

e:ofenede: magazine



**Duurzamer dankzij
de koeltrein**



Handelsakkoorden in soorten en maten

Groei pijn in het magazijn

Strikte regels moeten risico's verkleinen

nr 5
mei
2019



Sinds begin mei rijdt er drie keer per week een koeltrein tussen Rotterdam en Valencia voor het vervoer van onder meer vers fruit. Het is de eerste volledige goederentrein die gekoeld is.

CO₂-UITSTOOT DRASTISCH OMLAAG

DUURZAMER DANKZIJ DE KOELTREIN

Het scheelt 22 miljoen kilometers wegvervoer en ten minste 70 procent CO₂-uitstoot. CoolRail, een gekoelde trein met groente en fruit die drie keer per week gaat rijden tussen Rotterdam en Valencia, doet die belofte. De partijen achter dit project, Euro Pool System, Bakker Barendrecht en Shuttlewise, hopen stiekem al op uitbreiding van het aantal bestemmingen en een frequentieverhoging.

Tekst en foto's Job Halkes

Met de komst van CoolRail wordt het op de weg een stuk rustiger, want dankzij deze nieuwe treinverbinding tussen Rotterdam en Valencia zijn er jaarlijks 12.000 ritten minder over de weg nodig. Dat zorgt niet alleen voor 22 miljoen minder kilometers, maar ook nog eens voor een besparing van ten minste 70 procent CO₂. En dat, zo stellen de initiatiefnemers, tegen nagenoeg dezelfde kosten, in dezelfde tijd en met dezelfde betrouwbaarheid.

De trein gaat voorsnog drie keer per week rijden, maar de drijvende krachten achter het project, logistiek serviceverlener Euro Pool System, groente- en fruithandelaar Bakker Barendrecht/Albert Heijn en intermodaal operator Shuttlewise, verwachten dat die frequentie in de toekomst omhoog gaat. "Dit is de eerste volledige gekoelde treinverbinding

met verse producten tussen Nederland en Spanje", vertelt CEO Gerjo Scheringa van Euro Pool System. Het bedrijf heeft zichzelf opgelegd om in 2025 de uitstoot van CO₂ 20 procent te hebben verlaagd. "Deze nieuwe treinverbinding gaat ons daarbij helpen", rekent hij voor. "Want met één trein vervoeren wij evenveel als veertig trucks op de weg."

Klapkratten

Het bedrijf is zelf aanbieder van onder meer duurzame klapkratten. Doordat deze plat kunnen worden vervoerd, wordt al enorm veel CO₂ bespaard. Bovendien zijn ze herbruikbaar. "Consumenten en ook retailers vragen om meer circulaire producten in de keten. Daar spelen wij met onze kratten op in, maar ook met de introductie van CoolRail, want





De trein wordt klaargemaakt voor vertrek.



Maarten van Hamburg (general manager Bakker Barendrecht), Gerjo Scheringa (CEO Euro Pool Systems), Fred Lessing (projectleider CoolRail Euro Pool Systems) en Martijn Elbers (general manager Shuttlewise) gaven op 6 mei het startschot voor het vertrek van de eerste gekoelde trein naar Valencia.

afhankelijk van het te vervoeren gewicht van groente en fruit besparen we ten opzichte van het wegverkeer met een trein tussen de 70 en

90 procent CO₂. Jaarlijks loopt dit op tot 15.000 ton CO₂-besparing. Dat is dezelfde opbrengst als van zes grote windturbines." Het eerste idee voor een dergelijke gekoelde goederentrein stamt al uit 2012. Twee jaar later werd er een vervolg aan gegeven waarbij ook een grote bloemenexporteur zou aanhaken. Het probleem was echter dat de bloemenkarren niet goed pasten in de koelcontainers van de trein. Toch zetten Bakker Barendrecht en Euro Pool System door en in 2016 ging de eerste pilot van start. "Het is wel cruciaal om die treinen vol te krijgen, anders is het niet rendabel", legt project-

leider Fred Lessing van Euro Pool System uit. Vooral het zoeken en meekrijgen van verladings in Nederland en Spanje blijkt een behoorlijk grote klus te zijn. "Voor veel verladings is het onbekend. Als proef willen ze dan wel een containertje, maar echt groot afnemen was lastig. Bovendien vonden velen de prijs nog te hoog, want die lag boven die van wegvervoer." Desondanks zetten de initiatiefnemers door, al stopte de pilot in 2016.

