

Amsterdam, Spoorgoederenvervoer



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Spoorgoederenvervoer Amsterdamse havenregio	4
Spoornetwerk Metropool Regio Amsterdam	6
Rail Freight Corridors	8
Interviews	
TMA Logistics - Michael van Toledo en Jan Ten Caat	10
Samskip – David Besseling	12
Nunner Logistics Railservices – Erik Groot Wassink en Tonnie Straub	14
Koopman Car Terminal – Paul Wortelboer	16
VCK Port Logistics – Jeroen Brauns	20
Tata Steel Europe – Pieter van Tongeren en Frans Rutten	22
Noord-Europese Wijnopslag Bedrijf B.V. – Frederik Laumans	24
GPS Group – Martine de Beer	26
Graniet Import Benelux B.V. – Peter Bontrup	30
Rietlanden Terminals B.V. – Elewout Wildenborg	32
OBA Bulk Terminal – Harm Winkeler en Hans Mattheyer	34
Colofon	39
Contactgegevens	40



Voorwoord

De Amsterdamse haven is een logistiek knooppunt, een industriële hotspot en een dienstverlener voor de stad. Met een goederenoverslag van ruim 100 miljoen ton per jaar behoort Amsterdam tot de top vijf zeehavens van West-Europa. De strategische en centrale ligging in Europa maakt de haven makkelijk bereikbaar en verzekert uitstekende verbindingen met alle grote Europese markten. De Amsterdamse havenregio biedt werkgelegenheid aan 70.000 mensen (direct en indirect). Jaarlijks wordt er door de bedrijven in de Amsterdamse havenregio voor circa 6,8 miljard euro aan waarde toegevoegd.

Goede achterlandverbindingen zijn voor Port of Amsterdam en de bedrijven in de regio van groot strategisch belang. Spoorvervoer is daarbij één van de belangrijkste modaliteiten. In dit boekje beschrijven een aantal belangrijke spoorgebruikers waarom zij kiezen voor deze duurzame en veilige modaliteit en welke aandachtspunten zij zien. Ook laten we u graag zien welke spoornetwerken er zijn en waarom deze van toegevoegde waarde zijn.

Port of Amsterdam ontwikkelt, exploiteert en beheert de Amsterdamse haven. Daarnaast stimuleert het duurzame economische ontwikkeling in de metropoolregio Amsterdam. Havenregio Amsterdam bestaat uit de (zee)havens van Amsterdam, Beverwijk, Zaandam en Velsen/IJmuiden.

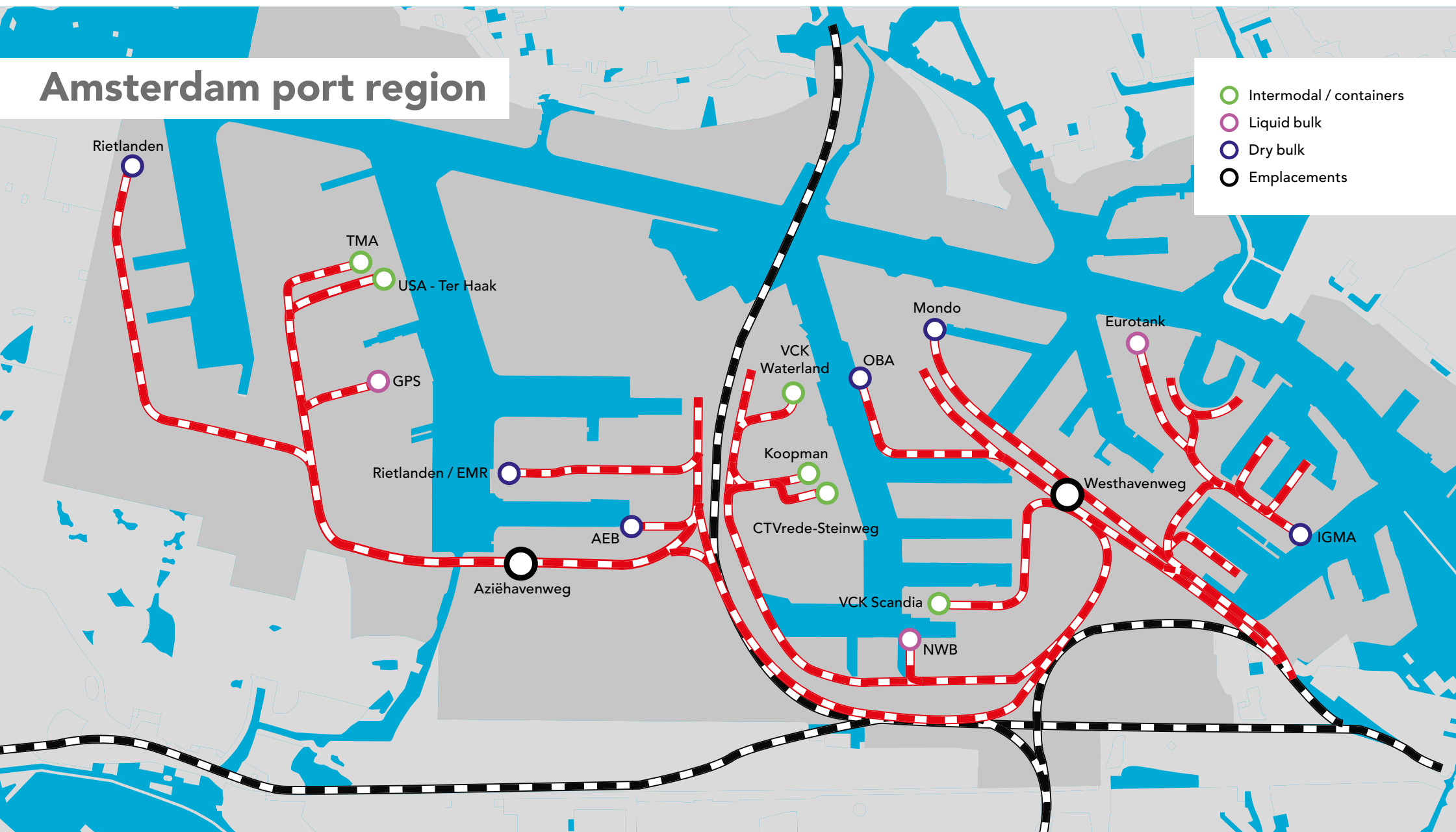
Port of Amsterdam werkt aan een haven die steeds meer waarde oplevert voor klanten en omgeving. Dit doen we met elkaar, als Port of partnerships.

Met vriendelijke groeten,
Namens Port of Amsterdam

Femke Brenninkmeijer,
Hoofd Energy, Cargo & Offshore

Rob Smit,
Manager Achterland, Spoor & Binnenvaart

Spoorgoederenvervoer Amsterdamse havenregio



Efficiënt en betrouwbaar spoorgoederenvervoer is van wezenlijk belang voor het vestigingsklimaat voor bedrijven in de Amsterdamse havenregio. Deze bedrijven hebben er baat bij op verschillende wijze (multimodaal) ontsloten te zijn.

Spoor, binnenvaart en wegtransport vullen elkaar op strategische wijze aan. Met spoorgoederenvervoer hebben verladers een maximale keuzemogelijkheid in de wijze waarop lading van en naar Amsterdam wordt vervoerd. De binnenvaart kan namelijk niet alle bestemmingen bedienen en is bij extra lage of hoge waterstand qua capaciteit beperkt.

Deze beperking van de capaciteit geldt ook voor het vervoer over de weg en overheden willen dit nog verder indammen. Dit komt duurzamere wijze van transport, zoals spoorgoederenvervoer, ten goede.

