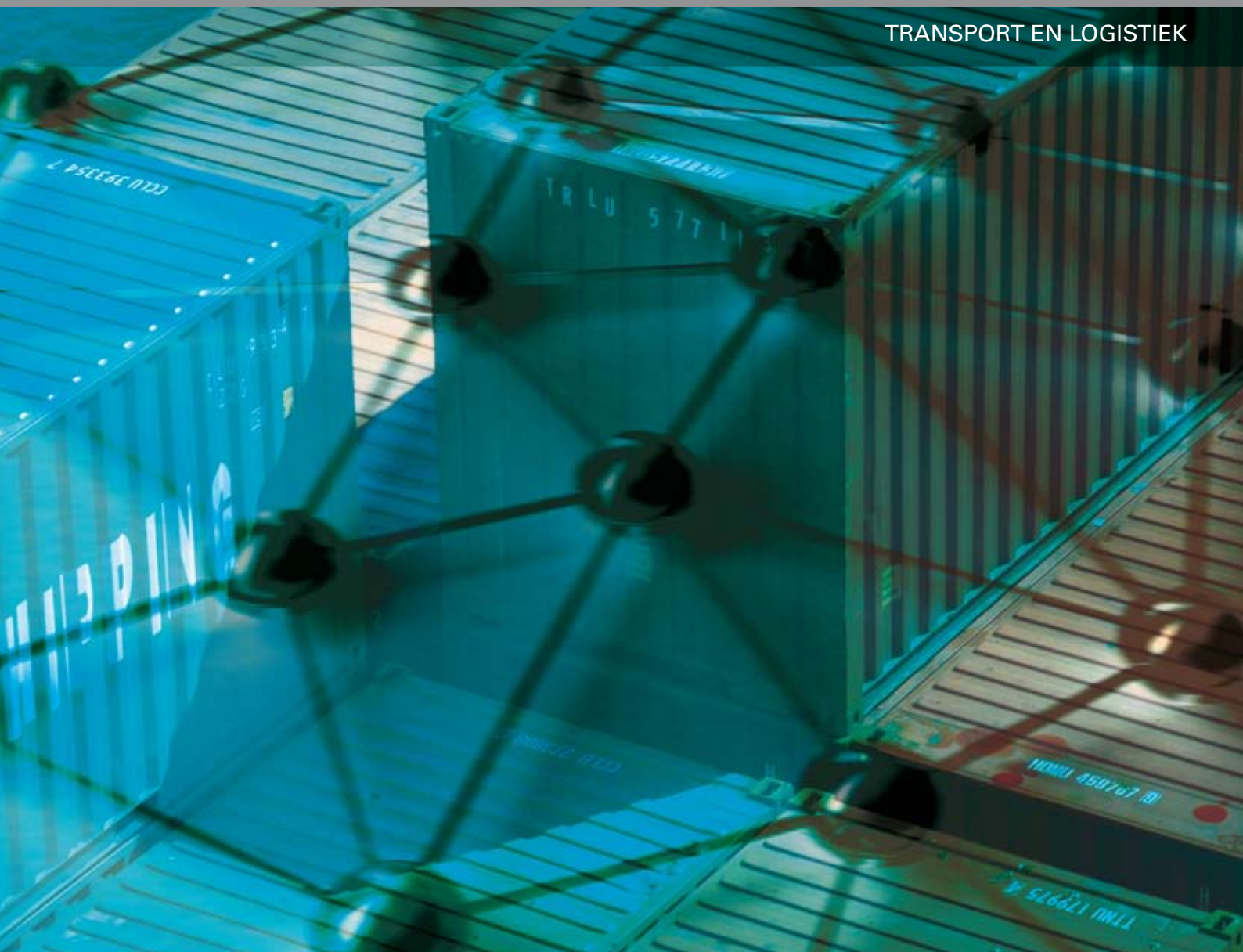


Nederland als één logistiek netwerk in 2015

Samenhang versnelt versterking van onze positie

TRANSPORT EN LOGISTIEK



ABN-AMRO

Nederland als één logistiek netwerk in 2015

Samenhang versnelt versterking van onze positie

Auteurs NEA

Françoise van den Broek

Marleen de Gier

Manfred Kindt

Sander van der Meulen

Dit rapport is uitgebracht aan:

ABN AMRO Bank N.V.

Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart

FENEX

Rail Cargo information Netherlands

Transport en Logistiek Nederland

Kenmerk R20100208/31399000/FBR/GJO

Zoetermeer, december 2010



© Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van NEA.

Inhoudsopgave

VOORWOORD	5
SAMENVATTING	8
1 INLEIDING	15
2 VERKENNING VAN HET SPEELVELD	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Havens en achterland	17
2.3 Organisatie en inrichting achterland	21
2.4 De rol van het achterlandvervoer in logistieke ketens	23
3 AMBITIES EN ONTWIKKELINGEN	29
3.1 Nederland Europees ketenregisseur in 2020	29
3.2 Externe en interne effecten en overheidsmaatregelen beïnvloeden de werking van het achterland	31
3.3 Ontwikkelingen bij verladers en in sectoren	35
4 INNOVATIEVE OPLOSSINGEN VANUIT DE LOGISTIEK	45
4.1 Havenpartijen komen het land op	45
4.2 Uitbreiding inlandterminals en functiewijziging	48
4.3 Achterlandpartijen ontwikkelen intermodaal vervoer	50
4.4 Veranderingen in de achterlandmodaliteiten	51
4.5 Informatie en transparantie in de keten	58
5 NEDERLAND ALS ÉÉN LOGISTIEK NETWERK	63
5.1 Ambities en bestaande initiatieven	63
5.2 Knelpunten huidige structuur	64
5.3 De weg naar één logistiek netwerk 2015	68
BIJLAGEN	
ENKELE 'MODALE TERMEN' TOEGELICHT	72
MACRO-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN	73
NAMENLIJST GEÏNTERVIEWDEN	80
NAMENLIJST DEELNEMERS KETENGESPREKKEN	81
LITERATUURLIJST	82
COLOFON	84





Voorwoord

Nederland ademt logistiek!

Meerdere goed ontwikkelde zee- en luchthavens, de grootste binnenvaartvloot van Europa, en een Betuweroute waarmee Nederland zich met railgoederenvervoer op de kaart heeft gezet. Maar ook de modaliteit wegvervoer met een enorme diversiteit aan (meer dan 12.000) bedrijven, en, last but not least, een groot aantal expediteurs met een ruime ervaring op het gebied van lucht-, zee-, en landvracht. Daarmee speelt ons land een voorname rol op logistiek gebied binnen Europa, en staat de sector garant voor een belangrijke economische bijdrage aan de Nederlandse economie.

Na het Zeehavenrapport van 2009 ligt de focus nu op ons logistieke achterland. Een logische keuze, niet alleen vanuit een ketengedachte, maar juist omdat achterlandlogistiek dé bepalende factor is waar verladers hun supply-chains op inrichten.

Er ligt namelijk een grote uitdaging voor ons om onze positie te versterken. De basis-ingrediënten hiervoor zijn aanwezig; de kunst is deze zodanig met elkaar te verbinden dat u de juiste menukaart kunt aanbieden waarin u uw bijdrage aan het succes van uw klanten, nationaal en internationaal, duurzaam en rendabel kunt maken.

Goederenvolumes zullen stijgen, maar ons land kent ook zijn (infrastructurele) beperkingen. Ondanks dat heeft Nederland een hoog ambitieniveau waar het logistiek betreft. Er is een 'sense of urgency' voor slim, daadkrachtig én gezamenlijk optreden.

Nederland als één logistiek netwerk, waarbij met name de samenhang onze positie versneld zal versterken. Samenhang op alle terreinen: tussen bedrijven, tussen modaliteiten en, natuurlijk ook samenhang tussen bedrijfsleven en overheid; ieder vanuit zijn eigen kracht. Dit creëert nieuwe mogelijkheden, versnelt innovatie, en zal wellicht ook de waarde van bestaande toepassingen bevestigen. De vraag is hoe u uw bedrijf positioneert, zodat u uw eigen, en Nederland zijn ambitie kan waarmaken. Het rapport toont een aantal mooie voorbeelden die u kunnen helpen.

Onze dank gaat uit naar de partners Transport en Logistiek Nederland, FENEX, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, en Rail Cargo information Netherlands. Hun deelname als gezamenlijke partners aan dit rapport bevestigt het grote belang dat ook zij hechten aan samenhang ten behoeve van een optimale inrichting van ons logistieke achterland.

Daarnaast veel dank aan degenen die bereid zijn geweest mee te werken aan de interviews en ketengesprekken; een mooi voorbeeld overigens van uitwisselen van elkaars kennis en netwerk. Afsluitend speciale dank aan het team van NEA voor de uitstekende samenwerking gedurende de afgelopen maanden.

Ik hoop dat dit rapport u een waardevolle bijdrage zal leveren bij het bepalen van de positionering van úw bedrijf!



Bart Banning
Sector Banker Transport en Logistiek
ABN AMRO Sector Advisory



De kwaliteit van het achterlandnetwerk is van essentieel belang voor het functioneren van de zeehavens. Aantrekkingskracht hangt af van beschikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur, en de mate waarin achterlandpartijen er met elkaar in slagen de kwaliteit van hun achterlanddienstverlening te verbeteren.

De economische terugval die de binnenvaart vanaf 2008 hard heeft geraakt is een eerste reden voor het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) om deel te nemen aan dit rapport. Bedrijven die een meer strategische positie innemen naar hun verladers toe, kunnen immers van daaruit een voorsprong creëren, zoals verderop in dit rapport (wederom) blijkt. Daarnaast duiden vervoersprognoses op een sterke stijging van het aantal containers in de Rotterdamse haven. Hiervan moet straks 45% over water worden aan- en afgevoerd, een vervijfvoudiging van het huidige volume! De containermarkt is de snelst groeiende markt en er spelen nog vele organisatorische vragen ten behoeve van de verdere professionalisering van de containerbinnenvaart.

Betere harmonisatie tussen de verschillende modaliteiten, beter bekend als modal merge, dient het algemeen belang. De binnenvaart kan door innovatieve logistieke concepten, gericht op betere samenwerking en slimmere afhandeling op de terminals, haar betrouwbaarheid, professionaliteit en flexibiliteit verder vergroten. Intermodaal vervoer draagt daarnaast ook bij aan de milieuprestatie.



Wij verwachten dat dit rapport een wezenlijke bijdrage zal leveren aan deze discussie.



Expediteurs spelen een belangrijke rol in de gehele supply-chain. De activiteiten van expediteurs omvatten alle vervoersmodaliteiten, supply-chainmanagement, opslag en distributie, value added services en de formaliteiten benodigd bij het grensoverschrijdende vervoer.

Thema's als bereikbaarheid, goede achterlandverbindingen en duurzaamheid zijn belangrijk voor expediteurs. Het FENEX-bestuur wilde dan ook graag een bijdrage leveren aan een gezamenlijk rapport "Nederland als één logistiek netwerk in 2015", dat NEA in opdracht van ABN AMRO en de vier partners heeft geschreven.

Logistieke knooppunten, zoals zeehavens, kampen met problemen in verband met de bereikbaarheid. FENEX is van mening dat alle modaliteiten hard nodig zijn om het goederenvervoer in goede banen te leiden. Het streven moet er daarnaast op gericht zijn het proces in de haven en de diverse achterlandvervoersmodaliteiten meer op elkaar af te stemmen. De keuze voor het anders en efficiënter organiseren van het vervoer moet prominent op het netvlies van betrokken partijen komen. Het bedrijfsleven heeft tot taak bewuster na te gaan of er verbeteringen in de logistiek, waaronder de informatie-uitwisseling tussen partijen, mogelijk zijn. Daarbij is het van belang dat het bedrijfsleven bereid is om multi- en co-modaal te gaan denken en te handelen. Alleen dan kunnen doelstellingen als duurzaamheid en een goede bereikbaarheid worden bereikt.

Sinds jaar en dag is Nederland koploper in Europa op het gebied van transport en logistiek. Die koppositie is niet vanzelf ontstaan omdat hier toevallig de Rijn en de Maas in de zee uitmonden. Daar schuilt veel meer achter: ondernemerszin, vakmanschap, arbeidsmentaliteit en gevoel voor internationaal zakendoen. We zijn terecht trots op onze logistieke koppositie, maar blijven we die positie behouden?

De economische crisis heeft velen van ons doen inzien dat we alert moeten zijn op onze internationale positie. Daarom ben ik erg blij met deze studie die aangeeft welke ontwikkelingen op de middellange termijn te verwachten zijn. De logistieke ondernemer kan zich hierdoor laten inspireren en snel inspelen op nieuwe trends. Zo verwacht ik veel van de geschetste mogelijkheden om continentale en maritieme goederenstromen te combineren en hierdoor meer balans in goederenstromen te creëren. Dit is cruciaal voor het opzetten van rendabele diensten naar het achterland. In de spoorwereld is dit een bekend fenomeen. Containertreinen pendelen vooral naar bestemmingen waar ook goede retourstromen gevonden kunnen worden. Dit rapport schetst strategische kansen voor het intermodaal vervoer. Dat is een prachtig perspectief, maar dan moet wel de bereidheid tot samenwerken bestaan tussen alle partijen in de keten.

Nederland wordt één logistiek netwerk. Dat betekent ook dat de logistieke dienstverleners zeer flexibel moeten kunnen switchen tussen wegvervoer, spoor of binnenvaart. Vanuit het voorlichtingsbureau Rail Cargo zullen wij ons maximaal inspannen om die flexibiliteit op te bouwen.



Mainports zijn van cruciaal belang voor Nederland als transport, distributie en logistiek land. De kwaliteit van de achterlandverbindingen is hierbij essentieel om de huidige en verwachte volumegroei te kunnen verwerken en vervoeren. Hierbij gaat het niet alleen om de fysieke achterlandverbinding maar ook om de partijen en systemen die deze vervoerstromen afhandelen.



Om optimaal gebruik te maken van de achterlandverbindingen is het van belang dat de verschillende schakels in de keten en modaliteiten met elkaar communiceren en samenwerken. Dit geldt niet alleen voor de transportbedrijven maar ook voor de brancheorganisaties. Mede daarom heeft TLN de ambitie uitgesproken om meer met brancheorganisaties als FENEX, CBRB, Rail Cargo information Netherlands samen te werken. In de visie van TLN staat dat TLN intermodale en multimodale vervoersoplossingen bij haar achterban wil stimuleren. Dit is dan ook de reden om met ABN AMRO, NEA en bovenstaande brancheorganisaties te werken aan het rapport "Nederland als één logistiek netwerk in 2015".

In dit rapport wordt ingezet om Nederland als één logistiek netwerk te positioneren waarmee de Nederlandse concurrentiepositie verbetert. Diverse logistieke spelers zijn hiermee al aan de slag om efficiëntere en meer duurzame logistieke oplossingen te bieden aan hun klanten. Dat er nog uitdagingen voor de toekomst zijn is duidelijk.

TLN hoopt dat dit rapport de aanzet is om als transportbedrijf of logistieke dienstverlener verder te kijken en bij te dragen aan één duurzaam logistiek netwerk.

Samenvatting

Inleiding

In samenwerking met en in opdracht van ABN AMRO, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), FENEX, Rail Cargo information Netherlands en Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft NEA een studie uitgevoerd naar de kansen en het ontwikkelpotentieel voor de logistieke sector op het achterland. Met als doel om de 'BV Nederland' ook na 2015 Europese logistieke koploper te laten zijn. Deze studie is een vervolg op het rapport van 2009 "Nederlandse zeehavens; onderscheid door netwerkfocus" en het tweede in de reeks die ABN AMRO in 2009 met NEA is begonnen.

Nederland als één logistiek netwerk – samenhang versnelt versterking van onze positie. De ambitie van Nederland voor 2015 en verder moet zijn: Nederland als één logistiek netwerk, waarbij de zeehavens en het achterland samen een sterke logistieke, economische en maatschappelijke structuur vormen. We moeten af van de versnippering in beleid en versnippering in oplossingen. De focus moet liggen op samenhang. Hiervoor is samenwerking tussen bedrijfsleven (ook bedrijven onderling!) en de overheid onontbeerlijk. De uitdagingen zijn groot, maar dat zijn de belangen voor de 'BV Nederland' ook. Logistiek wordt niet voor niets gezien als één van de dragers van ons economisch herstel.

Bovengenoemde ambitie is voorwaardelijk om het advies van de Commissie Van Laarhoven uit te voeren: een verdrievoudiging van de toegevoegde waarde in ketenregie en –configuratie activiteiten in Nederland van circa € 3 miljard in 2007 naar ruim € 10 miljard in 2020. Met deze groei kan Nederland Europees marktleider transnationale stromen in 2020 worden.

Deze achterlandstudie biedt u inzicht in de strategische noodzaak en richting van de (toekomstige) positionering en performance van de (Nederlandse) ketenpartijen in het achterlandvervoer, met de zeehavens als vertrekpunt. Dit dient zowel duurzaamheid van alle ketenpartijen op financieel gebied (rendementgedreven omzet om te kunnen blijven ontwikkelen) alsmede duurzaamheid van de sector ten aanzien van milieu en maatschappij. Niet alleen de markt vraagt dit, de ons omringende landen staan op dat gebied ook niet stil.

De kansen voor Nederland als één logistiek netwerk

Er ontstaat steeds meer een combinatie van Aziatische (offshore) productie en nearshore productie, waardoor hybride logistieke distributiestructuren ontstaan met andere transport-behoefte. Zo ontstaan betere kansen voor het combineren van maritieme met continentale stromen en ontstaan andere grondstoffen- en retourstromen richting de zeehaven, die een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de huidige onbalans.

Met het oog op de voorziene groei van volumes in de haven en het achterland wordt slimme handling op de terminal en flexibele en situatieafhankelijke inzet van alle modaliteiten op het achterland steeds belangrijker: lading, die snel in/uit het achterland moet zijn, gaat over de weg, overige lading die geen of minder haast heeft, kan per spoor of binnen-

vaart via een inland terminal. Optimale informatie over de bestemming van de lading is hiervoor een 'must'. Bewustwording onder ketenpartijen dat intermodaal vervoer niets af hoeft te doen aan de kwaliteit van het vervoer is hier cruciaal: "modal shift = mental shift". Deze bewustwording vindt niet van de ene op de andere dag plaats, maar vergt (veel) tijd en inspanning van alle betrokkenen uit de sector.

Deze studie focust zich op drie gevestigde sectoren die van groot belang zijn voor de Nederlandse economie (qua waarde en/of volume van de stromen): chemie, agro & food, consumentenelektronica en op een opkomende sector met groeipotentie: biobrandstoffen. Tevens richt de studie zich op die initiatieven van koplopers die als voorbeeld dienen om te komen tot één logistiek netwerk met als doel ú als ondernemer te inspireren uw eigen innovaties tot stand te brengen en de overheid handvatten te bieden bij het formuleren van beleid.

Ontwikkelingen bij verladers in de verschillende sectoren

Bedrijfsstrategieën van verladers raken steeds meer verweven met duurzame ontwikkelingen in de maatschappij. Verladers zoeken vaker logistieke dienstverleners die naast wegtransport (combinaties met) het spoor en/of de binnenvaart kunnen aanbieden. Daarnaast bieden logistiek dienstverleners nieuwe en innovatieve manieren aan om de activiteiten ten behoeve van hun opdrachtgevers te verbeteren. Outsourcing van logistieke activiteiten blijft dus erg belangrijk zolang het bijdraagt aan het succes van uw klanten. Anderzijds zal een deel van de zeer grote verladers bewust blijven kiezen voor het in eigen regie houden van de logistiek, omdat zij van mening zijn dat dit hen in staat stelt strak te regisseren met maximale flexibiliteit binnen de keten.

Chemie

Chemische producten worden in bijna alle andere sectoren van de economie gebruikt en bestaan in vele soorten en verschijningsvormen. Het transport vanaf de verwerkende industrie in de zeehaven naar opslag, handel of de vervolgindustrie in het achterland wordt uitgevoerd door alle (land)modaliteiten. Het wegvervoer is hierin dominant, shortsea vervoer wordt vooral ingezet tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Het spoor en de binnenvaart worden voornamelijk ingezet op het buitenlandse achterland.

Het raffineren en verwerken van ruwe olie wordt meer en meer verplaatst naar de landen van herkomst, waardoor de chemische sector binnen Europa onder druk staat. Grote internationale chemieconcerns overwegen om zelf dedicated zeeschepen te laten varen tussen Saoedi-Arabië en Europa. Het huidige vervoersbeleid ten aanzien van gevaarlijke stoffen in het achterlandvervoer van voornamelijk chemische vervoersstromen dreigt Nederland buiten spel te zetten. De positie van chemische bedrijven in Nederland staat onder druk.

Agro & food

Verladers zijn in de afgelopen jaren continu op zoek geweest naar schaalvoordelen, door intensieve verticale samenwerking hebben zij de eigen supply-chain geoptimaliseerd en zoeken zij nu hun heil in clustervorming en horizontale samenwerking door het bundelen van goederenstromen. Het bundelen van goederenstromen en onthaasten in de keten zijn instrumenten om effectiviteit en efficiëntie te koppelen aan duurzaamheid.

De sector zet steeds sterker in op de intermodale afwikkeling van gecontaineriseerde im- en exportstromen van agrofoodstromen. Met als doel het verminderen van de congestiegevoeligheid, rijverboden en oplopende (brandstof)kosten en daarmee het vergroten van de betrouwbaarheid van de keten. Dit biedt kansen voor aanbieders van logistieke diensten.

Consumentenelektronica

Deze sector kenmerkt zich door de dominantie van wereldwijde merken die zich toeleggen op onderzoek en ontwikkeling, het managen van het merk en de relatie met de klant. Productie wordt relatief veel uitbesteed. Doordat technologische ontwikkelingen elkaar snel opvolgen, wordt de levensduur van deze producten steeds minder bepaald door de technische levensduur, maar juist in toenemende mate door de beschikbaarheid van nieuwe producten. Voorraad kost geld en met de volumes in deze sector is dat een aanzienlijk werkkapitaal op dagbasis. Dit betekent dat de sector steeds op zoek is naar verdere efficiëncyslagen in het (achterland)transport. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van intermodaal vervoer via barge terminals. Containers die snel nodig zijn, worden via de weg vervoerd. Kortom, een brede dienstverlening wordt gevraagd!

Biobrandstoffen

Nederland is een relatief kleine producent van biobrandstoffen. Ons land speelt wel een belangrijke rol als logistieke poort voor biobrandstoffen in Noordwest-Europa. Vanwege de groeiende vraag naar biobrandstoffen wordt momenteel in alle zeehavenregio's geïnvesteerd in de productie en overslag van biomassa en biobrandstoffen. De zeehavens zien deze investeringen als essentieel onderdeel van het energiecluster en willen hiermee het agri- en oliecluster verder versterken.

Externe invloeden op de werking van het achterland en overheidsbeleid

Globalisering, near sourcing, schaalvergroting, stijgende brandstofkosten, dreigend tekort aan logistiek personeel en veranderende consumentenmarkten oefenen invloed uit op de inrichting van supply-chains en op de wijze waarop goederen aan land komen en naar het achterland vervoerd worden.

Enerzijds is er sprake van overregulering, mede als gevolg van decentralisatie van besluitvorming, anderzijds is er tekort aan centrale regie, visie- en beleidsvorming. Jarenlang heeft de centrale overheid verantwoordelijkheden gedecentraliseerd en ingezet op het belang van marktwerking. Het bedrijfsleven wordt diensgevolge regionaal en lokaal geconfronteerd met verschillende spelregels en procedures, hetgeen resulteert in trage besluitvorming en verlies aan (internationaal) marktpotentieel. In de markt leidt dit tot veel lokale en hierdoor vaak suboptimale initiatieven.

Innovatieve oplossingen vanuit de logistiek

De logistieke sector werkt hard om innovaties en nieuwe logistieke concepten te ontwikkelen, die bijdragen aan de versterking van de (toekomstige) Nederlandse concurrentiepositie. Ketenpartijen integreren steeds verder in de keten en proberen daarmee hun eigen positie te versterken en hun dienstverlening te optimaliseren.

Havenpartijen proberen meer grip te krijgen op de aan- en afvoer van stromen die door de haven en de terminals gaan. Hiertoe zijn de laatste jaren nieuwe concepten ontwikkeld, die nu steeds nadrukkelijker met de markt gecommuniceerd worden. Rotterdam zet opnieuw sterk in op de rol als landlord. ECT ontwikkelt het Extended Gate concept. De 'nieuwe reikwijdte' van deze partijen stopt niet bij de landsgrenzen. Voor hen is het belangrijk zo ver mogelijk in het achterland te penetreren om op die manier invloed op de efficiënte en duur-

zame afwikkeling van stromen te hebben. Ook regionale partijen in het achterland (provincies en gemeenten) zoeken de samenwerking met de zeehavens op. Dit leidt tot concepten als 'dryports'.

Diverse logistieke spelers zijn al geruime tijd aan de slag om het (intermodale) achterlandvervoer verder te ontwikkelen. Expediteurs vormen hier sinds jaar en dag een duidelijk voorbeeld van. Eén van de taken van een expediteur is immers om aan verladers verschillende en meest efficiënte alternatieven voor te leggen. Maar ook steeds meer logistiek dienstverleners pakken dit zelf op en zien strategische kansen in intermodaal vervoer, hetzij voor zichzelf, hetzij in samenwerking met anderen. Niet alleen komen havenpartijen dus het land op, ook achterlandpartijen proberen meer grip te krijgen op hun 'voorland' (de zeehavens, zeeterminals en rederijen). Wat deze initiatieven verbindt, is het gevoel van 'sense of urgency' en de behoefte om de klant te voorzien van betere, meer flexibele en duurzame maatwerkoplossingen.

Initiatieven zijn nog teveel versnipperd en heffen belangrijkste knelpunten niet op

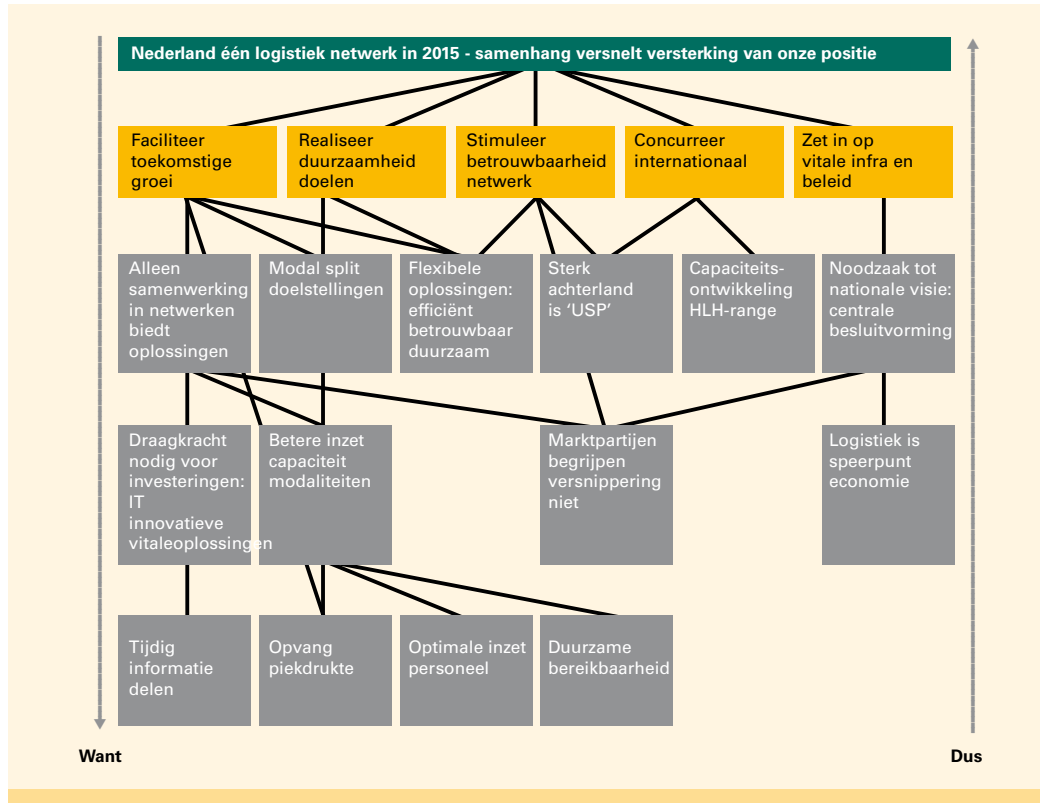
Vanuit verschillende invalshoeken zijn of worden initiatieven opgestart om de ambities vorm te geven. De initiatieven zijn belangrijk op deelgebieden, maar veelal versnipperd en komen niet vanuit een integrale visie op en de voorwaarden behorend bij de meest optimale inrichting van het toekomstige logistieke netwerk van Nederland. Hierdoor gaan kansen verloren. Juist versterking van de onderlinge samenhang van alle schakels in de logistieke keten zal Nederland daadwerkelijk tot koploper van Europa maken. De belangrijkste knelpunten zijn:

1. onvoldoende afstemming en samenwerking tussen zeehaven(partijen) en partijen in het achterland;
2. inefficiënties in de modaliteiten, en tegelijkertijd ambitieuze duurzaamheid- en modal split doelstellingen;
3. onvoldoende integratie van datacommunicatie – gebrek aan transparantie;
4. te beperkte visie in internationale promotie van Nederland in het buitenland. Nederland presenteert zich nog in onvoldoende mate als sterk en goed functionerend netwerk, waarbij marktpartijen en overheid de handen ineen slaan;
5. minder investeringen in infrastructuur, en beperkte integrale visie.

De weg naar één logistiek netwerk 2015

Een vijftal hoofdconclusies onderbouwt het strategisch belang en bepaalt de richting van de (toekomstige) positionering en performance van de netwerkpartijen. Deze conclusies worden hieronder toegelicht en zijn schematisch weergegeven in Figuur 1.

Figuur 1 Argumentatieboom Achterlandstudie 2015



Bron: NEA

1. Faciliteer toekomstige groei door bredere toepassing nieuwe concepten

Juist bedrijven die een meer strategische positie innemen voor verladers, hebben een voorsprong vanuit hun krachtig en onderscheidend concept. Door over eigen grenzen heen te kijken ontstaan nieuwe methodieken en concepten en creëert een bedrijf een steviger positie in de logistieke keten richting zijn klanten. Om de voorziene groei te kunnen faciliteren heeft Nederland sterke behoefte aan het op grotere schaal toepassen van deze bewezen bestaande, maar ook nieuwe concepten (waaronder Extended Gate, hybride structuren en meer flexibiliteit in dienstverlening (samenwerkingsvormen, intermodaal transport)).

2. Realiseer duurzaamheidsdoelen samen en creëer kansen om knelpunten te reduceren

Verladers willen duurzaamheid steeds vaker terugzien in de logistieke ketens. Zij zullen daarom op zoek gaan naar expediteurs en logistiek dienstverleners die hen daarin actief kunnen faciliteren. Nog sterker dan voorheen wordt er gezocht naar manieren om stromen te bundelen en zodoende te verdikken. Succesvolle expediteurs en logistiek dienstverleners zien toegevoegde waarde in het stroomopwaarts integreren en verladers kunnen die mogelijkheden stroomafwaarts zoeken: verticale integratie dus.

