

Interreg IV-A Grensregio Vlaanderen-Nederland Grenzeloze Logistiek: Impactproject 5.2

**Grensoverschrijdende bundeling van
goederenstromen in de extended gateway
Antwerpen/Rotterdam-Limburg (BE+NL), met
een focus op binnenvaart**

Deelrapport field research Belgisch Limburg

Studieopdracht:

Het uitvoeren van desk- en field research voor de realisatie van een grensoverschrijdende bundeling van goederenstromen in de extended gateway Antwerpen/Rotterdam-Limburg (BE+NL) met een focus op binnenvaart, in het kader van het project Grenzeloze Logistiek en meer bepaald het Impactproject, dat wordt uitgevoerd binnen het programma INTERREG IV-A Grensregio Vlaanderen-Nederland

Opdrachtgever:

POM Limburg
Kunstlaan 18, 4^{de} verdieping
3500 Hasselt

Uitgevoerd door:

Phidan
Brusselsesteenweg 297
3020 Herent

Philip Van den Bosch
Bart Opsomer
Kaat Tastenhoye

Inhoud

Algemeen	3
Methodologie	4
Conclusie	7
Bijlage	10
Bijlage 1: Vragenlijst	10
Bijlage 2: Logistieke foto	16

1. Algemeen

De field research is het vervolg op de desk research, uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel, onder leiding van Phidan. Hierin werd het potentieel voor de modale verschuiving van het containervervoer tussen Belgisch en Nederlands Limburg en de zeehavens in Antwerpen en Rotterdam naar intermodaal binnenvaartvervoer via een Limburgse terminal in kaart gebracht.

Op basis van de desk research werd een ranking gemaakt van theoretisch mogelijke stromen die in aanmerking komen voor bundeling en een modal shift naar de binnenvaart. Er wordt gebruik gemaakt van een top-down benadering waarbij de best gerangschikte stroom met van/naar regio eerst werd benaderd.

Bedrijven in deze regio's werden telefonisch benaderd, waar aan de hand van een vragenlijst (zie bijlage) het concreet potentieel in kaart werd gebracht. Uit deze lijst werd een short list gemaakt van bedrijven die individueel bezocht werden. Dit face-to-face gesprek diende als audit om de nodige input voor het opstellen van een logistieke foto te verkrijgen.

De logistieke foto is een combinatie van financiële, technische en visuele elementen. Concreet omvat iedere foto 3 luiken:

- Een logistieke fiche welke alle relevante informatie bevat over de case zoals technische parameters, gegevens over de flows,...;
- Logistiek beeldmateriaal om de case te ondersteunen;
- De engagementsverklaring van de betrokken partijen. Deze engagementsverklaring laat toe om de bedrijven zich akkoord te laten verklaren met verschillende niveaus van engagement.

De field research heeft als uiteindelijk doel het opstellen van 30 kansrijke cases (15 voor België en 15 voor Nederland). Kansrijke cases worden gedefinieerd als:

- Een combinatie van 1, 2, 3 of meerdere bedrijven met een reëel potentieel tot bundeling en/of modal shift naar binnenvaart.
- Dit potentieel moet weergegeven worden aan de hand van de logistieke foto's, waarbij er per deelnemend bedrijf 1 logistieke foto wordt opgemaakt.
- Korte beschrijving waaruit de opportuniteit voor bundeling en modal shift zou kunnen bestaan.

De analyse van Belgisch Limburg werd uitgevoerd door Phidan. Voor Nederlands Limburg heeft Phidan een beroep gedaan op AA-planadvies. Dit is een Nederlands adviesbureau wat zich vooral richt op infrastructuur en water. Zij nemen de uitwerking van de 15 Nederlandse cases op zich.

