

# Onderzoek mogelijkheden achterland transport reefercontainers per binnenschip

**Oerlemans Foods Nederland BV**



*Ondersteund door het Interreg IV project GrenzeLoze Logistiek:  
Grensoverschrijdende bundeling van goederenstromen in de extended gateway  
Antwerpen/Rotterdam – Limburg met een focus op binnenvaart.*



provincie limburg



Ministerie van Economische Zaken,  
Landbouw en Innovatie



**Europese Unie**  
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Opdrachtgever : Oerlemans Foods  
Contactpersoon: Jan Dirkx  
Ondersteund: Miranda Volker (ViPro Management)  
Datum rapportage: 14-11-2014

# 1 Management Samenvatting

## 1.1 Aanleiding

Oerlemans Foods Nederland BV is een specialist op het gebied van vriesverse groenten, fruit en aardappelproducten. Oerlemans Foods exporteert zijn meer dan 1000 producten naar ruim 50 landen, zowel binnen Europa maar ook ver daarbuiten. De producten worden getransporteerd per zeeschip in reefercontainers. Vanuit de vestigingen in Venlo en Broekhuizen worden momenteel jaarlijks zo'n 440 reefercontainers verscheept. Vanuit de vestiging in Waalwijk zijn dit zo'n 320 reefercontainers. Deze reefercontainers worden momenteel per truck opgehaald in Rotterdam of Antwerpen, geladen in het achterland en vervolgens per truck retour gebracht naar de zeehaven. Oerlemans wil het traject vanuit de zeehaven naar het achterland en retour graag per binnenschip gaan organiseren. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- Vervoer per binnenschip is duurzamer en maatschappelijk meer verantwoord, dan vervoer per truck.
- Logistieke laadafstemming met een inland terminal is efficiënter. Er kan op korte termijn afgestemd
- Efficiëntere belading leidt ook tot minder wachttijden bij het laadadres. Er kunnen meer containers per dag worden afgehandeld.
- Doordat er meer containers per dag kunnen worden afgehandeld, is de doorstroom in het magazijn in Broekhuizen ook hoger. Er is dan minder "overflow" opslag in Venlo nodig, en dus minder intern transport tussen Broekhuizen en Venlo. Dit zou op jaarbasis zo'n 100 vrachtwagenbewegingen kunnen besparen.

Om de mogelijkheden te onderzoeken heeft Oerlemans een subsidie aangevraagd en gekregen vanuit het Interreg IV-project Grenzeloze Logistiek. Deze subsidie dekt grotendeels de onderzoekskosten vanuit Oerlemans en de inhuur van een extern logistiek consultant.

## 1.2 Onderzoek

Het onderzoek heeft zich gericht op een interne analyse van de gecontaineriseerde exportstromen van Oerlemans en de mogelijkheden/knelpunten van de verschillende betrokken partijen, zoals binnenvaartaanbieders, expediteurs en de zeereederijen. Daarnaast is een kostenvergelijking gemaakt ten opzichte van het wegtransport.

Voor het traject Venlo/Broekhuizen – Rotterdam is het kostprijsstechnisch interessant om de binnenvaart in te zetten. Dit kan gemiddeld zo'n € 150,- per reefer besparen. Voor Antwerpen geldt een besparing van ongeveer € 45,- per reefer. De grootste uitdagingen zijn:

- Beschikbaarheid van de reefers (m.n. in periodes van tekorten)
- De beschikbare freetime van de reefers, indien deze leeg uitgehaald moeten worden uit de zeehaven. De 2-3 dagen zijn te kort om de reefers per barge naar het achterland te brengen en vervolgens weer te retourneren naar de zeehaven.
- De grote fluctuatie in te gebruiken zeereederijen, ivm de prijsfluctuaties per periode
- De verschillen in prijzen tussen aanbiedingen van expediteurs in verschillende periodes voor de bestemmingen -> fluctuatie in gekozen expediteurs
- Afstemming tussen de verschillende betrokken partijen en de bijbehorende belangen
  - Oerlemans

- Inland terminal (of orchestrator)
- Expediteur
- Zeereederij
- Grote hoeveelheid FOB ladingen -> De klant bepaalt het zeetransport. De mogelijkheid om de rederijkeuze te beïnvloeden is beperkter dan bij CIF ladingen<sup>1</sup>.

### 1.3 Implementatie

Bovengenoemde bezwaren zijn besproken met de betrokken partijen. Een aantal zeereederijen hebben aangegeven dat ze bereid zijn om mee te denken aan mogelijkheden om de binnenvaart in te zetten, zoals het creëren van een inland depot of het verstrekken van meer freetime. Een van de expediteurs heeft ook duidelijk aangegeven dat zij bereid zijn om hieraan mee te werken. Uit alle besprekingen is ook gebleken dat een goede afstemming met de partijen en een bepaald transportvolume bij enkele partijen een noodzakelijke voorwaarde zijn om binnenvaart in te zetten.

