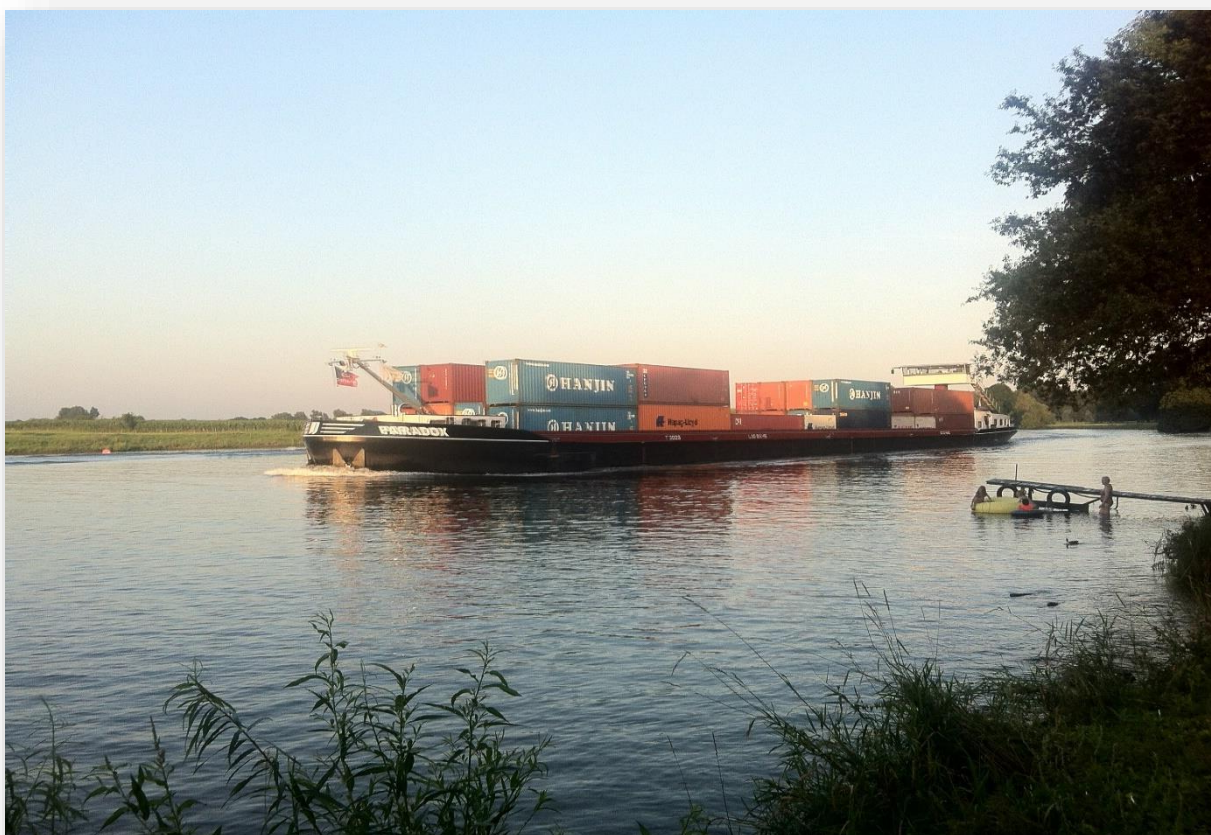


Impactproject Bundeling containerstromen

Deelrapport Nederlands Limburg



Voorwoord en leeswijzer

Het “Impactproject Bundeling containerstromen” is een afsluiting van het Interregproject “Grenzeloze Logistiek”. Dit deelrapport is opgesteld door AA-Planadvies, als onderaannemer van Phidan, in opdracht van POM Limburg die hiervoor samenwerkt met de Kamer van Koophandel Zuid-Nederland. Daarnaast zijn er nog meer partijen betrokken bij deze opdracht.



In dit document wordt voornamelijk het veldonderzoek in Nederlands Limburg beschreven. Alhoewel het om een deelopdracht gaat, is het zo opgeschreven dat het zelfstandig leesbaar is. Het uiteindelijk gevraagd product bestaat uit:

- een algemene beschrijving van de (markt)situatie.
- vijftien aangepaste logistieke foto's van verladers of hun partners in de logistieke keten van het containervervoer, waarvoor omschakeling van vervoer over de weg naar vervoer via de binnenvaart kansrijk wordt geacht. Aan vijf van deze bedrijven zou een pilot als vervolg kunnen worden aangeboden.

Op de omslagfoto staat het m/s “Paradox”, 3025 ton / 208 TEU groot, wat vast in de lijndienst tussen Venlo en Rotterdam vaart. Het schip is hier net ten noorden van Venlo onderweg naar Rotterdam. Alle foto's zijn gemaakt door AA-Planadvies, tenzij anders vermeld.

In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding, achtergrond en opzet van het project. Ook wordt een analyse geschetst van de huidige containermarkt in de provincie die zich anders heeft ontwikkeld dan bij het verlenen van de opdracht was aangenomen. Daardoor zijn er ook enkele aanpassingen in het onderzoek doorgevoerd.

In het tweede hoofdstuk wordt het onderzoek zelf beschreven. Het aanvullend deskonderzoek leverde een goed beeld van de bedrijvigheid. Aansluitend wordt bij het fieldresearch ingezoomd op de vele gesprekken die met de bedrijven zijn gevoerd.

Het derde hoofdstuk bevat de logistieke foto's per bedrijf. Hiervoor is afgeweken van de oorspronkelijke onderzoeksopzet, omdat bedrijven in deze precaire marktsituatie er niets voor voelen om hun bedrijfsgegevens openbaar te laten worden. Wel worden de kansen, strategieën en dergelijke per bedrijf zo goed mogelijk beschreven. In dit hoofdstuk komen ook de bedrijven langs waarmee wel is gesproken, maar die uiteindelijk geen belangstelling hebben.

Het vierde en laatste hoofdstuk bevat de algemene conclusies en aanbevelingen voor de toekomst.

In de bijlagen is de lijst van alle benaderde bedrijven te vinden, samen met de gebruikte vragenlijsten.

Ing. G.C.A. Schouwstra BPM.
AA-Planadvies, Sneek

Inhoudsopgave

Voorwoord en leeswijzer	3
Inhoudsopgave	4
1 Containerstromen in Nederlands Limburg, anno 2014.	5
1.1 Aanleiding en achtergronden.	5
1.2 Opzet en werkwijze.	5
1.3 Analyse en beschrijving van de huidige situatie.	6
1.3.1 Hoe werkt de Limburgse containermarkt?	8
1.3.2 Uitbesteding aan logistieke dienstverleners.	9
1.3.3 Positie van de inland-containerterminals.	10
2 Onderzoeksfase.	12
2.1 Het deskonderzoek.	13
2.2 Het veldonderzoek.	13
2.3 Tijdens het onderzoek doorgevoerde aanpassingen.	15
3 Logistieke foto's / Bedrijfsprofielen.	16
3.1 Oerlemans Foods, Archimedesweg 19, Venlo.	17
3.2 KLG Logistics, Columbusweg 10, Venlo.	18
3.3 Frankort & Koning, Venrayseweg 126, Venlo.	20
3.4 Flora Holland, Venrayseweg 214, Venlo.	21
3.5 Fresh Park Venlo, Venrayseweg 102, Venlo.	23
3.7 DHL Global Forwarding, Ridderhaven 5, Ridderkerk.	25
3.6 DSV Air & Sea, Donker Duyvisweg 70, Dordrecht.	27
3.8 DB Schenker Logistics, Nieuwesluisweg 250 Rotterdam.	28
3.9 Rhenus Ocean Logistics, Seattleweg 3, Rotterdam.	29
3.10 BCTN terminal Venray, Geijsterseweg 16-18, Wanssum.	30
3.11 TCT terminal, Celciusweg 30, Venlo.	32
3.12 BTB terminal - Waalhaven groep, Holtum Noordweg 9, Born.	34
3.13 CTS terminal - Meulenberg transport, Buitenhavenweg 7, Stein.	35
3.14 Trimodale terminal Weert	37
3.15 Jindal Poly Films (JPFL), Vestastraat 5, Kerkrade	39
3.16 Action Service & Distributie BV, Echt-Susteren	40
3.17 Everris International, Nijverheidsweg 1-5, Heerlen.	42
3.18 Seacon Logistics & Weyers GmbH, Celciusweg 60, Venlo	44
3.19 Interviews waarbij geen logistieke foto is opgesteld.	46
3.20 Partijen zonder belangstelling voor het project.	47
4 Conclusies en aanbevelingen.	49
4.1 Conclusies algemeen	49
4.2 Enkele aanbevelingen.	51
5 Bijlagen.	53
Bijlage A. Vragenlijst Oerlemans Food, Venlo.	53
Bijlage B. Vragenlijst Kuijken Logistics Group (KLG Europe), Venlo.	54
Bijlage C. Lijst van benaderde bedrijven	55

1 Containerstromen in Nederlands Limburg, anno 2014.

1.1 Aanleiding en achtergronden.

Opdracht:

Het “Impactproject Bundeling containerstromen” is een onderdeel van het Interregproject “Grenzeloze Logistiek”. Als onderdeel van dit project is voor de Kamer van Koophandel Zuid-Nederland een fieldresearch uitgevoerd wat uiteindelijk moet leiden tot tenminste 15 logistieke foto's van bedrijven in Nederlands Limburg die een potentie hebben om een modal shift met containers naar de binnenvaart te maken. Uiteindelijk doel is om vijf van deze bedrijven een pilot voor een vervolgproject aan te bieden.

Probleemstelling:

De Kamer van Koophandel wil, in samenwerking met de Provincie Limburg en andere partners, de modal shift naar binnenvaart bevorderen. Het fieldresearch moet kansen en bedreigingen in beeld brengen om containerstromen om te buigen van het wegtransport naar de binnenvaart. Een modal shift naar de binnenvaart ontlast de weginfrastructuur op de corridors naar de Zeehavens en optimaliseert de logistieke keten.

Product:

Deze rapportage vormt onderdeel van de producten die het Interregproject oplevert. Oplevering en afrekening moesten voor 15 september 2014 hebben plaatsgevonden. In deze revisieversie zijn de uitkomsten van een aantal aanvullende gesprekken aan het rapport toegevoegd.



Figuur 1: Grondgebied Limburg met wegen en vaarwegen.

1.2 Opzet en werkwijze.

Dit deelrapport is opgesteld door AA-Planadvies als onderaannemer van Phidan, in opdracht van POM Limburg, die als penvoerder optreedt. Inhoudelijk is steeds rechtstreeks afgestemd met de Kamer van Koophandel, zijnde de Nederlandse projectpartner en mede opdrachtgever. In dit document worden voornamelijk de uitkomsten van het veldonderzoek in Nederlands Limburg beschreven.

In het door Phidan uitgevoerd deskonderzoek zijn op basis van de analyse van datasets clusters van bedrijven(locaties) geselecteerd die kansrijk zijn voor modal shift naar de binnenvaart. Vanuit de geografische analyse is een nadere selectie van relatief middelgrote en grote verladende en vervoerende bedrijven. Deze zijn vervolgens telefonisch benaderd en waar mogelijk zijn afspraken gemaakt voor een interview. Halverwege het proces heeft aan Nederlandse zijde een flinke bijstelling plaatsgevonden omdat er grote verschillen tussen de

markten in België en in Nederland bleken te zijn. Uiteindelijk heeft dit, in afwijking van de offerte, geleid tot een beschrijving en analyse van de Limburgse containermarkt, de logistieke foto's en enkele conclusies en aanbevelingen.

1.3 Analyse en beschrijving van de huidige situatie.

De opdracht is om minimaal 15 bedrijven in Nederlands Limburg te selecteren die een potentie hebben om een modal shift naar de binnenvaart bij zichzelf, dan wel bij derden, te realiseren en van deze bedrijven "logistieke foto's" op te stellen. Om dit te bereiken zijn door de opdrachtgever bedrijven geselecteerd die met behulp van een deskresearch van een prioriteit zijn voorzien. Vervolgens zijn de kansrijke bedrijven benaderd met de vraag of ze mee willen werken aan een interview, gevolgd door de vraag of er een logistieke foto mag worden gemaakt, met een mogelijke subsidie voor een pilotproject in het vooruitzicht.

Anders dan in België is de respons in Nederland vrij negatief geweest. Er zijn in de eerste fase ca. 130 bedrijven benaderd zonder substantieel resultaat. Veel bedrijven geven aan dat zij geen interesse hebben, dat ze hier al eerder over zijn benaderd, dat zij niet zelf de logistieke beslissingen nemen of de kosten gewoon door kunnen berekenen en dus geen probleem hebben. Andere bedrijven geven te kennen reeds van de binnenvaart gebruik te maken. De Limburgse containermarkt lijkt tussen 2011 en 2013 door toenemende concurrentie al behoorlijk te zijn afgegraasd, ofwel "Er lijken geen "te vangen" grote vissen meer in de vijver te zitten". Dit beeld werd in vrijwel alle interviews bevestigd, de acquisiteurs van de containerterminals bewerken hun gebied erg actief en er is veel concurrentie. Gezien de reacties van diverse bedrijven is de al geruime tijd slechte performance van de afhandeling van de binnenvaart in Rotterdam zeker van invloed op het enthousiasme om modal shift te onderzoeken. Hierop wordt in hoofdstuk 2.2. dieper ingegaan.

Nederlands Limburg geldt met Brabant al jaren als koploper voor de ontwikkeling van achterlandterminals ten behoeve van de mainports. Er is al jaren actief binnenhavenbeleid van de Provincie, die als regisseur optreedt en andere overheden en marktpartijen stimuleert om vooral ook van de modaliteit water gebruik te maken. Het laatste decennium zijn de containerterminals in Limburg als het ware de grond uit geschoten en ieder gebied wordt nu meerdere malen gedekt.

De terminals zijn zelf erg actief in het verwerven van nieuwe klanten en kennen de markt en elkaar goed, maar er is veel competitie. Naast de vele watergebonden terminals zijn er ook railterminals in het gebied. TCT exploiteert al jaren een railterminal in Venlo, maar de railterminal in Born is nu definitief gesloten en de kraan is verkocht. In 2013 is de nieuwe Rail terminal Chemelot (RTC) in Stein geopend en in 2014 is de aanbesteding gestart voor een nieuwe Greenport railterminal in Venlo, die over een aantal jaren moet openen. De concurrentie zal daarmee nog verder toenemen.

De relatieve groei van containervervoer over spoor en binnenvaart ten opzichte van wegvervoer laat zich moeilijk voorspellen. De regionale spelers in Limburg zijn daarbij in grote mate afhankelijk van de strategie van de rederijen en zeehaventerminals. In 2014 heeft de matig tot slechte performance van het integrale binnenvaartproduct ertoe geleid dat het theoretisch aanwezige concurrentievoordeel verdampt is door praktische problemen.



Figuur 2: Spreiding van de terminals in en om Limburg

Bedrijfseconomisch wordt in ons dichtbevolkte land voor concurrerend intermodaal containervervoer tussen bedrijf en terminal een aanvoer afstand van maximaal ongeveer 40 kilometer aangehouden. In Limburg ligt een terminal echter nooit verder dan 30 kilometer weg en vaak liggen er binnen die afstand zelfs twee of drie terminals. Op figuur 2 zijn de binnenvaarterminals aangegeven, tevens zijn de railterminals aangegeven. En ook net buiten de provinciegrenzen zijn terminals die hun diensten in het gebied aanbieden. Er is dus een groot aanbod en veel concurrentie.

Als gevolg van de economische activiteit van de regio, marktwerking en –stimulering is in Limburg een enorme terminaldichtheid ontstaan, zoals goed te zien is op de illustratie hierboven. Dit ondanks het feit dat er maar vier terminals in Limburg zelf zijn gelegen. In deze afbeelding is uitgegaan van een kleinere aanrijd afstand van 25 kilometer. Daarbij wordt dan nog steeds vrijwel ieder industrieterrein meerdere malen bediend, met uitzondering van de omgeving van Weert/Budel. Het is dan ook geen toeval dat er juist daar nog plannen zijn om aan de Zuid-Willemsvaart een kleine terminal te realiseren, waar schepen van maximaal

65 x 7,20 meter (750 ton)¹ kunnen afmeren, plannen die voorlopig overigens om economische redenen even in de ijskast zijn gezet.

1.3.1 Hoe werkt de Limburgse containermarkt?

Er is volgens de geïnterviewde bedrijven een onbalans in de containerstromen van en naar Limburg. Ca. 85% van de containers betreft inkomende stromen, 15% betreft uitgaande stromen. Er gaan dus veel lege containers (repos) vanuit het gebied terug naar de zeehavens. Voor reefer (koelcontainers) voor het vervoer van verse producten, is de balans net andersom. Bovendien moesten deze reefer tot voor kort altijd eerst leeg terug naar Rotterdam voor onderhoud, waarna ze na vrijgave weer teruggestuurd konden worden naar Limburg. Sinds een jaar is het mogelijk om deze containers in Limburg zelf te reinigen, noodzakelijk onderhoud te plegen en op te slaan.

Voor de inkomende stromen, die veelal van buiten Europa komen, zijn verschillende keuzes mogelijk. Soms wordt de modaliteitskeuze al bij verscheping door de opdrachtgever gemaakt. In dat geval wordt gekozen voor de vrachtauto omdat deze methode aansluit bij de beleving van de afzender. Beïnvloeding van deze keuze door de afnemer is dan meestal niet aan de orde. Het duurt te lang om een producent in China te overtuigen dat hij voor de laatste 150 kilometer beter een binnenvaartschip kan huren, dan een vrachtauto. Bovendien levert het de afnemer in Nederland geen lagere prijs op, alle producten worden franco geleverd.

In andere gevallen wordt op de “Bill of lading” een eindbestemming opgegeven. Meestal is dat Rotterdam en in dat geval wordt het afhalen van de containers aan anderen overgelaten. Vanwege de “demurrage” kosten (zie kader) ligt er een druk bij de ontvanger van de goederen om de container zo snel mogelijk bij de terminal weg te halen. Soms gebeurt dat met eigen vervoer of wordt een transporteur ingehuurd, soms wordt de ladingstroom overgedaan aan een 3- of 4pl-er. De opgelegde tijdsdruk, die ook direct vertaald kan worden in kosten, leidt ertoe dat vaak gekozen wordt voor het eenvoudigste sturingsmechanisme. Het proces om containers via spoor en binnenvaart naar het achterland te vervoeren is gecompliceerder en er zijn meer risico's, die voor de ontvanger niet allemaal beheersbaar zijn. Alleen grote 3- en 4pl-ers zijn in staat om deze te beheersen doordat zij vanwege de groot volumes in staat zijn tot een hoge personele inzet, betere demurrage- en detentieperiodes kunnen onderhandelen en kiezen voor synchromodaal vervoer.

Detentiekosten:

Dit is de vergoeding die een rederij per dag berekent voor het gebruik van hun containers buiten de contractueel afgesproken vrije periode van enkele dagen, en buiten de zeehaventerminal of depot. (gebruikskosten)

Demurragekosten:

Dit is de vergoeding die een rederij per dag berekent voor het gebruik van hun containers wanneer deze op de zeehaventerminal of in het depot blijven staan. (stallingskosten)

Een derde mogelijkheid is dat op de “Bill of lading” niet Rotterdam, maar bijvoorbeeld Venlo of Kerkrade wordt vermeld. In dat geval is de zee rederij gehouden de container verder

¹ Bron: Vaarwegen in Nederland (VIN), uitgave 2011, Rijkswaterstaat.

landinwaarts af te leveren en schakelt deze een 4pl-er in. De container kan rustig worden ingepland en de factor ‘demurrage’ speelt verder ook niet mee.

