



# Containertransport Everris per binnenvaart

Ton Mooren, bedrijfsadviseur bij EVO  
Zoetermeer

7 november 2014



# Sponsoren

Dit project is tot stand gekomen dankzij financiële bijdragen van:



Ministerie van Economische Zaken,  
Landbouw en Innovatie

provincie limburg



**Europese Unie**

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



# Agenda

- Aanleiding
- Opdracht
- De aanpak
- Inventarisatie huidige situatie m.b.t. het containervervoer
- Knelpunten
- Verbetervoorstellen
- Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

# Aanleiding

## Bedrijfsbeschrijving

Everris International B.V. te Heerlen is marktleider in gespecialiseerde meststoffen voor de sierteelt, de gespecialiseerde agrarische sector en de sector gras en openbaar groen.

Het verkoopseizoen loopt voornamelijk van januari tot en met mei/juni.

Everris houdt van een aantal producten voorraad aan maar de meeste productie vindt plaats op order.

# Aanleiding

## Bedrijfsbeschrijving

Everris verzendt jaarlijks ongeveer 950 20"containers via de Rotterdamse haven naar bestemmingen overzee en ontvangt jaarlijks ongeveer 500 40"containers via de havens van Rotterdam en Antwerpen.

# Aanleiding

Twee begrippen in het containervervoer die vaak door elkaar heen gebruikt worden en enige toelichting behoeven, zijn de begrippen:

- Demurrage
- Detention

# Aanleiding

Demurrage:

- Dit begrip heeft strikt genomen betrekking op de vergoeding die betaald moet worden als een container te lang op een terminal blijft staan;
- Wordt de zogenaamde “free time” overschreden, dan dient er demurrage betaald te worden;
- De hoogte van de demurrage is afhankelijk van de terminal waar de container staat;
- De meeste rederijen hanteren tussen de 3 en 5 dagen aan “freetime”.

# Aanleiding

Detention:

- Dit begrip heeft strikt genomen betrekking op de vergoeding die betaald moet worden als een container langer wordt gebruikt dan is afgesproken;
- Wordt de zogenaamde “free time” overschreden dan dient er detention betaald te worden;
- De hoogte van de detention is afhankelijk van het type container en de rederij die het betreft;
- De duur van de “freetime” verschilt per rederij en hangt af van de afspraken die gemaakt zijn/worden.

# Aanleiding

In de aanleiding voor de aanvraag worden als belangrijkste redenen waarom de meeste containers nog over de weg vervoerd worden, genoemd:

- De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van containers vanuit de locatie Born;
- De inzet van een grote diversiteit aan reders waarvoor specifieke containers in Born voorradig moeten zijn;
- Ontbreken van financiële prikkels in de vervoersketen om maximaal van de binnenvaart gebruik te maken.

# Opdracht

Everris wil graag een groter percentage van haar inkomende en uitgaande containerstroom die nu nog over de weg plaatsvindt, via de binnenvaart laten plaatsvinden en heeft EVO gevraagd hen bij deze transitie te helpen.

# De aanpak

In de opdracht zijn de volgende fases in de aanpak onderscheiden:

- Fase 1: Inventarisatie van het huidige containervervoer;
- Fase 2: Gegevensverzameling en analyse;
- Fase 3: Knelpuntenanalyse;
- Fase 4: Verbetervoorstellen;
- Fase 5: Plan van aanpak;
- Fase 6: Implementatie;
- Fase 7: Rapportage.

# Inventarisatie huidige situatie

Everris kent zowel een inkomende als een  
uitgaande containerstroom.

# **Inventarisatie huidige situatie**

## **Inkomende containerstroom Everris**

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Voor wat betreft de inkomende containerstroom van Everris gaat het om de containers met grondstoffen.

Deze containers komen voor het overgrote deel uit de Verenigde Staten.

Het gaat hierbij in het algemeen om 40" - containers.

Jaarlijks worden ongeveer 500 40"- containers "geïmporteerd".

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Everris bestelt haar grondstoffen voor het overgrote deel in Amerika.

