

Congres Alliantie Zeecontainervervoerders over minder leegrijden

Samen doen wat al

Goede bedoelingen te over, maar nog altijd wordt er veel te veel leeggereden door zeecontainervervoerders. Wie durft het initiatief te nemen om hier voorgoed een einde aan te maken?

DOOR TWAN VAN DER HEIJDEN

Uitdrukkelijk is het niet, wel een teken dat de bereidheid in voldoende mate aanwezig is. Al vele jaren kampen zeecontainervervoerders met het probleem dat zij relatief veel leegrijden. Vorig jaar werd tijdens het jaarcongres van de Alliantie Zeecontainer Vervoerders (ZV), één van de deelmarkten binnen TLN, al een eerste stap gezet om hier zoveel mogelijk een einde aan te maken. Een klein jaar later en een jaarcongres verder is het tijd om spijkers met koppen te slaan: 140 betrokkenen – kennisinstituten, ICT-leveranciers, overheden, belangenorganisaties, (inland) terminal operators, rederijen, verladers, expediteurs – kwamen bij elkaar om samen met zeecontainervervoerders tot concrete oplossingen te komen. ‘Met elkaar in contact komen, is vaak de belangrijkste stap die moet worden gezet.’

Eerste oplossing

ZV-voorzitter Aad van Eeden Petersman begint direct van wal: ‘Samenwerking vormt leegrijden, daar is iedereen het over eens. De grote uitdaging is om iedereen op de juiste manier en in de juiste combinaties met elkaar te brengen. Praten met de opdrachtgever lijkt daarvoor de beste oplossing, maar wie neemt daarvoor het initiatief? In ieder geval dienen alle belanghebbenden betrokken te zijn én te blijven in de zoektocht naar de juiste oplossing.’ Alexander Sakkers, algemeen voorzitter van TLN, is het eens met Van Eeden Petersman. Ook hij zet in op samenwerking in de keten. ‘Het streven naar kostenbesparingen en duurzaamheid wint in de sector transport en logistiek aan belang. Leegrijden is dus niet gewenst en meer samenwerking kan daar voor zorgen. Door ons

juist op dit terrein te onderscheiden, blijven we ook in de toekomst een grote logistieke speler op het wereldtoneel.’

Grijze container

Leegrijden vormt een serieus probleem; geen enkele zeecontainervervoerder ontkomt er aan en recente cijfers wijzen uit dat een groot aantal soms wel voor de helft of nog vaker met een lege container onderweg is. Voornaamste reden? Weinig flexibele rederijen, die niet willen samenwerken en alles bepalen. Ook wil er nog wel eens meer export dan import zijn. Oplossingsrichtingen om deze problemen zoveel mogelijk te verhelpen, zijn inmiddels geformuleerd. Zo is bijna iedereen in de containersector voorstander van de grijze container, ‘de ultieme oplossing om leegrijden te voorkomen’. In het kort komt dit idee erop neer dat er wordt gewerkt met neutraal ogende containers in plaats van containers met merknamen op de zijkant. Dit vergroot het aantal vervoersmogelijkheden. Immers, niemand is meer gebonden aan rederijen of leasemaatschappijen. Het concept vraagt echter om een mondiale aanpak en daarin zit de crux. Wie neemt het voortouw?

Uitgebreide netwerken

Een groot aantal zeecontainervervoerders is ook positief over het *hub-spoke* concept. Dat is gebaseerd op het idee van centrale overslagpunten die in een liefst zo uitgebreid mogelijk netwerk met elkaar zijn verbonden. Anderen willen het aantal functionaliteiten van Portbase vergroten, zodat er een uitgebreider netwerk van havenlogistieke activiteiten ontstaat in zowel de haven van Rotterdam als Amsterdam. Weer anderen zien heil in slotmanagement, een instru-



Leegrijden is al langere tijd een serieus probleem; geen enkele

ment waarbij terminals op basis van vooraf gemaakte tijdsafspraken vrachtauto's, barges en treinen behandelen. Een slot bepaalt dan de tijdsduur van de afhandeling, naast de maximum capaciteit.