Spoorlandschap

Niet alleen het vinden van voldoende afnemers blijkt lastig, ook het versplinterde Europese spoorlandschap vergt veel kennis. Via Buck Consultants International kwamen de initiatiefnemers in contact met Shuttlewise, een bedrijf dat gespecialiseerd is in het opzetten en coördineren van treinverbindingen. "Wij wilden graag een verbinding met Spanje, maar het ontbrak ons aan een partner", legt general ma-

nager Martijn Elbers van Shuttlewise uit. "We rijden al op verschillende Europese bestemmingen, waaronder Italië en Duitsland, maar op Spanje nog niet. Het is ook best een uitdaging, want dat land kent een andere spoorbreedte, waardoor je goederen moet overslaan aan de Frans-Spaanse grens. En je moet door Frankrijk, wat toch wel stakingsgevoelig is." Toch weten de drie partijen een goed businessmodel in elkaar te zetten dat wat betreft snelheid, betrouwbaarheid en prijs kan concurreren met het wegvervoer. Elbers: "We kunnen de goederen in 48 uur van Rotterdam naar Valencia krijgen, inclusief overslag. We hebben nu genoeg voor drie treinen per week, maar uiteindelijk willen we dit verder uitbouwen naar andere plaatsen in Europa, zoals Duitsland en Scandinavië. Daarnaast denk ik dat het nog sneller kan dan de 48 uur die we er nu over doen. Er zit nogal wat ruis op de lijn. Zo is de afstemming met passagierstreinen nog niet optimaal en kunnen we in de toekomst tijd winnen door aan de Frans-Spaanse grens niet meer over te slaan. Ik denk dat er van die 48 nog wel 20 af kunnen. Als dat lukt, zijn we sneller dan het wegvervoer."

‘Met één trein vervoeren wij evenveel als veertig trucks’

8



De speciale koelcontainers worden op de terminal op de trein gezet.



Links de groente en het fruit dat vanuit Valencia naar Rotterdam komt per trein, rechts wat er vanuit Rotterdam richting Spanje gaat.

Scheringa en Lessing zijn blij met de komst van Shuttlewise. "Het was de *missing link* in ons project", aldus Scheringa. "Dankzij hun inbreng konden we het model zo optimaliseren dat het kan concurreren met het wegvervoer, iets wat in de pilot nog lastig bleek. Na een jaar voorbereiding zijn we blij dat we nu vanaf mei drie keer per week kunnen rijden." Net als Elbers verwacht hij dat dit slechts het begin is van een ontwikkeling. "Het starten met deze lijn naar Valencia en Barcelona is een grote stap, maar ik denk dat de frequentie en het aantal bestemmingen verder gaat groeien."

Meer planning

Nu de trein rijdt, hoopt Elbers ook dat andere verladers aanhaken en de voordelen van de trein inzien. "Bij verladers bespeur ik toch wel wat koudwatervrees. Zij moeten soms nog een *mindshift* maken. Zij zijn gewend dat ze iemand bellen die binnen de kortste keren voor de deur staat als ze een koeltransport nodig hebben. Vervoer per trein vergt wat meer planning." Toch denkt hij dat ook dat probleem wordt opgelost. "Zeker als er meer treinen gaan rijden. Een deel staat vast ingedeeld, maar er is ook

ruimte voor flexibiliteit." Daarnaast denk Elbers dat er mogelijkheden zijn richting Spanje met andere soorten lading, zoals bulk of chemische producten. "Dan zouden we dat kunnen combineren om de frequentie te verhogen."

Doorgroeien

Een partij die in ieder geval geen koudwatervrees heeft is Bakker Barendrecht, een van de initiatiefnemers van het CoolRail-project en grote leverancier van Albert Heijn. "Voor ons is dit een manier om het fruit van Spanje naar de Albert Heijn nog duurzamer te distribueren", legt general manager Maarten van Hamburg van de groente- en fruitleverancier uit. "Wij onderzoeken voortdurend hoe we de ketens kunnen verduurzamen en deze trein past daar goed bij. Het liefst halen we groente en fruit van dichtbij, maar sinaasappelen en mandarijnen komen nu eenmaal uit de buurt van Valencia. Wat mij betreft volgen steenfruit en meloenen hierna." Hij

zegt zich dan ook geen zorgen te maken over de betrouwbaarheid van de verbinding. "Dat is voor ons essentieel, maar in de eerdere pilot bleek dat goed in orde te zijn. Wij zien dit dan ook als een mooie kans om te verduurzamen en verder uit te bouwen."

De start van CoolRail is ook voor het kabinet een opsteker, want in het regeerakkoord is opgenomen dat in 2030 het spoorgoederenvervoer moet zijn toegenomen van 42 naar minstens 54 ton. Met een speciaal Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, dat vorig jaar door de Tweede Kamer is aangenomen,

"Bij verladers bespeur ik toch wel wat koudwatervrees"

men, wordt dat doel verder gestimuleerd. Maar subsidie heeft CoolRail niet nodig, aldus Scheringa. "Dit project kan zichzelf bedruipen." ●●●