



10 IJZERSTERKE VERHALEN

Gebruikerservaringen van
goederenvervoer per spoor

MAX.GROSS

44800 lbs
20320 kg

TARE

8215 lbs
3726 kg

ADD TARE WEIGHT
AND MEASUREMENTS
WHEELS

WEIGHT OF GEN. SET
RAIL EQUIP.
FITTED

MAXIMUM PERMITTED
WEIGHT ON
ADMINISTRATIVE

PERMISSIBLE GROSS
I.C. RAILWAYS
LIMITS 21000 KG



10 ijzersterke verhalen

Wat wordt er per spoor vervoerd en waarom? Desgevraagd zullen velen antwoorden dat vooral bulk-lading per spoor wordt vervoerd, zoals steenkool en ijzererts, omdat het goedkoper is dan vervoer over de weg. Dat er nog een heel scala aan andere goederen over het spoor gaat blijft vaak onbekend. We zouden dit kunnen illustreren door alle wagons en containers doorzichtig te maken, maar dat is helaas niet mogelijk. Wat we wel voor u doen in deze brochure is die goederen laten zien die u op het eerste gezicht niet zou associëren met spoorvervoer, zoals varkensvoer, diepgevroren vis, verse melk en wijn.

In tien verhalen leest u over ondernemers die gekozen hebben voor spoorvervoer en hun beweegredenen hiervoor. Het valt op dat veel ondernemers voor het spoor kiezen vanwege de duurzaamheid. Een overstap naar spoor helpt hen hun doelstellingen ten aanzien van CO2 reductie te halen. Een ander argument blijft natuurlijk de prijs. Zeker na de economische crisis kijken ondernemers kritisch naar de kosten van het transport. Spoorvervoer over langere afstanden blijkt daarbij gunstig te scoren.

We hopen dat deze ijzersterke verhalen u mogen inspireren tot navolging.

Max Philips

Directeur
Rail Cargo information Netherlands



1	INTERMODAAL HEEFT DE TOEKOMST	6
2	FRISSE PLANTEN	10
3	SNUFFELEN AAN HET SPOOR	14
4	TWEE KEER PER WEEK OSLO-ROTTERDAM	18
5	CARBON FOOTPRINT VERMINDEREN	22
6	VERWARMEN EN KOELEN OP AFSTAND	26
7	INKLAREN EN WEGWEZEN	30
8	MARKTDENKEN, INNOVATIES EN BEELDVORMING	34
9	VAN KISTJE TOT CONTAINER	38
10	INTERMODAAL IS EEN STRATEGISCHE KEUZE	42

**PRODUCT**

Tapijttegels

BEDRIJF

InterfaceFLOR International B.V.

OP HET SPOOR SINDS

Oktober 2007

MOTIVATIE RAIL SHIFT

CO2-, NOX- en fijnstofreductie in het kader van Mission Zero in 2020

TONNAGE

Gemiddeld 20 ton per week

ROUTE

Scherpenzeel - Utrecht - Rotterdam - Gallarate - Milaan Linate - nationale distributie in Italië

AFSTAND

1.200 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Vos Logistics (wegvervoer Scherpenzeel - RSC Rotterdam) » Hupac (spoorvervoer RSC Rotterdam - Milaan Linate) » Lokale groupagevervoerders (wegvervoer Milaan Linate - eindbestemmingen in heel Italië)

AMBITIE

Zoveel mogelijk afvoer van pallets naar dichtst-bijzijnde barge- en railterminal. Groot voorstander van zo'n intermodale terminal in Valburg aan de Waal/Betuweroute

1**Lef nodig bij verladers**

INTERMODAAL HEEFT DE TOEKOMST

InterfaceFLOR heeft stevige ambities op het gebied van duurzaamheid. Zo wil het van oorsprong Amerikaanse bedrijf (5.000 medewerkers, 1 miljard omzet) in 2020 de impact die het bedrijf op het milieu heeft, verminderen tot nul. Mark Haverlach van het bedrijf in Scherpenzeel zet zwaar in op verduurzaming van het transport. Intermodaal transport is in zijn ogen daarbij de enige optie. Het palletvervoer naar Italië staat al op het spoor. Maar er kan nog veel meer.



“Onze bestuursvoorzitter Ray Anderson had in 1994 geen antwoord op de vraag welk effect de productie van onze tapijttegels nou eigenlijk op het milieu had. Gezien de nylons en de bitumen die zijn verwerkt in tapijttegels, zou dat best wel eens flink kunnen zijn. Hij heeft toen al de ambitie uitgesproken om het zoveel mogelijk duurzaam aan te pakken. Het bedrijf heeft toen 7 fronten genoemd waarop we aan de slag moeten. Het vijfde front gaat over transport en distributie. En dat was de afgelopen jaren mijn pakkie-an”, vertelt Haverlach. Hoewel hij inmiddels Europees controller is, kan hij nog enthousiast vertellen hoe InterfaceFLOR de zaken op transportgebied duurzaam regelt.

Minimaal 1 tegel

Eind 2006 heeft de fabriek in Scherpenzeel besloten alle uitgaande vervoeren centraal aan te sturen. Tot dan toe regelden de verschillende salesteams de verzending zelfstandig. Alle tapijttegels verlieten de fabriekspoort in een vrachtwagen om door verschillende transportbedrijven naar hun bestemmingen in heel Europa te worden gebracht. Gezien het feit dat klanten bij InterfaceFLOR

een minimale hoeveelheid van één tapijttegel (50 x 50 cm) kunnen bestellen, geeft dat wel aan dat de distributie heel fijnmazig is. Haverlach: “Vanuit mijn achtergrond bij AKZO Nobel wist ik dat dankzij intermodaal vervoer een behoorlijke reductie aan CO2-uitstoot is te realiseren. Het (intermodale) spoorvervoer heeft echter te maken met langere lead-times. Dat de spullen wat langer onderweg zijn, is voor ons product echter minder belangrijk. Doorgaans weten wij weken van tevoren waar we een zending naartoe moeten sturen. Dus van die hobbels hebben wij in ieder geval geen last.”

Hema-containers

Haverlach is ook een voorstander van de binnenvaart. Evenals het spoor scoort binnenvaart goed op milieugebied. InterfaceFLOR stuurt regelmatig volle containers naar de Verenigde Staten. Die gaan nu over de weg naar de CTU (Container Terminal Utrecht) vanwaar ze verder gaan met de binnenvaart naar Rotterdam. In de zeehaven worden de containers met tapijttegels overgeladen op de grote containerschepen van de internationale rederijen. Normaal gesproken

gaan lege containers vanuit Rotterdam voor belading naar Scherpenzeel. “Kan dat niet anders?”, vroeg Haverlach zich af. “Ja dus. Wij gebruiken nu containers die onder meer vrijkomen bij het grote distributiecentrum van de Hema in Utrecht. Die krijgen veel spullen uit Azië en China. Anders zouden zij die containers leeg moeten terugsturen naar Rotterdam. Hoe minder ‘lege’ kilometers, hoe beter voor het milieu. En ook nog beter voor de portemonnee!”

Valburg

Naar Italië is het spoor het beste duurzame alternatief. InterfaceFLOR laadt trailers of SWAP-bodies met pallets en rijdt die naar de dichtstbijzijnde spoorterminal. Momenteel is dat RSC Rotterdam. Daar gaan de trailers op de Hupac-trein naar Italië. “Jammer genoeg is de spoorterminal in Ede kort geleden gesloten. Dat was een ritje van slechts 10 kilometer. Onze trailers konden daar op de rechtstreekse shuttle Ede – Brescia. Daarom zie ik zeker kansen voor een railterminal in Valburg. Voor ons liever vandaag dan morgen. En als het wantrouwen in de markt ten opzichte van intermodaal vervoer verder afneemt en de vraag

naar duurzaam transport navenant toeneemt, dan happen andere verladers vast en zeker ook wel toe”, meent Haverlach.

Gunnen

Van Italië is bij verladers wel bekend dat het een makkelijk te bereiken ‘spoorland’ is. Voor landen als Frankrijk, Spanje, Tsjechië, Polen en verder bestaan nog grote twijfels. Haverlach zou graag zien dat vervoerders wat meer lef tonen als het om duurzaam transport gaat. Hetzelfde geldt trouwens voor de verladers. “Gun een transporteur eens een contract van drie jaar. Dan is het ook reëel om eisen te stellen ten aanzien van duurzaamheid. Hij weet dat de vracht drie jaar is gegarandeerd. Dan durft hij ook te investeren en innovaties te ontwikkelen”, aldus Haverlach.

Hoge bezettingsgraad

InterfaceFLOR levert tapijttegels over heel Europa. Naar de gebieden waar tapijttegels veel worden toegepast, gaan regelmatig vele pallets met tegels. Toch is dit vaak niet voldoende om een hele trailer te vullen. “Een lage bezettingsgraad is de dood in de pot

voor een goede duurzaamheidsprestatie”, zegt Haverlach. “Er zijn natuurlijk veel andere partijen met volumes die geschikt zijn voor groupage naar bestemmingen die ook wij aandoen. Ik roep andere verladers op om eens bij ons aan te kloppen. Dan bekijken we of we samen meer lading op het spoor kunnen krijgen.” Haverlach heeft de ervaring dat je het beste met middelgrote vervoersbedrijven om tafel kunt gaan zitten. “Dan krijg je ook de mensen enthousiast, die zelf beslissingsbevoegd zijn”, zo besluit deze pleitbezorger van het intermodaal transport.

Meer informatie:
Mark Haverlach
European Distribution Manager
InterfaceFLOR International B.V.
Glashorst 131
3925 BR Scherpenzeel
The Netherlands
T. +31 332 77 57 34
M. +31 652 417 508
E. mark.haverlach@interfaceflor.eu
www.interfaceflor.eu

2

Ondanks langere transportduur

PLANTEN EVEN FRIS
PER TREIN ALS
MET VRACHTWAGEN

PRODUCT
Tuin- en kamerplanten

BEDRIJF
Waterdrinker Aalsmeer B.V.