3. Stimuleer de betrouwbaarheid van het netwerk door betere ontsluiting en benutting digitale snelweg

De betrouwbaarheid van de logistieke keten is “het vermogen om aan de logistieke verwachtingen van de klant te kunnen voldoen”. De betrouwbaarheid wordt meer en meer bepaald door de bijdrage van alle spelers en de relaties tussen hun logistieke prestaties dan door de inspanning van één afzonderlijk bedrijf. Coördinatie tussen de bedrijven onderling is essentieel. Het delen van de juiste informatie en het betrachten van transparantie zijn doorslaggevend om een efficiënt logistiek netwerk in te richten dat flexibel kan inspelen op behoeften vanuit de markt. Een recent initiatief als het ‘Nationaal Logistiek Informatienetwerk’ draagt hier in grote mate aan bij. De ‘digitale snelweg’ is onderdeel geworden van onze infrastructuur en versterkt het zeehavencomplex en de achterlandstructuur tot een ‘Unique Selling Point’.

4. Concurrereer internationaal door regie te voeren

Om onze sterke concurrentiepositie in de HLH-range te behouden is een degelijk en geolied systeem nodig. Regie begint bij de ontwikkeling en inrichting van de infrastructuur. Waar mogelijk moet de infrastructuur openbaar toegankelijk zijn voor daartoe geautoriseerde partijen, zoals is voorzien op de Tweede Maasvlakte. Dit stelt eisen aan de data-uitwisseling en de mate van security. Dit vergt regie op de besturing, daarna volgt de marktwerking. Minder versnippering, maar juist het vinden van samenhang tussen de reeds door marktpartijen, brancheorganisaties en overheid opgestarte initiatieven is nodig. Brancheorganisaties, regionale investeringsmaatschappijen, bedrijfsleven en overheid dienen gezamenlijk Nederland als één logistiek netwerk te promoten.

5. Zet in op vitale infrastructuur, pak door op visie en beleid

De overheid dient stevig in te zetten op de verdere ontwikkeling van visie en beleid ten behoeve van één samenhangend logistiek netwerk. Dit dient een sectoroverstijgend beleid te zijn, waarbij verschillende vervoersmodaliteiten integraal worden meegenomen. Dit beleid dient invulling te geven aan de economische en ruimtelijke aspecten, waarbij afstemming met regionale overheden en bedrijven nodig is. Deze samenwerking is essentieel voor efficiënt transport en het maken van de juiste keuzes, die van invloed zijn op de directe en indirecte werkgelegenheid, ruimtelijke ordening (inpassen en intermodaal ontsluiten van bedrijventerreinen) en verbetering van het vestigingsklimaat in Nederland. Een beleidskader is nodig om het logistieke netwerk van Nederland te bepalen en kwantitatief te toetsen. Dit leidt ook tot heldere keuzes over de intermodale ontsluiting van tweedelijnsknooppunten en de mate waarin en de wijze waarop de overheid de consequenties hiervan invult. Maar ook de internationale concurrentiepositie dient hierbij in ogenschouw genomen te worden. Gezien het open en internationaal georiënteerde karakter van onze economie zal Nederland ook in Brussel het voortouw moeten nemen en duidelijk moeten aangeven welk beleid gewenst is op het vlak van het Europese transportnetwerk (TEN-T). Dit kan alleen als Nederland een helder beeld heeft van welke veranderingen in ons eigen netwerk cruciaal zijn.

Afsluitend, een sterke internationale concurrentiepositie krijg je niet zomaar. De mogelijkheid voor havens om aan maritieme kant nog verder onderscheidend vermogen te ontwikkelen is beperkt. Om een sterke concurrentiepositie binnen Europa te behouden is een naadloze aansluiting tussen de Nederlandse zeehavens, (op termijn) Antwerpen en Duisburg en het achterland en vice versa één van de belangrijkste voorwaarden. Innovatie, durf en verantwoordelijkheid van iedere deelnemer in de logistieke keten zijn nodig om de bestaande knelpunten het hoofd te bieden, en de voorziene groei en ambities op adequate wijze te faciliteren. De economie ontwikkelt zich weer positief. Het is tijd om door te pakken om Nederland in 2015 daadwerkelijk te kunnen presenteren als één logistiek netwerk!





1 Inleiding

Deze studie is een vervolg op het rapport van 2009 “Nederlandse zeehavens; onderscheid door netwerkfocus”. In het Zeehavenrapport van 2009 richtten we ons op de maritieme kant en de meer direct zeehavengerelateerde bedrijven (met focus op containerstromen). Het rapport van 2010 richt zich primair op de landzijdige ketenpartijen gerelateerd aan de zeehavenstromen; een logisch vervolg. Dit zijn met name de expediteurs, inlandterminals en logistieke dienstverleners gericht op weg, water, spoor en combinaties daarvan.

Mede als gevolg van de crisis is het speelveld van zeehavens en hun achterland in binnen- en buitenland opgeschud. Bedrijven in de logistieke sector hebben (waar mogelijk) hun strategieën aangepast om te overleven. Juist bedrijven die een meer strategische positie innemen voor verladers, hebben een voorsprong vanuit hun krachtige en onderscheidende concept. Door over de eigen grenzen heen te kijken ontstaan nieuwe methodieken en concepten en creëert een bedrijf een steviger positie in de logistieke keten richting zijn klanten. Nederland heeft sterke behoefte aan het op grotere schaal toepassen van deze bewezen bestaande, maar ook nieuwe concepten.

Het doel van het onderzoek is om dié innovaties en nieuwe logistieke concepten in de sector te signaleren, die bijdragen aan de versterking van de (toekomstige) Nederlandse concurrentiepositie. Het rapport focust vooral op de logistieke achterlandinrichting van de nabije toekomst. Nederland heeft koplopers met visie nodig die de logistiek van het achterland bepalen. Door de krachten van koplopers in het achterland te bundelen met die in de havens creëren we mogelijkheden om goederen- en informatiestromen te faciliteren en om op een duurzame wijze economische waarde te genereren.

In dit rapport laten wij zien hoe het speelveld eruit gaat zien, welke concepten er nodig zijn en wat de impact hiervan is op de bedrijfsstrategie voor ketenpartijen in het achterland. Het rapport is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 is een verkenning van het speelveld. Hoofdstuk 3 geeft een beeld van de belangrijkste ambities en ontwikkelingen in de markt. Hoofdstuk 4 schetst een beeld van de innovatieve ontwikkelingen aan logistieke zijde. Hoofdstuk 5 trekt conclusies ten aanzien van de stappen die nodig zijn om in 2015 te opereren vanuit één logistiek netwerk voor Nederland.

Marktconsultatie in de vorm van interviews en ketengesprekken vormde een belangrijke basis van het onderzoek. Praktijkvoorbeelden dienen door het rapport heen als illustratie. Leidend hierin zijn de sectoren chemie, agrofood, consumentenelektronica en biobrandstoffen, die de grootste volumes omvatten of een sterke (toekomstige) groei vertonen.

De strategische keuzes die koplopers maken, dragen bij aan de professionaliteit van de bedrijven, maar ook aan een gezonde en duurzame sector als geheel. Initiatieven komen niet alleen van grote partijen, ook veel kleine en middelgrote spelers (MKB) zijn tot interessante innovaties in staat. Aanbieders van ‘traditionele logistieke diensten en goede service’ blijven belangrijke schakels in de netwerken als geheel. Dit rapport dient ter inspiratie aan allen!





2 Verkenning van het speelveld

2.1 Inleiding

Geen goed functionerend zeehavensysteem zonder een goed werkende achterlandaafhandeling en andersom. De mogelijkheid voor havens om aan de maritieme kant onderscheidend vermogen te ontwikkelen is beperkt. Achterlandbereikbaarheid is een cruciale factor in de concurrentie tussen havens. Zoals ook geconcludeerd werd in “Een bereikbaar achterland langs vier wegen”, is de achterlandbereikbaarheid een potentieel Unique Selling Point in de Hamburg – Le Havre range (HLH-range).

De Nederlandse zeehavens hebben een centrale positie in het internationale goederen-netwerk. Zij dragen jaarlijks 40 miljard euro (7,1 procent) bij aan het Bruto Binnenlands Product (BBP) en bieden direct en indirect 287.000 mensen werk. De verwachting tot 2040 is een verdubbeling van de internationale goederenstroom en een verdrievoudiging van het containervervoer. Het streven is om deze krachtige positie optimaal te benutten en meer toegevoegde waarde te laten opleveren.¹

“Er liggen grote kansen voor Nederland op het vlak van het verantwoord accommoderen van toekomstige volumeontwikkeling, ruimtegebruik, transport en logistiek, groene technologie en de ontwikkeling van nieuwe energieketens. De havens kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van een ‘Smart Gateway’, met effectieve koppelingen tussen water- en railvervoer, luchtvervoer, pijpleidingenvervoer en de internethub, geschraagd door geavanceerde logistieke diensten. De zeehavens moeten hun ‘licence-to-produce’ verwerven door hun groeimogelijkheden verantwoord in te vullen. Onder meer via emissiereducties voor de zeescheepvaart, milieu- en energietechnologie van topniveau, intensief ruimtegebruik en bijdragen aan de ‘modal shift’ en emissiereductie binnenvaart,” zo stelt het Ambitie-document alliantie Zeehavens.

Dit geldt niet uitsluitend voor de zeehavens. Nederland kan zichzelf in de toekomst het beste op de internationale kaart houden door deze ontwikkelingen in gang te zetten in nauwe samenwerking met de spelers in het achterland.

2.2 Havens en achterland

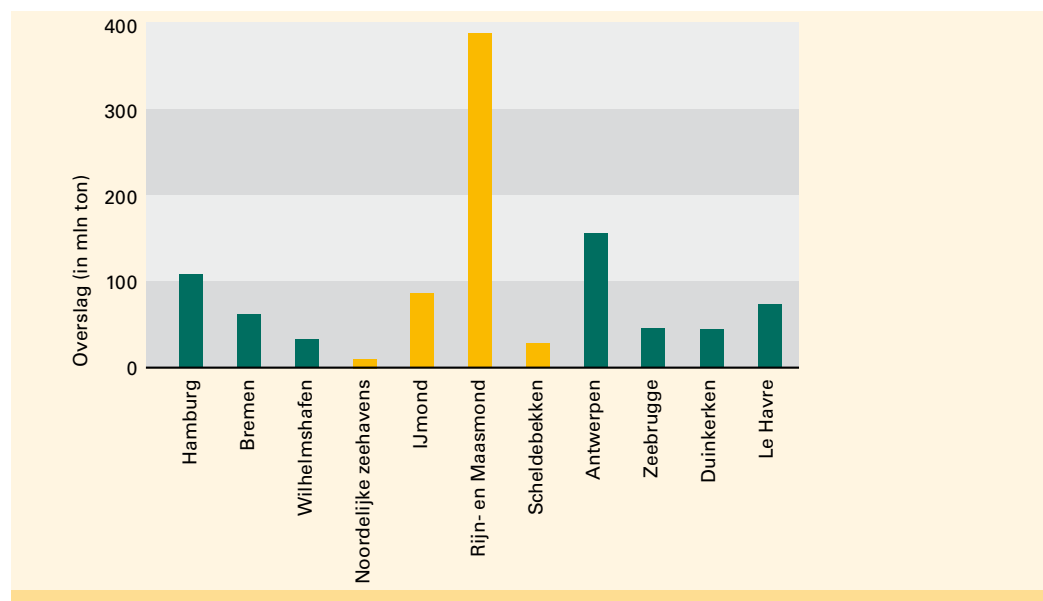
Overslag in de Nederlandse zeehavens

Aardolie, gecontaineriseerde goederen en brandstoffen zijn de belangrijkste goederengroepen qua overslagvolumes in de Nederlandse zeehavens. De Nederlandse zeehavens verschillen onderling in het soort goederen dat wordt overgeslagen. De havens in het Rijn- en Maasmondgebied slaan ongeveer driekwart van de goederen in Nederland over. De overslag van voedingsmiddelen en brandstoffen vindt voornamelijk plaats in het Rijn- en Maasmondgebied en in het IJmondgebied (dit is het gebied aan het Noordzeekanaal). Metalen worden grotendeels in de zeehavens in het IJmondgebied overgeslagen. Het overslagaandeel van landbouwproducten en chemische producten is het hoogst in de zeehavens

¹ Ambitiedocument alliantie Zeehavens op basis van geactualiseerde Structuurvisie Randstad 2040, februari 2010

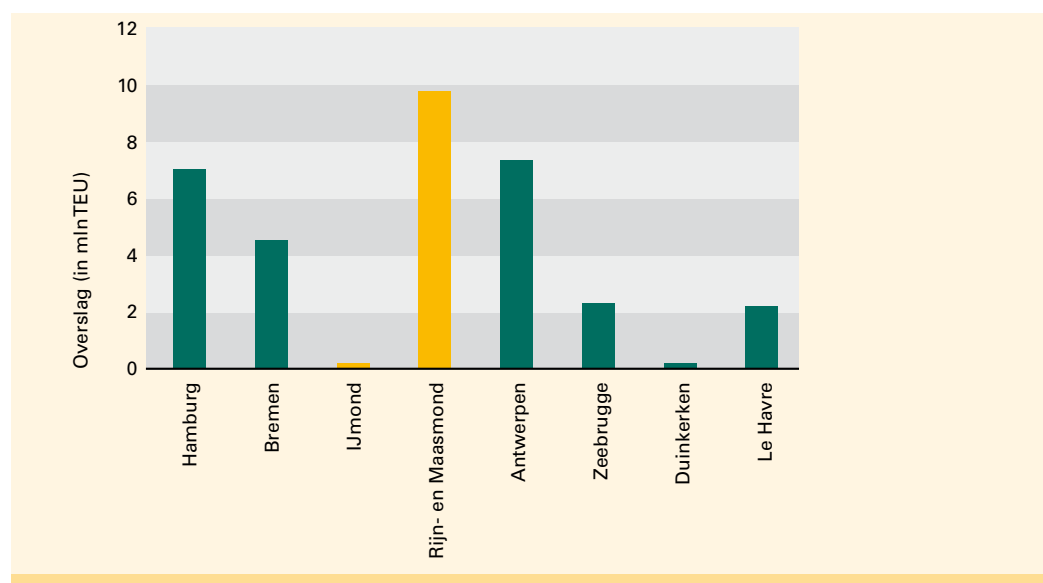
in het Scheldebekken en ten slotte worden de Noordelijke zeehavens getypeerd door de overslag van mineralen (bouwmaterialen). Zie Figuur 2.1 en Figuur 2.2.

Figuur 2.1 Maritieme overslag zeehavens HLH range (2009) in miljoen ton



Bron: Nationale Havenraad

Figuur 2.2 Containeroverslag zeehavens HLH range (2009) in miljoen TEU



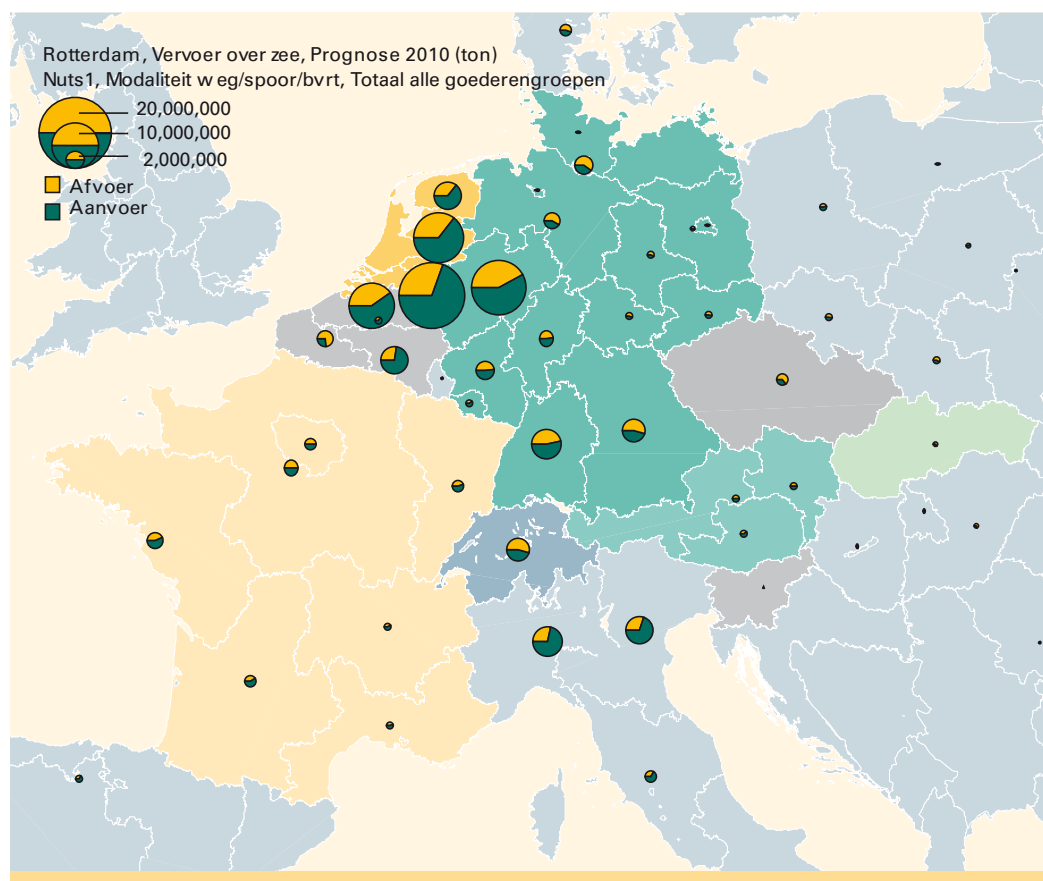
Bron: Nationale Havenraad

Natuurlijk achterland versus concurrerend achterland zeehavens

Het achterland van de Nederlandse zeehavens kan worden onderverdeeld in het natuurlijk en het concurrerend achterland. Het natuurlijk achterland is het gebied waar de Nederlandse zeehavens in termen van netwerkkosten en -tijden beter presteren dan hun concurrenten. Dit is het Nederlands grondgebied zelf, maar strekt zich ook verder buiten de landsgrenzen uit. Het gebied buiten dit natuurlijk achterland is het gebied waar zeehavens uit verschillende landen elkaar beconcurreren om lading aan te trekken. Voor de havens in de Hamburg – Le Havre (HLH) range betekent dit dat alle havens elkaar beconcurreren op de lading bestemd voor Midden- en Zuid-Duitsland, Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije. Deze lijn zal zich de komende jaren verder oostwaarts voortzetten.

Figuur 2.3 geeft een beeld van het achterland van de Rotterdamse haven. Een belangrijk deel van de goederen die via Rotterdam vervoerd worden, heeft zijn oorsprong in Nederland of zijn voor Nederland bestemd. Ook het westen van Duitsland (Nordrhein-Westfalen) en België zijn voor Rotterdam zeer belangrijke afzetgebieden. Verder reikt het concurrerend achterland via Zuid-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk tot Noord-Italië.

Figuur 2.3 Verdeling van maritieme ladingstromen via Rotterdam over het achterland (prognose 2010)



Bron: NEA, 2010

Modal split-zeehavens

De algehele modal split in de Nederlandse zeehavens is weergegeven in Tabel 2.1. In de binnenlandse aan- en afvoer is van de drie modaliteiten het wegvervoer het meest dominant. Ook in het grensoverschrijdende vervoer heeft de truck nog steeds een belangrijk aandeel. Van de verschillende goederengroepen die in de zeehavens worden overgeslagen heeft het wegvervoer het grootste aandeel in de aan- en afvoer van levensmiddelen en gecontaineriseerde goederen. Ondanks het feit dat het aandeel van het wegvervoer in droge en natte bulk laag is, wordt de truck ook binnen deze sectoren ingezet. Brandstoffen en chemische producten bestemd voor de binnenlandse markt zijn hier voorbeelden van. De goederengroepen waarin de binnenvaart een dominante rol speelt zijn (vaste) brandstoffen en ijzererts.

Het aantal goederen dat over het spoor wordt vervoerd is de afgelopen tien jaar verdubbeld! Dit is deels te danken aan de Betuweroute. Maar ook de Europese liberalisering van het spoor speelt hierbij een rol. Sinds 2003 heeft ieder spoorwegbedrijf voor internationaal vervoer toegang tot het Europese spoornetwerk. Dit leidt tot meer concurrentie tussen

spoorbedrijven. Er zijn echter nog belangrijke 'de facto' barrières. Deze de facto barrières bestaan uit verschillen in stroomspanning, verschillen in veiligheids- en signalerings-systemen en verschillen in spoorbreedtes².

Tabel 2.1 Modal split Nederlands achterlandvervoer (2008) op basis van overgeslagen volumes

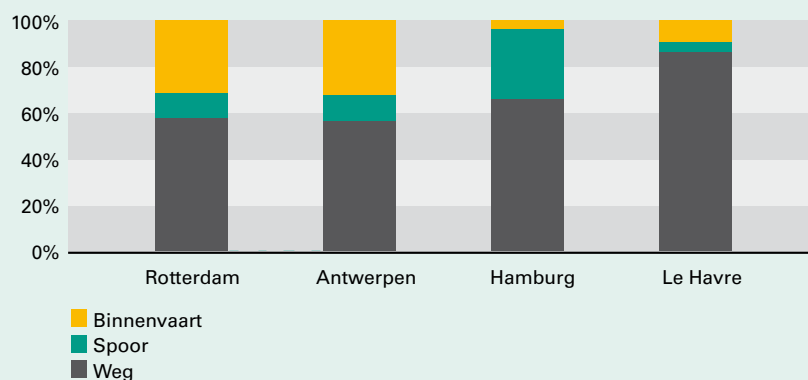
Modaliteiten	Percentage
Wegvervoer	58%
Binnenvaart	35%
Spoorvervoer	7%

Bron: NEA, op basis van havenautoriteiten

Modal split Rotterdam vergeleken met Hamburg en Antwerpen

In Hamburg heeft het spoor momenteel een veel groter aandeel (35 procent) in de modal split dan in Rotterdam en Antwerpen. De binnenvaart speelt geen rol van betekenis voor Hamburg (twee procent). Hamburg is sterk gericht op het Duitse achterland en op de Centraal-Europese landen zoals Oostenrijk, Zwitserland, Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije. Het spoorvervoer tussen deze gebieden en de haven is sterk ontwikkeld. Daarnaast heeft de haven goed ontwikkelde shortseaverbindingen van en naar de Baltische staten en Rusland. Dat de binnenvaart tussen deze haven en haar achterland niet goed ontwikkeld is, komt voornamelijk doordat de vaardiepten van de rivieren vanuit Duitsland naar Polen niet voldoende zijn voor grote schepen. Hierdoor zal het binnenvaartvervoer vanuit Duitsland naar het oosten altijd beperkt blijven. De Elbe (Duitsland richting Praag) biedt ruimte voor schepen met meer laadcapaciteit, maar ook hiervoor geldt dat de positie van het spoorvervoer op deze corridors zeer sterk is.

Het achterland van Antwerpen komt voor een groot gedeelte overeen met dat van de Rotterdamse haven. In Antwerpen is het aandeel van de binnenvaart in de aan- en afvoer van containers tussen 1998 en 2008 gegroeid van ruim 21 procent naar ruim 32 procent. Het spoorandeel groeide in deze tijd van acht naar elf procent. De Rotterdamse modal split van containers komt vrijwel overeen met die van de Antwerpse haven, namelijk een derde van de containers wordt aan- en afgevoerd met de binnenvaart, elf procent per spoor en iets meer dan de helft vindt plaats over de weg.



Bron: www.maasvlakte2.com/nl/index/show/id/235

² Liberalisatie van het goederenvervoer per spoor. Dominante marktspelers na de liberalisatie in het goederenvervoer per spoor, Master-thesis in Europese studies, Universiteit van Amsterdam, Marcel de Jong, 2010

2.3 Organisatie en inrichting achterland

Definitie achterlandvervoer

Het achterlandvervoer in deze studie wordt gedefinieerd als het goederenvervoer tussen de Nederlandse zeehavens en distributiecentra en/of de eindgebruiker voor de importstromen en tussen zeehaven en fabrikant voor de exportstromen. Het overige vervoer dat hierbij 'aanhaakt' valt ook binnen deze definitie zolang deze goederen zich maar tussen genoemde knooppunten voortbewegen.

Verhouding merchant haulage en carrier haulage is verschoven

Achterlandvervoer kan worden georganiseerd door de zeerederij die de lading in de zeehaven heeft geladen of gelost, maar kan ook geheel of gedeeltelijk in handen zijn van een verlader, expediteur of logistiek dienstverlener. Als de rederij zelf de organisatie beheert (carrier haulage) is de regie over zowel de zee- als de landzijde van de keten in handen van de rederij. Alle transacties tussen de ketenpartijen in het achterland verlopen dan via deze rederij.

Wanneer de verlader, expediteur of logistiek dienstverlener de regie over het achterland voert (merchant haulage) verlopen de transacties via deze partij. Momenteel is de verhouding tussen carrier en merchant haulage 30-70 procent. Zo'n tien jaar geleden was deze verhouding andersom. Hiermee is het aantal bedrijven dat de logistieke keten controleert sterk toegenomen en spelen zij dus een grotere rol in de wijze waarop achterlandlogistiek vorm krijgt.

Expediteurs ondersteunen verladers bij de regie van hun internationale logistieke processen en de uitvoering van hun goederenstromen. Zij managen het logistieke proces, dragen zorg voor de keuze van de vervoersvorm en zorgen voor de afhandeling van de administratieve formaliteiten, zoals de naleving van nationale en internationale regelgeving, douaneformaliteiten en verzekeringen. Steeds meer expediteurs hebben zich in de breedte ontwikkeld, waarbij zij ook nevendiensten, als warehousing, zijn gestart. In de binnenvaart wordt een groot deel van de lading via expediteurs vervoerd. Ongeveer 80 procent van het droge ladingvervoer in de binnenvaart loopt via een bevrachter. In de zeevaart worden expediteurs minder in het vervoersproces betrokken. De verladers boeken nog vaak direct bij rederijen.³

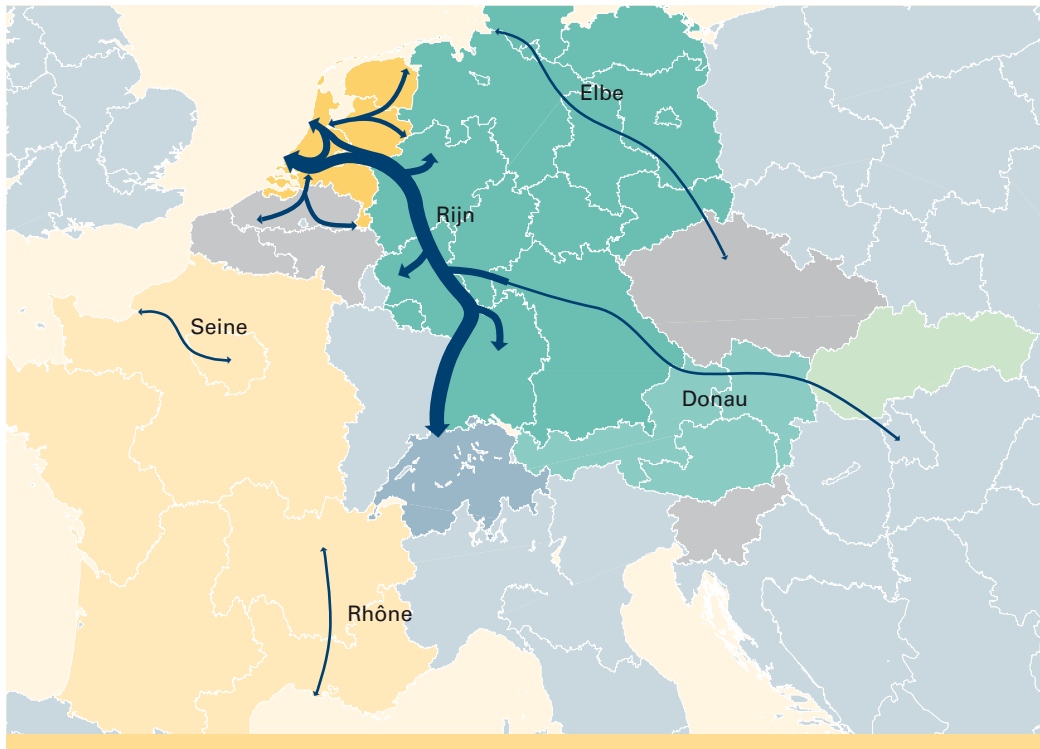
Achterland per modaliteit

Gekeken vanuit de verschillende transportmodaliteiten in het achterland ziet het natuurlijk achterland er per modaliteit verschillend uit. Het wegvervoer bedient een groter gebied dan alleen het natuurlijk achterland van de Nederlandse zeehavens. Hierbij valt op dat dit wegvervoer het achterland van de binnenvaart lijkt te volgen. Een mogelijke verklaring hiervoor is de aanwezigheid van contacten en relaties. Op basis van het vervoerde tonnage in 2009 (bron CBS) wordt het achterland over de weg gevormd door: Duitsland, België en Frankrijk. Goede middenmoot wordt gevormd door het Verenigd Koninkrijk, Italië, Zweden, Denemarken, Zwitserland, Spanje en Luxemburg.

Voor de binnenvaart is de Rijncorridor – van Nederland via Duitsland naar Zwitserland - het natuurlijke achterland voor de haven van Rotterdam. De binnenvaart benut de achterlandmogelijkheden van de regio's waar goede vaarwegen beschikbaar zijn, zie Figuur 2.4. De binnenvaart is vooral actief in Nederland en in het (grensoverschrijdende) gebied in de omgeving van de Rijn.

³ Visie op Transport en Logistiek: Expediteurs, ABN AMRO, 2010

Figuur 2.4 De belangrijkste Europese intermodale transportstromen voor de binnenvaart



Bron: NEA

Rotterdam heeft in het spoorvervoer het grootste aandeel, gevolgd door de havens in het Scheldebekken en in het Noordzeekanaalgebied. In de Noordelijke zeehavens heeft het spoorvervoer een regionale functie en is men voornamelijk gericht op de verbinding met de havens in het Rijn- en Maasmondgebied. De aan- en afvoer per spoor kan worden onderverdeeld in intermodaal vervoer, ‘complete treinen’ en wagonlading vervoer. Het intermodale spoorvervoer⁴ bestaat voornamelijk uit shuttles⁵, die sinds 1995 met succes zijn opgestart. Dit vervoer is voornamelijk geconcentreerd op de route van en naar de Maasvlakte en de Waal- en Eemhaven (Rotterdam). Van de binnenlandse railterminals worden op de terminals aan de landsgrenzen de meeste containers overgeslagen. Naast het binnenlands spoorvervoer zijn Duitsland en Italië de belangrijkste landen voor de aan- en afvoer per spoor. Naast een belangrijke intercontinentale hub is Rotterdam tevens de continentale draaischijf voor het vervoer tussen Italië enerzijds en Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Ierland anderzijds.

Shortsea heeft zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld en de intra-Europese handel is zelfs sterk afhankelijk van deze vervoerswijze. Doordat (deepsea) containerschepen vanwege de kosten en de mogelijkheden van de zeehaven slechts een beperkt aantal havens aandoen, bestaat er een uitgebreid netwerk van regelmatige (shortsea) lijndiensten vanaf de grote zeehavens naar de kleinere regionale havens om zodoende alle gebieden goedkoop en snel te bereiken (feederling). Hierbij speelt Rotterdam binnen Noordwest-Europa een grote rol als hub.

Pijpleidingvervoer blijft verder in deze studie buiten beschouwing, maar is wel een zeer belangrijke transportmodaliteit voor Nederland, met name in de aan- en afvoer van natte

⁴ Waarbij ladingdragers als containers en trailers worden overgeladen van de ene modaliteit (bijvoorbeeld een binnenvaartschip of vrachtwagen) op de andere modaliteit (bijvoorbeeld de trein) of andersom.