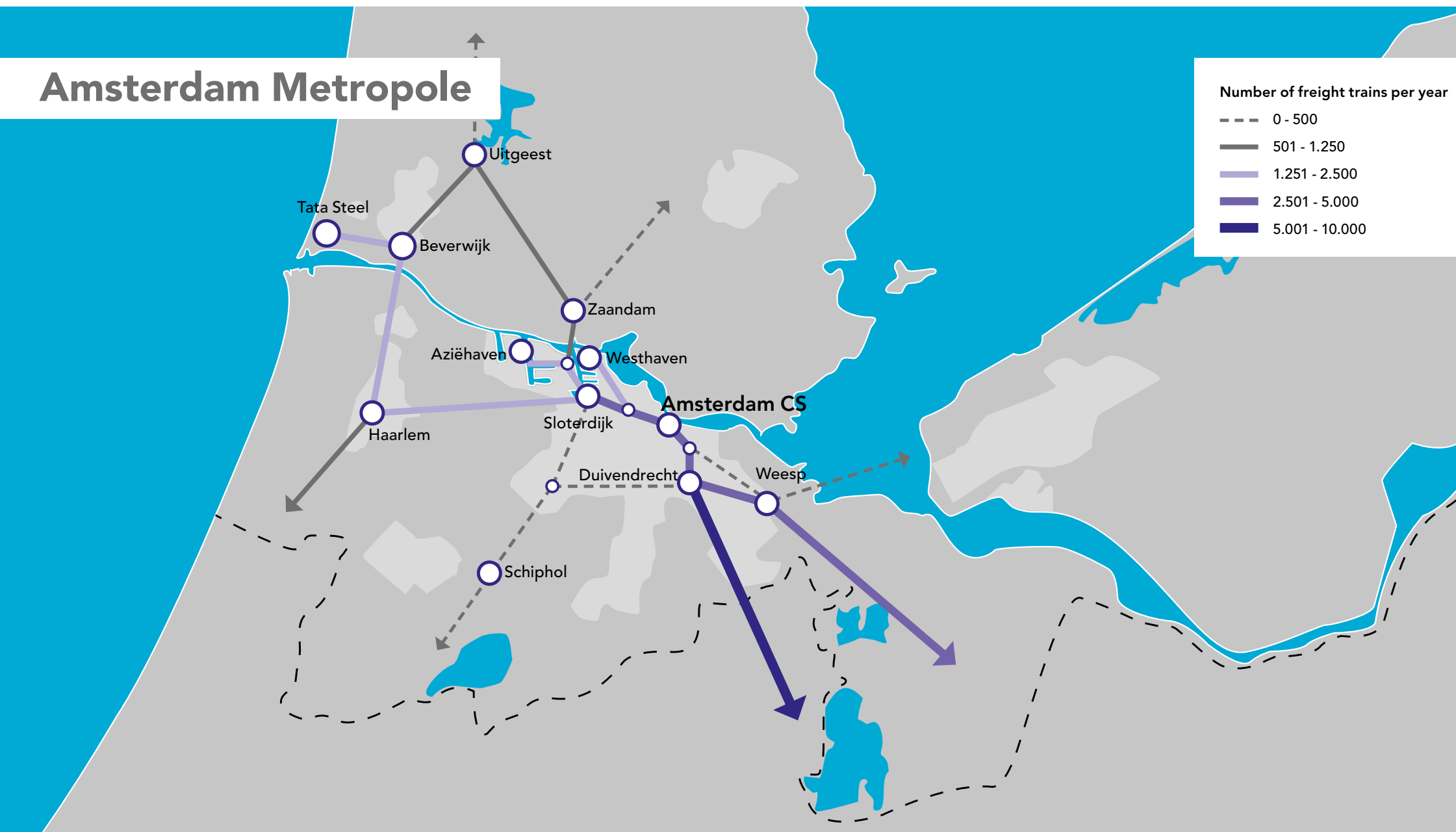
In het Amsterdamse havengebied hebben 14 terminals een spooraansluiting. Ook zijn er openbare kades met een spooraansluiting. Het type lading wat van en naar de Amsterdamse havenregio per spoor wordt vervoerd is gevarieerd. Het bestaat uit containers, papier, staal, cacao, auto's en natte bulk (zoals ethanol en benzine).

Ook worden er droge bulk (zoals steenkool, mineralen, kalk en agriproducten) en recycling stromen (zoals huisvuil en schroot) vervoerd.

Het spoornetwerk van het Amsterdamse havengebied heeft twee hoofdemplacementen: Westhaven en Aziëhaven. Beide emplacementen zijn geëlektrificeerd en sluiten aan op het gemengde hoofdspoorwegnet waar ook reizigerstreinen rijden. Alle twee de emplacementen hebben (de nieuwe Europese norm) spoorlengte voor treinen van circa 750 meter en zijn onderling met elkaar verbonden. Het emplacement Aziëhaven wordt de komende jaren bovendien nog verder uitgebreid. Naast de hoofdemplacementen liggen op een aantal locaties in de haven kleinere emplacementen waar treinen kunnen worden opgesteld of samengesteld.

Duurzaam

Spoorgoederenvervoer vindt voor het overgrote deel op elektrische wijze plaats en is dus een duurzame wijze van transport. Bovendien ontlast spoorgoederenvervoer in hoge mate het wegennet. Een gemiddelde containertrein vervoert 1400 ton lading. Eén vrachtwagen vervoert gemiddeld 25 ton lading. Kortom een containertrein haalt in één klap 56 vrachtwagen van de weg. Ter vergelijking: Spoorgoederenvervoer heeft een CO₂ uitstoot van 22 gram / tkm. Het weg vervoer 61 gram / tkm.



Spoornetwerk Metropool Regio Amsterdam

Per jaar rijden circa 3.000 goederentreinen van en naar het Amsterdamse havengebied. Het overgrote deel (circa negentig procent) van deze goederentreinen komt uit of gaat naar Duitsland.

Daarnaast rijden er op jaarbasis circa 2.400 treinen van en naar Tata Steel in IJmuiden. Deze goederentreinen gaan naar of komen uit België en Duitsland. Het belangrijkste deel van de treinen van en naar Tata Steel rijdt via Haarlem en Amsterdam Centraal Station naar het achterland. Een tweede deel van de Tata Steel treinen rijdt via Uitgeest en de Zaanlijn naar terminals in het Amsterdamse havengebied. Het resterende deel van de goederentreinen van Tata Steel rijdt via Haarlem naar Rotterdam.

Het spoornetwerk van de Amsterdamse havenregio is verbonden met het gemengde net waar ook reizigers-treinen rijden. Het grootste deel van de goederentreinen vanuit Amsterdam rijdt via Amsterdam Centraal Station richting het achterland. Op jaarbasis rijden vanuit Tata Steel en het Amsterdamse havengebied samen circa 3.700 goederentreinen door Amsterdam Centraal Station.

Bij het knooppunt Geldermalsen/Meteren kunnen goederentreinen uit Amsterdam vanaf het gemengde net* invoegen op de Betuweroute. De Betuweroute is primair bedoeld voor goederentreinen vanuit Nederland richting West en Zuid Duitsland.

