

## TRANSPORT

# 'Drempelloos denken'

Ondernemer Rene Giesbers werd 's nachts wakker en bedacht een inklapbare en superlichte container. 'Goed voor het milieu'

Paul Zaal

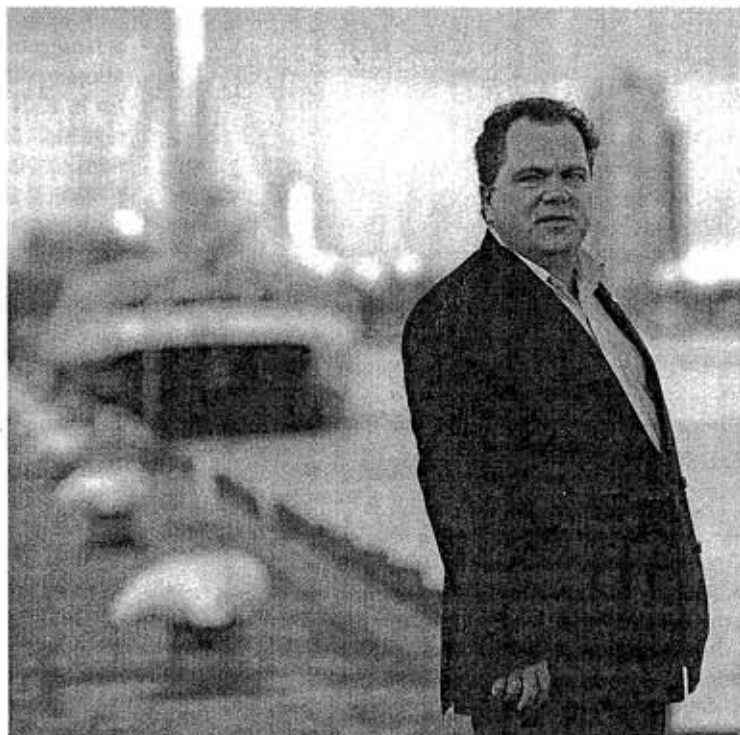
Hij komt uit de bouw- en installatiewereld en heeft naar eigen zeggen helemaal niets met een zeecontainer. 'Een stalen doos die sinds zijn ontstaan nooit is geïnnoveerd. Onbegrijpelijk,' zegt de Rotterdamse ondernemer Rene Giesbers (47), mede-eigenaar (met twee broers en een zus) van installatiebedrijf Giesbers & Van der Graaf.

Tijdens een autoritje zo'n twee jaar geleden luisterde Giesbers naar de radio. 'Het ging over zeecontainers. Ze zeiden dat de overslag in de haven van Rotterdam ging groeien met 10 procent per jaar.' Die nacht werd hij om een uur of drie wakker. Met een idee voor een inklapbare container. Hij wist dat een groot deel van de containers (op zee en op de weg) leeg wordt vervoerd. Jaarlijks kost dat verplaatsen van lucht vele miljarden euro's. 'Zonde van het geld. En onnodig.'

Dat moest beter kunnen, dacht Giesbers, die – eenmaal wakker – een nieuwe container tekende. Enthousiast als de ondernemer is, liet hij her en der wat proefballonnetjes op om te zien hoe mensen op zijn vinding reageerden. 'Ze waren positief. Ook zij begrepen niet waarom zo'n container nog niet bestond.' Daardoor gesterkt richtte Giesbers een werkgroep op met mensen uit de containerwereld om zijn container te realiseren.

Die voorfase financierde de familie uit eigen middelen. Giesbers stelde een aantal eisen aan de container. Zo moest hij lichter zijn dan de stalen 'dozen', wat goed is voor het milieu. Bovendien moest de container, als hij overboord zou vallen, 24 uur kunnen blijven drijven. 'We wisten precies hoe de container er uit moest komen te zien en zijn hem gewoon gaan maken. Drempelloos denken, noem ik dat.'

Alle inspanningen resulteerden deze zomer in een prototype, de zogeheten Cargoshell. Op de Technische Universiteit in Delft was al eens een inklapbare container



Rene Giesbers: 'Een stalen doos die nooit is geïnnoveerd. Onbegrijpelijk'

bedacht, maar wat de Cargoshell in de ogen van Giesbers uniek maakt, is de materiaalkeuze: composiet, een vezelversterkte kunststof. Hierdoor is de Cargoshell 400 kilo lichter dan een stalen twintigvoets-container, die zo'n 2.200 kilo weegt.

