

TRANSITIES VRAGEN OM FLEXIBILITEIT

ROTTERDAMSE TERMINALS BEREIDEN ZICH VOOR OP DE TOEKOMST



Breakbulk in beweging

Breakbulk terminals spelen een cruciale rol in de energietransitie en het behalen van klimaatdoelen. Ook voor de grondstoffentransitie, zowel bij bestaande als nieuwe ladingstromen, zijn de terminals onmisbaar. Belangrijke breakbulk spelers in de Rotterdamse haven bereiden zich voor op de veranderingen. Ze zien volop kansen, maar ook uitdagingen.

Breakbulk heeft een lange geschiedenis in de Rotterdamse haven. Waar de sector ooit gedomineerd werd door conventionele ladingen zoals staal, aluminium, hout en machines, is de focus verschoven. Momenteel is het vooral de energietransitie die de toekomst van breakbulk terminals in Rotterdam bepaalt.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de ambitie om de nationale klimaatdoelen te halen en de haven tot de meest duurzame van de wereld te maken. Breakbulk terminals spelen hierin een cruciale en alsmaar groter wordende rol. Hun expertise in de afhandeling van heavy lift & project ladingen, essentieel voor duurzame energieprojecten, zoals windmolenparken, het upgraden van industrieel cluster en waterstofinfrastructuur, is voor de transitie van onschatbare waarde. Ook voor de grondstoffentransitie zijn de breakbulk terminals steeds belangrijker, zowel voor bestaande als nieuwe ladingstromen.

De import en verwerking van gerecyclede metalen, plastics en andere secundaire grondstoffen nemen toe. De Rotterdamse breakbulk terminals Broekman Logistics, C. Steinweg - Handelsveem B.V. en Rhenus Logistics bereiden zich voor op een duurzame toekomst.

Goed en gekwalificeerd personeel blijft belangrijkste asset

Hoewel de terminals actief zijn met de energietransitie, ligt een van de grootste uitdagingen op een heel ander vlak: het vinden en binden van goed, gekwalificeerd personeel. Net als andere sectoren in de logistiek kampt de breakbulk sector met de krapte op de arbeidsmarkt. De toenemende behoefte aan specialisten in logistiek, techniek en duurzaamheid maakt die strijd niet makkelijker.

Multi-inzetbaar personeel is onmisbaar. Juist vanwege de uiteenlopende werkzaamheden en ladingen is het voor breakbulk



Peter Pesselse, CEO C. Steinweg - Handelsveem B.V.

“Expertise en knowhow zijn onmisbaar, ook omdat de gediversifieerde breakbulk lading nauwelijks te automatiseren is.”



Drie essentiële breakbulk spelers

Rhenus Logistics beschikt in Rotterdam over twee breakbulk terminals: één op de Maasvlakte en één in de Waalhaven. Onder andere de aan- en afvoer van onderdelen voor de elektrolyser van Shell op de Maasvlakte en voor het Porthos-project – voor het opvangen en opslaan van CO₂ in lege gasvelden in de Noordzee – lopen via de terminals van Rhenus. Ook Seaway 7, verantwoordelijk voor offshore windparken, en de Neste-fabriek voor biobrandstoffen zijn grote klanten.

Broekman Logistics concentreert zich op projectlading en heavy lift; met name voor de power & energy industrie, een essentiële schakel in de energietransitie. Alleen al dit jaar werden meerdere stukken projectlading geladen en gelost op de terminal op Rotterdam Heijplaat en met de eigen bovenloopkranen opgeslagen in het Heavy Lift Center. Een mooi voorbeeld van die zware projectlading is een generator stator van 457 ton voor het Hinkley Point C project in Groot-Brittannië, die door Broekman Logistics werd afgehandeld.