**op het gemengde net rijden zowel reizigers-als goederentreinen.*



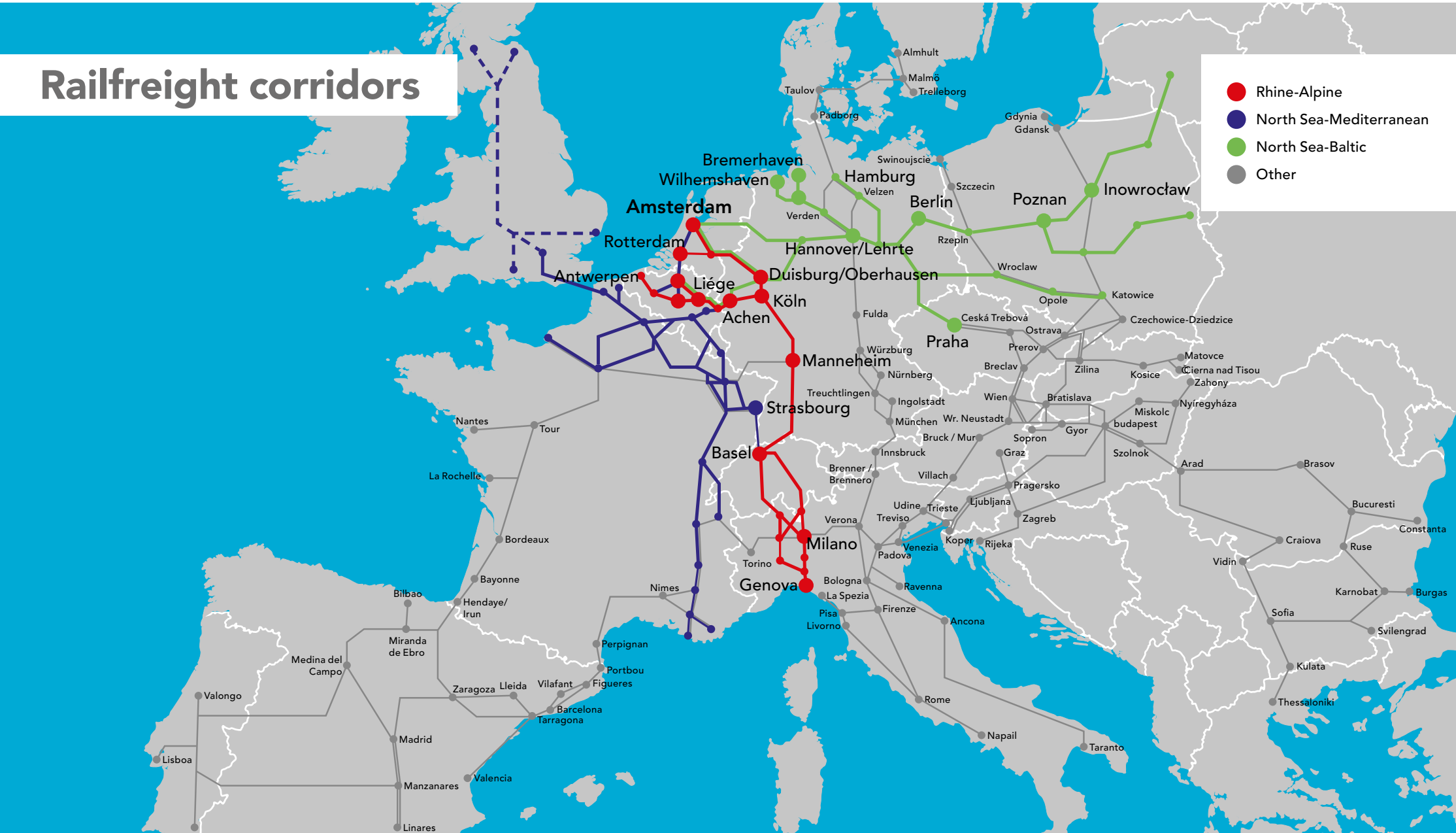
Rail Freight Corridors

De Amsterdamse havenregio is aangesloten op drie Europese Rail Freight Corridors: de Rhine - Alpine corridor, de North Sea - Baltic corridor en de North Sea - Mediterranean corridor.

De aansluiting van Amsterdam op de Rail Freight Corridors is van belang omdat de Europese Unie het internationale spoorgoederenvervoer op deze hoofd-routes concentreert en versterkt. De EU doet dit door samenwerking tussen infra-beheerders te bevorderen op het gebied van capaciteitstoedeling en ondersteunende systemen zoals het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS. Bovendien stimuleert de EU dat deze Rail Freight Corridors op een hoger kwaliteitsniveau worden gebracht. Bijvoorbeeld het kunnen accommoderen van treinen met een lengte van 740 meter.



Railfreight corridors



Michael van Toledo en Jan ten Caat, TMA Logistics

Aan het woord Michael van Toledo en Jan ten Caat van TMA Logistics. Als TMA Logistics zijn we goed in land- en zeetransport, overslag, opslag, douane-afhandeling, eigenlijk alles op logistiek gebied. We behandelen agrarische producten, staal, droge bulk en containers en nagenoeg alles doen we op onze eigen terminals. De kwaliteit van onze dienstverlening hebben we dus helemaal in eigen hand. Hoewel we nooit zo groot zullen worden als Rotterdam of Antwerpen, hebben we wel grote ambities. In 2018 hebben we met onze containeractiviteiten ongeveer 250.000 TEU overgeslagen en in 2030 willen we zijn gegroeid naar 1.000.000 TEU. Die groei denken we te behalen op een aantal deelmarkten. We willen een aantal niche deepsea-trades met schepen van ongeveer 2000 – 3000 Teu uit, bijvoorbeeld, Afrika of de Caribbean naar Amsterdam halen. Enkele short-sea rederijen doen TMA al aan met een aantal diensten en dat worden er alleen maar meer.

Aan de zeezijde zit het dus wel goed. Aan de landzijde zien we ook grote verbeteringen, zowel bij de barge als bij het spoor. We zijn begonnen om

met een aantal binnenhavens en barge-operators samenwerkingsverbanden aan te gaan. Zo hebben we nu een barge-corridor ontwikkeld tussen Velsen, Amsterdam, Utrecht, Tiel en Rotterdam. In de praktijk houdt dit in: 15 afvaarten per week tussen deze havens van en naar Rotterdam met zogenoemde fixed windows . Dit betekent: geen congestie en geen wachttijden meer op de deep-sea terminals in Rotterdam. Hierdoor wordt een betrouwbaar product geboden wat ten goede komt aan verladers, terminals en rederijen.

Ook met de trein gaat het tegenwoordig goed. In het verleden is een aantal keer getracht om een shuttleverbinding op te zetten, maar helaas ging dat mis door het ontbreken van het kritieke volume. Eigenlijk was er alleen maar lokale en regionale lading en dat was onvoldoende. Vorig jaar hebben we samen met Nunner Logistics en Samskip enkele shuttles opgezet waaronder Amsterdam – Milaan (Melzo) vice versa, 3 x per week. We zijn met partners bezig met de voorbereiding van een railshuttle tussen Amsterdam-Duisburg-Wuhan (China). Daardoor koppelen we eveneens Duisburg

aan ons achterlandnetwerk. Alle soorten lading, deep-sea, shortsea, regionaal en de feederlading die wordt aangebracht per barge, wordt nu gebundeld en je ziet dat het vliegwiel dan gaat draaien. Het barge-corridorconcept ondersteunt het shuttleconcept. Overigens is het onze ambitie om in 2019 deze shuttleverbindingen op dagelijkse basis te gaan aanbieden.

We zien de toekomst dus optimistisch tegemoet, maar dan moeten we er wel zeker van zijn dat alle modaliteiten onze terminals op een goede manier kunnen blijven bedienen. Daarom kijken we met de nodige zorg naar alle plannen met betrekking tot het reizigersvervoer per spoor op Amsterdam CS en op het baanvak Amsterdam – Eindhoven. We snappen de beweegredenen, maar geef ons wel de garantie dat onze treinen blijven rijden, want zonder het spoor redder we het niet om Amsterdam logistiek weer op de kaart te zetten.

“Door het samengaan van Thor Shipping & Transport, MEO en ACS is TMA Logistics ontstaan. Door deze krachtenbundeling is TMA Logistics in staat om Amsterdam op logistiek gebied weer op de kaart te zetten. Maar om dat te bereiken is een goede ontsluiting per spoor een absolute randvoorwaarde”.



“Door Amsterdam op te nemen in ons intermodaal Europees netwerk, spreiden we ons risico en zijn we tevens goed voorbereid op de Brexit”

David Besseling, Samskip

Vertelt David Besseling, UK Trade Manager bij Samskip. Samskip is een dienstverlener binnen Europa die transport- en daaraan gerelateerde logistieke diensten aanbiedt met een focus op kostenefficiënt, betrouwbaar en milieuvriendelijk transport. Met het grootste logistieke netwerk in Europa zijn we één van de grotere dienstverleners en bieden we een breed scala aan logistieke diensten. Deze omvatten een uitgebreid netwerk van scheepvaartlijnen met, in de havens, uitstekende aansluitingen op intermodale achterlandverbindingen.