1.3.2 Uitbesteding aan logistieke dienstverleners.

Veel producenten en afnemers hebben het vervoer uitbesteed aan logistieke dienstverleners en expediteurs, de zogenaamde 3pl-ers en 4pl-ers. Hiervan werken in Limburg enkele grote bedrijven voor diverse klanten intermodaal. Voor de meeste kleinere bedrijven is de binnenvaart echter een fenomeen dat eerder als een bedreiging, dan een kans wordt ervaren. Lagere “eigen” kosten, betekent in deze branche vaak ook een lagere omzet en dus ook marge. De organisatie van een binnenvaarttransport is daarnaast ook wat complexer, en wordt niet als corebusiness ervaren. Zolang de klanten nog tevreden zijn, is er daarom geen prikkel om een modal shift naar de binnenvaart te onderzoeken.

Opvallend is daarnaast dat een aantal internationaal opererende grote dienstverleners, hun binnenvaartactiviteiten als 4pl-er vanuit Rotterdam regisseren. Deze vestiging functioneert dan als operator voor de diverse regionale vestigingen, hierdoor hebben de lokale vestigingen in Limburg vrijwel geen zicht op de voor- en nadelen van het binnenvaartproduct ten opzichte van wegvervoer.

De prijs van het containertransport tussen de zeehavens en Limburg is, vooral vanwege de onbalans tussen inbound en outbound, standaard gebaseerd op een “round trip”. Bovendien staat de container maar een beperkt aantal dagen ter beschikking van de verlader, daarna moet er aan de eigenaar, de rederij, een vergoeding betaald worden. Als de verlader niet zelf direct een retourlading heeft, gaat de container “in veel gevallen” dus leeg terug naar de zeehaven of mogelijk naar een binnenlands depot. Vrijwel elke rederij beschikt in Nederland over één of twee depots in het achterland, maar vanwege de onbalans in goederenstromen naar en van Europa, gaan de meeste containers leeg terug naar Rotterdam. In feite is een single trip niet te koop. Verschillende partijen in de keten hebben geen eigen belang om lege containerstromen in te dammen en zolang de verlader of ontvanger betaalt is het veel aantrekkelijker om twee round trips te verkopen dan twee single trips.

Enkele 4pl-ers zijn gespecialiseerd in de regiefunctie, ze zijn constant op zoek naar “matches” binnen de verschillende ketens. Zij combineren ladingstromen, kiezen voor alternatieve rederijen en streven er naar om zo weinig mogelijk lege containers te vervoeren en de kosten te reduceren. Doordat zij over het algemeen grote containervolumes regisseren kunnen zij betere voorwaarden bij de rederijen onderhandelen dan de verladers en ontvangers, bijvoorbeeld meer vrije dagen voor demurrage of detentie. Een aantal rederijen past een detentievrije periode toe van twee à drie dagen, daarna moet de container weer in de zeehaven of in een depot zijn ingeleverd. Bij vervoer over het spoor of via de binnenvaart is dit te kort. Het gevolg hiervan is dat een transportondernemer, expediteur of verlader al snel detentiekosten krijgt doorberekend. Hierdoor nemen de kosten van vervoer over het spoor en via de binnenvaart toe en de bereidheid om voor deze modaliteiten te kiezen af. De 4pl-ers zijn door hun grote volumes in staat om langere detentietijden van bijvoorbeeld 6 dagen of meer bij de rederijen te bedingen. Ze kunnen in voorkomende gevallen ook eenvoudig van rederij wisselen om een betere match te maken. Ze beschikken over containervolgsystemen en werken intensief samen met alle binnenvaart terminals. Kwaliteit en betrouwbaarheid van de vervoersketen staan bij de 4pl-ers doorgaans voorop. Een deel van het geld wat met de grotere efficiency wordt verdiend komt ten goede aan de partners in de keten, zo houdt iedereen een belang.

Intermezzo: Het verschil tussen de begrippen 3pl en 4pl.²

Het verschil tussen 3pl en 4pl is niet voor iedereen duidelijk. En soms komen we ook nog de kreet 3pl+ tegen. Een aantal definities uit de literatuur zullen in onderstaand artikel voorbij komen om toelichting te geven op de belangrijkste verschillen tussen 3pl en 4pl logistieke dienstverlening.

3pl (third party logistics).

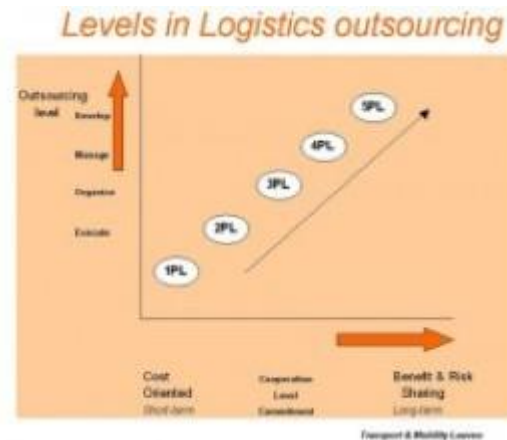
Voorheen hadden verladerende partijen zelf transportmiddelen in bezit om in haar transportbehoeften te voorzien. De verlader verzorgde in dat geval zelf zowel de planning als de uitvoering van het transport. Naarmate de concurrentie heviger en de markt dynamischer werd, schakelden veel bedrijven voor de uitvoering van diverse logistieke activiteiten externe partijen of “derden” in. Deze Third Party Logistics Providers (3pl-ers) acteren binnen het logistieke concept dat de verlader hem oplegt. Hiermee houdt de verlader de strategische touwtjes in handen, maar worden voornamelijk activiteiten op operationeel en tactisch niveau uitbesteed.

4pl (fourth party logistics).

De meest actuele en opkomende vorm van uitbesteding van logistiek is Fourth Party Logistics (4-pl-ers). Een 4pl-er is een ketenregisseur, die dikwijls zonder eigen materieel (zoals vrachtauto's) voor de supply chain van de klant de beste oplossing zoekt. Hierbij worden 3pl-ers en partners ingeschakeld om transport, opslag, VAL maar vaak ook planning en voorraadbeheer uit te voeren. De 4pl-er regisseert de supply chain activiteiten van de klant en is daarin het enige aanspreekpunt. "Vier" betekent niet per se dat er vier partijen bij betrokken zijn, maar de bedenker van de term heeft willen aangeven dat het logistieke dienstverlening op hoger niveau betreft dan bij 3pl het geval is.

Verskil tussen 3pl en 4pl.

In de literatuur is de mening over wat 4pl nu precies is en waar 3pl ophoudt en 4pl begint, nogal verdeeld. In de literatuur vinden we verschillende definities van de ‘bedenkers’ van het begrip 4pl. Hoewel het verschil tussen 3pl dienstverlening en 4pl dienstverlening daardoor vrij arbitrair is, staat wel vast dat een 3pl-er handelt binnen het logistieke kader dat de verlader uitzet en dat een 4pl-er dit logistieke kader (deels) zelf vormgeeft.



1.3.3 Positie van de inland-containerterminals.

De terminal operators kennen de markt als geen ander. Zij gaan bedrijven in hun regio met een verwachte substantieel pakket aan containervoer af en bieden hun diensten aan, inclusief voor- en natransport. Hierdoor worden ze een directe bedreiging voor de weggeoriënteerde

² Bron: Artikel van Transport & Mobility, Leuven.

transporteurs. Veel bedrijven aarzelen nu het in de wegtransport branche nog slecht gaat om jarenlange succesvolle relaties te verbreken of ze schrikken terug voor wat ze als risico beschouwen.

De terminals zijn vanwege de overlappende verzorgingsgebieden niet alleen concurrent van het wegvervoer maar ook van elkaar. Beperkt is er enige vorm van samenwerking of afstemming, maar over het algemeen wordt niet strategisch samen gewerkt. Sommige terminals proberen verladers te overtuigen een deel van hun logistieke vraag bij de 3- of 4pl-ers weg te halen en rechtstreeks met de terminal zaken te doen. Dit kan in dat specifieke geval voor de korte termijn een lagere prijs opleveren, maar zet de relatie met de 3- of 4-pl-er wel onder druk. Nadelig neveneffect is dus dat sommige 4pl-ers daardoor de neiging hebben om zo'n terminal te boycotten en volumes weg te houden door te kiezen voor een andere terminal of wegtransport.



Figuur 3: M/s La Blanca (bouwjaar 2003, 135 x 15m - 4809 ton, 421 TEU) is met 4 lagen containers op de Maas onderweg naar Born.

Ten tijde van het onderzoek staat het containertransport per binnenvaart in een slecht daglicht, iets wat de gesprekken heeft bemoeilijkt. De wachttijd voor binnenvaartschepen bij de City-, Delta- en Euromaxterminal is ten tijde van dit onderzoek oplopen tot 6 dagen (zie hoofdstuk 2.2). Dit was voor veel verladers reden om nu af te zien om nu mee te werken aan een onderzoek naar de kansen voor modal shift. Ook voor bestaande klanten was deze slechte performance niet meer acceptabel, zodat zij zich gedwongen voelden een “negatieve” modal shift te maken naar de vrachtauto, die nog steeds binnen een paar uur geholpen wordt. Opvallend is dat vervoer over spoor nauwelijks te kampen heeft met langere doorlooptijden. Dit geheel pleit ervoor om waar mogelijk “synchromodaal” naar de vervoersvraag te kijken en de oplossing af te laten hangen van de op dat moment beschikbare beste oplossing.

In het containervervoer is een duidelijke marktwerking, waarbij klant specifieke wensen of eisen erg bepalend zijn voor de prijsstelling. De tarieven van de terminals zijn daarom niet uniform en ook niet op elkaar afgestemd. Het is voor sommige verladers goedkoper om met een truck vanaf Venlo naar Wanssum te rijden en vanaf daar te verschepen, dan containers rechtstreeks aan te leveren op de terminal in Venlo. Klanten kunnen daardoor het idee krijgen dat ze niet als serieuze partij beschouwd worden. Andere verladers zijn daarentegen in staat bij dezelfde terminal wel aparte tarieven voor binnenvaart te onderhandelen. In specifieke gevallen blijkt samenwerking tussen concurrerende terminals wel meerwaarde op te leveren. Zo hebben Wanssum en Venlo een gezamenlijke lijndienst op Antwerpen, welke georganiseerd wordt door de Danser Groep, waardoor de terminaloperators onderling geen bedrijfsgegevens hoeven uit te wisselen. Het betreft hier een proefproject waarvoor de haven van Antwerpen een subsidie heeft verstrekt.

2 Onderzoeksfase.

In Limburg wordt al decennia lang aandacht besteedt aan het vervoer (van containers) over het water. Landelijk geldt de provincie als één van de koplopers als het gaat om het stimuleren van vervoer over water en het maken van een modal shift. De promotie van binnenvaart als modaliteit is een belangrijk speerpunt binnen het provinciale beleid. In 2012 slaagde de provincie er in om het jaarcongres van de brancheorganisatie Nederlandse vereniging van Binnenhavens (NVB) naar het Floriadeterrein in Venlo te halen.

Voorafgaand aan het deskonderzoek is eerst een literatuurstudie gedaan, waarbij allerlei relevante rapporten nog eens zijn doorgenomen om te beschouwen welke acties eventueel nog open staan vanuit vorige onderzoeken. Uit de hoeveelheid rapporten alleen al blijkt dat het thema al jarenlang erg actueel is in de regio. Hieronder volgt een niet-limitatieve opsomming van de meest relevante rapporten.

- 1988 – Goederenstromenonderzoek – RWS directie Limburg.
- 2000 – Limburg op nieuwe kracht – Merit/Universiteit Maastricht, i.o.v. LIOF.
- 2004 – Casestudy binnenhaven Venlo – Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.
- 2004 – Casestudy binnenhavens Born & Stein – Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.
- 2005 – Economisch belang binnenhavens Limburg.
- 2006 – Netwerkanalyse Zuid-Limburg – Grontmij.
- 2007 – Logistieke visie Zuid-Limburg, A2-zone Maasbracht-Beek,
- 2008 – Netwerkanalyse Brabantse Vaarwegen en binnenhavens. – Provincie Noord-Brabant.
- 2008 – Netwerkanalyse Limburgse Vaarwegen en binnenhavens. – Provincie Limburg.
- 2008 – Instrumentenmap Binnenhavens – Ministerie V&W en Provincie Limburg.
- 2010 – MKBA gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum – Ecorys, i.o.v. DLG.
- 2011 – Verslag workshop binnenhavens Limburg – Provincie Limburg.
- 2011 – Brabant Logistieke Topregio 2030 – Kalkman BLTR, i.o.v. SER en KvK.
- 2011 – Binnenhavenvisie Venlo – Buck i.o.v. gemeente Venlo.
- 2012 – MKBA Wilhelminakanaal fase 1,5 – Buck i.o.v. gemeente Tilburg.
- 2012 – Ruimtelijk-economische en logistieke analyse: de Vlaams-Nederlandse Delta in 2040.
– Universiteit van Antwerpen en Erasmus Universiteit.
- 2012 – Een koers voor Limburg, convenant Limburg-Rijk.
- 2012 – Havennetwerkvisie Limburg 2030 – Buck, i.o.v. Provincie Limburg.
- 2012 – Ruimte voor de haven, Industriehaven Venlo, Buck, i.o.v. gemeente Venlo.
- 2013 – Maasroute Grensoverschrijdende goederenstromen – Buck, i.o.v. Provincie Limburg.
- 2012 – Onderzoek goederenstromen havens Limburg (bulk- en stukgoedstromen) – Buck, i.o.v. Provincie Limburg.
- 2013 – Havenatlas Limburg – Provincie Limburg.

De Provincie Limburg hecht veel belang aan kennisontwikkeling en informatieoverdracht tussen de diverse betrokkenen rondom de Limburgse binnenhavens. Hiervoor is in 2005 het Havenoverleg Limburg in het leven geroepen. Het havenoverleg vindt 1 keer per jaar plaats en hiervoor worden overslagbedrijven, grote verladers, gemeenten, Rijkswaterstaat, de binnenvaartsector en logistieke organisaties uitgenodigd. In dit platform worden ideeën gepresenteerd en kennis uitgewisseld. In 2012 is de promotiefilm “Blueports Limburg” uitgebracht. Enkele havens hebben inmiddels een “Green Award” verkregen. Ook wordt er met regelmaat een nieuwsbrief Blueports Limburg verspreid.

Opmerkelijk is dat er op 14 juni 2013 in Provinciale Staten nog een motie is aangenomen om de uitvoering van de Havennetwerkvisie 2030 te versnellen. De provincie Limburg wil zijn koploperspositie als achterlandspeler niet kwijt.

2.1 Het deskonderzoek.

Na het literatuuronderzoek is het deskonderzoek gestart. Verladers, producenten en logistieke dienstverleners in Belgisch en Nederlands Limburg zijn geselecteerd, geclusterd en op grote lijsten gerangschikt. Daarbij is op basis van kengetallen hun potentie in beeld gebracht. Voor het achterliggende theoretische kader, de werkwijze en de gemaakte keuzes wordt verwezen naar het hoofdrapport. Vervolgens zijn deze bedrijven door Phidan en AA-Planadvies gebeld met de vraag of er interesse was in het project en of er een vervolgspraak gemaakt kon worden. Sommige bedrijven bleken niet meer te bestaan of waren onbereikbaar. Met de geïnteresseerde bedrijven zijn vervolgspraken ingepland, welke voor het Nederlandse deel zijn opgevolgd door AA-Planadvies. De lijst met alle geselecteerde Nederlandse bedrijven is in de bijlage opgenomen.

Tijdens het deskonderzoek bleek al gauw dat er door de Nederlandse bedrijven weinig respons werd gegeven. Bedrijven gaven aan, óf geheel op de hoogte te zijn van de mogelijkheden van binnenvaart en deze al te benutten, dan wel hun logistiek geheel te hebben uitbesteed, óf geen enkele interesse te hebben. De voorlopige conclusie was dat de logistieke vijvers in Limburg in de afgelopen jaren al stevig bevist waren en dat de koplopers en de volgers onder de verladers hun keuzes al gemaakt hadden. Hierna is overleg geweest met de opdrachtgever en zijn door een aantal betrokken partijen aanvullende contacten bij verladers geactiveerd. Nadat bleek dat ook deze actie onvoldoende interviews zou opleveren, is de werkwijze aangepast en besloten om ook logistieke foto's van de containerterminals en enkele 3- en 4pl-bedrijven in Limburg op te stellen. Het format is daarvoor aangepast omdat de terminals en logistieke dienstverleners over het algemeen geen mededeling willen doen over aantallen containers.

2.2 Het veldonderzoek.

Het veldonderzoek is in maart/april begonnen met een aantal verkennende gesprekken bij logistieke dienstverleners, onderzoekers en de brancheorganisatie Nederlandse Vereniging van Binnenhavens in Rotterdam. Hierin werd al gauw het beeld geschetst wat later ook in de analyse werd bevestigd. Omdat er vooralsnog weinig respons van Nederlandse verladers binnenkwam hebben de interviews in deze periode nog te weinig aandacht gehad. Eind mei is dit opgepakt en is een versnelling ingevoerd door naast Gert Schouwstra ook Martijn Rienstra in te zetten. Alle potentiële verladers zijn nogmaals na gebeld, waarna een eerste serie afspraken voor bedrijfsbezoeken is gemaakt. Helaas bleek de belangstelling toch minder groot en werden veel afspraken ook weer afgezegd. Na overleg met de opdrachtgever zijn nog nieuwe namen van verladers en contactpersonen aan de lijsten toegevoegd en ook deze benaderd. Uiteindelijk is besloten om ook de binnenvaartterminals en 3- en 4pl-ers bij de interviews te betrekken. Omdat deze vanwege hun concurrentiepositie niet bereid waren aantallen overgeslagen containers te verstrekken, zijn gegevens verzameld uit openbare bronnen. Daarbij moet worden opgemerkt dat deze cijfers erg onbetrouwbaar zijn omdat er geen vastgestelde telmethode is. Soms worden unieke containers geteld, soms de beweging

in/uit, soms het aantal handlings, of de mutaties in de boekhouding. De verschillen kunnen oplopen tot een factor vier!

Het veldonderzoek werd bemoeilijkt door de problemen bij ECT, die er voor lijken te zorgen dat de focus van ECT niet langer bij het bedienen van de logistieke keten ligt.

Het gevolg is dat ten tijde van het schrijven van dit rapport de wachttijden bij ECT voor binnenschepen kunnen oplopen tot 6 dagen en dat beïnvloedt ook de andere calls in de haven. Omdat de detentiekosten gewoon door blijven lopen, is het tijdelijk bedrijfseconomisch aantrekkelijk om het schip te laten liggen en containers op de vrachtauto te zetten.

Artikel NIEUWSBLAD TRANSPORT, 13-19 augustus 2014.

De congestieproblemen rond ECT op de Maasvlakte blijven aanhouden. Na lange wachttijden en congestietoeslagen is er nu ook serieus ladingverlies. Binnenvaartoperators zien weinig in het plan van Havenbedrijf Rotterdam om de problemen bij ECT te lijf te gaan door een deel van de aan- en afvoer via de binnenvaart te verleggen naar andere terminals, zoals RCT (Kramer Groep) op de Maasvlakte, Uniport in de Waalhaven en MCT in Moerdijk. Ze zijn niet van plan om op grote schaal naar die andere terminals uit te wijken.