⁵ Lijndiensten tussen twee railterminals met vaste aankomst- en vertrektijden.

bulk. Aardolie bijvoorbeeld wordt gelost op olieterminals in de Rotterdamse haven. De ene helft wordt vanuit Rotterdam via diverse pijpleidingssystemen doorgepompt naar vijf raffinaderijen in deze haven en de andere helft naar raffinaderijen in Vlissingen, Antwerpen en Duitsland. Daar wordt de ruwe olie verwerkt tot diverse olieproducten zoals benzine, diesel, LPG, stookolie en nafta. Naast ruwe olie worden ook (half)producten zoals nafta, kerosine, vloeibaar petroleumgas en ethyleen getransporteerd.

Via de pijpleiding tussen Rotterdam en België alleen al gaat zo'n 30 miljoen ton olie per jaar (ruim 30% van alle lading die West-Brabant passeert). De capaciteit van de buisleidings-traat tussen Rotterdam en Antwerpen wordt voor 38% gebruikt. Naast het privénetwerk van commerciële bedrijven, investeert ook het Havenbedrijf Rotterdam in systemen voor pijpleidingen voor de chemische industrie, onder andere voor het transport van ethyleen in Duitsland, Nederland en België.

2.4 De rol van het achterlandvervoer in logistieke ketens

Het achterlandvervoer van/naar de Nederlandse zeehavens bestaat uit het transport van grondstoffen, intermediaire producten en eindproducten. Dit onderzoek focust zich op die sectoren die van groot belang zijn voor de Nederlandse economie (qua waarde en/of volume van de stromen) en/of sterke toekomstige groeipotentie vertonen. In dit perspectief concentreert het onderzoek zich op de gevestigde sectoren: chemie, agrofood, consumentenelektronica en op een opkomende sector: biobrandstoffen. De logistieke ketens zijn vaak complex en inventiviteit is nodig om de voorziene groei op adequate wijze op te vangen. Vanwege het toenemende belang van samenwerking tussen marktpartijen wordt ook hieraan aandacht gegeven.

Chemie

De chemische industrie is een belangrijke sector voor de Nederlandse economie en is verantwoordelijk voor 12,5 procent van het Nederlands goederenvervoer (binnenlands, import en export). Chemische producten worden in bijna alle andere sectoren van de economie toegepast en bestaan in vele soorten en verschijningsvormen. De belangrijkste verschijningsvormen zijn bulk en verpakte goederen. De chemie is opgesplitst in een tweetal subsectoren: de basischemie (60 procent, voorbeelden zijn polyethyleen, chloor, brandstoffen) en de specialtychemie (40 procent, voorbeelden zijn verven, voedingsadditieven, reinigingsmiddelen). In de basischemie vindt een groot deel van de productie bestemd voor de Europese markt plaats in Europa. Zowel voor de bulk als de verpakte stromen wordt een aanzienlijk deel direct vanaf de productielocatie naar de markt gedistribueerd. In de specialty chemie wordt veelal op order geproduceerd. Een aanzienlijk deel van deze producten (zowel bulk als verpakt) gaat via een centraal distributiecentrum (DC) naar de markt. Producten waarvoor hoge service levels gelden gaan veelal via regionale of lokale DC's.

In 2008 bedroeg de totale omzet van de chemische industrie € 50 miljard en bood werk aan 66.000 mensen, verspreid over 400 chemische bedrijven. De chemie is daarmee verantwoordelijk voor tien procent van de werkgelegenheid in de industrie en is de op een na grootste bedrijfstak in Nederland. In de subsectoren basischemie, voedingsingrediënten, high-performance en coatings behoort Nederland tot de wereldtop.

Figuur 2.5 geeft de logistieke keten voor bulkproducten weer. De aanvoer in de zeehaven gebeurt per zeeschip of pijpleiding. In 2009 bedroeg de overslag (chemie inclusief meststoffen, maar exclusief brandstoffen) in de Nederlandse zeehavens ongeveer 10,4 miljoen ton en had hiermee een (bescheiden) aandeel van 2%⁷. Het transport vanaf de verwerkende industrie in de zeehaven naar opslag, handel of de vervolginindustrie in het achterland wordt uitgevoerd door alle (land)modaliteiten. Het wegvervoer is hierin dominant, shortsea vervoer wordt vooral ingezet tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Het spoor en de binnenvaart worden voornamelijk ingezet op het buitenlandse achterland.

Figuur 2.5 De logistieke keten van de chemiesector



Bron: NEA

Agrofood

De Nederlandse agribusiness⁸ is verantwoordelijk voor ongeveer 10% van zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid in Nederland. De internationale oriëntatie van deze sector is groot: Nederland neemt de tweede plaats in als 's wereld grootste exporteur van landbouwproducten. Nederland is één van de grootste spelers op de wereldmarkt voor tuinbouw. Of het nu gaat om groenten en fruit, om bloemen en planten, om bloembollen of om bomen. De tuinbouw in ons land is geconcentreerd in een aantal kernen: de greenports. De greenports hebben een speciale status gekregen en kunnen rekenen op (financiële) ondersteuning vanuit de overheid voor bijvoorbeeld goede verkeersafwikkeling en meer vestigingsruimte. In een greenport is een grote concentratie van bedrijven te vinden die sterk met elkaar zijn verbonden. Voorbeelden van bedrijven zijn teeltbedrijven, veilingen, handelsbedrijven, logistiek dienstverleners, tuinbouwtoeleveranciers, veredelaars, vermeerderers en verwerkende industrie. Ook zijn er onderwijs- en kennisinstellingen, die gefocust zijn op tuinbouw. Er zijn vijf greenports benoemd. Daarnaast zijn er enkele satellietgebieden aangewezen die in nauw contact met de greenports staan en waar de landbouw verder kan worden ontwikkeld.

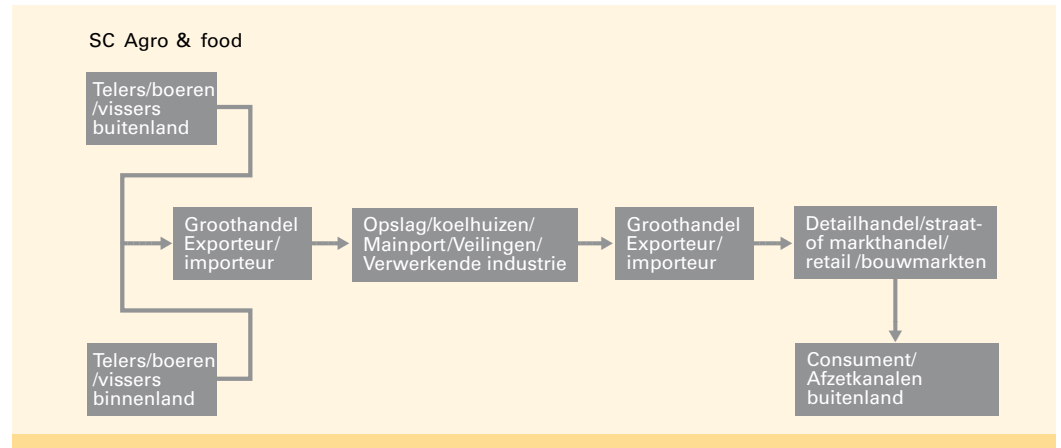
Er is naast de clustering van bedrijvigheid in Nederland in toenemende mate een ontwikkeling zichtbaar van verplaatsing van teelt en kweek van producten naar Zuid-Europa en/of andere continenten. Af te leggen afstanden worden hierdoor langer. Traditioneel worden veel producten intercontinentaal per luchtvracht en per reeferchip vervoerd. En continentaal per wegvervoer. Met name importstromen van groente en fruit zijn in de afgelopen jaren steeds meer per reefercontainer in plaats van per reeferchip getrans-

⁷ Bron: Nationale Havenraad, 2010

⁸ Primaire land- en tuinbouw en de daarmee samenhangende handel en industrie. Ook wel agro-, food en feedsector genoemd. Met agro worden alle agrarische producten bedoeld die niet eetbaar zijn (bloemen, bloembollen, bomen, oliën). Onder food worden alle agrarische eetbare producten verstaan (groente, fruit, zuivel, vlees, vis, brood, dranken) en onder feed vallen diervoeders.

porteed. Ongeveer 34 procent van alle over de weg vervoerde producten binnen Nederland betreft agrarische producten. Van alle binnen Nederland vervoerde agrarische producten betreft ruim 67 procent wegvervoer⁹. Figuur 2.6 geeft ter illustratie de logistieke keten van de agrosector weer.

Figuur 2.6 De logistieke keten van de agrosector

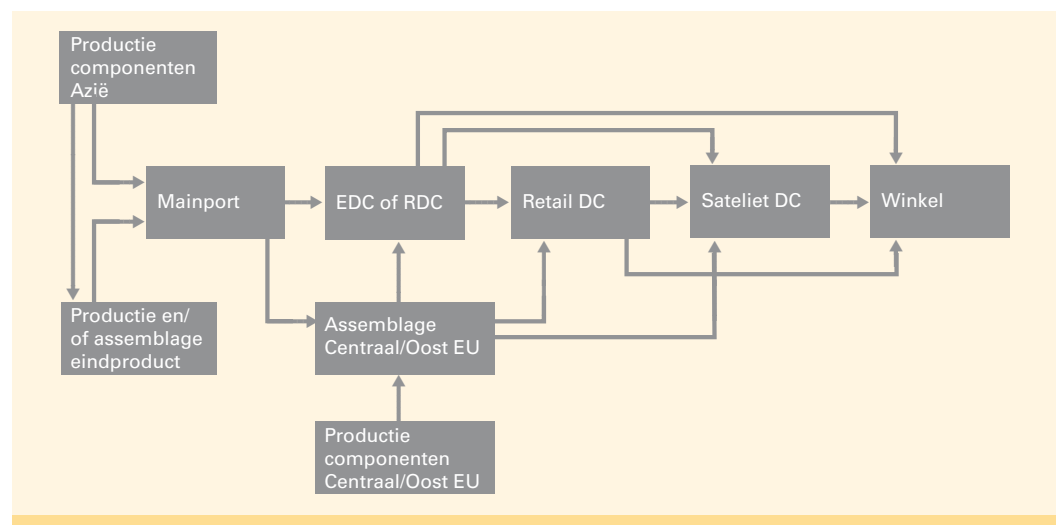


Bron: NEA

Consumentenelektronica

De productie van consumentenelektronica wordt gedomineerd door Aziatische landen. Japan en Zuid-Korea zijn de grootste landen als het gaat om onderzoek, productie en export. De sector kenmerkt zich door de dominantie van wereldwijde merken die zich toeleggen op onderzoek en ontwikkeling, het managen van het merk en de relatie met de klant. De markt kenmerkt zich verder doordat relatief veel productie wordt uitbesteed. Doordat technologische ontwikkelingen elkaar snel opvolgen, wordt de levensduur van deze producten steeds minder bepaald door de technische levensduur, maar juist in toenemende mate door de beschikbaarheid van nieuwe producten. Voorraad kost geld en met de volumes in deze sector is dat een aanzienlijk werkkapitaal op dagbasis. Figuur 2.7 geeft de logistieke keten van de sector weer.

Figuur 2.7 De logistieke keten van consumentenelektronica



Bron: NEA

⁹ Logistiek van agro, food en feed producten, juni 2010

Biobrandstoffen

Nederland is een relatief kleine producent van biobrandstoffen. De productiewaarde van de Nederlandse industrie was circa € 2 miljard in 2008. Wind, biobrandstoffen en zon maken hiervan het grootste deel uit¹⁰. Ons land speelt wel een belangrijke rol als logistieke poort voor biobrandstoffen in Noordwest-Europa.

De totale overslag in de Rotterdamse haven bedroeg in 2008 5,7 miljoen ton. Ook de andere Nederlandse zeehavens timmeren steeds meer aan de weg. Hoewel de volumes momenteel nog beperkt zijn, verwachten de havens wel een (forse) groei voor de komende jaren. De vraag naar biobrandstoffen hangt nauw samen met het Europese biobrandstoffenbeleid. De in 2009 gepubliceerde Europese richtlijn 2003/30/EG schrijft onder meer voor dat in 2020 tien procent van de transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen moet komen. Nederland heeft in 2008 de biobrandstoffendoelstellingen voor 2009 en 2010 aangepast omdat er nog steeds veel onduidelijkheid is over de duurzaamheid van biobrandstoffen gezien over de gehele keten (van de productie van grondstoffen tot aan gebruik). Voor 2010 geldt nu een verplicht aandeel biobrandstoffen van vier procent.

Verkenning van het speelveld

- **Achterlandbereikbaarheid is een cruciale factor in de concurrentie tussen havens**
- **De verhouding in de regie over het achterland tussen carrier- en merchant haulage is verschoven in het voordeel van merchant haulage, hierdoor verschuift ook de macht in de keten**
- **De onderzochte sectoren vervullen een belangrijke (toekomstige) rol voor de Nederlandse economie**

¹⁰ Stimulering van de economische potentie van duurzame energie voor Nederland, Ronald Berger Strategy Consultants, 2010





3 Ambities en ontwikkelingen

3.1 Nederland Europees ketenregisseur in 2020

Verdrievoudiging toegevoegde waarde

De Commissie van Laarhoven stelde in 2009 in haar advies dat Nederland in 2020 het Europees marktleiderschap moet verwerven in de aansturing van transnationale stromen. Het gaat om **die** stromen welke één of meer Europese landen aandoen, en die worden geregistreerd vanuit gecentraliseerde regiefuncties van marktpartijen. Deze ambitie vertaalt zich in het realiseren van een verdrievoudiging van de toegevoegde waarde in ketenregie en -configuratieve activiteiten in Nederland van circa € 3 miljard in 2007 naar ruim € 10 miljard in 2020. Deze ambitie is overgenomen door Dinalog en moet de komende jaren gestalte krijgen in de vorm van onderzoeks- en pilotprojecten. Het ontwikkelen van de regiefunctie voor logistieke netwerken staat hoog op de agenda.

Groeiambities Nederlandse zeehavens zijn fors

In 2010 zijn de volumes weer flink aangetrokken en in de zeehavens spreekt men alweer van overslagcijfers die naar het niveau van vóór de crisis bewegen. Rotterdam is in staat geweest om het ladingpakket uit te breiden. Rederijen voerden weliswaar consolidatieslagen door, maar die kwamen voor een deel juist naar Rotterdam. Rotterdam probeert deze ladingpakketten vast te houden en in de toekomst verder uit te breiden.

Het Havenbedrijf Rotterdam houdt in zijn jongste prognoses rekening met een totale groei van de overslag van tussen de 25 en 30 procent vanaf nu tot aan het jaar 2020. De totale toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven was in 2008 ruim € 15 miljard. De verwachting is dat zowel de directe als indirecte toegevoegde waarde de komende jaren tussen de 1,5 en 3,5 procent per jaar zullen groeien. Het Havenbedrijf heeft in de internationale aanbestedingsprocedure aan bedrijven (stuwadoors en rederijen) die zich willen vestigen op de Tweede Maasvlakte als harde eis gesteld dat het wegvervoer maximaal 35 procent van de containers aan- en afvoert in 2035, de binnenvaart minimaal 45 procent en het spoor minimaal 20 procent. Een majeure verschuiving ten opzichte van de huidige verdeling. Zeker wanneer men deze percentages projecteert op de verwachte groei! Na 2033 moeten er jaarlijks elf miljoen zeecontainers de haven binnenkomen op de Tweede Maasvlakte. Vier miljoen gaan direct door voor transport over zee. De overige zeven miljoen gaan via het achterland.

De haven van Amsterdam prognosticeert de groei van de overslag van 66 miljoen ton in 2007 naar 125 miljoen ton in 2020. De haven beschouwt overslaggroei niet als een doel op zich. Ook de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde moeten namelijk groeien. In 2020 mikt de haven op een groei van 40 procent van de toegevoegde waarde ten opzichte van 2005. De Amsterdamse haven streeft ernaar om in 2020 één van de meest duurzame havens in Europa te zijn. Het vervoer over de weg wil de havenautoriteit in 2035 teruggedrongen hebben van 53 procent tot 35 procent, ten gunste van het vervoer over water (45 procent) en per spoor (20 procent). Dit betekent voor alle modaliteiten een aanzienlijke volumegroei tot 2035.

Tabel 3.1 Groeiambities van Nederlandse zeehavens

Zeehaven	Overslagcijfer in 2020	Modal split 2009	Modal split in 2035
Rotterdam	± 550 miljoen ton (groei ± 25% t.o.v. 2009)	- Weg: 56% - Binnenvaart: 33% - Spoor: 11%	Tweede Maasvlakte¹¹ : - Weg: 35% - Binnenvaart: 45% - Spoor: 20%
Amsterdam	± 125 miljoen ton (groei ± 67% t.o.v. 2009)	- Weg: 59% - Binnenvaart: 31% - Spoor: 10%	Vastgelegd in leasecontracten¹²: - Weg: 35% - Binnenvaart: 45% - Spoor: 20%
Zeeland Seaports	± 50 miljoen ton (groei ± 74% t.o.v. 2009)		

Bron: Havenbedrijf Rotterdam, Haven van Amsterdam en Zeeland Seaports, 2010

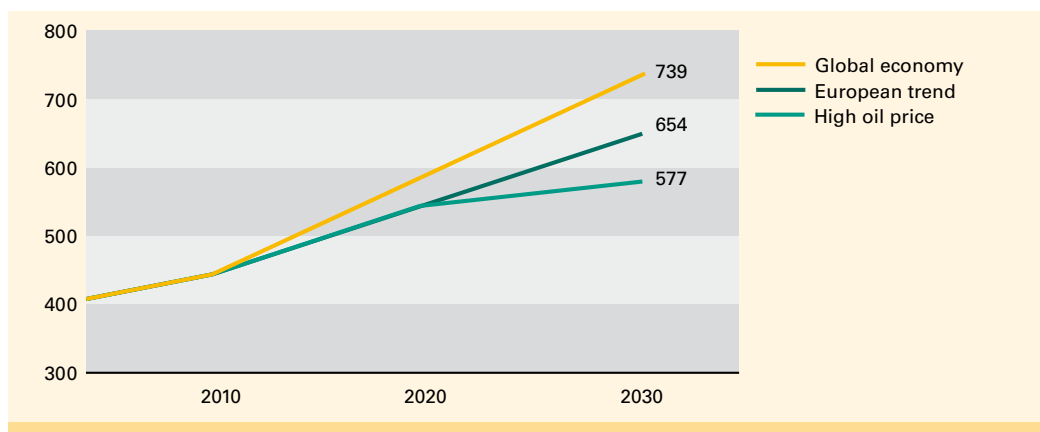
Tabel 3.1 zet de groeiambities van de Nederlandse zeehavens naast elkaar.

Groningen Seaports heeft de ambitie om een belangrijke rol te spelen in de economische ontwikkeling van Noord-Nederland en Noord-Duitsland. Dit willen zij bereiken door in te zetten op de sectoren energie, chemie, agribusiness, recycling en logistiek. Vooral in de sectoren logistiek, chemie en energie willen deze havens nauw gaan samenwerken met Rotterdam.

De bedrijven in de havens van Vlissingen en Terneuzen waren in 2006 goed voor 15 procent van de werkgelegenheid in Zeeland en voor 25 procent van de in Zeeland geproduceerde toegevoegde waarde. De havenautoriteit wil zich inzetten om van 2009 tot 2020 de havenge-relateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde te laten groeien met 20 procent. Verder is het doel om de maritieme overslag te laten groeien van 33 miljoen ton in 2007 tot 50 miljoen ton in 2020. Wat betreft de binnenvaart, is de ambitie om de overslag te laten groeien van 29 miljoen ton in 2007 tot 40 miljoen ton in 2020.

Figuur 3.1 Potentieramingen haven Rotterdam (in miljoen ton)

Bron: Havenbedrijf Rotterdam, 2010



¹¹ Voor Rotterdam hebben de modal-splitcijfers betrekking op de containerterminals op de Tweede Maasvlakte. Wereldwijd was dit voor het eerst dat een haven duurzaamheid expliciet in een aanbestedingsprocedure opnam

¹² Blueports als essentieel onderdeel voor logistiek netwerk in Nederland, Haven Amsterdam, Koen Overtoom, oktober 2010

3.2 Externe en interne effecten en overheidsmaatregelen beïnvloeden de werking van het achterland

Externe en interne effecten

Globalisering en near sourcing

Sinds de openstelling van de wereldmarkt in 2005 beheersen grote opkomende landen als Brazilië, Rusland, India en China (BRIC-landen) omvangrijke industrieën zoals de textiel, machinebouw en consumentenelektronica. Het aandeel van deze landen in de wereldhandel is inmiddels sterk gegroeid. Als gevolg van de langere lead times naar de consumentenmarkt is een trend zichtbaar waarbij de assemblage en/of het klantspecifiek maken van de producten in Centraal en Oost-Europa gebeurt. Bovendien groeit in deze regio's ook de afzetmarkt voor dergelijke producten met het toenemen van de koopkracht. Dit speelt onder andere in de consumentenelektronica. Er ontstaat steeds meer een combinatie van Aziatische (offshore) productie en nearshore productie, waardoor hybride logistieke distributiestructuren ontstaan met andere transportbehoeften. Zo ontstaan kansen voor het combineren van maritieme met continentale stromen en de mogelijkheid om een deel van de onbalans in stromen op te heffen door het ontstaan van retourstromen richting de zeehaven.

Schaalvergroting

Het maritieme gedeelte van logistieke ketens is steeds efficiënter geworden als gevolg van een sterke concentratie van vervoervolumes bij een aantal grote spelers en een duidelijke rolverdeling tussen de verschillende spelers. Schaalvergroting van de zeeschepen speelt daarbij een belangrijke rol.

Met de komst van de Tweede Maasvlakte zal de Rotterdamse haven nog aantrekkelijker worden voor de grootste containerschepen (ULCC's), omdat de overslagcapaciteit voor deze schepen fors zal toenemen. Op dit moment zijn er wereldwijd 42 ULCC's in de vaart en daarnaast staan er nog 145 in de orderboeken van de scheepswerven¹³. Naast diepzeeschepen wordt er tevens schaalvergroting voorzien in het shortsea verkeer. Schaalvergroting lijkt voor de meeste rederijen een uitweg om de brandstofkosten te drukken. Deze ontwikkeling is nu al zichtbaar onder enkele ferrymaatschappijen in de Rotterdamse haven. Andere rederijen vinden juist dat technische innovaties moeten leiden tot beperking van het brandstofverbruik. Over het algemeen is men binnen deze markt van mening dat verdergaande consolidatie onontkoombaar is. Door het op de markt komen van steeds meer en grotere schepen zal piekdruk in de zeehavens verder toenemen. Hetgeen tevens druk legt op de efficiënte afhandeling van de lading.

Maatschappelijke bewustwording: duurzaamheid onderdeel beleid

De maatschappelijke bewustwording van duurzaamheid heeft ertoe geleid dat (zee)haven-beheerders duurzaam achterlandvervoer in hun beleid hebben opgenomen. De belangrijkste doelstelling in dit beleid is om het aandeel van het wegvervoer terug te dringen ten gunste van binnenvaart, spoor en shortsea. Daarnaast zoeken verladers en expediteurs door toenemende congestie op de weg zelf ook steeds vaker logistieke dienstverleners die naast wegtransport (combinaties met) het spoor en/of de binnenvaart kunnen aanbieden.

Bedrijfsstrategieën van verladers raken steeds meer verweven met duurzame ontwikkelingen in de maatschappij. Zeker de grotere verladers nemen duurzaamheid op als leidraad bij het

¹³ Bron: Schuttevaer, augustus 2010

opzetten en inrichten van logistieke netwerken. Dit wordt ook steeds meer noodzakelijk, omdat duurzaamheid door alle marktpartijen in toenemende mate als een continuïteitseis gezien wordt om in de markt te blijven. Overigens iets wat in gelijke mate geldt voor de aanbieders van logistieke diensten.

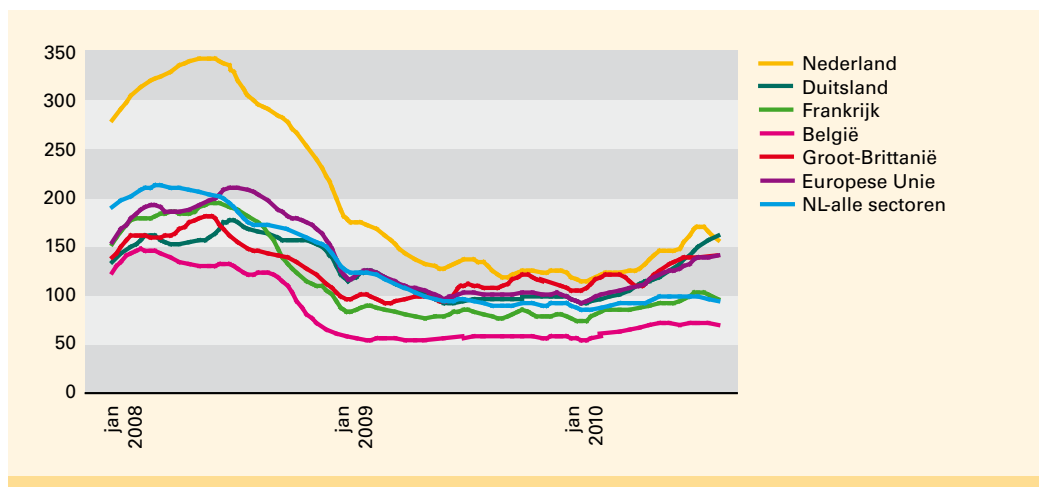
Onthaasten

De groeiende aandacht voor milieu en duurzaamheid, de gevolgen van de economische crisis en de congestieproblematiek op de wegen, versterken de behoefte om nog meer te sturen in de logistieke keten. Hierdoor krijgt onthaasten in logistieke ketens meer en meer aandacht. Met het oog op de voorziene groei van volumes in de haven en het achterland wordt slimme handling op de terminal en flexibele en situatieafhankelijke inzet van alle modaliteiten op het achterland steeds belangrijker: een enkele container, die snel in het achterland moet zijn, gaat over de weg, containers die geen of minder haast hebben, kunnen per spoor of binnenvaart naar een inlandterminal. Goede informatie over de bestemming van de container is hiervoor een 'must'. Het moet bekend zijn waar goederen zich in de keten bevinden en hoe snel ze bij de klant moeten zijn. Inzicht in de vaak hybride logistieke structuren en de financiële en milieutechnische consequenties ervan, helpen om gezamenlijk tot de juiste keuzes te komen.

Dreigend tekort aan logistiek personeel

De logistieke sector kampt al jaren met een tekort aan personeel en probeert het imago van de sector met diverse campagnes te versterken. Daarbij gaat het niet alleen om tekorten aan chauffeurs, maar ook om goed opgeleide machinisten, schippers, stuurlieden, matrozen, halmedewerkers, hef- en reachtruck chauffeurs, administratief personeel en vrachtwagenmonteurs. Als gevolg van de economische crisis van de afgelopen jaren is dit arbeidstekort minder nijpend geworden, al is de vraag naar logistiek personeel in vergelijking met andere branches redelijk stabiel gebleven. De vrees bestaat dat er in 2015 een tekort van vijftigduizend chauffeurs zal ontstaan. De spoorsector geeft aan al te laat te zijn met het treffen van adequate maatregelen. De belangrijkste oorzaak van deze tekorten is de vergrijzing. De vraag naar logistiek personeel begint in Nederland alweer toe te nemen (zie Figuur 3.2). In vergelijking met andere sectoren zoals bouwnijverheid, landbouw en productie loopt de logistieke sector hierin voorop.

Figuur 3.2 Ontwikkeling van vraag naar logistiek personeel in verschillende Europese landen



Bron: Monsterboard.nl, 2010

Overheidsmaatregelen

Overregulering versus gebrek aan centrale regie en beleidsvorming

Eenzijds is er sprake van overregulering, mede als gevolg van decentralisatie van besluitvorming, anderzijds is er tekort aan centrale regie, visie- en beleidsvorming. Jarenlang heeft de centrale overheid verantwoordelijkheden gedecentraliseerd en gewezen op het belang van de marktwerking. Dit heeft tot gevolg dat in die markt veel (kleinere en/of suboptimale) initiatieven tot stand gekomen zijn. Een voorbeeld is de wijze van besluitvorming rond infrastructuur, zoals inlandterminals en discussies rond stedelijke distributie. Lokaal gelden verschillende spelregels en procedures vergen veel tijd.

Vanuit het bedrijfsleven bestaat voorts zorg over de bezuinigingsmaatregelen die het kabinet in voorbereiding heeft. Zoals uit de vorige paragrafen naar voren is gekomen, liggen er stevige ambities voor groei. Deze groei moet op de juiste wijze gefaciliteerd en gecoördineerd worden. De overheid speelt hierin een belangrijke rol.

Op de weg blijven grote bereikbaarheidsproblemen bestaan

Files betekenen een jaarlijkse kostenpost van 800 miljoen euro voor de Nederlandse transportsector. Ook zijn ze slecht voor de internationale concurrentiepositie van Nederland als vestigingsland voor bedrijven. Daarom wil de overheid nieuwe wegen aanleggen en bestaande wegen verbeteren of verbreden. Naast filebestrijding zet de overheid zich ook in om de (inter)nationale concurrentiepositie van de Nederlandse wegtransportsector te versterken, bijvoorbeeld door zich sterk te maken voor het behoud van het cabotagevervoer.

Sinds 2001 maakt het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Het MIRT Projectenboek bevat een overzicht van alle ruimtelijke programma's en projecten waar de rijksoverheid samen met de regio's aan werkt. Daarin zijn onder andere diverse projecten opgenomen om de knelpunten op het hoofdwegennet aan te pakken. Om te zien of ook voor het vrachtverkeer de belangrijkste knelpunten worden aangepakt, zijn door EVO en TLN de investeringsplannen vergeleken met de top 50 knelpunten vrachtverkeer. Hieruit blijkt volgens de organisaties dat er een aantal knelpunten op de lijst voorkomt, waarvoor een vermindering van de economische schade niet binnen enkele jaren gerealiseerd zal zijn¹⁵.

Het ministerie van I&M heeft in 2010 een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uitgevoerd. Deze analyse geeft een indicatief inzicht in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). In de analyse is ervan uitgegaan dat alle projecten uit het MIRT 2010 (met uitzondering van de verkenningen) in 2020 zijn uitgevoerd. De NMCA brengt zodoende in beeld welke problemen resteren. De analyse geeft aan dat in de periode tot 2028 in een aantal gebieden nog grote bereikbaarheidsproblemen blijven bestaan, uitgaande van blijvend economische groei. In de NMCA is geen specifieke analyse voor het vrachtverkeer gemaakt. TLN en EVO maakten een overzicht van de knelpunten die met prioriteit moeten worden aangepakt.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer noodzakelijk

In 2008 heeft ProRail een nieuwe prognose laten opstellen van het goederenvervoer per spoor. De prognoses tonen allemaal dat het goederenvervoer per spoor in de toekomst hoger zal uitvallen dan is aangenomen in de Nota Mobiliteit. In de prognoses wordt bovendien rekening gehouden met transitverkeer (treinen die door Nederland rijden zonder herkomst of bestemming hier).¹⁵

¹⁴ Economische Wegwijzer nader verklaard, TLN en EVO, 2010

¹⁵ Spoor in Cijfers 2010, Rail Cargo information Netherlands, 2010

Voor de lange termijn (2020) werkt de rijksoverheid aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarin de rijksoverheid € 4,5 miljard investeert. Doel is om op verschillende trajecten (vooral in de Randstad) het treinaanbod voor reizigers zodanig op te schroeven dat zij zonder spoorboekje kunnen reizen. Voor goederenvervoer moeten vaste routes gerealiseerd worden die tot na 2020 kunnen worden gebruikt.