C. Steinweg - Handelsveem B.V. (Steinweg), de oudste breakbulk operator in Rotterdam, telt negen locaties in de haven. Steinweg doet veel op- en overslag van allerlei soorten metalen, chemicaliën en andere goederen. Momenteel verzorgt de dienstverlener een groot biofuels project voor Shell op haar terminal in de Botlek. Eerder al besloot Steinweg haar containerterminal in de Waalhaven te ontwikkelen tot breakbulk terminal. Met 47 hectare grond, een kade van 1,5 kilometer en diepgang tot 14 meter is er aan ruimte geen gebrek.

>> terminals haast onmogelijk om werkzaamheden verder te automatiseren. “Gekwalificeerd personeel is en blijft de belangrijkste asset”, stelt Peter van der Steen, Managing Director bij Rhenus Logistics. Om de juiste mensen te vinden en aan zich te binden, neemt de dienstverlener deel aan diverse overlegorganen. “Maar de oplossing is nog niet gevonden. Dat benadrukt hoe complex de uitdaging is”, aldus Van der Steen.

Peter Pesselse, CEO bij Steinweg, en Rik Pek, CEO bij Broekman Logistics delen die mening. “Expertise en knowhow zijn onmisbaar, ook omdat de gediversifieerde breakbulk lading nauwelijks te automatiseren is”, geeft Pesselse aan. Als bestuurslid van het Educatief Informatie Centrum probeert hij jeugd te inspireren en te motiveren

om in de Rotterdamse haven te werken. Broekman werkt – net als de andere terminals – nauw samen met kennis- en opleidingsinstanties in de regio. “Van operationele opleidingen als het STC tot hoogopgeleide jongeren van de Erasmus Universiteit; wij zorgen voor stageplekken en starten jaarlijks met traineeships voor young professionals, die hun opleiding hebben afgerond”, geeft Pek aan. De frisse blik van studenten levert regelmatig waardevolle inzichten op.

Energietransitie zorgt voor meer project- en heavy lift lading
Broekman stootte haar multipurpose breakbulk terminal af en richt zijn pijlen met de uitbreiding op Rotterdam Heijplaat meer op projectlading en heavy lift. “Dat past beter bij onze strategie”, licht Pek toe. “We willen ons meer richten op markten waar we met onze dienstverlening meerwaarde

kunnen toevoegen. Naast de industriële markten, zijn dat machinery en de chemiesector.”

Broekman heeft zich op Rotterdam Heijplaat gespecialiseerd in stuwadoring, opslag van- en assemblage aan zware, complexe, waardevolle ladingen, waaronder industriële apparaten, en componenten voor de power & energy industrie. Dat gebeurt via de terminal, maar ook in het naastgelegen Heavy Lift Centre, dat is gevestigd in de oude loodsen van de voormalige RDM-scheepsbouwwerf. Dankzij een overname kon de terminal worden uitgebreid en de kadelengte worden verdubbeld naar 700 meter.

Het Heavy Lift Centre levert Broekman een unieke positie op. Als enige in Europa is de dienstverlener in staat om ladingen



tot 700 ton en tot een hoogte van 27 meter binnen in de loods te liften. “Dat is hard nodig, ook omdat componenten voor energiecentrales en offshore windparken alsmar groter en zwaarder worden”, benadrukt Pek. Het aantal opdrachten gerelateerd aan die offshore windparken en energiecentrales groeit dan ook. Broekman verwacht dat die groei de komende jaren aanhoudt.

Jarenlang waren traditionele breakbulk goederen, zoals staal en aluminium, goed voor de grootste volumes. Mede als gevolg van de energietransitie, maar ook door geopolitieke ontwikkelingen ziet Van der Steen de laatste tijd steeds meer project- en heavy lift lading op de terminals. “De ligging van onze terminal, vlakbij de Noordzee, is voor die projecten ideaal. Meer en meer zijn wij de smeerolie van de energietransitie”, stelt hij.



Peter van der Steen,
Managing Director Rhenus Logistics

“We willen vooruit lopen op de wetgeving en kort op de bal spelen.”

