



••••• Een nieuwe haven voor een zo duurzaam en efficiënt mogelijke opslag, overslag en vervoer van groente, fruit, vis en vlees: Rotterdam moet de Cool Port van Europa worden.

Plan nieuwe haven specifiek voor gekoeld containervervoer

Rotterdam Cool Port

Geen ladingen meer op pallets, in dozen, balen of zakken. Maar gekoelde containers met lading die volledig geautomatiseerd op rollerbanden duurzaam ingerichte koelcellen in gaan. Per truck, trein of via binnenvaart gaan de spullen na de opslag weer verder – de nieuwe loodsen staan midden tussen allerlei vervoersvormen. Rotterdam krijgt in 2015 specifieke faciliteiten voor de opslag, overslag en vervoer van groente, fruit, vis en vlees: Rotterdam Cool Port.

Het moet de haven verder op de kaart zetten als Europa's belangrijkste aan- en afvoerplek voor gekoeld containervervoer. Jaarlijks zal Rotterdam Cool Port anderhalf miljard kilo aan goederen kunnen verwerken; in de toekomst zal dit zelfs verdrievoudigen. Hoe groter de hoeveelheid die in Rotterdam gaat binnenkomen, des te meer lading er door vervoerd kan worden per trein of ander schip. Efficiënt en duurzaam, want minder trucks op de weg. Voor de nieuwe koelcellen wordt

gekeken naar duurzame oplossingen om te koelen, bijvoorbeeld met gebruik van al aanwezige koel- en warmtestromen in het havengebied. Aanwezige leidingen van het Warmtebedrijf Rotterdam zouden gebruikt kunnen worden om warme energie met slimme technologie om te zetten in energie om mee te koelen.

Containerisatie

Het Havenbedrijf Rotterdam, logistiek dienstverlener Kloosterboer en Europe Container Terminals (ECT) hebben recent bekend gemaakt toe te werken naar de realisatie van deze ambitie. Rotterdam Cool Port moet eind 2014 klaar en begin 2015 volledig operationeel zijn. De achtergrond en aanleiding is tweeledig. "Conventionele overslag van fruit verdwijnt", weet business manager Sofie Tolk van het Havenbedrijf. Hiermee duidt ze op conventionele stukgoedschepen die hun vracht vervoeren in een gekoeld ruim. Een aflopende zaak, want de

Artist's impression van de toekomstige Cool Port.

meeste gekoelde goederen worden tegenwoordig in containers vervoerd. Vis niet, omdat de overslag ervan op stukgoedschepen plaatsvindt - de logistiek van bedrijven die vis leveren is hier nu eenmaal op ingericht. Maar vooral de fruitlading ziet Rotterdam snel 'containeriseren', havenjargon waarmee Tolk de ontwikkeling van de aanvoer in stukgoed schepen naar containerschepen beschrijft. Maar liefst 95% van het fruit dat Rotterdam binnenkomt, zit nu in containers.

De voordelen: de temperatuur is er gelijkmatiger en beter te controleren, het risico dat producten bedorven aankomen is minimaal en je hoeft niet een heel schip met één bepaald product te vullen. "Het schip vaart toch al en je boekt als exporteur gewoon een container", licht Sofie Tolk toe. "Je kunt zo kleinere hoeveelheden van verschillende producten vervoeren. Kostentech- nisch goedkoper en flexibeler dan breakbulklading." Logisch dan ook dat de grote rederijen hierin investeren. Tolk: "Wij zien als Havenbedrijf bestellingen van steeds grotere containerschepen in de orderboeken en geen nieuwe boekingen meer van conventionele koelschepen."

De afhandeling van groenten en fruit vindt in Rotterdam momenteel op de noordoever plaats: de Merwehaven, ingericht op de aan- en afvoer van breakbulklading. Maar de boel moet verhuizen naar de zuidoever, want de stad heeft andere plannen voor het noordelijke gebied, zoals het creëren van woningen en eventueel een Food Center. Als je dan toch gaat verhuizen, kun je met de nieuwe inrichting het best anticiperen op de laatste ontwikkelingen. In dit geval: geschikt maken voor de aan- en afvoer en opslag van containerlading.

Nieuw concept

Sofie Tolk legt uit wat dat inhoudt. "We hebben voor Cool Port de zuidelijke Eemhaven als voorkeurslocatie in gedachten.