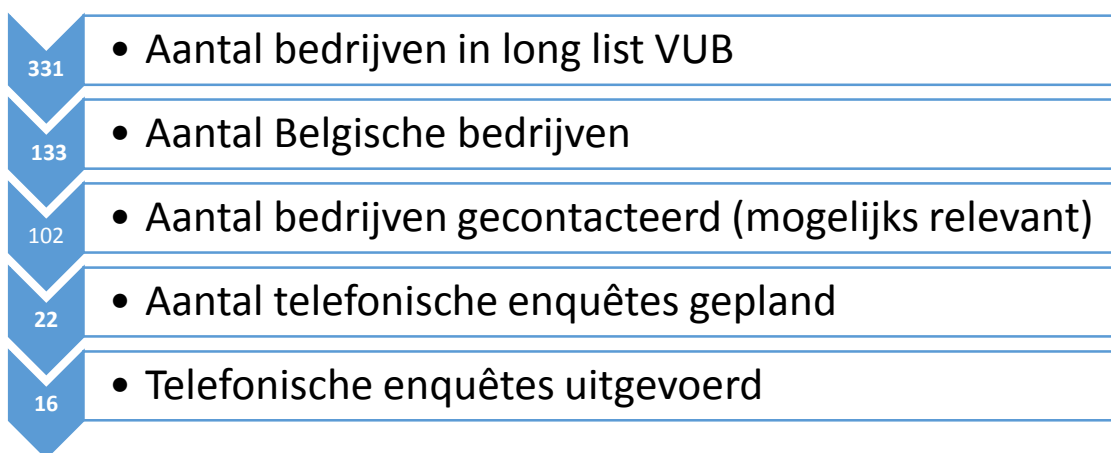
2. Methodologie

Stap 1:

Op basis van de desk research werd door de Vrije Universiteit Brussel een lijst van de grootste verladers in de relevante clusters gemaakt. Zoals uitgelegd in 'Rapport Desk Research – 2.4. Quick scan grootste verladers' werd ingezoomd op de relevante clusters en werden relevante bedrijven geïdentificeerd op basis van visualisaties met Google Street View. Gegevens per bedrijf (adres, sector, bedrijfswebsite) werden op deze manier opgezocht en opgelijst.

Aan de hand van deze lijst werd de telefonische benadering aangevat. In totaal waren 331 bedrijven opgesomd, waarvan 133 Belgische bedrijven.

Deze bedrijven werden één voor één opgebeld, waarbij telkens een korte omschrijving van het project werd meegegeven en er gevraagd werd naar de interesse om deel te nemen. Dit resulteerde in het volgende:

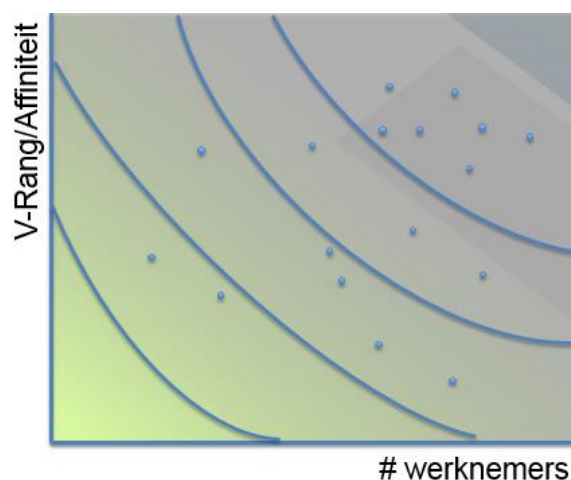


Figuur 1

Stap 2:

Bovenstaande analyse werd aangevuld door een lijst van alle Limburgse bedrijven, aangeleverd door POM Limburg. Hieruit werd een doorsnede van de V-rang/affiniteitsindex en de lijst van POM Limburg gemaakt (zie figuur 2).

Bedrijven met het hoogst aantal werknemers (*cut-off 50 werknemers*) en de hoogste V-rang en affiniteitsindex werden als eerste gecontacteerd.



Figuur 2

Stap 3:

In een derde stap werd een doorsnede gemaakt van de persoonlijke contactenlijst van Phidan en de lijst van alle Limburgse bedrijven. Limburgse contacten van Phidan werden vervolgens in het kader van het project telefonisch benaderd.

Als resultaat van deze drie stappen werden 15 bedrijven gevonden die geïnteresseerd zijn mee te werken en tegelijkertijd een hoog potentieel hebben voor een modal shift naar de binnenvaart.