OP HET SPOOR SINDS
Zomer 2009

MOTIVATIE RAIL SHIFT
CO2-reductie (aanbod aan klant), alternatief voor wegvervoer ontwikkelen

TONNAGE
Pilotproject

ROUTE
Aalsmeer - regio Milaan

AFSTAND
ca. 1.150 km

LOGISTIEKE PARTNERS
Van der Slot Transport (wegvervoer Aalsmeer - RSC Rotterdam) » Hupac Intermodal (spoorvervoer RSC Rotterdam - Busto Arzizio en Novarra) » VE Trasporti Intermodali (wegvervoer Busto en Novarra naar klanten in de regio's Milaan en Turijn)

AMBITIE
Ontwikkeling van railroutes tussen Aalsmeer en verschillende container-terminals in Midden- en Oost-Europa

Je moet wel lef hebben om dwars tegen de overheersende mening in te gaan dat het nooit wat zal worden met de trein als modaliteit voor sierteeltproducten. De pilot waarmee onder meer plantengroothandel Waterdrinker Aalsmeer aantoonde dat het wel degelijk kan, verdient dan ook navolging. Supply chain manager Bob Ijpelaar van Waterdrinker vertelt waarom zijn bedrijf vol overtuiging verder gaat met de uitrol van het plantentransport per spoor.



“De bloemen- en plantenbranche behoort tot de laatste, meer traditionele, industrieën van Europa. Het gaat in de eerste plaats om geld verdienen, in de tweede plaats om geld verdienen en in de laatste plaats ook om geld verdienen. Dat kan ook niet anders want de marges waarover we in onze branche praten, zijn zeer gering. Wij kunnen dus heel goed verkopen en zijn vreselijk goed met de rekenmachine. Dat betekent dat elke bloemen- en plantenhandelaar heel scherp op de kosten let. En omdat het om levende waar gaat, dat onderweg aan bederf blootstaat, is snelheid en flexibiliteit in het transportproces van levensbelang. Geen wonder dat de vrachtwagen met stip op nummer één staat.”

Milieuprestatie

“Maar verdient die vrachtwagen nog altijd zo’n heilige status binnen deze branche? Er zijn namelijk ook minder gunstige ontwikkelingen zichtbaar voor het wegvervoer. Zo biedt de Europese wetgeving voor de rij- en rusttijden steeds minder ruimte voor flexibiliteit. Bovendien hebben we overal in Europa te maken met een toename van files. En wat te denken van een meer dan substantiële stijging van de dieselprijs, die ons de komende jaren staat te wachten? Meest actuele reden om te experimenteren met de trein is overigens de milieuprestatie en met name de CO2-reductie van het railtransport. Als we een flinke afstand met de trein overbruggen, kunnen we onze klanten een CO2-reductie in het transport van 50 procent aanbieden. Die wens horen we steeds vaker. De grote retailketens waaraan wij leveren, vragen dat niet alleen van ons, maar van ál hun leveranciers. Ook de teelt zelf moet schoner evenals bijvoorbeeld de verpakking. Waterdrinker wil uiteraard zelf graag maatschappelijk verantwoord onder-nemen, maar ziet daarnaast het railtransport als unique selling point.”

GreenRail

“Waterdrinker heeft meegewerkt aan het pilotproject GreenRail om te kijken of spoorvervoer van planten mogelijk is. Toen wij in deze pilot stapten, wisten we dat het railvervoer niet direct rendabel zou zijn. Met de vrachtauto zijn de planten namelijk binnen 14 uur van de veiling in Aalsmeer afgeleverd bij onze klanten in de buurt van Milaan. Daar kan de trein met al haar overslagmomenten nooit tegenop. Die heeft daar 32 uur voor nodig. Binnen het project GreenRail, een breed samenwerkingsverband tussen Flora-Holland, de telers, de groothandels zoals Waterdrinker Aalsmeer en de betrokken vervoerders, is gekozen voor de route naar Milaan. Naar die regio kunnen we een geschikte selectie aan planten samenstellen: volume-partijen en pakketten met koopjes. Om de kwaliteit van de planten op peil te houden, is natuurlijk eerst een speciale, geconditioneerde container ontwikkeld. Het gaat daarbij om temperatuur, luchtvochtigheid en luchtcirculatie. Via een paar technische tussenstappen zijn we inmiddels zover dat we een geschikte railcontainer hebben. Ook is de maat van de container aangepast aan de hoogte

(2.60 m) van de karren, waarop wij de planten doorgaans plaatsen. Daardoor is het aanvankelijke beladingsverlies van 13 procent ten opzichte van de vrachtwagencontainer, teniet gedaan. Qua aankomstpunctualiteit scoorden we zo’n 95 procent. Dat is absoluut acceptabel. Hiervoor hebben we wel een zeer strakke transportbewaking opgezet.”

Stapje verder

“Als enige van de deelnemers aan het GreenRail-pilotproject, is Waterdrinker een stapje verder gegaan. Wij hebben in onze container met planten dataloggers geplaatst om alle belangrijke parameters tijdens het transport te monitoren. Ook hebben we zakjes ethyleenblockers in de container gelegd om het ethyleen te binden dat met name bloeiende planten ‘uitademen’. Ethyleen bevordert namelijk het rijpingsproces. Dat komt de kwaliteit van de planten niet ten goede. Zie het maar zo dat de ‘versheid’ verdwijnt. Bananen doen precies hetzelfde. Leg een rijpe banaan bij een appel in de fruitschaal en - let op - de appel verschrompelt bijna onder je ogen. Wij zijn overigens zelf met de auto achter de plantencontainer aangereden, die

met de trein op weg was naar Italië. Op verschillende momenten hebben we gekeken hoe de planten het uithielden.”

Naar Midden- en Oost-Europa

“Inmiddels is het zover dat de kwaliteit van de planten die met de trein meegaan - ondanks de langere transportduur - vergelijkbaar is met de vrachtwagen. Daarnaast is de prijs van het vervoer per trein nu concurrerender ten opzichte van de prijs van het wegtransport. Voorwaarde is wel dat de eindgebruiker niet verder dan 200 kilometer van de terminal is verwijderd. Nu wordt het dan ook tijd om alle ervaringen die we met GreenRail hebben opgedaan, in het groot te gaan toepassen. Waterdrinker Aalsmeer is dan ook bezig om een grote klant in Midden-Europa per spoor te beleveren. Daarmee dragen we bij aan zijn milieu-imago. Ook staan er projecten op stapel naar Oost- en Zuid-Europa. Ik denk dat onze sector er klaar voor is om het railtransport als serieus alternatief voor het vervoer van planten in te zetten. Wellicht dat we in de toekomst ook wel bloemen per spoor gaan doen. Maar daarvoor moet

wel eerst de gemiddelde snelheid van de goederentreinen in Europa fors omhoog. En dat is een politiek en dus traag verhaal...” Waterdrinker Aalsmeer heeft samen met vijf andere gerenommeerde exporteurs een exclusiviteitstender uitgeschreven. Binnenkort breidt deze club exporteurs samen met de dienstverlener het vervoer van planten over het spoor verder uit.

Meer informatie:
Bob Ijpelaar
Manager Supply Chain & Logistics
Waterdrinker Aalsmeer B.V.
Postbus 1187
1400 ED Aalsmeer
The Netherlands
T. + 31 297 33 22 11
E. b.ijpelaar@waterdrinker.nl
www.waterdrinker.nl

3

Wegvervoerder kiest voor intermodaal

BIDON|FRITOM 'SNUFFELT' AAN HET SPOOR



PRODUCT
Melk

BEDRIJF
Bidon|Fritom

OP HET SPOOR SINDS
Begin 2010

MOTIVATIE RAIL SHIFT

CO2-reductie en een alternatief ontwikkelen voor het wegtransport dat met veel restricties te maken zal krijgen

TONNAGE
Circa 200 ton per week

ROUTE
Diverse productielocaties in regio Rotterdam/Antwerpen - RSC Rotterdam - Milano Novarra - diverse bestemmingen in Noord-Italië

AFSTAND
ca. 1.000 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Bidon|Fritom (wegvervoer naar RSC Rotterdam » Hupac/KombiVerkehr/ Shuttlewise (spoorvervoer naar Italië) » Lokale transportbedrijven (wegvervoer naar de levensmiddelenindustrie)

AMBITIE

Stap voor stap intermodaal vervoer inzetten op zowel langere als ook op kortere routes

Voor een wegvervoerder van vloeibare levensmiddelen zoals Bidon|Fritom, is transit-tijd enorm belangrijk. De lading kan immers snel bederven. Daarom is de tankwagen in deze specifieke branche van oudsher hét transportmiddel. Er kleven echter steeds meer bezwaren aan het wegvervoer. Railtransport blijkt op sommige assen verrassend aantrekkelijk, zo ondervond accountmanager Frank Jansen van logistiek dienstverlener Bidon|Fritom uit het Overijsselse Enter.



Bidon|Fritom is in het railvervoer ingestapt op de route Rotterdam – Milaan. Met name omdat het railtransport op deze as zeer goed ontwikkeld is. Er rijden dagelijks snelle shuttles heen en weer. Jansen wijst daarnaast op het feit dat de Fritom-holding nadrukkelijk heeft ingezet op duurzaamheid. Het milieuvriendelijke railvervoer draagt een behoorlijk steentje bij aan de Fritom-doelstelling om 20 procent CO2-reductie in 2012 te realiseren. In 2009 haalde de Fritom-groep al de ‘Lean and Green’-award, die aangeeft dat het bedrijf op de goede weg zit.