Ook investeert het kabinet de komende tijd een bedrag van € 3 miljard in een goede en veilige routing van goederentreinen. Goederentreinen die ten noorden van de Betuweroute rijden, worden beter gespreid over het spoorwegnet. Zo wordt het vervoer tussen Rotterdam en Noord-Duitsland niet meer via Amsterdam geleid, maar via de Betuweroute, Arnhem en de IJssellijn. Voor de zuidoostelijke richting gaan goederentreinen rijden over de Betuweroute en via een nieuw te bouwen Zuidwestboog bij Meteren naar Den Bosch, Eindhoven en verder. Ook zal er op verschillende plaatsen extra spoor worden aangelegd¹⁶.

Over de Duitse aansluiting op de Betuwelijn is veel te doen geweest. Zo zouden de Duitsers geen haast maken met het aanleggen van een derde spoorlijn tussen Emmerich en Oberhausen. Het lijkt er nu op dat de zorgen ongegrond zijn en dat de aansluiting er gewoon komt.

Aansluiting Duitse kant Betuweroute lijkt toch gegarandeerd

De verbeterde aansluiting in Duitsland op de Betuweroute gaat gewoon door. Dat zei minister Melanie Schultz van Haegen van infrastructuur woensdag 8 december 2010 in een vergadering in de Tweede Kamer.

“Mijn Duitse collega zegt dat de aansluiting doorgaat en dat het geld beschikbaar is”, aldus de VVD-bewindsvrouw. Ze reageerde op haar partijgenoot, het Kamerlid Charlie Aptroot. Die had uit diverse berichten begrepen dat de Duitsers allerm minst haast maken met het aanleggen van een derde spoorbaan tussen Emmerich en Oberhausen. Die lijn kan het aanbod aan goederentreinen nu nog wel aan, maar omdat de Nederlanders willen dat de Betuweroute meer zal worden benut, zal daar op termijn een capaciteitsprobleem ontstaan.

<http://www.ttm.nl/nieuws/id28986-duitse-aansluiting-betuweroute-komt-er-gewoon.html>

Forse investeringen in de binnenvaart

Het kabinet investeert € 100 miljoen in het verkeerssysteem op de hoofdvaarwegen. Dat is nodig om de verwachte groei van de binnenvaart aan te kunnen. De ministerraad maakt de € 100 miljoen vrij uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Door de aanleg van de Tweede Maasvlakte groeit de behoefte aan goede, betrouwbare achterlandverbindingen. Samen met het Havenbedrijf Rotterdam, marktpartijen en de Vlaamse overheid neemt het kabinet maatregelen om de actuele verkeersinformatie te verbeteren, de capaciteit van de sluizen beter te benutten en incidenten sneller af te handelen.

Zonder structurele verbeteringen kunnen de wachttijden in havens en vaarwegen oplopen en verplaatst het goederenvervoer zich van het water naar de weg. De eerste resultaten moeten merkbaar zijn bij de opening van de Tweede Maasvlakte in 2013.

¹⁶ www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer-per-spoor/goederenvervoer-per-spoor-heeft-toekomst

3.3 Ontwikkelingen bij verladers en in sectoren

Grotere verladers nemen logistieke keten zelf ter hand

Binnen de wereldwijde logistieke ketens van chemie, agrofood en consumentenelektronica integreren grote verladers steeds meer in de keten. Hiermee nemen zij zelf de rol van ketenregisseur op zich. Verladers kiezen voor deze ketenintegratie, omdat zij in een aantal gevallen de kwaliteit van de diensten van logistiek dienstverleners onvoldoende vinden. In de ogen van verladers houden logistiek dienstverleners teveel vast aan eigen logistieke oplossingen en luisteren ze onvoldoende naar de klant. Deelnemers aan het door NEA uitgevoerde onderzoek geven aan dat de spoorsector de eigen mogelijkheden onderschat en verantwoordelijkheden versnipperd zijn, de binnenvaart mist professionaliteit in het aanbieden van one-stop-shop-oplossingen en is nog onvoldoende georganiseerd. De verlader is sterk op zoek naar one-stop-shop-oplossingen, en zoekt één partij die het door-to-door denken in de vingers heeft.

Enkele grotere verladers verwachten een strakke regie over stromen en maximale flexibiliteit binnen de keten. Dit kan in de ogen van deze verladers alleen van de grond komen wanneer zij zelf de regie in handen houden. Grote verladers uiten hun onvrede over overdreven regelgeving door de overheid en de logistieke prestatie van dienstverleners. Dit leidt bij verladers tot een ontwikkeling naar dedicated vervoer in eigen regie. Een enkeling zit zo diep in de logistiek dat hij zelf in staat is om treinen en schepen op de heen en terugrit te vullen met eigen goederen of zelfs combinatieritten samen te stellen tussen meerdere Europese knooppunten. Deze ontwikkeling raakt ook de regie op het achterlandvervoer. Voorheen lag deze vooral in handen van de zeerederij. Nu de verlader en de expediteur meer macht hebben gekregen moet een groter aantal verschillende klanten (zeerederij, operators, verladers en expediteurs) tevreden gesteld worden, waardoor de achterlandketen complexer is geworden.

Maar, ... outsourcing blijft eveneens belangrijk

Onder verladers zet de trend door om vooral transactiegerelateerde, operationele en repeterende activiteiten uit te besteden. Strategische, klantgerichte en veel IT vergende activiteiten blijven zij nog steeds veel zelf doen. Dit ondanks het feit dat een groot deel van de logistiek dienstverleners tegenwoordig steeds meer geavanceerde diensten aanbiedt¹⁷. Logistiek dienstverleners helpen bij het invoeren van nieuwe en innovatieve manieren om de activiteiten te verbeteren, volgens 68 procent van de respondenten van dit onderzoek.

Anton van Hattem,
directeur Bulcontrans
drukt het vaak als volgt
uit: “Het maakt veel
verladers niet uit hoe we
die containers vervoeren,
al zouden we het bij wijze
van spreken doen met
een kruiwagen. Zolang
het de beste modaliteit
is op basis van efficiënt,
duurzaam vervoer en we
de verlader of ontvanger
tijdig informeren over de
status van de zending
en hen de mogelijkheid
bieden het door ons
geboden logistieke proces
te integreren in het eigen
bedrijfsproces”.

Launching customer Heineken heeft Alpherium nodig voor logistiek.

Wat ook meespeelde, was dat vijftien jaar geleden het adagium gold dat gecombineerd vervoer met de binnenvaart pas een haalbare kaart werd over een afstand van minimaal twee, of drie uur rijden. Alphen zou te dicht op Rotterdam liggen om de extra overslagkosten voor gebruik van de binnenvaart te kunnen compenseren. Maar de keus voor de binnenvaart gaat verder dan het zoeken naar de laagste kosten. “We hebben de terminal en het vervoer per schip altijd gezien als onderdeel van onze lange termijn-strategie. We willen de brouwerij logistiek bereikbaar houden via verschillende modaliteiten. Een grote producent die zijn toekomst wil veiligstellen moet in Nederland zijn logistiek op orde hebben”.

De relatie met logistiek dienstverlener van Uden is er één van partnerschap. “Het gaat ons echt om de lange termijn. We zijn er niet op uit hen uit te knippen en zij hoeven niet schathemeltje rijk te worden van ons”.

Bron: interview Fred Holvast, directeur Logistiek Heineken Nederland Supply, Mainport, Port of Rotterdam Magazine, december 2010

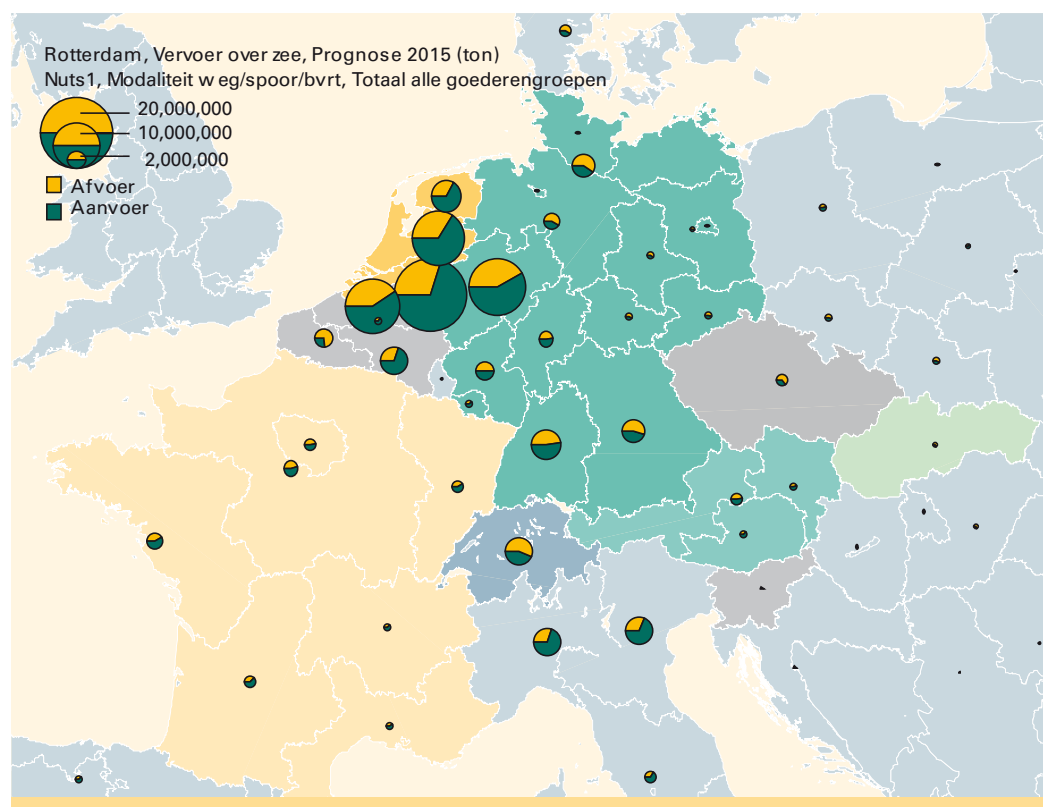
¹⁷ Capgemini Consulting, het Georgia Institute of Technology en Panalpina, september 2010

De expediteur moet beschikken over specialistische kennis. Ook voor de expediteur blijft het van belang om zich te vernieuwen om zodoende zijn meerwaarde te bewijzen. Technologische ontwikkelingen zullen de goederenstromen efficiënter en sneller maken en daar zal de expediteur op in moeten springen. Daarnaast willen verladers steeds vaker duurzaamheid terugzien in de logistieke ketens. Zij zullen daarom op zoek gaan naar expediteurs die hen daarin kunnen faciliteren. In dit kader wordt er gezocht naar manieren om de distributiestromen te bundelen en zodoende te verdikken. Transportbedrijven zullen steeds meer naar mogelijkheden zoeken om stroomopwaarts te integreren en verladers kunnen die mogelijkheden stroomafwaarts zoeken. Innovatie is zeer belangrijk. Elektronische ontwikkelingen (internet) bieden ook de expediteur nieuwe kansen. De service aan de klant zal verder worden uitgebreid door onder andere sterk te blijven inzetten op de optimale modal split, waarmee de klant efficiënt, effectief én op duurzame wijze wordt bediend.¹⁸

Groei... voornamelijk bij chemie, metaal en containers

De verwachting is dat de achterlandvolumes van en naar de Rotterdamse haven in 2015 zullen toenemen in vergelijking met 2010 (zie Figuur 3.3). Het achterlandvervoer van chemische producten, staalproducten en gecontaineriseerde goederen¹⁹ zal het sterkst groeien. De groei in de goederengroepen aardolie, voedingsmiddelen en landbouwproducten is gematigder (of zelfs negatief).

Figuur 3.3 Prognose goederenstromen (ton) in 2015 van en naar Rotterdam



Bron: middellange termijnverkenning goederenvervoer 2015, NEA (2010)

¹⁸Visie op Transport en Logistiek: Expediteurs, ABN AMRO, 2010

¹⁹In deze groep vallen onder andere de goederengroepen vervoersmiddelen, (elektrische) machines, textiel en houtproducten

**Cees Tommel, directeur
Keyrail: "Het is belangrijk
dat vanuit het perspectief
van de klant een
business case wordt
opgesteld. Vergelijkingen
tussen de verschillende
modaliteiten op kosten,
betrouwbaarheid en
flexibiliteit vormen een
goede basis om het
vertrouwen van de klant
te krijgen en te behouden.
Dit is de enige en juiste
manier om nieuwe
vervoersconcepten te
introduceren."**

Veranderende marktomstandigheden

De ontwikkelingen in de wereldeconomie zorgen voor veranderingen in de speelvelden van de marktpartijen. De onzekerheid over het economisch herstel heeft gevolgen gehad voor de logistieke uitgaven van verladers. In 2009 werd allereerst sterk ingezet op het afbouwen van voorraden in de supply-chain.

Handelstransacties in markten zoals de vers- en de oliehandel en de (zeer) beperkte houdbaarheid van producten leken tot voor kort intermodaal vervoer in de weg te staan. Vanwege goed ontwikkelde intermodale verbindingen tussen Nederlandse zeehavens en het achterland bieden het spoor en de binnenvaart ook voor (een groot deel van) deze producten inmiddels een goed alternatief. Bewustwording onder ketenpartijen dat intermodaal vervoer niets af hoeft te doen aan de kwaliteit van het vervoer is hier cruciaal. De laatste tijd spreekt men dan ook van een "modal shift = mental shift". Deze bewustwording vindt niet van de ene op de andere dag plaats, maar vergt (veel) tijd.

Chemische sector werkt aan eigen logistieke oplossingen

Aan de grondstoffenkant zijn belangrijke ontwikkelingen waarneembaar. Het raffineren en verwerken van ruwe olie wordt meer en meer verplaatst naar de landen van herkomst, waaronder voornamelijk het Midden-Oosten. De groei van de Europese chemiemarkt wordt met name opgevangen in Saoedi-Arabië, waardoor de chemische sector binnen Europa onder druk staat.

Grote internationale chemieconcerns overwegen om zelf dedicated zeeschepen van circa 4.000 TEU te laten varen tussen Saoedi-Arabië en Europa. Bij de grotere rederijen is het risico te groot dat er vertraging opgelopen wordt, omdat hun logistieke keuzes niet stroken met die van de chemiebedrijven. Een maand vertraging in het zeetransport betekent namelijk ook een vertraging van een maand in de aanlevering van (grond)stoffen voor bijvoorbeeld autobumpers. Deze vertragingen zijn in de keten onacceptabel.

Het huidige vervoersbeleid ten aanzien van gevaarlijke stoffen in het achterlandvervoer van voornamelijk chemische vervoersstromen dreigt Nederland buiten spel te zetten. De chemiesector geeft aan dat de in Nederland gehanteerde normen voor vervoer van gevaarlijke stoffen (veel) strenger zijn dan die in omringende landen.

Agrofood ... clustervorming en toenemende containerisatie typeren sector

Verladers zijn in de afgelopen jaren continu op zoek geweest naar schaalvoordelen door middel van fusies en overnames. Daarnaast hebben ze door intensieve verticale samenwerking de eigen supply-chain geoptimaliseerd. Om verdere stappen te kunnen zetten, zoeken sommige verladers hun heil in horizontale samenwerking door het bundelen van hun goederenstromen met die van andere verladers, om zo nog meer kosten uit de keten te halen. Ook het toenemende duurzaamheidsbesef speelt hierbij een rol. Het bundelen van goederenstromen vormt dé manier om effectiviteit en efficiëntie te koppelen aan duurzaamheid.

Efficiënte logistiek bij The Greenery

Met het doel de beste groente- en fruitproducten zo snel en zo vers mogelijk bij de consument te krijgen, startte The Greenery in 2009 samen met één van zijn retailklanten een unieke ketensamenwerking. In verschillende productgroepen zijn geselecteerde telers van The Greenery direct aan de klant gekoppeld. De telers oogsten hun product 'op bestelling', waardoor het verse product binnen een zo kort mogelijke tijd gereed staat op het distributiecentrum van de desbetreffende klant. Deze ketensamenwerking leidt tot besparingen van dertig tot veertig procent in de doorlooptijden en een duidelijke omzetstijging van groente en fruit bij de desbetreffende retailklant. Het ketenproject leidt bovendien tot kleinere voorraden in de keten. De doelstelling is om het reeds gestarte 'oogsten op bestelling' verder uit te breiden.

Bron: Gezond is Meer. The Greenery Duurzaamheidsverslag 2009

Voor het vervoer van groente, fruit en paddenstoelen is wegtransport op dit moment de beste optie voor The Greenery. Door een geavanceerd planningssysteem beperkt men het aantal transportbewegingen tot het minimum. Met een moderne vloot minimaliseren zij het brandstofverbruik. Zo bespaart The Greenery met de inzet van eco-combi's zo'n 15% brandstof per pallet.

Bron: www.thegreenery.com

GreenRail

GreenRail, een initiatief van FloraHolland en de VGB, organiseert spoorvervoer van sierteeltproducten via conventionele spoorverbindingen. Het vervoeren van sierteeltproducten per spoor werd in juni 2009 een feit toen de eerste containers de eindbestemming in Italië bereikten. Sindsdien heeft GreenRail wekelijks vervoer per spoor van sierteelt- (en AGF-) producten naar Italië en Roemenië gerealiseerd. Spoorvervoer is voor de sierteeltsector uitermate geschikt voor langere afstanden en is vanwege de oplopende kosten van wegtransport, de toenemende beperkingen van rij- en rusttijden en de toenemende files een reële goedkopere optie voor het vervoer van sierteeltproducten. Bovendien is de CO₂-uitstoot bij railtransport tot vijftig procent lager. FloraHolland en de VGB willen met dit initiatief de positie van Nederland als internationale draaischijf van de sierteeltsector in het belang van productie en handel versterken.

GreenRail heeft aangetoond dat railtransport milieuvriendelijk, goedkoop en betrouwbaar is. 95 Procent is op tijd geleverd, de kwaliteit van de dienstverlening en de productkwaliteit is van hetzelfde niveau als bij wegtransport. De GreenRail-pilot krijgt vervolg. Zes exporteurs gaan wekelijks tien containers met bloemen en planten per trein vervoeren van Rotterdam naar Milaan. Jan de Rijk Fresh Logistics is de winnaar geworden van de collectieve tender die de zes Nederlandse exporteurs hadden uitgeschreven. De Rijk regelt het spoorvervoer en doet ook het voor- en navervoer van de containers per vrachtwagen. Op termijn denken de transporteurs 20 procent op vervoerskosten te kunnen besparen.

Bron: www.greenrail.nu en www.janderijk.com

Door het ruimtegebrek, de hoge arbeidskosten in Nederland en het gunstige klimaat in buitenlandse productielanden zijn veel ondernemers over de grenzen getrokken. Ook handelaren zijn gaan investeren in het buitenland om zich zodoende ketenbreed te positioneren en daardoor de regie over de keten te krijgen. Het Nederlandse bedrijfsleven in de agrofoodsector zet steeds sterker in op de intermodale afwikkeling van gecontaineriseerde

im- en exportstromen van groente en fruit. Met als doel het verminderen van de congestiegevoeligheid, rijverboden en oplopende (brandstof)kosten en daarmee het vergroten van de betrouwbaarheid van de keten. Daarnaast draagt intermodaal vervoer mede bij aan de vermindering van de uitstoot van CO₂ en fijnstof.

Een groot deel van de containers met agrofoodproducten heeft geen haast en hoeft niet binnen 24 uur na aankomst van het schip in de loods van de importeur te staan. Alleen aan het begin van het seizoen als er nog geen voorraden zijn, bij producten met een korte houdbaarheid, bij onzekerheid over de kwaliteit en samenstelling van de lading of in instabiele marktsituaties heeft een importeur de container snel nodig.

De clustervorming van productie- en verwerkingsbedrijven in greenports, het groeiende vervoer van groente en fruit in (koel)containers alsmede de verbeterde methoden om versproducten te conditioneren bieden steeds meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Zo blijkt ook uit een onderzoek naar 'intermodale versketens'²⁰. Eén van de projecten die in dit kader zijn opgestart is het 'Fresh Corridor project' (zie kader), waarbij groente en fruit in containers via de binnenvaart wordt vervoerd van Rotterdam naar het achterland. Helaas kan het spoorvervoer nog niet inspelen op de eisen die de agribusiness stelt aan transport. Het aanvragen van capaciteit in het spoorvervoer dient (ruim) van tevoren te gebeuren, hetgeen in de agrosector lastig is.



Het project Fresh Corridor voorziet in een mentaliteitsverandering waarbij transport van goederen wordt gecombineerd met diverse vervoersmodaliteiten zoals binnenvaartschip, vrachtauto, trein en shortsea. Doel van het project is de efficiency te verhogen, kosten te

besparen, de CO₂-uitstoot te reduceren en een grotere leveringsbetrouwbaarheid te kunnen garanderen. Jaren geleden nam Frugi Venta (penvoerder van Fresh Corridor) het initiatief om onderzoek op te starten naar alternatieve vervoersstromen. Dit was ingegeven door de verwachting dat het gebruik van koelcontainers flink zou toenemen. De laatste tien jaar is gebruik van koelcontainers nog veel sterker gegroeid dan aanvankelijk werd verwacht. De verwachting is dat rederijen het marktaandeel containers tot 2015 zien stijgen naar ruim 70%. Door gebruik te maken van een netwerk aan vervoersmodaliteiten zoals binnenvaart, shortsea, spoor en de weg, kunnen logistieke stromen efficiënter worden ingericht.

Belangrijk voor het succesvol doorgaan van intermodaal versvervoer in het achterland is de interne verhuizing van het fruitcluster naar de Waal- en Eemhaven in de Rotterdamse haven. Hier zijn alle container- en inspectiefaciliteiten geclusterd. Het *aantonen* van de mogelijkheden van intermodaal vervoer is een zeer belangrijke voorwaarde om alle ketenpartijen te overtuigen van de geschikte mogelijkheden van deze vervoersmodaliteiten.

Het *ladingpotentieel voor intermodale versstromen* kan worden vergroot als de processen van de ladingbelanghebbenden, de partijen in de intermodale transportketen en de diverse toezichthouders *goed op elkaar zijn afgestemd en transparantie in de keten wordt vergroot*. De vaartijd en rijtijd zijn niet de beperkende factor. De bepalende factoren zijn²¹:

- 1 de (nu nog) lagere frequentie van binnenvaart en spoor ten opzichte van het responsieve wegvervoer;

²⁰ Frugi Venta en Flowinnovation, 'Planning en Control in Intermodale Versketens', april 2010

²¹ Frugi Venta en Flowinnovation, 'Planning en Control in Intermodale Versketens', april 2010

- 2 het feit dat binnenvaartoperators meerdere terminals bezoeken tijdens hun bezoek aan de Rotterdamse haven en de doorlooptijd hiervan onzeker is;
- 3 het gebrek aan transparantie of een container na lossing van het zeeschip precies op tijd beschikbaar komt voor het achterlandvervoer. Op dit moment durven binnenvaart- en spooroperators het risico niet te nemen dat de container niet op tijd beschikbaar is bij de zeeterminal. Daarom hebben ze ruime veiligheidsmarges bij het inplannen van containers op afvaarten en treinritten genomen.

Consumentenelektronica ... supply-chains veranderen

Als gevolg van de eerder omschreven ontwikkeling van near sourcing en de toenemende koopkracht verschuift het zwaartepunt van de supply-chain van consumentenelektronica meer oostwaarts in Europa. Ook zullen er meer leveringen rechtstreeks vanaf de fabriek naar de klant worden gestuurd. Veel verladers van hightech en consumentenelektronica kiezen of hebben gekozen voor Zuid-Nederland als vestigingsplaats van hun West-Europese distributiecentrum (zie Figuur 3.4), omdat zij goed gepositioneerd zijn met hun producten voor verdere doorvoer naar hun achterland.

Figuur 3.4 Distributiecentra voor de hightechindustrie in Nederland (2008)



Bron: Supplychainmagazine.nl

Diverse verladers van consumentenelektronica maken gebruik van intermodaal vervoer, veelal binnenvaart, om hun containers vanuit de zeehaven naar hun DC te halen. Het varen gebeurt vaak deels in de nacht. Inlandterminals spelen hier een actieve rol bij. Zij vervullen steeds meer value added activiteiten op de inland terminal, de voorraad is direct beschikbaar in het systeem van de verlader en bovendien beschikken zij vaak als een van de eersten over de informatie over de aankomst van de container in de zeehaven.

Philips Lighting kiest voor intermodaal transport

Philips Lighting, Maersk Line en de Rotterdamse haven hebben samen onderzocht of exportcontainers vanaf het distributiecentrum in Roosendaal naar de Rotterdamse Maasvlakte per binnenvaart vervoerd kunnen worden. Het gaat om circa zeshonderd containers op jaarbasis. Deze modal shift bespaart het concern jaarlijks 80.000 kilometer over de weg en voorkomt 200 ton CO₂-uitstoot. Randvoorwaarde voor Philips daarbij is dat alternatief vervoer niet tot extra kosten zou leiden.

Philips brengt de containers per vrachtauto naar de extended gate van containervervoerder Maersk Line in Moerdijk. Van hieruit reist de lading onder verantwoordelijkheid van de rederij per binnenvaartschip naar de deepsea terminal in Rotterdam.

Naast milieuwinst moet deze modal shift ook belangrijke voordelen bieden voor de bereikbaarheid. Naast de verwachte groei voor de komende jaren gaat in Rotterdam bovendien de snelweg A15 op de schop.

Bron: Philips Lighting Roosendaal maakt modal shift, NT, 23 augustus 2010

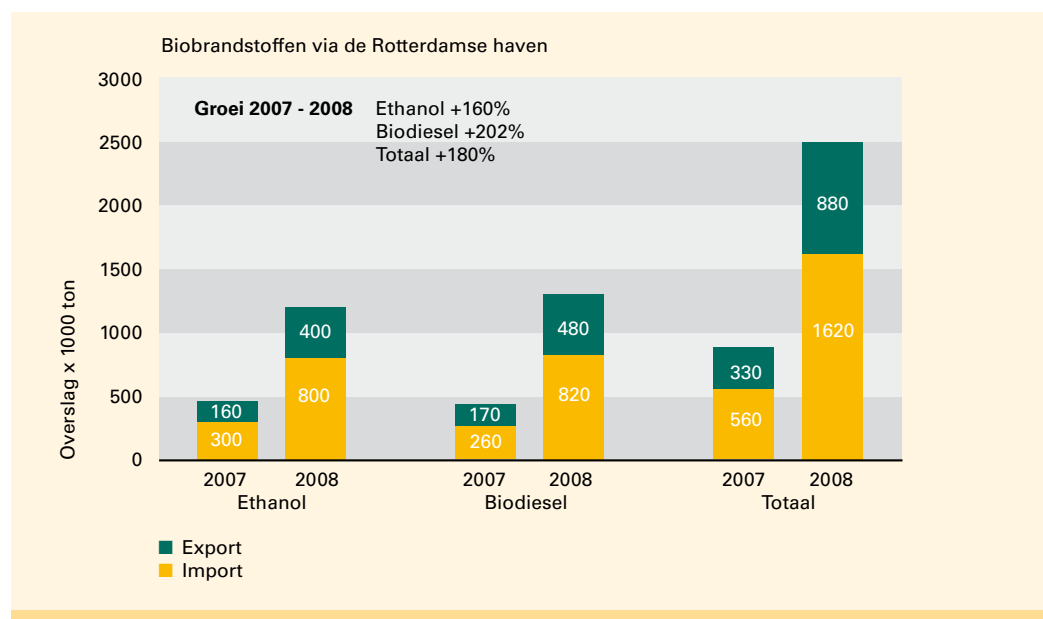
Biobrandstoffen ... potentiële groeimarkt Nederlandse economie

Vanwege de groeiende vraag naar biobrandstoffen wordt momenteel in alle zeehaven-regio's geïnvesteerd in de productie en overslag van biomassa en biobrandstoffen. De zeehavens zien deze investeringen als essentieel onderdeel van het energiecluster en willen hiermee het agri- en oliecluster verder versterken. Amsterdam verwacht tot 2020 een groei van ruim honderd procent in de investeringen in dit cluster.

Het groeiverloop van de overslag – en het achterlandvervoer – van biobrandstoffen hangt sterk samen met Europese milieudoelstellingen inzake bio-energie. De vraag naar biobrandstoffen zal naar verwachting toenemen, omdat de EU als doel heeft gesteld om het aandeel van biobrandstof in (fossiele) brandstoffen te vergroten van vier procent in 2010 naar tien procent in 2020. Diverse onzekerheden spelen nog een rol waardoor men voorzichtig blijft met investeren. Zo houdt men rekening met een wisselend (nationaal) beleid op het gebied van biobrandstoffen en houdt men rekening dat een tweede generatie biobrandstoffen binnenkort kan doorbreken. Onder havenautoriteiten is er daarom nog veel onduidelijk over de gewenste logistieke inrichting van het biocluster.

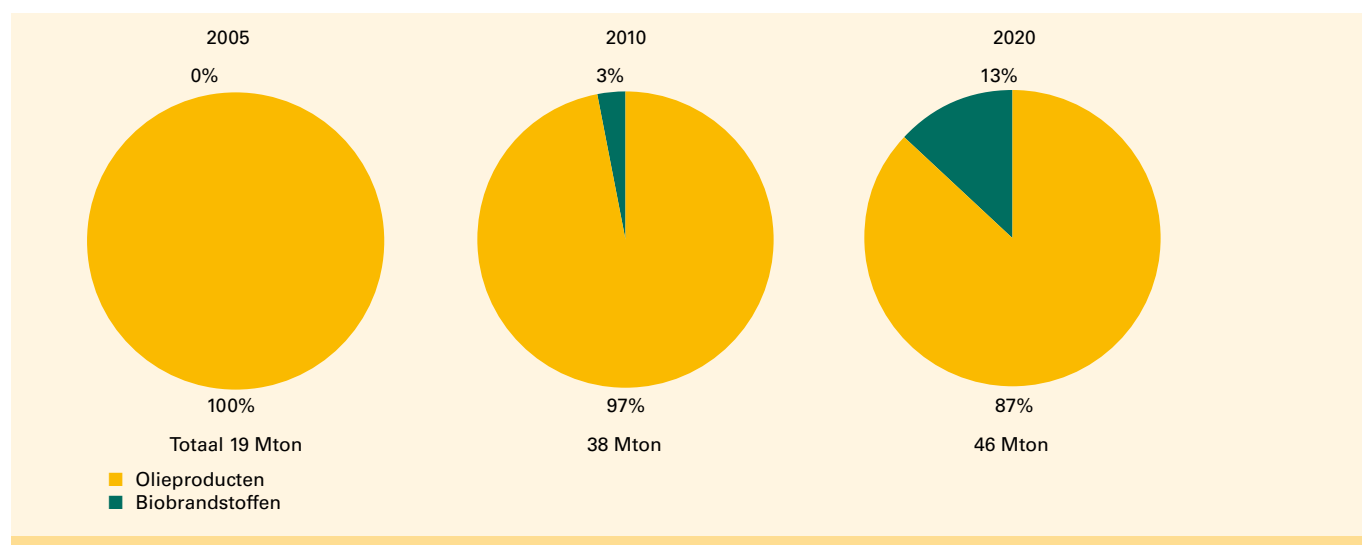
Aan de aanvoerzijde van grondstoffen (biomassa) is een stijgende trend van beleveringen vanuit Oost-Europa waarneembaar. Figuur 3.5 geeft de groei voor Rotterdam weer. Figuur 3.6 geeft voor verschillende jaren het (voorspelde) aandeel van biobrandstoffen in de overslag van olieproducten voor Amsterdam weer. Rotterdam ambieert een positie als één van de belangrijkste Europese centra van biobrandstoffen. Binnen het achterlandvervoer van brandstoffen verwacht ook deze haven dat het vervoer van (grondstoffen voor) biobrandstoffen de komende jaren sterk zal groeien.