Samskip beschouwt duurzaamheid als fundament voor haar activiteiten. We streven naar een energiezuinige wijze van transport met minimale emissies van CO₂ en fijnstof. Daarnaast proberen we het wegtransport zoveel mogelijk te mijden vanwege de files, de steeds hogere kosten en het toenemend tekort aan chauffeurs. Langzaam maar zeker constateren we dat het streven naar duurzamer transport niet alleen bij ons erg sterk leeft, maar ook steeds meer bij onze klanten, je ziet langzamerhand een echte mind-shift ontstaan.

Daarom hebben we een uitgebreid netwerk aan treinen rijden. Treinen bieden niet enkel sneller transport aan,

maar zorgen ook voor een minimale uitstoot aan CO₂. In totaal vertrekken 76 shuttles per week door heel Europa en hebben we in Duisburg-Hohenbudberg zelfs een eigen railterminal gebouwd. Deze locatie is bewust gekozen, het is namelijk het kruispunt van de noord-zuid verbinding en de oost-west verbinding, zodat we alle belangrijke economische centra in Europa per trein kunnen bedienen.

Samskip heeft in een eerdere fase succesvol een railshuttle van Amsterdam naar Milaan geëxploiteerd. De ervaringen in Amsterdam waren goed. Echter door uitgebreide en soms ongeplande onderhoudswerkzaamheden in Zwitserland, Duitsland en Italië hebben we een omloop moeten heroverwegen. Door de efficiënte aansluiting op Samskip's rail terminal in Duisburg, bieden we een goede connectie tussen Amsterdam en de UK met het railnetwerk wat Zweden, Oost Europa en Italië bereikt. Tevens biedt het een alternatief voor de binnenvaart tijdens perioden van laag water in de Rijn. Dat betekent zekerheid voor ons en voor onze klanten.

Momenteel zijn we aan het onderzoeken in welke mate wij onze short-seadiensten op Amsterdam zullen uitbreiden.

Scandinavië is een goede optie, maar dan moeten we de zekerheid hebben dat onze containers ook per spoor naar het achterland kunnen worden vervoerd. Alle plannen met het reizigersvervoer rondom Amsterdam maken het onzeker of we momenteel zo'n grote stap zullen nemen. Een lijndienst en een shuttle starten vergt namelijk een intensieve voorbereiding. Bovendien, en dat is nog belangrijker, willen we onze klanten kunnen garanderen dat een nieuwe verbinding een stabiele en langdurige service gaat bieden waar een langere periode gebruik van gemaakt kan worden. Het kunnen garanderen van een hoge frequentie en betrouwbaarheid is essentieel bij het starten van nieuwe diensten.

Door die capaciteitsuitbreiding zijn we voorbereid op de Brexit. Of het nu zal uitpakken als een harde of een zachte Brexit, verwachten wij hoe dan ook dat de grenscontroles aanzienlijk zullen worden uitgebreid en dus meer tijd gaan kosten. Onze inschatting is dat voor containervervoer zoals wij dat uitvoeren, ten opzichte van Roll on roll off routes, de controles uiteindelijk een stuk efficiënter zal verlopen. Hierdoor zien wij nog een belangrijke reden voor veel trailerklanten om naar Samskip over te stappen. Laat ze maar komen, wij zijn voorbereid!

Erik Groot Wassink en Tonnie Straub Nunner Logistics Railservices

aan het woord Tonnie Straub en Erik Groot Wassink, van Nunner Logistic Railservices. NUNNER is gespecialiseerd in complete supply-chain oplossingen tussen het Verre Oosten en Europa. We beschikken over een fijnmazig distributienetwerk voor alle Europese bestemmingen, inclusief alle GOS-landen, Turkije en het Midden-Oosten. Naast containertransport per trein, zijn wij ook gespecialiseerd in projectlading, heavy and oversized, en conventioneel spoortransport.

Sinds 2013, toen de Chinese overheid de oude Handelsroute nieuw leven heeft ingeblazen en de Nieuwe Zijderoute is ontstaan, is er sprake van een stormachtige ontwikkeling. Begon het in 2013 met de eerste trein vanuit Shanghai naar Duisburg, dit jaar rijden er 7.500 treinen op deze route en in de komende jaren wordt er jaarlijks verdere groei verwacht. Wij zijn ervan overtuigd dat het succes van de Chinatreinen blijvend is. Deze zijn namelijk bij uitstek geschikt voor goederen waarvoor het vliegtuig te duur en het schip te langzaam is. Bovendien is het spoor erg Eco-Friendly, een element dat over de gehele wereld steeds belangrijker wordt.

Nunner Logistics Railservices was al actief op de Zijderoute met vervoer van en naar Centraal Azië en vanaf 2015 gebruiken wij de gehele Zijderoute tot in China. In maart 2018 hebben we de eerste trein laten vertrekken vanaf de TMA-terminal in Amsterdam. Amsterdam is daarmee voor Nunner het strategische begin- en eindpunt van de Zijderoute geworden. De TMA-terminal in Amsterdam is voor ons van essentieel belang door de short-sea verbindingen naar het Verenigd Koninkrijk (Tilbury en Hull) en Scandinavië. Daarnaast is de terminal ook van grote waarde vanwege zijn binnenvaart-verbindingen met de Rotterdamse haven en een aantal havens in Noord en Midden Nederland. Noord Nederland is voor ons belangrijk omdat één van de belangrijkste Nederlandse exportproducten naar China, babyvoeding, daar wordt geproduceerd.

Dit alles maakt dat Amsterdam van cruciaal belang is voor de verdere spoorontwikkelingen van Nunner Logistics Railservices. Nunner heeft, in samenwerking met Samskip, een nieuwe dienst van Amsterdam naar o.a. Duisburg in voorbereiding. Met deze railshuttle

ontstaan er directe intermodale verbindingen tussen Amsterdam van en naar alle belangrijke industriële centra in Europa en China. Het is een bevestiging dat Amsterdam voor ons het begin- en eindpunt van de Zijderoute is en al deze intermodale ontwikkelingen zijn nog maar het begin van hetgeen Nunner Logistics Railservices in Amsterdam wil gaan bereiken. Essentiele voorwaarde voor onze plannen is, dat we ook in de toekomst voor onze treinen kunnen blijven beschikken over goede dienstregelingspaden van en naar de Amsterdamse haven. Hoewel dat soms wel eens anders wordt gezien, is ook het transport van de goederen die we iedere dag als consumenten gebruiken, van essentieel belang voor de Nederlandse samenleving. Wij als Nunner nemen onze verantwoordelijkheid om vanwege het milieu en het klimaat die goederen zoveel mogelijk per trein te willen vervoeren, maar dan moet men ons wel de kans geven.

“De haven van Amsterdam is een essentieel onderdeel van ons intermodale netwerk en dat willen graag zo houden ondanks de toename van het aantal reizigerstreinen”.



v.l.n.r. Tonnie Straub, Erik Groot Wassink

Paul Wortelboer, Koopman Car Terminal

aan het woord is Paul Wortelboer, Managing Director Koopman Car Terminal.

Koopman is een familiebedrijf, waarvan de vierde generatie nog actief werkzaam is. We zijn marktleider in de logistieke automotive-industrie en ook actief op het gebied van General Cargo, zowel in transport (FTL en CTL) als in warehousing. Dit gebeurt met name in Noord Nederland, onze oorspronkelijke thuisregio. Via onze zusteronderneming Transmission ontwikkelen we ons ook in toenemende mate op gebied van de fijnmazige distributie van stukgoed, pallets en pakketten.