Aan deze bedrijven werd een bezoek gebracht om het project verder uit te werken.

	Bedrijf	Sector	Contactpersoon	Functie
1	CPE	Dak- en gevelmateriaal	Dominique Coenegrachts	Verantwoordelijke CPE Genk
2	De Boer	Tenten	Erik Van Asten	Logistic manager
3	Essers	Allerlei	Carlo Theunissen	Business unit manager
4	Scania Parts Logistics	Vrachtwagen- en busonderdelen	Ward De Leger	Teamleader demand chain engineering
5	Konings	Dranken	Jeroen Everars	Supply chain manager
6	Borealis	Polyethyleen en polypropyleen	Bert Theuws	Material handling specialist
7	Artstone	Tegels	Bob Verbruggen	Eigenaar
8	Dira frost	Diepvriesfruit	Jochen Schraeyen	Logistic manager
9	Scandinavian Tobacco Group	Sigaren	Yves Neven	Logistic manager
10	Steinzeug – Keramo	Gresbuizen en hulpstukken rioleringen	Geert Switten	Group Traffic manager
11	Punch Powertrain	Auto onderdelen	Marcel Geusens	Supply chain engineer
12	Bose	Audio apparatuur	Carlo Baus	European procurement manager
13	Tenneco Automotive Europe	Auto onderdelen	Eddy Janssis	Logistic engineer
14	Brabantia	Keuken en interieur materiaal	Luc Vranken	Division director logistics
15	Nyrstar	Productie zink	Elke Van Hauwermeiren	Superintendent Productie Overpelt

Figuur 3

Tijdens het bezoek werd aan de hand van een vragenlijst (zie bijlage 1) dieper ingegaan op het potentieel van elk bedrijf op zich. Er werd onder meer uitgezocht welke volumes er in aanmerking komen voor een modal shift naar de binnenvaart, hoe de logistieke planning verloopt, wie de containers transporteert enz...

Hieronder een kort overzicht per bedrijf van de containervolumes die in aanmerking komen voor de binnenvaart:

Bedrijf	Inbound	Outbound
CPE	100 TEU/jaar	
De Boer		600 TEU/jaar
Essers	10.350 TEU/jaar	10.465 TEU/jaar
Scania Parts Logistics		2500 TEU/jaar
Konings		> 6500 TEU/jaar
Borealis	770 TEU/jaar	60 TEU/jaar
Artstone		400 TEU/jaar
Dira frost	1400 TEU/jaar	160 TEU/jaar
Scandinavian Tobacco Group		240 TEU/jaar
Steinzeug – Keramo		3000 TEU/jaar
Punch Powertrain		200 TEU/jaar
Bose	3200 TEU/jaar	
Tenneco Automotive Europe	500 TEU/jaar	1000 TEU/jaar
Brabantia	680 TEU/jaar	
Nyrstar	20.000 tot 21.500 TEU/jaar	
	37.500 TEU/jaar	25.125 TEU/jaar

* Aanname: 1 TEU = 13 ton, Tonnage dagbasis x 250 = tonnage jaarbasis, Tonnage weekbasis x 50 = tonnage jaarbasis

Figuur 4

Al de input verkregen via het bezoek werd samengebracht in de logistieke foto (bijlage 2). Alsook werd gevraagd een engagementsverklaring te tekenen en werden de selectiecriteria bekend gemaakt, op basis waarvan POM Limburg zijn keuze van bedrijven voor pilootprojecten zal baseren.

Deze logistieke foto werd telkens eerst ter goedkeuring voorgelegd aan het bedrijf zelf alvorens doorgestuurd te worden naar POM Limburg.

De archivering van de cases is opgezet via een FTP-server (<http://fileexchange.phidan.com/>).

Hier zijn alle finale logistieke foto's te vinden.

3. Conclusie

Er werden in het kader van de field research 15 Belgische cases gevonden die een hoog potentieel hebben voor een modal shift naar de binnenvaart.

Van deze bedrijven werd telkens een logistieke foto gemaakt en ter archivering op de FTP-server van Phidan geplaatst.