Figuur 3.5 Overslag biobrandstoffen via de Rotterdamse haven



Bron: De agrolgistieke kracht van Nederland, 2009

Figuur 3.6 Aandeel olieproducten en biobrandstoffen haven Amsterdam



Bron: Haven Amsterdam, 2010

Ambities en ontwikkelingen in 2015

- **Groeiambities van Nederland zijn fors, visie, slimme oplossingen en adequaat beleid zijn nodig om Europees ketenregisseur te kunnen zijn in 2020**
- **Diverse externe ontwikkelingen zijn van invloed op de inrichting van het Nederlandse logistieke netwerk:**
 - globalisering en near sourcing
 - schaalvergroting
 - maatschappelijke bewustwording/duurzaamheid (milieu)
 - dreigend tekort aan logistiek personeel
 - overregulering versus gebrek aan centrale regie, visie en beleidsvorming
 - zorgen over mogelijke bezuinigingsmaatregelen
 - noodzaak tot efficiënte afhandeling in haven en achterland
- **Ontwikkelingen in sectoren:**
 - groei voornamelijk bij chemie, metaal en containers
 - externe ontwikkelingen zijn ook van invloed op de sectoren, marktomstandigheden veranderen
 - grote verladers nemen logistieke keten zelf ter hand
 - outsourcing blijft eveneens belangrijk
 - chemische sector werkt aan eigen logistieke oplossingen
 - clustervorming en toenemende containerisatie in agrofood sector
 - consumentenelektronica ontdekt intermodaal vervoer
 - biobrandstoffen potentiële groeimarkt Nederlandse economie



Welcome To
The Future



4 Innovatieve oplossingen vanuit de logistiek

In hoofdstuk 2 is al ingegaan op de machtsverschuivingen in de keten. De macht lag eerst voornamelijk bij de rederijen. Daardoor was het aantal partijen dat ketens controleerde c.q. beheerde beperkt. Door de verschuiving naar merchant haulage moet de logistiek dienstverlener een groter aantal verschillende klanten (verlader, expediteur) tevreden stellen. De afgelopen jaren zien we bovendien dat steeds meer niet-directe contractpartijen (zoals het havenbedrijf, ECT en verladers) met elkaar in overleg treden om inzicht te krijgen in de keuzes die partijen maken ten behoeve van de afhandeling van ladingstromen.

In het vorige hoofdstuk is uitgebreid stilgestaan bij de ontwikkelingen en ambities die diverse ketenpartijen hebben. Aan de zeezijde zal binnen Nederland de komende jaren een aanzienlijke hoeveelheid extra overslagcapaciteit worden bijgebouwd. Volgens de havenautoriteiten is dit ook nodig in verband met de voorziene groei van de vraag naar – met name – containers en halffabricaten. De uitbreiding van de Rotterdamse haven met de Tweede Maasvlakte maakt een verdere groei van de haven mogelijk en vraagt daarmee ook om een sterker achterland. Hoe reageert het ‘logistieke netwerk Nederland’ (dat al in de haven begint) op deze ontwikkelingen?

Zoals getoond ontstaan veel initiatieven aan de verladerskant. Maar, ook aan de kant van de logistieke sector wordt hard gewerkt aan innovatieve oplossingen. Dit hoofdstuk laat de een aantal spraakmakende voorbeelden zien.

4.1 Havenpartijen komen het land op

Havenbedrijven en ECT nemen posities in in het achterland

Havenpartijen proberen meer grip te krijgen op de aansturing van de stromen die door de haven en de terminals gaan. Hiertoe zijn de laatste jaren nieuwe concepten ontwikkeld, die nu steeds nadrukkelijker met de markt gecommuniceerd worden. De ‘nieuwe reikwijdte’ van deze partijen stopt niet bij de landsgrenzen. Voor hen is het belangrijk zo ver mogelijk in het achterland te penetreren om op die manier invloed te hebben op de efficiënte en duurzame afwikkeling van stromen.

1 Rotterdam vervult een grotere rol als ‘landlord’

Haven Rotterdam neemt grondposities in het achterland in om bijvoorbeeld de ontwikkeling van nieuwe spoorterminals mogelijk te maken. Locaties die binnen het concept passen zijn Tsjechië, Zuid-Duitsland en het Nederlandse Valburg. Een ander belangrijk initiatief van Haven Rotterdam is de inzet op openbare spoorterminals (Rail Service Centra) op de beide Maasvlaktes en bij de Waalhaven. Ook het belang dat Haven Rotterdam in Keyrail heeft, ondersteunt de inzet op deze ontwikkelingen. De haven werkt hierbij volgens het ‘landlord-principe’: de haven koopt of huurt grond en stelt die ter beschikking aan een of meer private partijen, die een terminal ontwikkelen of exploiteren. In 2009 deed men dit bijvoorbeeld in Wansum ten behoeve van een binnenvaartterminal, waarna met BCTN een exploitatieovereenkomst gesloten werd.

Havenbedrijf Rotterdam wordt vanuit de markt vaak verweten passief en onvoldoende duidelijk te zijn. Het bedrijfsleven vraagt Rotterdam een veel duidelijker regierol op zich te nemen. Dit wordt wel getypeerd door de uitspraak “Rotterdam staat met zijn rug naar het achterland gekeerd!” Inmiddels is dit beeld aan het kantelen, zie ook het later in dit rapport genoemde voorbeeld van het transferium Alblasserdam.

2 Europees project: Dryport

Het dryportconcept is gebaseerd op een zeehaven die direct verbonden is met terminals in het binnenland. In een dryport worden relatief grote goederenstromen naar en vanuit verschillende vormen van transport overgeladen alsof dat in de zeehaven zelf plaatsvindt. Opstoppingen en ruimteproblemen die zich in de dichtbevolkte omgeving van zeehavens voordoen, worden daardoor vermeden. Uitgangspunt is ook het terugdringen van CO₂ uitstoot door middel van bevordering van vervoer over water en spoor. De gemeenten Emmen en Coevorden en de provincie Drenthe hebben zich begin 2008 aangemeld voor deelname aan het project Dryport. De bedoeling van dit Europese project is “dat de overvolle, grote zeehavens functies en/of diensten overdragen aan zogenaamde dryports”. Emmen en Coevorden zouden zo’n functie voor Rotterdam, Amsterdam en wellicht ook de Noordduitse havens kunnen vervullen en willen daarom in het grotere Dryport-project deelnemen met het eigen project: ‘Dryport Emmen Coevorden’.²² Partijen actief in de haven maken zich deels zorgen over deze ontwikkeling. Werkgelegenheid schuift immers op naar de landsgrenzen en wellicht zelfs er overheen.

3 European Gateway Services van ECT

ECT ontwikkelt steeds meer overslagmogelijkheden ‘op het land’ en in het achterland onder de naam ‘European Gateway Services’. De kern van European Gateway Services is een netwerk van inlandterminals, dat als extended gate® functioneert voor de deepsea terminals van ECT in Rotterdam. Tussen de inlandterminals en Rotterdam worden hoogfrequente en duurzame rail- en bargeverbindingen onderhouden. Deze intermodale verbindingen worden aangevuld met extra diensten, met name op het gebied van de douaneafhandeling. Toenemende congestie, groeiende goederenstromen en een toenemende behoefte aan duurzame logistiek zijn belangrijke redenen voor ECT om het achterland in het dienstenpakket van het bedrijf op te nemen.

Na een experiment in Venlo, zijn er nu onder andere ook inlandterminals in Moerdijk (MCT), Duitsland (DeCeTe Duisburg) en België (TCT Willebroek), hiermee komt het totaal aantal extended gate terminals op zeven. In dit extended gate concept kan de klant zijn containers ophalen of afleveren bij deze terminals. ECT slaat de containers daar over op binnenvaart of spoor en verzorgt de rest van het transport. Door informatie-uitwisseling weet ECT al ruim van te voren welke partij containers op het containerschip bestemd is voor welke inland terminal. ECT hanteert het begrip ‘extended gate’ niet alleen voor het douaneregime, maar ook in logistieke zin om inland bestemmingen als voorportaal van de zeehaven te profileren. Het extended gate concept is gebaseerd op hoogwaardige verbindingen met terminals in het Europese achterland, waarbij ECT betrouwbaar, frequent en procedureel eenvoudig vervoer aanbiedt via weg, spoor en water tussen de zeehaven en de achterlandlocaties. Met name documentloos vervoer is een sterk voordeel ten opzichte van de huidige situatie. Op termijn zal de aansturing van het netwerk gecentraliseerd moeten worden bij de zeeterminals om daadwerkelijk de voordelen, in termen van efficiencywinst, ruimtegebruik en co-modaliteit te

²² www.emmen.nl, Het dryport-concept

²³ Transumo Extended Gate. Hoogwaardige verbindingen zeehavens met achterlandterminals, Eindrapport, Albert Veenstra, 2009

Paul Ham, General Manager Business Development ECT:
“Met European Gateway Services biedt ECT haar klanten onder aantrekkelijke voorwaarden duurzaam vervoer van en naar het achterland inclusief aanvullende diensten.”



kunnen realiseren²³. Diverse inlandterminals treden met ECT in gesprek om onderdeel uit te gaan maken van European Gateway Services.

ECT heeft ook dringend behoefte aan nieuwe concepten. In een interview in Nieuwsblad Transport (24 september 2010) gaf Jan Westerhoud al aan dat ECT verwacht na 2013 ongeveer een kwart van de omzet, zo'n miljoen containers, kwijt te raken als Rotterdam World Gateway op De Tweede Maasvlakte opent. ECT-klienten Mitsui, Hyundai, APL en CMA-CGM participeren in RWG en zullen dus overstappen. Hoe beter de allianties in het achterland, hoe sterker de positie en des te beter de service naar de klanten. Vanuit die optiek praat ECT ook al geruime tijd met grote verladers. ECT vervulde bijvoorbeeld een belangrijke rol bij het tot stand komen van intermodaal transport voor partijen als Ikea en Nike.

Afstemming, ook tussen niet direct contractpartijen, geeft de keten snelheid

Nike kiest altijd voor de rederijen en de loops die het meest efficiënte netwerk en de beste aansluitingen, dus de snelste vaartijd hebben. Rotterdam is veruit de belangrijkste ontvangsthaven en voor de meeste rederijen de eerste aanloophaven. Dit scheelt al snel een aantal dagen wachten op containers. Nike heeft behoefte aan zo kort mogelijke lead times, van fabriek naar klant. Daarnaast is er ook een financiële reden. Voorraad kost geld en met deze volumes is dat een aanzienlijk werkkapitaal op dagbasis. Met alle partijen is hard gewerkt om de containers nog sneller bij het DC in België te krijgen. Met ECT, met de rederijen en met de barge-operator.

Bron: Snel of groen: Nike's duivelse dilemma, Nieuwsblad Transport, 20 augustus 2010

De Barge Terminal Born (BTB) heeft de douanelicentie Extended Gate voor importcontainers van Rotterdam naar de trimodale terminal in Limburg verworven. Containers kunnen daardoor vanuit de zeehaven zonder oponthoud door en hoeven in Born pas ingeklaard te worden.

Een voordeel voor verladers is dat de douaneformaliteiten voorbereid kunnen worden, terwijl de container onderweg is. Verladers moeten aan een aantal voorwaarden voldoen om toestemming van de douane te krijgen. Zo moeten ze gebruik maken van gestandaardiseerde berichten en moeten ze een speciale datalijn hebben. Bovendien moet de ladingbelanghebbende het tijdstip van de container in de zeehaven, het oppikken door een trein of een barge en de aankomst in Born steeds van te voren melden.

Bron: Born Extended Gate BTB, Nieuwsblad Transport, 15 september 2009

4.2 Uitbreiding inlandterminals en functiewijziging

De verdergaande containerisering van goederen en de verschuiving van productie naar Azië en Oost-Europa zijn belangrijke dragers van de voorspelde groei. Daarnaast zullen de afspraken over het vergroten van het aandeel van de binnenvaart in het achterlandvervoer van de terminals op De Tweede Maasvlakte en de ontwikkeling van containertransferia zorgen voor een impuls van het binnenlandse containervervoer over water en per spoor. Aandacht bij bedrijven voor duurzaamheid zal eveneens bijdragen aan meer intermodaal vervoer.

Functie inlandterminals verandert

De functie van de binnenlandse terminals is aan het veranderen. Zo zijn veel terminals van een bi-modale ontsluiting naar een tri-modale ontsluiting gegaan en worden er terminals ontwikkeld die niet langer alleen puur regionaal georiënteerd zijn maar ook steeds meer als extended-gate of transferium (beide met douanefuncties) gaan fungeren. Ten slotte worden terminals vooral nabij bedrijventerreinen ontwikkeld.

ECT en Combined Cargo Terminal (CCT) in Moerdijk zijn gezamenlijk de joint venture 'Moerdijk Container Terminals' (MCT) aangegaan. Doel is dat CCT zich ontwikkelt tot een inland hub terminal voor ECT. Uiteindelijk moet CCT fungeren als een 'extended gate' van ECT, waarbij containers onder de douanevergunning van ECT per binnenvaart tussen de zeeterminal en inlandterminal worden vervoerd ('dedicated' transport).

MCT beschikt daarmee over de mogelijkheid om containers per binnenvaart, spoor en truck af te handelen en faciliteert daarmee een congestievrije en duurzame verbinding tussen de ECT-terminals in Rotterdam, Moerdijk en omgeving en zo verder Europa in. De huidige overslag van ruim 150.000 TEU kan in de toekomst potentieel groeien naar 1.000.000 TEU. De intentie is om de frequentie van de dagelijkse binnenvaartshuttle van en naar de ECT-terminals op de Maasvlakte verder uit te breiden. Bij voldoende lading gaan de terminaloperators 'dedicated' per terminal varen.

Bronnen: Nieuwsblad Transport, Railcargo.nl, Schuttevaer, mei 2010

De toenemende trimodale ontsluiting van knooppunten geeft aan dat een integrale benadering vanuit diverse modaliteiten nodig is. Door de toename van overslagactiviteiten (vooral bij trimodaal ontsloten terminals) is het achterland ook interessant geworden als vestigingslocatie voor verladers en logistieke bedrijven. De grond rondom de terminals is vaak goedkoper en er zijn goede lokale arbeidskrachten beschikbaar. Waardetoevoegende activiteiten schuiven dus ook mee vanuit de zeehaven naar de binnenlandse knooppunten. Nadeel is dat de internationale ontsluiting nog voor verbetering vatbaar is, zeker via spoor. Met de verbreding naar AEO-status, komt ook de douaneafhandeling in het achterland te liggen en is er feitelijk sprake van Nederland als één grote mainport.

Toename aantal en capaciteit inlandterminals

De Tweede Maasvlakte faciliteert binnen afzienbare termijn een grote groei in containerstromen waarbij er aan de exploitanten harde eisen worden gesteld aan het aandeel spoor en binnenvaart. De knooppunten in het achterland anticiperen met ambitieuze uitbreidingsplannen, mede vanuit de ervaring dat besluitvorming geruime tijd vergt. De vraag die in toenemende mate relevant is luidt: verloopt de ruimtelijke inpassing van de groei op een optimale manier voor de maatschappij, rekening houdend met belangen vanuit regionale economie, duurzaamheid en efficiency? Doordat een fijnmaziger netwerk is gevormd dat zich nog steeds uitbreidt ontstaan nieuwe discussies over nut en noodzaak van nieuwe terminals.

Inlandterminals ook steeds dichterbij de zeehaven

Werden overslagterminals voorheen vooral in de grensgebieden ontwikkeld, nu worden ook terminals dichterbij de Nederlandse zeehavens ontwikkeld. Momenteel worden er – onder invloed van de aanwezigheid van verladers - terminals ontwikkeld in de volgende plaatsen:

- Zutphen;
- Tiel;
- Bergen op Zoom;
- Weert;
- Alblasterdam (naar verwachting tweede helft 2012 operationeel).

Intermodale vervoerders in het achterland verwachten bovendien een forse groei rondom bestaande Limburgse knooppunten zoals Venlo, Stein en Wanssum en rondom de Brabantse knooppunten waaronder Oosterhout, Tilburg, Veghel en Den Bosch. Figuur 4.1 geeft alle bestaande binnenlandse intermodale terminals weer.

Wat betreft het spoorvervoer ontbreekt het in Nederland nog steeds aan een helder standpunt omtrent de ontwikkeling van een (rail)terminal voor continentaal vervoer in het oosten van Nederland nabij de Betuweroute.

Figuur 4.1 Binnenlandse intermodale terminals



Bron: NEA, 2010

Containerterminal Valburg

De provincie Gelderland, regionale ontwikkelingsmaatschappij OOST NV en enkele voornamelijk partijen in onder andere het railgoederenvervoer en Haven Rotterdam voeren gesprekken over de wenselijkheid om bij Valburg alsnog een overslagcentrum te bouwen, waar containers van de snelweg A15 op de treinen van de Betuweroute worden overgeladen en treinen kunnen worden gebundeld. In 2002 werd een veel groter plan voor het 500 hectare grote overslagcentrum MTC Valburg afgeblazen. Ook in 2004 kwam een voorstel van Vos Logistics om een railterminal te bouwen voor spoorvervoer tussen Nederland en Italië niet van de grond.

Valburg zou met name interessant zijn als het gaat om de internationale spooraansluiting (draaischijf) naar Duitsland, Italië en Centraal en Oost-Europa. Bovendien kan het zich ontwikkelen tot een spoorknooppunt voor intercontinentale maritieme goederenstromen. Hierdoor kan de concurrentiekracht van de mainportfunctie van Rotterdam verder versterkt worden.

4.3 Achterlandpartijen ontwikkelen intermodaal vervoer

Diverse achterlandpartijen zijn al geruime tijd aan de slag om het intermodale achterlandvervoer verder te ontwikkelen. Expediteurs vormen hier sinds jaar en dag een duidelijk voorbeeld van. Eén van de taken van een expediteur is immers om aan verladers de verschillende alternatieven voor te leggen. Maar ook steeds meer logistiek dienstverleners pakken dit op en zien kansen in intermodaal vervoer.

Diverse oplossingen om schaalgrootte op terminals te realiseren

Om de capaciteit optimaal te benutten investeren marktpartijen in extra kranen en warehouses, naast of in de nabijheid van de terminal. De terminals bieden via het water hoogfrequente en betrouwbare diensten aan aan hun klanten. De operationele samenwerking tussen terminals in Noord-Brabant (Brabant Intermodal) is een voorbeeld van het vergroten van het dienstenaanbod door samenwerking. De rol van en de samenwerking tussen deze terminals strekt zich verder uit; de ondernemingen zijn ook actief in het managen van binnenvaarttransport tussen de zeehaven en binnenlandse terminals. Hierin ondersteunen zij ook de deepsea carriers in hun repositioneringsvraagstukken van lege containers. Nieuwe logistieke concepten zijn nodig om de bestaande capaciteit van terminals beter te benutten, containerstromen te bundelen en meer containervervoer per binnenvaart te realiseren.

Bundeling van call sizes in de zeehavens, beperking van vervoer van lege containers, gezamenlijk gebruik van materiaal en personeel. Als het aan de Barge Terminal Tilburg (BTT), de Oosterhout Container Terminal (OCT), ROC Waalwijk en de Inland Terminal Veghel (ITV) ligt, gaan ze op al deze vlakken samenwerken. Hiertoe hebben zij een dochterbedrijf opgericht: Brabant Intermodal B.V. Doel is kostenbesparing, het verhogen van de service naar hun klanten en het verbeteren van efficiency. Tevens is het een antwoord op de zo goed als zekere komst van een containertransferium in Alblasterdam, waar de vier partijen niet gelukkig mee zijn. "Door de samenwerking kunnen ze grote calls aanbieden bij de zeeterminals, waardoor een transferium onnodig wordt, vinden ze."

Bron: Brabantse terminals bundelen krachten, Nieuwsblad Transport, 18 december 2009

Niet alleen komen havenpartijen dus het land op, ook achterlandpartijen proberen meer grip te krijgen op hun 'voorland' (de zeehaven, zeeterminals en rederijen). Wat deze

initiatieven verbindt, is het gevoel van 'sense of urgency' en de behoefte om de klant te voorzien van betere, meer flexibele en duurzame maatwerkoplossingen. Inlandterminals kijken soms met argusogen naar nieuwe concepten van andere marktpartijen, zoals ECT. Vanuit het belang van de 'BV Nederland' is dit niet de meest optimale insteek. Partijen doen er beter aan uit te gaan van hun eigen kracht, op natuurlijke wijze netwerkpartners te vinden en onderscheidende logistieke concepten te ontwikkelen waar verladers bij gebaat zijn.

De gemeente Alblasserdam, het Havenbedrijf Rotterdam en overslagbedrijf BCTN ondertekenden 16 december 2010 het contract voor de exploitatie van het container-transferium bij Alblasserdam. Het Container Transferium is een Randstad Urgent project dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven moet bevorderen en de uitstoot van fijn stof verminderen. Het Container Transferium (CT) moet de A15 tussen Alblasserdam en de haven ontlasten omdat de containers per binnenvaart vervoerd zullen worden.

CT krijgt een capaciteit van maximaal 200.000 TEU. Het aantal vervoersbewegingen van vrachtwagens is gebonden aan een maximum van 180.000 per jaar. Drie deepsea terminals en vijf rederijen hebben een Letter of Support ondertekend om aan te geven de intentie te hebben lading via het CT af te handelen of te kiezen voor operationele samenwerking met het CT. Rekening houdend met de gangbare proceduretijden zal het Container Transferium in de tweede helft van 2012 operationeel zijn.

Bron: Persbericht BCTN 1 november 2010, www.bctn.nl, en Nieuwsblad Transport 16 december 2010

4.4 Veranderingen in de achterlandmodaliteiten

Wegvervoer

Het wegvervoer kenmerkt zich door de grote mate van flexibiliteit en hoge kwaliteit. De sector werkt hier al jaren aan en heeft sterk geïnvesteerd in middelen om lading te volgen en te controleren (boordcomputers, mobiele communicatie, tracking & tracing). Bovendien is wegvervoer per definitie 'begeleid vervoer'. Chauffeur en lading zijn bijna onlosmakelijk met elkaar verbonden. Uiteraard blijft deze sector op zoek naar nieuwe mogelijkheden om de efficiency verder te verbeteren. Meest recente opties zijn het bundelen van lading, de inzet van Ecomobi's, de inzet op intermodaal transport en in toenemende mate de rol van regisseur over stromen (althoewel dit al lang bestaat gelet op de ontwikkeling van transporteur naar logistiek dienstverlener).

1 Horizontale samenwerking en bundelen van lading

Horizontale samenwerking kan zowel ingezet worden vanuit verladers als vanuit vervoerders. Verladers kunnen bijvoorbeeld schaalvoordelen behalen door gezamenlijk lading te bundelen in één netwerk. Voorbeelden werden al eerder gegeven vanuit de agrofoodsector. Logistiek dienstverleners kunnen streven naar synergie door het consolideren van lading in hun netwerken. Er zijn verschillende voorbeelden van groepen vervoerders die de handen ineen hebben geslagen, zoals TransMission, Teamtrans en Greenlines.²⁴

Truckloadmatch is een ander voorbeeld van het bundelen van lading. Belangrijkste doelstelling is het reduceren van leeg rijden door gebruik te maken van een gezamenlijk plannings-systeem 'Container Match Systeem'. Truckloadmatch is een samenwerkingsverband van vijf transportbedrijven in het zeecontainertransport. De vijf partners verzorgen dagelijks met circa 300 voertuigen containertransporten door heel Europa.

²⁴ Logistiek tussen de bedrijven door. De winst van samenwerking, TNO en EVO, 2010

2 Grotere laadeenheden op de weg

In het wegvervoer is sinds het begin van deze eeuw de Ecocombi (ook wel LZV genoemd) in opkomst. Deze vrachtauto kan vijftig procent meer aan (container)volume vervoeren in vergelijking tot regulier vervoer. Ondanks het stroef verlopende internationale beleid inzake de toelating van de Ecocombi wordt deze in Nederland meer en meer ingezet. Het spoorvervoer zoekt momenteel ook naar schaalvergroting door te experimenteren met langere treinen. Zo deed het Duitse DB Schenker vorig jaar een proef tussen Rotterdam en Oberhausen met goederentreinen die een lengte hadden van 1.000 meter. In de binnenvaart worden grote koppelverbanden ingezet in o.a. de containervaart, waarbij flexibiliteit gecombineerd wordt met efficiency. De bakken zijn bij verschillende terminals los te koppelen zodat er flexibel geladen en/of gelost wordt. Op kleinere vaarwegen vormen de afmetingen van de sluizen de beperkende factor voor de afmetingen van de schepen (Noord-Brabant en in Oost-Nederland). Op de overige vaarwegen (Rijn, Rotterdam - Antwerpen) is dit geen issue.

3 Wegvervoerders zetten steeds meer in op hybride netwerken en intermodaal transport

Diverse wegvervoerders zetten al een aantal jaren bewust in op combinaties in modaliteiten bij het bedienen van hun relaties. Goede voorbeelden zijn onder andere bulk operators als Van den Bosch Transport en H&S Transport. Voor Van den Bosch is schaalvergroting in wegvervoer geen optie meer, alleen als het om tijdkritische lading gaat, zet men nog wegvervoer in. De dienstverleners bieden veelal diverse internationale logistieke concepten aan:

- hybride netwerken, bestaande uit combinaties van binnenvaart en wegtransport of railvervoer en wegtransport ('onthaaste' goederen en geplande leveringen over langere termijn worden vervoerd per binnenschip of spoor en 'fast moving products' beperkt met wegtransport);
- over het spoor; natransport in het buitenland gedeeltelijk zelf uitgevoerd en gedeeltelijk door lokale wegvervoerders;
- shortsea routes;
- lorry-rail verbindingen; hierbij gaat de hele trailer op het spoor. Deze verbindingen zijn vaak sneller dan wegtransport en er kan een hogere payload gecreëerd worden.

Ook breiden transportbedrijven hun diensten uit door eigen terminals te ontwikkelen. Voorbeelden hiervan zijn Gebroeders Versteijnen Tilburg en Groenenboom Transport (Groenenboom Containertransferium Ridderkerk (GCR)). Zij trekken de regierol naar zich toe door vanuit hun expertise nieuwe concepten aan te bieden.

Lead time is een zeer belangrijk aandachtspunt in deze logistieke concepten. Naleven van afspraken met opdrachtgevers en informeren over vertrek- en aankomsttijden is nog lastig, maar lijkt langzaam wel te verbeteren. Andere modaliteiten kunnen ook nog wat leren van het wegtransport. Flexibiliteit en communicatie van het spoorproduct zijn nog niet op het 'standaardniveau' van het wegtransport. Ook zijn de gebruikers van spoor niet te spreken over het feit dat treinpaden zeer ruim van tevoren aangevraagd moeten worden. In april 2011 moet je al je aanvraag indienen voor 2012. Ongeacht in welke sector je actief bent, dit betekent dat je als bedrijf nu al zicht moet hebben hoe je vraag naar capaciteit er over anderhalf jaar uitziet. Projecteer dit bijvoorbeeld op de agrofood sector, dan betekent dit dat je twee oogsten vooruit moet kunnen kijken.

*Thijs van den Heuvel,
adjunct-directeur BCTN:
“Je hebt showcases nodig
voor klanten. Zien doet
geloven. Als de klant met
zijn eigen ogen kan zien
hoe het eerste transport
georganiseerd wordt, stelt
dat gerust”.*

Bovenstaande voorbeelden illustreren durf en visie, én weerleggen het beeld dat:

- wegvervoerders zich alleen maar zouden bezighouden met hun wielen rollend houden;
- er op grote schaal koudwatervrees heerst ten aanzien van intermodaal vervoer;
- er angst bestaat dat een ander jouw klant inpikt;
- informatie elektronisch delen niet 100 procent betrouwbaar zou zijn;
- goederen wel lang onderweg mogen zijn op zee, maar zodra ze in de haven aankomen, ze meteen beschikbaar moeten zijn;
- er onoverkomelijke juridische bottlenecks zijn bij overdracht container, wie is aansprakelijk?

Bereikbaarheid versus imago

Om de overstap naar intermodaal vervoer te maken is de prijs in 62 procent van de gevallen doorslaggevend, zo blijkt uit een enquête van Nieuwsblad Transport en De Lloyd onder 221 partijen in Nederland en België. Congestie, betrouwbaarheid en milieuoverwegingen scoorden in het onderzoek ook hoog. Driekwart van de ondervraagde bedrijven vindt dat ‘modal shift’ de beste manier is om de bereikbaarheid te verbeteren.

Uit een enquête van de technische universiteit Dortmund onder 123 logistieke beslis-sers vallen spoorvervoer en binnenvaart nog vaak buiten de boot bij de modaliteits-keuze van verladers en logistieke dienstverleners. De voorkeur gaat uit naar wegvervoer, omdat dit veelal sneller, goedkoper en betrouwbaarder wordt geacht. Het onderzoek werd uitgevoerd door het Duitse federale milieuministerie. Dat wilde weten waarom er nog te weinig terechtkomt van de gewenste ‘modal shift’.

Slechts 14 procent van de bedrijven uit het Duitse onderzoek, die lading voor een deel aan spoor en binnenvaart toevertrouwden, hadden daar gunstige ervaringen mee. De meeste bedrijven hebben weinig interesse in alternatieven voor het wegvervoer. Wel proberen ze het wegvervoer zoveel mogelijk te optimaliseren, bijvoorbeeld door bundeling van lading, voorkoming van leegrijden, cursussen zuinig rijden voor chauffeurs en vermindering van het aantal expreszendingen. Ze vinden spoor en binnenvaart ook te weinig flexibel. Als meer capaciteit nodig is, kunnen ze die niet aanbieden. Als al geboekte capaciteit tijdelijk niet nodig is, willen spoor en binnenvaart die niet terug-nemen, aldus de meeste ondervraagden.

Van hun kant zeggen spoorbedrijven dat ze op veel gesignaleerde knelpunten weinig invloed hebben. Langere transportdoorlooptijden zijn volgens hen het gevolg van schaarste aan spoorcapaciteit en treinpaden.

Bron: Nieuwsblad Transport, 25 augustus en 19 november 2010

Binnenvaart

De binnenvaart beschikt nog over veel vrije capaciteit en een uitgebreid netwerk aan inlandterminals. Tegelijkertijd zien we dat er vanuit de chemische sector meer behoefte is aan bulkoverslaglocaties in het achterland.

1 Informatiedeling moet uiteindelijk resulteren in een 'Single Window'

Tijdigheid en juistheid van informatie is cruciaal voor een efficiënte afhandeling van de (container-)binnenvaart. Daarom zijn vanuit de sector de afgelopen jaren diverse initiatieven genomen c.q. projecten opgestart om (onderdelen van) dit probleem op te lossen, waaronder het Kreekrak-convenant, CARIN, MIS-Cobiva, BICS, IVS-90, Portbase, Slim Geregeld Goed Verbonden, Programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen, Studio Veiligheid. Deze initiatieven zijn gericht op verschillende informatie-elementen (informatie op scheepsniveau of op ladingniveau, alleen gevaarlijke lading of alle lading, enzovoort) en op verschillende domeinen (naast de logistiek ook de domeinen verkeersmanagement, handhaving/inspectie, en crisismanagement).