Niet met twee man

Het zijn echter absoluut niet alleen de milieudoelstellingen die Bidon|Fritom

voor het spoor doet kiezen. Het bedrijf wil graag uitbreiden en klanten bedienen die buiten het oorspronkelijke bedieningsgebied zijn gelegen. Jansen: “Iedere partner binnen de Fritom Group wil zijn klant een totaaloplossing bieden en van meerwaarde zijn. Daarom moeten wij goederen door geheel Europa kunnen transporteren.” Tot voor kort reden de Bidon|Fritom-chauffeurs door de hele Benelux plus het noorden van Frankrijk en het westen van Duitsland. Afstanden die een Nederlandse chauffeur prima binnen één dienst kan behappen. Wil Bidon|Fritom verder, dan moet het bedrijf twee chauffeurs op één auto zetten, aangezien de lading beperkt houdbaar is. “Dat maakt het duur en bovendien houden Nederlanders er doorgaans niet van om met twee man urenlang samen in de cabine te moeten zitten”, weet Jansen.

Nauwelijks aanwas

Bovendien liggen de Nederlandse chauffeurslonen een stuk hoger in vergelijking met de Oost-Europese. Op lange afstanden is men daardoor niet langer concurrerend ten opzichte van de Oost-Europese wegvervoerders. Verder heeft Bidon|Fritom te maken

met rijverboden en hoge tolgelden in de Alpenlanden en de stringente Europese eisen op het gebied van arbeidstijdenwet. “Tot slot krijgen we te maken met de vergrijzing in Nederland zodat er nauwelijks aanwas is van nieuwe chauffeurs. Die ontwikkeling zien we trouwens in heel Noordwest-Europa”, vertelt Jansen.

Meer intermodaal

De trein kent al die nadelen niet en kan dus de continuïteit van de dienstverlening op middenlange en lange termijn waarborgen. Daarom heeft Bidon besloten minder te investeren in trucks en meer in tankcontainers. Intermodaal transport staat bij Bidon weliswaar nog in de kinderschoenen, maar het is zeker de bedoeling om meer lading intermodaal te vervoeren.

Stabiele verbindingen

Ondanks alle voordelen van het spoorvervoer, stonden de planners aanvankelijk nog wat afwachtend tegenover de intermodale plannen van de directie. Jansen: “Zo wezen zij op spoorstakingen die elders in Europa nog regelmatig voorkomen. Ook moet ons bedrijf rekening houden met de

openingstijden van de verschillende railterminals en afwachten of er voldoende laad- en loscapaciteit beschikbaar is.’ Vanwege de gevoeligheid van de lading, maakt Bidon daarom voorlopig alleen gebruik van stabiele railverbindingen zoals die naar Noord-Italië. Bovendien zijn op deze route meerdere aanbieders actief. Dat komt de prijs altijd ten goede”, aldus Jansen.

Wachten

Frank Jansen heeft uiteraard begrip voor de houding van zijn planners. Hij beseft dat dit mede voortkomt uit de onbekendheid met het spoorproduct. Inmiddels zijn de planners overtuigd en enthousiast over de railmogelijkheden. Want aan de andere kant biedt het spoor ook juist extra flexibiliteit ten opzichte van het wegvervoer. “Zo kunnen wij een tankcontainer rustig een paar dagen laten wachten op een retourvracht. Dat kun je met een chauffeur niet doen. Omdat er ook veel vracht vanuit de regio’s rondom Milaan naar onder meer Finland en Engeland gaat, kunnen wij die spullen meenemen naar het noorden en dan overdragen aan ons zusterbedrijf Melkweg|Fritom, die onder meer gespecialiseerd is op deze shortsea-bestemmingen.”

Lef

Binnen de negen transportbedrijven van Fritom Group is Bidon|Fritom de eerste die liquid food zoals melk, op het spoor heeft gezet. De holding waar 750 mensen werken en die jaarlijks meer dan 100 miljoen euro omzet, wil met kleine en gecontroleerde stappen verder op de weg van het intermodale transport om zich klaar te maken voor de toekomst. “Ik zou zelfs niet weten waarom we ook op kortere afstanden, zelfs binnen Nederland, geen gebruik zouden kunnen maken van het spoor. Daarvoor is het wel nodig dat er meer railterminals met goede shuttleverbindingen komen. Verspreid over het land op strategische locaties. Ook zouden de railvervoerders meer lef moeten tonen om goede verbindingen op te starten. Het is een oude, maar o zo ware uitdrukking: de kost gaat voor de baat uit...”

Stopcontact

Jansen hoopt dat de railgoederenvervoerders ook andere stappen zetten om de sector aantrekkelijker te maken voor verladers. Hij heeft wel een idee. “Fritom Group zou graag zien dat bepaalde wagons een stopcontact

krijgen. Bij shortsea kunnen wij nu al vaak inpluggen. Dan wordt het mogelijk om bijvoorbeeld verwarmde chocolade naar Italië per spoor te vervoeren. Dit product moet continu op 60 graden Celsius blijven. Wij zorgen dan wel voor een verwarmingsunit op de tankcontainer.”

Meer informatie:

Frank Jansen
Accountmanager
Bidon|Fritom logistic solutions
Vonderweg 10
Postbus 80
7468 ZH Enter
The Netherlands
T. +31 548 857 050
M. +31 612 120 132
E. frank.jansen@bidonfritom.nl
www.bidonfritom.nl

4

Genoeg lading in beide richtingen

2 KEER PER WEEK
TREIN TUSSEN OSLO
EN ROTTERDAM

PRODUCT

Vis

BEDRIJF

Bring Logistics Netherlands B.V.

OP HET SPOOR SINDS

November 2009

MOTIVATIE RAIL SHIFT

CO2-reductie en kostenbeheersing in combinatie met betere beheersing van het transportproces

TONNAGE

2.800 ton per week,
capaciteit van 3.696 pallets

ROUTE

Oslo - Malmö - Padborg - Emmerich - Rotterdam

AFSTAND

ca. 1.440 spoorkilometers

LOGISTIEKE PARTNERS

Bring Logistics (wegvervoer in Noorwegen naar terminal Oslo Alnabru) »
TX Logistik (spoorvervoer Oslo - RSC Rotterdam) » Bring Logistics (wegvervoer RSC
Rotterdam naar diverse bestemmingen in de Benelux, Frankrijk en Spanje)

AMBITIE

Ontwikkeling van een derde trein per week
tussen Oslo en Rotterdam. Open oog voor nieuwe
kansen voor spoorvervoer in combinatie met
wegtransport

Geen enkele andere logistiek dienstverlener in Europa zou het aandurven om een wekelijkse spoordienst op te zetten tussen Oslo en Rotterdam. Bring Logistics, een volle dochter van de Noorse Post, lukte het wel. Sterker nog, sinds september 2010 pendelt er een tweede trein per week met laadmogelijkheden voor containers en kraanbare trailers. Daarmee is het railconcept ook aantrekkelijk voor andere verladers die hun trailer of container willen brengen naar willekeurig welke afgelegen plek in Noorwegen. Met veel enthousiasme vertellen Rob van Rooijen en Marcel van IJendoorn over de nieuwe spoordienst bij Bring Logistics.



“De belangrijkste voorwaarde voor succes is natuurlijk dat je voldoende lading in beide richtingen moet hebben”, zegt Rob van Rooijen, directeur van Bring Logistics Netherlands in Zwijndrecht. “Bring Norway (voorheen Nor Cargo Thermo) is van oudsher de voornaamste vervoerder voor ingevroren vis. Dat is een van de weinige exportproducten van het land. Naast vis gaan ook trailers mee beladen met hout en recyclebaar materiaal. Afvalverwerkingsinstallaties zijn nu eenmaal dun gezaaid in Noorwegen.”

Omgekeerd

In omgekeerde richting is er voldoende vracht te vinden. De Noren importeren immers bijzonder veel. Zo gaat er bijvoorbeeld op de trein terug naar Oslo een flink pakket aan groente en fruit mee, dat op de veiling van Barendrecht wordt ingekocht en ingeladen in een trailer. Deze vracht gaat dan direct door naar RSC Rotterdam voor een overstap op de trein, een ritje van niet meer dan enkele kilometers. “Het eerste jaar vertrokken we altijd

op woensdagavond vanuit Rotterdam. 28 uur later staat de trein dan in Oslo. Dat is ongeveer net zo lang als een vrachtwagen over die afstand doet. Op dat punt kunnen we de slag dus niet meer verliezen...” lacht Van IJendoorn, Marketing & Sales Director bij Bring Logistics. “Daarbij moet ik wel aantekenen dat voor bederfelijke waar de aankomsttijd niet bepaald gunstig uitpakte vanwege het naderende weekend. Met de komst van de tweede trein die op zaterdagavond vertrekt, kunnen we veel flexibeler de lading verdelen zodat we onze klanten die daaraan behoefte hebben, aan het begin van de week beleveren.”

Abracadabra

Het spoorconcept is in een periode van twee jaar ontwikkeld. Spoorvervoerder is TX Logistiek die zowel de dienstregelingen, de locs, de machinisten als de wagons regelt. Van Rooijen is blij dat hij dat met een gerust hart aan TX kan overlaten. “De spoorwereld is voor mensen zoals wij, die met het wegvervoer zijn opgegroeid, pure abra-

dabra. TX moet in het Deense Padborg van loc wisselen om daarna met een andere loc door te rijden naar Emmerich en dan verder over de Betuweroute naar Rotterdam. Rotterdam Rail Feeding levert de machinist voor het Nederlandse traject. Alle spoorse partijen die dit mogelijk hebben gemaakt, waartoe ik zeker ook infrastructuurmanager Keyrail wil rekenen, hebben hun zaakjes uitstekend voor elkaar.”

Geen weet

Toen in de winter van 2009 de eerste Bring-trein vanuit Oslo naar Rotterdam vertrok, was het weer bar en boos. In Zweden moest overal sneeuw worden geruimd van de spoorbanen en in Nederland lag heel NS op zijn gat. Toch kwam de Bring-trein met een vertraging van slechts vier uurtjes in Rotterdam aan. Ook later heeft deze shuttleverbinding nauwelijks last gehad van vertragingen. Van IJendoorn: “Nieuwsblad Transport heeft een reportage gemaakt waarbij onze afnemers in de Benelux zijn benaderd. Die hadden absoluut geen vertragingen genoteerd. De meeste hadden er zelfs geen weet van dat de vis een groot deel van het traject met het spoor was gegaan.”