Kernwaarden van ons bedrijf zijn “de klant eerst”, betrouwbaarheid en duurzaamheid. Met dat laatste zijn we de laatste jaren sterk bezig geweest en onze automotive- compounds in Amsterdam en Born hebben grote stappen in de CO2 reductie gemaakt. Ook houden we de ontwikkelingen in de truckwereld goed in de gaten. Elektrische trucks zijn er nog niet, maar we hebben wel zoveel mogelijk trucks met een Euro 6 motor en ook gebruiken we HVO CO2 arme brandstof. HVO is een synthetische diesel die gemaakt wordt van afval- en reststromen, bijvoorbeeld frituurvet. Daarvoor hebben we zelfs een eigen tankstation gebouwd.

In de automotive-industrie is Koopman een grote serviceprovider die de hele logistieke bedrijfskolom kan verzorgen. In Amsterdam hebben wij een terminal die in staat is schepen te lossen met een capaciteit van ongeveer 5.000 auto's per keer. Vervolgens verzorgen wij dan de importadministratie en slaan de auto's op. De terminal in Amsterdam heeft een opslagcapaciteit van circa 21.500 auto's.

Als de nieuwe auto's worden afgeroepen door de importeurs, dealers, verhuur- of leasemaatschappijen, maken wij de auto's rijklaar en verzorgen wij ook het transport. Vanuit Amsterdam bedienen wij de Benelux, Duitsland en Zwitserland. Dit gebeurt meestal met de bekende autotrailers, waarvan Koopman er 375 heeft rondrijden. Deze vervoeren gezamenlijk ongeveer 900.000 personen- en bestelauto's op jaarbasis. Zo'n autotrailer heeft een capaciteit van 8 personenauto's en dit is meestal voldoende om één of een paar dealers te bevoorraden. In sommige gevallen moeten wij enkele honderden auto's naar een buitenlandse importeur of andere compound overbrengen en dan gebruiken we de trein. Naast de behandeling van nieuwe importauto's zijn we ook actief in het remarkten van gebruikte auto's. Dit doen we voor de grote fleetowners zoals

lease- en verhuurmaatschappijen. Na afloop van de leasecontracten of als de auto's te oud zijn om te verhuren, halen wij ze op. De auto's gaan bij ons een zodanig proces door, inclusief een bezoek aan de fotostudio, dat ze daarna weer showroom-klaar zijn. Zoals aangegeven doen wij zelf niet zo heel veel per trein omdat de volumes per bestemming meestal te klein zijn. Toch vinden wij het heel belangrijk dat de Amsterdamse haven door alle modaliteiten goed wordt ontsloten. Op die manier blijft er een volwaardige en gezonde haven- community en dat is ook in het belang van Koopman. Daarom steunen wij de initiatieven van het Havenbedrijf Amsterdam om ook het spoor, zonder enige belemmering of beperking, als volwaardige modaliteit te handhaven.

“Het is belangrijk dat Amsterdam door alle modaliteiten goed wordt ontsloten zodat we een volwaardige en gezonde haven-community blijven”.



Jeroen Brauns, VCK Port Logistics

“Voor het spoorgoederenvervoer staan alle seinen op groen”.

Aan het woord Jeroen Brauns, Manager Director van VCK Port Logistics. VCK Port Logistics beschikt over 4 all-weather terminals. Schepen worden gelost en geladen in een overdekte hal zodat de goederen die wij overslaan te allen tijde droog blijven. In feite doen we twee grote groepen goederen, forest products en metalen, beide zeer gevoelig voor slecht weer. In totaal behandelen we ongeveer 2,5 miljoen ton, zowel import als export, waarvan ongeveer 10 % per spoor wordt aan- of afgevoerd. Daarvoor hebben we op onze terminals ongeveer 1000 meter spoor ter beschikking.

Voor wat betreft de forest products doen we veel papierrollen en cellulose. Veel cellulose wordt geladen in containers en die gaan dan via Rotterdam naar het Verre Oosten. Voor wat betreft de metalen, coils, platen en profielen, laden en lossen we ongeveer 20 spoorwagons per dag. Twee keer per dag worden er 10 wagons geplaatst en er is voldoende ruimte in de overdekte loodsen om deze wagons te lossen en laden. Meestal is DB Cargo Nederland de tractieleverancier (de partij die de locomotief beschikbaar stelt) en de contacten met “Utrecht” zijn altijd heel prettig. Naast

stuwadoor, waarbij onze klanten de modaliteit kiezen, zijn we ook expediteur en vanuit die rol bepalen we zelf de modaliteit. Vanwege alle aandacht over de klimaatverandering en het milieu, verwoord in COP 21 en de toekomstige klimaatakkoorden in Nederland, zie je dat de bewustwording ten aanzien van milieuvriendelijk transport sterk toeneemt, zowel bij onze klanten als bij onszelf.

Werd vroeger bijna automatisch de vrachtwagen ingeschakeld, tegenwoordig zie ik dat die houding verandert. Pas als het spoor en de binnenvaart, om wat voor reden dan ook, geen geschikte alternatieven zijn wordt de vrachtwagen gebruikt.

Vandaar mijn bewering dat voor het spoorgoederenvervoer alle seinen op groen staan. Maar, om echt te kunnen groeien, moet er bij het spoor wel iets veranderen.

Allereerst de cultuur binnen de spoorwereld zelf en dan bedoel ik het besef van “ownership”. Het “ownership” bij spoormensen is perfect als het gaat over het rijden van treinen. Als je ziet hoe het spoor, bijvoorbeeld, met

veiligheid omgaat, daar kan iedereen nog wat van leren. Maar het spoor zal moet leren ook een “ownership” te krijgen ten aanzien van de lading die er wordt vervoerd. Ik bedoel dan het besef om bijvoorbeeld snel en correct te communiceren met klanten, vooral bij onregelmatigheden. Dat kan en moet beter.

Als tweede moet er meer zekerheid komen over de beschikbaarheid van goede dienstregelingen voor onze treinen. Momenteel speelt dat soms al, maar als alle plannen met het reizigersverkeer in en rondom Amsterdam CS doorgaan, dan maak ik mij zorgen. Wij willen graag meer per spoor vervoeren, maar dan moeten we zeker weten dat we met deze modaliteit een langdurige en vooral betrouwbare relatie kunnen aangaan. De garantie van goede dienstregelingen is daar een essentieel onderdeel van.

“Als VCK hebben we meerdere rollen in de logistieke keten en we merken zowel bij onze klanten als bij onszelf dat er meer en meer naar het spoor wordt gekeken”.

Pieter van Tongeren en Frans Rutten, TATA Steel Europe

“Tata Steel wil voortdurend zijn prestaties op milieugebied en bereikbaarheid verbeteren”.

Dat geldt dus ook voor het transport van onze goederen. Aan het woord Pieter van Tongeren, Director Outbound Logistics, en Frans Rutten, Contract Manager Rail, bij TATA Steel Europe. In totaal produceert Tata Steel in IJmuiden jaarlijks ruim 7 miljoen ton staal. Daarvan wordt reeds bijna 6 miljoen ton via het spoor en het water getransporteerd. Voor de bestemmingen in het achterland die aan het water liggen gebruiken we de binnenvaart, voor de overige achterlandbestemmingen gebruiken we bij voorkeur het spoor. Voor wat betreft het spoorvervoer zijn we de grootste verlader van Nederland en het is onze ambitie om met stip op nummer 1 te blijven.

We willen het volume dat nu nog over de weg naar onze klanten gaat verder afbouwen voor meer klantzekerheid en minder milieubelasting. Samen met onze wegvervoerders zoeken we naar oplossingen om ook deze pakketten intermodaal te gaan vervoeren. Gezien de aard en

de bestemmingen van de producten is het spoor de meest voor de hand liggende en nagenoeg enige oplossing.