Het probleem is dat de meerkosten van extra overslag en transport, die al gauw 150 euro per container bedragen, voor rekening van de barge operators zelf komen. Veel klanten zijn niet bereid die extra kosten te vergoeden, zodat de operators voor de keus staan om ze zelf te absorberen of anders de wachttijden voor lief te nemen.

Het idee is dat de Delta Terminal, die al maanden met congestie kampt, ontlast wordt door binnenvaartcontainers te verzamelen op andere terminals en ze gebundeld van en naar de Delta Terminal te brengen. In het geval van RCT, dat vlak naast de Delta Terminal ligt, gaan de containers overigens over de weg. Verschillende operators melden dat het plan van het Havenbedrijf 'geen oplossing' biedt; brancheorganisatie CBRB, waarbij de meeste operators zijn aangesloten, wil geen commentaar geven.

Intussen is duidelijk geworden dat Rotterdam een forse hoeveelheid lading verliest als gevolg van de capaciteitsproblemen bij ECT. De G6-alliantie van APL, Hyundai, MOL, Hapag-Lloyd, NYK Line en OOCL stuurt deze en volgende maand in totaal zeven schepen van loop 4 van de Verre Oosten-dienst naar PSA in Antwerpen in plaats van ECT. Aangezien die schepen zo'n 5.000 containers komen laden en lossen, gaat dat om een pakket van zo'n 35.000 boxen. De Vereniging Rotterdamse Cargadoors (VRC) steunt het plan van het Havenbedrijf wel. De organisatie vindt het positief dat de havenbeheerder het binnenvaartcollectief LINC en de stuwadoors Uniport en Rotterdam Container Terminal om de tafel heeft gekregen om oplossingen te zoeken. De cargadoors willen dat RCT van Kramer, dat zich al jaren profileert als onafhankelijk Barge Service Centre, ook in de toekomst een rol blijft spelen bij de afhandeling van containers voor binnenvaart en feeders voor de deepsea terminals. Volgens de cargadoors brengt dat de uitvoering van project Container Logistiek Maasvlakte, waar het Havenbedrijf al anderhalf jaar aan werkt, dichterbij. Dat voorziet verder onder meer in de aanleg van een interne baan tussen de deepsea terminals en een openbare spoorterminal.

VRC-voorzitter Albert Thissen stelt overigens dat de problemen op de terminals niet alleen worden veroorzaakt door het uit schema lopen van zeeschepen, volgens ECT de hoofdoorzaak, maar ook door 'onvoldoende personeel en opbouw van kranen bij ECT'. Inmiddels groeit het aantal vervoerders dat toeslagen in rekening brengt voor het containervervoer van en naar Rotterdam. Feedervervoerders Team Lines en OPDR rekenen sinds begin deze maand 75 euro per TEU extra voor de ECT Delta en Euromax Terminal. Hapag-Lloyd liet zijn klanten deze week weten die toeslag door te zullen berekenen. Eerder kwamen binnenvaartoperators al met 'ECT-toeslagen'.

2.3 Tijdens het onderzoek doorgevoerde aanpassingen.

Hieronder volgt een opsomming van de ten tijde van het onderzoek doorgevoerde aanpassingen ten opzichte van de oorspronkelijke opdracht. Deze wijzigingen zijn in overleg met de Kamer van Koophandel als opdrachtgever tot stand gekomen.

- Het oorspronkelijke format voor de logistieke foto's en de vragenlijsten bleek slechts voor twee verladers bruikbaar. Zij hebben de formats grotendeels ingevuld, maar zijn ook bang voor het openbaar worden van hun bedrijfsgegevens.
- Later is een aangepast format vastgesteld voor de interviews met de binnenvaartterminals en de 3- en 4pl-ers. Deze willen de meeste vragen niet beantwoorden omdat ze in een openbaar rapport terecht komen. Daarom is uiteindelijk helemaal van het oorspronkelijke format van de logistieke foto afgestapt.
- De manier waarop containers worden geteld verschilt sterk per bedrijf en hierdoor kunnen verschillen tot een factor vier optreden. Het kan gaan om registraties van het aantal handlings op de terminal, containers in/uit, TEU of nog andere methodes. Vooral de terminals zitten in een zware onderlinge concurrentie en willen geen inzicht geven in hun telmethode. In de logistieke foto's is daarom uitgegaan van de door de terminals zelf openbaar gemaakte gegevens en is geen poging gedaan om dit te harmoniseren.
- Veel logistieke dienstverleners en 4pl-ers gaven aan dat ze niet zitten te wachten op een gesubsidieerd pilottraject waar waarschijnlijk forse administratieve verplichtingen aan vast zitten. Ze hebben financieel voldoende slagkracht om pilots zelf te bekostigen en goede ideeën uit te werken. Daarbij willen ze wel graag samenwerken met de overheid, die weer over een ander netwerk en mogelijkheden beschikt, maar dan zonder administratieve rompslomp.

3 Logistieke foto's / Bedrijfsprofielen.

In het kader van deze opdracht moet een output van 15 logistieke foto's worden geleverd. Deze staan hieronder als de resultaten van de interviews met de bedrijven weergegeven.

Over het algemeen hebben de grote bedrijven in Limburg hun logistiek goed voor elkaar en weten ze precies wat ze willen. En als ze iets willen veranderen in de logistieke keten is het gebrek aan financiële middelen daarvoor geen belemmering, ze zitten over het algemeen niet te wachten op een relatief geringe subsidie voor een pilotproject. Wat ze graag zouden zien veranderen is de manier waarop de terminals in Rotterdam met hun containers omgaan, door verbetering van het serviceniveau. Helaas, alhoewel hun bedrijfsvoering hiervan voor een substantieel deel afhankelijk is, ligt dat nu juist buiten hun cirkel van invloed. Een goed voorbeeld van hoe het niet moet, zijn de huidige lange slottijden voor binnenvaart in Rotterdam. De terminaloorlog tussen het havenbedrijf Rotterdam en ECT die sinds enkele maanden zijn hoogtepunt heeft bereikt heeft een veel grotere invloed op de aantrekkelijkheid van gebruik van de binnenvaart voor de vervoersketen, dan welk gesubsidieerd project dan ook.

In dit hoofdstuk zijn de logistieke foto's opgenomen van bedrijven die in het afgelopen decennium zijn overgestapt naar containervervoer per binnenvaart en daarin nog steeds groei meemaken, alsmede bedrijven die een potentie hebben om die overstap binnenkort nog te maken.

Enkele bedrijven hebben aangegeven hun definitieve interview vanwege bedrijfsomstandigheden pas na de zomer van 2014 te willen doen. In het eindrapport was daarom hierbij nog P.M. aangegeven. In deze revisieversie zijn deze aanvullende interviews verwerkt

3.1 Oerlemans Foods, Archimedesweg 19, Venlo.

Oerlemans Foods is opgericht in 1977 en één van de pioniers in Europa op het gebied van biologisch en biologisch-dynamisch geteelde groenten, fruit en aardappelproducten. De totale jaarlijkse productie van de gezamenlijke vestigingen bedraagt 175.000 ton. Er wordt geëxporteerd naar ruim 50 landen, zowel binnen Europa maar ook daarbuiten. Bijvoorbeeld naar het Midden- en Verre Oosten, Zuid- en Noord-Amerika.



Gesproken is met Jan Dirkx, manager Customer Service. Voorafgaand is de vragenlijst ingevuld (zie bijlage A). Oerlemans is een productiebedrijf waar vers geteelde producten zoals groenten, fruit en aardappelproducten worden ingevroren en verpakt. Oerlemans Foods biedt werkgelegenheid aan 740 medewerkers.

Met een assortiment van meer dan 1.000 producten en de vier merken Oerlemans, Keizer, Bio+ en Bauer richt Oerlemans Foods zich op de internationale foodservice, retail- en industriële markt. De huidige omzet bedraagt circa 135 miljoen euro. Het bedrijf neemt vooral van Nederlandse telers groente af onder contract via commissionair Rijk. Het hoofdkantoor is gevestigd in Venlo (NL). Naast de vestiging in Venlo, zijn er nog twee vestigingen in Broekhuizenvorst en Waalwijk en twee in Polen in Strzelno en Siemiatycze.

Van 2007 tot 2014 had Oerlemans een zelfstandige positie binnen de VION Groep, die het eigendom is van de Brabantse boerencoöperatie ZLTO. Nadat het drie jaar te koop had gestaan, is het bedrijf in het voorjaar van 2014 verkocht aan H2 Equity Partners. Deze nieuwe Nederlandse eigenaar wil Oerlemans als onderneming verder versterken. H2 beheert een vermogen van circa 500 miljoen euro en investeert in middelgrote ondernemingen in de Benelux, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Oerlemans participeert o.a. in het Interreg IV-A project Green2, waarin 11 Duitse en 10 Nederlandse organisaties zich inspannen om de uitstoot van CO2 en de energiekosten van hun gehele agro logistieke vervoersketen substantieel te verminderen.

Naast het transport met eigen vrachtauto's wordt er met containers gewerkt, dit zijn vooral reefer (koelcontainers). Oerlemans heeft nog geen ervaring met de binnenvaart en zou de mogelijkheden naar synchromodaal vervoer wel willen onderzoeken. Het bedrijf ziet wel kansen: de binnenvaarterminal zit dicht bij het bedrijf en er is zeker belangstelling om een pilot uit te voeren. Hiervoor moet nog wel een concreet plan bedacht worden.



Figuur 4: Koel-/vrieshuis Oerlemans in Venlo.

3.2 KLG Logistics, Columbusweg 10, Venlo.

Kuiken Logistics Group is een familiebedrijf wat in 1918 door de familie Kuijken is opgericht. Het is een logistieke dienstverlener die zich bezig houdt met supply chain management en daar zelf een aantal onderdelen zoals transport, warehousing, containerhandling, en het toevoegen van waarde van uitvoert.



Het bedrijf opereert vanuit Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Roemenië en beschikt over 126.000 m2 eigen opslagruimte waarvan 60.000 m2 in Venlo en 7.500 m2 in Eersel. Hiervan is bij allebei de vestigingen 6.000 m2 ingericht voor cross-docking. KLG beheert een vloot van 160 eigen trailers en bijna 700 trucks, waarvan 245 eigendom zijn van KLG en de rest van andere betrouwbare vervoerders. Er werken ruim 650 werknemers en het bedrijf groeit jaarlijks gestaag door. De omzet in 2011 was 94,7 miljoen euro. Binnen de groep zijn lucht- en zeevracht belangrijke componenten.³

Grote klanten waar voor gewerkt wordt zijn: Logitech, Sharp, Kuhn, 3M, Philips, Panasonic, DOMO, Momentive, Garmin, LG, Woodward, Nike, Akzo Nobel, Trust, Timken, Adidas, DSM, Yazaki, Samsung, Lidl, PPG, Delsey.

Met 14 kantoren in Nederland, Roemenië, Engeland, Turkije en China, en lange termijn relaties en deelname in bekende netwerken als ASTRE, 24Plus en WCA, kan KLG een breed pakket aan diensten aanbieden in West Europa, voormalige CIS landen, Centraal en Oost Europa, Turkije en China. Het bedrijf is gefocust op supply chain: weg, lucht en zeevracht, transport en logistiek. Ons doel is de logistieke balans van onze klanten te verbeteren, en zo hun positie te versterken op de markt door onze logistieke oplossingen. KLG Europe is voortdurend op zoek naar opties om de supply chain van klanten te optimaliseren en kostenbesparende oplossingen te implementeren.



Figuur 5: KLG kantoor en gebouwen in Venlo.

³ Bron: www.KLG-europe.com

In een gesprek met Erik Looijen, general manager van KLG, blijkt het bewustzijn van de invloed van de bedrijfsactiviteiten op het milieu. Dit is de reden waarom KLG Europe deelneemt aan diverse projecten, namelijk om nieuwe bedrijfsactiviteiten te implementeren en bestaande te veranderen en hiermee de negatieve invloed op het milieu te verlagen of zelfs een positieve impact op het milieu te creëren. Er is van tevoren een vragenlijst ingevuld (zie bijlage B).

KLG Europe heeft de ambitie om meer te vervoeren via de barge naar Rotterdam en bij uitzondering ook via Antwerpen. Binnenkort start bij KLG een pilot in eigen beheer om per week ongeveer 40/50 containers via een binnenvaartterminal te laten afwikkelen. Stromen van en naar het Verre Oosten hebben de meeste potentie. KLG Europe wil een plaats op de terminal krijgen met als doel de kosten zo laag mogelijk te houden. Daarbij ligt een accent op de verbetering van de organisatie. Door goed aan te sluiten zou een ½ dag vertraging t.o.v. de truck haalbaar zijn. Voor deze pilot wordt geen subsidie aangevraagd om zo onafhankelijk van andere partijen te blijven. In combinatie met een 'empty depot-functie' wordt de binnenvaart kansrijk geacht. Om de klant verder te overtuigen kunnen de tarief scherper worden. Voor trein en barge betaalt KLG bij TCT nu op de terminal hetzelfde tarief, terwijl barge via BCTN goedkoper is.

Vanuit de organisatie van het vervoer liggen kansen om partijen te splitsen. Vaak hebben grotere projectladingen, maar één of een paar urgente containers. De rest kan later. Op het moment dat deze splitsing ook kan worden gemaakt in het vervoer via urgent-truck en barge komt dit ook de logistiek van het importerende bedrijf ten goede. Dit ligt bij KLG intern om het mogelijk te maken.



Figuur 6: KLG in Venlo.

3.3 Frankort & Koning, Venrayseweg 126, Venlo.

De Frankort & Koning Groep bestaat uit 7 bedrijven in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Polen en handelt in groente en fruit, met de wereld als bron en Europa als markt. Al sinds de oprichting in 1985 is Frankort & Koning dé betrouwbare schakel tussen telers / aanbieders en retail / grootwinkelbedrijven. Het bedrijf werkt vraag gestuurd en richt zich vooral op de grote afnemers in Europa. Bij Frankort & Koning werken in totaal 155 mensen, waarvan 35 in Venlo. Het bedrijf is gevestigd op het Freshpark Venlo.



Het inkopen en leveren van groente en fruit dat voldoet aan alle wensen en eisen van de consument, inclusief voedselveiligheid, tegen een marktconforme prijs. Dát is wat de professionals van Frankort & Koning dagelijks motiveert. De kernwaarden van Frankort & Koning zijn: energie, betrouwbaar, onafhankelijk, met passie en lef. Door de ideale mix van bronnen en omdat Frankort & Koning optreedt als schakel tussen de juiste aanbieder en de passende afnemer, ontstaat de perfecte win-win situatie. Frankort & Koning voert een groot scala aan producten, zowel groente als fruit, zowel Europese producten als exoten.⁴

In een gesprek met Paul Schreurs, quality assurance manager, blijkt dat Frankort & Koning flink wat reeferen (koelcontainers) importeert. Sinds 3½ jaar worden deze reeferen ook via de binnenvaart en railterminal in Venlo vervoerd. Het liefst wil het bedrijf zoveel mogelijk via water en spoor vervoeren. Meer dan de helft wordt nog via de truck vervoerd. De keuze wordt gemaakt op basis van de marktsituatie (direct hebben), fysieke keur van de waren én geen druk op intern bedrijfsproces. Zijn er drie positieve antwoorden dan gaan de reeferen via water/spoor. Het grootste deel van de lege reeferen gaat terug naar de haven in Rotterdam.

Voor het regelen van het vervoer over water/spoor hanteert het bedrijf verschillende constructies, zoals het in eigen beheer regelen of via de terminal. Het logistieke proces bij dit bedrijf is maatwerk, waarbij eigen afspraken worden gemaakt over detentie en demurrage. Zij hebben bijv. met 6 rederijen afspraken en het bedrijf probeert zelf voldoende retourlading te organiseren. Met verschillende bedrijven is daarover gesproken, maar met weinig resultaat.

Frankort & Koning participeert in het project reeferen van het LIOF. De NV Industriebank LIOF helpt Limburg economisch vooruit. LIOF ondersteunt bedrijven op het gebied van innoveren, investeren en vestigen. Daarnaast schept LIOF voorwaarden voor ontwikkeling van perspectiefrijke sectoren en het vestigingsklimaat, gericht op kansen voor het MKB en ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. (Bron: www.liof.nl) Binnen dit project wordt o.a. gezocht naar mogelijkheden om rederijen exportcontainers via dagprijs aan te bieden, zodat zuivel en vlees kan worden getransporteerd. Bij het LIOF liggen nog wat andere projectideeën op de plank die gezamenlijk zijn geformuleerd en mogelijk in aanmerking kunnen komen voor een pilot.

Voor Frankort & Koning is een goede douanefaciliteit in de omgeving van belang, zodat de producten in de regio kunnen worden gekeurd en dan direct internationaal verder kunnen worden getransporteerd. Dit is voor het bedrijf nu één van de belangrijkste knelpunten voor export.

⁴ Bron: bedrijfsinformatie afkomstig van www.frankort.nl

3.4 Flora Holland, Venrayseweg 214, Venlo.

Nederland is al meer dan een eeuw de bakermat van de sierteeltsector. Tegelijkertijd neemt de sierteeltproductie buiten Europa de laatste jaren sterk toe. Een trend die de komende jaren aanhoudt. De sierteeltwereld internationaliseert, digitaliseert en virtualiseert in toenemende mate.



De unieke combinatie van gespecialiseerde kwekers, collectieve handelsplatformen en in verkoop en distributie gespecialiseerde handelaren, vormt een ijzersterk internationaal aanbod- en afzetsysteem. Professionele transportorganisaties versterken daarbinnen de logistieke functie. Samenwerking tussen al deze partijen is het krachtige instrument dat de concurrentiepositie van de Nederlandse sierteeltsector uniek maakt. FloraHolland is daardoor de toegangspoort tot de internationale handel.

De internationale handel in bloemen en planten neemt toe. Een trend die de komende jaren aanhoudt, mede dankzij de digitalisering en virtualisering van de sierteeltwereld.

FloraHolland bouwt aan een internationaal servicenetwerk om vraag en aanbod van sierteeltproducten te binden. FloraHolland beschikt over een aantal marktplaatsen met een klokverkoopsysteem en een stevig logistiek netwerk. In Aalsmeer, Naaldwijk en Rijsburg ligt de focus voornamelijk op exporterende klanten. In 2010 is het veilinggebouw in Venlo en samengevoegd met twee Duitse locaties. Dit heeft geleid tot de nieuwe “Veiling Rhein-Maas” in Herongen (D), dit is een joint venture tussen FloraHolland en Landgard. Het vloeroppervlak bedraagt 170.000 m² en hier vinden jaarlijks ruim 5 miljoen transacties plaats. In 2013 werd er 325 miljoen euro omgezet.



Figuur 7: Bloemen- en plantenveiling Herongen.
(Foto Veiling Rhein-Maas)

Samenwerking is er ook in de verschillende Greenports. Dat zijn tuinbouwlocaties van nationaal belang. Alle schakels en ondersteunende bedrijven vormen hierin samen een sterk cluster. Nederland telt zes Greenports, waaronder Greenport Venlo. Greenport Venlo staat voor de ontwikkeling van een sterke economische structuur. Om dat de bereiken zijn ondernemers nodig. De programmalijnen zijn daarom opgezet rond de ondernemer.