De productie van de grondstoffen die Everris afneemt, vindt plaats in Marysville (Ohio). De productie aldaar geschiedt op basis van de forecast die Everris heeft afgegeven tezamen met de behoefte van Everris US.

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Everris bestelt haar grondstoffen in Amerika in batches van ongeveer 500 ton per keer verdeeld over 3 à 4 verschillende producten.

In één 40"-container gaat ongeveer 19,5 ton. Per batch komt dit dus neer op ongeveer 25 containers. In principe bevat elke container maar één product.

Everris ontvangt zo'n 20 à 25 van deze containers per week.

Vanaf het moment van bestellen duurt het ongeveer 25 dagen voor de container in Heerlen is.

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Van de inkomende containerstroom is 95 % afkomstig van Everris Amerika; de overige 5 % is afkomstig van 3 à 4 andere leveranciers in de Verenigde Staten.

Everris Heerlen koopt de grondstoffen “af fabriek” (Free Carrier (FCA) Marion) en schakelt C.H. Robinson als forwarder in om het transport te regelen.

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

C.H. Robinson organiseert het transport vanaf Marion (Ohio) (het magazijn waar de grondstoffen opgeslagen liggen) tot Heerlen.

De rederij verzorgt de levering vanaf de haven (Rotterdam of Antwerpen) tot aan Heerlen.

Van Donge & De Roo verzorgt in opdracht van Everris Heerlen de inklaring in Rotterdam en zorgt ook voor de afstemming met de rederij voor de aflevering in Heerlen.

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

- Productielocatie in Marysville (Ohio);

- Vrachtauto ½ dag



- Warehouse in Marion (Ohio);

- Trein 3 à 4 dagen



- Haven New York/Norfolk

- Zeeschip 12 à 16 dagen



- Rotterdam/Antwerpen

- Vrachtauto 2 dagen
  - Barge 8 dagen



- Heerlen

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Rederijen die worden ingeschakeld voor het transport van de Verenigde Staten naar Rotterdam/Antwerpen zijn:

- APL (wordt op dit moment het meest gebruikt);
- Evergreen;
- OOCL;
- Hapag Loyd.

Welke rederij uiteindelijk wordt gekozen, wordt voor een belangrijk deel bepaald door de beschikbaarheid van containers (in het achterland van de Verenigde Staten c.q. in de buurt van Marion (Ohio)).

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Er zit op dit moment ongeveer 2 à 3 dagen tussen ETA (Estimated Time of Arrival) van het containerschip in de Rotterdamse haven en beschikbaarheid van de containers.

Dat betekent dat containers die op maandag in Rotterdam aankomen en getrukt worden op woensdag in Heerlen voor het dock kunnen staan.

# Inventarisatie huidige situatie

## Inkomende containerstroom

Everris heeft bij haar huidige forwarder (C.H. Robinson) om een update van de transporttarieven gevraagd waarbij is aangegeven dat men graag wil weten wat het transporttarief is als er vanuit Rotterdam naar Heerlen wordt getrukt en wat het transporttarief is als de containers vanuit Rotterdam naar Born met de barge gaan en vanuit Born naar Heerlen per truck.

Verder heeft Everris inmiddels ook bij twee andere forwarders geïnformeerd wat het transport per truck en per barge en truck van Marion (Ohio) naar Heerlen zou moeten kosten. Uit deze beide laatste offertes is naar voren gekomen dat het transport per barge tussen de € 230,- en € 250,- goedkoper is dan het transport per truck.

# **Inventarisatie huidige situatie**

## **Uitgaande containerstroom Everris**

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

De afnemers geven aan wanneer ze het product willen hebben (aankomst bij de klant dan wel verscheping vanuit Nederland).

De voorraad in ogenschouw nemende wordt eventueel productie ingepland en gekeken of aan de wens van de klant tegemoet gekomen kan worden.

Op basis daarvan wordt een zogenaamde due-date (vervaldatum) voor de verlading bepaald.