Verlost van Maut en rijverboden

Niet geheel toevallig is frisgroen de huisstijlkleur van Bring Logistics. Het Noorse bedrijf wil graag maatschappelijk verantwoord en milieuvriendelijk ondernemen. Daarbij speelt reductie van de uitstoot aan CO2 een voorname rol. Het initiatief voor de ‘groene’ railverbinding kwam dan ook uit Noorwegen. Bring heeft al veel positieve ervaring met het spoor. Zo

komen alle IKEA-spullen voor de Noren al per trein vanuit het Zweedse Älmhult naar Oslo, vanwaar ze verder gaan met de trein naar railterminals bij steden als Kristiansand, Stavanger, Bergen, Alesund en Trondheim. Ook stuurt Bring trailers over het spoor naar onder meer Duitsland, Zwitserland en Italië. Volgens Michel van IJendoorn heeft de trein naast het groen imago, nog een paar voordelen. “Met het spoorvervoer hebben we veel minder te maken met een sterk fluctuerende dieseltoeslag. Verder zijn we verlost van de Duitse Maut en van de weekendrijverboden.”

Genoeg ruimte

De Bring-treinen kunnen alle typen containers meenemen: 20-, 40- en 45-voetscontainers en tankcontainers. Ook trailers kunnen op de trein worden getild. “Natuurlijk moeten we wel rekening houden met het maximum gewicht dat je op een trein kwijt kunt. Een koeltrailer is bijvoorbeeld een stuk zwaarder dan een normale huiftrailer. Maar met twee vertrekken in de week en later naar verwachting drie, zijn we veel flexibeler om het aanbod naar Noorwegen optimaal over de treinen te verdelen”, legt Van IJendoorn uit. Van Rooijen vertelt dat er al shortsearederijen zijn, die belangstelling hebben getoond voor een plekje op de Bring-trein naar Oslo. Ook is er ruimte voor goederen die in een geconditioneerde omgeving moeten worden vervoerd. “De trailers waarin vis heeft gezeten, zijn dankzij de HACCP-reiniging direct inzetbaar voor andere producten. Denk dan bijvoorbeeld aan verf op waterbasis. Als je dat in een huiftrailer vervoert, bevriest dat spul zodra je in de winter dat goedje wil vervoeren. Een koeltrailer is in dat geval perfect.”

Bring Logistics voert wereldwijd de slogan ‘Finding New Ways’. Voor een bedrijf als Bring dat de ambitie heeft om de grootste van Scandinavië te worden, hoort ‘Finding New Railways’ daar nadrukkelijk bij.

Meer informatie:

Michel van IJendoorn
Marketing & Sales Director
Bring Logistics Netherlands B.V.
Scheepmakersstraat 5
Postbus 217
3330 AE Zwijndrecht
The Netherlands
T. +31 78 6231 263
M. +31 621 556 038
E. michel.van.ijendoorn@bringlogistics.nl
www.bring.nl

5

Cacao per spoor naar Zwitserland

CARBON FOOTPRINT VAN DE KLANT VERMINDEREN



PRODUCT

Cacaobonen

BEDRIJF

Sitos Commodities (Amsterdam) BV

OP HET SPOOR SINDS

2004

MOTIVATIE RAIL SHIFT

CO2-reductie van klant

TONNAGE

Wekelijks 230 ton

ROUTE

Amsterdam Africahaven USA-terminal - klant
in Zwitserland

AFSTAND

ca. 900 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Ter Haak USA-terminal » DB Schenker Rail (spoorvervoer Amsterdam -
bedrijfsaansluiting Zwitserland)

AMBITIE

Onderzoek naar andere spoorroutes, met name
naar Zwitserland en Rusland

Veel bedrijven zijn tegenwoordig druk in de weer om hun ‘carbon footprint’ terug te dringen. Carbon footprint staat voor CO2-reductie. Ook voor een grote chocoladefabrikant uit Zwitserland vormt die footprint een zwaarwegend argument om de aanvoer van zijn belangrijkste grondstof vanuit Amsterdam per trein te laten komen. Onze hoofdstad is al van oudsher de belangrijkste importhaven van cacao in Europa. Rail Cargo ging daarom op bezoek bij op- en overslagbedrijf Sitos Commodities in Amsterdam Westhaven en sprak met general manager Peter Barnhoorn.



“Cacao vervoeren wij zoveel mogelijk over het water naar onze klanten in het Europese achterland. Pal achter onze loodsen hebben we dan ook de beschikking over een bargeterminal”, vertelt Barnhoorn. Als de klanten van Sitos geen wateraansluiting hebben, kiest Sitos voor het wegtransport. Maar voor de Zwitserse klant ligt de zaak anders. Barnhoorn: “Zij kopen zelf het transport in, terwijl Sitos dat voor de meeste andere klanten doet.”

Tijdelijke opslag

De Sitos-klant in Zwitserland heeft een contract met DB Schenker Rail. Sitos zorgt ervoor dat wekelijks circa 230 ton cacao per spoor wordt verstuurd. Hiervoor zijn zes tot acht vierassige schuifwandwagons nodig. Die zijn echter maar beperkt beschikbaar. Volgens Barnhoorn is des te opmerkelijker dat de klant in Zwitserland de wagons ook als tijdelijke opslag gebruikt. Andere gebruikers van dit populaire wagon-type doen overigens precies hetzelfde. Al met al komt dit de beschikbaarheid niet ten goede. “Gebruikers van deze wagons zouden ook tot aanschaf of

huur van deze wagons kunnen overgaan zodat ze exclusief voor hun eigen product kunnen worden ingezet.”

Ghana en Ivoorkust

Sitos Commodities beschikt in de Amsterdamse Westhaven over een enorm loodsencomplex met een oppervlakte van maar liefst 55.000 vierkante meter. Van de opslagcapaciteit wordt 90 procent gebruikt voor cacaobonen, vijf procent voor cacaoproducten en nog eens vijf procent voor koffiebonen. De cacaobonen komen aan per schip uit Afrika met als voornaamste productielanden Ghana en Ivoorkust. Zij produceren gezamenlijk twee miljoen ton per jaar waarvan er 600.000 ton naar Amsterdam komt. Ook komt er cacao uit de Zuid-Amerikaanse landen Ecuador en Venezuela. Soms doen de grote rederijen de haven van Amsterdam niet aan en moet Sitos de bonen per binnenvaartschip aanvoeren vanuit Antwerpen en Rotterdam. Cacao zit meestal in jute zakken van circa 65 kilo. Soms liggen de zakken als breakbulk in het laadruim van het schip maar de cacaozakken zitten

voornamelijk in containers. De bonen komen ook wel los gestort aan als megabulk of in containers.

Zo min mogelijk lokaal transport

Sitos beschikt niet zelf over een spoor-aansluiting maar stuurt de cacao met een trailer naar buurman Ter Haak die slechts 500 meter verderop zit. Ter Haak beschikt in Amsterdam over een eigen railterminal: de USA-terminal. Hier worden de cacaobonen overgeslagen in de wagons. De klant in Zwitserland bezit wel een eigen spoor-aansluiting. Barnhoorn: “Zo’n eigen spoor-aansluiting hebben lang niet alle cacaoverwerkers in Europa. Zo wil een andere klant in de buurt van Zürich ook graag zijn carbon footprint verminderen door per spoor te vervoeren. Maar in de buurt bevindt zich nergens een geschikte plek om de cacao over te slaan. Want om significant voordeel te behalen, moet er aan de hele transportketen zo min mogelijk lokaal wegtransport zijn verbonden.”

Russische spoorbreedte

Verder onderzoekt Sitos mogelijkheden om per trein naar Rusland te gaan. In dat land beschikken meerdere chocoladefabrieken namelijk wel over een spoor-aansluiting. Toch is het voor spoor lastig om prijstechnisch concurrerend te zijn ten opzichte van het wegvervoer in verband met de andere spoorbreedte in Rusland. De goederen moeten immers aan de Pools-Russische grens worden overgeladen en vooral voor bulk kost dat buitengewoon veel geld.

Flink gegroeid

Sitos Commodities is een jong bedrijf. Het is in 2002 opgericht door Martin Versteeg en Dick de Bruin die daarvoor bij Cornelder werkten. Versteegh is sinds de zomer van 2010 tevens voorzitter van de European Cacao Association. Inmiddels is het bedrijf flink gegroeid en heeft het een aanzienlijk deel in handen van de eerder genoemde 600.000 ton. In 2008 verkochten de eigenaren 60 procent van de aandelen aan CWT, een beurs-

genoteerde logistiek dienstverlener uit Singapore. Dat gebeurde met name om meer geld te kunnen investeren in de uitbouw van het bedrijf. CWT zocht een sterke partner in Europa met een sterke link naar Afrika. Beide continenten liggen immers in dezelfde tijdzone. “Logistiek gesproken erg handig”, aldus Barnhoorn.

Meer informatie:

Peter Barnhoorn
General Manager
Sitos Commodities B.V.
Westpoort 7905
Accraweg 39
1047 HJ Amsterdam
Postbus 20547
1001 NM Amsterdam
The Netherlands
T. +31 20 585 3830
M. +31 6 27 621 607
E. peterbarnhoorn@nl.sitoscommodities.com
www.sitoscommodities.com

6

Zuid-Amerikaanse koeienhuiden
via Nederland naar Italië

INKLAREN EN WEGWEZEN



PRODUCT

Leder

BEDRIJF

Riwo Transport

OP HET SPOOR SINDS

2008

MOTIVATIE RAIL SHIFT

Snelheid en minder ingewikkelde inkleding

TONNAGE

Circa 75 ton per week

ROUTE

Waalwijk – Rotterdam – Verona

AFSTAND

1.110 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Binnenvaartondernemingen (vervoer over water Rotterdam naar terminal Waalwijk) » Riwo Transport (wegvervoer terminal Waalwijk naar eigen douaneloods en op afroep met wegvervoer naar RSC Rotterdam) » Hupac (spoorvervoer naar Verona) » Riwo Transport (wegvervoer Verona naar lederverwerkende industrie) » Riwo Transport (wegvervoer Italië naar Cluj Napoca in Roemenië) » Riwo Transport (wegvervoer Roemenië naar de Benelux)

AMBITIE

Zodra de railverbindingen van/naar Roemenië zijn verbeterd, mogelijke overstap naar intermodaal vervoer

Vroeger was de Brabantse Langstraat een belangrijk centrum van de leer- en schoen-industrie. Inmiddels is de productie grotendeels verplaatst naar landen waar de lonen een stuk lager liggen. De transporteurs die van oorsprong de leerproducten vervoerden, doen dat nog steeds al zijn de afstanden een stuk langer geworden. Eerst was Italië een zeer belangrijke schoenenproducent, tegenwoordig is Roemenië dat ook. Riwo Transport uit Waalwijk verhuisde mee. Rail Cargo sprak met directeur Tino Appels.