Een andere unieke eigenschap van de Cargoshell is de mogelijkheid om de toestand van gevaarlijke stoffen in de container

## Hightech-doos

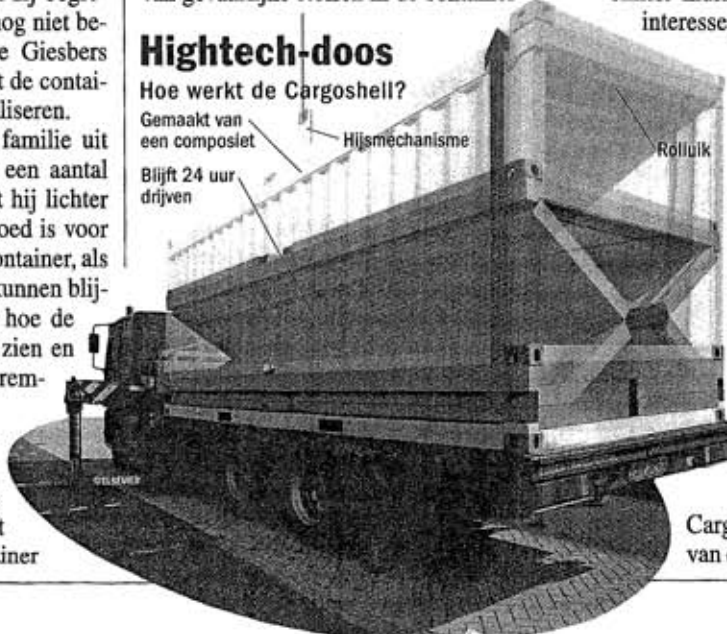
Hoe werkt de Cargoshell?

Gemaakt van een composiet

Hijsmechanisme

Rolliuk

Blijft 24 uur drijven



van buitenaf te controleren met een *tracking & tracing*-systeem. Bij de huidige containers kan dat niet, omdat staal geen gps-signalen doorlaat, legt Giesbers uit.

Door alle innovaties zal zijn container wel duurder worden. De vraag is of de transportsector daarop zit te wachten, nu de crisis ook daar hard heeft toegeslagen. Toch verwacht Giesbers dat zijn container zal aanslaan, mede doordat hij minder ruimte in beslag neemt: een traditionele container neemt de plek in van vier ingeklapte Cargoshells. Niet alleen de opslagkosten, maar ook de transportkosten zijn op deze manier drastisch te verlagen.

Eind juni presenteerde Giesbers de container onder grote belangstelling in de Cruise Terminal Rotterdam. Hij deed dit in het bijzijn van onder anderen de Rotterdamse havenwethouder Lucas Bolsius (CDA) en Pieter van Essen, topman bij Rotterdam Climate Initiative, een organisatie die duurzaam ondernemen moet ondersteunen. De ondernemer kreeg daarmee de aandacht die hij wilde. Tot zijn grote verrassing, want 'ik ken niemand uit de haven en niemand uit de haven kent mij'. Uit voorzorg hield hij de presentatie op zijn verjaardag. Zijn familie was uitgenodigd. 'Als er niemand was gekomen, hadden we gewoon mijn verjaardag gevierd.'

Giesbers is zich ervan bewust dat het ook anders had kunnen lopen. 'Je komt als buitenstaander even aan "de haven" vertellen dat ze een nieuwe container moeten gaan gebruiken. Ik kan me voorstellen dat ze daar niet op zitten te wachten.' Intussen, zegt hij, hebben enkele multinationals, potentiële klanten, al interesse getoond in de Cargoshell.

Giesbers heeft grootse plannen. 'De Cargoshell wordt de eerste zeecontainer met een energielabel.' In het voorjaar van 2010 moet de container klaar zijn om de markt te overerven. Giesbers is in gesprek met verschillende partijen. 'Het is nu aan de industrie, de overheid en banken om de stap te zetten van de plan- en ontwikkelingsfase naar productie op grote schaal.'

Om eraan toe te voegen: 'Als in 2020 van de 26 miljoen zeecontainers er 1 miljoen een Cargoshell zijn, ongeveer 4 procent van de markt, ben ik dik tevreden.' ■