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Everris werkt met een zogenaamde “rolling forecast”; dit is een globale planning waarin voor een periode van ongeveer 6 weken vooruit wordt aangegeven wanneer voor welke bestemming containers nodig zijn

Naarmate een bepaalde week dichterbij komt, wordt de planning van deze week steeds concreter en betrouwbaarder.

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Enkele kenmerken van de uitgaande containerstroom:

- Het gaat in de meeste gevallen om 20” containers;
- De belangrijkste bestemmingsgebieden zijn:
  - Turkije (Antalya en Istanbul);
  - Indonesië (Belawan en Djakarta);
  - Australië/Nieuw Zeeland (diverse steden);
  - Maleisië (Port Klang, Sibul en Tawau).

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Enkele kenmerken van de uitgaande containerstroom:

- Everris Heerlen levert haar producten meestal op basis van CIF (en dan de naam van de aankomsthaven) d.w.z. dat het transport betaald is tot aan aankomst in de haven van bestemming (het lossen en het transport naar de eindbestemming is voor rekening van de afnemer) en dat de goederen tijdens dit transport ook verzekerd zijn (CIF staat voor Cost, Insurance and Freight).
- Er zijn een paar klanten die hun producten bij Everris kopen op basis van CFR (en dan de naam van de aankomsthaven); in dit geval is alleen het transport betaald maar zijn de goederen niet verzekerd tijdens het transport (CFR staat voor Cost and Freight).

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

- Productie in Heerlen:

- Vrachtauto/barge



- Rotterdam/Antwerpen;

- Zeeschip



- Buitenlandse havens

- Vrachtauto/trein



- Afnemers

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Enkele kenmerken van de uitgaande containerstroom:

- Van Donge & De Roo regelt de uitgaande transporten;
- Voor het transport van Heerlen naar Rotterdam schakelt Van Donge & De Roo GBI Transport International in.

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Belangrijkste landen en havens van bestemming voor wat betreft de uitgaande containerstroom zijn:

Land	Haven(s)	# 20"containers
Turkije	Antalya en Istanbul	179
Indonesië	Belawan en Jakarta	159
Australië	Adelaide, Brisbane, Freemantle, Hobart, Melbourne, Perth en Sydney	139
Maleisië	Port Klang, Sibu en Tawau	107
China	Guangzhou, Huangpu, Jiaoxin, Kaohsiung en Qingdao	45
Thailand	Bangkok	34
Jordanië	Aqaba	34
Nieuw Zeeland	Auckland, Lyttelton en Tauranga	28
Japan	Kobe, Osaka en Yokohama	25
Sierra Leone	Freetown	16
Korea	Pusan	12
Liberia	Monrovia	12
Overige landen		142
Totaal		932

Bron: Uitgaande containers 1/7/2013 t/m 30/6/2014

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Rederijen die het meest worden ingeschakeld, zijn:

- OOCL (voor Indonesië, Australië, Japan, Turkije);
- MSC (voor Turkije, Sierra Leone, Liberia);
- China Shipping (voor Maleisië);
- YangMing (voor Thailand, China en Korea);
- Maersk (voor Jordanië).

Alternatieve rederijen:

- CMA/CGM (voor Turkije en Jordanië)

# Inventarisatie huidige situatie

## Uitgaande containerstroom

Per maand kunnen de tarieven wijzigen en dat betekent dat er overgestapt kan worden naar een andere rederij (als die goedkoper is).

Soms hebben klanten ook inspraak bij de keuze van de rederij omdat ze niet willen dat hun containers met bepaalde rederijen vervoerd worden.

Navraag heeft uitgewezen dat het transport per barge naar Rotterdam ongeveer € 100,- per container goedkoper is dan per truck.

# Inventarisatie huidige situatie

## Barge Terminal Born



# Inventarisatie huidige situatie

Kenmerken van de Barge Terminal Born:

- Born onderhoudt zowel met de haven van Rotterdam als met de haven van Antwerpen geregelde lijndiensten;
- Vanuit en naar Rotterdam zijn er 4 afvaarten per week; vanuit en naar Antwerpen 2 afvaarten per week;
- In de schema's op de volgende twee sheets is te zien volgens welk spoorboekje de barges vanuit en naar Rotterdam en Antwerpen vertrekken.