Riwo is specialist voor groupage-vervoer op Italië. In Brabant beschikt het bedrijf over 100 medewerkers. Ook heeft Riwo eigen vestigingen in het Italiaanse Verona en het Roemeense Cluj Napoca. Daar werken respectievelijk 10 en 15 mensen. Riwo beschikt over zo’n 50 trekkende en 70 getrokken eenheden en draait jaarlijks circa 15 miljoen omzet.

In principe...

Appels is weliswaar voorstander van railvervoer, maar vindt dat deze sector onvoldoende service verleent. “In principe is het spoorvervoer sneller en betrouwbaarder dan het wegvervoer. Maar de praktijk wijst vaak anders uit. Ondanks mooie beloften over modal shift, slagen de nationale overheden er maar mondjesmaat in het spoorvervoer tot een moderne Europese modaliteit om te vormen. Zo krijgt het reizigersvervoer bijvoorbeeld bijna altijd voorrang in geval van verstoringen, terwijl er bij het goederentransport ook tijdskritische goederen met de trein meegaan. Bovendien dreigt een enorm tekort aan capaciteit aan spoorinfra in de Alpenlanden. Zo is de bouw van de Brennertunnel opgeschort en gaat de nieuwe Gotthardtunnel pas in 2017 open. En naar Italië moet je toch

ergens de Zwitserse of Oostenrijkse bergen zien te passeren...”

Op prijs

Afgelopen zomer heeft Appels dan ook de knoop doorgehakt en de hele intermodale vloot (10 trekkers plus trailers en nog eens 60 wegrail-eenheden) van de hand gedaan. Riwo had te weinig volume om genoeg FTL-lading (Full Trucks Loads) op het spoor te zetten. “Bovendien is het planingsproces van intermodaal vervoer ingewikkelder dan het wegtransport en de bezettingsgraad lager”, aldus Appels. “Daar kwam nog bij dat door de economische recessie de grote FTL-vervoerders op prijs gingen concurreren.”

Intermodaal als toegevoegde waarde

Dan is het des te meer opvallend dat Riwo Transport onlangs toch een intermodaal transport heeft binnengehaald. “Als je intermodaal maar inzet waar het echt een toegevoegde waarde heeft, vind ik dat helemaal niet vreemd”, stelt Appels daar tegenover. “Een van onze Nederlandse opdrachtgevers koopt ruwe huiden in Zuid-Amerika. Die gaan in containers

per deepsea naar Europa. In eerste instantie wilde hij de containers in een grote zeehaven laten overslaan naar shortsea. Daarmee zouden de containers naar de Midden-Italiaanse haven Livorno gaan en van daaruit via de weg naar een fabriek in de buurt van Verona voor een tussentijdse bewerking. Dat betekent inklaar in Livorno plus een kostbaar wegtransport in Italië.”

First port of call

Riwo heeft bij zijn klant een intermodale variant voorgelegd. In plaats van Livorno komen de huiden nu aan land in Rotterdam. Voor veel zee-schepen is dat namelijk de ‘first port of call’, die ze in Europa aandoen. Via de binnenvaart gaan de containers overnight naar het regionale overslagcentrum Waalwijk. Appels: “In de ochtend zijn de goederen dan in onze hal waar wij over een eigen douaneloods beschikken. Op elk moment dat het onze klant uitkomt, kan hij de huiden inklaar en dan slaan wij ze over in een trailer of wissellaadbak. Op afroep brengen wij de intermodale eenheden naar Rotterdam of Venlo voor overslag op de trein naar Verona. Twee dagen later zijn de huiden al op de plaats van bestemming. Dan hoeft je dus niet te

feederen met de kustvaart en ben je af van het nog steeds erg lastige inklaaringsproces in Italië.”

Korte communicatielijnen

Zodra de huiden in Italië zijn gefinisht en gekleurd, brengt Riwo de spullen over de weg naar het Roemeense Cluj Napoca voor de assemblage van de schoenen. Ook zorgt Riwo voor het retourtransport van de schoenen naar Italië en de Benelux. In Nederland en België verdeelt Riwo de schoenen voor de grossiers en het grootwinkelbedrijf. Voor distributie in Italië werkt Riwo alleen samen met betrouwbare en zelfstandige bedrijven die een vergelijkbare omvang hebben als Riwo. Appels: “Ik doe alleen rechtstreeks zaken met directeuren/eigenaren omdat dan de communicatielijnen kort blijven. Omdat wij het land en de cultuur in Italië zo goed kennen en de taal spreken, weten wij heel goed met wie we wel en met wie we geen zaken moeten doen.”

Nauwlettend in het oog

Appels houdt de intermodale ontwikkelingen nauwlettend in het oog. Zo weet hij dat het Belgische IFB in Genk over een terminal beschikt van waaruit

een railverbinding naar Roemenië bestaat. “Het spoorvervoer naar Roemenië zit nog in de pioniersfase. Uiteraard willen wij graag naar Cluj Napoca maar ook bestemmingen verder het land in, zijn interessant. Bovendien willen we graag voldoende controle op het railtransport kunnen uitoefenen om onze klanten voldoende zekerheid te kunnen bieden. Kortom, zodra het railgoederenvervoer naar Roemenië wat body begint te krijgen, kan het maar zó zijn, dat ook wij weer instappen in het intermodale vervoer”, besluit Appels.

Meer informatie:

Tino Appels
Directeur
Riwo Transport
Vijzelweg 6
Postbus 124
5140 AC Waalwijk
The Netherlands
T. +31 416 671 800
M. +31 6 5319 4702
E. tino.appels@riwo.nl
www.riwo.nl

7

Inzet ICT voor kwetsbare lading

VERWARMEN EN KOELEN OP AFSTAND



PRODUCT

MDI (grondstof voor onder andere inline-skates)

BEDRIJF

Huntsman Holland B.V.

OP HET SPOOR SINDS

zomer 2009

MOTIVATIE RAIL SHIFT

Kostenreductie, alternatief voor wegvervoer (congestie en tekort aan chauffeurs), CO2-reductie

TONNAGE

450 ton per week (ca. 15 tankcontainers)

ROUTE

Rotterdam Botlek - Italië regio Milaan

AFSTAND

ca. 1.050 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Den Hartogh Logistics (wegvervoer Rotterdam Rozenburg - RSC Rotterdam) » Hupac Intermodal (RSC Rotterdam - Italië) » Den Hartogh (wegvervoer in Italië)

AMBITIE

Opzetten van meer (eigen) railterminals gericht op de chemiesector in landen zoals Italië en Spanje en landen in Midden- en Oost-Europa (Polen, Tsjechië, Hongarije en Rusland). Deelname in spoorbedrijven voor deze specifieke markt.

Spoor- en watervervoer voor bulkchemicaliën is relatief goedkoop. Tankcontainers die met elke modaliteit kunnen worden vervoerd, nemen daarom steeds meer de plaats in van de traditionele tankopleggers. Er zitten aan het vervoer per spoor echter ook veel haken en ogen, zeker als het om ‘kwetsbare’ lading gaat. Huntsman en een van zijn vaste logistiek dienstverleners, Den Hartogh Logistics, gingen samen aan de slag om een zeer temperatuurgevoelig, vloeibaar product, genaamd MDI (Methylene Diphenyl Isocyanate) per spoor naar Italië te brengen. Leen Wendels van Huntsman en Jacco van Holten van Den Hartogh zien - na de eerste positieve resultaten - het absoluut zitten om op deze (spoor)weg door te gaan.



Het Amerikaanse familiebedrijf Huntsman produceert in de Botlek tientallen verschillende halffabricaten (voor polyurethanen) met aniline als belangrijke grondstof. Deze grondstof krijgt Huntsman per pijpleiding binnen. Dat is superefficiënt vervoer en daarin valt dus ook geen winst meer te behalen. Voor de afvoer van de producten is Huntsman afhankelijk van weg, water en rail. De klanten van het chemiebedrijf zijn overal in Europa, Rusland, het Midden-Oosten en India te vinden. Belangrijke afnemers zijn bijvoorbeeld producenten van koelkasten. Zij gebruiken MDI als grondstof voor isolatieschuim. Ook autofabrikanten, matrassenfabrikanten en producenten van omhulsels van elektrische bedrading zijn klanten van Huntsman. Tot slot vormt MDI een grondstof voor de wielen van inline-skates.

Meer gewicht mee

Waarin schuilt nu het grote voordeel van de tankcontainer? Wendels: “Ten eerste kun je per spoor tot wel 15 procent méér gewicht in een tankcontainer meenemen. Daardoor gaat de ver-

voersprijs per ton substantieel omlaag. Ten tweede kunnen we onze klanten ‘groener’ vervoer aanbieden. Dankzij het spoor gaat de uitstoot van CO2 omlaag, terwijl de kosten niet toenemen. Als laatste zijn we niet langer afhankelijk van het wegvervoer. Dat kent zijn eigen problemen zoals de toenemende congestie die je ‘all over Europe’ ziet toenemen en het schreeuwend tekort aan chauffeurs.” Van Holten voegt daar aan toe dat alleen al de Rotterdamse haven binnen enkele jaren alweer kampt met een tekort van zo’n 50.000 man. “De huidige generatie chauffeurs is al aardig op leeftijd. En met de nieuwe aanwas wil het niet erg vlotten. In de westerse samenleving is het enthousiasme om internationaal chauffeur te worden door de jaren alleen maar gedaald. Het beroep heeft minder aantrekkingskracht dan vroeger.”