Wekelijks rijden we ongeveer 25 beladen treinen zowel met inbound- als outbound-producten. Hiervoor gebruiken we DB Cargo Nederland en Rail Force One als tractieleveranciers. Inbound is het voornamelijk kalk uit België en Duitsland dat nodig is voor de productie van staal en outbound zijn het de coils en plakken staal die, bijvoorbeeld, naar de auto- en witgoedindustrie gaan. Hoewel het spoor al de meest duurzame footprint heeft, versterken wij dat door met onze tractieleveranciers contractueel vast te leggen dat zij alleen maar elektrische locomotieven mogen inzetten voor onze treinen.

Hoewel de toekomst voor de combinatie staal-spoor er dus positief uit lijkt te zien, maken we ons toch wel de nodige zorgen. Die zorgen gaan over de beschikbaarheid van voldoende en geschikte paden om onze

treinen te rijden en de benodigde flexibiliteit daarin te garanderen. In het reizigersvervoer zijn NS Reizigers en ProRail bezig het Programma Hoogfrequent Spoor uit te rollen en starten daarmee op het baanvak Alkmaar - Amsterdam - Eindhoven. Dat betekent dat er iedere 10 minuten per richting een sneltrein en een stoptrein rijdt: 12 reizigerstreinen per richting per uur. Hoewel we heel goed begrijpen waarom dit gebeurt, zijn we toch bang dat onze treinen worden verdrongen. Wij zouden daarom graag de garantie willen hebben dat we te allen tijde kunnen blijven beschikken over geschikte paden voor goederentreinen verspreid over de dag. Niet alleen voor onze huidige treinen, maar ook voor onze ambitie om alle goederen die nu nog via de weg gaan, per spoor te gaan vervoeren. Vanwege duurzaamheid en vanwege de fileproblemen is de weg geen alternatief. We willen de regio via de weg juist bereikbaar houden. Stel je toch eens voor, als we in de toekomst worden gedwongen ons hele spoorvolume, het huidige plus onze ambitie, via de weg te gaan vervoeren, betekent dat ongeveer 450 beladen vrachtwagens per dag erbij in de regio IJmond. Dat is wat Tata Steel en de regio juist niet willen bereiken.

“Staal en spoor is een perfecte combinatie en die willen we graag nog verder uitbouwen”.



“Voor ons zijn alle modaliteiten essentieel, het is net als bij een stoel, als je één poot weghaalt, valt de hele stoel om en dat geldt eigenlijk ook voor NWB”

Frederik Laumans, Noord-Europese Wijnopslag Bedrijf B.V.

“Het spoor is voor ons één van onze levensaders”

aldus een bevroren Frederik Laumans, Managing Director van Noord-Europese Wijnopslag Bedrijf BV als het over zijn bedrijf gaat en de zorg die ook hij heeft over het spoorgoederenvervoer in en rond Amsterdam.

N.W.B. heeft 99 opslagtanks met een totale capaciteit van 60.000m³. De kleinste tanks zijn 100m³ en de grootste 2100m³, dus we kunnen onze klanten heel flexibel en tailor-made bedienen. We hebben een kade van 200 meter met een diepgang van 11 meter, dus geschikt voor zowel deep-sea-, short sea- als binnenvaartschepen. We hebben een eigen spooraansluiting en we zijn natuurlijk ook aangesloten op het wegennet. Deze multimodaliteit is voor ons van levensbelang.

Onze hoofdactiviteit is het opslaan van alcohol, hoewel wij liever de scheikundige naam ethanol gebruiken. We hebben twee soorten ethanol op voorraad, de hoogwaardige drinkbare ethanol die naar de distilleerderijen en stokerijen gaan en de industriële

ethanol. De laatste wordt veel gebruikt in schoonmaak- en oplosmiddelen. Afhankelijk van de bestemming en/of de hoeveelheid wordt de ethanol per truck, barge en ook per spoor afgevoerd. Bijvoorbeeld, de zuivere ethanol voor Zwitserse klanten gaat per trein. Wat bijna niemand weet is dat wij de grootste rum-importeur van de wereld zijn en daarmee maken we de haven van Amsterdam ook de grootste rum-haven van de wereld. We slaan de rum op voor diverse merken en het transport naar de bottelarijen gaat per truck.

De laatste jaren zijn we ons ook gaan toeleggen op de opslag van bio-ethanol en dat is inmiddels 30 % van onze totale omzet. De bio-ethanol wordt aangevoerd vanuit de hele wereld, uit de USA (gewonnen uit mais), uit Brazilië (gewonnen uit suikerriet) en uit Europa. De Europese bio-ethanol wordt gewonnen uit suikerbieten en granen en komt uit België, Duitsland, Oostenrijk en Hongarije. Op afroep gaat de bio-ethanol naar de raffinaderijen waar het voor 5 à 10 % wordt gemengd met benzine. Door het

mengen van benzine met bio-ethanol wordt de CO₂ uitstoot verminderd.

De inkomende bio-ethanolstroom uit Europa ontvangen we gedeeltelijk per barge en gedeeltelijk per spoor. We krijgen ongeveer 10 treinen per maand met iedere keer 21 tankwagons met name uit Oostenrijk en Hongarije, in totaal ruim 200.000.000 liter op jaarbasis. We hebben de afgelopen 50 jaar nooit een onregelmatigheid gehad met (bio-) ethanol en vinden het spoortransport de veiligste en zeker ook de meest duurzame manier van transport. Groener kan het niet, bio-ethanol vervoeren per trein. Door gebruik te maken van de trein besparen we jaarlijks 5.000.000 vrachtwagenkilometers en dat is wat wij als bedrijf willen en ook wat de samenleving wilt. Daardoor is het voor ons van essentieel belang dat we een goede aansluiting houden op het spoor en dat onze treinen vrij en onbelemmerd kunnen blijven rijden ook als het reizigersverkeer in en rond Amsterdam nog meer gaat toenemen. Het is bij N.W.B. net als bij die stoel die ik in het begin heb beschreven, als je één modaliteit weghaalt, valt het hele bedrijf om.



“Zonder het spoor met een aantal goede en geschikte treinpaden, wordt het voor ons onmogelijk om onze verduurzaming waar te maken”.

Martine de Beer, GPS Group

aan het woord is Martine de Beer, New Projects and Commercial Manager EMEA van de Global Petro Storage Group. “De GPS Group is een onafhankelijke opslag- en logistieke dienstverlener met een internationaal netwerk van olie- en chemicaliënterminals. We zijn in 2016 begonnen en inmiddels hebben we één eigen terminal gekocht en hebben we twee terminals in aanbouw. Deze zijn gevestigd in Nederland (Amsterdam), de Verenigde Arabische Emiraten en Maleisië. GPS participeert met partners over de hele wereld. Onze belangrijkste ambitie is om een vertrouwde en betrouwbare partner voor onze klanten te zijn. Dit willen we bereiken door maximale en flexibele services te creëren en deze aan onze klanten aan te bieden. Op deze manier bouwen we een langdurige relatie op.

GPS-Amsterdam is een klasse 1 terminal met op- en overslag faciliteiten voor clean petroleum products en (bio-)ethanol. De terminal is gevestigd in Amsterdam, de grootste benzine blendhaven van de wereld. Onze totale capaciteit is 148.500 m³, verspreid over 11 opslagtanks en eind 2019 hebben we een uitbreiding van 134.000 m³ in 6 opslagtanks in gebruik genomen. De terminal heeft op dit moment alleen de mogelijkheid de binnenkomende en uitgaande productstromen via water te ontvangen en

af te leveren. Een gedeelte van deze stroom zou met trein direct naar de terminal kunnen komen in plaats van de tussenkomst van extra op- en overslaghandelingen.