# Inventarisatie huidige situatie

## Vaarschema Barge Terminal Born van Born naar Rotterdam

	Vertrek Born		Aankomst Rotterdam Deltagebied		Aankomst Rotterdam Stadsgebied	
Afvaart 1	Maandag	Na de middag	Woensdag	Voor de middag	Woensdag	Na de middag
Afvaart 2	Dinsdag	Na de middag	Donderdag	Voor de middag	Donderdag	Na de middag
Afvaart 3	Donderdag	Na de middag	Zaterdag	Voor de middag	Zaterdag	Na de middag
Afvaart 4	Vrijdag	Na de middag	Zondag	Na de middag	Maandag	Voor de middag

## Vaarschema Barge Terminal Born van Rotterdam naar Born

	Vertrek Rotterdam Deltagebied		Vertrek Rotterdam Stadsgebied		Aankomst Born	
Afvaart 1	Zaterdag	Voor de middag	Zaterdag	Na de middag	Maandag	Voor de middag
Afvaart 2	Zondag	Voor de middag	Maandag	Voor de middag	Dinsdag	Na de middag
Afvaart 3	Woensdag	Voor de middag	Woensdag	Na de middag	Donderdag	Na de middag
Afvaart 4	Donderdag	Voor de middag	Donderdag	Na de middag	Vrijdag	Na de middag

# Inventarisatie huidige situatie

Vaarschema Barge Terminal Born van Born naar Antwerpen

	Vertrek Born		Aankomst Antwerpen	
Afvaart 1	Dinsdag	Na de middag	Donderdag	Voor de middag
Afvaart 2	Vrijdag	Na de middag	Zondag	Voor de middag

Vaarschema Barge Terminal Born van Antwerpen naar Born

	Vertrek Antwerpen		Aankomst Born	
Afvaart 1	Donderdag	Na de middag	Vrijdag	Na de middag
Afvaart 2	Maandag	Na de middag	Dinsdag	Na de middag

# Inventarisatie huidige situatie

Kenmerken van de Barge Terminal Born:

- De grootste inland terminal van Nederland;
- 24 uur per dag geopend (van maandagmorgen 06:00 uur tot zaterdag 15:00 uur);
- Kadelengte van 500 m.;
- Opslagcapaciteit van 18.000 TEU;
- Douanefaciliteiten;

# Inventarisatie huidige situatie

Kenmerken van de Barge Terminal Born:

- Gasmetingen en ontgassen van containers;
- Goede aansluiting met de A2;
- Eigen truckservice;
- ADR gecertificeerde trucks en chauffeurs

# Inventarisatie huidige situatie

Schepen die de transporten van en naar Rotterdam en Antwerpen verzorgen zijn:

- De Dortsman  
340 TEU



- De La Blanca;  
335 TEU



- De Nirvana  
204 TEU



# Inventarisatie huidige situatie

Om snel te kunnen schakelen, is het belangrijk om te weten of er lege containers op voorraad staan in Born en zo ja welke rederijen het betreft. Welnu de Barge Terminal Born fungeert als containerdepot van de volgende rederijen:

Rederij	Ophalen	Inleveren
APL	√	√
Evergreen	√	
K-Line		√
Maersk	√	√
MSC	√	√
MOL		√
NYK	√	√
OOCL	√	√

Bron: <http://www.inlandlinks.eu/nl/empty-depots>

# Inventarisatie huidige situatie

Traject per barge van Born naar Rotterdam

De zuivere vaartijd van Born naar Rotterdam bedraagt ongeveer 22 uur.



# Inventarisatie huidige situatie

Everris schat in dat ongeveer 90 % van de inkomende containerstroom en 70 % van de uitgaande containerstroom via de barge afgewikkeld zou kunnen worden.

