

Betrouwbaar transport per trein

Reportage

[Lourens Gengler]

Graaco heeft zijn nieuwe graanterminal in gebruik genomen. De producten worden er per trein aangevoerd. De terminal is gebouwd voor grondstoffenhandelaar Glencore. Graaco-directeur Ben Blog heeft hoge verwachtingen van de samenwerking. “Alle partijen zien het voordeel van dit logistieke centrum.”

Met een eenmalig ingezette passagiers-trein werden genodigden voor de opening van de graanterminal van Graaco vanuit het Duitse Emlichheim vervoerd naar Coevorden. Dit is het laatste deel van het traject waarover de graantransporten van Glencore binnenkomen uit Oost-Europa. Normaal is het niet vrijgegeven voor personenvervoer, maar in dit geval is een uitzondering gemaakt. Het unieke aspect van de overslag van Graaco is namelijk dat de Duitse rails van de Bentheimer Eisenbahn tot in de opslagloodsen loopt. De gasten van de opening stapten dan ook uit midden in een hal die als ontvangstruimte was ingericht.

Opening

Iedere gast werd door Ben Blog, directeur van Graaco, persoonlijk verwelkomd en na de speeches werd met bussen over het enorme terrein (200.000 m² grondoppervlakte, waarvan 60.000 m² bebouwd) gereden tot de plaats waar de nieuwe graanopslaghallen zijn gebouwd. De officiële openingshandeling werd daar verricht door Cees 't Hart, directeur van FrieslandCampina. Met een druk op de knop zette hij de transportbanden in werking en kwam uiteindelijk de eerste mais in de loods. Van 't Hart was uitgenodigd vanuit zijn functie als boegbeeld voor de Nederlandse Topsector Agri&Food. “De agrarische sector is in Nederland zeer belangrijk qua werkgelegenheid en voor

de economie. Daarbij is diervoer de basis voor de zuivel die wij bij FrieslandCampina verwerken. En terwijl de productiviteit van de Nederlandse boeren al zeer hoog is, is een goede ketenlogistiek van wezenlijk belang om in de wereld te kunnen concurreren”, aldus 't Hart.

Aanvoer

De aanvoer van grondstoffen door Glencore naar Coevorden zal voornamelijk bestaan uit mais, zonnepitschroot, zonnehullen, raapschroot, rogge en tarwe uit vooral Hongarije en Tsjechië.

Daarnaast is ook aanvoer van sojaschroot uit Rotterdam mogelijk. Voor de zonnenschroot heeft Glencore zelf twee crushpunten in Hongarije. Dit product is vooral voor de eierproductie voor de Duitse markt interessant, omdat het ggo-vrij is. Ondanks de andere aminozuursamenstelling kan het toch concurreren met de alsmat minder beschikbare en daardoor duurder wordende ggo-vrije sojaschroot. Daardoor is momenteel non-ggo pluimveevoer 2 euro per 100 kilo duurder. Op de kostprijs van een ei is dat 0,3 cent, bij de huidige eierprijzen een aanzienlijk bedrag.

Lossen

De wagonladingen van ieder 60 ton product kunnen in vijftien minuten worden gelost in een voor Nederland unieke stortbunker onder het spoor. Het product gaat via transportbanden naar één van de zes opslagcompartimenten. Op afroep wordt het met laadschoppen op vrachtwagens geladen naar de klant. Per volledige trein-

>>>



Cees 't Hart (l) en Ben Blog verklaren de Graaco GrainTerminal officieel voor geopend.

>> Betrouwbaar graantransport per trein



In 15 minuten kan een wagon van 60 ton worden gelost.

lading wordt 1600 ton graan vervoerd. De voorlopige planning voor het eerste jaar richt zich op ruim 100.000 ton product, bijna twee treinen per week.

Trein

“Dit jaar is de maisoogst laat op gang gekomen en we hopen op spoedige grootschalige aanvoer om klanten te kunnen bedienen. Daarvoor hebben we momenteel meerdere treinen in Hongarije klaarstaan, die zo snel mogelijk moeten worden geladen en dan naar andere delen van Europa afreizen, maar nu dus ook volop naar Coevorden. Van hieruit kunnen we per vrachtwagen leveren naar klanten in Noord-Nederland, maar zeker ook de concentratiegebieden voor de veehouderij in Noordwest-Duitsland bedienen. Verdere doorvoer naar andere landsdelen en de haven van Rotterdam is eveneens mogelijk”, aldus Thom Heijselaar. Hij is vanuit Rotterdam verantwoordelijk voor het aansturen van de gehele treinlogistiek van Glencore in Europa en hij is overtuigd van de voordelen die de trein biedt. “Transport per vrachtwagens is duur en transport per schip geeft risico’s op hoog, laag of

bevroren water. We hebben een vloot van maar liefst 1250 graanwagens en 500 ketelwagens tot onze beschikking, waarvan 200 eigen wagens. Daardoor kunnen we zeer snel reageren en binnen twee dagen vanuit Hongarije of Tsjechië de producten aanvoeren. Het omvangrijke Duitse spoorwegnet is voor ons belangrijk en het is een enorm voordeel dat dit spoor tot aan de hallen van Graaco doorloopt. We hebben daardoor niet de gebruikelijke grensoverschrijdingsproblemen”, aldus Heijselaar.

Opslag

Het eerste contact in Coevorden liep via de directeur van de Dryport Emmen-Coevorden, Rob Spierings. “Die heeft lang lopen zeuren dat ik eens moest komen kijken. Coevorden voelde vanuit Rotterdam heel ver weg, maar na het eerste bezoek ging het snel en binnen enkele maanden was de eerste spoorlading een feit. Met het gereedkomen van de hallen bij Graaco hebben we nu 18.000 ton opslagcapaciteit tot onze beschikking. We hopen natuurlijk dat we het zo weinig mogelijk hoeven te gebruiken, want het gaat er tenslotte om dat

we de producten zo snel mogelijk weer leveren aan de klanten”, aldus Heijselaar. Voor mengvoerbeprijzen is aanvoer per spoor vanuit Coevorden (of rechtstreeks) ook interessant, want sommigen liggen niet aan het water. Bovendien is er steeds vaker gebrek aan opslagcapaciteit om een volledig schip met product af te nemen. Aanvoer van enkele wagonladingen is dan een goede oplossing.

Voordeel

Bij Graaco is Blog ervan overtuigd dat de samenwerking met Glencore de eerste contractperiode van vijf jaar ruimschoots zal overschrijden. “Alle partijen zien het voordeel van dit logistieke centrum. Daarnaast kunnen we aanvullende diensten leveren op het gebied van verwerking of verpakking. De agrologistiek maakt momenteel zo’n twintig procent uit van de omzet”, vertelt Blog. Twee à drie keer per week komen treinen binnen met DGS (distillers grains and solubles) uit ethanolproductie in Polen. Dit wordt aangevoerd voor Van Triest uit Hoogeveen en rechtstreeks of met tussenopslag in silo’s geleverd aan veebedrijven. ■