De implementatie van deze pilootprojecten valt buiten de scope van deze opdracht.

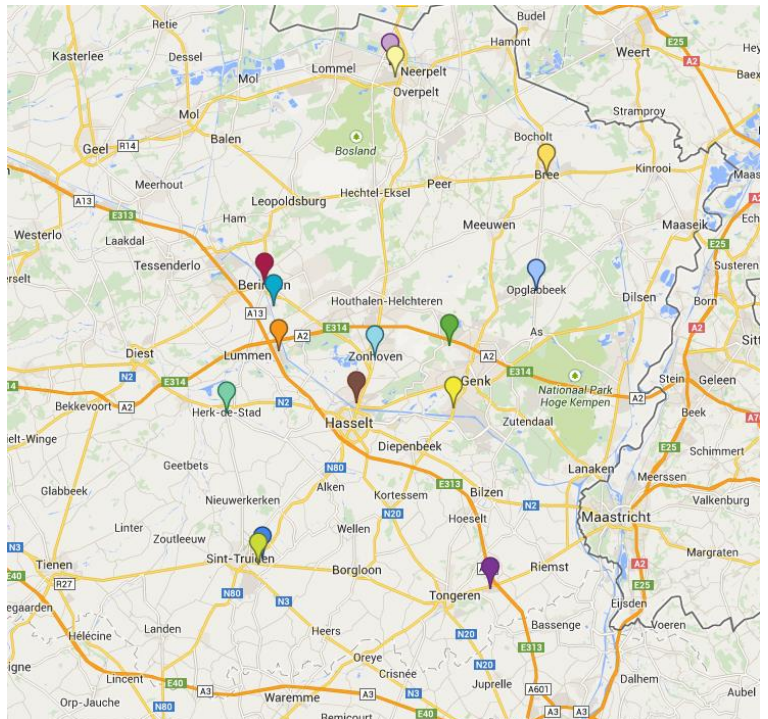
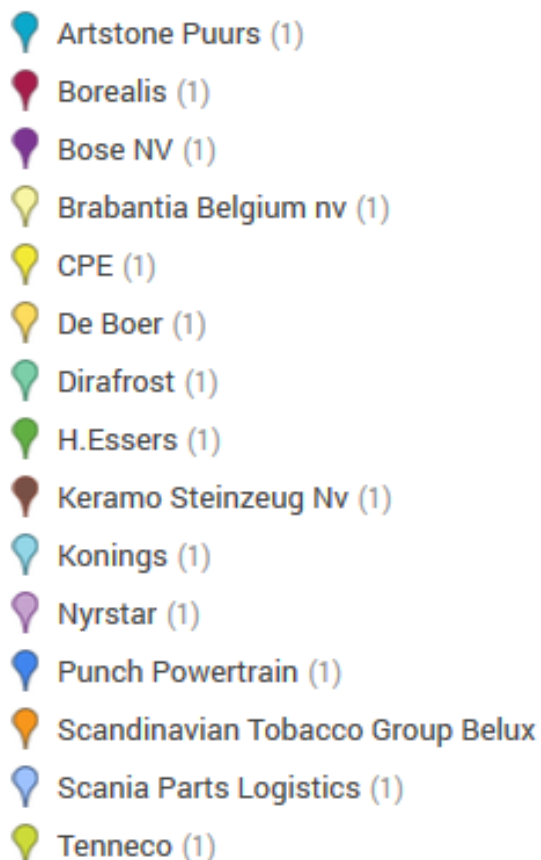
Het vinden van bedrijven die zich effectief willen engageren voor dit project werd als grootste moeilijkheid ervaren in de field research. Vele bedrijven gaven als reden hiervoor geen tijd te hebben, of dat ze geen interesse hadden in het gebruik van de binnenvaart of dat de binnenvaart na eerder onderzoek omtrent dit onderwerp geen optie is voor het bedrijf (wegens geen dagelijkse afvaarten, variabiliteit van de transittijden, geen nabijheid van een terminal,...).