Een goede infrastructuur en faciliteiten voor vestiging en ontwikkeling van bedrijven. De belangrijkste gebiedsontwikkelaar binnen Greenport Venlo is Development Company Greenport Venlo (DCGV). DCGV verzorgt de regiefunctie van de integrale gebiedsontwikkeling en een extra focus op het Klavertje 4-gebied, een gebied van 5400 hectare ten noordwesten van Venlo tussen de snelwegen A67 en A73, in de logistieke hotspot Venlo. DCGV (her)ontwikkelt, realiseert, beheert en geeft (werk)landschappen uit. Daarbij is DCGV ook verantwoordelijk voor park- en facilitymanagement, het participeren in vastgoed en het aanleggen van gebiedsbrede (nuts)voorzieningen. Projecten in dit kader zijn onder meer Venlo Greenpark (Floriadeterrein), Fresh Park Venlo, Trade Port Noord en Railterminal Trade Port Noord, glastuinbouwgebied Californië, glastuinbouwgebied Siberië, Greenportlane en Traffic Port Venlo.

Cijfers en feiten FloraHolland:

- Jaaromzet: 4,4 miljard euro en 4000 medewerkers
- Verkochte bloemen en planten: 12,5 miljard stuks/jaar, dat is ruim 50 miljoen per dag
- Assortiment: 20.000 soorten bloemen en planten
- Leden: 5000 waarvan 600 buitenlandse leden
- Klanten: 2450
- Veilingklokken: 38
- Totale oppervlakte: veilinggebouwen, 2.600.000 m² en koelcellen, 130.000 m².
- Belangrijkste importlanden: Kenia, Ethiopië, Israël, België en Duitsland
- Belangrijkste exportlanden: Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië en Rusland
- De Greenport is naast Schiphol en de Rotterdamse haven een van de drie economische Mainports van Nederland en draagt 20% bij aan het overschot van de Nederlandse handelsbalans ⁵
- Directe en indirecte werkgelegenheid binnen de sector bestaat uit 250.000 fte.

Gesproken met Henk Weijs, hij is strategisch account manager bij FloraHolland. Daarnaast is hij nog verbonden aan Fontys Hogescholen en raadslid in de gemeente Horst aan de Maas. Door de omvang van de bedrijfstak en Nederland als productieland is er veel transport. Wat opvalt, is dat binnen de handel in bloemen, bomen en fruit is de laatste 10 jaar alles transparant geworden. Daardoor is er nu sprake van een open prijscalculatie in de sector, inclusief de logistieke providers. Dat geeft ruimte aan logistieke dienstencentra die via VAL-VAS kunnen renderen. Door de economische crisis zijn de pilots om dit te optimaliseren niet van de grond gekomen. Het project ViaVenlo (connecting value) was daar één van.

De opzet daarvan was om via het collectief van kwekers de logistieke stromen te bundelen. Dit had als doel zo laag mogelijke kosten en zo hoog mogelijke prijs voor de kwekers. Middel was de markt om de kwekers heen verbeteren. De opzet was goed, maar door de economische crisis kwamen de prioriteiten fors anders te liggen. Het project ligt nu stil en wacht op een ondernemer die het ontwikkelde project risicodragend wil uitvoeren.

Dit voorbeeld is, volgens Henk Weijs, geen uniek voorbeeld, maar kenmerkend voor de regio. Hoe kan het dat de logistieke hotspot Venlo/Venray laag scoort op innovatiekracht? Hierdoor blijven kansen onbenut en bedrijven voortgaan op de voor hen bekende weg. Dat in tegenstelling tot de marktontwikkeling, waarin duurzaamheid belangrijker wordt. Juist daarvoor zou optimalisatie van de ketenmobiliteit een goede bijdrage leveren.

Nog een aardig weetje. Als we kijken naar de reefer/containeren in Nederland wordt 1 op de 9 containers gebruikt voor bloemen en planten. Een belangrijk segment dus. Binnen deze groep wordt 1 op de 4 voor niets getransporteerd, omdat producent en afnemer in dezelfde regio ondernemen. Van en naar de veiling is nutteloos vervoer, waardoor een kans ontstaat om deze kosten te besparen.

⁵ Bron cijfers en feiten: <https://www.floraholland.com/media/1523750/BedrijfsprofielFloraHolland.pdf>

3.5 Fresh Park Venlo, Venrayseweg 102, Venlo.

Fresh Park Venlo is een compleet terrein voor de vers sector. Dit business park faciliteert meer dan 130 bedrijven in de 'foodsector' op één terrein van 130 hectare. Begonnen in 1965 als veilingterrein van de Coöperatieve Venlose Veiling (CVV) en sinds 1992 onderdeel van de Coöperatieve Veiling Zuidoost Nederland (ZON) en werd de naam ZON Fresh Park Venlo. Het terrein biedt plaats aan alle producten binnen het spectrum van verse voedingsmiddelen en sierteelt. Plus de ondersteunende diensten die succesvol zakendoen in de vers branche mogelijk maken. Of het nu gaat om nieuwe producten, opslag- en verpakkingsinnovaties of vernieuwingen op logistiek gebied: de bedrijven profiteren van synergievoordelen. Sinds 2008 is de naam veranderd in Fresh Park Venlo, de eigenaar is nog steeds ZON.



Gesproken is met Jan Vorstermans (business development Fresh Park Venlo). Fresh Park Venlo herbergt de faciliteiten om verse producten uit alle windstreken te verzamelen en wereldwijd te distribueren. Gevestigd in het hart van het tweede tuinbouwgebied van Nederland ligt Fresh Park Venlo zeer centraal ten opzichte van haar directe leveranciers, de prominente logistieke hotspots en de grote afzetmarkten Nederland, Duitsland, Frankrijk en Scandinavië. Huren, zelf bouwen of laten bouwen, ontwikkelaar en beheerder ZON heeft tot doel de gewenste groei te faciliteren.

Via de aanpalende, nagenoeg filevrije snelwegen A67 en A73 vinden 2.000 vrachtwagens iedere dag hun weg van en naar Fresh Park Venlo, waar weg-, spoor-, en watervervoer samenkomen. De ECT-railterminal, waar vandaan dagelijks shuttles van en naar een vaste terminal in de Rotterdamse haven rijden, de lokale binnenvaartterminal met containerfaciliteit en de vliegvelden van Maastricht/Aachen en Luik vormen een vitale link met de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland.



Figuur 8: Kaart Fresh Park Venlo.

Gegevens Fresh Park Venlo:

- Biedt werkgelegenheid aan circa 1500 personen (in het seizoen 3000)
- Omvat 130 hectare bedrijventerrein, waarvan 90 hectare bebouwd, 15 hectare direct beschikbaar en 25 hectare nog te ontwikkelen
- Clustering van ruim 130 vers bedrijven: groenten en fruit, sierteelt, import & export, handelsbedrijven, logistieke dienstverleners, pakstations en sorteerstations
- Directe aansluiting op de snelwegen A73 en A67 en Greenport Lane
- ECT railterminal op 900 meter afstand
- Binnenvaarthaven met containerfaciliteit, op twee kilometer afstand
- De vliegvelden Maastricht/Aachen Airport, Düsseldorf, Luik en Weeze vormen een vitale luchtbrug tussen Fresh Park Venlo en de rest van Europa⁶.
- De inbound stroom bestaat voor 30% uit import. 50% is lokaal geteeld product.
- De outbound stroom gaat voor 80% naar Duitsland en verder.

Fresh Park Venlo heeft door de unieke opzet veel potentie om logistieke kansen die zich in de markt voor doen te kunnen verzilveren. Vervoer via de binnenvaart hoort daar in de toekomst zeker bij. Bij het vervoer van reefer is ook medewerking van de rederijen belangrijk.



**Figuur 9: Fresh Park Venlo als wereldwijd logistiek vers-knooppunt
(Bron: Limburg onderneemt)**

⁶ Bron: Businessfolder “Business with a Bite”, uitgave FreshPark Venlo en www.freshparkvenlo.nl.

3.7 DHL Global Forwarding, Ridderhaven 5, Ridderkerk.

Alhoewel DHL Global Forwarding een belangrijke logistieke speler in Limburg is, met o.a. een vestiging in Venlo en Maastricht, kan niemand binnen het bedrijf iets vertellen over containerlogistiek per binnenvaart. Uiteindelijk komen we terecht bij Dimitri Maaten, hij is Inland logistics transport Manager bij het Competence center voor Nederland, België en Noordwest-Frankrijk. Dit kantoor zit in Ridderkerk en heeft uitzicht op de rivier de Noord, een van de drukst bevaren rivieren van Europa.



Dimitri Maaten is verantwoordelijk voor de landzijdige afwikkeling van (container)vervoer bij DHL. DHL beschikt zelf wereldwijd maar over een paar duizend eigen containers en beheert dus vooral containers van derden. Voor Brabant en Limburg is de modal-split binnen DHL boven de 70%, dus veel vervoer via barge en de verschillende terminals (rail/water). Er wordt veel gewerkt met Venlo en Born vanwege de trimodaliteiten.

DHL bekijkt alle transportbehoefte van langzaam naar snel, waarbij het beslissingsmoment op elk moment genomen moet kunnen worden door de organisator van het vervoer. DHL werkt als 4pl-er synchromodaal, waarbij de snelheid die de klant of het product vraagt maatgevend is. Als schakeltijd wordt voor de binnenvaart 48 uur, voor de trein 24 uur en truck 0,5 uur aangehouden. Deze schakeltijd bepaalt in bijna alle gevallen de keuze. Doorslaggevend voor de keuzes binnen DHL in het logistieke proces zijn:

1. Prijs;
2. Leversnelheid;
3. Container (+lading) retour in empty depot of zeehaven ;
4. Rederijcontracten (3, danwel 7 dagen vrij op locatie en wanneer die tijd ingaat).

Over het algemeen worden risico's zoveel mogelijk vermeden, zodat er zo weinig mogelijk mis kan gaan. Klanten vragen daarnaast soms om "groen" vervoer, maar zodra kosten en levertijd een rol gaan spelen, hoeft het meestal niet meer "groen" te zijn.

Dimitri Maaten gaat er vanuit dat er bij DHL, en ook bij andere 3- / 4pl-ers, nog veel meer te doen is via binnenvaart. Potentie is er en wordt breed in de markt gezien. Praktische bezwaren zijn er ook volop. Hierna volgen de potenties en bezwaren in een analyse:

Kracht van binnenvaart:

- Vervoer van grote aantallen.
- Geen congestie, dus goede afspraken rond levering op tijd.

Zwakte van binnenvaart:

- De randvoorwaarden voor modal shift zijn niet aanwezig.
- Meer partijen zijn betrokken, waarbij rederijpolitiek een rol speelt in de prijzen en flexibiliteit. Als voorbeeld noemt hij BCTN, waarbij voor DHL round-truck goedkoper is dan via barge. Voor een terminal is alleen de rederij een commerciële partner.

Kansen voor binnenvaart:

- Op een neutrale manier kijken naar het logistieke proces gaat er voor zorgen dat binnenvaart en rail beter renderen. Wanneer door vervoerders en verladers niet vanuit eigen belang wordt gehandeld, komt een beweging op gang ten gunste van water en spoor. DHL had graag gezien dat de verantwoordelijkheid voor

de organisatie van het logistieke proces bij het Havenbedrijf Rotterdam zou liggen, wat niet zo is, want het Havenbedrijf is geen marktpartij. Zo doorgaan, betekent verlies van de doorgeef functie.

- Zorg voor lokale decisionmakers bij rederijen. Logistieke spelers zijn te globaal voor een goede afweging van regionale belangen. Zo zijn er bijv. in Nederland 2 depots van Maersk, terwijl veel meer wenselijk zou zijn, maar vanuit het bedrijf dat wereldwijd werkt wordt gekeken naar oppervlakte en omzet en dan zijn 2 genoeg.

Bedreigingen voor binnenvaart:

- De spelers op de logistieke markt kunnen het niet meer alleen. Samenwerking is steeds meer nodig. Dat besef is nog niet overal doorgedrongen.

Overige opmerkingen:

- De terminal in Wanssum is voor DHL minder relevant vanwege de leadtimes voor het aanmelden van containers.
- De prijzen in Nederland worden bepaald door de grote en middelgrote bedrijven. De anderen passen zich aan.
- In België zijn de terminal en de douanefaciliteiten gescheiden wat de snelheid van het distributieproces belemmert. Ook is Antwerpen geen 24-uurs haven en wordt dat naar verwachting ook niet snel, omdat de Belgische logistieke markt conservatief is.
- De tellingen van containers in Nederland is beslist niet eenduidig. Dit is een aandachtspunt. De binnenvaart telt dubbel. Daarom is eigenlijk niet goed aan te geven hoeveel containers door DHL worden vervoerd.
- De markt is aan het veranderen. Oost-Europa wordt snel belangrijker als afzet- en maakgebied.

Kans voor pilot:

Bedrijven helpen retourlading te vinden, zodat de kosten voor een roundtrip die standaard moet worden betaald flink omlaag kan.



Figuur 10: DHL Global Forwarding in Ridderkerk is gevestigd in een kantoor met de vorm van een schip.

3.6 DSV Air & Sea, Donker Duyvisweg 70, Dordrecht.

Bij de DSV vestigingen in Limburg is vervoer van containers per binnenvaart een onbekend begrip.

Na stevig doorvragen en veel verwijzingen komen we uiteindelijk bij John Granfton op de vestiging

Dordrecht terecht. Hij is daar supervisor Ocean Import en richt zich op de strategische keuzes die DSV maakt bij de afwikkeling van containerstromen naar het achterland.



DSV wil wel met binnenvaart containers vervoeren, maar het is voor het bedrijf nauwelijks interessant. Het bedrijf richt zich vooral op 'air and sea logistics'. Er valt voor DSV weinig te verdienen, omdat het per containers maar om een paar tientjes prijsverschil gaat, terwijl er wel het nodige meer moet worden geregeld. Daar bij opgeteld komt dat een container in Nederland gemiddeld 10 dagen tijd nodig heeft om in Nederland heen en weer te gaan, terwijl de rederij standaard maar 3 vrije dagen geeft. Daarna moeten dus detentiekosten betaald worden en dat is minder interessant. De te maken afspraken met de rederijen vormen een derde element in de afweging. Ten eerste dus de financiën, dan de transitietijd en als derde de afspraken met de rederijen.

Voor DSV speelt ook dat ze tijdens het vervoer van de container per binnenvaart de controle kwijt zijn. Als er dan oponthoud is of zoals nu dat het 5 dagen duurt voordat een binnenvaartschip een slot in Rotterdam kan aanvragen, kan DSV weinig betekenen voor hun klant, terwijl dat juist dan nodig is. De verwachting is dat met het in gebruik zijn van de 2^{de} Maasvlakte de problemen grotendeels zijn opgelost.

Voor DSV is dus het totale financiële plaatje niet interessant. De truck is goedkoper, geeft minder werk en is veel minder omslachtig. Als een klant graag via barge wil, dan wordt dit wel aangeboden en gefaciliteerd. Veel klanten die er naar vragen, schrikken vervolgens van het gebrek aan kostenverschil, terwijl er aan zo'n transport wel (veel) extra voorwaarden aan kleven.

DSV ziet wel kansen voor de binnenvaart en het vervoer van containers. De onevenwichtige inbound/outbound stroom biedt voordelen voor exporteurs. Ook depotpolitiek en meer warehousefuncties zouden het vervoer via water kunnen stimuleren. Als 3pl-er wordt het interessant wanneer er meer (onderhandelings-)ruimte ontstaat voor de tijd dat de container op locatie mag staan en terug moet zijn in de haven. (detentie en demurrage costs)

3.8 DB Schenker Logistics, Nieuwesluisweg 250 Rotterdam.

DB-Schenker heeft wereldwijd 2000 logistieke locaties, waarvan 17 in Nederland. Het is een echte 4pl-er, maar de vestigingen in Venlo en Maastricht weten niets van binnenvaart, de eerste is alleen gespecialiseerd in wegtransport en de tweede in luchtvracht. Na veel doorvragen en verwijzen komen we in Rotterdam terecht bij Robert Floris, manager multimodal ocean freight & perishables, hij is degene die met zijn 7-koppige team alle containers vanuit Rotterdam van en naar het achterland dirigeert. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een volledig geautomatiseerd intern systeem waar elke container, inlandterminal en vervoerder in staat. Uitgangspunt zijn round-trips die afhankelijk van de bestemming en de klant-eisen naar verschillende terminals worden gedirigeerd. 50-70% gaat met de binnenvaart.



Specialisatie van deze 4pl-er is om matches te maken tussen diverse ladingstromen en vervoer van lege containers te beperken. Daardoor gaan de kosten van een roundtrip flink omlaag. Bovendien kan het bedrijf door zijn grote volumes beter condities voor demurrage en detentie bedingen, zodat binnenvaart aantrekkelijk blijft. Daartoe wordt constant geschakeld tussen transporteurs, terminals en rederijen, dit alles met het doel om kosten in de totale keten te beperken. Het opbouwen en onderhouden van het netwerk is daarbij corebusiness. De policy van het bedrijf is om transparant te zijn in het verdienmodel, men houdt er niet van in de maling genomen te worden. Daartegenover staat dat meedenken van de terminals wordt gewaardeerd. Daar waar wordt samengewerkt, is er voor iedereen wat te verdienen, zijn klanten tevreden en is er flink wat kilometerreductie.

Voor DB-Schenker is het van belang dat inlandterminals echt onafhankelijk zijn en niet zelf achter de klanten van de logistieke dienstverlener aan gaat jagen. Onderdeel van hun strategie is om een andere partij daarbij eerst uit te testen met proefladingen. Vertrouwen is daarbij het sleutelwoord en dat moet verdiend worden. Leveren of afhalen op de afgesproken tijd, zeggen wat je doet en doen wat je zegt. Gegevens over aantallen vervoerde containers worden vanwege de gevoeligheid niet verstrekt.

Door de marktsituatie, de grote dichtheid van de (multimodale) terminals en de bijbehorende acquisitie en de positie en belangen van expediteurs en vervoerders is er een grote concurrentie in de markt, waar DB-Schenker dankbaar gebruik van maakt. Matching van vervoer is belangrijker dan modal shift en sluit ook volledig aan bij synchromodaliteit. De expediteurs sturen op het minimaliseren van prijs en risico's. Daar waar vervoer over water daarin een schakel kan zijn, is de binnenvaart een aantrekkelijke partner.

Overige opmerkingen zijn:

- De onbetrouwbaarheid van de dienstverlening in de Rotterdamse haven leidt tot veel langere leadtimes voor de binnenvaart.
- Geen slots aanbieden voor verkeerde terminals.
- Waarde inhoud van de container wordt groter, dan heeft lead time nog meer prioriteit.
- BCTN biedt geen vrachtauto aan naar Rotterdam, ECT doet dat wel.

3.9 Rhenus Ocean Logistics, Seattleweg 3, Rotterdam.

De Rhenus⁷ groep is oorspronkelijk in 1912 begonnen als Rijnrederij. Inmiddels is het uitgegroeid tot een internationale logistieke dienstverlener met 350 locaties, 24.000 werknemers en een omzet van 4 miljard euro. Het onderdeel Rhenus Logistics kent verschillende



werkmaatschappijen die elk hun corebusiness hebben. Het richten op de kern is een wezenlijke keuze voor het bedrijf. De andere kant van de medaille is dat er bij het wegtransportbedrijf in Venlo dus geen enkele kennis over vervoer via binnenvaart aanwezig is. Na enig aandringen en zoeken komen we uiteindelijk terecht bij het zeevrachtkantoor van Rhenus in Rotterdam.