# Inventarisatie huidige situatie

Voordelen van het inzetten van de barge voor het transport van en naar Rotterdam en Antwerpen in plaats van de truck zijn (1):

- Lagere transportkosten:
  - Stel dat 90 % van de inkomende containerstroom per barge zou kunnen worden afgewikkeld dan zou dat op jaarbasis een besparing aan transportkosten betekenen van: 90% van 500 containers à € 240,- = € 108.000,- per jaar;
  - Stel dat 70 % van de uitgaande containerstroom per barge zou kunnen worden afgewikkeld dan zou dat voor Everris op jaarbasis een besparing aan transportkosten betekenen van 70% van 950 containers à € 100,- = € 66.500,- per jaar.

# Inventarisatie huidige situatie

Voordelen van het inzetten van de barge voor het transport van en naar Rotterdam en Antwerpen in plaats van de truck zijn (2):

- De containerterminal in Born kan dienst doen als tijdelijk “magazijn” c.q. voorraadpunt;
- Minder kans op files onderweg;
- Nauwkeuriger afstemming mogelijk m.b.t. het afleveren en ophalen van containers bij Everris in Heerlen;

# Inventarisatie huidige situatie

Voordelen van het inzetten van de barge voor het transport van en naar Rotterdam en Antwerpen in plaats van de truck zijn (3):

- Minder CO<sub>2</sub>-uitstoot
  - Stel dat 90 % van de inkomende containerstroom per barge zou kunnen worden afgewikkeld dan zou dat een besparing van bijna 47.000 kg. aan CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren (zie voor de berekening de sheet hierna);
  - Stel dat 70 % van de uitgaande containerstroom per barge zou kunnen worden afgewikkeld dan zou dat een besparing van bijna 80.000 kg. aan CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren (zie voor de berekening de sheet hierna).

# Inventarisatie huidige situatie

Toelichting op de CO<sub>2</sub>-berekening

Uitgangspunten inkomende containerstroom:

- Aantal containers: 500;
- Gemiddeld gewicht per container: 19,5 ton;
- Afstand Europoort – Heerlen over de weg: 230 km.;
- Emissiefactor trekker die containers vervoert: 0,100 kg. CO<sub>2</sub>/tonkilometer (bron: CE Delft);
- Percentage per barge: 90 % (inschatting Everris);
- Afstand Europoort – Born over het water: 261 km.;
- Afstand Born – Heerlen over de weg: 33 km.
- Emissiefactor binnenvaartschip dat containers vervoert: 0,055 kg. CO<sub>2</sub>/tonkilometer (bron: CE Delft).

# Inventarisatie huidige situatie

Toelichting op de CO<sub>2</sub>-berekening inkomende containerstroom

Oude situatie inkomende containerstroom:

- 500 containers à 19,5 ton over 230 km. = 2.242.500 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot 2.242.500 tonkm. \* 0,10 kg. CO<sub>2</sub>/tonkm. = 224.250 kg. CO<sub>2</sub>.

Nieuwe situatie inkomende containerstroom::

- 50 containers à 19,5 ton over 230 km. = 224.250 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot 224.250 \* 0,10 kg CO<sub>2</sub>/tonkm. = 22.425 kg. CO<sub>2</sub>;
- 450 containers à 19,5 tot over 33 km. = 289.575 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot 289.575 \* 0,10 kg. CO<sub>2</sub>/tonkm. = 28.958 kg. CO<sub>2</sub>;
- 450 containers à 19,5 ton over 261 km. = 2.290.275 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot 2.290.275 \* 0,055 kg. CO<sub>2</sub>/tonkm. = 125.965 kg. CO<sub>2</sub>;
- Totaal aan CO<sub>2</sub>-uitstoot 177.348 kg.

Besparing: 46.902 kg. CO<sub>2</sub>

# Inventarisatie huidige situatie

Toelichting op de CO2-berekening

Uitgangspunten uitgaande containerstroom:

- Aantal containers: 950;
- Gemiddeld gewicht per container: 22,5 ton;
- Afstand Europoort – Heerlen over de weg: 230 km.;
- Emissiefactor trekker die containers vervoert: 0,100 kg. CO2/tonkilometer (bron: CE Delft);
- Percentage per barge: 70 % (inschatting Everris);
- Afstand Europoort – Born over het water: 261 km.;
- Afstand Born – Heerlen over de weg: 33 km.
- Emissiefactor binnenvaartschip dat containers vervoert: 0,055 kg. CO2/tonkilometer (bron: CE Delft).