De Commissie Binnenvaart Veiligheid (CBV) heeft de rode draad in al deze initiatieven geanalyseerd en is tot de conclusie gekomen dat de huidige problemen rond informatievoorziening vooral gelegen zijn in:

- het ontbreken van eenheid in uitwisselingsstandaarden en documentatie;
- handmatige invoer in systemen op diverse plekken in het logistieke proces;
- de verspreiding van informatie over een groot aantal partijen en informatiesystemen waardoor het vormen van een totaalbeeld veel tijd kost.

Het mag duidelijk zijn dat deze problemen niet uitsluitend te vinden zijn in de informatievoorziening in de binnenvaart, maar ketenbreed gelden.

De CBV stelt daarom drie clusters van maatregelen voor die gezamenlijk zullen leiden tot verbeterde informatisering tussen schakels in de logistieke binnenvaartketen enerzijds, en met de overheden anderzijds. Deze maatregelen sluiten maximaal aan op de reeds lopende initiatieven:

- gedeelde verantwoordelijkheid: voer een breng/haalplicht in voor alle relevante partijen in de keten;
- herijking van wet- en regelgeving inzake de (verplichte) meldingen;
- administratieve lastenvermindering door afschaffing papieren documentatie en het verplicht stellen van hergebruik van informatie.

Het doel hierbij is, om uiteindelijk te komen tot een 'Single Window', waarbij elke partij in de keten eenmalig de informatie aanlevert waarvoor hij daadwerkelijk verantwoordelijk kan zijn. Dit zal tot een wezenlijke verschuiving in verantwoordelijkheid tussen partijen in de keten leiden, en daarnaast tot een aanzienlijke efficiencyverbetering in de ketenprocessen.

2 Containerbinnenvaart samen in LINC

De Vereniging Inland Terminal Operators (VITO) en de container operators van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) richtten eind 2009 een samenwerkingsverband op: LINC (Logistiek Intermodaal Netwerk.com). Doel van LINC is het intermodale product te versterken door innovatie op het gebied van duurzaamheid, efficiency en samenwerking met andere ketenpartners. LINC staat niet alleen voor praktisch de hele Nederlandse containerbinnenvaartsector, maar zoekt ook nadrukkelijk samenwerking met de stuwadoors en rederijen in de verschillende zeehavens op om tot een integrale aanpak te komen. Er is meer centrale sturing nodig om tot optimaal functioneren van de containerbinnenvaart in

het achterlandvervoer te komen. Hiertoe zouden bargeoperators bereid moeten zijn om een stukje van hun zelfstandigheid en beslissingsbevoegdheid op te geven, ten gunste van een collectief.

LINC streeft een betere organisatie van de binnenvaart na, iets waarover al vele jaren gesproken is, maar tot nu toe nog niet van de grond kwam. LINC ijvert voor bundeling van containerstromen en daarmee grotere call sizes, en voor fysieke ontkoppeling van het binnenvaartproces en het deepsea terminalproces met de inzet van een dedicated barge service center in de Rotterdamse haven. Door deze fysieke ontkoppeling kunnen binnenvaartproces en deepsea terminalproces onafhankelijker van elkaar functioneren, waardoor beide processen betrouwbaarder en beter te plannen worden. Een 'slot' systeem zou het op tijd varen van de schepen moeten stimuleren. Te laat komen dient bestraft te worden met boetes, waarbij het geld van deze boetes geïnvesteerd dient te worden in LINC om zo te werken aan continue verbetering. Een Keyrail-achtige organisatie ('Keybarge') zou de regie kunnen gaan voeren over een dergelijk nieuw binnenvaartconcept. De functionaliteit van een dergelijke organisatie moet nog nader worden uitgewerkt, maar 'Keybarge' zou zich kunnen gaan bezighouden met de planning van de containerbinnenvaart en daarnaast de bewaker zijn van het 'slot' systeem. Verschillende belanghebbenden zouden in deze organisatie kunnen participeren.

Er is een belangrijke rol weggelegd voor de deepsea rederijen: zij zijn gebaat bij een goed functionerende binnenvaart en zullen daarom de stuwadoors (contractpartij) moeten dwingen om mee te helpen aan het oplossen van het binnenvaartprobleem. Op hun beurt kunnen grote expediteurs die klant zijn van deepsea rederijen ook weer invloed uitoefenen op de deepsea rederijen om te zorgen voor verbetering van het achterlandvervoer. Het Nederlandse vliegveldmodel, waarbij grote vliegtuigen zich richten op Schiphol en de kleinere vliegtuigen zich richten op de regionale vliegvelden, kan een goed voorbeeld zijn voor hoe de containerbinnenvaart zou kunnen functioneren. Uiteindelijk lijkt het logisch om toe te werken naar één Nederlandse havenautoriteit in de toekomst.

MIS-Cobiva zal hierbij ondersteuning kunnen gaan bieden. MIS-Cobiva is een programma dat in eerste instantie is opgezet om de wachttijden aan te pakken door betere informatie-uitwisseling tussen en afstemming met de zeeterminals, maar in tweede instantie ook wordt toegepast voor efficiencyverbetering in vaarwegbeheer. Begin 2010 kon het systeem informatie uitwisselen op scheepsniveau, het wordt nu doorontwikkeld naar uitwisseling op containerniveau. De meest logische stap lijkt om deepsea rederijen via het port community system Portbase aan te haken.

"Vergaande samenwerking is nodig om grote stappen te kunnen zetten. Containerbedrijf Kramer wil graag een dedicated barge service center op de Maasvlakte operationeel krijgen. Om het service center goed operationeel te krijgen, is er een noodzaak om van de interne baan bij ECT gebruik te kunnen maken. Gesprekken zijn hierover gaande", Jan Buiter, voorzitter LINC.

"LINC is een goed initiatief, maar de uitwerking ervan is nog te vrijblijvend! Er is geen evenredigheid in de vertegenwoordiging van deze club. LINC is opgericht door VITO en CBRB en de belangen van de leden van beide organisaties matchen lang niet altijd. De deelnemers moeten op één lijn zitten om met LINC echt iets waar te kunnen maken", Wil Versteijnen, algemeen directeur GVT en Barge Terminal Tilburg, tijdens een interview in het kader van dit onderzoek.

Spoor

Spoor wordt steeds vaker ook ingezet op kortere afstanden en voor bederfelijke producten. Enkele voorbeelden zijn H&S Group, Bring Logisticsspoorshuttles Coevorden – Polen en Noorwegen – Rotterdam (o.a. agrofood) en de 'zalmartrein', Nijhof Wassink met de Pernis Combi Terminal naar Polen en Hupac op Italië.



Intermodale dienst Rotterdam-Oslo; Noorse zalm reist per trein

Bring Logistics, een dochterbedrijf van de Noorse posterijen, verstuurt jaarlijks ruim 2.000 koel/vriestrailers van Noorwegen naar West-Europa. Het overgrote deel daarvan is beladen met vis en schaaldieren (garnalen, krab, kreeft), waarvan naar schatting zo'n tachtig procent vers. Eind 2009 startte de wekelijkse 'zalmartrein' tussen Oslo en Rotterdam. Alle betrokken partijen (treinleverancier TX Logistik, spoorwegexploitant Keyrail, de terminal Rail Service Center en Bring) zetten zich in om dit product goed in de markt te zetten. Dit spoorproduct moet zeer betrouwbaar zijn, want een groot deel van de verse vis die 's avonds per trein uit Noorwegen in Rotterdam aankomt, moet de volgende ochtend in het Franse Boulogne-sur-Mer zijn.

De Bring Groep voert de regie over een rechtstreekse treindienst van Rotterdam naar Oslo en vice versa. De trailers worden per spoor naar en van de regio Oslo verzonden, naast de bestaande logistieke diensten van Bring over de weg en per ferry. Deze mogelijkheid biedt economische voordelen (géén Maut, géén dieselolietoeslag e.d.) en is zowel vanuit milieuoogpunt (minder uitstoot van CO₂) als voor wat betreft geboden transittijd (26 uur), een uitstekend alternatief. De dienst voert eerst van Rotterdam over de Betuweroute naar Herne in het Ruhrgebied en gaat vervolgens via Denemarken (Jutland en Zeeland) en Zweden naar Oslo. Bij elke landsgrens komt er een nieuwe machinist op de trein, maar dat zorgt volgens Bring niet voor noemenswaardig oponthoud. De treinverbinding geldt voor zowel de huckepacktrailers van Bring Logistics als de koeltrailers van Bring Frigoscandia. Bring Logistics verdubbelde in september 2010 de frequentie van zijn directe spoorverbinding voor huckepacktrailers tussen Rotterdam en Oslo. De verbinding biedt ook mogelijkheden voor met name complete ladingen van en naar andere Europese landen.

Bron: www.railcargo.nl en www.bring.nl

De liberalisering van het spoor draagt hier uiteraard aan bij. Maar ook de ingebruikname van de Betuweroute is een belangrijke motor achter de toename van het goederenvervoer per spoor. Het aantal treinen blijft gestaag groeien. Medio 2010 gingen er circa 320 treinen per week overheen. Het is de bedoeling dat dat er 800 per week worden in 2013. Bovendien wordt een aanzienlijke stijging verwacht dankzij de Tweede Maasvlakte. De containers bevatten onder andere chemische producten, graan, soja, kolen, erts en auto's.

Een andere ontwikkeling die te zien is binnen het railvervoer is de toenemende focus op intercontinentale lading. Vooraanstaande railondernemingen breiden hun blikveld uit van bijvoorbeeld het vervoer van uitsluitend continentale containers naar het vervoer van zowel continentale alsook intercontinentale containers.

Wensen vanuit marktpartijen

Uit de diverse gesprekken die in het kader van dit onderzoek gevoerd zijn, komt naar voren dat om het logistieke netwerk bestaande uit de zeehavens en het achterland echt effectief in te kunnen richten, informatie over bestemmingen van lading eerder bij de juiste partijen bekend moet zijn. Dit is al van belang voor de handling op de zeeterminal. Wanneer de terminal operator weet met welke modaliteit de container naar het achterland doorgevoerd moet worden, kan de container al in een goede stack geplaatst worden. Dit voorkomt extra handling.

Daarnaast moet zoveel mogelijk infrastructuur voor daartoe geautoriseerde partijen publiek toegankelijk zijn en stelt eisen aan bijvoorbeeld security. Dit verhoogt de efficiëntie van alle partijen die met lading van doen hebben. Een voorbeeld is het Rail Service Centre Maasvlakte. Dit is de eigen railterminal van ECT, die deels ook beschikbaar is als openbare terminal. De behoefte aan openbare capaciteit zal de komende jaren toenemen, hetgeen een appèl op de overheid doet om door te zetten met de ontwikkeling van beleid op een samenhangend inland terminal netwerk.

Bestaande partijen als BCTN zien niet zoveel in meer terminals, "dit leidt tot versnippering van de markt, suboptimale inzet van capaciteit van inlandterminals en zeehaven terminals", aldus Thijs van den Heuvel tijdens een interview voor dit onderzoek. Beter is het om de bestaande terminals door te ontwikkelen en te faciliteren, bijvoorbeeld met 24-uurs vergunningen.

Versteijnen ziet samenwerking als meest veelbelovende innovatie voor de (nabije) toekomst. Zowel onderling als tussen de zee- en de landzijde. "De zee- en landzijde zouden als evenredige partner nauw moeten samenwerken om het achterlandvervoer klaar te stomen voor 2015. Alleen zo kan een betrouwbaar (achterland) product worden afgeleverd."

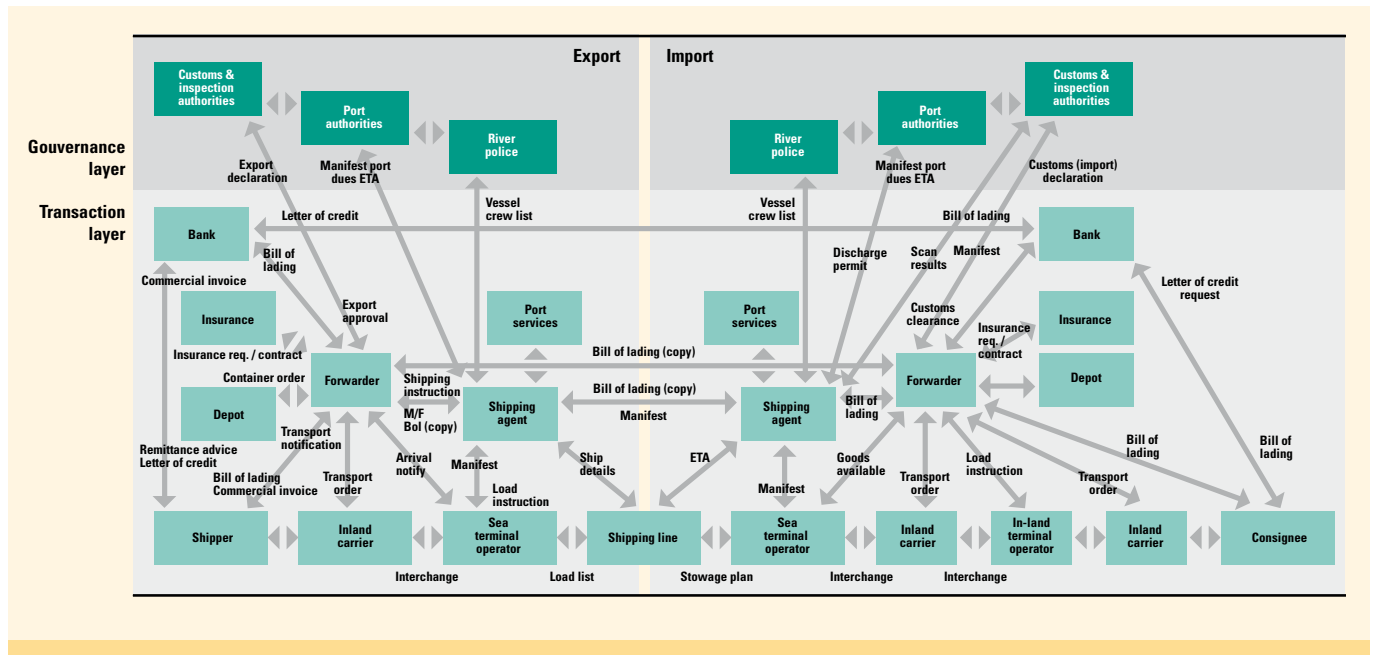
Tot slot zouden prestatie-indicatoren anders toegepast moeten worden. Een van deze indicatoren is het binnen 24 uur na aankomst in de zeehaven moeten afleveren van de goederen in een warehouse. Hier wordt de logistiek dienstverlener simpelweg op afgerekend. Wanneer de hele keten inzichtelijk gemaakt wordt en er vroegtijdig meer informatie beschikbaar is over de noodzakelijke snelheid, dan zouden deze strikte 24-uurs regels voor alles heel anders vormgegeven kunnen worden, waardoor intermodaal vervoer veel meer perspectief krijgt en beter tot zijn recht komt.

"De 24-uurs economie is na de economische crisis weer terug bij af. 's Avonds en 's nachts gebeurt er bij verladers en logistiek dienstverleners niet veel meer. Het nachtelijk vervoeren (iets wat de ECT ook wil) is hier dus ook weer helemaal terug bij af". Wil Versteijnen.

4.5 Informatie en transparantie in de keten

Figuur 4.2 geeft de informatiestromen weer tussen de ketenpartijen onderling en tussen de ketenpartijen en de transport- en inspectieautoriteiten. Informatie in de keten fungeert onder andere als transactiebewijs bij het overgaan van de goederen van de ene naar de andere ketenpartij. Goederen, geld en informatiestromen zijn onderling sterk met elkaar verbonden.

Figuur 4.2 Informatiestromen zeehaven - achterland



Bron: Peter van Baalen, Rob Zuidwijk and Jo van Nunen eds. (2009) "Port Inter-Organizational Information Systems: Capabilities to Service Global Supply-chains", Foundations and Trends® in Technology, Information and OM: Vol. 2: No 2-3, pp 81-241

Niet in alle gevallen is sprake van een onderlinge directe commerciële relatie, hierdoor ontstaan soms spanningsvelden. Een typisch voorbeeld van een dergelijk spanningsveld is de relatie tussen wegtransporteur of binnenvaartoperator en de containerterminal in de zeehaven. Onderlinge afstemming van laad- en losoperaties zijn nodig voor een efficiënte containerafhandeling. Door het gebrek aan een commerciële relatie verloopt deze procedure – en het informatie-uitwisselingsproces – soms (zeer) inefficiënt.

De laatste jaren wordt dit probleem meer en meer onderkend. Zo is ECT op enig moment begonnen met het direct benaderen van grote verladers die van hun terminal gebruikmaken. Dit was vooral essentieel om een beeld te krijgen van de verblijftijd en -oorzaak van containers in de terminal en het vinden van passende oplossingen om zo toenemende congestie en ruimtegebrek op de terminal een halt toe te roepen. Anderzijds is de containerbinnenvaartsector het project MIS-Cobiva (zie hierboven) begonnen, waarmee de informatie-uitwisseling en daarmee de stroomlijning van het proces verbeterd kunnen worden.

Portbase als neutraal platform

Portbase heeft de brede steun van het havenbedrijfsleven en functioneert als neutrale en betrouwbare spin in het web voor alle logistieke informatie in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Via het havenoverstijgende Port Community System van Portbase maken

bedrijven gebruik van intelligente diensten voor efficiënte en eenvoudige informatie-uitwisseling, zowel onderling als met overheden. Alle deelnemers optimaliseren zo hun logistieke processen, zonder dat zij individueel in IT-communicatiesystemen moeten investeren. Portbase is van en voor de havencommunity en heeft geen winstoogmerk.

Ambitie is om via één loket de logistieke ketens van de havens van Rotterdam en Amsterdam zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Binnen afzienbare tijd wil Portbase bovendien het nationale Port Community System zijn. Portbase ambieert verder een sleutelrol in haven-logistieke netwerken in binnen- en buitenland. Voor dit doel combineert de organisatie havenkennis en ICT-knowhow in een persoonlijke samenwerkings sfeer.

Miljoenensubsidie voor logistiek netwerk Portbase

Portbase krijgt € 2,3 miljoen subsidie van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie voor de realisatie van het Nationaal Logistiek Informatienetwerk (NLI). Het netwerk is een middel om Nederland Europees koploper te maken in de logistieke dienstverlening. Portbase begint 1 januari 2011 met de uitvoering van het NLI, dat in 2014 volledig operationeel moet zijn.

NLI maakt het mogelijk om op een eenvoudige manier platformen, systemen en bedrijfsapplicaties met elkaar te verbinden en informatie te delen. Hierdoor kunnen fysieke en commerciële processen en ladingstromen binnen de hele logistieke keten - van haven tot achterland - optimaal op elkaar worden afgestemd. Via NLI kan Portbase nog beter en sneller aan de wensen van de klanten voldoen. Ook kan het bedrijf op klantniveau producten ontwikkelen, waardoor men flexibeler en efficiënter data kan uitwisselen. Dit bespaart administratieve kosten. Daarnaast ontstaat door vernieuwing van de IT-infrastructuur, meer transparantie. Het al bestaande Port Community System wordt volledig in NLI geïntegreerd.

**Naast het ministerie van EZ, L&I en de aandeelhouders van Portbase (Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam) ondersteunen ook de bedrijven Broekman Group, Silver Star Agencies B.V., Maersk Line en Hapag-Lloyd en de ondernemersorganisaties Deltalinqs, VRC, EVO en Transport en Logistiek Nederland het initiatief.
Bron: www.portbase.com en www.portofrotterdam.com, 21 december 2010**

IT gaat helpen bij intermodaal temperatuurgecontroleerd vervoer

Het volgen van lading is bij intermodaal vervoer lastiger dan in het wegvervoer. Tracking & tracing kan uitkomst bieden, ook bij koellading. Het transport van bederfelijke waar in een 45-voetsreefercontainer is een veelbelovend alternatief voor het vervoer in een trailer. In beginsel kan intermodaal vervoer goedkoper, veiliger en milieuvriendelijker zijn dan wegvervoer. Coolboxx, een samenwerkingsverband van wegvervoerders Post-Kogeko en Visbeen en rederij Samskip, is nu anderhalf jaar aan het experimenteren. Het is een selecte groep van verladers van hoogwaardige lading als farmaceutische producten en duurdere groente- en fruitsoorten die de doelgroep vormt en die de hogere kosten ervoor over hebben. Zoals we het nu zien, zullen we het als premium product gaan vermarkten", aldus Sjaak Melissant, general manager van Coolboxx.²⁵

²⁵ Koelen op afstand, Dossier Koel en Vriesvervoer, Nieuwsblad Transport, 29 oktober 2010

Het wegvervoer heeft een sterk voordeel ten opzichte van intermodaal transport van dit soort ladingen: vervoerders kunnen strakke controle uitoefenen. De koelcontainer is niet alleen onbegeleid als hij op een terminal, schip of trein staat, er zijn per definitie ook onderaannemers betrokken bij het vervoer. Wegvervoerders kunnen via boordcomputers rechtstreeks met de chauffeur communiceren. En de chauffeur kan indien nodig direct ingrijpen als er in de trailer iets fout gaat.

De digitale snelweg wordt steeds belangrijker om de achterlandinrichting goed te organiseren. Deze snelweg moet echter ook gewoon gezien worden als een 'stuk infrastructuur', passend bij de modaliteiten weg, spoor en binnenvaart.

Innovatieve oplossingen vanuit de logistiek

- **Havenbedrijven en ECT nemen posities in in het achterland**
- **Ontstaan van nieuwe concepten, zoals extended gate, dryport, landlord constructies**
- **Inlandterminals breiden hun functies uit**
- **Achterlandpartijen zetten in op intermodaal vervoer**
- **'Sense of urgency' en de behoefte om de klant te voorzien van betere, meer flexibele en duurzame maatwerkoplossingen**
- **Behoeft aan intermodale oplossingen groeit**
- **Spoor en binnenvaart kampen nog met imago probleem. Initiatieven als Keyrail (wellicht ook Key-barge) en LINC zijn cruciaal in dit proces**
- **Meer integratie en horizontale samenwerking in de ketens en netwerken**
- **Infrastructuur moet publiek toegankelijk zijn, dit verhoogt de efficiency**
- **De digitale snelweg maakt onderdeel uit van onze infrastructuur**





5 Nederland als één logistiek netwerk

Geen goed functionerend zeehavensysteem zonder een goed werkende achterlandafhandeling en andersom. De mogelijkheid voor havens om aan de maritieme kant onderscheidend vermogen te ontwikkelen is beperkt. Achterlandbereikbaarheid is een cruciale factor in de concurrentie tussen havens. In het rapport van de 'Zeehavenstudie 2009' stelden wij al dat "Samenwerking, delen van kennis, transparantie en innovatie noodzakelijk zijn om de internationale netwerkrol in Nederland te verankeren en stromen fysiek en virtueel blijvend aan Nederland te verbinden. Samenwerking tussen havenautoriteiten, overheden, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden is hierbij van cruciaal belang." Deze conclusie doet nog steeds opgeld, maar gaat niet ver genoeg om de ambities van de 'BV Nederland' te realiseren.

Nederland als één logistiek netwerk, waarbij de zeehavens en het achterland samen een sterke logistieke, economische en maatschappelijke structuur vormen. Dit netwerk zal zich in de toekomst niet kunnen beperken tot Nederland, maar zal juist op zoek moeten naar de synergie met knooppunten in het buitenland, zoals Antwerpen en Duisburg. Onder andere ECT en het Havenbedrijf Rotterdam sorteren hier al op voor. Nederland dient hierop de komende jaren sterk in te zetten om daadwerkelijk 'Europees ketenregisseur' te worden, want onze omgeving is dynamisch en de concurrentie sterk. Machtsverhoudingen verschuiven en andere spelers beïnvloeden de wijze waarop achterlandlogistiek vorm krijgt. Innovatie, durf en verantwoordelijkheid zijn nodig om de bestaande knelpunten het hoofd te bieden, en om de voorziene groei en ambities op adequate wijze te faciliteren. Focus op samenhang zal de positie versneld versterken.

5.1 Ambities en bestaande initiatieven

De Commissie van Laarhoven stelde dat Nederland in 2020 het Europees marktleiderschap moet verwerven in de aansturing van transnationale stromen. Deze ambitie vertaalt zich in het realiseren van een verdrievoudiging van de toegevoegde waarde in ketenregie en -configuratie activiteiten in Nederland van circa EUR 3 miljard in 2007 naar ruim EUR 10 miljard in 2020. De groeiambities van de Nederlandse zeehavens lijken dit beeld duidelijk inhoud te geven. In 2010 zijn de volumes flink aangetrokken en in de zeehavens spreekt men van overslagcijfers die naar het niveau van vóór de crisis bewegen. Overslaggroei dient gepaard te gaan met extra werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De Nederlandse zeehavens zijn internationaal koplopers in hun duurzaamheidstreven. Hiertoe worden harde afspraken in contracten gemaakt.

Vanuit verschillende invalshoeken zijn of worden initiatieven opgestart om de ambities van de adequate facilitering van de voorziene groei en het Europese marktleiderschap vorm te geven. Enkele voorbeelden, zonder de intentie te hebben volledig te zijn:

- 'Alliantie Zeehavens', gestart vanuit enkele ministeries en een aantal zeehavens;
- LINC (Logistiek Intermodaal Netwerk.com), vanuit inland terminal operators en container operators binnenvaart;
- Logistieke Alliantie, elf logistieke organisaties die zich hebben gebundeld in één overlegorgaan;

- SmartPort, begin december 2010 ontstaan als samenwerking tussen de Rotterdamse haven, Deltalinqs, gemeente Rotterdam en de Erasmus Universiteit Rotterdam;
- Extended Gates; opschuiven van 'toegangspoort' buiten de zeehavens;
- 'dryports' in het achterland, met als doel vanuit het achterland 'actief en intermodaal te trekken' aan de lading in één of meerdere zeehavens om zodoende de zeehaven(s) te ontlasten;
- Topinstituut Dinalog, waarin de eerste projecten rond drie thema's ('Cross Chain Control Center', 'Service Logistiek' en 'De Regierol van Knooppunten') van start gegaan zijn;
- Strategisch Platform Logistiek, vertegenwoordiging van het logistieke bedrijfsleven die het kabinet met klem verzocht te blijven investeren in de benodigde programma's en stimuleringsregelingen en te voorkomen dat bezuinigingen op de infrastructurele knelpunten op de belangrijke corridors de ontwikkeling tot stilstand doet komen.

De initiatieven zijn nog steeds erg versnipperd en komen niet vanuit een integrale visie op en de voorwaarden behorend bij de meest optimale inrichting van het toekomstige logistieke netwerk voor Nederland. Nieuw elan is nodig! Alleen de versterking van de onderlinge samenhang van alle schakels in de logistieke keten zal Nederland daadwerkelijk tot koploper van Europa maken.

5.2 Knelpunten huidige structuur

1. Onvoldoende afstemming en samenwerking tussen zeehaven(partijen) en partijen in het achterland

Alle havens in de HLH-range realiseren de komende jaren in fasen capaciteitsuitbreidingen. In sommige prognoses wordt al gewezen op dreigende overcapaciteit. Het is dus eens te meer van belang om aan de (buitenlandse) marktpartijen te laten zien dat Nederland in samenwerking met Antwerpen en Duisburg in staat is om de ladingstromen op slimme en efficiënte wijze aan zich te binden door te investeren in duurzame economische groei en een sterk logistiek netwerk. De Nederlandse zeehavens hebben traditioneel een goede internationale concurrentiepositie. Door het op de markt komen van steeds grotere schepen zal piekdruk in de zeehavens verder toenemen. Hetgeen druk legt op de efficiënte afhandeling van de lading, zowel in de zeehaven als in het achterland. Nog te vaak overheersen de gangbare machtsverhoudingen en vooroordelen, hierdoor ontstaan soms spanningsvelden. Dit staat een efficiënte afhandeling van de lading en daarmee de full service van marktpartijen in de weg. Dit belemmert Nederland in het verder versterken van de internationale concurrentiepositie.

Om de concurrentiekracht van het Nederlandse achterland in kaart te brengen is een sterkte/zwakteanalyse (SWOT) gemaakt van de zeehavens en de verschillende achterlandmodaliteiten. Figuur 5.1 laat de SWOT zien van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van zijn concurrenten. De Nederlandse zeehavens onderscheiden zich met name door de aanwezigheid van voldoende overslagcapaciteit en kwalitatief hoogwaardige maritieme faciliteiten en achterlandverbindingen. Nederland als overslagland heeft hiermee een sterke positie ingenomen onder ketenpartijen van alle continenten. De achterlandbereikbaarheid is een potentieel Unique Selling Point in de HLH-range. Een belangrijk knelpunt om de ambities waar te maken is gelegen in het feit dat de logistieke sector over de hele linie te kampen heeft met personeelstekort. Niet voor niets wordt er al geruime tijd ingezet op imago-campagnes om personeel te werven. Onderlinge afstemming om piekdruk in de haven en het achterland op te vangen en tot optimale inzet van personeel te komen, is noodzakelijk.

Figuur 5.1 SWOT analyse Nederlandse zeehavens

Sterktes 1. Sterke Mainportfunctie (first port of call en internationale aansluiting) 2. Voldoende overslagcapaciteit 3. Aanwezigheid sterk chemisch cluster 4. Aanwezigheid alle transportmodaliteiten 5. Aanwezigheid lokale (consumenten)markt 6. Gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven 7. Aanwezigheid eigen productie (agro)	Zwaktes 1. Congestiegevoelig 2. Onvolledige internationale ontsluiting spoorgoederenvervoer 3. Locatie ten opzichte van opkomende markten in Oost-Europa 4. Dreigend tekort aan logistiek personeel 5. Te beperkte samenwerking tussen modaliteiten
Kansen 1. Opvangen groeiende (container)stromen 2. Bundeling bio(massa) stromen 3. Europese distributiefunctie 4. Verdere ontwikkeling intermodaal vervoer 5. Bundelen van maritieme met continentale stromen 6. Regie over informatiestromen 7. Internationale samenwerking met Antwerpen en Duisburg	Bedreigingen 1. Bereikbaarheid achterland gezien vanuit de netwerkfunctie van Nederland 2. Productieverplaatsingen richting Oost-Europa, Midden-Oosten en BRIC (Brazilië, Rusland, India en China) 3. Criminaliteit op en nabij knooppunten 4. Vervoersbeleid ten aanzien van gevaarlijke stoffen

Bron: NEA

2. Inefficiënties in de modaliteiten, en tegelijkertijd ambitieuze duurzaamheid- en modal spit doelstellingen

Zoals in hoofdstuk 4 van dit rapport is getoond, ontwikkelen diverse ketenspelers initiatieven om de dienstverlening verder te verbeteren. De voorbeelden illustreren durf en visie en weerleggen het soms erg hardnekkige negatieve imago van de (sub)sector of modaliteit. Toch zijn er ook terechte kanttekeningen te plaatsen. Het Nederlandse achterlandvervoer wordt bedreigd door niet-optimale benutting van spoor- en binnenvaartinfrastructuur, maar ook in het wegvervoer zijn inefficiënties te vinden (zie tabel 5.1).