Figuur 11: m/s Rhenus 125
(archief Wilk, 1953)

Als in gesprek met Frank Roderkerk, managing director Air & Ocean, wordt doorgevraagd naar de potenties van vervoer via water binnen Nederland, komt een analyse die sterk lijkt op die van DSV. Binnenvaart is niet aantrekkelijk want het is binnen het totale financiële plaatje niet interessant. De truck is goedkoper, geeft minder werk en is veel minder omslachtig. Bij vervoer tussen de zeehavens en Duitsland wordt veel meer van binnenvaart gebruik gemaakt, maar daarbij gaat het ook om veel grotere volumes, zodat met eigen schepen gevaren kan worden.

Als een klant graag via barge wil, dan wordt dit wel aangeboden en gefaciliteerd. Het zeevrachtkantoor van Rhenus ligt tegen de City terminal van ECT in Rotterdam aan en deze potentie zal zeker worden gebruikt wanneer dat voldoende voordeel op zou leveren. Rhenus ziet die beperkt, maar wel met golfbewegingen. Voor hen ligt het omslagpunt voor vervoer via water bij afstanden groter dan 120 km, waar ook de volumes een rol spelen. Meer volume maakt binnenvaart aantrekkelijker.

Kansen voor een bargeterminal liggen volgens Rhenus in de neutraliteit en in de aanvullende diensten, zoals het laatste stukje vervoer naar de klant regelen, bedingen van termijnen vrij op locatie en gasmetingen in de containers. Dat zou vervoer via water en de terminals aantrekkelijker kunnen maken, waardoor nadelen meer op de achtergrond raken.



Figuur 12: Rhenus Ocean Logistics

⁷ Rhenus is de Latijnse benaming van de rivier de Rijn.

3.10 BCTN terminal Venray, Geijsterseweg 16-18, Wanssum.

Terminalgegevens: terrein oppervlakte 45.000 m², kadelenkte 350 meter, capaciteit 150.000 handlings/jaar. 2 kranen, 1 reachstacker, 2 emptystackers. Empty depot voor: APL, Cosco, Maersk, MOL, NYK. Services: ontgassen, douane, entrepotfunctie, cleaning, repair, estimeren, reeferaansluitingen.⁸

BCTN (Binnenlandse Container Terminals Nederland) exploiteert terminals in Den Bosch (120.000 TEU), Nijmegen (100.000 TEU), Wanssum (100.000 TEU) en Meerhout in België (350.000 TEU) en heeft dagelijkse afvaarten op Rotterdam en Antwerpen.



Het gesprek wordt gevoerd met Jan Jaap Kroft, terminal manager Venray en Erik Erprath, sales representative. De terminal in Wanssum is sinds 2000 actief en slaat nu rond de 100.000 containers per jaar over, waarvan 85% import. Vlak voor de crisis waren dat er 20.000 meer en nu merkt hij (als terminalmanager) weer groei. Er zijn ten minste 6 afvaarten per week naar Rotterdam waar het schip 14 uur over doet, en 2 maal per week naar Antwerpen. Sinds de crisis is het aantal klanten verdubbeld, terwijl het volume per klant daalde. Totaal worden circa 80 partijen bediend, 5% van het werk gebeurt in opdracht van verladers, 95% komt van de rederijen. De trend is dat kleinere partijen ook steeds beter de weg naar de terminals beginnen te vinden. Voor een lijndienst vanuit Limburg via het Albertkanaal is het aanbod in de regio niet groot genoeg.

De belemmeringen die Kroft hoort én ziet voor vervoer van containers via binnenvaart/barge zijn:

- Met stip op één: de angst voor langere tijden t.o.v. direct truck;
- Steeds meer just-in-time, waardoor volumes afnemen. Juist volumes zijn nodig voor containers en vervoer over water.
- Kleinere bedrijven huren vaak de container van de rederij die daarvoor per dag detentiekosten berekent. Deze kunnen behoorlijk oplopen, waardoor de business case voor het bedrijf niet



Figuur 13: BCTN Wanssum (foto BCTN)

interessant is. Een artikel dat dit laatste punt ondersteunt is te vinden op:

<http://www.logistiek.nl/Distributie/multimodaal-transport/2013/4/Modal-shift-voorbij-de-mental-shift-1222381W/>

Positief is de ontwikkeling dat steeds meer kleinere bedrijven gebruik maken van containers en terminals. Nu is dat nog 5% van het totaal tegenover 95% rederijen en expediteurs

⁸ Bron: www.inlandlinks.eu Dit is een portal van het Havenbedrijf Rotterdam.

(ongeveer 80 partijen in totaal). Juist in die 5% zit de groei en mogelijkheden voor creatief ondernemen voor de terminal.

Jan Jaap Kroft geeft de volgende tips voor het project grenzeloze logistiek:

- Winst is te halen in een reeferconstructie waarbij het vervoer terug wordt gemaximaliseerd. Nu gaat de import richting Limburg en export naar Duitsland. Vervoer terug naar Rotterdam/Antwerpen is vaak leeg. Een project zou zinvol zijn.
- Binnenvaart heeft in Rotterdam minder prioriteit dan truck. Hierdoor worden leadtimes niet gehaald en ontstaat oneerlijke concurrentie tussen modaliteiten.
- Ga vooral in gesprek met de expediteurs. Zij regelen grotendeels het vervoer en de modaliteiten. Een kleine klant heeft vaak maar weinig invloed.



Figuur 14: Haveninvaart van de terminal in Wanssum.

Op 22 augustus 2014 is de starthandeling verricht voor een haven- en kadeverbetering bij de terminal. De haven wordt uitgediept en langere damwanden geslagen. Aan de oostzijde komt 340 meter nieuw damwand, waardoor de bestaande containerkade met 200 meter wordt uitgebreid.



Figuur 15: BCTN beschikt over een portaalkraan en een mobiele kraan.

3.11 TCT terminal, Celciusweg 30, Venlo

Terminalgegevens: terreinoppervlakte 70.000 m2, kadelenkte 155 meter, 3 laadsporen van 600 meter, operationeel 180.000 handlings/jaar, waarvan 40.000 per binnenvaart (in 2011). 1 portaalkraan, Meerdere treinen per dag en 4 keer per week een binnenvaartschip naar Rotterdam. Twee keer per week een binnenvaartschip naar Antwerpen. Empty depot functie voor veel rederijen. Services: ontgassen, douane, entrepotfunctie, cleaning, repair, estimeren, reeferaansluitingen.⁹

TCT is een 100% dochter van ECT in Rotterdam. Op de bargeterminal is eerst gesproken met Geert Peeters, de operations manager. Later is op de railterminal nog gesproken met Jan Nater, die als business development executive bij ECT werkt.



De binnenvaartterminal is in 2010 geopend. De regio Venray/Venlo is gegroeid en de verwachtingen zijn goed. De prognose van de gemeente Venlo is dat de containeroverslag tot 2030 nog minimaal zal verdriedubbelen¹⁰. Op basis daarvan heeft de gemeenteraad recent¹¹ besloten dat de haven moet worden uitgebreid. Dit is mede het resultaat van samenwerking tussen de overheid en de private partijen, zoals in dit geval de TCT-terminal. Het is opvallend dat deze terminal nadrukkelijk betrokken is bij beleidskeuzes van de overheid en zelf ook een visie heeft op het snijvlak van publiek-private samenwerking.

Het belangrijkste vervoermiddel voor de TCT-terminal is de truck. De truck zorgt immers vrijwel altijd op z'n minst voor een deel van het vervoer. De vraag voor de terminal is dan ook: hoe faciliteer je de truck? Dat is de vervoersvraag. Vanzelfsprekend wordt dan gesproken over synchromodaal vervoer en hoe innovatie op de hele vervoersketen kan zorgen voor milieuwinst. De terminal ziet een tendens dat zeehavens onderling steeds sterker zijn verbonden. De continentale stromen worden gecontaineriseerd. Deze ontwikkeling is nog onvoldoende in beeld gebracht om er goed op te kunnen anticiperen. TCT ziet daar wel kansen.



Figuur 16: De TCT Railterminal in Venlo.

⁹ Bron: Bedrijfsgegevens via www.ect.nl.

¹⁰ Bron: "Ruimte voor de haven – Industriehaven Venlo" Buck consultants, 2012.

¹¹ Besluit van de gemeenteraad te Venlo, genomen op 30 januari 2014.

De TCT-terminal in Venlo kent een vergelijkbare onbalans tussen import en export als de rest van de regio. Activiteiten gericht op deze onbalans leveren resultaat op qua kosten en efficiënte verkeersstroom. Doordat de lege containers in de regio kunnen blijven, ontstaat er ook meer tijd voor de binnenvaart en die zal daar evenredig van profiteren.



Figuur 17: De TCT bargeterminal in Venlo.

De terminal werkt aan exportpakketten, zodat tegen vaste voorwaarden een product kan worden vervoerd. Deze service ligt in de lijn van ‘je koopt een buskaartje wanneer nodig’. Door deze service verwacht de terminal drempels voor export weg te nemen. Ook werkt de terminal samen via European Gateway Services, waar een klant een container van A tot Z kan boeken. De route en meest efficiënte modaliteit ligt dan open voor de logistieke dienstverlener.

Wat de concurrentiepositie van containervervoer via water gaat helpen is een vlotte afhandeling van de containers op de terminals in Rotterdam. Als de terminals in de regio daarnaast zelf de veiligheidsnormen van geluid en gevaarlijke stoffen mogen monitoren dan ontstaat er een nieuw voordeel.

Op 6 febr 2013 is samen met Seacon Logistics, Truckwash Freshpark en Fresh Park Venlo het reefer servicepunt Reeferium – Venlo geopend. Hier worden depot-, controle- (Pre Trip Inspection) en cleaning services van reefers aangeboden, alsmede het slim combineren van import- en exportlading tussen de mainports en het Europese achterland.

3.12 BTB terminal - Waalhaven groep, Holtum Noordweg 9, Born.

Terminalgegevens: terrein oppervlakte 185.000 m², kadelenkte 490 meter, 6 laadsporen van 300 mtr. (nu gesloten) capaciteit 520.000 handlings/jaar. 4 kranen, 1 reachstacker, 2 emptystackers. Empty depot voor: APL, Evergreen, K-line, Maersk, MSC, MOL, NYK, OOCL. Services: ontgassen, douane, entrepotfunctie, cleaning, repair, estimeren, reeferaansluitingen.¹²

De BTB terminal is opgericht in 1990 en heeft na recente uitbreiding een capaciteit van 300.000 TEU per jaar en claimt daarmee nu de grootste binnenhaven te zijn¹³. Er zijn



tenminste 4 afvaarten per week naar Rotterdam en het schip doet daar 22 uur over. 2 keer per week zijn er afvaarten naar Antwerpen. Kansen ziet deze terminal voor het opzetten van een 'busdienst', zodat meer mogelijkheden ontstaan met effectievere plancondities.

Nu wordt 120.000 TUE per jaar vervoerd, waarvan 55% export en 45% import. Deze terminal vormt daarmee een positieve uitzondering met een redelijke balans. Groei ligt voor deze terminal vooral in het Duitse achterland. De Nederlandse markt wordt goed bediend en daar zit weinig ruimte in. De BTB-terminal vindt de neutraliteit van fundamenteel belang voor de terminals. Daar waar intense verwevenheid met verladers of expediteurs ontstaat, ontstaan er zichtbaar minder mogelijkheden voor andere klanten.

De terminal ziet nog wel kansen bij bedrijven, waar meer nodig is dan alleen een verkoopgesprek. Dat is namelijk gedaan maar zonder resultaat. Kansen worden gezien bij:

- Bakstenenindustrie, waarbij in het bijzonder de projectladingen naar het Verre Oosten interessant lijken door de onbalans in containerstromen. Wienerberger wordt als kansrijk bedrijf genoemd. Dit bedrijf wordt door Phidan meegenomen in het project.
- Unilac Holland BV in Ittervoort, is een onafhankelijk Nederlands zuivelbedrijf, gespecialiseerd in de export van Europese kaas, boter en melkproducten.
- Action, distributiecentrum Echt. Een aantal leveranciers vervoeren containers via de terminal in Born. Zij doen een beperkt deel, waarbij Action de rest in eigen beheer vervoerd. Van buitenaf lijken de producten van Action bij uitstek geschikt voor containervervoer over water.



Figuur 18: m/s Dortsman (bouwjaar 2002, 135 x 14,2m - 5121 ton, 421 TEU), hier in het Hartelkanaal, vaart in de lijndienst tussen Born en Rotterdam.

¹² Bron: www.inlandlinks.eu Dit is een portal van het Havenbedrijf Rotterdam.

¹³ Bron: artikel Kamerkrant, No 8, 2012, uitgegeven door de Kamer van Koophandel Limburg.

3.13 CTS terminal - Meulenberg transport, Buitenhavenweg 7, Stein.

Terminalgegevens: terrein oppervlakte 60.000 m², kadelenkte 450 meter, 6 laadsporen van 400-500 meter, capaciteit 100.000 handlings/jaar. 1 portaalkraan, 2 reachstackers.¹⁴

De laatste 16 jaar is Meulenberg Transport getransformeerd van wegvervoerder tot een trendsetter op het gebied van intermodaal vervoer. Als van origine Limburgse transportonderneming, is Meulenberg hierin gespecialiseerd. Met intermodaal transport speelt het bedrijf in op de tendens bij de overheid en grote verladers, om uit milieuoverwegingen meer goederen over water en spoor te vervoeren. Het grootste deel van de activiteiten bestaat uit het vervoer van zeecontainers



Figuur 19: CTS Stein (foto Meulenberg Transport)

vanuit de Limburgse Euregio en het Duitse Ruhrgebied, naar de havens van Rotterdam en Antwerpen, alsmede het aanvoeren van containers vanuit deze havens. Voor iedere vervoersopdracht wordt de beste combinatie van vervoer per truck en gecharterde trein-en/of bargediensten bij de gewenste transportsnelheid gekozen. Op die manier biedt Meulenberg zijn opdrachtgevers de meest kostenefficiënte en “ groenst ” mogelijke logistieke oplossing.

De aanleg en uitbouw van containerterminals in Born, Venlo, Lanaken, Luik, Genk, Keulen, Duisburg en Voerde is van groot belang voor de ontwikkeling van het intermodale transport. Meulenberg Transport voegt daar nog een belangrijke factor aan toe. Het bedrijf ligt aan het verkeersplein Kerensheide, waar de autowegen Antwerpen-Keulen en Rotterdam-Luik elkaar kruisen. Dankzij deze centrale ligging is Meulenberg in staat op efficiënte wijze logistieke diensten te verlenen. Het aantal containertransporten heeft zich dan ook zeer sterk ontwikkeld. In 2010 werden ruim 24.000 containers vervoerd.

Meulenberg beheerst de gehele transportketen op het gebied van zeecontainertransport. Naast het vervoeren van geladen containers van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen, kan het bedrijf ook stufen en strippen van containers verzorgen. De goederen kunnen dan worden overgeslagen in een andere container, geladen in een distributiewagen of worden opgeslagen in ons nieuwe warehouse.

Sinds 2004 participeert Meulenberg in de nieuwe trimodale containerterminal van CTS in de haven van Stein die in 2001 was opgericht. Van hieruit worden dagelijks verbindingen onderhouden met Antwerpen en Rotterdam, via het water, de weg en het spoor. Een containerkraan met capaciteit van 45 ton en twee 44 tons containerheftrucks zorgen voor

¹⁴ Bron: www.meulenberg-transport.nl

het handlen van de containers. De terminal heeft een oppervlakte van 6 ha en een overslag capaciteit van 100.000 TEU. Voor verschillende rederijen en grote verladers worden hier zowel volle als lege containers dichtbij hun laad- of loslocatie opgeslagen. Op afroep verzorgt Meulenberg stipte aanlevering. Het vervoer van lege containers wordt hierdoor tot een minimum beperkt. Sinds 2011 participeert Meulenberg via CTS in Railport Lanaken, een railterminal gelegen in de Industriezone Lanaken/Maastricht met ruime opslagmogelijkheden zowel open lucht als overdekt. Inclusief de containerterminals bestrijkt Meulenberg het complete traject van zeecontainertransport tussen de verlader en de zeehaven.¹⁵

In gesprek met Paul Cornelissen (managing director Meulenberg transport en warehousing) analyseert hij dat in Nederland (en in West-Europa als geheel) de maakindustrie stapsgewijs aan het verdwijnen is. Daardoor groeit de importerende stroom en ontstaat er een groter wordende onbalans. Logistieke providers organiseren de doorvoer, waarbij het onderscheidende beperkter wordt. Deze tendens vraagt om creatieve onderscheiding in de markt en tegelijk roept het ook vragen op buiten de scope van het bedrijf. De politieke beschouwing daarvan vindt hij wezenlijk en zou integraal moeten worden gevoerd.

Als knelpunt rond de groei van vervoer via spoor en rail wordt de tijd dat de container beschikbaar is op de locatie genoemd. De tijd wordt steeds korter. Afspraken over deze tijd volgen uit overleg met de leverancier. Een terminal heeft daar beperkt invloed op. Voor de terminal zou levering 'vrij op locatie' ideaal zijn. Daarin zit de handel en juist dat is van levensbelang voor Meulenberg. Op regionale schaal uitwisseling van containers en reebers zou een belangrijke stap vooruit zijn.

Een ander knelpunt dat Meulenberg ervaart is de groeiende macht van de rederijen. De concurrentie neemt af en de prijzen stijgen. Verder ziet Meulenberg meer kansen voor containervervoer via de rail naar het achterland, waarbij de Kamer van Koophandel in Aken kan worden ingeschakeld. Daar ligt een fors grotere potentie dan bij de binnenvaart. Het is het vermelden waard, maar valt buiten de scope van het project.

Meulenberg ziet kansen in de samenwerking tussen de terminals in België en Nederland. Door weinig onderling vertrouwen wordt er nu niet of nauwelijks samengewerkt. Wat hen betreft staan ze open voor een inventarisatie naar de gezamenlijke mogelijkheden.

Interessant: Meulenberg wil graag het spoortraject tussen Sittard/Geleen en Antwerpen opzetten. Ondersteuning hierbij is wenselijk vanuit andere partijen en mogelijk het project Grenzeloze Logistiek.

¹⁵ Bron: www.meulenberg-transport.nl

3.14 Trimodale terminal Weert

Terminalgegevens: terrein oppervlakte ca. 2.000 m², kadelengete 110 meter, 1 laadspoor van 150 meter, capaciteit 10.000 handlings/jaar. Er zal 1 reachstacker worden geplaatst voor het laden en lossen.

Op de grens van Noord-Brabant en Limburg, in Weert-Cranendonk/Budel, ligt aan de Zuid-Willemsvaart een insteekhaventje. Over de haveningang ligt een hoge, vaste brug waar de Kempenweg overheen voert. Het haventje is ooit gegraven voor de zinkfabriek Budel, nu Nyrstar Budel BV geheten. Aan dit haventje is een nieuwe containerterminal voorzien. Die zal zelfs trimodaal zijn, want er loopt ook nog een kleine havenspoorlijn vanaf de zinkfabriek.



