

Creatief met containertoepassingen

ROTTERDAM — In containers wordt van alles getransporteerd, maar dat er vijf personenauto's in vervoerd kunnen worden, lijkt een lumineus idee. Jan Koolen, directeur en een van de drie aandeelhouders van Unit45, legt uit waarom. 'Nu nog worden automobielen, zeker intercontinentaal, in speciaal daartoe ontworpen, grote schepen vervoerd. Bij aankomst in de haven moeten ze op kleinere schepen, op treinen of op opleggers worden gereden. Het gaat dan meestal om wagons en opleggers die uitsluitend geschikt zijn voor het auto-transport. Nadeel is dat de auto's zijn blootgesteld aan de weersomstandigheden en dat er kans is op schade of diefstal.'

Auto's in een container komen pas aan de buitenlucht als ze de showroom van de autodealer in worden gereden. 'Bovendien maakt het niet uit hoe de wagons uiteindelijk bij de dealer komen: met feederschepen, met de binnenvaart, per trein of per truck. Overstappen op een andere vervoersmodaliteit is een fluitje van een cent.'

Op basis van reacties uit de markt verwacht Koolen dat dit vervoersconcept richtinggevend kan zijn voor de toekomst. 'Voorlopig gaat het verhaal op voor de 45-voetscontainer. Die is breder en hoger, waardoor er een hydraulisch systeem in kan worden gebouwd, dat niet in de weg zit als andere lading dan auto's in de container moet.'

Dit vervoersconcept kan autofabrikanten veel tijd en geld sparen en geeft hun ook meer mogelijkheden. De, bij gebrek aan retourlading, weinig rendabele autotransportschepen worden overbodig. Giganthische parkeerterreinen en -garages in de havens waar nieuwe automobielen wachten tot ze naar de klanten gaan, kunnen worden opgedoekt. Dure treinwagons die alleen geschikt zijn voor het transport voor auto's, kunnen naar de sloop.

Hoewel ondernemer, laat Koolen zich door de verlokkelijke transportmogelijkheden niet meeslepen. De 45-voetscontainer rukt in Europa wel op, maar stelt mondiaal nog niet erg veel voor. Het gaat nu om 3% van het containervolume, ook al wordt er in de logistieke wereld niet meer aan de zin van een grotere container getwijfeld. Steeds meer vervoerders stellen zich in op de afwijkende maat, die is ontstaan om te kunnen concurreren met de roll-on-roll-off-oplegger die meer laadvermogen heeft dan de 40-voetszeecontainer.

Zelfs een simpele container prikkelt tot innovatie. Aan de standaardmaten 20 en 40 voet wordt gemorreld. De **45-voetscontainer**, een Nederlands patent, verovert Europa. Het Rotterdamse **Unit45** onderscheidt zich met creatieve toepassingen.

» *Ton Olde Monnikhof*



Unit 45-directeur Jan Koolen in zijn Audi Q7 bij zijn extra lange en brede containers.

FOTO: ROGER DOHMEN

Koolen: 'Een containerrederij als Maersk loopt voorop om op hun schepen ook rekken voor de bredere en hogere 45-voetscontainer te maken. Op Europese feederschepen is deze maat container, dankzij grote rederijen als Samskip, bijna de standaard.'

Bijna, want een politieke bevestiging uit Brussel laat nog steeds op zich wachten. Een struikelblok daarbij is dat op de 45 voet een Nederlands patent rust. De EU is niet happig om een gepatenteerd product tot standaard te maken.

Het weerhoudt Unit45 (6 man personeel, jaaromzet €39 mln) er niet van om zich vooral te richten

op de vernieuwing van de 'high cube, pallet wide'-container. 'Wij noemen onszelf "intermodal innovator". Onze kernactiviteit is dat we nieuwe toepassingen bedenken. Behalve van de autocontainer heb-

ben we ook hoge verwachtingen van tweedelige koelcontainers (reefers). De afzonderlijke delen kunnen op verschillende temperaturen worden gekoeld. Ze zijn voorzien van een diesel-elektrische

motor, waardoor ze, zonder externe stroomvoorziening, vijf dagen op de gewenste temperatuur gehouden kunnen worden.'

De containers worden in China volgens specificaties van Unit45 gebouwd: met een steviger soort staal en met extra versterking van de hoeken. Koolen: 'In principe laten we niet op risico bouwen: meestal hebben we klanten voor de containers. Maar we verhuren ze ook. We kunnen daardoor grotere aantallen bestellen. Dat scheelt niet alleen in de fabricageprijs, maar we kunnen ook flexibeler inspelen op de wens van onze klanten.'

monnikhof@fd.nl

Niet prijs, maar maat en gewicht beslissend

- ▶ Containers kosten tussen de €2000 en €40.000
- ▶ De standaard is een 20-voetscontainer (teu)
- ▶ Schepen, wagons en opleggers zijn meestal ook gestandaardiseerd
- ▶ Voor wijzigingen zijn vaak kostbare aanpassingen nodig
- ▶ Verruiming van overheidsregels jaagt innovatie aan