# Inventarisatie huidige situatie

## Toelichting op de CO2-berekening uitgaande containerstroom

Oude situatie uitgaande containerstroom:

- 950 containers à 22,5 ton over 230 km. = 4.916.250 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot  $4.916.250 \text{ tonkm.} \cdot 0,10 \text{ kg. CO}_2/\text{tonkm.} = 491.625 \text{ kg. CO}_2$ .

Nieuwe situatie uitgaande containerstroom::

- 285 containers à 22,5 ton over 230 km. = 1.474.875 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot  $1.474.875 \cdot 0,10 \text{ kg CO}_2/\text{tonkm.} = 147.488 \text{ kg. CO}_2$ ;
- 665 containers à 22,5 tot over 33 km. = 493.763 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot  $493.763 \cdot 0,10 \text{ kg. CO}_2/\text{tonkm.} = 49.376 \text{ kg. CO}_2$ ;
- 665 containers à 22,5 ton over 261 km. = 3.905.213 tonkilometer;
- CO<sub>2</sub>-uitstoot  $3.905.213 \cdot 0,055 \text{ kg. CO}_2/\text{tonkm.} = 214.787 \text{ kg. CO}_2$ ;
- Totaal aan CO<sub>2</sub>-uitstoot 411.650 kg.

Besparing: 79.975 kg. CO<sub>2</sub>

# Inventarisatie huidige situatie

De aan- en afvoer van containers per barge kan in theorie zowel via Rotterdam als via Antwerpen verlopen.

Zowel bij de Barge Terminal Born en als bij forwarder Van Donge & De Roo is nagevraagd wat de voor- en nadelen zijn van Rotterdam en Antwerpen.

In het schema op de volgende sheet is aangegeven wat de verschillen c.q. plus- en minpunten van Rotterdam en Antwerpen zijn.

# Inventarisatie huidige situatie

## Vergelijking Rotterdam versus Antwerpen

	Rotterdam	Antwerpen
Aantal rederijen	+	0
Aantal afvaarten	+	0
Openingstijden terminals	+	0
Douane afhandeling	+	-
Achterlandverbindingen	+	0
Feedernetwerk	+	0
Spoorverbindingen	+	-
Scannen containers	+	-
Sluizen in haven	0	-
Afstand naar Born	-	0
Kosten afhandeling	-	0

# Knelpunten

Belangrijkste knelpunten op dit moment zijn:

- Onvoldoende inzicht in de (on)mogelijkheden van de binnenvaart op het traject Born-Rotterdam v.v.;
- Onvoldoende inzicht in de financiële voordelen die het transport per barge oplevert;
- Gebrek aan informatie bij forwarders en BTB;
- Gebrek aan afstemming tussen forwarders, BTB en Everris.

# Verbetervoorstellen

- Inzicht krijgen in de kostenverschillen tussen transport per truck en transport per barge (en truck) (de afgelopen weken is hier al meer inzicht in gekregen);
- De lagere CO2-uitstoot van het transport per barge kan een belangrijke bijdrage leveren aan doelstellingen van Everris op het gebied van MVO; gebruik dit argument ook binnen Everris om het inzetten van de barge nog meer gewicht te geven;

# Verbetervoorstellen

- Op basis van de hiervoor genoemde 2 punten de forwarder(s) opdracht geven om daar waar mogelijk gebruik te maken van de barge. Dit werkt het beste als de partijen in kwestie hier zelf ook (financieel) beter van worden. Dit zou kunnen door bijvoorbeeld een KPI op te stellen en daar een bonus/malus systeem aan te koppelen.