Deze moeilijkheid werd opgevangen door de lijst van de grootste verladers, aangereikt door de VUB, verder uit te breiden met contacten van Phidan, alsook met Limburgse bedrijven buiten de regio's met het hoogste potentieel. Hierdoor werd het mogelijk 15 bedrijven te vinden die zich willen engageren voor het project.

De verschillende bedrijven uit de cases zijn zeer gevarieerd in:

- Ligging;
- Sector waartoe ze behoren;
- Potentieel volume;
- Ervaring met de binnenvaart

Hieronder ziet u deze grote verspreiding visueel voorgesteld:



Figuur 5

Bedrijf	Terminal met huidige verbindingen (afstand)	Terminal met potentiële verbindingen (afstand)	Naar/van
CPE	Genk (5,3km)	Genk	HvA
De Boer	Genk (31km) – Stein (35km) – Born (23,4km)	Genk	HvA
Essers	Genk (14,5km)	Genk	HvA/HvR
Scania Parts Logistics	Genk (15km)	Genk	HvA
Konings	Genk (23km)	Beringen (11,6km) – Meerhout (35km)	Zeebrugge/ HvA
Borealis	Genk (39,7km)	Beringen (7km) – Meerhout (13,5km)	Kallo
Artstone	Genk (32,5km)	Beringen (500m) – Meerhout (20km)	HvA
Dirafröst	Genk (40km)	Beringen (15,2km) – Meerhout (30km)	HvA
Scandinavian Tobacco Group	Genk (33km)	Beringen (13,4km) – Meerhout (23km)	HvA
Steinzeug – Keramo	Genk (18km)	Beringen (16km) – Meerhout (35km)	HvA
Punch Powertrain	Genk (34km)	Beringen (37,8km) – Meerhout (48km)	HvA
Bose	Genk (28km) Stein (33km)	Genk	HvA
Tenneco Automotive Europe	Genk (34km)	Beringen (37,5km)	HvA
Brabantia	Genk (48km)	Beringen (39km) – Mol (17,4km)	Balen
Nyrstar	Eigen kade	Beringen (20km) – Meerhout (37km)	HvA

Figuur 6

Zoals in bovenstaande tabel te zien is gaat het merendeel van de stromen via de Haven van Genk of de BCTN Terminal in Meerhout naar de Haven van Antwerpen, of omgekeerd.

De vraag of dagelijkse afvaarten tussen deze twee bestemmingen bestaan werd vaak gesteld.

Voor de meeste bedrijven staan dagelijkse afvaarten als garantie voor flexibiliteit.

Vanuit Meerhout is dit het geval, vanuit de haven van Genk zijn er echter maar 4 aankomsten/afvaarten per week vanuit/naar de Haven van Antwerpen. Dit zal zeker een rol spelen in de keuze tussen beide terminals.

Wanneer er naar de economische haalbaarheid gekeken wordt van de verschillende cases, moet er opgemerkt worden dat meeste bedrijven reeds scherpe tarieven hebben voor wegtransport. Als we deze tarieven vergelijken met de tarieven van de binnenvaart, zal dit prijsmatig gezien voor enkele cases niet of nauwelijks interessant zijn. Hier moeten andere positieve punten die de binnenvaart kan leveren in de verf gezet worden (het groener aspect, congestie vermijding,...).

Er moet wel opgemerkt worden dat deze resultaten uitgaan van een huidig beleid. Toekomstige maatregelen zoals de kilometerheffing die in 2016 hoogstwaarschijnlijk van kracht zal gaan, alsook de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal, zijn in deze field research niet meegenomen.

Naast het aspect van een modale shift naar de binnenvaart, werd ook gekeken naar bundelingsopportunities. Hier werd vooral duidelijk dat vele bedrijven, als er naar de technische parameters gekeken wordt, hiervoor een groot potentieel hebben (vaak hebben nabijgelegen bedrijven complementaire containerstromen).

Het grote probleem bij bundeling blijft het maken van onderlinge afspraken. Vragen als 'Wie neemt het voortouw?', 'Krijgen bepaalde goederen voorrang?',... komen steeds terug. Belangrijk is dat in deze beslissingen een onafhankelijke partij betrokken wordt, die met de verschillende partijen samen zit en kijkt wat er mogelijk is.