Tabel 5.1 Voorbeelden inefficiënties transportketens

Weg	Spoor	Binnenvaart
Piekvorming aankomst/vertrek trucks bij zeeterminal	Veel vertragingen van treinen (rond de 40% op de havenspoorlijn).	Lange verblijfstijd c.q. wachttijden van binnenvaartschepen in de zeehaven
	Lage gemiddelde snelheid van treinen op internationale corridors	
Piekvorming op weginfrastructuur havengebied en achterland	De facto barrières, verschillen in: stroomspanning, veiligheids- en signalerings-systemen en spoorbreedtes	Kleine call sizes van binnenvaartschepen en vele aanlopen in zeehaven
Gebrek aan informatie bij chauffeur leidt tot inefficiënt breng/haalproces terminal	Ontbreken real-time informatie over de positie van treinen.	Beperkte bundeling binnenvaartlading, onvoldoende planning terminalproces
	Slechte deling informatie met belanghebbenden	
Beperkte bundeling truckcapaciteit en -lading	Beperkt marktaandeel spoor (zowel Rotterdam ten opzichte van concurrenten als voor Europa als geheel)	Nog te beperkte innovatie in de sector, en te weinig nieuwe toetreders

Bron: Een bereikbaar achterland langs vier wegen, bewerking NEA

De combinatie van 'modal split doelstellingen' met de groeiambities vergen de nodige inspanningen van de modaliteiten en juist ook de individuele logistieke bedrijven die hierin acteren. Versnippering moet uitgebannen worden. Juist door de onderlinge samenhang van de modaliteiten verder uit te nutten ontstaan nieuwe kansen en kunnen de inefficiënties gereduceerd worden.

Een zwak punt van het Nederlandse achterlandvervoer is dat veel vervoerders hun diensten onvoldoende helder weten te communiceren naar ketenpartijen. Onder andere hierdoor worden spoor en binnenvaart als gescheiden werelden beschouwd. Het gemis van een opstappunt betekent dat spoorvervoer voor veel bedrijven economisch niet interessant is. De zwakte van de binnenvaart is dat zij haar eigen kracht onderschat. Bovendien heeft deze sector, net als het spoor, last van een grotendeels onterecht slecht imago, waardoor binnenvaartvervoer te vaak nog gezien wordt als langzaam en onbetrouwbaar. Een belangrijk verbeterpunt in het wegvervoer is de onderlinge samenwerking en de samenwerking met andere (achterland)modaliteiten; hiermee kunnen bedrijven zich strategisch beter positioneren. Figuur 5.2 laat de SWOT zien van het Nederlands (intermodaal) achterlandvervoer vanuit het perspectief van de gezamenlijke modaliteiten.

Figuur 5.2 SWOT analyse intermodaal achterlandvervoer gezien vanuit de gezamenlijke modaliteiten

Sterktes 1. Mogelijkheid tot flexibele inzet 2. Transport van deur tot deur 3. Oplossing voor congestieprobleem op de weg 4. Alle modaliteiten beschikbaar, geschikt voor alle typen lading en af te stemmen op de af te leggen afstand en gewenste snelheid 5. Alle goederen kunnen vervoerd worden 6. Minder last van rijverboden (weekend, vakanties) 7. Minder gevoelig voor criminaliteit 8. Meest duurzame oplossing mogelijk	Zwaktes 1. Samenwerking blijkt lastig, onvoldoende informatie-uitwisseling en transparantie 2. Imago individuele modaliteiten, 'onbekend maakt onbemind' 3. Wel extra overslag/handling en dus extra kosten 4. Doorlooptijd soms nog langer dan enkel wegtransport 5. Minder makkelijk in te zetten (meer partijen) 6. Opzetten nieuwe diensten vereist volume, ladingcontrolende partijen committeren zich niet aan diensten van anderen 7. Knelpunten in logistieke processen bij spoor en binnenvaart
Kansen 1. Groei goederenstromen en containerisatie 2. Positionering intermodaal vervoer 3. Bijdragen aan milieudoelstellingen van verladers 4. Grote spelers kunnen de regiefunctie pakken 5. Single Window noodzakelijk 6. Geen spoorboekje nodig bij voldoende volume 7. Openstellen infrastructuur marktpartijen voor derden (interne baan ECT)	Bedreigingen 1. Buitenlandse overheden verstrekken soms exploitatiesubsidies om intermodaal transport te stimuleren 2. Liberalisering spoor niet overal even sterk doorgevoerd, corridors kunnen nog beter 3. Stromen trekken meer oostwaarts, kan regierol Nederland belemmeren 4. Personeelstekort

Bron: CBRB, Rail Cargo information Netherlands en TLN, bewerking NEA

3. Onvoldoende integratie van datacommunicatie – gebrek aan transparantie

De digitale snelweg wordt steeds belangrijker. Moderne informatietechnologie is onontbeerlijk om de groeiambities waar te maken. Het gaat om veilige en adequate informatie-uitwisseling tussen ketenpartijen over de status van een zending, douaneaangifte en inspectie van zendingen, tracking & tracing, security, flexibele vervoersnetwerken die inspelen op de specifieke wensen van de klant. Goede informatievoorziening door de keten als geheel draagt bij aan de efficiënte verwerking van de lading. Wanneer informatie over de lading tijdig bij de juiste spelers aanwezig is, kan het zeeschip efficiënt afgehandeld worden, maar kan eveneens het natraject dat plaatsvindt in de zeehaven en/of in het achterland veel efficiënter ingericht worden. Informatiedeling en flexibiliteit zijn hierbij cruciaal. Zo moet tijdig bekend zijn waar de lading heen moet en met welke modaliteit. Zo kan onnodige dubbele handling zoveel mogelijk voorkomen worden. De digitale snelweg is te beschouwen als een belangrijk onderdeel van onze infrastructuur, naast weg, spoor, binnenvaart, shortsea, buisleidingen etc.

Op te heffen bottlenecks zitten vooral in:

- het ontbreken van eenheid in uitwisselingsstandaarden en documentatie;
- het ontbreken van een onderlinge directe commerciële relatie tussen partijen;
- handmatige invoer in systemen op diverse plekken in het logistieke proces;
- de verspreiding van informatie over een groot aantal partijen en informatiesystemen waardoor het vormen van een totaalbeeld veel tijd kost.

De investeringen, maar ook de inspanningen om te komen tot innovatieve oplossingen en samenwerkingsverbanden kunnen niet ten laste van slechts één of een enkele partij komen. Zij kunnen alleen gedragen worden wanneer partijen bereid zijn zich ook voor langere tijd aan elkaar te verbinden en transparantie te betrachten ten behoeve van een optimaal resultaat. Samenwerking is noodzakelijk, maar slaagt enkel als het voor beide partijen een win-win situatie oplevert. De overheid speelt hierin samen met het bedrijfsleven een belangrijke rol. Zo mag blijken uit de aanpak om te komen tot een 'Nationaal Logistiek Informatienetwerk'.

4. Te weinig daadkracht in internationale promotie van Nederland

Nederland presenteert zich nog in onvoldoende mate als sterk en goed functionerend netwerk, waarbij marktpartijen en overheid de handen ineen slaan. Zowel nationaal als regionaal worden internationale inkomende en uitgaande handelsmissies georganiseerd. Tijdens deze missies worden de sterke kanten gepresenteerd, waarbij onderlinge concurrentie te vroeg in het proces plaatsvindt en er onvoldoende onderscheidend vermogen is. Nederland is een relatief klein land, waarin afstanden beperkt zijn. Voor grote internationale spelers uit bijvoorbeeld China is het onderscheid tussen diverse Nederlandse zeehavens dan ook niet relevant. Zij zijn juist gebaat bij de presentatie van Nederland als 'één logistiek netwerk', haven- én achterlandlogistiek!

5. Minder investeringen in infrastructuur, en beperkte integrale visie

Dominante spelers, koplopers, brancheorganisaties en de overheid delen het gevoel van urgentie dat de verwachte sterke groei van de goederenstromen en de ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten verantwoord gefaciliteerd moeten worden. Ruimte is schaars en de (publieke) middelen zijn beperkt. Vanuit het bedrijfsleven bestaat zorg over de bezuinigingsmaatregelen die het kabinet in voorbereiding heeft. De Nederlandse overheid zal, gedwongen door ombuigingen en bezuinigingen, de komende kabinetsperiode minder investeren in infrastructuur voor het goederenvervoer. De afgelopen jaren is sterk ingezet op marktwerking en zijn verantwoordelijkheden overgedragen aan provincies en gemeenten,

die hier niet altijd de juiste kennis en kunde voor bezitten. Hierdoor ontbreekt het overzicht bij partijen en ontstaat het risico dat er op teveel plaatsen bijvoorbeeld te kleinschalige inlandterminals ontstaan met te weinig armslag en daadkracht.

Samengevat zijn de belangrijkste knelpunten:

- 1. onvoldoende afstemming en samenwerking tussen zeehaven(partijen) en partijen in het achterland;**
- 2. inefficiënties in de modaliteiten, en tegelijkertijd ambitieuze duurzaamheid- en modal spit doelstellingen;**
- 3. onvoldoende integratie van datacommunicatie – gebrek aan transparantie;**
- 4. te weinig daadkracht in internationale promotie van Nederland;**
- 5. minder investeringen in vitale infrastructuur, beperkte integrale visie.**

5.3 De weg naar één logistiek netwerk 2015

De ontwikkelingen in de wereldeconomie zorgen voor veranderingen in de speelvelden van alle marktpartijen. De onzekerheid over het economisch herstel heeft gevolgen gehad voor de logistieke uitgaven van verladers. In 2009 werd allereerst sterk ingezet op het afbouwen van voorraden in de supply-chain. Rederijen voerden als gevolg van de afgenomen volumes consolidatieslagen door, waardoor extra lading juist naar Rotterdam kwam. Rotterdam probeert deze ladingpakketten vanaf dat moment vast te houden en naar de toekomst toe verder uit te breiden. Het is ieders verantwoordelijkheid zijn rol te nemen in de wijze waarop we de groei gaan faciliteren en coördineren. Ieder initiatief dat in het kader hiervan wordt genomen, hoe klein of groot dan ook, zal hieraan bijdragen.

Nederland als één logistiek netwerk - samenhang versnelt versterking van onze positie

De ambitie van Nederland voor 2015 en verder moet zijn: Nederland één logistiek netwerk, waarbij de zeehavens en het achterland samen een sterke logistieke, economische en maatschappelijke structuur vormen. We moeten af van de versnippering. Versnippering in beleid en versnippering in oplossingen. Inzicht in de onderlinge samenhang van activiteiten en beslissingen van de logistieke ketenpartijen is noodzakelijk. Hiervoor is samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid onontbeerlijk. De uitdagingen zijn groot, maar dat zijn de belangen voor de 'BV Nederland' ook. Logistiek wordt niet voor niets gezien als een van de dragers van ons economisch herstel.

1. Faciliteer toekomstige groei door bredere toepassing nieuwe concepten

De Tweede Maasvlakte faciliteert binnen afzienbare termijn een grote groei in containerstromen waarbij er aan de exploitanten harde eisen worden gesteld aan het aandeel spoor en binnenvaart. De Tweede Maasvlakte biedt voldoende capaciteit, maar de vraag is of de ketenpartijen in de haven en het achterland er voldoende op zijn voorbereid en in onderlinge samenhang met elkaar kunnen opereren. Juist bedrijven die een meer strategische positie innemen voor verladers, hebben een voorsprong vanuit hun krachtig en onderscheidend concept. Door over eigen grenzen heen te kijken ontstaan nieuwe methodieken en concepten en creëert een bedrijf een steviger positie in de logistieke keten richting zijn klanten. Nederland heeft sterke behoefte aan het op grotere schaal toepassen van deze bewezen bestaande, maar ook nieuwe concepten. In hoofdstuk 4 zijn vele voorbeelden van goede initiatieven van ketenspelers aan bod gekomen. Door deze in hun onderlinge samenhang verder te ontwikkelen, zal Nederland invulling kunnen geven aan de duurzame economische groeiambitie en kunnen logistieke bedrijven zich hernieuwd presenteren naar

hun klanten. Initiatieven als LINC verdienen brede steun, in plaats van een afwachtende houding. Dit stelt eisen aan de daadkracht van het (Nederlandse) bedrijfsleven en de besluitvaardigheid van de overheid. Steun vanuit branche-, werknemers- en werkgeversorganisaties om tot een samenhangende visie te komen is voorwaardelijk. Het eigen belang kan niet altijd voorop staan. Juist nu geldt: samenhang tussen (onder)delen levert meer op dan de som der delen!

2. Realiseer duurzaamheidsdoelen samen en creëer kansen om knelpunten te reduceren

De Nederlandse zeehavens zijn internationaal koplopers in hun duurzaamheidsstreven en geven daarmee invulling aan de toenemende maatschappelijke druk op dit gebied. De modal-split doelstellingen zijn fors, zeker gelet op de toekomstige groei, die eveneens door de diverse modaliteiten opgevangen dient te worden. Ruimte is schaars en beschikbare middelen zijn beperkt. Zo liggen diverse knelpunten op de loer, die Nederland kunnen schaden bij het behalen van de gestelde ambities. Tenzij Nederland in staat is deze knelpunten (zoals piekdruk in de havens, dreigend personeelstekort, en congestieproblematiek) slim aan te pakken.

Verladers willen duurzaamheid steeds vaker terugzien in de logistieke ketens. Zij zullen daarom op zoek gaan naar expediteurs en logistiek dienstverleners die hen daarin kunnen faciliteren. Nog sterker dan voorheen wordt er gezocht naar manieren om de distributiestromen te bundelen en zodoende te verdikken. Oorspronkelijk succesvolle transportbedrijven zullen steeds meer naar mogelijkheden zoeken om stroomopwaarts te integreren en verladers kunnen die mogelijkheden stroomafwaarts zoeken. Innovatie is zeer belangrijk, echter kennis van logistiek is hiervoor voorwaardelijk, tenslotte gaat het om uw bijdrage in het succes van uw klanten. De service naar de klant zal verder worden uitgebreid door onder andere sterk te blijven inzetten op de optimale modal split, waarmee de klant efficiënt, effectief én op duurzame wijze wordt bediend. Het clusteren van bedrijfsactiviteiten en het bundelen en trimodaal afwikkelen van goederenstromen, zijn manieren om deze doelstelling te realiseren. Het toepassen van nieuwe technologie en innovaties moet bij betrokken partijen een hoge prioriteit krijgen. Alleen dan kunnen doelstellingen als duurzaamheid en een goede bereikbaarheid worden gerealiseerd, en is logistiek Nederland gereed voor de toekomst na 2015!

3. Stimuleer de betrouwbaarheid van het netwerk door betere ontsluiting en benutting digitale snelweg

De betrouwbaarheid van de logistieke keten is "het vermogen om aan de logistieke verwachtingen van de klant te kunnen voldoen". Dit omvat onder meer nakomen van de afgesproken kwaliteit, leveringstermijn (lead time), etc. Door het complexer en langer worden van ketens en de wens om meer te werken in flexibele netwerken, wordt de betrouwbaarheid meer en meer bepaald door de bijdrage van alle spelers en de relaties tussen hun logistieke prestaties dan door de inspanning van één afzonderlijk bedrijf. Coördinatie tussen de bedrijven onderling is essentieel. Het delen van de juiste informatie en het betrachten van transparantie zijn doorslaggevend om een efficiënt logistiek netwerk in te richten dat flexibel kan inspelen op behoeften vanuit de markt. De 'digitale snelweg' is onderdeel geworden van onze infrastructuur en versterkt het zeehavencomplex en de achterlandstructuur tot een 'Unique Selling Point'. Het recente initiatief van overheid en marktpartijen om de krachten te bundelen om Nederland Europees koploper te maken in de logistieke dienstverlening door te investeren in het 'Nationaal Logistiek Informatienetwerk' is dan ook zeer toe te juichen en dient brede navolging te krijgen.

Ook het idee van een 'Single Window' dient door de gehele keten te worden overgenomen. Dit maakt het voor elke partij in de keten mogelijk om slechts eenmalig informatie aan te

leveren. Dit zal tot een wezenlijke verschuiving in verantwoordelijkheid tussen partijen in de keten leiden, en daarnaast tot een aanzienlijke efficiencyverbetering in de ketenprocessen.

4. Concurrere internationaal door regie te voeren

Om onze sterke concurrentiepositie in de HLH-range te behouden is een degelijk en geolied systeem nodig. Regie begint bij de ontwikkeling en inrichting van de infrastructuur. Waar mogelijk moet de infrastructuur openbaar toegankelijk zijn voor daartoe geautoriseerde partijen, zoals is voorzien op de Tweede Maasvlakte. Dit stelt eisen aan de data-uitwisseling en de mate van security. Dit vergt regie op de besturing, daarna volgt de marktwerking. Minder versnippering, maar juist verdere ontwikkeling van reeds bestaande samenwerkingsinitiatieven. Durven inzetten op nieuwe organisatievormen (LINC) en doorpakken op bijvoorbeeld de internationale kansen die de liberalisatie van het spoor Nederland biedt. Koppeling aan de Betuweroute in het oosten van het land, doorpakken op de ideeën om toch tot een knooppunt bij Valburg of Medel (nabij Tiel) te komen zijn van groot belang. Anders vertrekt de werkgelegenheid (value added activiteiten en de toegevoegde waarde) linea recta de grens over naar Duitsland. Het nut van het aantrekken van extra lading via met name Rotterdam verliest dan zijn economische waarde. En voer ook regie over de buitenlandpromotie om een einde aan de versnippering hierin te realiseren. Brancheorganisaties, regionale investeringsmaatschappijen, bedrijfsleven en overheid dienen gezamenlijk Nederland als één logistiek netwerk te promoten. Neem hierbij een voorbeeld aan 'Germany Trade & Invest'.

5. Zet in op vitale infrastructuur, pak door op visie en beleid

Bedrijfsleven en overheid moeten de handen ineen slaan en de gevoelde 'sense of urgency' omzetten in een logistiek masterplan voor Nederland. De overheid dient stevig in te zetten op de verdere ontwikkeling van visie en beleid ten behoeve van één samenhangend logistiek netwerk. Dit dient een sectoroverstijgend beleid te zijn, waarbij verschillende vervoersmodaliteiten integraal worden meegenomen. Dit beleid dient ook invulling te geven aan de economische en ruimtelijke aspecten, waarbij afstemming met regionale overheden en bedrijven nodig is. Deze samenwerking is essentieel voor efficiënt transport en het maken van de juiste keuzes, die van invloed zijn op de directe en indirecte werkgelegenheid, ruimtelijke ordening (inpassen en intermodaal ontsluiten van bedrijventerreinen) en het vestigingsklimaat in Nederland.

Aspecten die in het kader van Nederland als samenhangend logistiek netwerk aandacht vergen zijn:

- antwoord op de vraag die in toenemende mate relevant is: "Verloopt de ruimtelijke inpassing van de groei op een optimale manier voor de maatschappij, rekening houdend met belangen vanuit regionale economie, duurzaamheid en efficiency?" De Tweede Maasvlakte faciliteert binnen afzienbare termijn een grote groei in containerstromen. De inlandterminals anticiperen al met ambitieuze uitbreidingsplannen, mede vanuit de ervaring dat besluitvorming geruime tijd vergt. Het lijkt uiterst wenselijk zo niet noodzakelijk hier vanuit een integraal te ontwikkelen visie op in te zetten en niet te versnipperen en zeker ook geen nieuwe bestuurslagen te creëren;
- onderbouwde discussies over nut en noodzaak van nieuwe spoor- en binnenvaartterminals. Deze ontstaan doordat een fijnmaziger netwerk is gevormd dat zich nog steeds uitbreidt. Zo zijn diverse eigenaren van terminals van mening dat het Container Transferium in Alblasterdam niet nodig is en dat dit zelfs schadelijk kan zijn voor bestaande terminals. Aan de andere kant neemt de roep om een nieuw plan voor Valburg met een opstappunt op de Betuweroute juist weer toe. Een beleidskader is nodig om deze vraagstukken kwantitatief te toetsen c.q. te weerleggen;
- de voorwaardenscheppende kant als onderdeel van de ruimtelijke inpassing. Wet- en

regelgeving vanuit zowel de rijks- als de regionale overheid dienen ondersteuning te bieden zodat deze hubs tot een optimale inrichting en dienstverlening kunnen komen. (Te) Lang lopende discussies over maatschappelijke vraagstukken en het NIMBY effect (Not In My Back Yard) maken besluiteloos en vleugellam;

- de intermodale ontsluiting van onze tweedelijns knooppunten. Deze is nog onvoldoende op internationaal niveau. Met het oog op de komende groei van continentale ladingstromen zal deze sterk moeten verbeteren. Hoe en waar kan deze ontsluiting het best georganiseerd worden? Daarmee samen hangt de vraag in hoeverre Nederland gebruik kan en wil maken van inlandterminals in onze buurlanden zoals Duisburg en Genk en in welke mate Nederland bereid is dergelijke investeringen mede te financieren;
- de mate waarin de overheid bepaalde ontwikkelingen moet stimuleren. Inlandterminals willen steeds meer fungeren als 'extended gate' van mainports. De terminals vragen een Authorised Economic Operator (AEO) status aan, waardoor de douaneafhandeling zich verspreidt over het land. De vraag dient zich aan in hoeverre de overheid deze ontwikkeling moet faciliteren en de inspectie moet aanpassen. Dit vraagt om een bredere afweging in het kader van beleid voor één samenhangend logistiek netwerk;
- de internationale concurrentiepositie van Nederland. Buurlanden als België, Frankrijk en Duitsland zetten actief in op de verdere ontwikkeling van vervoer per spoor en binnenvaart. Zij werken met exploitatiesubsidies om intermodaal vervoer te stimuleren. Het is de vraag in hoeverre dit van invloed is op de concurrentiepositie van Nederland en de wijze waarop Nederland de modal split probeert te faciliteren;
- de wijze waarop geanticipeerd wordt op Europees beleid. Ook in Europa is het beleid niet enkel meer gericht op corridor ontwikkeling, de inlandterminals gaan hier naar grote waarschijnlijk een belangrijke rol in spelen. In Brussel is in 2010 gewerkt aan een nieuw Whitepaper en ook het TEN-T beleid wordt herzien. Om te kunnen anticiperen zal Nederland moeten weten welke veranderingen in ons netwerk nodig zijn en hoe de huidige plannen passen in het toekomstbeeld dat in Europa wordt gevormd.

Samengevat geven vijf hoofdconclusies antwoord op de vraag waarom de strategische noodzaak en richting van de (toekomstige) positionering en performance van de netwerkpartijen zo belangrijk is. Om zodoende te komen tot 'Nederland als één logistiek netwerk, waarin juist de samenhang onze positie versterkt'.

- 1. Faciliteer toekomstige groei door bredere toepassing nieuwe concepten.**
- 2. Realiseer duurzaamheidsdoelen en creëer kansen om knelpunten te reduceren.**
- 3. Stimuleer de betrouwbaarheid van het netwerk door betere ontsluiting en benutting digitale snelweg.**
- 4. Concurrere internationaal door regie te voeren.**
- 5. Zet in op vitale infrastructuur, pak door op visie en beleid.**

Een sterke internationale concurrentiepositie krijg je niet zomaar. De mogelijkheid voor havens om aan maritieme kant nog verder onderscheidend vermogen te ontwikkelen is beperkt. De Tweede Maasvlakte legt hiervoor reeds de basis. Achterlandbereikbaarheid is een cruciale factor in de concurrentiestrijd tussen havens. Om een sterke concurrentiepositie binnen Europa te behouden is een naadloze aansluiting tussen de Nederlandse zeehavens, en (op termijn) Antwerpen en Duisburg en het achterland en vice versa één van de belangrijkste voorwaarden. Innovatie en durf zijn op alle niveaus nodig om de bestaande knelpunten het hoofd te bieden, en om de voorziene groei en ambities op adequate wijze te faciliteren. Binnen welke omgeving u ook acteert, zoek de samenhang met andere partijen en creëer de weg naar een duurzame en gezonde sector. De economie ontwikkelt zich weer positief. Het is tijd om door te pakken om Nederland in 2015 daadwerkelijk te kunnen presenteren als één logistiek netwerk!

Bijlagen

Enkele 'modale termen' toegelicht

Intermodaal transport is goederenvervoer dat zich van verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) en van één en dezelfde laadeenheid bedient. In de praktijk betekent dit, dat binnen een vervoerketen combinaties van weg, spoor en/of water worden gemaakt die gebruik maken van containers, wissellaadbakken of trailers als ladingdrager. De goederen worden tijdens intermodaal transport niet behandeld en blijven op de ladingdrager. Het voor- en natransport wordt meestal uitgevoerd door het wegtransport en het hoofdtransport door binnenvaart, spoor of shortsea.

Bij **multimodaal vervoer** gaat de lading zelf over van de ene modaliteit op de andere. De lading wordt bijvoorbeeld aangevoerd in goederenwagons en gestort in een binnenvaartschip om vervolgens naar de eindbestemming te gaan.

De term '**co-modaal transport**' wordt ook gehanteerd en komt voort uit het Europese beleid: *"Co-modality is a notion introduced by the European commission in 2006 in the field of the transport policy to define an approach of the globality of the transport modes and of their combinations. For the European commission the co-modality refers to a "use of different modes on their own and in combination" in the aim to obtain "an optimal and sustainable utilisation of resources"*

This notion introduces a new approach to the European transport policy in which one do not seek, like in the 2001 White paper 'Keep Europe moving', to oppose transport modes one to another, i.e. opposing roads to its alternatives, but rather to find an optimum exploiting the domains of relevance of the various transport modes and of their combinations."

Bij **synchromodaal transport** gaat het om het bundelen van lading van verschillende opdrachtgevers om zodoende beschikbare capaciteit optimaal te benutten. Hierbij gebruikmakend van verschillende transportmodaliteiten en een naadloze overstap van de ene op de andere modaliteit.

De kenmerken van synchromodaal transport¹:

- lading en bestemming zijn niet langer vastgeklonken aan één vervoerswijze: de beschikbare capaciteit van vervoermiddelen en infrastructuur bepalen samen met de aard van de lading de keuze voor weg, water, lucht of spoor;
- groei in handelsvolume leidt in dit systeem tot een verbetering van de bereikbaarheid en duurzaamheid omdat de industrie als vanzelf meer gebruik zal gaan maken van water- en railtransport als het volume groeit;
- nieuwe regiecentra met hoogwaardige werkgelegenheid zorgen voor het samenbrengen van goederenstromen, het synchroniseren van diensten en het afstemmen van vervoerswijzen.

¹ Synchromodaal Transport, Brief Strategisch Platform Logistiek aan informateur Opstelten, augustus 2010

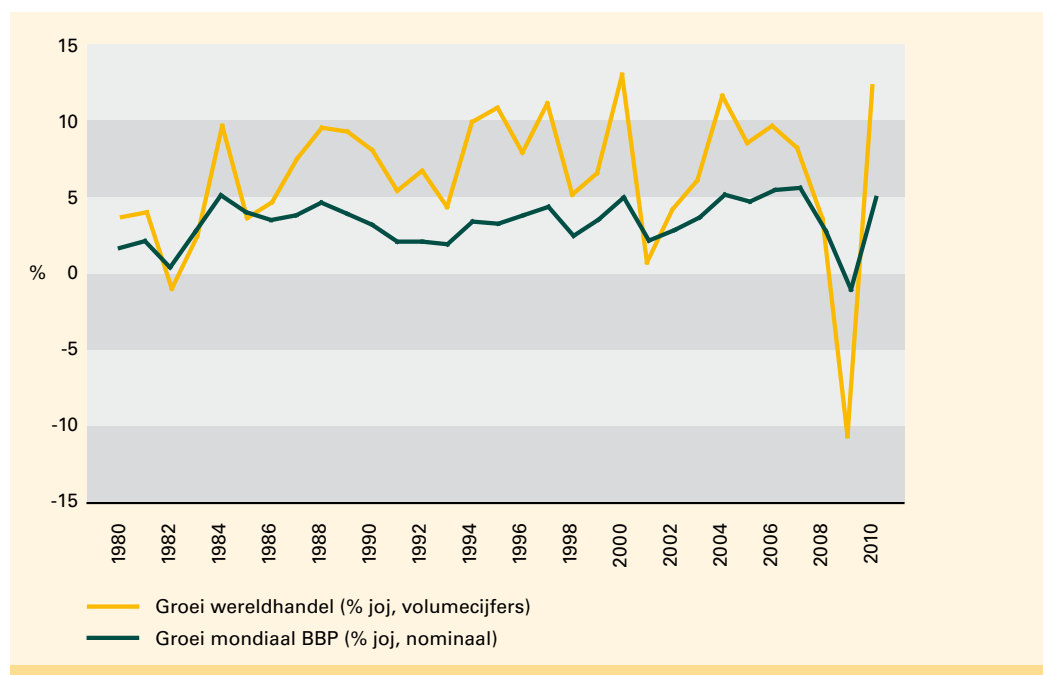
Macro-economische ontwikkelingen ABN AMRO economisch bureau

Nablussen en hervormingen blijven noodzakelijk

De uitslaande brand op de Amerikaanse huizenmarkt in 2007 heeft de wereldeconomie niet in as gelegd. Dit rampscenario is vermeden dankzij een alerte reactie van beleidsmakers. Die rukten met groot materieel uit en konden de brand op tijd onder controle brengen. Het grootste gevaar is nu geweken. Toch mag de aandacht niet verslappen. Ondanks het sein brand meester kunnen smeulende resten onverhoopt vlam vatten en voor nieuwe problemen zorgen. De internationale handel is een zorgkind dat in dit verband in het oog springt.

Hoewel niet de oorzaak, is de wereldhandel wel een van de belangrijkste slachtoffers van de kredietcrisis. De waarde van de wereldhandel lag in mei 2009 liefst 20% onder het niveau van februari 2008, toen de handel nog een recordhoogte bereikte. De terugval van het in dollars gemeten mondiale BBP was over geheel 2009 veel bescheidener, slechts 5%. Wij kunnen nu vaststellen dat de terugval gelukkig van tijdelijke aard was. De wereldeconomie heeft zich sinds de tweede helft van 2009 herpakt. De wereldhandel staat weer op het niveau van vóór de kredietcrisis (zie figuur A).

Figuur A. Groei wereldhandel 2010



Bron: Thomson Reuters Datastream

Er zijn twee hoofdoorzaken aan te wijzen voor de sterke terugval van de wereldhandel tijdens de kredietcrisis. Om te beginnen leven wij in een netwerkeconomie. Industriële goederen, zoals computers, worden niet langer in één land vervaardigd, maar komen tot stand met behulp van complexe productieketens, waarbij een groot aantal landen betrokken is. Als de vraag naar laptops in Europa terugvalt, daalt niet dus alleen de uitvoer van in China geassembleerde laptops, maar vallen ook de handelsstromen stil die samenhangen met de toevoer naar China van de losse onderdelen vanuit de rest van de wereld.