Het initiatief voor deze multimodale haven is genomen door een samenwerkingsverband van GVT Group of Logistics, Wetron Transport and Logistics en Huizing Management Services, die samen de exploitatie wil gaan doen. Ook de Barge Terminal Tilburg (BTT) is bij het initiatief betrokken. Bij de terminal Weert-Cranendonck wordt ernaar gestreefd dat de terminalexploitant zelf kan bepalen via welke vorm van vervoer de aangeboden goederen worden getransporteerd (synchromodaliteit).

In augustus 2009 heeft een proefvaart plaatsgevonden met het m/s Linge Hopper, dit is een zogenaamde neokempenaar, een mini-containerschip wat in 2001 speciaal voor de Brabantse kanalen is ontworpen. Dit schip van 850 ton is bijna 63 meter lang en 7 meter breed en kan 32 TEU in twee lagen meenemen. Mogelijk wordt deze proefvaart in het kader van het project Grenzeloze Logistiek nog een keer herhaald om meer ervaring op te doen. Belangrijk daarbij is ook het daadwerkelijk laden en lossen van containers.

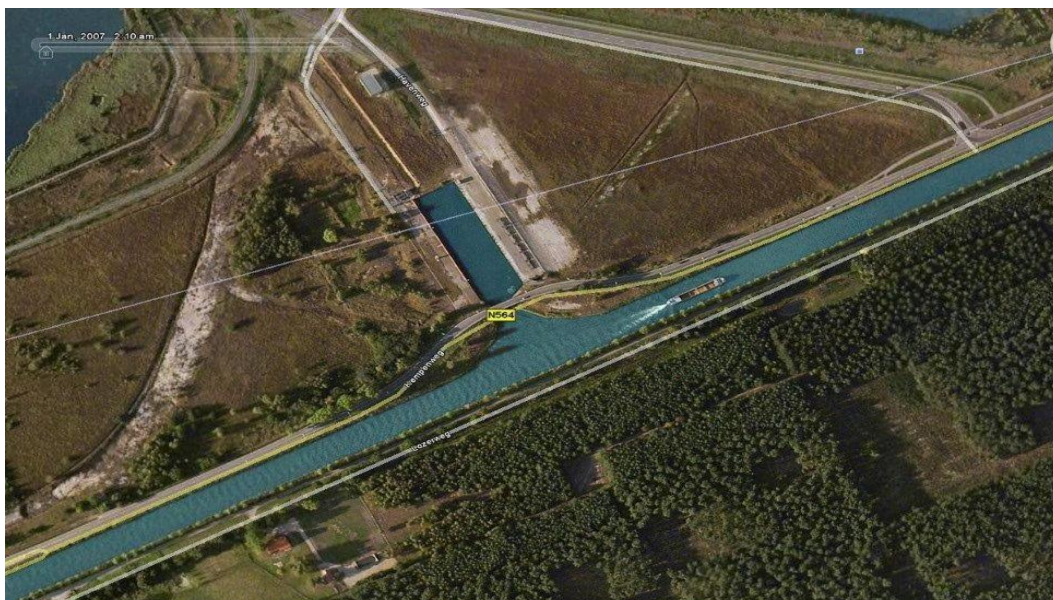


Figuur 20: Proefvaart: de Linge Hopper passeert sluis 16 (Foto gemeente Weert)

Op 18 september 2012 is door de gemeente Weert een intentieovereenkomst gesloten met de terminalexploitant voor de aanleg van de multimodale haven Weert-Cranendonck. Het project is een uitvloeisel van de economische samenwerking in de regio Hoge Dunk en wordt met subsidiegelden gesteund vanuit de provincie Limburg en het ministerie van I&M.

Wat exploitatie betreft wordt gedacht aan een potentie van 10.000 – 12.000 containers op jaarbasis die door één of twee schepen per week kunnen worden vervoerd. Betrouwbaarheid en dienstverlening op afroep worden de onderscheidende kenmerken van deze terminal. Wanneer de omgevingsvergunning wordt afgegeven kan de terminal binnen een jaar operationeel worden. De terminal richt zich op het containeraanbod binnen een straal van 20 km.

Voordat de lijndienst echt van start kan, moet er nog € 3 miljoen worden geïnvesteerd op het terrein van 300 ha. Hiervan heeft 100 ha. de bestemming van bedrijventerrein en 200 ha. een natuurbestemming. De haven moet worden uitgebaggerd en de damwand aan de oostzijde moet worden vervangen. De westzijde van de haven blijft in gebruik bij Nyrstar die daar zwavelzuurtankers belaaft. Groot knelpunt voor het afgeven van een definitieve omgevingsvergunning is op dit moment de stikstofdepositie als gevolg van de vrachtautobewegingen op het eigen terrein. De overige onderdelen van de bedrijfsvoering lijken geen knelpunt te vormen of zijn inmiddels rond.



Figuur 211: Beoogd terminalterrein (bron: GoogleEarth)



Figuur 222: Havenkom en beoogd terminalterrein (bron: Huizing Management)

3.15 Jindal Poly Films (JPFL), Vestastraat 5, Kerkrade

Jindal Poly Films Ltd. (JPFL) nam in oktober 2013 de vestiging van ExxonMobil Chemical Films in Kerkrade over. De nieuwe Indiase eigenaar kondigde gelijk na aankoop een reorganisatie aan omdat het bedrijf met verlies draaide. Op dat moment werkten er 190 mensen.



JPFL produceert en verkoopt wereldwijd verpakkingsfolie en heeft 2600 werknemers. De fabriek in Kerkrade werd gebouwd in 1992. De folie wordt gebruikt voor het verpakken van diverse voedingsproducten (biscuits, chips en snoep), maar ook voor non-food toepassingen zoals reinigingsmiddelen, zeep en papier, en voor etiketten (drank, reinigingsmiddelen, toiletartikelen - flessen en doosjes in een groot aantal vormen). De producten zijn hoofdzakelijk bestemd voor de Europese markt. De beschermende kwaliteiten (tegen geurtjes, zuurstof, waterdamp, ...) en het glimmende uiterlijk zorgen ervoor dat het een zeer aantrekkelijk product is in de snel veranderende markt voor verpakkingsmateriaal.

De klanten van JPFL zijn voornamelijk converters die de folie kopen en bedrukken of op een andere wijze bewerken, en op de tweede plaats eindgebruikers die de folie gebruiken als verpakking of etiket. De geproduceerde folie kan transparant, wit en metallic zijn. Ze worden op de markt gebracht met merknamen zoals BICOR, OPPALYTE, METALLYTE, LABEL-LYTE.



Figuur 23: JPFL Kerkrade

De grondstof is polypropyleenhars dat gewoonlijk de vorm heeft van vaste granules. Deze granules worden opgeslagen in ongeveer 80 silo's op het terrein. Deze grondstoffen worden geleverd vanuit de vier hoeken van Europa, maar ook uit Japan en de Verenigde Staten.¹⁶

Na heel veel belpogingen is contact gelegd met Harold Zee, logistics manager bij JPFL. Het bedrijf had eerder aangegeven interesse te hebben in het project voor het vervoer van grondstoffen per binnenvaart en dat blijkt nog steeds zo te zijn. Vanwege de grote reorganisatie die de nieuwe eigenaren momenteel doorvoeren, is er pas in het laatste kwartaal van 2014 tijd voor een afspraak. Aansluiten bij de aankomende pilot is daarom nu geen optie.

¹⁶ Bron: bedrijfsinformatie website ExxonMobil

3.16 Action Service & Distributie BV, Echt-Susteren

Het tweede distributiecentrum van Action in Echt is op 30 juni 2014 officieel geopend en heeft een oppervlakte van 50.000 m². Op dit moment werken er zo'n 350 mensen in Echt-Susteren, aan het eind van het jaar moeten dat er circa 600 werknemers zijn. Het nieuwe distributiecentrum gaat de Action winkels in Zuid-Nederland bedienen evenals winkels van de keten in België, Noord-Frankrijk en Duitsland. Elke week gaan zo'n 5 winkels uit deze regio over van de hoofdvestiging naar het nieuwe distributiecentrum. Ook daarna zit er stevig groei in het bedrijf, er is 2,3 hectare bijgekocht en in augustus 2014 is een vergunning verleend voor uitbreiding van het distributiecentrum tot 80.000 m². In Echt zit een operationeel warehouse manager, de strategische logistieke keuzes worden op de hoofdvestiging in Zwaagdijk-Oost gemaakt.



Figuur 24: Distributiecentrum Echt (foto Action Service & Distributie)

Action was een familiebedrijf dat 21 jaar geleden klein is ontstaan en zich sindsdien snel heeft ontwikkeld. De ontstaansgeschiedenis van het bedrijf en de bedrijfscultuur nu, zijn sterk met elkaar verweven, wat blijkt uit het werken met vaste relaties en het vinden van pragmatische oplossingen. Drie jaar geleden heeft een investeringsmaatschappij Action overgenomen. Op veel bedrijfsonderdelen zorgt dat voor een inhaalslag, tegelijk groeit het bedrijf internationaal snel bijvoorbeeld in Duitsland, België en Frankrijk, en zorgt deze internationalisering voor nieuwe uitdagingen. Binnen deze dynamiek is ook het nieuwe distributiecentrum in Echt ontstaan.

Volgens Michel Krijger (manager inbound logistics) is de bedrijfscultuur en de snelle groei ook bepalend voor de werkwijze van de inkomende containerstroom. De Boer Transport verzorgt de inkomende containerlogistiek vanuit Rotterdam al vanaf het ontstaan van Action naar tevredenheid en vooral via de truck. Een container wordt besteld in het Verre Oosten en wordt franco geleverd in Zwaagdijk-Oost en sinds kort wordt een deel van de stroom afgebogen naar Echt. De omvang van de containerstroom nu is 15-30 containers per dag in Zwaagdijk-Oost en 6-7 per dag in Echt. De verwachting is dat Echt gaat groeien naar 15-20 containers per dag, ofwel 4.000 containers op jaarbasis. De containers worden afgeroepen en in blokken geleverd. Action heeft geen retourstroom van containers.

Bij de afhandeling van de containers komt opnieuw de bedrijfscultuur naar boven. Het begon ooit met één container die handmatig werd gelost. Komen er meer containers dan is de oplossing: meer handen onder het motto 'keep it simpel'. Inmiddels groeit het besef dat dit slimmer en efficiënter kan. Komende jaren wil Action meer goederen zelf gaan importeren en

containers mechanisch gaan lossen. Dat betekent dat Action ook meer invloed op de transportketen wil gaan krijgen en de containerlogistiek slimmer wil gaan organiseren, iets waar tot nu toe niet over is nagedacht. Voor Action is containerlogistiek uitdagend en tegelijk ook onbekend terrein. Dit vraagt om een verandering in werken bij de afdelingen logistiek en inkoop.

Binnen Action liggen volop kansen voor een pilot binnen het project Grenzeloze Logistiek, waarbij het accent kan komen te liggen op het verkrijgen van kennis van de containermarkt. De pilot vanuit het project Grenzeloze Logistiek komt hierin net te vroeg. Action is daarom van plan deze pilot in eigen beheer in het eerste kwartaal van 2015 uit te voeren. De logistieke partner van Action kan/zal hierin participeren.



Figuur 25: Hoofdvestiging Action in Zwaagdijk-Oost.

3.17 Everris International, Nijverheidsweg 1-5, Heerlen

Everris, voorheen Scotts Professional in Heerlen, is sinds 2011 onderdeel van Israël Chemicals Ltd (ICL) in Tell Aviv. Everris is een producent van meststoffen met wereldwijd meer dan 11.500 medewerkers. De fabriek in Heerlen maakt deel uit van de divisie 'speciale meststoffen' en richt zich op de verrijking van meststoffen, zodat het in de juiste doseringen aan de grond wordt afgegeven. De kwaliteitseisen aan het product zijn hoog en bepalen voor een belangrijk deel het productieproces. Directe toegang tot grondstoffen, uitgebreide kennis van mineralen en de beschikking over meerdere productie faciliteiten zijn de belangrijkste voordelen van de ICL familie. Als producent is Everris ook gespecialiseerd adviseur bij het telen van gewassen en het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen.



De fabriek waar de meststoffen van Everris worden vervaardigd, heeft in 2002 een ISO 14001 accreditatie gekregen als bewijs dat de juiste milieutechnische doelstellingen worden nagestreefd en koolstofemissie wordt verminderd. Het milieuaspect is een integraal onderdeel van alle producten.

Gert van Vliet is bij Everris International BV werkzaam als Transport Manager en verantwoordelijk voor transport en export wereldwijd. Daarnaast is hij voorzitter van de ondernemingsraad en vicevoorzitter van de gemeenteraad in Vaals.



Figuur 26: Everris in Heerlen.

Everris exporteert momenteel 1200-1300 containers (20ft) per jaar en importeert 400-500 containers (40ft). In het verleden heeft Everris diverse multimodale pogingen ondernomen, maar de kwaliteit van de dienstverlening paste onvoldoende bij de planning van het productieproces. De oorzaak lag vooral aan het afstemmen van de planning van aan- en afvoer van containers tegen harde boekingen en het productieproces. Inmiddels werkt Everris met een transportplanning met een forecast op dagniveau, waarbij de echte boeking 2 dagen van tevoren wordt gedaan. Voor 80% - 90% komt deze planning uit.

Overige knelpunten die Everris ervaart bij vervoer via water zijn:

- de leadtimes in Rotterdam;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor zeereederijen soms een knelpunt, waardoor een afvaart wordt gemist;

- lastig tijdsafspraken maken met de terminal.

Everris is geïnteresseerd in een pilotproject met de binnenvaart en heeft hiervoor de ondernemersvereniging EVO als adviseur aangetrokken. De potentie ligt in de uitgaande containerstroom, waarvan ca. 1.000 containers via de binnenvaart zouden kunnen. Voor de binnenkomende stroom liggen er planningsvoordelen. Aan- en afvoer van de containers moeten nauwkeurig zijn afgestemd op de productie. Het advies is om te gaan werken met een betrouwbare logistieke dienstverlener die bekend is met synchromodaal vervoer en voor zijn gemaakte afspraken wil staan. Ook de pro-activiteit van de dienstverlener bij calamiteiten in het vervoer, is cruciaal voor het kwaliteitsproduct dat Everris wil leveren.



Figuur 27: Productielijn van Everris

3.18 Seacon Logistics & Weyers GmbH, Celciusweg 60, Venlo

Seacon is een logistieke dienstverlener en opereert als een hoogwaardig ketenregisseur met een maritiem karakter in de logistieke dienstverlening (transport, opslag, overslag, distributie en logistiek) en met de hele wereld als werkterrein, opererend vanuit Multimodale containerterminals. Het hoofdkantoor van dit familiebedrijf uit 1985 staat in Venlo. Seacon was met ECT in 1986 ook de initiatiefnemer voor de TCT terminal. Het bedrijf ligt tegen de terminal aan en heeft eigen overslagfaciliteiten, waarbij terminal en bedrijf onafhankelijk functioneren via een joint venture. In alle Europese vestigingen van Seacon samen werken er nu 700 mensen met 150.000 m² warehousing.¹⁷ Seacon heeft zelf geen assets, maar huurt praktisch alles. Seacon wil graag 3Pl-er blijven en die rol versterken.



Het gesprek heeft plaatsgevonden met Joris Tenhagen van Seacon en Bart Takkenkamp van Weyers GmbH. Dit is een Duits familiebedrijf dat zich richt op productie, verpakking en transport van groente en fruit en daarbij de keten beheerst en levert aan retailers in Europa. De Weyers groep bestaat uit 4 pijlers:



- Productie (of groei): telersvereniging SunQuality/ Sunfresh en verschillende telers van wie Weyers GmbH exclusief de productie vermarkt.
- Handel: Weyers GmbH;
- Overslag, opslag en verpakken: Pakstation Venlo B.V.
- Transport: Venloër Transport GmbH.

De aantallen containers die Seacon en Weyers jaarlijks vervoeren zijn:

Containers	Weyers	Seacon
Import	1000	50% v.d. regio
Export	3.000 – 4.000	200.000 TEU

Voor Seacon ligt het zwaartepunt van het containervervoer in Venlo door de rail- en binnenvaartterminal. Zij regelen veel containerstromen via de TCT terminal in Venlo. Seacon heeft veel vestigingen in en Buiten Nederland, in Limburg gaat het om Venlo, Born en Nuth.

Seacon en Weyers willen samen in een pilotomgeving zoeken naar de beste oplossing voor containers (reefers) met meloenen uit Brazilië (14 stuks per week). Deze stroom start begin september, waarbij doelen liggen op de hierna genoemde onderwerpen:

- Functie van het reeferium (Venlo) vergroten;
- Onderzoek mogelijke systeem- en procesintegratie van beide bedrijven;
- Optimalisatie van de vervoerstroom dieper Europa in;
- Kwaliteitsverlies beperken door sensing in de reefer, zonder deze open te maken.

De pilot lijkt kansrijk en relevant en wordt waarschijnlijk in eigen beheer uitgevoerd.

¹⁷ Bron: Corporate Brochure Seacon logistics.



Figuur 28: De vestiging van Seacon en de TCT bargeterminal liggen naast elkaar.

3.19 Interviews waarbij geen logistieke foto is opgesteld.

Bureau Voorlichting Binnenvaart, Vasteland 2a te Rotterdam.

Gesproken met Wilco Volker, marketing manager. Als het gaat om het in beeld brengen van containerstromen naar en van het achterland, zijn de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) eigenlijk als enige openbaar toegankelijk. Als brongegevens hiervoor worden de telgegevens van Rijkswaterstaat op de sluizen e.d. gebruikt. RWS maakt met dezelfde gegevens ook standaard rapportages (telgegevens hoofdvaarwegen). Deze werden tot enkele jaren geleden gepubliceerd, dat gebeurt niet meer, maar ze zijn nog steeds opvraagbaar. Verder publiceren onderzoeksbureaus zoals Panteia regelmatig, maar meestal houden ze hun brongegevens daarbij geheim.



Ingenieursbureau Witteveen+Bos, Leeuwenbrug 8, Deventer.

Witteveen+Bos heeft een raamcontract met het havenbedrijf Rotterdam.

Gesproken met Ruben Abma, consultant MKBA. Bij goederenstroom onderzoeken wordt naast CBS ook wel gebruik gemaakt van de database www.ETISplus.eu. Deze gebruikt dezelfde brongegevens en geeft een andere output dan Statline van het CBS.



Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale, Scheepmakerij 210 te Zwijndrecht.

Gesproken met Chris Vroon, hoofd containerlogistiek. De NPRC is een binnenvaartcoöperatie, opgericht in 1935, met een eigen vloot van 160.000 ton en 6.500 TEU. Ze zijn gespecialiseerd in internationaal transport over water en vervullen daarbij de rol van ketenregisseur. Op de vervoerslijnen naar Nederlands Limburg via de Maas worden geen echte knelpunten ervaren. De eerste terminals op de Maas zijn met 4 lagen containers te bereiken. Voor het Albertkanaal ligt dat iets anders, het tempo waarin NV De Scheepvaart de verhoging van de bruggen aanpakt is een belemmering voor de scheepvaart met 4 lagen containers, want de laagste bruggen liggen vlakbij Antwerpen.



Port of Rotterdam, Wilhelminakade 909, Rotterdam.