Er vinden daar al containeractiviteiten plaats. Op een bestaande terminal wordt ruimte gecreëerd voor nieuwe loods. De ligging is ideaal, ook als goederen verder vervoerd moeten worden naar een volgende bestemming binnen of buiten Nederland. Kloosterboer zal investeren in een hoogbouwloods met de nieuwste technologie. Daaraan vast komt een cross-dockloods, waar spullen niet langer worden opgeslagen dan 24 uur. Een container komt straks binnen en de lading wordt automatisch via een sluis de juiste koelcel ingeloodst; computers scannen welke lading voor langere tijd de opslag in gaat en welke kort de cross-dockloods in gaat.

Hierdoor en door te kiezen voor een hoogbouwloods zal de vochtinbreng in de koelcellen minimaal zijn: de standaard ontdoofrequentie van één keer per dag kan afnemen tot één keer per twee weken. Ook is er minder verlichting nodig, rollerbanden doen hun werk immers ook in het donker. In

totaal zal Cool Port 6 hectare van die terminal in beslag gaan nemen, waarvan we 4 hectare bebouwen. Je hebt altijd buitenruimte nodig, bijvoorbeeld voor het aanrijden van trucks. Er komt in de loods ook een keur- en inspectiepunt voor de verplichte EU-keuringen voor voedsel. Op dit moment gebeurt de inspectie op verschillende plekken in de haven en daar willen we vanaf; het zorgt voor onnodige verkeersbeweging en kost extra tijd."

Korte lijnen

Om zo min mogelijk verkeer in de haven te hebben, komen de nieuwe loods dicht op het water te staan. Daar waar de containers aankomen. Wanneer containers open gaan en er combinatieladingen worden gemaakt, gebeurt dat allemaal dicht op het water. "Niet iedereen zit te wachten op een volle container met mango's", zegt Tolk. "Je wilt snel kunnen combineren: ladingen eruit en erin en snel weer verder. Dat kan wanneer die operatie dicht op het water plaatsvindt. We

willen zo kort mogelijke lijnen tussen importeurs en supermarkten en zo min mogelijk met producten slepen, ook om temperatuurwisselingen tegen te gaan."

Bedrijven onderzoeken alternatieven voor wegvervoer. "Heineken vervoert veel exportproducten op binnenvaartschepen naar Rotterdam", zegt Tolk. "Je kunt grote

'Er komt één EU-keur- en inspectiepunt'

volumes op een binnenvaartschip zetten. Efficiënter dan wanneer je een heleboel trucks de weg op moet sturen voor dezelfde hoeveelheid goederen. Verschillende fruitdienstverleners zijn bezig met een binnenvaartdienst. Veel Nederlandse bloemen- en plantenproducenten kijken momenteel naar locaties waar goede treinverbindingen naartoe gaan. Er loopt al een spoorverbinding naar de terminal waar

Cool Port gerealiseerd zal worden. Dat spoor is ingericht op groei. Ondertussen kijken wij al naar verdere uitbreiding van dat spoor. We willen een betere aansluiting met de vijf greenports. Met Venlo zijn we aan het onderzoeken hoe we daar beter met spoor op kunnen aansluiten, intensievere gesprekken dan ooit tevoren."

De plannen liggen op tafel, de ambities zijn duidelijk maar ondertussen is het crisis: welk bedrijf gaat dit voor de Rotterdamse haven realiseren? Tolk: "De loods zullen door private partijen worden gebouwd. Kloosterboer neemt hier nu de leiding, maar gaat ook in gesprek met partners met wie zij kunnen gaan samenwerken. Kloosterboer zal zowel de loods bouwen als gaan beheren, inclusief de logistieke dienstverlening van producten in de loods." Het streven is om halverwege 2013 te beginnen met de bouw. Begin 2015 moet Cool Port volledig operationeel zijn. Als deze operatie is geslaagd, moeten er nog meer loods komen, bedoeld voor bananen

en citrus, die nu nog met trucks vanuit Spanje worden aangeleverd, maar die in de nabije toekomst waarschijnlijk ook overzee worden aangevoerd.

Het zal Rotterdam een ruime voorsprong op de andere Europese havens opleveren. "Antwerpen heeft drie jaar geleden een nieuwe loods gerealiseerd, gericht op conventioneel bananenvoer in dozen", weet Sofie Tolk. "Ik denk dat deze aanlevering een terugval zal laten zien. In Duitsland heeft Nordfrost een koel- en vrieshuis in gebruik genomen op het terrein van de nieuwe JadeWeserPort, maar dat ligt minder dicht op de kade dan wat wij in Rotterdam van plan zijn. Op deze schaal bestaat er nog niets vergelijkend in Europa."

Jonathan Maas