Enkele bedrijven haakten echter af wanneer bleek dat er een de-minimisverklaring moest getekend worden. Zo werden van 2 bedrijven logistieke foto's opgemaakt (Polyvision & Wienerberger), maar deze wouden/konden deze verklaring niet ondertekenen (Wegens principiële overwegingen of tijdsgebrek om dit te onderzoeken). Er werd gevraagd niet verder deel te nemen aan het project. Overigens waren 2 bedrijven (Nyrstar & Borealis) bereid deze verklaring te tekenen maar hadden reeds de grens van €200.000 overschreden (zie bijlage 3).

4. Bijlage

1. Bijlage 1: Vragenlijst

Vragenlijst – Grenzeloze Logistiek – Impactproject

Korte introductie van het project: Grenzeloze Logistiek – Impactproject...../ deelnemende partijen

Bedrijf – Algemeen

- Bedrijfsnaam/ Terrein/Adres/Haven:
- Welke zijn de core business activiteiten van het bedrijf?
☐ Productie ☐ Handel ☐ Logistiek ☐ Andere:.....
- Beschikt het bedrijf over meerdere sites?
☐ Ja ☐ Nee
Zo ja, waar?

Logistiek – Algemeen

- Hoe gebeurt de organisatie & aansturing (lokaal aangestuurd, uitbesteed, ...)?
.....
- Hoe gebeurt het transport van goederen?
☐ Eigen beheer ☐ Uitbesteed ☐ Mix (eigen & uitbesteed)
- Wat is het aantal & type aan laad- en lospoorten waarover u beschikt?
5. Waarvan inbound:
6. Waarvan outbound:
- Welke Incoterms hanteert uw bedrijf voor het transport ? Zijn deze Incoterms beïnvloedbaar ?
.....
- Met welk type wagens worden de goederen vervoerd?
☐ Voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5 ton
☐ Voertuigen met MTM tussen 3,5 en 12 ton
☐ Voertuigen met MTM van meer dan 12 ton
☐ Containers – type (20 ft, 40 ft, 45 ft, reefer, ...) :

- Welke types goederen worden er vervoerd?

☐ Grondstoffen ☐ Halffabricaten ☐ Afgewerkte goederen

- Zijn deze goederen:

1. Temperatuurgevoelig?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
2. Breekbaar?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
3. Gevaarlijk goed?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nee
4. Andere specifieke condities ?		

- Hoeveel volume wordt er gemiddeld per trip vervoerd?

.....

- Hoe gebeurt de planning van dit vervoer?

.....

- Wordt er actief gewerkt aan het verhogen van de beladingsgraad van de vrachtwagens?

☐ Ja ☐ Nee

Hoe?

.....

- Maakt uw bedrijf gebruik van logistieke samenwerking met andere logistieke partners? (zowel horizontale als verticale samenwerking)

☐ Ja ☐ Nee

Zo ja, met wie? (bv: andere verladers,...)

.....

Zo ja, op welk vlak? (Aankoop, magazijn, transportbundeling, retourvracht,...)

.....

- Is er een magazijn on-site?

☐ Ja ☐ Nee, uitbesteed

- Hoe worden goederen opgeslagen in het magazijn?

☐ Bulk ☐ Verpakt ☐ Andere:.....

- Wat is de afstand tot aan de snelweg?.....

- Zijn er inland containerterminals in de buurt?.....