Gesproken met Arwen Korteweg, projectleader logistics. De haven van Rotterdam maakt ook gebruik van de CBS gegevens voor haar achterlandstrategie. Echte knelpunten zitten vooral in de regie van de vervoersketen en de fysieke infrastructuur is voldoende. Vooral Nederlands Limburg is zich erg bewust van binnenvaart als vervoersmodaliteit en neemt daarin al jaren een koploperpositie.



Multi Container Services (MCS), de Roef 23, Drachten.

Gesproken met Willem van der Ark, commercieel directeur. MCS is een bargeoperator met eigen terminals en opereert zelf niet in Brabant en Limburg maar kent die markt erg goed. Brabant en Limburg kennen een grote terminaldichtheid waardoor er een stevige concurrentie is ontstaan. De schepen varen meestal vanaf 1 plaats naar Rotterdam waar ze dan meerdere calls hebben, dat wil zeggen ze moeten op soms wel 6 verschillende terminals containers laden en lossen. De fysieke afstand wordt meestal overbrugd in 8-14 uur en dat is niet veel langzamer dan een truck, omdat het schip door zijn dubbele bemanning 24 uur per dag doorwerkt en niet te maken heeft met verplichte rusttijden. Maar anders dan vrachtwagens worden binnenvaartschepen (barges) meestal niet direct door de terminal geholpen. De operator moet daarom constant zoeken naar openingen (slots) en wachttijden van een dag of meer zijn niet ongebruikelijk. De laatste jaren nemen de wachttijden allen maar toe en dat plaatst de binnenvaart in een zeer nadelige positie ten opzichte van het wegtransport, immers de detentiekosten voor de containers lopen gewoon door.



3.20 Partijen zonder belangstelling voor het project.

Veel bedrijven die zijn benaderd voor het project wilden om verschillende redenen niet meedoen aan het interview en een eventueel daarop volgende pilot. Soms kwamen tijdens de telefoongesprekken nog interessante opmerkingen naar voren, waarvan we het belangrijk vonden ze vast te leggen. Hieronder volgt een bloemlezing:

Monaghan Mushrooms, Hamweg 16 Horst

Deze Ierse champignonkweker met ca. 25 vestigingen wereldwijd heeft veel vervoer, o.a. via ZON Freshpark vertrekken er 8 vrachten per dag (300 ton per week). Tussen bestelling en start levering zit vaak maar een uur. Vervoer via binnenvaart kan dus qua leadtimes niet. Ditzelfde argument wordt naar voren gebracht door andere benaderde bedrijven in de foodsector (FloraHolland, Kroonfish, Bakkersland).

Doesburg Components, De Flammert 1115, Nieuw-Bergen

Doesburg Components is een leverancier van hoogwaardige gietijzeren componenten aan klanten in de truck-, motoren- en landbouwsector. Op het moment dat een product klaar is, wordt contact met klant opgenomen. De klant regelt via forwarder het afhalen van de producten. Bedrijf regelt niet vervoer van uitgaande goederen. Qua inkoop ligt de vervoerstroom diverser, maar gezien de (grote) waarde toevoeging in het bedrijf maken die kosten minder uit, ze zijn immers allemaal door te berekenen. Zij geven als tip om te focussen op de forwarders, deze leveren transport en zijn vrij om daarin keuzes te maken.

Herbalife EMEA distributiecentrum, Venray

In Venray is sinds 1998 het EMEA (Europe, Middle-East & Africa) Distributiecentrum (EDC) gevestigd en waar in totaal ongeveer 190 medewerkers werkzaam zijn. Het EDC draagt primair zorg voor de distributie naar individuele distributeurs binnen Europa en naar andere Herbalife distributiecentra wereldwijd. Daarnaast vervult het EDC een expertise & audit rol op het gebied van douane - en transportzaken, voorraadmanagement, facilitaire aangelegenheden en evenementenondersteuning ten behoeve van alle Herbalife vestigingen binnen de gehele EMEA regio. De bedrijfspolicy van Herbalife is om nooit mee te doen aan onderzoeken. Ook andere benaderde bedrijven besteden hun tijd aan hun 'corebusiness' en een aanbod voor een 'mogelijk' efficiëntere logistiek past daar niet in.

PQ Silicas Corporation, Ingenieur Rocourstraat 28, Eijsden

Gesproken met Bart Peeters. PQ Corporation is gespecialiseerd in de fabricage van anorganische industriële producten, hoofdzakelijk afgeleid uit zand. Het bedrijf is de grootste leverancier van silicaten in Europa. Het Europese hoofdkantoor staat in Nederland (Amersfoort). Daarnaast zijn er meerdere productielocaties in verschillende landen, waarvan drie in Nederland (Winschoten, Eijsden en Maastricht).

PQ Corporation vervoert tussen de 70% en 75% van de containervrachten via barge in Steijn (Albertkanaal). 95% gaat naar Antwerpen. Het bedrijf heeft de focus op zoveel mogelijk via de binnenvaart. Het knelpunt bij de overige 25% zijn de (te) korte leadtimes. Het gaat dan vooral om één product dat aan het einde van de levenstermijn zit. Het bedrijf heeft gekozen om het product altijd snel te kunnen leveren, waardoor binnenvaart dan afvalt. Een aspect dat meespeelt, is het terugbrengen van voorraadcapaciteit. Door de economische crisis heeft het bedrijf nu nog een kwart van de voorraadcapaciteit van voor de crisis. De verwachting is dat dit ook zo blijft. Kleine voorraden en snelle levering, in een markt waar door expediteurs gevochten wordt voor opdrachten. Waarschijnlijk speelt dit aspect bij meer bedrijven en dit is een bedreiging voor modal shift.

Ziegler Nederland BV, Marco Poloweg 6, Venlo

Gesproken met Mike Punt. Ziegler is een internationaal transportbedrijf met 145 medewerkers en heeft in Nederland drie vestigingen in Rotterdam, Schiphol en Venlo. Ze doen vooral groupagevervoer met eigen auto's en beschouwen de binnenvaart als hun directe concurrent. Er is absoluut geen interesse voor een modal shift en dat zal klanten ook niet worden aangeraden. Vergelijkbare reacties kwamen van meerdere gelijksoortige transportbedrijven, o.a. Mooy Transport in Waddinxveen/Venlo en van Janssen Intermodaal transport in Venlo.

Meerdere bedrijven:

Er lijkt in Limburg nog wel potentie te zijn voor een modal shift van vloeibare en vaste bulkstromen en vervoer van pallets. Deze goederenstromen vallen echter buiten de scope van de opdracht en zijn dus verder niet meegenomen. Een nieuwe ladingstroom is bijvoorbeeld vloeibare mest, die straks naar de nog te bouwen mestverwerkingsfabrieken moet worden getransporteerd. Mogelijk kunnen deze fabrieken aan het water worden gesitueerd.

4 Conclusies en aanbevelingen.

4.1 Conclusies algemeen

De gesprekken met de geïnterviewde bedrijven hebben veel informatie opgeleverd. Daardoor is er meer zicht gekomen op hoe de containermarkt in de provincie Limburg in elkaar zit. Opvallend was dat er grote operationele verschillen tussen de bedrijven zijn, maar ook dat veel keuzes buiten de provincie worden gemaakt. Uit het onderzoek zijn een aantal conclusies te trekken.

1. De marktwerving in Nederlands Limburg is goed. De terminals en logistieke dienstverleners kennen vrijwel alle verladers in de provincie en bewerken actief de markt. Vanwege de grote terminaldichtheid treedt er vaak een stevige concurrentie op. Voor overschakeling naar de binnenvaart is het laag hangend fruit in de afgelopen jaren al geoogst. Voor meer synchromodaliteit is zeker nog potentie, maar dat vraagt wel een grotere inspanning dan voorheen (of een mental shift).
2. Veel grote logistieke dienstverleners hebben een vestiging in Limburg, maar bieden vandaar uit vaak geen binnenvaartactiviteiten aan. Binnenvaartlogistiek wordt dan afgehandeld vanuit een vestiging in de buurt van Rotterdam. Opvallend is dat de verschillende divisies binnen dezelfde dienstverlener elkaar vaak niet lijken te kennen, niet naar elkaar verwijzen en geheel onafhankelijk of zelfs in onderlinge concurrentie met elkaar opereren.
3. Verladers vinden over het algemeen het transport van hun grondstoffen en producten geen corebusiness. Zolang hun verdienmodel niet onder druk wordt gezet en alle kosten kunnen worden doorberekend aan de eindgebruiker, hebben ze een beperkte belangstelling om vervoerskosten te reduceren of om mee te werken aan een onderzoek.
4. De zeggenschap over de vervoerswijze ligt vaak bij een partij die een beperkt belang heeft bij veranderingen, complexere ketens en ook zelfs lagere tarieven. Wanneer de vervoerskosten volledig doorberekend kunnen worden is er zelfs een tegengesteld belang omdat de marge meestal gekoppeld is aan de omzet.
5. Het beperkte aantal vrije dagen voor containers (detentie en demurrage) na aankomst in de zeehaven is een probleem. Dit veroorzaakt druk om een container snel terug naar de zeehaven of een inland depot van de rederij te vervoeren, zonder dat hiervoor een directe noodzaak is. Er worden hierdoor in Nederland heel veel lege containers getransporteerd.

6. Bij de verladers staat het goede imago van de binnenvaart vanwege problemen met de afhandeling in Rotterdam onder druk. De wachttijden (leadtimes) voor binnenvaart bij de ECT-Deltaterminal zijn van enkele dagen opgelopen tot soms zes dagen! De Delta-terminal zit qua werk overvol, maar ECT zet volgens het havenbedrijf structureel te weinig personeel in en investeert niet snel genoeg. Daardoor treedt vertraging op. ECT ruziet al drie jaar met het Havenbedrijf over de verdeling tussen de containerterminals op Maasvlakte en eist schadevergoeding. Wie precies gelijk heeft moet door de rechter worden bepaald. Die zal na de zomer 2014 uitspraak doen. De focus is nu in elk geval niet gericht op verdere optimalisering van de logistieke keten.
7. De onbalans inbound-outbound van en naar Nederlands Limburg zorgt voor relatief hoge prijzen voor de binnenvaart, maar ook voor rail- en wegvervoer. Er worden veel lege containers vervoerd. Standaard worden alleen round-trips vanuit de zeehaven verkocht. Maatwerk en “matchmaking” vraagt een gespecialiseerde inzet om met alle partijen in de keten te kunnen onderhandelen.
8. Een beperkte depotfunctie helpt niet voldoende. Een depot verwordt daardoor vaak tot een verzamelplaats van containers voor enkele rederijen, maar er zijn in dit deel van de wereld ongeveer 60 verschillende rederijen actief. Voor reefer (koelcontainers) is de depotfunctie nog ingewikkelder omdat deze altijd na gebruik eerst geserviced en gekeurd moeten worden. Sinds 2013 worden deze services in Venlo aangeboden.
9. Op de site Inland Links van Havenbedrijf Rotterdam hebben zich maar twee terminals in Limburg met hun bedrijfsgegevens aangemeld (Born en Wanssum). De andere terminals ontbreken. De belangen om zich op deze wijze te presenteren zijn minder groot dan verwacht.
10. Grote en middelgrote Nederlandse bedrijven zijn niet erg gevoelig voor gesubsidieerde pilots. Dat komt meestal door de daaraan verbonden voorwaarden, waarvan openbaarmaking van de resultaten het grootste struikelblok is. Ook aanbestedingsregels en administratieve verplichtingen kunnen hoge drempels zijn wanneer het relatief kleine subsidies betreft. Innovatieve business cases kunnen ook heel goed zonder subsidie worden opgepakt. Er is zeker bereidheid om daarin met de overheid samen te werken, maar dan zonder verplichtingen over en weer.

4.2 Enkele aanbevelingen

Op grond van de bevindingen en conclusies van het rapport hebben wij hieronder enkele aanbevelingen opgesteld die kunnen leiden tot verbetering van het gebruik van de binnenvaart in de provincie Limburg. Het gaat niet om de makkelijkste acties, want zoals eerder in dit hoofdstuk is geconcludeerd: het laaghangende fruit is reeds geplukt. Het is echter wel van belang om door te gaan op de ingeslagen weg. Synchromodaliteit betekent in dit geval vooral het harmoniseren en samenbrengen van de belangen in de logistieke keten.

1. De problemen in de Rotterdamse haven met de afhandeling van containers via de binnenvaart zijn anno 2014 zo groot dat Rotterdam nu op zijn tellen moet gaan passen, Zorg voor een betere service naar de binnenvaart. De concurrentiepositie van geheel logistiek Nederland staat hierdoor onder druk. Er moet snel een nieuwe balans tussen de zeehaventerminals komen, anders gaat de vervoersketen uitwijkgedrag naar andere zeehavens vertonen. Gezien de grote belangen kan er ook vanuit de regio meer (politieke) druk op het havenbedrijf en de zeehaventerminals worden uitgeoefend om tot een structurele oplossing te komen.
2. Verlenging van het aantal vrije dagen en een vrije depotfunctie voor alle rederijen in het achterland zullen de concurrentiepositie van de binnenvaart aanzienlijk kunnen verbeteren. Hiervoor zou binnen de vervoersketen meer samengewerkt moeten worden. Sommige 4pl-ers zijn in staat om juist vanwege hun grote volumes betere condities bij de rederijen te bedingen.
3. Exporterende verladers kunnen door de keuze voor de juiste rederij veel kosten besparen, ze hoeven dan alleen een single trip af te rekenen. Het loont de moeite om de aanbiedingen van logistieke dienstverleners onderling te vergelijken, omdat deze zeer uiteenlopende werkwijzen hanteren.
4. Een eindbestemming direct naar het achterland kan ondanks de iets hogere vervoersprijzen zeer aantrekkelijk zijn, omdat zo detentie- en demurragekosten en dus tijdsdruk vermeden worden. Deze kosten gaan dan pas lopen vanaf een Limburgse binnenvaartterminal. Wanneer de zee rederij zelf de keuze heeft, gaat 50-70% van de containers per binnenvaart.
5. Inlandterminals kunnen door uitwisseling van hun lege containers kosten besparen. Vanwege hun onderlinge concurrentie hebben ze weinig rechtstreeks contact. Door belangen te bundelen, al dan niet met tussenkomst van een 4pl-er, kan er nog flink bespaard worden. Operationele samenwerking is mogelijk een brug te ver, maar er zijn zeker gezamenlijke belangen, zoals het samen optrekken bij het verbeteren van het serviceniveau. Presentatie op een site als Inland Links is een voorbeeld. Hier ligt nog een uitdaging voor de branchevereniging VITO-Nederland.¹⁸

¹⁸ Vereniging van Nederlandse Inland terminal Operators (VITO). In Limburg zijn de terminals BCTN Wanssum, TCT Venlo en BTB Born lid. De andere rail- en bargeterminals zijn niet aangesloten.

6. Er ligt een enorme potentie verscholen in een mogelijke samenwerking tussen terminals en 3- / 4-pl-ers. Dit is vooral omdat de laatsten over enorme ladingpakketten beschikken. De focus zou daarbij moeten verschuiven van de huidige overlap in dienstverlening die vaak uitmondt in concurrentie, naar het bundelen van belangen waarbij het gezamenlijk optrekken naar rederijen in de belangenbehartiging van de verladers voorop kan staan. Deze bundeling kan leiden tot veel betere condities en serviceniveaus.
7. Een aantal (nieuwe) wethouders EZ in Limburg zijn enthousiast over de binnenvaart, maar ze hebben behoefte aan concrete ondersteuning en kennis van het vakgebied. Een deel van deze kennis kan worden geleverd door lokale acquireurs van de terminals en een ander deel door brancheorganisaties zoals Bureau Voorlichting Binnenvaart of de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.
8. De binnenvaart heeft ondanks de nu wat mindere concurrentiepositie een constante toegevoegde waarde binnen het logistieke product. Limburg (h)erkent dat en zorgt ook voor beleidsmatige inzet die moet leiden tot nog meer synchromodaliteit. Promotie blijft in de komende jaren nodig om het binnenvaartproduct zichtbaarder te maken en zo een mental shift bij verladers en andere partijen te bevorderen

Bijlage A. Vragenlijst Oerlemans Food, Venlo.

Logistieke Fiche										Case	p1/4															
Korte omschrijving Oerlemans Foods, Archimedesweg 19, 5928 PP Venlo, http://www.oerlemans-foods.nl Productie en handel diepvriesgroente Ja										Waar?	Venlo, Broekhuizenvorst, Waalwijk, in Polen: Strzelno, Siemiatycze															
Logistiek Uitbestede Internationale vanuit Venlo, in Polen lokaal aangestuurd										Volume/ trip	Gevuld tot maximaal gewicht															
Eigendom (aantal) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type</th> <th>Eigendom</th> <th>uur/lease</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trekkers</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Opleggers</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trailers</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Containers</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										Type	Eigendom	uur/lease	Trekkers			Opleggers			Trailers			Containers			Frequentie	600 overzeese containers per jaar
Type	Eigendom	uur/lease																								
Trekkers																										
Opleggers																										
Trailers																										
Containers																										
1. Waaraan inbound: FCA, DAP, FOB, CIF, CFR Voertuigen MTW > 12ton, containers 40ft en 45ft reifers Half-fabricaten en afgewerkte goederen										Vaste afspraken laden/lossen?	Door wie?															
2. Waaraan outbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Actief gewerkt aan beladingsgraad?	Hoe?															
3. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Logistieke samenwerking?	Wie/Op welk vlak?															
4. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Magazijn op site?	Ja															
5. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Opslag goederen?	Bulk en verpakt															
6. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Afstand tot snelweg?	3 kilometer															
7. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Naburige inlandterminal?	1 kilometer															
Container volumes inbound/ outbound Inruiming met containervervoer?										Van/naar: Inbound/outbound?															
1. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Omvang in TEU: Terminals? ...	Welke?															
2. Waaraan outbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Activiteiten binnenvaart terminals van toegevoegde waarde?	Aantallen/frequentie? ...															
Potentieel modal shift Naast wegvervoer, ook gebruik van/nagedacht over:										Gebruik van Nagedacht over	...															
1. Spoorvervoer										Ja/Nee?	Ja/Nee?															
2. Binnenvaart										Ja/Nee?	Ja/Nee?															
3. Luchtwracht										Ja/Nee?	Ja/Nee?															
4. Short Sea Shipping										Ja/Nee?	Ja/Nee?															
Outbound 1. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Containerbundeling via de binnenvaart?	...															
2. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Hoe kritiek is snelheid van levering?	Waarom niet?															
3. Waaraan inbound: Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja Incoterms: beeinflodbaar? ja										Duurzaamheid beleid binnenvaart, luchtvaart?	...															

Bijlage B. Vragenlijst Kijken Logistics Group (KLG Europe), Venlo.