Eén planning

Een eveneens populaire oplossingsrichting is Truck Load Match, een samenwerkingsverband tussen op dit moment vijf Nederlandse zeecontainervervoerders die gezamenlijk gebruik maken van één planningssysteem – PARIS – en daar voordeel mee behalen. Andy Barker, vertegenwoordiger van PARIS, licht toe: ‘De software is telkens op zoek

een niet kan



Containervervoerder ontkomt er aan.

naar het optimum. Op welke wijze wordt er zo min mogelijk leeggereden? PARIS wil daarmee niet de planner uitschakelen, maar wel zo snel en neutraal mogelijk uitkomen op een *least cost plan*. Zodat de dienstdoende planner tijd over heeft om de uitzonderingen, die er altijd zullen zijn, zo goed mogelijk te managen en ook daar weer voordeel mee te behalen.' In 2010 verwerkte PARIS, dat Cambridge in Groot-Brittannië als basis heeft, circa 1 miljoen orders door heel Europa. Gebruikers in Nederland, zoals Fred Visser van transportbedrijf GTO, zijn positief over PARIS. 'Ik realiseer op jaarbasis zo'n 30 procent minder kilometers, dat

loont.' Barker hoopt de komende tijd nieuwe samenwerkingsverbanden op te zetten, uiteraard met PARIS als spil. Daarnaast wil hij de techniek achter de software doorontwikkelen: 'Uiteindelijk moet het ook fungeren als een intermodaal planningssysteem', aldus Barker.

Spits mijden

Optimaal plannen is alleen mogelijk als daarvoor de juiste en voldoende infrastructuur voorhanden is. Immers, files gooien een planning alleen maar overhoop en zijn daardoor funest voor het rendement. Iets wat Thierry Verduijn van De Verkeersonder-neming alleen maar kan onderstrepen. 'De

doorstroom op de A15 naar het Rotterdamse havengebied is een groeiend knelpunt, het loont daarom steeds meer om de spits te mijden. Dat vraagt om ondernemerschap. Alle betrokkenen moeten bereid zijn om mee te werken aan oplossingen om containerstromen flexibeler te kunnen managen. Bijvoorbeeld door verlengde openingstijden bij de verladings en de realisatie van een containertransferium, maar bijvoorbeeld ook aan de hand van principes als *drop & swap* en *chassis exchange terminals*. De Verkeersonder-neming is te allen tijde bereid in dat proces ondersteuning te bieden, bijvoorbeeld via het initiatief 'Spitsmijden vrachtverkeer' dat zich specifiek richt op een vermindering van de filedruk op de A15.'

Essentiële stap

Ook Aad Orgelist van de Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO) wil de congestie op de weg waar mogelijk indammen. Logischerwijs ziet hij mogelijkheden in de binnenvaart. 'Inland terminals opereren steeds meer als volwaardige logistiek dienstverleners. Daardoor durf ik te stellen dat ze over dezelfde bloedgroep beschikken als zeecontainervervoerders. Samenwerking is dus logisch. Waarom zou een inland terminal nog investeren in ecocombi's als zeecontainervervoerders deze al hebben en nog steeds nieuwe aanschaffen? Een vrachtauto onderweg vanuit Bremen naar Rotterdam kan prima een spoedcontainer oppikken bij een inland terminal.' Ook uit dit verhaal blijkt dat de bereidheid om efficiënter te opereren onder de betrokkenen groot is, maar wie maakt nu die essentiële stap om zaken te concretiseren? Dat samenwerking loont, maakt verhuisondernemer Tom Stuij nog maar eens duidelijk. Hij heeft in ruim 10 jaar tijd de verhuisgroep Mondial Movers, een samenwerkingsverband waarin 21 verhuisbedrijven als aandeelhouder participeren, laten uitgroeien tot marktleider in de verhuissector met een omzet van 14 miljoen euro. Zijn geheim? 'Samen doen wat je alleen niet kunt. Alleen dan biedt samenwerking meerwaarde en ben je écht in staat je te onderscheiden.'