Container volumes inbound / outbound

- Hoelang hebt u al ervaring met containervervoer?
.....
- Worden hiervoor binnenvaart terminals gebruikt? En zo ja, welke terminals & welke aantallen / frequentie?
.....
- Gebruikt u de terminal ook voor opslag van de volle containers en hoeveel dagen gemiddeld?
.....
- Gebruikt u de terminal ook voor opslag van lege containers en hoeveel dagen gemiddeld?
.....
- Hoe hebben de omvang en de aard van de containerstromen zich in de laatste jaren ontwikkeld?
(van – naar, omvang in TEU)
.....
- Werkt het bedrijf met vaste afspraken in verband met laden/lossen? (Vb.: elke dinsdagvoormiddag wordt er gelost)
☐ Ja ☐ Nee
Indien ja, wie bepaalt deze afspraken?
- Zijn of kunnen bepaalde activiteiten op de binnenvaart terminals van toegevoegde waarde zijn? (bv: empty depot, fumigation, tijdelijke stockage, stuffing & stripping,...)
.....
- Wat is het totaal aantal docks waarover u zelf beschikt?
 1. Waarvan inbound:
 2. Waarvan outbound:
 3. En is dit een kritische factor voor het laden en lossen van containers?
.....
- Welke Incoterms hanteert uw bedrijf voor het containervervoer?
.....
- Maakt u gebruik van carrier- of merchant haulage transport?
.....
- Welk type goederen worden er vervoerd?

☐ Grondstoffen ☐ Halffabricaten ☐ Afgewerkte goederen

- Zijn deze goederen:
 - 1. Temperatuurgevoelig? ☐ Ja ☐ Nee
 - 2. Breekbaar? ☐ Ja ☐ Nee
 - 3. Gevaarlijk goed? ☐ Ja ☐ Nee
 - 4. Andere specifieke condities ?
- Hoe gebeurt de planning van dit vervoer, in relatie tot het moment waarop u de container geladen hebt of wilt gaan lossen ?
.....
- Hoeveel volume wordt er gemiddeld per trip vervoerd?
.....
- Hoeveel €/trip wordt er betaald? Of hoe verhoudt deze kost zich tov. wegtransport ?
.....
Wat zit er in deze prijs vervat? (bv: inclusief THC,...)
.....

Inbound

- Hoe werkt het inbound proces?
.....
- Komen de goederen binnen onder douanetoezicht (bonded warehouse)?
.....
- Wie doet de afhandeling van de douane documenten?
.....
- Worden er gasmetingen gedaan op de containers en zo ja, wie doet dit?
.....
- Wat is de capaciteit van het magazijn?
.....
- Wat zou de impact zijn van gebundelde inbound van meerdere containers tegelijk?
.....

Outbound

- Hoe werkt het outbound proces?

.....

- Worden de douane documenten voor export intern opgemaakt of wordt dit uitbesteed?

☐ Intern

☐ Uitbesteed

- Wat is de capaciteit van het magazijn?

.....

- Wat zou de impact zijn van gebundelde outbound van meerdere containers tegelijk?

.....

Potentieel modal shift

- Werkt het bedrijf, naast wegvervoer, ook met?

☐ Spoorvervoer

☐ Binnenvaart

☐ Luchtvracht

☐ Short Sea Shipping

Zo niet, werd er al nagedacht om gebruik te maken van dit type vervoer?

Spoorvervoer: ☐ Ja

☐ Nee

Binnenvaart: ☐ Ja

☐ Nee

Luchtvracht: ☐ Ja

☐ Nee

Short Sea Shipping: ☐ Ja

☐ Nee

Wat is de reden om voor dit type vervoer te kiezen? (prijsvoordeel, groener, efficiënter, verplicht,...)

.....

Om welke redenen zou u niet kiezen voor dit type vervoer? (slechte betrouwbaarheid, prijzen, geen ervaring mee,...)

.....

- Is de optie om via de binnenvaart gebruik te maken van containervervoer al onderzocht?

☐ Ja

☐ Nee

- Zou u geïnteresseerd zijn in containervervoer via de binnenvaart?

☐ Ja ☐ Nee

Indien nee, waarom niet?

.....

- Hoe kritiek is de snelheid van levering voor uw bedrijf?

☐ Kritiek
☐ Niet kritiek

- Welke leadtimes hanteert u na het vrijgeven van de container in de haven?

.....

- Hoeveel tijd voor deadline voor aflevering bij de haven worden containers op transport gesteld?

.....

- Heeft u een duurzaamheidsbeleid binnen het logistieke departement in uw bedrijf en zo ja, kan u hierover wat meer vertellen?

☐ Nee ☐ Ja

.....

.....

.....