Vorbereiden op toekomst

Om goed voorbereid te zijn op de toekomst proberen de terminals flexibel te blijven. Rhenus doet dat onder andere via het VUCA-concept. VUCA staat voor Volatility, Uncertainty, Complexity, en Ambiguity. In goed Nederlands: wisselvalligheid, onzekerheid, complexiteit en dualiteit. “Het is een kapstok om de juiste acties en tegenmaatregelen te treffen op het moment dat er (vaak abrupt) een verandering of uitdaging plaatsvindt in de markt”, legt Van der Steen uit. “We willen vooruitlopen op wetgeving en kort op de bal spelen.”

Daarnaast investeren de Rotterdamse breakbulk terminals in duurzame equipment. “Dat is onderdeel van onze visie, maar wordt ook gestimuleerd en gestuurd door het Havenbedrijf”, aldus Pesselse. Steinweg heeft haar loodsen voorzien van zonnepanelen en een groot deel van de equipment is elektrisch. Onlangs nog zijn er 120 elektrische heftrucks besteld. Momenteel loopt een test met een elektrische reachstacker. “Samen met het Havenbedrijf kijken we daarnaast naar het verkeersplan en hoe we stromen optimaal kunnen reguleren, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van bargeschepen”, vult Pesselse aan.

De korte contracten in de sector maken het echter lastig om commitment van de markt te krijgen voor de vaak ingrijpende investeringen. “Tegenwoordig mag je al blij zijn met een contract voor één jaar. Maar gelukkig hebben we ook klanten die een langdurige samenwerking aangaan”, weet Van der Steen. Met name die lange termijn samenwerkingen maken het mogelijk om te investeren in de energietransitie. Rhenus schafte bijvoorbeeld een tweede elektrische mobiele kraan aan om project en heavy lift cargo schoon en energie-efficiënt te handlen. “Waar mogelijk elektrificeren we onze equipment. Maar dan moet dat wel haalbaar zijn”, laat Van der Steen weten. “Je kunt wel ambitie hebben, maar als de business stilvalt als gevolg van netcongestie ben je juist verder van huis.”

Dat merkt ook Broekman, dat op het voormalig RDM-terrein voor praktische uitdagingen staat. “We investeren omdat we geloven in de markt. Maar als we equipment elektrificeren, neemt ook onze energiebehoefte toe. En die willen we zo groen mogelijk invullen. Het grid is sterk genoeg, maar de energietoevoer te laag. Daar komt bij dat vanwege het beschermd stadsgezicht de installatie van zonnepanelen op grote schaal lastig is. Regelgeving maakt vergroening voor ons best uitdagend”, legt Pek uit. Als voorbeeld noemt hij het

gereedmaken van een van de loodsen van het Heavy Lift Centre voor de assemblage van BESS-systemen; batterijen op containerformaat. Met die systemen kan de netspanning worden beheerst en de netwerkcongestie in heel Europa worden getackeld. “Die batterijen moeten worden opgeslagen, geassembleerd en getest. We zijn nu ongeveer anderhalf jaar bezig om de juiste vergunningen krijgen. Als we als sector willen vergroenen, moeten we aan de voorkant ervoor zorgen dat investeringen die nodig zijn ook kunnen worden gedaan. En dat niet vanwege de kleinste details grote veranderingen worden tegengehouden”, aldus Pek.

De drie breakbulk spelers zijn het erover eens dat de wens om te verduurzamen nooit de concurrentiepositie van de haven mag verzwakken. “Het is belangrijk dat investeringen voor de transitie worden terugverdiend. Dat kan alleen als alle havens in Europa op hetzelfde moment aan dezelfde regels moeten voldoen. Dan heeft de markt geen uitwijkmogelijkheden meer”, stelt Van der Steen. Pek voegt toe: “Nederland heeft nog wel eens de neiging om te ver op de troepen vooruit te lopen. Als we te snel vergroenen, hebben we als haven Rotterdam straks een concurrentienadeel, omdat we duurder zijn dan andere Europese havens. We moeten de juiste balans vinden tussen ambitie en realisme.” Hij pleit voor een gezamenlijke Europese aanpak, gestuurd vanuit de EU.



