingen mis, maar je kunt er toch niets aan veranderen en stennis maken werkt alleen maar averechts.' Hij besluit manager John van der Linden in Waalwijk te bellen en na wat heenen weer gebel lijkt de zaak opgelost: alle containers kunnen toch mee en de stabiliteitsindicator van het stuwprogramma staat op groen. Precies om half twaalf liggen we onder de kraan, maar daar gebeurt

niets. De 'klap' staat omhoog en er is geen mens te bekennen. 'Pauze', zegt Robert, 'ze zullen om twaalf uur wel beginnen.' Hij krijgt gelijk. Er komt een busje aanrijden en een machinist klimt in de enorme kraan. Het ge-

vaarte komt tot leven en de machinist, die een meterdje of 25 boven de nietige 'Frisian Hopper' hangt, probeert de containers uit het schip te vissen. De 'spreader' zwaait vervaarlijk over de containers en grijpt een paar keer mis. Een havenwerker op de kade spreekt verwoed aanwijzingen in op zijn mobilfoon tegen de kraanmachinist. Robert heeft al genoeg gezien: 'Een leerling. Dat betekent dat de planning de prullenmand in kan.'

**Scheef** Twee uur, een heleboel dreunen en wat verschaad later, heeft de machinist zeventien dozen uit het ruim gevist. 'Ik snap best dat mensen opgeleid moeten worden, maar waarom altijd bij mij', vraagt Robert zich met gevoel voor ironie af. Na het lossen neemt de instructeur het over. Het verschil is groot: in een half uur

zet hij vijftien containers aan boord. De laatste wordt niet goed neergezet en hangt wat scheef op een zogenoemde sticker. 'Nou dat weer. Nou ja, ik vraag wel aan Euromax om die recht te zetten', zegt Robert.

'We merken dat verladers en expediteurs bij de rederijen shoppen'

JAAP VERSTRAATE  
terminalmanager ROC Waalwijk

Rond half vier maken we vast bij de Euromax-terminal, waar de Frisian Hopper de resterende containers moet oppikken. Maar omdat we op de Delta Terminal vertraging hebben opgelopen, moeten we wachten tot er een kraan vrijkomt. Dat kan over een

uur zijn, maar het kan ook nog best twee uur duren. 'Ik denk dat ik hier sowieso tot zes uur lig. Dan ga ik slapen en kan Sandra terugvaren.' Ik heb wel even genoeg containers gezien. Robert belt de planning van Euromax en vraagt of er een passagier van boord kan. Na een tijdje komt er een securitybusje aanrijden, dat me keurig voor de poort af zet. Dat dan weer wel.

ROB MACKOR  
rob.mackor@niewsbladtransport.nl



ROC-terminal manager Jaap Verstraate.



De 'Frisian Hopper' in de sluis bij Waalwijk.