# Verbetervoorstellen

- Om ervoor te zorgen dat er meer gebruik gemaakt gaat worden van de barge, is het noodzakelijk dat:
  - Er tijdige afstemming plaatsvindt over containers die vanuit Amerika in Rotterdam aankomen; zorg dat de partijen die het betreft geïnformeerd worden over de containers die in aantocht zijn; dat kan door hen inzicht te geven in de documenten die verstrekt worden zodra de containers in Amerika geladen zijn (o.a. prenotices naar Barge Terminal Born (BTB));
  - Er tijdige afstemming plaatsvindt over containers die vanuit Heerlen verscheept moeten gaan worden; zorg dat de partijen die het betreft geïnformeerd worden over de bestellingen die al geplaatst zijn; dat kan door inzicht te geven in de rolling forecast van Everris (ook aan BTB).;
  - BTB Everris inzage geeft in de geplande en de daadwerkelijk gehaalde laad- en lostijden zodat Everris kan bepalen met welke (extra) doorlooptijd ze rekening moeten houden.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Conclusies

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

- De forwarders bepalen of de containers per barge of per truck worden “verscheept” van en naar Heerlen; de doorlooptijd kan daarbij een bepalende factor zijn;
- Zowel aan de inkomende als aan de uitgaande kant is in het algemeen al heel ver van tevoren bekend welke containers er in aantocht zijn en wanneer welke containers nodig zijn;

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

- Aan de uitgaande kant zijn de forwarders in belangrijke mate afhankelijk van de afvaart vanuit Rotterdam;
- Aan de inkomende kant kan een groot gedeelte per barge worden vervoerd als de planning van Everris zelf tijdig bekend is; alleen de “spoedgevallen” zouden dan nog per truck vervoerd hoeven te worden.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

- In tegenstelling tot wat verondersteld werd, beschikt de Barge Terminal Born reeds over een stock aan lege containers van veel van de rederijen die door de forwarder worden ingeschakeld voor het transport van Everris naar overzeese bestemmingen;
- Everris heeft niet of nauwelijks zicht op welke containers op dit moment over de weg of via de barge vanuit of naar Rotterdam worden aan- of afgevoerd;

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

- Voor wat betreft de inkomende kant is er voor Everris op dit moment geen financieel voordeel als de containers via de barge worden aangevoerd;
- Er is op dit moment geen financieel voordeel als Everris haar containers naar Rotterdam via de barge laat afvoeren;

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

- Als Everris containers met gevaarlijke stoffen via de binnenvaart laat vervoeren hoeven zij zelf geen ADN-adviseur in huis te hebben.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Algemeen

- Everris moet als opdrachtgever van zowel het inkomende als uitgaande transport de forwarder opdracht geven meer de rol van regisseur op zich te nemen;
- Wil de forwarder deze rol goed kunnen vervullen dan zal Everris er voor moeten zorgen dat zij de forwarders tijdig en goed informeert maar ook dat zij door de forwarders tijdig en goed geïnformeerd wordt;
- Everris moet er ook zelf voor zorgen dat de Barge Terminal Born tijdig op de hoogte is van wat er aan containers vanuit de Verenigde Staten in aantocht is en wat er aan containers verscheept moet gaan worden.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Inkomende containerstroom

- Laat de inkomende containers zoveel mogelijk per barge naar Born vervoeren en gebruik de truck alleen voor die containers waar echt haast mee is;
- Zorg dat de Barge Terminal Born inzage krijgt in de containers die vanuit Amerika in aantocht zijn;
- Gebruik de Barge Terminal Born als “extern magazijn” d.w.z. laat de containers daar staan en laat ze op afroep vanuit Born naar Heerlen trucken. Omdat er op het traject Born – Heerlen minder kans is op vertraging/files/oponthoud kan de container meer “just-in-time” worden afgeleverd dan vanuit Rotterdam;

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Inkomende containerstroom

- Geopperd is om de inkomende containerstroom op basis van CY Born (Containeryard Born) af te wikkelen; dat betekent concreet dat de opdrachtgever het transport regelt tot en met het lossen van de container in Born en dat Born daarna de regie over het transport overneemt. Born kan dan zelf rechtstreeks schakelen met Everris hetgeen de flexibiliteit en snelheid kan bevorderen.
- Nadeel van deze optie is dat het dan niet meer mogelijk is om containers tussentijds te “onderscheppen” en alsnog vanuit Rotterdam per truck in Heerlen aan te leveren.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Uitgaande containerstroom