Weinig fiducie

Het spoor is dus een aantrekkelijk alternatief, maar kent uiteraard ook zijn beperkingen. Van Holten: “Neem nou MDI. Een aantal MDI-producten is zeer temperatuurgevoelig. Er zijn

producten bij die de hele weg op een temperatuur van zo’n 40 graden Celsius moeten blijven. Als het ook maar twee graden warmer of kouder wordt, veranderen de chemische eigenschappen zodanig dat de ontvanger het niet meer kan gebruiken. Een chauffeur kan dat controleren en zonodig bijregelen. Van een machinist met soms wel zestig (tank)containers achter de trekhaak, kun je dat niet verwachten.” Veel mensen uit de zakelijke omgeving van Wendels en Van Holten hadden er daarom weinig fiducie in dat MDI per spoor een haalbare kaart zou kunnen zijn. Maar echte logistieke specialisten zoals Wendels en Van Holten, zagen hierin juist een uitdaging. Van Holten vertelt dat Den Hartogh ten eerste een speciale tankcontainer inclusief heatingssystem moest laten ontwerpen. “Later hebben we een intelligent ICT-systeem op de aparte tankcontainers geïnstalleerd om via satelliet en internet de transportbewakers van Den Hartogh in Rozenburg op de hoogte te houden van de situatie en waar nodig in te grijpen. Zo werd kostenefficiënt onbegeleid vervoer toch mogelijk waar dat lange tijd voor onmogelijk werd gehouden.”

Stikstofapparatuur

Verder had Den Hartogh nog een uitdaging te overbruggen. De tank dient voorzien te zijn van een stikstofinstallatie, die nodig is om het product te lossen. Bij vervoer met tankopleggers over de weg werd de stikstofunit simpelweg meegenomen. De ontvanger verwachtte dat dus ook van tankcontainers die per spoor aankomen. “Via ons team en ons uitgebreide netwerk in Italië hebben we lokaal geregeld dat de stikstofunit enkel voor het lokale transport in Italië wordt meegenomen.”

Volgens Wendels moet Huntsman ‘blindelings’ kunnen vertrouwen op de kennis, de kunde en het wereldwijde logistieke netwerk van zijn logistiek dienstverleners. Wendels: “Voor elke onbruikbaar geworden lading krijgen wij namelijk een rekening gepresenteerd van minimaal 50 à 60.000 euro. Vaak ligt de fabriek ook direct stil als ze het product niet op tijd hebben ontvangen of niet meer kunnen gebruiken.”

Informatie is alles

Huntsman wil graag nog meer per spoor vervoeren. Maar vooral voor de ‘specialties’, zoals Den Hartogh ze veel vervoert, blijft Wendels enigszins voorzichtig. Hij acht met name het gebrek aan actuele communicatie vanuit de spoordienstverleners over de positie en eventuele vertraging van de treinlading, een risico voor deze chemische producten. “Onze klanten houden tegenwoordig nog nauwelijks voorraad aan, dus de lading moet ‘just in time’ worden geleverd.” Op elke tankcontainer een aparte ICT-unit van Den Hartogh plaatsen is duur. Bovendien vang je daarmee nog niet alle risico’s af. Van Holten: “Als een tankcontainer onderweg strandt, blijf je afhankelijk van externe informatie: hoe lang duurt de vertraging en wanneer verwacht je weer te kunnen rijden? Wij vragen de spoorsector dan ook met klem de informatievoorziening snel te verbeteren.”

Boost

Alle hindernissen in het Europese spoorgoederenvervoer zijn helaas nog niet opgelost. Zo zijn er nu nog te veel partijen bij het spoorvervoer betrokken, raken terminals bij populaire, industriële bestemmingen relatief snel ‘overloaded’, vormen de verschillende

spoorbreedtes van Spanje en Rusland nog een barrière en heeft de klant te maken met de lage servicegraad in Oost-Europa en verder. Vandaar dat Den Hartogh samen met andere partijen het initiatief heeft genomen om zelf spoorvervoer te organiseren en terminals op te richten, alles gericht op de chemiesector. Van Holten: “Wij zitten enorm dicht op onze klanten en kennen hun processen en belangen door en door.” Wendels waardeert deze inzet en hoopt ook dat de klanten bereid zijn iets te doen, zoals een kleine voorraad aanhouden. “Alleen door integraal samen te werken, kunnen we een flinke ‘boost’ geven aan het intermodaal spoorvervoer.”

Meer informatie:

Leen Wendels
European Logistics Manager van
Huntsman Holland B.V.
Merseyweg 10, 3197 KG Rotterdam Botlek
T. +31 (0) 181 293000
M. +31 (0) 6 5371 9705
E-mail leen_wendels@huntsman.com

Jacco van Holten
Commercial Director van Den Hartogh
Logistics B.V.
Oranjelaan 45, 3181 Rotterdam Rozenburg
T. +31 (0) 181 247627
E-mail jvanholten@denhartogh.com

8

Gezonde toekomst spoor is mogelijk

MARKTDENKEN, INNOVATIES EN BEELDVORMING

PRODUCT

Ruwe natuursteen

BEDRIJF

Rotim Steenbouw B.V.

OP HET SPOOR SINDS

eind 2005

MOTIVATIE RAIL SHIFT

CO2-reductie en gegarandeerde prijzen

TONNAGE

In het zomerseizoen
wekelijks 4.000 ton

ROUTE

Steengroeve in oosten van Duitsland - Braunschweig -
Amsterdam Vlothaven - distributie via water, spoor en weg
naar diverse asfaltcentrales in Nederland

AFSTAND

588 km

LOGISTIEKE PARTNERS

DB Schenker Rail (spoorvervoer steengroeve naar Amsterdam Vlothaven) » Diverse partijen
voor de fijndistributie (weg- en watervervoer naar asfaltcentrales)

AMBITIE

Spoor inzetten waar mogelijk en actief meedenken
met de markt om meer spoorvervoer te realiseren

De klanten van Rotim Steenbouw zijn vaak nog niet direct enthousiast als deze importeur van natuursteen (aggregaten) voorstelt het bulkproduct via de trein aan te leveren. Ten opzichte van het vervoer over het water is het spoor niet altijd competitief, maar ten opzichte van het wegvervoer is de trein qua prijs in veel gevallen een prima alternatief. Adjunct-directeur André Kooloos van Rotim Steenbouw breekt een lans voor het spoor.



Rotim verhandelt jaarlijks 1 à 1,5 miljoen ton natuursteen in alle soorten en maten. Denk daarbij aan ultrakleine steenstofdeeltjes van 50 micron tot enorme keien die wel 10 ton per stuk kunnen wegen. Ook steenslag voor de spoorbouw behoort tot de productie van Rotim. Voestalpine Railpro in Hilversum is al bijna dertig jaar een zeer groot afnemer van deze steenslag, die Rotim via de kustvaart uit Noorwegen haalt.

Snelle omloop

In de Amsterdamse Vlothaven beschikt Rotim over een terrein van circa vijf hectare met kades waar schepen tot 70.000 ton kunnen aanmeren. Verder zijn er drie sporen van ieder 600 meter. Ook bezit Rotim Steenbouw een eigen radioloc, dat is een rangeerlocomotief met radiografische afstandsbediening. De overslag heeft Rotim zeer efficiënt geregeld. Zo heeft het bedrijf geïnvesteerd in een halfautomatische losinstallatie die 425 ton steenslag per uur kan verwerken. In een uur of vijf is dan een complete trein van 1.860 ton gelost. Kooloos: “Op die manier kunnen we de lege wagons snel terugleveren aan de vervoerder. Daardoor is een snelle omloop mogelijk. Dit is belangrijk. Wij moeten immers een boete betalen wanneer wij de wagons te laat

terugleveren aan de vervoerder, zoals vastgelegd in de meeste contracten.”

Gegarandeerde prijs

Naast de steengroeven in Noorwegen en Ierland, die uitstekend over zee bereikbaar zijn, haalt Rotim ook veel materiaal uit steengroeven in Duitsland, België en Frankrijk. Deze zijn echter niet allemaal toegankelijk voor binnenvaartschepen. Voor bulkvervoer van steenslag is het spoor dan een goed alternatief. Kooloos: “Een trein kan in één keer zo’n 2.000 ton steenslag meenemen. Daarin zit al een enorme besparing aan kilometers ten opzichte van het vrachtverkeer over de weg. Op het traject van Hannover naar Amsterdam hebben wij sinds 2005 zo’n 30.000 vrachtwagenbewegingen van de weg gehaald. Daarmee hebben we een flinke reductie bereikt van de dieseluitstoot, een belangrijk milieuaspect. Daarnaast hechten onze klanten veel waarde aan een vaste prijs. Dankzij het gebruik van elektrische locomotieven, kunnen wij onze klanten deze vaste prijs bieden. Op een ander punt verslaat het spoor zelfs het vervoer over water. Bij laag water op de rivieren gaat de prijs van de binnenvaart namelijk fors omhoog. Bij het spoor is sprake van een gegarandeerde prijs.”

Hollen en stilstaan

Ondanks de voordelen van het spoorvervoer, staat dit type transport in deze specifieke markt nog in de kinderschoenen, aldus Kooloos. “Ten eerste staan onze klanten nog zeer onwennig ten opzichte van het spoor. We hebben nog steeds last van de negatieve beeldvorming die jarenlang wijdverbreid was. Ook nu is enige scepsis heus nog wel op zijn plaats. Het marktdenken van de spooraanbieders is dan ook nog zeker niet helemaal uitontwikkeld. Zo is, ondanks de concurrentie op het spoor, het aantal aanbieders zeer beperkt gebleven. Voor onze bulkproducten geldt dat helemaal. Gewoon een tender uitschrijven en dan de goedkoopste kiezen, is geen reële optie. Zeker nu tegenwoordig de steenslag veel vaker op projectbasis wordt besteld, is het in deze branche ‘hollen en stilstaan’. Daar past een snel offertetraject bij”, meent Kooloos.

