

## Van weg naar water; Deventrade deed het

**Deventrade BV is leverancier van sportkleding en -accessoires. Jaarlijks importeert het bedrijf 100 tot 125 containers met deze producten. Over zee, van bijvoorbeeld het Verre Oosten naar Rotterdam. En vanaf daar over de weg naar het magazijn in Deventer. Om kosten te besparen, gooide Deventrade het eens over een andere boeg: het laatste stukje per binnenvaartschip.**

Heel veel Europese voetballers, hockeyers en handballers sporten in kleding van Deventrade. Het familiebedrijf levert onder andere aan meer dan 700 sportspeciaalzaken en diverse sportverenigingen in Nederland en het buitenland. Bijna alle kleding wordt geproduceerd in het Verre Oosten. Logistic manager Erik Jonker schetst de reis van de sportshirts en -broeken. "Veel producten komen uit China, maar bijvoorbeeld ook uit Pakistan en Turkije, over zee naar de haven van Rotterdam. Daar worden de containers overgeladen op vrachtwagens die het laatste deel van de route naar Deventer afleggen. Jaarlijks maken 100 tot 125 containers met onze producten deze reis." In een pilot heeft het bedrijf de vrachtwagens ingeruild voor een binnenvaartschip. Het schip voer met 10 containers naar de containerterminal in Hengelo, want in Deventer kunnen (nog) geen containers gelost worden. Van Hengelo naar Deventer gingen de containers dus nog wel per vrachtwagen. Jonker kreeg in deze pilot advies van Miranda Volker van Bureau Voorlichting Binnenvaart, zij heeft een en ander onderzocht en aangezwengeld vanuit een provinciaal project om vervoer over water te stimuleren.

### Hoeveelheid werk viel mee

De voordelen van vervoer per binnenvaart? Minder kosten! Jonker: "Het wegtransport tussen Rotterdam en Deventer is relatief duur in verhouding tot de zeereis van China naar Nederland. Vervoer per binnenvaartschip is goedkoper." Een ander voordeel voor Deventrade is de flexibiliteit in de levering. "Met de terminal kan ik afspreken dat de containerlevering bij ons magazijn over een langere periode verdeeld wordt, zonder dat dit allerlei extra kosten met zich meebrengt." Het mag bovendien duidelijk zijn dat vervoer over water zorgt voor minder drukke wegen in onze regio. En ook voor minder CO2-uitstoot en dus een beter leefbare regio.

De nadelen? "Vervoer per binnenvaart is iets langzamer. Een container die per vrachtwagen vanaf de Rotterdamse haven komt, is de volgende dag al hier. Binnenvaartschepen varen niet elke dag. Maar voor ons is dat op zich geen probleem, wij houden daar rekening mee in de planning." De voordelen wegen voor Deventrade dus op tegen de nadelen. Het is dan ook Jonkers intentie om vaker per binnenvaartschip te gaan vervoeren. Daarbij is de containerterminal in Doesburg ook een optie, naast die in Hengelo.

Tot slot een tip van Jonker voor andere bedrijven die hun logistieke proces anders willen inrichten. "Laat je niet tegenhouden om het onbekende aan te gaan. Vervoer per binnenvaart was voor mij een relatief nieuwe wereld, maar de hoeveelheid werk die ermee gemoeid was, viel me enorm mee. Gewoon doen dus!"

### Binnenvaart of vrachtwagen – de feiten en cijfers

*Bij vervoer van een 2 teu-container van Rotterdam naar Deventer*

|                        | Weg            | Water          |
|------------------------|----------------|----------------|
| Levertijd              | 1 dag          | 4 tot 5 dagen  |
| CO2-uitstoot           | 54.500 kg/jaar | 47.300 kg/jaar |
| Flexibiliteit leverdag | klein          | groot          |