



Containertransport Everris per binnenvaart

Ton Mooren, bedrijfsadviseur bij EVO

Zoetermeer

7 november 2014



Sponsoren

Dit project is tot stand gekomen dankzij financiële bijdragen van:



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie



provincie limburg



Europese Unie

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Interreg
Vlaanderen
Nederland



Europa investeert in uw regio



Agenda

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

Managementsamenvatting

Containertransport Everris per binnenvaart

Inleiding

Everris International B.V. te Heerlen is onderdeel van ICL Specialty Fertilizer. Everris International B.V. is producent van gespecialiseerde gecoate meststoffen voor diverse markten met name voor container boomkwekerij & potplanten, de gespecialiseerde agrarische sector en de sportvelden en openbaar groensector (grasmarkten). Producten worden onder andere verkocht onder de merknaam "Osmocote®", "Peters Professional®" "Agroblen®" en "Sportsmaster®".

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

Voor de afhandeling van de inkomende en de uitgaande containerstroom maakt Everris gebruik van twee verschillende forwarders.

Van zowel de inkomende als de uitgaande containerstroom gaat op dit moment naar schatting ongeveer 90 % over de weg en slechts 10 % via de binnenvaart.

Als belangrijkste redenen waarom de meeste containers op dit moment over de weg vervoerd worden en de barge slechts beperkt wordt ingeschakeld, worden genoemd:

- De lange doorlooptijd en betrouwbaarheid indien van de Barge Terminal Born gebruik wordt gemaakt;
- De inzet van een grote diversiteit aan reders waarvoor specifieke containers in Born voorradig moeten zijn;
- Het ontbreken van financiële prikkels in de vervoersketen om maximaal van de binnenvaart gebruik te maken.

Everris heeft aangegeven een groter percentage van haar inkomende en uitgaande containerstroom die nu nog over de weg plaats vindt, via de binnenvaart te willen laten verlopen. Everris schat in dat ongeveer 90 % van de inkomende containerstroom en 70 % van de uitgaande containerstroom per binnenvaart afgewikkeld zou kunnen worden.

Doelstelling is om in 2015 60 % van de inkomende containerstroom en 40 % van de uitgaande containerstroom via de binnenvaart af te wikkelen en in 2016 de hierboven genoemde 90 % en 70 %.

Conclusies

Nader onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat:

- Zowel het inkomende als het uitgaande containertransport van en naar Rotterdam per binnenvaart aanzienlijk goedkoper is dan per truck;
- Er in Born van veel rederijen, ook die waar Everris zaken mee doet, lege containers op voorraad zijn.

De belangrijkste voordelen van het transport per barge en het inschakelen van Born als terminal zijn:

- De lagere transportkosten;
- Het feit dat de terminal in Born dienst kan doen als tijdelijk “voorraadpunt”;
- Minder kans op files onderweg waardoor betere afstemming mogelijk is m.b.t. het afleveren en ophalen van containers bij Everris in Heerlen;
- De lagere CO₂-uitstoot (per container bijna 25% CO₂ verlaging en op jaarbasis kan de CO₂-uitstoot met naar schatting zo’n 125.000 kg. verminderd worden).

Belangrijkste knelpunten op dit moment zijn:

- Onvoldoende inzicht in de mogelijkheden van de binnenvaart op het traject Born – Rotterdam v.v.;
- Onvoldoende inzicht in de financiële voordelen die de barge kan opleveren;
- Gebrek aan informatie bij forwarders en Barge Terminal Born over containers die vanuit Amerika onderweg zijn en containers die verscheept moeten gaan worden;
- Gebrek aan afstemming tussen forwarders, Barge Terminal Born en Everris;
- Onduidelijkheid t.a.v. de extra doorlooptijd die het transport per barge kost; de transporttijd c.q. vaartijd is een gegeven, maar niet duidelijk is hoe lang het duurt voor de containers in Rotterdam geladen of gelost kunnen worden en hoe het zit met de administratieve doorlooptijd.

Aanbevelingen

- Geef als opdrachtgever van het transport duidelijk aan wat je van de verschillende partijen (forwarders en BTB) verwacht;
- Maak duidelijke afspraken over wie waarvoor verantwoordelijk is;
- Maak afspraken met betrekking tot het op voorraad hebben/krijgen van lege containers in Born;
- Maak duidelijk c.q. inzichtelijk welke kostenvoordelen het gebruik van de barge kan opleveren;

- Ontwikkel een methodiek waarbij de verschillende partijen in de keten er ook financieel beter van worden als zij (meer) containers per binnenvaart gaan afwikkelen;
- Stel een werkbare KPI op, waarin de inzet van de barge/binnenvaart zichtbaar wordt;
- Maak duidelijk met welke werkelijke extra doorlooptijd bij het gebruik van de barge rekening moet worden gehouden (zodat het bedrijf in kwestie daar in haar planning rekening mee kan houden);
- Zorg ervoor dat zowel de forwarders als de Barge Terminal Born tijdig op de hoogte zijn welke containers in aantocht zijn en voor welke bestemmingen men containers nodig heeft;
- Begin met het afhandelen van proefzendingen middels de Barge Terminal Born, voer een goede evaluatie uit, pas zaken waar nodig aan en vergroot de afhandeling middels barge.

Implementatieplan

Qua implementatie zal onderstaande aanpak gevolgd worden:

- Bepalen met welke forwarders de inkomende en uitgaande containerstroom zal worden afgehandeld;
- Duidelijke afspraken maken met deze forwarders maken over de inzet van de binnenvaart;
- Vaststellen welke informatie wanneer nodig is om de binnenvaart maximaal te kunnen inzetten;
- Opstarten van een proef met de inkomende containerstroom;
- Evalueren proef inkomende containerstroom;
- Verder uitbreiden inzet binnenvaart voor de inkomende containerstroom;
- Opstarten van een proef met de uitgaande containerstroom;
- Evalueren proef uitgaande containerstroom;
- Verder uitbreiden inzet binnenvaart voor de uitgaande containerstroom.