Innovaties

In het spoorvervoer van bulkgoederen is er nauwelijks sprake van retourvracht. “Juist hier ligt een kans om te innoveren”, stelt Kooloos vast. Ook ziet hij kansen om het soort materialen dat Rotim importeert, droog te

transporteren. Doorgaans worden deze spullen vochtig aangeleverd. Soms bevat de lading twee tot drie procent vocht. De klanten van Rotim Steenbouw moeten de materialen vervolgens eerst drogen voordat het kan worden gebruikt. Dit proces kost veel energie en is daarom niet goed voor het milieu. Bovendien werkt het ook kostenverhogend.

Gezonde toekomst

Rotim levert ook grondstoffen voor asfaltcentrales. Dit wordt onder meer verwerkt tot het bekende ‘rode’ fietspadenasfalt. Veel asfaltcentrales beschikken (nog) niet over een spooraansluiting. Dat is jammer, aldus de Rotim-directeur. Bovendien zijn er in het land weinig openbare laad- en losplaatsen waar bulkgoederen kunnen worden overgeslagen. En als ze er al zijn, staan ze onder druk. Zo is Den Bosch onlangs al gesloten. Ook in Zwolle bestaan plannen om de spoorverbinding met de haven te slopen. Vanuit de logistieke wereld is daar gelukkig veel verzet tegen. Kooloos: “Sloop van railverbindingen strookt absoluut niet met de plannen van de rijksoverheid om het milieuvriendelijke spoortransport een ‘lift’ te geven. Lokale overheden daarentegen, zijn tuk op spoorgronden omdat ze vaak

gunstig zijn gelegen in de stad en mooie kansen bieden voor projectontwikkeling.” Al met al is het milieuvriendelijke spoorvervoer dus nog niet uit de gevarenczone. “Maar als alle partijen deze modaliteit serieus nemen en niet bang zijn om hun nek uit te steken, ligt een gezonde toekomst van het goederenvervoer per spoor zeker in het verschiet.”

Meer informatie:

André Kooloos
Adjunct-directeur
Rotim Steenbouw B.V.
Julianaplein 31
5211 BB 's-Hertogenbosch
The Netherlands
T. +31 73 612 12 11
M. +31 6 5310 7949
E. info@rotim.com
www.rotim.com

Wijnimporteurs zoeken
goede intermodale verbindingen

VAN KISTJE TOT CONTAINER



PRODUCT

Italiaanse wijn

BEDRIJF

Vinites wijnimport en Baarsma Wines

OP HET SPOOR SINDS

Vanaf midden jaren negentig

MOTIVATIE RAIL SHIFT

Gunstige prijs/kwaliteitsverhouding op spoorroute Italië - Nederland en milieuvriendelijk karakter van spoorvervoer

TONNAGE

Vinites: circa 20.000 ton per jaar
Baarsma: circa 12.000 ton per jaar

ROUTE

Verona - Rotterdam, Milaan - Neuss/Mechelen

AFSTAND

ca. 1.050 spoorkilometers

LOGISTIEKE PARTNERS

Vos Logistics / Bas Logistics / Ambrogio (wegvervoer in Italië) » Hupac (spoorvervoer naar terminals in Nederland, België en Duitsland) » Vos Logistics / Bas Logistics / Ambrogio (wegvervoer naar warehouses)

AMBITIE

Railtransport vanuit Zuid-Frankrijk en Noord-Spanje

Van 60 procent van alle Italiaanse wijn die in Nederland wordt gedronken, is Vinites uit Haarlem de importeur. Maar ook wijnimporteur Baarsma uit Gorredijk haalt veel wijn uit Italië, waaronder de bekende wijn Canei. Een flink deel van het aantal Italiaanse flessen komt al sinds 1998 per spoor naar Nederland. Als het spoor richting Zuid-Frankrijk, Spanje en Portugal zich verder ontwikkelt, is intermodaal railtransport voor deze belangrijke wijngebieden een optie.



Harry de Vries, logistiek manager van Vinites, en zijn collega Jo-Albert Kooistra van Baarsma Wines vertellen dat ‘groen’ transport in de wijnsector aan kracht wint. Om de modal shift van weg naar water en spoor te laten doorzetten, is het belangrijk dat de kosten ten opzichte van het wegtransport niet significant toenemen. Bovendien zal het spoor een hoge betrouwbaarheid moeten kunnen garanderen. En als de transittijden wat langer uitpakken dan bij het wegvervoer, hoeft dit aspect geen belemmering te vormen voor het railtransport van wijn.

Precies op het maximum

De trein vanuit Italië kwam al vroeg in beeld bij Vinites. De Vries: “In een vrachtwagen mag maximaal 24 ton in één keer mee. Voor een spoorwagon is het maximumgewicht vastgesteld op 28 ton. In totaal passen er 34 pallets met flessen wijn in een wissellaadbak. Zowel qua ruimte als qua gewicht zitten we dan precies op het maximum.” Baarsma nam twee jaar geleden het populaire wijnmerk Canei over. Op dat moment kwam die wijn ook al per spoor. Kooistra: “Als het over grote volumes gaat én er bestaat

een betrouwbare spoordienst, dan is het spoor ook prijstechnisch interessant. Voor kleinere volumes is railtransport mogelijk ook aantrekkelijk. Dan moet wel lokaal consolidatie plaatsvinden. Met name het grootwinkelbedrijf, waarvoor zowel Baarsma als Vinites werken, zitten er bovenop als het om de transportkosten gaat.”

Brede keuze

Vinites heeft de spoorlogistiek ondergebracht bij twee specialisten: Vos Logistics in Ede en Bas Logistics in Etten-Leur. Die zorgen ervoor dat de Italiaanse wijnen via intermodale railoperator Hupac van Verona naar RSC Rotterdam worden gebracht. Vos en Bas brengen de wijn daarna naar de verschillende klanten van Vinites in Nederland. De Vries vindt het prettig als er meerdere partijen in de markt in staat zijn goede raildiensten naar verschillende bestemmingen in Italië aan te bieden. Zeker als er veel meer andere verladers, mede vanwege het groene imago van de trein, ervoor kiezen om hun lading per spoor van/naar Italië te brengen, is een brede keuze belangrijk.

Shortsea

In Spanje en Portugal liggen uiteraard ook belangrijke wijngebieden. De streken waar sherry en port worden geproduceerd liggen niet al te ver van de Atlantische kust. Vanaf verschillende Iberische havens zijn er betrouwbare shortsea-verbindingen (via WEC-lines en OPDR) met Rotterdam voor de containers met deze wijnen. ‘Maar ook uit de omgeving van Alicante en Valencia komt veel wijn’, zegt Kooistra. ‘Vanuit de Middellandse Zeehavens is shortsea echter minder aantrekkelijk omdat die schepen via de Straat van Gibraltar helemaal om Spanje en Portugal heen moeten varen. Het spoor zou dan een mooi alternatief kunnen zijn. We hebben wel te maken met extra overslag aan de Spaans-Franse grens in verband met de afwijkende spoorbreedte in Spanje. Dat drijft de transportprijs op en de service wordt door deze extra schakel minder betrouwbaar.

Voortransport moet beperkt blijven

Het gebied in Frankrijk ten noorden van de Pyreneeën is ook een vermaarde wijnproducerende streek. Gezien de flinke afstand tot Nederland kan railtransport aantrekkelijk zijn. “Als het voortransport tot zo’n 100 tot maximaal 150 kilometer beperkt blijft, is intermodaal railtransport voor wijn een goede optie”, stelt Kooistra. “Het zou helpen als er in dat uitgestrekte gebied enkele geschikte laadlocaties te vinden zouden zijn, van waaruit een snelle shuttle naar Nederland kan rijden. Momenteel kan de Franse spoorwegmaatschappij SNCF nog geen betrouwbare dienst aanbieden. Ik hoop dan ook dat andere commerciële railoperators op redelijk afzienbare

termijn er in slagen om hun service op Frans grondgebied uit te breiden.”

Railterminal in Centraal-Nederland

De Vries van Vinites kan zich helemaal vinden in de analyse van Kooistra. “Het mooiste zou zijn als we Zuid-Frankrijk per spoor kunnen verbinden met een railterminal centraal in Nederland, dichtbij de grote distributiecentra van het Nederlandse grootwinkelbedrijf. Het is een misvatting van de Nederlandse politiek dat we alle logistiek moeten concentreren in het Rotterdamse havengebied. Ons bedrijf en vele andere verladers met ons, zouden heel goed kunnen leven met een centraal gelegen, goed geoutilleerde railterminal dichtbij een snelweg.”

Outbound

Er liggen niet alleen kansen voor de inkomende stroom van wijn, ook uitgaande ladingstromen (outbound) kunnen wellicht op het spoor. Baarsma krijgt bijvoorbeeld veel overzeese wijnen uit Australië, Argentinië, Chili en Zuid-Afrika en slaat die op in een groot magazijn in Moerdijk. Kooistra stuurt de wijn nu met het wegtransport naar een centraal magazijn in Mainz (Midden-Duitsland), van waaruit de fijn distributie in Duitsland plaatsvindt. Gezien de grote afstanden in Duitsland, is deze vorm van distributie vrij kostbaar. “Ik wil daarom graag bekijken of er bijvoorbeeld in Noord- en in Zuid-Duitsland railterminals zijn die deze importwijnen per spoor kunnen ontvangen.”

Biologisch en verantwoord

In de wijnmarkt is het credo tegenwoordig ‘groen, groener, groenst’.