De andere reden waarom de kredietcrisis zo stevig inhakte op de internationale handel, is de rol van financiële markten. De uitwisseling van producten levert financieel risico op. De

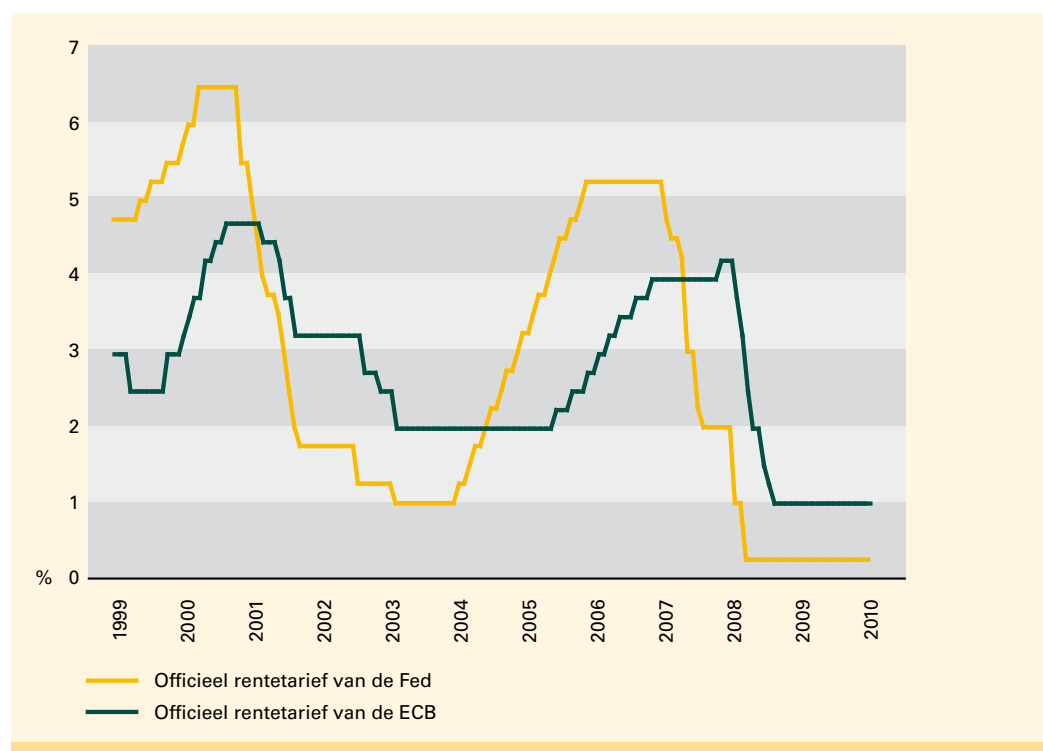
leverancier heeft pas zekerheid over de betaling als het geld op de rekening staat. Tijdens de kredietcrisis nam de angst toe dat tegenpartijen in gebreke zouden blijven. Handelaren verlangden daarom garanties van elkaar, zoals kredietbrieven, ook van partijen waar ze eerder nog op basis van vertrouwen mee handelden. Terwijl de vraag naar garanties steeg, haperde het aanbod ervan. De handelsfinanciering viel namelijk droog vanwege het wantrouwen tussen banken.

Beide oorzaken maken duidelijk dat de rol van vertrouwen cruciaal is in een markteconomie. Producenten werken er hard aan om zo min mogelijk voorraad aan te houden. Dat helpt de kosten naar beneden te drukken. Daar staat wel tegenover dat het bedrijf moet kunnen rekenen op toeleveranciers. Indien spullen niet tijdig volgens afspraak worden geleverd, kunnen productielijnen van de ene op de andere dag stil komen te liggen. De kredietcrisis heeft dit pijnlijk duidelijk gemaakt. Producenten hebben lering getrokken en proberen nu met man en macht het aantal toeleveranciers te beperken en de productieketens korter te maken. Dat is wel zo overzichtelijk.

Fase 1, vertrouwen herstellen

Er zijn ook factoren waar individuele ondernemers minder grip op hebben. Financiële markten bijvoorbeeld. Die vormen doorgaans een bron van stabiliteit in rustige tijden. In roerige tijden kunnen deze markten echter bijzonder destructief zijn. Een belangrijke reden voor de opleving van de internationale economie is dat regeringsleiders en centrale bankiers het hoofd koel hebben gehouden. Zij wisten door middel van renteverlagingen (zie figuur B), garanties en andere steunmaatregelen de rust op financiële markten te herstellen. Wetenschappelijke studies naar de oorzaken van de depressie in de jaren dertig wijzen uit dat het veel beter is de financiële sector en de economie de helpende hand te reiken dan deze aan hun lot over te laten. Deze lessen hebben de beleidsmakers ter harte genomen.

Figuur B. Officiële rentetarieven FED en ECB



Bron: Bloomberg

Een ander terrein waar individuele ondernemers weinig invloed op hebben, is de internationale politiek. En dat is misschien maar goed ook. Analyse van de depressie in de jaren dertig wijst uit dat de valkuil van protectionisme beter kan worden vermeden. Het geeft op de korte termijn wellicht lucht om de werkgelegenheid te stimuleren door binnenlandse bedrijven te bevoordelen en buitenlandse bedrijven via invoerheffingen buiten de deur te houden. Op de lange termijn vergroot dit echter de problemen. De productiviteit verbetert nauwelijks indien de mogelijkheden voor specialisatie en schaalvergroting worden beknot. Die belangrijke les uit de depressiejaren heeft politici ervan overtuigd dat het beter is de roep van het thuisfront en van belangengroepen om de eigen industrieën te beschermen te weerstaan.

Met dank aan de juiste beleidsinitiatieven vertoont de wereldeconomie sinds de tweede helft van 2009 weer veerkracht. De activiteit trekt aan. Aanvankelijk leunde het herstel vooral op de voorraden. Bedrijven die bij gebrek aan contanten tijdens het hoogtepunt van de crisis hadden ingeteerd op hun voorraad, begonnen weer reserves aan te leggen. Dat duwtje in de rug voor de economie valt nu weg. Het stokje wordt overgenomen door de investeringen. Ondernemers beginnen investeringsplannen af te stoffen die tijdelijk op de plank zijn beland. Banken merken dat onder andere aan de vraag naar leningen. Volgens de Europese Centrale Bank is de vraag naar bedrijfskrediet in Europa in het derde kwartaal van 2010 voor het eerst sinds twee jaar toegenomen. Groei van de investeringen vormt een gunstige voorbode voor de werkgelegenheid en de consumptieve bestedingen.

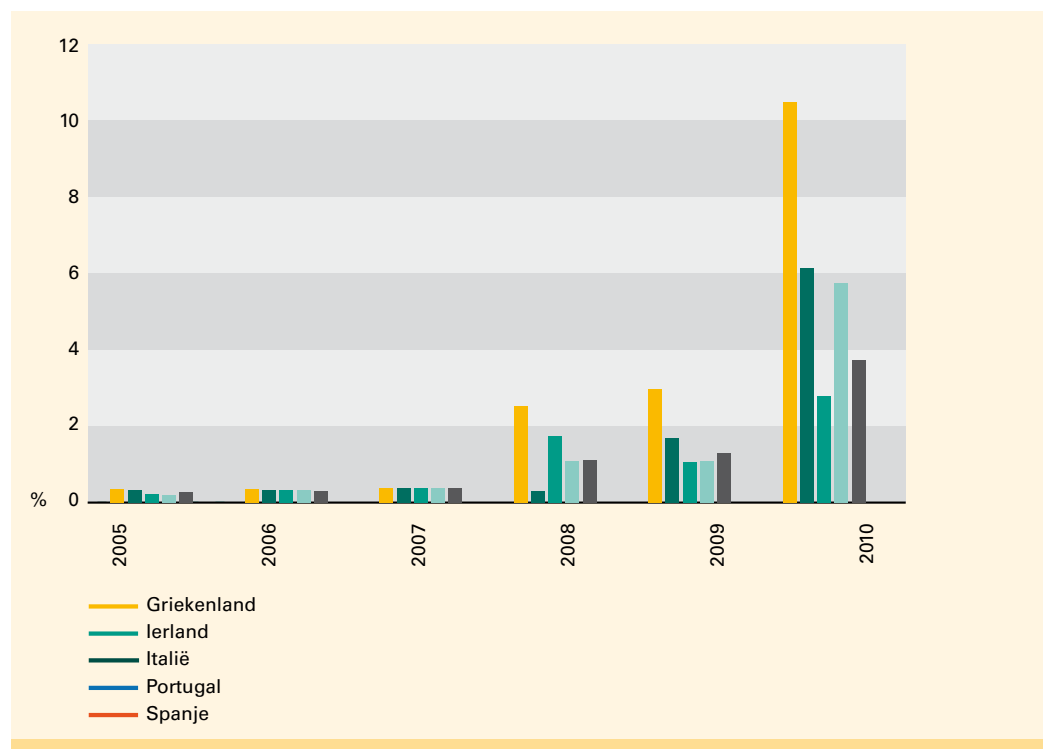
De veerkracht is overigens voor een belangrijk deel te danken aan de geldpers. Centrale bankiers hebben tijdens de crisis als een haas de rentetarieven verlaagd en geld in de economie gepompt. Dat laatste gebeurde onder door obligaties aan te kopen, een beleid dat ook wel bekend staat als 'kwantitatieve verruiming'. Degenen die vertrouwd zijn met het werk van Milton Friedman zien dan al snel inflatiegevaar opdoemen. Friedman wijst tenslotte op het risico van "Too much money chasing too few goods". Toch is het gevaar van inflatie beperkt. De industriële productie is onder het niveau van vóór de crisis. Ondernemers zien door de lage bezettingsgraad weinig mogelijkheden om de prijzen te verhogen. Ook vanuit de arbeidsmarkt is er weinig opwaartse prijsdruk. De werkloosheid is toegenomen, waardoor werknemers weinig aanknopingspunten hebben om hoge looneisen te stellen. Het Internationaal Monetair Fonds stelt terecht dat deflatie (een daling van het prijspeil) vooralsnog een groter probleem vormt dan inflatie (een stijging van het prijspeil). Die vlieger blijft opgaan zo lang de wereldeconomie beneden potentieel presteert. Centrale banken kunnen daarom voorlopig vasthouden aan het soepele monetair beleid en de rente laag houden.

Fase 2, schuldenlast verminderen...

De lage rente helpt om de schuldenlast te verminderen. De schuldratio's zijn in de aanloop naar de kredietcrisis gestegen, in enkele gevallen tot onhoudbare niveaus. Het zal enige tijd vergen voordat de financiële balansen weer zijn hersteld. De meeste bedrijven gingen de crisis in met een redelijk gezonde balans. Die balansen zijn tijdens de crisis enigszins aangestast, maar dankzij het winstherstel tonen deze alweer verbetering. De gezinnen lopen achter bij bedrijven als het gaat om schuldafbouw. Toch maken ook zij vorderingen. Zo sparen Amerikanen weer en neemt hun netto vermogen weer toe. Ook banken doen hun best om orde op zaken te stellen. Verliezen worden in hoog tempo afgeschreven en kapitaal wordt aangevuld. Toch is er nog een lange weg te gaan, onder meer omdat banken een grotere kapitaalbuffer zullen moeten aanhouden om herhaling van de kredietcrisis te voorkomen. Zij hebben dus weinig ruimte om de kredietmotor aan te zwengelen.

De pijnlijkste aanpassing ligt vermoedelijk op het bordje van overheden. De belastinginkomsten zijn door de terugval van de economie gedaald. Bovendien drukken de extra lasten ter bestrijding van de crisis op de begroting (figuur C). Er zit weinig anders op dan te saneren, zowel door te bezuinigen als door de lasten te verzwaren. Het eerste heeft de voorkeur. Het tweede is soms onvermijdelijk. De internationale Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) adviseert de lasten te verhogen door hogere tarieven op BTW en onroerend goed. Dit omdat dergelijke belastingen lastig te omzeilen zijn en een stabiele inkomstenbron vormen, ook in economisch mindere tijden. Daarnaast stelt de OESO dat de activiteit door dit soort belastingen minder wordt gehinderd dan door belastingen op arbeid en winst.

Figuur C. CDS spreads



Bron: Bloomberg

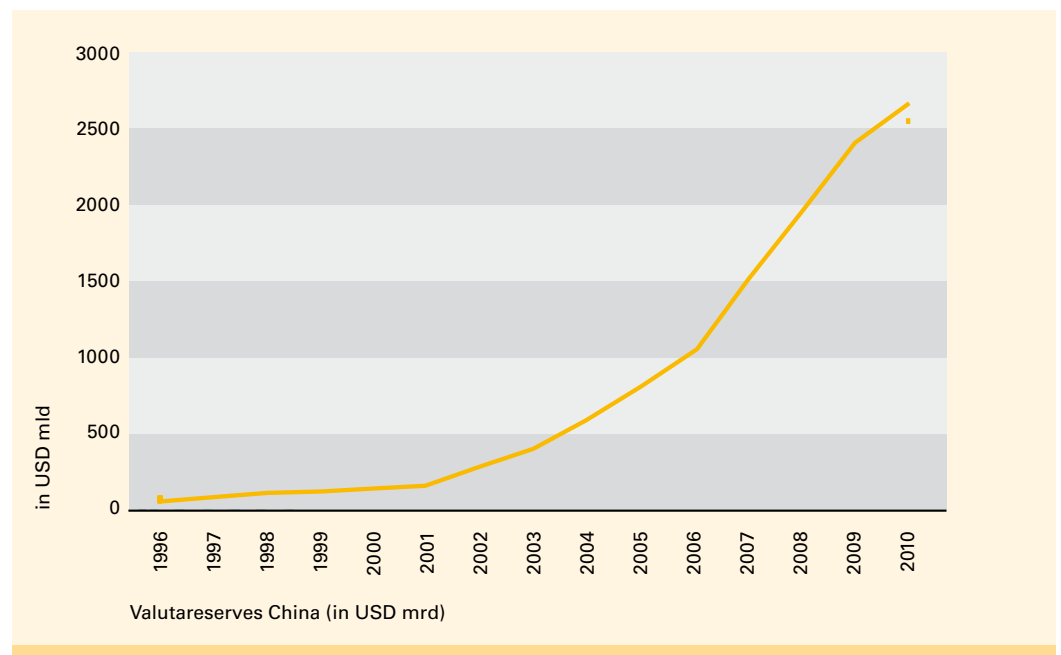
De aanpassing van de financiële balansen zet een rem op de vraag. De bedrijvigheid zal door de komende jaren op een lager niveau liggen dan dat wij gewend zijn. Onderzoek van Carmen Reinhart laat zien dat herstel na financiële crises doorgaans traag en pijnlijk is. Na financiële crises is de economische groei aanzienlijk lager en ligt de werkloosheid op een hoger niveau dan ervoor. De groei van de wereldeconomie gecorrigeerd voor inflatie zal eerder in de buurt van 3% liggen dan op het niveau van 4%, zoals gebruikelijk was in de aanloop naar de kredietcrisis. Dit vooruitzicht mag kaal klinken, het is nog altijd veel vriendelijker dan het scenario van een herhaling van de jaren dertig, zoals ons in 2008 als een zwaard boven het hoofd hing.

...en internationale samenwerking veiligstellen

Er zijn ook nog andere beren op de weg. De bereidheid van landen om samen te werken is geluwd sinds de wereldeconomie opveert. Een belangrijke twistappel vormen de wisselkoersen. Veel opkomende landen hebben sinds de Azië-crisis omvangrijke internationale valutareserves (lees dollars en euro's) aangelegd. Die buffers waren nodig om de eigen munt te beschermen tegen abrupte koersdalingen als gevolg van kapitaalvlucht. Prettige

bijkomstigheid is dat de vreemde valuta-aankopen de koers van de eigen valuta naar beneden duwt. Dat helpt de eigen producten goedkoop op de wereldmarkt aan te bieden en de binnenlandse werkgelegenheid te stimuleren ten koste van de werkgelegenheid in het buitenland. Zo lang de werkloosheid mondiaal laag is, levert een dergelijk wisselkoers-beleid geen problemen op. Maar bij een hoge werkloosheid leidt het tot fricties, zoals nu tussen de Verenigde Staten en China.

Figuur D. Valutareserves China



Bron: Bloomberg

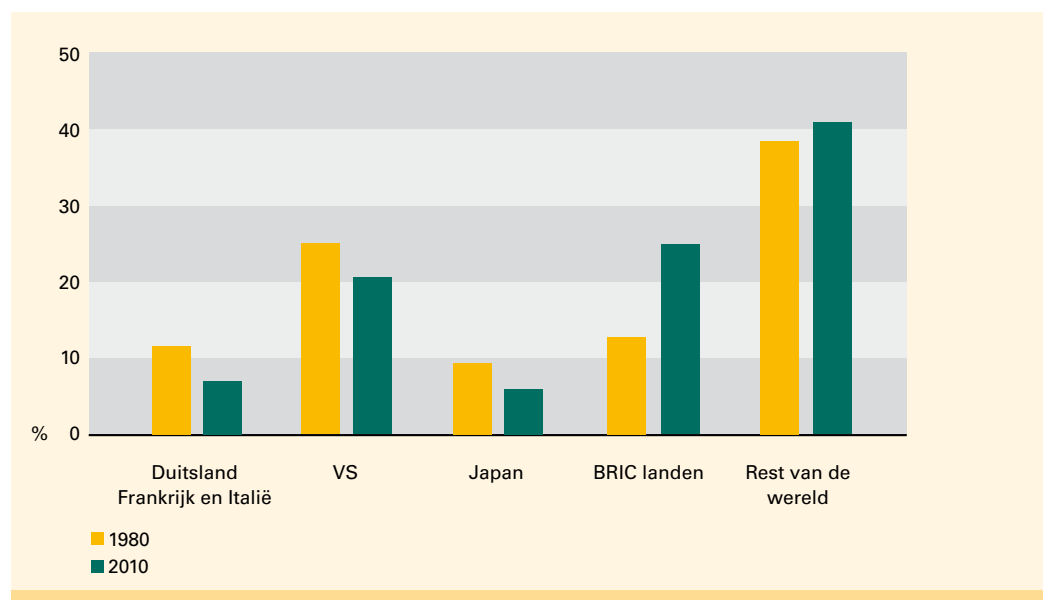
De kans is klein dat China nog heel lang kan vasthouden aan de strakke koppeling aan de dollar. De internationale reserves zijn in het derde kwartaal van 2010 met USD 194 mld toegenomen tot USD 2.648 mld. (zie figuur D). De reserves stegen alleen al in de maand september met USD 100 mld, oftewel USD 5 mld per werkdag. Dit terwijl het Chinese BBP per werkdag USD 20 mld bedraagt. Een kwart van de Chinese verdiensten is dus in reserves gestoken. Dat valt niet vol te houden en is bovendien schadelijk voor de binnenlandse economie. Daar komt bij dat de Verenigde Staten de druk opvoeren. De Federal Reserve wil coûte que coûte de dreiging van deflatie de kop indrukken en zal obligaties opkopen om nog meer geld in de markt te pompen. De groeiende stroom dollars maakt het voor de Chinezen haast onmogelijk om de strakke koppeling van de yuan aan de dollar te handhaven. De dollar zal onvermijdelijk verzwakken.

China zal zich echter niet eenvoudig gewonnen geven. De Chinezen verwijten de Amerikanen dat zij de problemen over zichzelf hebben afgeroepen en manen hen eerst maar eens zelf orde op zaken te stellen. De irritaties over en weer zijn tot dusver niet geëscaleerd. Wel worden er speldenprikken uitgedeeld. De sancties zijn vaak subtiel en liggen verscholen onder eisen over gezondheid en duurzaamheid. Toch werpen deze onmiskenbaar een belemmering op voor de handel. De internationale bereidheid tot samenwerken komt door het gehakketak op lossere schroeven te staan, ook buiten China en de Verenigde Staten. De G20 landen hebben groeiende moeite om overeenstemming te bereiken over de te volgen koers. De coördinatie is gebrekkig, zowel op economisch als op monetair vlak. De neiging neemt toe om de eigen belangen te laten prevaleren boven de gezamenlijke.

Zwaartepunt economie verschuift

De strubbelingen ten spijt is het proces van verdere integratie vermoedelijk niet te stuiten. Het zwaartepunt van de economie zal verder richting de opkomende landen verschuiven. Dat proces is al in volle gang (zie figuur E). Hun aandeel in de wereldeconomie is al toegenomen van 20% in 1980 tot 30% nu. En als voor verschillen in koopkracht wordt gecorrigeerd, is dat aandeel nog hoger. China is de grootste economie ter wereld na de Europese Unie en de Verenigde Staten. Het stootte Japan in 2010 van de derde positie en het is een kwestie van tijd voordat het verder op de ranglijst stijgt. Het aandeel van de opkomende landen in de handel blijkt uit de toename van hun aandeel in de mondiale uitvoer van 19% begin jaren negentig tot 35% nu. Andersom worden de opkomende landen ook steeds belangrijker voor de ontwikkelde economieën. Azië is een steeds voornamere bestemming voor de uitvoer van de Europese Unie.

Figuur E. Aandeel in mondiaal BBP



Bron: Thomson Reuters Datastream

Behalve qua volume veranderen de internationale handelsbewegingen ook qua aard. Waar opkomende landen vroeger vooral bulkgoederen uitvoerden naar het Westen en de westerse landen daar eindproducten voor terugleverden, zijn de uitgewisselde producten tegenwoordig meer van vergelijkbare aard. Dat proces wordt nog eens versterkt door innovaties in de transportbranche. Zo kunnen bloemen spoedig per boot vanuit Afrika worden vervoerd dankzij verbeterde koel- en conserveringstechnieken. Vervoer per boot levert een behoorlijke besparing ten opzichte van het vliegtuig. Fijnmazige infrastructuur helpt regio's te ontsluiten. De Chinese regering heeft flink geïnvesteerd in spoorverbindingen meer landinwaarts. De combinatie van goede verbindingen en goedkope arbeidskrachten trekt een groot aantal bedrijven over de streep om productiecapaciteit van de kust naar het binnenland te verplaatsen.

De overgang naar een verder geïntegreerde wereldeconomie gaat niet zonder slag of stoot. Het vaste-wisselkoerssysteem loslaten vormt een stap in de goede richting, maar niet de enige. De protectionistische reflex ligt altijd op de loer. Daarom blijft de afronding van de Doha-ronde broodnodig. Indien het onmogelijk is om deze hervormingsagenda voor de internationale handel er bij wijze van unaniem besluit doorheen te krijgen, zullen landen die wel voorwaarts willen, samen een coalitie moeten vormen en desnoods vooruit moeten

lopen op de muziek. Behalve internationaal zijn er ook nationaal hervormingen geboden. De voortschrijdende economische integratie zal het proces van creatie en destructie van banen verder versnellen. Werknemers die zich niet tijdig aanpassen dreigen buiten de boot te vallen. Sociale stelsels dienen zodanig te zijn ingericht dat ingezetenen zich kunnen voorbereiden op verandering van baan. Het zal voor politici lastig zijn om draagvlak te vinden voor dit soort sociale hervormingen. Dat ontslaat hen echter niet van de plicht zich ervoor in te zetten. Gebrek aan hervormingsbereidheid hindert het herstel en verhoogt het risico dat pas gebluste brandjes weer oplaaien.

Tabel ramingen Economisch Bureau

Ramingen 2011		
BBP-groei	2010	2011
Verenigde Staten	2,9	3,3
China	10,4	9,4
Eurozone	1,6	1,5
Nederland	1,8	1,4
Inflatie	2010	2011
Verenigde Staten	1,6	1,5
China	3,3	4,0
Eurozone	1,5	1,5
Nederland	1,3	1,6
Saldo lopende rekening (%BBP)	2010	2011
Verenigde Staten	-3,4	-3,7
China	5,2	5,0
Eurozone	-0,4	-0,2
Nederland	5,4	5,4
Begrotingssaldo (% BBP)	2010	2011
Verenigde Staten	-8,9	-9,7
China	-2,8	-2,3
Eurozone	-6,4	-4,6
Nederland	-5,8	-4,0
Overheidsschuld (% BBP)	2010	2011
Verenigde Staten	94	102
China	18	17
Eurozone	84	87
Nederland	65	67
Valuta	2010	2011
EUR/USD	1,34	1,30
EUR/Yuan	8,72	8,06
EUR/Brits Pond	0,83	0,82
10 jaars rente	2010	2011
Verenigde Staten	3,2	4,2
Duitsland	2,9	3,8
China	3,9	NB
Nederland	3,1	3,9

Bron: Economisch Bureau ABN AMRO Bank

Namenlijst geïnterviewden

Bedrijf

Argos Oil

BCTN

ECT

Gebroeders Versteijnen Tilburg, Barge
Terminal Tilburg en Brabant Intermodal
Havenbedrijf Rotterdam
Keyrail
KNV Spoorgoederenvervoer
LINC
Sabic Europe
Seacon Logistics

Geïnterviewde

mevrouw Geke Krijger

de heer Erik Mather

de heer Rien Geurts

de heer Thijs van den Heuvel

de heer Paul Ham

de heer Jan Nater

de heer Wil Versteijnen

de heer Martien Windhorst

de heer Cees Tommel

de heer Johan ter Poorten

de heer Jan Buiten

de heer Henk Schaafstal

de heer Hai Berden

Namenlijst deelnemers ketengesprekken

Bedrijf

BCTN
 Bring Logistics
 Bulcontrans
 CBRB
 Cehave Landbouwbelang
 CEVA Logistics
 DEAL Services
 DHB
 ECT
 Flora Holland
 Gebroeders Versteijnen Tilburg, Barge
 Terminal Tilburg en Brabant Intermodal
 Ge-eX Logistics
 Groenenboom Transport
 G. van der Heijden & Zn. en Truckloadmatch
 Hupac
 Interbulk Group
 Keyrail
 LINC
 Oudcomp
 Oosterhoutse Container Terminal en
 Brabant Intermodal
 Port of Amsterdam
 Portbase
 Post-Kogeko
 Sabic Europe
 Samskip
 Seacon Logistics
 Stolt Tankers
 Tjek
 TransMission
 TLN
 Van Uden Logistics

Deelnemer

de heer Thijs van den Heuvel
 de heer Michel van IJzendoorn
 de heer Anton van Hattem
 de heer Robert Tieman
 de heer Cornel Boere
 de heer Joris Beck
 de heer Joost van Dijk
 de heer Marius Verschuuren
 de heer Paul Zoeter
 de heer Servaas van der Ven

 de heer Wil Versteijnen
 de heer Gerard de Groot
 de heer Frans van den Boom
 de heer Bert van der Heijden
 de heer Mark Jansen
 de heer Toon Bruining
 de heer Cees Tommel
 de heer Jan Buiters
 de heer Sjaak Oudakker jr.

 de heer Arie Rietveld
 de heer James Hallworth
 de heer Paul Swaak
 de heer Jelle Bekker
 de heer Henk Schaafstal
 de heer Aad Koolaard
 de heer Corné Geerts
 de heer Robert van der Bor
 de heer Bas Holland
 de heer Peter Tjalma
 mevrouw Babiche van de Loo
 de heer Wybe Jan Bleeker

Literatuurlijst

Rapporten en artikelen

- 2010 15th Annual Third-Party Logistics Study, Capgemini Consulting, Georgia Institute of Technology en Panalpina, september 2010
- A15 project Van Maasvlakte naar Achterland, Duurzaam vervoer als uitdaging, Transumo, 2009
- Advies Binnenvaartambassadeur, september 2010
- Ambitiedocument alliantie Zeehavens, Congres Randstad 2040, februari 2010
- Biobrandstofproductie in Nederland, onderzoek naar huidige en geplande biobrandstof-installaties in Nederland, Milieudefensie, 2008
- Blueports als essentieel onderdeel voor logistiek netwerk in Nederland, presentatie tijdens Jaarcongres Blueports van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) 2010, Haven Amsterdam, Koen Overtoom, oktober 2010
- Bouw terminal voor containers aan Amsterdam-Rijnkanaal dit jaar van start, Medelmix, mei 2009
- Businessplan 2010-2014 Groningen Seaports
- De agrologistieke kracht van Nederland, Platform Agrologistiek, NDL/HIDC en TNO, 2009
- Economische Wegwijzer nader verklaard, TLN en EVO, 2010
- Een bereikbaar achterland langs vier wegen, Achterlandbereikbaarheid als organisatievraagstuk, Erasmus Universiteit Rotterdam, Transumo, 2009
- Europese netwerken, verbeteringspotenties in Europese logistieke netwerken, Transumo, 2006
- Excellente logistiek, de optimale combinatie van slimme, gevarieerde en efficiënte netwerken maakt het verschil, NDL/HIDC, 2003
- Gezond is Meer, Duurzaamheidsverslag 2009, The Greenery, 2010
- Havenplan 2020, Ruimte voor kwaliteit, Gemeente Rotterdam, 2004
- Kansen en bedreigingen voor de Nederlandse zeehavens. BCI, 2008
- Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens. Nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van actuele prognoses, Ecorys in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010
- Liberalisatie van het goederenvervoer per spoor. Dominante marktspelers na de liberalisatie in het goederenvervoer per spoor, Master-thesis in Europese studies, Universiteit van Amsterdam, Marcel de Jong, 2010
- Logistiek en supply-chains: Visie en ambitie voor Nederland, Commissie Van Laarhoven, 2009
- Logistiek tussen de bedrijven door. De winst van samenwerking, TNO en EVO, 2010
- Logistiek van agro, food en feed producten, NEA in opdracht van ING, KNV en Platform Agrologistiek, juni 2010
- Intermodaal knooppunt Schiphol, Govera Magazine, nr. 2 2010
- Planning en Control in Intermodale Versketens. Programma van eisen voor een neutrale informatievoorziening voor een intermodale planning van gecontaineriseerde stromen, Frugi Venta en Flowinnovation, 2010
- Port Inter-Organizational Information Systems: Capabilities to Service Global Supply Chains, Peter van Baalen, Rob Zuidwijk en Jo van Nunen eds., Foundations and Trends® in Technology, Information and OM: Vol. 2: No 2-3, pp 81-241, 2009
- Slimme haven 2008 - 2020, havenvisie gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam, 2008
- Spoor in Cijfers 2010, Rail Cargo information Netherlands, 2010
- Stimulering van de economische potentie van duurzame energie voor Nederland, Ronald Berger Strategy Consultants, 2010

- Strategisch Masterplan (concept) Zeeland Seaports 2009 – 2020
- Strategische verkenning Gateway Rotterdam NL2.0, studie ter ondersteuning van Advies Gateway Strategie Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2009
- Synchromodaal Transport, Brief Strategisch Platform Logistiek aan informateur Opstellen, augustus 2010
- Transumo Extended Gate. Hoogwaardige verbindingen zeehavens met achterlandterminals, Eindrapport, Albert Veenstra, 2009
- Visie Goederenvervoer 2010 – 2030 van de West-Brabantse Vergadering
- Visie op Transport en Logistiek: Expeditie, ABN AMRO, 2010

Websites

- www.emmen.nl
- www.europeangatewayservices.com
- www.flora.nl
- www.greenportsnederland.nl
- www.greenrail.nu
- www.janderijk.com
- www.logistiek.nl
- www.maasvlakte2.com
- www.monsterboard.nl
- www.nationalehavenraad.nl
- www.nieuwsbladtransport.nl
- www.portofrotterdam.com
- www.portofamsterdam.com
- www.rijksoverheid.nl
- www.supplychainmagazine.nl

Colofon

Dit rapport is een uitgave van ABN AMRO in samenwerking met FENEX, Rail Cargo information Netherlands, Transport en Logistiek Nederland, en Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart; laatste met medewerking van Bureau Voorlichting Binnenvaart.

Het rapport is geschreven door NEA Transportonderzoek en –opleiding in opdracht van ABN AMRO Sector Advisory.

Commercieel contact:

ABN AMRO Sector Advisory, Bart Banning, sector banker Transport & Logistiek
Bart.banning@nl.abnamro.com, telefoon 020 343 64 87

Bijdrage macro-economische verkenning ABN AMRO:

ABN AMRO Economisch Bureau, Philip Bokeloh, econoom
Philip.bokeloh@nl.abnamro.com, telefoon 020 383 26 57

Distributie:

ABN AMRO Sector Advisory, Hatim Chebti, marketeer
Hatim.chebti@nl.abnamro.com, telefoon 020 343 44 61

Digitale versie van deze uitgave met bijlagen kunt u vinden op
www.abnamro.nl/transportenlogistiek.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Het gebruik van tekst en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

© ABN AMRO, januari 2011

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO. Teksten zijn afgesloten op 15 januari 2011.