- Laat de forwarder met de rederijen die al lege containers in Born hebben staan afspraken maken over het gebruik daarvan voor de uitgaande containerstroom van Everris;
- Zorg dat de Barge Terminal Born geïnformeerd wordt over de containers die nodig zijn zodat de Barge Terminal Born tijd krijgt/heeft om containers die niet in Born op voorraad staan tijdig naar Born te verschepen;

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Uitgaande containerstroom

- Maak duidelijke afspraken met de Barge Terminal Born over wanneer een container op de terminal aanwezig moet zijn om nog een bepaalde closing time in Rotterdam te kunnen halen;
- Zorg dat de commerciële afdelingen binnen Everris op de hoogte zijn van de extra doorlooptijd die het transport per barge met zich meebrengt zodat zij daar bij het maken van verkoopafspraken met de klant rekening mee kunnen houden.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

### Uitgaande containerstroom

- Bouw extra doorlooptijd in voor wat betreft het uitgaande transport zolang niet zeker is dat de barges op de afgesproken tijd in Rotterdam gelost kunnen worden;
- Overleg met de forwarder wat er moet gebeuren om ervoor te zorgen dat de barge optimaal kan worden ingezet voor de uitgaande containerstroom.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Aanbevelingen

Inkomende en uitgaande containerstroom

- Stel KPI's op op basis waarvan de forwarders beoordeeld worden en koppel hier een bonus/malus systeem aan vast. Op deze manier worden de forwarders ook getriggerd om de binnenvaart meer in te zetten.

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Implementatieplan

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Implementatieplan

EVO stelt voor wat betreft de implementatie het volgende stappenplan aan Everris voor (1):

- Bepaal eerst met welke forwarder(s) men de inkomende en uitgaande containerstroom wil gaan afhandelen (1 maand; startdatum 1 november 2014);
- Maak met deze forwarders duidelijke afspraken over het gebruik van c.q. de inzet van de binnenvaart op het traject Rotterdam – Born v.v. (1 maand; startdatum 1 december 2014);
- Stel vast wanneer welke informatie nodig is om de binnenvaart maximaal te kunnen inzetten (2 weken; startdatum 1 januari 2015);

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan Implementatieplan

EVO stelt voor wat betreft de implementatie het volgende stappenplan aan Everris voor (2):

- Start een proef met de inkomende containerstroom (die is het overzichtelijk en het minst tijdskritisch) (1 maand; startdatum half januari 2015);
- Evaluer deze proef en stel vast wat er aan informatie nodig is om ook (een deel van) de uitgaande containerstroom via de barge af te wikkelen (2 weken; startdatum half februari 2015);

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Implementatieplan

EVO stelt voor wat betreft de implementatie het volgende stappenplan voor (3):

- Start een proef met de uitgaande containerstroom en neem daarvoor de trajecten die het meest stabiel zijn qua forecast en/of bestelgedrag (2 maanden; startdatum 1 maart 2015);
- Evalueer ook deze proef en stel vast wat er zou moeten gebeuren om de inzet van de barge verder uit te rollen over een groter deel van de uitgaande containerstroom (2 weken; startdatum 1 mei 2015);
- Zet de barge in voor dit grotere gedeelte van de uitgaande containerstroom (2 maanden; startdatum half mei 2015).

# Conclusies, aanbevelingen en implementatieplan

## Implementatieplan

De genoemde termijnen zijn indicatief; sommige termijnen blijken in de praktijk misschien wat sneller te kunnen en andere blijken misschien wat meer tijd te vergen.

Belangrijkste is dat er eerst met de betrokken partijen duidelijke afspraken gemaakt worden en dat er werkbare KPI's worden opgesteld die de inzet van de binnenvaart bevorderen en die ook gebruikt kunnen worden als objectief hulpmiddel om het behaalde (financiële) voordeel met elkaar te verdelen.