Momenteel zijn we in een ver gevorderd stadium om onze terminal met ongeveer 10 ha uit te breiden. Dit heeft twee doelen. Het geeft ons de mogelijkheid om de terminal aan te sluiten op het spoorwegnet en de uitbreiding te gebruiken om te diversificeren en vooral te vergroenen. De wereld verandert en wij willen mee veranderen. Onze huidige terminal is een goede basis om de positie van de totale, uitgebreide terminal te verstevigen. Het nieuwe terrein zal in zijn geheel worden benut voor diversificatie van modaliteiten en opslag van o.a. gassen en biofuels. Met Prorail en Port of Amsterdam zijn we nu bezig met de aanleg van een nieuwe spooraansluiting naar onze terminal uitbreiding. Hierdoor bereiken we een aantal voordelen. Verhoogde flexibiliteit voor de klant en verdere optimalisatie van hun supply-chain. Dit vermindert eventuele veiligheidsrisico's en verlaagt de kosten. Nog belangrijker is dat we met de nieuwe spooraansluiting de nieuwe markten die we gaan ontwikkelen, per trein kunnen gaan bedienen. Op die manier maken we ons bedrijf minder kwetsbaar door het spreiden van eventuele

risico's in onze aan- en afvoerstromen en bereiken we een totale verduurzaming van onze terminal. Zowel ten aanzien van de producten die we behandelen als van het transport van deze producten.





“Hoewel wij op onze Amsterdamse vestiging nog geen spooraansluiting hebben, zijn wij wel een grote spoorklant en het spoor wordt in de toekomst voor ons alleen maar belangrijker”

Peter Bontrup, Graniet Import Benelux B.V.

“Onze interne bedrijfsvoering is helemaal gericht op duurzaamheid en op een lange termijn aanpak en dat passen we ook toe in onze logistiek”

aldus Peter Bontrup directeur-eigenaar van Graniet Import Benelux BV aan de Australiëhaven. Als familiebedrijf delven we al ruim 50 jaar lang grondstoffen voor de bouw. Ooit is mijn vader in Limburg begonnen in de bekende grindputten, maar omdat daar nog weinig voorraad is, halen we de grondstoffen nu uit twee mega steengroeven in Noorwegen en Schotland. In Noorwegen opereren we onze eigen steengroeve, Bremanger Quarry waar we een steensoort winnen die aan de hoogste kwaliteitseisen voldoet. Bij Bremanger Quarry, ook wel de ‘De Groene Groeve’ genoemd, draait het winningsproces om duurzaamheid. Ingrijpende innovatieve technieken stellen ons in staat om de zwaartekracht optimaal te benutten, waardoor de steen op een energie neutrale manier wordt gebroken.

De steengroeve in Noorwegen heeft enorme reserves (>1 miljard ton) en kan de grootste schepen van de wereld laden. Deze steensoort wordt zowel in Noord Europese projecten als ook ver daar buiten toegepast, zoals Midden Amerika en Afrika. Ook in Nederland zijn we actief

geweest, de zeewering van de Maasvlakte II is ook met onze stenen aangelegd.

Dit zijn de grote projecten, maar onze grondstoffen worden vooral ook gebruikt voor structurele levering aan de bouw via onze terminals. Twee keer per week vaart er een boot met ongeveer 85.000 ton steen naar onze plant in Amsterdam. Op de plant worden de stenen gebroken, gezeefd en gewassen. Vanuit Amsterdam leveren we aan de aannemers in Nederland en Duitsland. Vooral in Duitsland is er momenteel heel veel behoefte aan grondstoffen, omdat men daar bezig is met een soort inhaalslag in het onderhoud van de weg en het spoor. De projecten die aan het water liggen worden per barge bediend. Echter, omdat wij geen eigen spooraansluiting hebben is de bediening van projecten die niet aan het water liggen, vaak een uitdaging. Een gedeelte van deze projecten wordt dan per truck bediend, maar daar willen we om milieuredenen vanaf. Voor sommige andere werken, zeker bij het onderhoud en/of de vernieuwing van het spoor, varen we eerst met een binnenvaartschip naar een terminal en daar worden de stenen dan

overgeladen in een spoorwagon. Dit betekent extra overslagkosten, meer tijd en ook daar willen we vanaf.

Met ProRail en Port of Amsterdam praten we over de mogelijkheden om op of naast ons bedrijf een eigen spooraansluiting te krijgen, zodat we zoveel mogelijk het vervoer over de weg kunnen vermijden en ook tijd en geld kunnen besparen door een extra overslag te elimineren. Echter, voordat we grote bedragen gaan investeren, willen we wel de zekerheid dat we het spoor ook op lange termijn kunnen blijven gebruiken en helaas hebben we die zekerheid momenteel nog niet.

Elewout Wildenborg, Rietlanden Terminals B.V.

aldus Elewout Wildenborg, Manager Operations van Rietlanden Terminals BV. “Momenteel is ongeveer 80% van onze overslag kolen en de overige 20 % is schroot, zand en grint. Ongeveer 75% van die grondstoffen wordt per barge naar het achterland vervoerd en 25 % per spoor. De grondstoffen die naar bestemmingen gaan die aan het water liggen worden met de barge vervoerd en de “droge” bestemmingen worden per spoor bediend”.

“We laden momenteel gemiddeld 3 treinen per dag met kolen en deze treinen worden door DB Cargo Nederland en LTE Nederland naar energiecentrales in het achterland gereden, meestal in Duitsland. De samenwerking met deze spoorvervoerders is goed, want er zijn nooit problemen over treinen die te lang blijven staan of niet volgens afspraak worden uitgehaald.

Natuurlijk maken wij ons zorgen over de energietransitie, vooral over de snelheid waarmee alles moet veranderen. Sommige soorten kolen dienen voor de productie van silicium, een belangrijk bestanddeel van zonnepanelen en computerchips. Een bepaalde hoeveelheid kolen zullen we om die reden ook in de toekomst blijven overslaan, maar uiteraard een stuk minder dan we nu doen. Daarom zijn we druk bezig om nieuwe markten

voor andere grondstoffen te ontwikkelen. We weten nog niet goed welke grondstoffen dit worden en naar welke bestemmingen die moeten worden vervoerd. Daarom is het van belang dat we ook in de toekomst optimaal gebruik kunnen blijven maken van de achterlandmodaliteiten water en spoor. Echter, ten aanzien van het spoor hebben we wel de nodige zorg en dan met name de capaciteit op het spoorwegnet.

Als Rietlanden Terminals kunnen we met onze huidige spoorinfrastructuur en laadinstallaties maximaal 6 treinen per dag beladen en als het nodig is kunnen we deze capaciteit vrij eenvoudig en snel vergroten. Vanwege de effectiviteit en de efficiency moeten deze treinen dan wel gelijkmatig verspreid over de hele dag worden behandeld. Helaas worden we steeds meer geconfronteerd met de onzekerheid om voor onze treinen goede en geschikte dienstregelingen op de hoofdbaan te krijgen vanwege het toenemend reizigersvervoer per trein.

Met die onzekerheid is het heel lastig om potentiële klanten te kunnen garanderen dat we hen in de toekomst per spoor kunnen gaan bedienen. En die garantie is absoluut noodzakelijk om nieuwe klanten binnen te halen en nieuwe klanten hebben we nodig voor een

goede en gezonde toekomst van Rietlanden Terminals. We snappen de noodzakelijkheid voor een goed treinsysteem voor het reizigersvervoer, ook wij zien de dagelijkse files op de weg, maar verzoeken ProRail en de politiek met klem om ook rekening te houden met een goede kwaliteit van het spoorgoederenvervoer door middel van goede en geschikte treinpaden.

Deze zijn namelijk essentieel voor de toekomst van Rietlanden terminals.

“Rietlanden Terminals heeft een rijke geschiedenis in de haven van Amsterdam en is uitgegroeid tot een belangrijke speler in de overslag van grondstoffen. Die positie willen we graag behouden, ook na de energietransitie”

Harm Winkeler en Hans Mattheyer, OBA Bulk Terminal

“Voor ons is het spoor een absolute strategische factor om op een gezonde manier de energietransitie te overleven”

Aan het woord zijn Harm Winkeler, Managing Director en Hans Mattheyer, Commercieel Directeur van de OBA Bulk Terminal. “Momenteel slaan we jaarlijks meer dan 10 miljoen ton grondstoffen over waarvan 85% kolen, zowel energiekolen als kolen die bestemd zijn voor de staalindustrie. De afvoer van deze kolen gaat voor ruim 80% met de barge en de rest gaat per spoor. Tot voor kort was het aandeel spoor veel hoger, maar helaas zijn we recentelijk een spoorklant kwijtgeraakt. Dit is nooit anders geweest, het ene jaar verlies je een pakket, het andere jaar win je er weer één.”