Om dit te realiseren heeft Oerlemans volgende strategie:

- Keuze voor slechts 2-3 expediteurs die bereid zijn om mee te werken aan de inzet van binnenvaart. Op die manier wordt bij een kleinere groep een groter lading pakket neergelegd.
- Tariefsaanvragen (CIF) zo sturen, dat de expediteurs in ieder geval een tarief afgeven met een rederij die binnenvaart mede mogelijk kan maken.
- De FOB zendingen via een 4-PL orchestrator laten verlopen, die ook de binnenvaart kan organiseren
- Mogelijkheden benutten om reebers her te gebruiken in het achterland. Dit vereist een nauwe afstemming met de zeereederij, expediteur en de 4-pl orchestrator.
- Ontkoppelen van de container op het laadadres, zodat de chauffeur een beladen container kan retourneren naar de inland terminal.
- Een synchromodale oplossing, waarbij de 4-PL orchestrator kan beoordelen welke modaliteit het beste past bij een betreffende zending.

Oerlemans wil deze strategie gefaseerd uitrollen en tijdens het implementatieproces op regelmatige basis te evalueren. Onderwerpen die regelmatig de revue dienen te passeren zijn:

- Aantal gerealiseerde zendingen per barge (of evt trein)
- Aantal zendingen per truck en de achterliggende reden
- Ervaring met de gebruikte zeereederij

De eerste focus ligt op de FOB ladingen vanuit Venlo/Broekhuizenwvst en vervolgens de CIF lading. Onderstaand schema laat het tijdspad zien en de bijbehorende volumes die men wil omzetten naar de binnenvaart.

---

<sup>1</sup> CIF en FOB zijn leveringscondities.

CIF zendingen: Cost, Insurance, Freight. Oerlemans Foods regelt het vervoer tot de haven van bestemming, exclusief het lossen.

FOB zendingen: Free on Board. De klant van Oerlemans bepaalt de zeereederij waar mee wordt gewerkt. In het geval van CIF zendingen bepaalt Oerlemans dit.

		Doelstelling zendingen per maand aan eind van vermeld kwartaal								
		Zendingen per jaar	Zendingen per maand	Q1 2015	Q2 2015	Q3 2015	Q4 2015	Q1 2016	Q2 2016	Q3 2016
Venlo/BHV	FOB	253	21	9	13	15	17	17	17	17
Venlo/BHV	CIF	185	15		7	10	11	13	13	13
Waalwijk	FOB	186	16			7	10	11	13	13
Waalwijk	CIF	134	11				5	7	8	9
<b>Totaal per binnenschip per maand</b>				<b>9</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>43</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>52</b>

#### 1.4 Aanbevelingen

De inzet van binnenvaart is voor reefercontainers niet zo voor de hand liggend als bij droge containers. Dit heeft te maken met de beperkte beschikbaarheid en de hoge kosten van het equipment. Dit vertaalt zich onder andere in een beperkte freetime en het niet of nauwelijks beschikbaar hebben van containers in depot bij inland terminals. Om de kans van slagen op de inzet van binnenvaart zo groot mogelijk te laten zijn, is een goede communicatie tussen de betrokken ketenpartijen belangrijk, zoals de rederij, expediteur, inland terminal/4PL orchestrator en de klant. Het moet voor allen een win-win situatie zijn. Daarnaast moet er zoveel als mogelijk gewerkt worden aan een manier om de reefercontainers met een selecte groep zeerederijen te verschepen. Op die manier kunnen afspraken gemaakt worden om de containers beschikbaar te hebben in Venlo. Indien er een match tussen import en export gemaakt kan worden, is er ook geen discussie meer nodig met betrekking tot freetime en is vervoer per barge (of trein) per definitie de meest efficiënte modaliteit. De inland terminal kan dan ook prima als ontkoppelpunt werken, waar de container wordt gereinigd en geïnspecteerd. Deze match is echter enkel mogelijk indien partijen transparant zijn naar elkaar, aangezien een rederij ook niet “zomaar” reefercontainers in het achterland plaatst. Daar is het equipment te duur voor.

De meeste besparingen zijn te behalen als de containers met de barge via de haven van Rotterdam te verschepen. Indien dit via Antwerpen verloopt is er een minder frequent afvaarschema en de kosten zijn iets hoger, waardoor het verschil met trucking kleiner wordt. Het nadeel van Rotterdam is dat de barge afhandeling minder betrouwbaar is dan in Antwerpen.