2. Bijlage 2: Logistieke foto

Korte omschrijving		Logistieke FICHE		P1/4	
Bedrijfsnaam / Terrein / Adres / Haven Contactpersoon Goe business activiteiten Meerdere sites?		Case Waar?			
<div>Logistiek</div> <div> <div> Transport Aantal en type laad- en losposten: Incidents: Type wagens Types goederen Goederen: Tijdsduur per werkdag Breikbaar Gewaarschuwd Anders condities </div> <div> 1. Waarvan inbound: ... 2. Waarvan outbound: ... Incidents beïnvloedbaar? ... [Grondstoffen, halffabrikaten, afgewerkte goederen] [Ja/Nee] [Ja/Nee] ... </div> </div>					
Volume/ Trip Planning: Actief gewerkt aan beladingsgraad? Logistieke samenwerking? Magazijn on site? Opslag goederen? Afstand tot snieweg? Naburige inlandterminal?	 [Bulk, verpakt, andere...]		Hoe? ... Wie/Op welk vlak? / Aankoop, transportbundeling... ...	
<div>Container volumes inbound/ outbound</div> <div> <div> Hoelang ervaring met containervervoer? Vaste afspraken laden/lossen? Activiteiten binnenvaart terminals van toegevoegde waarde? Aantal docks: Incidents containervervoer? ... Carter/merchant haulage? ... </div> <div> 1. Waarvan inbound: ... 2. Waarvan outbound: 3. Kritische factor voor laden/ lossen? </div> </div>					
Ontwikkelingen containerstromen? Terminal? ... Aantallen/frequentie? Terminal ook gebruikt voor opslag volle containers en hoeveel dagen gemiddeld? Terminal ook gebruikt voor opslag lege containers en hoeveel dagen gemiddeld?		Welke? ... Welke? ... Welke? ... [Transporteur, verlader, andere...]	
<div>Inbound</div> <div> <div> Prices: Goederen onder douane toezicht? Gasmengingen op containers? Capaciteit magazijn: Impact gebundelde inbound meerdere containers tegelijk: </div> <div> </div> </div>					
Prices: Onmakelijke documenten: Capaciteit magazijn: Impact gebundelde outbound meerdere containers tegelijk:		... [intern, uitbesteed]	
<div>Potentieel modal shift</div> <div> <div> Naast weg vervoer, ook gebruik van/nagedacht over: Gebruik van 1. Spoorvervoer 2. Binnenvaart 3. Luchtwacht 4. Short Sea Shipping </div> <div> [Ja/Nee] [Ja/Nee] [Ja/Nee] [Ja/Nee] [Ja/Nee] </div> </div>					
Waarmee wordt de binnenvaart reeds onderzocht? Interesse in containervervoer via de binnenvaart? Hoe kritek is spelveld van levering? Leadtimes na vrijgeven container in de haven? Tijd voor deadline aflevering containers op transport? Duurzaamheidsbeleid binnen bedrijfsterminal?			Waarom wel? Waarom niet?	

Case

P2/4

Logistieke Fiche

Korte omschrijving

Van: [bedrijfsnaam / Terrein, haven]

Technische parameters

Teren grootte

Capaciteit warehouse

Afstand naar snelweg

Naburige inlandterminal

Financiële parameters

Uurkosten

Andere

Overhead

Omgevingsfactoren

Tijdsbeperkingen

leverensiers

Lokale/bovenlokale beperkingen

Sterkten-Zwakten-Kansen-Bedreigingen

Sterkten

Zwakten

Kansen

Bedreigingen

Naar: [bedrijfsnaam / Terrein, haven]

Affiniteitsindex

Stroomparameters

Uitvoerende partij

Beslissingssnelheid

Volume/ trip

Frequentie

Totaal per jaar

€ /trip

Totaal per jaar

Technische parameters van de goederen

Soort

Gekoeid

Breekbaar

Andere

Bundelings opportuniteiten

Andere opportuniteiten

Evaluatie

17

Case Logistiek beeldmateriaal					P3/4				
De producten									
									
									
De site									
									
									
									
De Stroom en de organisatie									
									
									
									