Korte omschrijving		Case		Logistieke Fiche		P1/4	
Bedrijfsnaam / Terrein / Adres / Haven		KLG Europe, Calenberweg 10, 5923 LG, Venlo					
Core business activiteiten		Logistiek exporteur					
Meerdere sites?		Ja		Waar?		Venlo, Eersel, Rotterdam (Nederland), Bucharest (Roemenië), Bradford (United Kingdom), Shanghai (China)	
Logistiek							
Transport		Lokaal aangetuurd en deel met eigen materieel					
Eigendomsstructuur transportmiddelen (aantal)							
Type	Eigendom	Huur/Lease					
Trekkers	In totaal 245 voertuigen						
Opleggers							
Trailers							
Containers							
Aantal en type load- en lospoorten:	1. Waarvan inband: 85	2. Waarvan outband: 85					
Incoterms:	Geen	Incoterms beïnvloedbaar? Nee					
Type wagons	Voertuigen (max. 3,5 ton), voertuigen MTM 3,5-12 ton, voertuigen MTM 12 ton en alle types containers						
Type goederen	Grandstoffen, half-fabrikaten, afgevoerde goederen (mix van types)						
Goederen:	Temperatuurgevoel Ja						
	Breekbaar Ja						
	ADR Ja						
	Andere condities KLG vervoert geen bulkvervoer						
Container volumes inbound / outbound							
Ervaring met containervervoer?		Ja					
Aantal docks:		1. Waarvan inband/idem					
Incoterms containervervoer		Doel klant bepaald de incoterms					
Carrier/merchant houder? KLG vervoert zelf							
Inbound							
Proces:	Klantnaam						
Capaciteit personeel:	Intern voldoende						
Capaciteit magazijn:	67.000 m2						
Impact gebundelde inbound meerdere containers tegelijk:	Geen knelpunt						
Outbound							
Proces:	Klantnaam						
Capaciteit personeel:	Intern voldoende						
Capaciteit magazijn:	67.000						
Impact gebundelde outbound meerdere containers tegelijk:	Geen knelpunt						
Potentieel modal shift							
Naast wegvervoer, ook gebruik van hagedracht over:							
1. Spoorvervoer		Gebruik van		Hagedracht over			
2. Binnenvaart		Ja		Ja		Waarom niet?	
3. Luchtwacht		Ja		Ja		Waarom niet?	
4. Short Sea Shipping		Ja		Ja		Waarom niet?	
Containerbundeling via de binnenvaart?							
Ja							
Hoe kritiek is snelheid van levering?							
Kritiek voor leedtimezichthoud							
Duurzaamheidsbeleid binnen logistiek?							
Lean and green certificaat							

Bijlage C. Lijst van benaderde bedrijven

Plaats	Bedrijfsnaam	locatie manager	afspraak
Bergen (L)	Berli Compounding		voice mail
Bergen (L)	Buitelaar Houtconstructies		Hout voor verpakkingen
Bergen (L)	Cryo Rent		Producent droogijs en leveren via kleine containers
Bergen (L)	Doesburg Components		pr niet geschikt voor containers, klanten zelf afhaal
Bergen (L)	Franken Transport		Vervoerder van Jan Linders
Bergen (L)	Gietburg BV		
Bergen (L)	GJB Lijsten BV		Niet geschikt voor containers
Bergen (L)	Heitfeldt-Mariman BV		Productie van polystyreen (afval) - recycling
Bergen (L)	Jan Linders DC	via klantenservice	wordt teruggebeld door logistieke coördinator
Bergen (L)	Keulen Automateriaal		geen extern vervoer
Bergen (L)	Knoops		voice mail
Bergen (L)	Koppes Groep		Geen belangstelling
Bergen (L)	Limburgia Bouwbeslag NV		heel weinig transport en ook geen zin om mee te doen
Bergen (L)	Maro Kantoormeubelen	Niels	later terug bellen, nu te druk
Bergen (L)	Meldon		geen antwoord
Bergen (L)	N+P group		
Bergen (L)	Urselmann Transport Bergen	?	Nog terugbellen
Bergen (L)	Vink Packaging BV		telefoonnummer gestoord
Born	BTB terminal Waalhaven groep	Diederik Ezendam	logistieke foto gemaakt
Born	Meulenberg Transport	Wil Meulenberg	Transportbedrijf, eigenaar terminal
Echt	Action Distributie	via hoofdkantoor	P.M bedrijf
Eijsden	PQ Silicas	Bart Peeters	doet al 75% per schip, geen interesse
Heerlen	Everris International BV	Gert v Vliet	P.M. bedrijf. Kunstmestproducent
Kerkrade	A. Ploem & Zn. B.V.		Installatiebedrijf - invoer zonnepanelen mogelijk interessant
Kerkrade	A.D.J. Supply Europe B.V.		Geen informatie over eventuele Nederlandse vestiging.
Kerkrade	Allers		geen telefoonaansluiting
Kerkrade	Bakkersland Kerkrade		GH bakkerij en bakkerijproducten - invoer mogelijk interessant
Kerkrade	Bosch Car Service Parkstad Kerkrade		geen transport
Kerkrade	Boston Scientific		Geen informatie over eventuele Nederlandse vestiging.
Kerkrade	Burrows Netherlands		heel druk om half uur vrij te maken
Kerkrade	Dyneon B.V.	Mevr. Schmoll	kan/wil geen gegevens daarover vrijgeven
Kerkrade	Eagle Simrax Bv	Jan Hermans	altijd voice mail
Kerkrade	Eerste Nederlandse Rondkartonnagefabriek tel afspraak	Pierre Monster	tel afspraak 6 mei om 15u, geen opvolging
Kerkrade	E-Max		in meeting
Kerkrade	Exigo EDM Specialties BV		geen tijd en werken zeker niet mee aan dat soort onderzoek
Kerkrade	Jindal Poly Films Europe BV, v/h ExxonMobil	Harold Zee	tel afspraak 7 mei, afgezegd. Na 1 sept. PM bedrijf
Kerkrade	F&F Europe		Producent ingevroren champignons
Kerkrade	GBC European Film Products Division		altijd bezettoon
Kerkrade	Gehlen Schols Logistics	Peter Gehlen	meerdere malen gebeld, transporteur
Kerkrade	Glashandel Derissen		geen transport
Kerkrade	Hajnadi Klimaattechniek		Klimaattechniek - invoer mogelijk interessant
Kerkrade	Hellebrekers		Kunststof kozijnen. Geen containers
Kerkrade	Highlite International Bv		Licht, geluid. wereldwijd- Aanvoer mogelijk interessant.
Kerkrade	i1 Group BV		failliet
Kerkrade	Janssen Infratech B.V.		Leerbedrijf straten maken (Infratech)
Kerkrade	Kecofa Cosmetics/Victory International		Groothandel parfum - mogelijk invoer interessant
Kerkrade	Kep Blauw en Zn vof		Bestrating, grondverzet en sloop - geen containervervoer
Kerkrade	Licom NV	failliet	
Kerkrade	Max Motorsport Collection		geen aansluiting tel niet meer werkzaam
Kerkrade	Meens Transporten Kerkrade B.V.		
Kerkrade	Metaalbouw Vogt Bv tel afspr	Douven Mickael	2/5 vanaf 14 u tijd
Kerkrade	Mexma Food	Kirstin Coumans	Mogelijk invoer interessant
Kerkrade	M-Mit Distribution Bv		
Kerkrade	Mucher - Trans Ltd.		
Kerkrade	Nophadrain		Productie en leverancier 'groene dakbedekking'

Kerkrade	Plalloy MTD Bv		receptioniste wil niet doorverbinden - geen tijd voor !!!
Kerkrade	Rass Bandenspecialist Kerkrade B.V.		kan daar geen tijd voor vrijmaken
Kerkrade	Rendamax	Elco Heating Solutions,	Mogelijk interessant i.v.m. invoer uit Australië
Kerkrade	Rockmart		echt geen tijd - kan ook maar heel beperkte informatie geven
Kerkrade	Rompen Transport	Cypriotische postbusfa.	via faillissementsconstructie
Kerkrade	Santa Maria Ab/Bruce foods Europe	Henk Pelzer	Mogelijk invoer interessant
Kerkrade	Starmans Kerkrade		Logistiek provider zeecontainertransporten
Kerkrade	Tredegar Film Products	Robert Caerver	21/5 om 10u contact
Kerkrade	Van Loo Kaas B.V.		Groothandel in kaas
Kerkrade	Van Loo Transport B.V.		kaastransport
Kerkrade	Vogely		Groothandel wild - invoer mogelijk interessant
Kerkrade	WellColl Kerkrade B.V.		Autoschadebedrijf - 4 Limburgse vestigingen
Kerkrade	Zuiden BV	Failliet?	geen aansluiting tel niet meer werkzaam
Maastricht	Steel Solutions	Wibo Feijen	uiteindelijk geen belangstelling, geen eigen coördinatie v
Stein	CTS terminal - Meulenberg	dhr Cornelisse	logistieke foto gemaakt
Venlo	Access Business Group International B.V.	Reny Landstra	Nogmaals bellen
Venlo	Addit BV		Bewerking plaatmateriaal (staal)
Venlo	Akçe Food BV		Winkel Turkse voedingswaren
Venlo	Amway Nederland Ltd.		nauwelijks transport
Venlo	Arkwright Europe/Sihl usa		Digitaal drukwerk, Geen info over Nederlandse vestiging
Venlo	Arte Espina tel afspraak	Eric Hijligers	5/5 om 14 uur contact
Venlo	Artion Dekkleden en Reclame BV		Producent belettering en reclame
Venlo	B.V. Arrow Electronics DLC	Reni Visser	donderdag terug
Venlo	Bakeplus		Groothandel in bakkerij/ijs-producten - schaal redelijk?
Venlo	BAS Research & Technology		Onderzoek en kennisbedrijf voor bouw - geen transport
Venlo	Beeren's intern transport BV		Transporteur, alleen trucking
Venlo	Beheersmaatschappij Mulders B.V. tel afspraak	Tom Massar	5/5 om 13u30 contact
Venlo	BELA Transport BV		Alleen trucks, voor vast/vloeibaar levensmiddelen
Venlo	Belden Europe BV		meeting
Venlo	Berden Meubelen BV		eigen vervoer
Venlo	Betras Carrosserieën BV		Trailerservice, geen containers
Venlo	Biostar Microtech Netherlands B.V. tel afspraak	Frank	2/5 om 11u contact
Venlo	Bouten & Lenders BV		
Venlo	BouwCenter Driessen		eigen vervoer
Venlo	Carrier Transicold	Marco NIESEN	Transporteur (koel/vries), alleen trucking
Venlo	Cash & Carry Florazon	Harm Van Raai	niet relevant - winkeliers doen dit zelf
Venlo	Clayre & Eef		Groothandel woonaccessoires (100 medewerkers)
Venlo	Colmore by Diga	receptie@colmore.nl	eerst mail en dan zien of ze meewerken
Venlo	Constructiebedrijf Lemmen/GTL Europe	Maria Boots	later terug bellen
Venlo	Cooler Master		altijd bezettoon
Venlo	DB Schenker BV	Robert Floris	logistieke foto gemaakt
Venlo	De Winter Logistics		Geen locatie in Limburg
Venlo	Dempak BV		Groothandel groente en fruit - omvang beperkt
Venlo	DHL Global Forwarding	Dimitri Maaten	logistieke foto gemaakt
Venlo	DSM Nutritional Products Nederland B.V.	Ruud Zuurbier	13/5 om 9u tel afspraak
Venlo	DSV Solutions BV	John Granfton	logistieke foto gemaakt
Venlo	Enfa BV Enveloppenfabriek		Leverancier enveloppen en logistiek
Venlo	Eurofresh BV		
Venlo	Eurofrigo	?	Terugbellen, Koel- en diepvriestransport, vestiging Venlo
Venlo	Eurosteel BV tel afspraak	Ruud Joosten	belafspraken 7/5, geen container
Venlo	Eurotech Group	Dhr Duikers	af fabriek
Venlo	Euro-Tyre B.V. tel afspraak	dhr Hanssen Lars	5/5 om 15u30 afspraak
Venlo	Felix Philips		niet opportuun
Venlo	Flora Holland	Henk Weijs	Bloemen & planten, ongeschikt voor containers, logistiek
Venlo	FOOX Groothandel Zuid-Nederland tel afspraak	P Van Monfort	mogen hem onder voorbehoud bellen op 9/5
Venlo	Frankort & Koning	Paul Scheurs	logistieke foto gemaakt
Venlo	Frans Gommans BV		Toeleverancier fronten keuken- en interieurbouw
Venlo	Freshpark techniek BV	Jan Vostermans	vers goederen, logistieke foto gemaakt

Venlo	Freshweb.nl		Leverancier van verse groenten en fruit aan restaurants/
Venlo	Frs Holland		Verkoopkantoor - zelf geen transport
Venlo	Garden Plant BV	Richard Jeucken	Handelscentrum tuinplanten, mail en vragenlijst gestuurd
Venlo	Geodis Vitesse LC Venlo	Egbert Zulhof	
Venlo	H. Pijls en Zonen		geen transport
Venlo	Haemlin BV tel afspraak	Jan Huis	2/5 om 12u
Venlo	Hagens Verpakkingen		geen antwoord
Venlo	Hauzer techno Coating tel afspraak	Vankessel	6/5 om half twee
Venlo	Hela Thissen		Curry kruiden ketchup :-)
Venlo	Hermans Holding BV		weinig export en import - klanten vervoer
Venlo	HKB Ketelbouw		geen antwoord
Venlo	ITW Industry tel afspraak	dhr Pelzer	9/5 om half elf
Venlo	Jacob Meijer		Aanbieder logistiek totaalconcept
Venlo	Jans Transport BV		Trucking naar Duitsland en Zwitserland
Venlo	Janssen de Jong Bouw Zuid B.V.		niet van toepassing
Venlo	Janssen IJzer- en Metaalrecycling B.V. Venlo		geen transport
Venlo	Janssen Intermodaal Transport		Afdeling intermodaal transport, geen interesse
Venlo	Joseph van de Loo BV	Dhr Broekman	niet zinvol hebben weinig transport
Venlo	Keiren Speciaal Enveloppenfabriek B.V.	Huub Willems	Leverancier en drukker speciaal enveloppen
Venlo	Kempens Transport Venlo	Gerard Kempen	Transporteur, alleen trucking
Venlo	Keunen Recycling B.V. Venlo		tel nummer niet meer in gebruik
Venlo	KLG Europe	Erik Loijen	Logistieke foto gemaakt!
Venlo	Kroonfish BV		Visgroothandel, 18/06 gebeld, geen belangstelling
Venlo	Logwin Air + Ocean The Netherlands BV		Kantoor Amsterdam
Venlo	Meadwestvaco Coated Board Europe B.V. tel afspraak	dhr Bert Cremers	2/5 om 10u
Venlo	Meubelcentrum Venlo	Nabil	voice mail
Venlo	Monaghan Mushrooms	Arnold Schoester	bekend met project, niet geschikt (binnen 24 uur in depot)
Venlo	Mooy Logistics		geen interesse
Venlo	NEBIM Group	Thijs	eigen transport
Venlo	Nedri Spanstaal BV		geen interesse, geen tijd
Venlo	Oerlemans Foods BV	Jan Dirkx	Producent diepvriesgroente - logistieke foto gemaakt!
Venlo	Penske Logistics Transport B.V.	?	Wereldwijde transporteur - in Nederland Roosendaal
Venlo	Peter Hendriks Horst BV		Transporteur, alleen trucking
Venlo	Q-PORT Dedicated Logistic People bv		Leveren logistiek personeel als uitzendbureau
Venlo	Rhenus Logistics	Frank Verkerk	Logistieke foto gemaakt
Venlo	Sandvik DC Venlo B.V.	Andy of Hans	7/5 om 10u ook wel meedoen)
Venlo	Scania Nederland BV		Logistiek proces op hoofdkantoor Breda ingevoerd.
Venlo	Scheuten Absoluut Glastechniek B.V.		Producent van (speciaal) glas voor industrie
Venlo	SDC Europe NV		Geen nadere informatie over bedrijf te vinden.
Venlo	Seacon Logistics	Joris ten Hage	4pl-er, afspraak, P.M. bedrijf
Venlo	Steenbergen BV		Hoofdvestiging Bodegraven, vooral trucking
Venlo	TCT terminal	Geert Peters /Jan Nater	logistieke foto gemaakt
Venlo	Thermo King		enkel onderhoud
Venlo	TLC Venlo	Bram Ebus	Logistiek totaalconcept
Venlo	Trends & Trade		verhuren een hal - geen vervoer
Venlo	Ups SCS (Nederland) B.V.	?	Bezorgingslocaties door heel Limburg, snel vervoer
Venlo	Van Gansewinkel Nederland B.V. Vestiging Venlo		Afvalverwerking - containers? Hoofdkantoor Eindhoven
Venlo	Ventrex Logistics		gespecialiseerd in snelvervoer containers niet interessan
Venlo	Vercoulen group		Dakbedekkingen
Venlo	Veugen Autoglas		Autoruitherstellers - hoe gaat de aanvoer?
Venlo	Vistaprint BV	dhr Van de ven	donderdag terug
Venlo	Vostermans Alu Foundries		ex works
Venlo	WAA Groep Co-Packing	Jos Pelzer	dinsdag terug
Venlo	Walkro International BV		Compost niet geschikt voor containers, wel veel transpo
Venlo	Welsi	Han Neutgens	onvoldoende containerstroom
Venlo	Wijlhuizen BV		eigen transport
Venlo	Ziegler Nederland BV		geen interesse
Venlo	ZON Fruit and Vegetables	Jan Vostermans	Logistieke foto gemaakt

Venray	Bitu Rec		geen transport
Venray	Blitta		geen baantransport
Venray	Boom Transport NV		Transport Nederland - Engeland via truck
Venray	Cox metaal		eigen transport
Venray	Custers Hydraulica	?	Geen belangstelling - hoogwerker verhuur
Venray	Flextronics	Dhr Van Herten	meeting
Venray	Geodis Logistics	Zie andere Geodis	Nogmaals bellen
Venray	H. de Bruyn		geen transport
Venray	Herbalife	?	Wil niet aan onderzoek meewerken
Venray	Inalfa Roof Systems Group		later tb
Venray	Intratuin Venray		geen interesse
Venray	Jabil Circuit Netherlands		eerst mail en dan zien of ze meewerken
Venray	Janssen Grootkeukentechniek		Geen containervervoer
Venray	Maessen bedrijven	?	Geen containervervoer
Venray	Martens Transport Venray		Website offline
Venray	Netcap		voice mail
Venray	NLW Groep	Walter Verspaget	Interessant bij veel productie
Venray	Norbert Dentressangle/ND Logistics		geen contact Logistiek dienstverlener (wereldwijd netwerk)
Venray	NTS Group	Jaak	in meeting later terug bellen
Venray	Oliver Tolas	Paul Poels	geen antwoord
Venray	Peka Kroef	?	Geen belangstelling i.v.m. verse en gekoelde producten
Venray	Penn Color	Tommy	later tb
Venray	Rotdyne Asselbergs	Simone Vandijck	niet aanwezig later terug bellen
Venray	Saarloos Automotive Equipment BV	Mevr Nobben	meeting
Venray	Schneider Electric Industries	Pol Vek	in meeting
Venray	Tasko Kardel		Toeleverancier transportmiddelenindustrie
Venray	Thomson Multimedia Distribution		geen antwoord
Venray	Totalplast		puur alleen ophalen en wegbrengen
Venray	Van Aerssen Technics Bvba		geen interesse
Venray	Van Dijk Logistics		(container)vervoer Nederland - Italië, grotendeels via spoor
Venray	Van Heek Medical	Cliff	niet aanwezig later terug bellen
Venray	Van Neerbos		later bellen, in meeting
Venray	Vortex Logistics	Roel Kasbergen	Contact via Nijmegen, Transporteur, vooral trucking
Venray	Xerox		in meeting terug bellen
Venray	XPS Print Cartridge Recycling		geen baantransport
Wanssum	BCTN terminal	Jan Jaap Kroft	logistieke foto gemaakt
Weert	terminal Weert	John Huizing	P.M bedrijf