Biologische productie en verantwoord omgaan met mens en milieu zijn dan ook thema’s waarvan het in de branche gonst. Vinites neemt ook op dit terrein het voortouw. Volgens De Vries is Vinites namelijk een kwaliteitsimporteur waarvan je ook kwaliteit mag verwachten als het gaat om productie, transport en logistiek. “Ook als het wegtransport op de grotere afstanden weer goedkoper zou worden dan het railtransport, gaan wij niet meer terug. Dat is niet meer van deze tijd”, besluit De Vries.

Meer informatie:

Harry de Vries
Manager Purchase en Logistics
Vinites B.V.
Jansstraat 1–5
2011 RT Haarlem
The Netherlands
T. +31 23 553 90 76
M. +31 612 739 066
E. harry@vinites.com
www.vinites.com

Jo-Albert Kooistra
Logistiek manager
Baarsma Wines
Badweg 48
8401 BL Gorredijk
The Netherlands
T. +31 513 469 408
M. +31 610 070 946
E. j.kooistra@baarsma.com
www.baarsmawines.com



10

H&S buit de voordelen uit

INTERMODAAL IS EEN STRATEGISCHE KEUZE

PRODUCT

Diervoeder (vloeibare tarwegist-concentraat)

BEDRIJF

H&S Logistics Services

OP HET SPOOR SINDS

Juli 2010

MOTIVATIE RAIL SHIFT

Strategische keuze omdat wegvervoer over grote afstanden op de lange termijn minder haalbaar wordt

TONNAGE

Circa 4.500 ton per week

ROUTE

Schwedt (Pools-Duitse grens) – Coevorden

AFSTAND

ca. 700 km

LOGISTIEKE PARTNERS

Locon (spoorvervoer Schwedt naar Nordhorn) » Bentheimer Eisenbahn (spoorvervoer Nordhorn - Coevorden) » H&S (wegvervoer naar veeteeltbedrijven)

AMBITIE

Ontwikkelen van intermodaal transport naar Midden- en Oost-Europa

Van oorsprong was H&S (Hempenius & Stommel) een melkbussentransporteur die melk bracht van de boeren naar de melkfabrieken. Opgericht in 1948 en uitgegroeid tot een specialist in het vervoer van vloeibare levensmiddelen. In de jaren zeventig werd het bedrijf onderdeel van het grote P&O. Totdat de tweede generatie Hempenius in de persoon van Ubbo Hempenius in 2000 het bedrijf terugkocht. H&S is met meer dan 1.000 ‘foodstuff only’ tanks een van de grootste spelers in deze niche markt. Strategisch positioneert H&S zich als een multimodale speler en helpt zijn klanten hoe de juiste keuze te maken tussen weg, water en spoor.



Commercieel directeur Wilko Scholtens vertelt: “Chauffeurs in Nederland krijg je niet meer zo ‘gek’ om structureel twee à drie weken van huis te zijn om naar alle uithoeken van Europa te rijden. Dat is begrijpelijk. Op het gebied van rij- en rusttijden ontstaan bovendien verdere beperkingen door Europese wetgeving. Voor het wegtransport komt daar nog de milieu-component bij. De dieselmotoren van de vrachtwagens stoten veel CO2 uit en maken ook aardig wat lawaai. Ook hier zie je dat nationale regeringen paal en perk stellen aan het vrachtvervoer over de weg. Dure tolsystemen en verschillende rijverboden deden hun intrede.”

H&S Foodtrans

Het was dan ook een logische stap van H&S om in 2001 concurrent Foodtrans uit Oss over te nemen. Dit bedrijf beschikte namelijk over veel tankcontainers waarmee H&S zijn intermodale ambities gestalte kon geven. In eerste instantie vooral voor de shortsea-verbindingen met het Verenigd Koninkrijk en de Baltische Staten. Ook

werden traditioneel sterke H&S-wegbestemmingen getransformeerd naar het spoor. Onder andere naar Italië, waardoor de H&S wegvervoershubs in Tirol werd afgestoten en naar Polen waardoor de weghub in Oost-Duitsland werd afgebouwd. Toch bleven de klanten van H&S huiverig staan ten opzichte van het goederenvervoer per spoor. De railmodaliteit stond immers aangeschreven als onbetrouwbaar en duur. Scholtens: “Zeker voor onze klanten is die betrouwbaarheid van immens belang omdat het meestal om bederfelijke waar gaat.”

Initiatief

H&S ziet ook goede mogelijkheden voor railvervoer op bestemmingen welke minder voor de hand liggen. “Daarbij is het onze visie dat we niet alleen moeten reageren op specifieke vragen van de klant, maar ook duidelijk zelf initiatieven ontwikkelen en de klanten meenemen in de stap naar het spoor”, aldus Scholtens. Zo’n situatie deed zich voor met Van Triest uit Hoogeveen – leverancier van diervoeders – waarvoor H&S Logistic Services

het transport organiseerde van een fors volume aan tarwegistconcentraat, een restproduct dat ontstaat bij de productie van bio-ethanol. Deze fabriek staat in het Duitse Schwedt, tegen de grens met Polen. Van Triest gebruikt het concentraat als ingrediënt voor varkensvoer, omdat het onder meer veel eiwitten bevat.

Coevorden

Directeur Feike Molema van H&S Logistic Services voorzag dat op langere termijn pure inzet van transport over de weg niet toereikend zou zijn. Daarom ging hij aan de slag met de trein. Hij vond de kleine Duitse particuliere spoorvervoerder Locon, die voor elektrische tractie kon zorgen. “We gingen op zoek naar een geschikte locatie om de containers van de trein te kunnen handelen. Daartoe lieten we ons niet beperken tot bestaande terminals, maar ontwikkelden een rangeerlocatie tot miniterminal door te investeren in kraan capaciteit. Deze spoorlocatie ligt vlakbij de bio-ethanol fabriek.” Intussen moest H&S een geschikte locatie vinden om de 1.500 ton aan gistconcentraat te lossen, dat per trein in Nederland zou aankomen. Daarbij viel de keuze op Coevorden. Locon rijdt elektrisch tot Nordhorn waar de Bentheimer Eisenbahn de trein oppikt en het laatste kilometers naar Coevorden dieselt. Daarnaast gaat nog steeds een deel van de lading over de weg, met name om de flexibiliteit te waarborgen bij pieken in het transport.

Silo

In Coevorden is H&S aandeelhouder in Graaco (de voormalige Transportgroep Van der Graaf). Op deze locatie investeerde H&S in zo’n 900 ton aan siloruimte en mengsilo’s. Dat wordt nu

als buffer gebruikt terwijl de rest van het concentraat vanuit de tankcontainers rechtstreeks wordt overgezet op vrachtwagens, die het spul vervolgens bij de boeren afleveren.

Razend enthousiast

Hoewel Van Triest in eerste instantie met veel scepsis het intermodale concept tegemoet trad, is hij nu razend enthousiast. Er zijn dan ook tal van voordelen te noteren voor dit intermodale concept. Zo blijkt de betrouwbaarheid zeer hoog. De trein, die sinds het begin in juli 2010 twee keer per week heen en weer pendelt, is nog maar één keer een paar uur te laat geweest. En sinds maart 2011 rijdt de trein zelfs drie keer in de week. Een tweede voordeel is grotere gewicht dat in de tankcontainer mee kan. Op het spoor kan er 29 ton in. Als het transport over de weg gaat, is dat gebonden aan het Duitse maximum van 25 ton. Ook voor de boeren is het prettig dat het maximale gewicht niet blijft steken op die 25 ton. Vaak hebben ze meer ruimte voor opslag en Nederlandse vrachtwagens mogen tot 35 ton in één keer afleveren.

Lange termijn

Dat het treinconcept echt is bedoeld voor de lange termijn, blijkt wel uit de extra investering die in Coevorden plaatsvindt voor mengbakken voor pulp. Daarmee kan het vloeibare tarwegistconcentraat ook tot ‘steekvast’ product worden verwerkt. Klant Van Triest kan zo naast de varkenshouderij ook de melkveehouderij als afzetmarkt bedienen. Molema: “Want koeien kauwen nu eenmaal graag, terwijl varkens het liefste slobberen.”

Ost-Wind

Elke van de 30 wagons die met twee volle tankcontainers (samen circa 65 ton) per spoorwagon uit Duitsland aankomt, heeft in principe nog één TEU aan laadlengte over. Door het zware gewicht kan die niet worden benut. In omgekeerde richting echter wél, omdat de tankcontainers dan leeg zijn. Commercieel directeur Wilko Scholtens ziet daarvoor volop kansen. “Er bestaat al een dagelijkse railverbinding tussen Rotterdam en Coevorden. Vooral wanneer cross docking-activiteiten nodig zijn, kan een tussenstop in Coevorden van toegevoegde waarde zijn. Met de trein kan een container vervolgens overnacht verder naar Berlijn en eventueel daarna met de populaire Ost-Wind-railverbinding verder naar Rusland, waar H&S ook eigen activiteiten heeft.”

Meer informatie:

Feike Molema
Business Unit Director
H&S Logistic Services
Galliërsweg 5
Postbus 764
5340 AT Oss
The Netherlands
T. +31 412 695 621
M. +31 655 161 210
E. fmolema@hs-logisticservices.com
www.hs-group.eu

Colofon

‘10 ijzersterke verhalen’ is een uitgave van:
Rail Cargo information Netherlands
Koddeweg 37
3194 DH Hoogvliet
T +31 (0)10 204 21 11
F +31 (0)10 204 21 12
info@railcargo.nl
www.railcargo.nl

Ontwerp
Stijlmeester (Utrecht)

Fotografie
Harald Lakerveld, Lakerveld Fotodesign (Woerden)

Interviews
René de Bie, Schreef, tekst + communicatie (Utrecht)

Druk
van Liere Media (Emmen)

Aan deze uitgave werkten verder mee:
Lots of Shoes (Rhoon)
Prolance Projecten en interieurs (Schiedam)

© juni 2011
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Rail Cargo information Netherlands. Hoewel de uitgave met de meeste zorg is samengesteld, aanvaardt Rail Cargo information Netherlands geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende onjuistheden of onvolkomenheden.