Grondstoffentransitie verandert ladingstromen

Naast de energietransitie speelt ook de grondstoffentransitie een rol voor breakbulk terminals. De verwachting is dat ladingstromen veranderen. “Schroot is het nieuwe goud”, stelt Van der Steen. “Het aandeel schroot dat wordt toegevoegd bij de productie van staal is – mede door de opmars van vlamboogovens – toegenomen. Daardoor is de vraag naar schroot sterk gestegen. En dat kan leiden tot een tekort. Waar schroot nu nog vooral geëxporteerd wordt, zou dat in de toekomst minder kunnen worden.”

Om afvalstromen te vermijden en verminderen, combineert Rhenus Logistics het liefst stromen binnen de groep, zodat bijvoorbeeld ook schroot kan worden verwerkt op de breakbulk terminals. “Zo kunnen we de keten verder verduurzamen en hoeven schepen niet leeg te varen naar een andere haven”, licht Van der Steen toe. Hij noemt dit hybridisering van de ketens. “Voor die hybridisering moet dan wel de wet- en regelgeving, en de gebruiksbepaling van het havengebied worden aangepast. Daar kan ook het Havenbedrijf een belangrijke rol spelen.”

De grondstoffentransitie speelt voor Steinweg en Broekman vooralsnog minder. De dienstverleners merken dat steeds meer klanten ermee bezig zijn en zien vaker grondstoffen die noodzakelijk zijn voor de energietransitie, zoals koper en lithium, via de terminals komen. Maar ze zitten verder van dat vuur en proberen vooral hun opdrachtgevers zo goed en duurzaam mogelijk te bedienen.

Samenwerken sleutel tot succes

Voor zowel de energie- als de grondstoffentransitie is samenwerking met externe partijen belangrijk. De breakbulk terminals werken samen met scholen, universiteiten en fabrikanten, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van nieuwe kranen. Verder is er een sterke samenwerking met het Heavy Lift cluster in Rotterdam, vertelt Pek: “Rotterdam is als haven enorm sterk in

heavy lift; met drijvende kranen, Self-Propelled Modular Transporters en ons Heavy Lift Centre. We onderscheiden ons echt en zijn dé plek voor projectlading in Europa, mede dankzij die goede samenwerking.”

De samenwerking met het Havenbedrijf noemt hij constructief. “We moeten zorgen dat de ambities reëel blijven en dat we samen de juiste balans vinden. Ambities hebben is prima, maar de weg ernaartoe moet realistisch en begaanbaar blijven. Samen vinden we nu de juiste balans.”



Rik Pek, CEO Broekman Logistics

“We onderscheiden ons echt en zijn dé plek voor projectlading in Europa, mede door de goede samenwerking”

De komende jaren zetten de terminals de gekozen strategie door. “We kijken goed naar marktontwikkelingen en zien dat het in de stukgoed en breakbulk markt nu even iets minder is, mede door de hoge energieprijzen en de problemen in de Duitse automotive sector. Europa heeft het lastig en grote investeringen worden ‘on hold’ gezet. Maar dat is eerder uitstel dan afstel”, aldus Pesselse. Hij ziet kansen, bijvoorbeeld op defensiegebied, waar enorme investeringen worden voorzien.

“Hoe hoog de ambities ook zijn, zonder goede voorbereiding is het schip gedoemd te stranden. Voor alle stakeholders in de markt, inclusief het Havenbedrijf, is het daarom cruciaal dat plannen goed doordacht zijn. Pas als iedereen van elkaar weet welke impact maatregelen elders in de keten hebben, en ideeën van tevoren worden getoetst, kun je de juiste beslissingen nemen”, besluit Van der Steen.