“De energietransitie is een heel ander verhaal, de energiekolen raken we te zijner tijd kwijt en die komen nooit meer terug en dat betekent een permanent verlies van ruim 40% van onze volumes. De wereld is aan het veranderen. OBA moet daarin mee veranderen en dat doen we ook. Inmiddels hebben we een nieuwe missie, visie en strategie ontwikkeld en onze toekomstige

doelen zijn helder. Sinds de oprichting in 1954 heeft OBA zich vrijwel uitsluitend bezig gehouden met op- en overslag van droge bulk producten, voornamelijk van kolen. Vanwege de energietransitie gaan we nu diversifiëren. Niet alleen gaan we meer soorten commodity’s behandelen, maar ook gaan we waarde aan de grondstoffen en de producten die via onze terminal lopen toevoegen.”

“We gaan ons ontwikkelen naar een multipurpose terminal met ongeveer 50% kolenoverslag en 50% overslag en behandeling van andere producten. Nu doen we naast kolen al agri-producten en mineralen, maar inmiddels is dat al uitgebreid met nieuwe producten als schroot, houtsnippers en slakzand. Veel van deze grondstoffen worden in bulk aangevoerd en als toegevoegde waarde zouden we deze grondstoffen bijvoorbeeld in big bags kunnen gaan verpakken en opslaan om ze dan in kleinere volumes te gaan

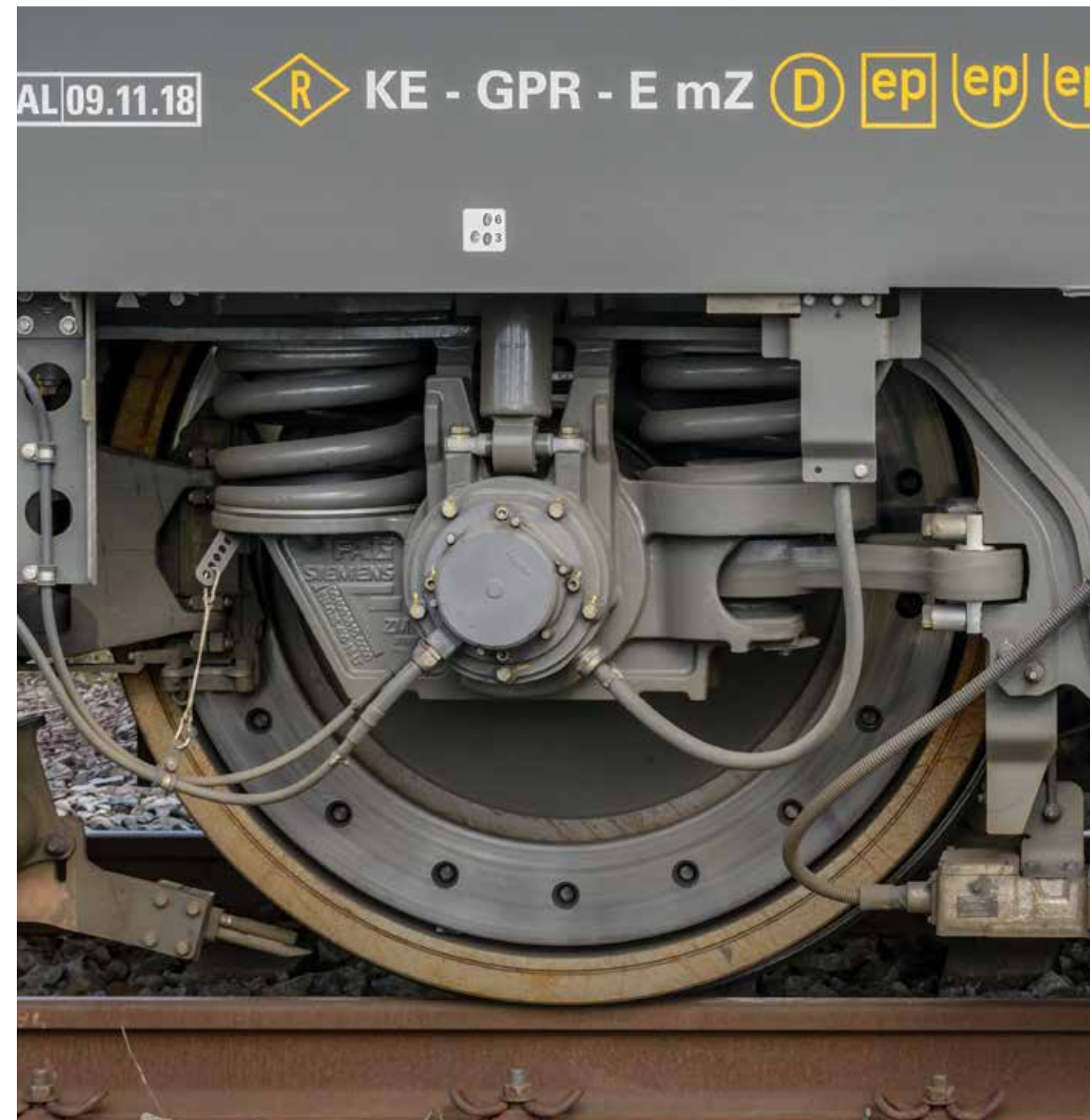
uitleveren. Daar blijft het overigens niet bij. We hebben verstand van op- en overslag en we hebben ruimte, dus waarom zouden we niet bijvoorbeeld gereed product van de staalindustrie gaan opslaan?”

“Ideeën genoeg om OBA te veranderen en om het ook in de toekomst een gezond bedrijf te laten blijven. Echter, wat voor ons wel essentieel is, zijn de mogelijkheden om onze klanten in het achterland te kunnen blijven bedienen. Niet alleen per barge, maar ook per spoor. En over dat laatste maken we ons ongerust, gezien de groei van het reizigersverkeer. We realiseren ons heel goed dat het spoorvolume van en naar de Amsterdamse haven niet voldoende is om een dedicated goederenlijn zoals de Betuweroute aan te leggen. Maar we vinden wel dat we recht hebben op de zekerheid dat we ook in de toekomst kunnen rekenen op goede en geschikte treinpaden door Amsterdam CS en over het traject Amsterdam – Eindhoven. Zodat we op een level playing field basis kunnen blijven concurreren met de overslagbedrijven in andere havens.”



“In 2020 zal de Hemweg-centrale gaan sluiten en in 2038 moeten alle Duitse kolencentrales dicht zijn. Dat houdt in dat we ongeveer 50% van ons kolenpakket kwijtraken en dat betekent dat we hard op zoek zijn naar alternatieven.”





Colofon

Port of Amsterdam

De Ruijterkade 7

1013 AA Amsterdam

T +31 (0)20 523 45 00

W: www.portofamsterdam.com

Vormgeving

Plan B creatieve communicatie

Fotografie

Martijn van der Nat

Babylon grafische vormgeving

Interviews

Rail Cargo information Netherlands

Druk

Mei 2019

Contact

Contact met de bedrijven in de Amsterdamse haven?

Vind ze in Portle: portle.portofamsterdam.com



Femke Brenninkmeijer

Hoofd Energy, Cargo & Offshore

Team Energy

Tel: +31 6 518 98 41

E femke.brenninkmeijer@portofamsterdam.com



Rob Smit

Manager Achterland, Spoor & Binnenvaart

Team Marketing & Product Development

Tel: +31 6 226 96 769

E rob.smit@portofamsterdam.com
