

Onderzoek mogelijkheden achterland transport reefercontainers per binnenschip

Oerlemans Foods Nederland BV



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



provincie limburg



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie



Europese Unie
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Opdrachtgever : Oerlemans Foods
Contactpersoon: Jan Dirkx
Ondersteund: Miranda Volker (ViPro Management)
Datum rapportage: 7-11-2014

Inhoud

1	Management Samenvatting.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Onderzoek	4
1.3	Implementatie	5
1.4	Aanbevelingen.....	6
2	Aanleiding.....	7
2.1	Onderzoeksvragen.....	7
2.1.1	Goederenstromen analyse	7
2.1.2	Kosten- / batenanalyse.....	7
2.1.3	Interne organisatie	8
2.1.4	Overige zaken	8
2.2	Aanpak.....	8
3	Oerlemans Foods.....	9
3.1	Organisatie en producten.....	9
3.2	Productieproces	9
4	Logistieke organisatie.....	10
4.1	Goederenstromen	10
4.2	Deepsea export	10
4.2.1	Aantallen	10
4.2.2	Export condities.....	11
4.2.3	Export bestemmingen	11
4.2.4	Export organisatie	11
4.2.5	Zeerederijen	12
4.2.6	Reefercontainer.....	12
5	Binnenvaart	13
5.1	Logistieke organisatie.....	13
5.1.1	Achterlandketen	13
5.1.2	Transittijd.....	13
5.1.3	Hergebruik reefer in het achterland	14
5.2	Binnenvaartpartijen/terminals.....	14
5.2.1	BCTN	14
5.2.2	Seacon	15

5.3	Technische mogelijkheden	15
5.4	Kostenbaten analyse	15
5.5	Mogelijkheden zeerederijen	17
5.5.1	CMA CGM	17
5.5.2	Maersk.....	17
5.5.3	MSC.....	17
5.6	Mogelijkheden expediteurs.....	18
5.6.1	UTI	18
5.6.2	Kloosterboer	18
5.6.3	Brama Shipping.....	18
5.6.4	Remant Cool	19
5.7	Antwerpen versus Rotterdam	19
5.7.1	Kostenverschil per barge	19
5.7.2	Type rederij/terminals.....	19
5.7.3	Maasvlakte II.....	19
5.7.4	Bereikbaarheid truck/barge	19
5.8	Risico's	20
5.8.1	Niet halen closing	20
5.8.2	Onverwachte wachttijd zeehaven.....	21
6	Logistieke gevolgen van binnenvaart voor Oerlemans	22
6.1	Planning containerbelading.....	22
6.2	Meer containers per dag laden in Broekhuizenvorst.....	22
6.3	Vooruitplannen.....	22
6.4	Expediteurskeuze	22
7	Strategie inzet binnenvaart	23
7.1	Partijen	23
7.1.1	Oerlemans	23
7.1.2	Barge organisator	23
7.1.3	Zeerederijen	23
7.1.4	Expediteur	24
7.1.5	Afstemming partijen.....	24
7.2	Stappenplan implementatie	25
7.2.1	Stap 1 FOB zendingen Venlo/Broekhuizenvorst.....	26
7.2.2	Stap 2 CIF zendingen Venlo/Broekhuizenvorst	26

7.2.3	Stap 3 FOB zendingen Waalwijk	27
7.2.4	Stap 4 CIF zendingen Waalwijk.....	27
7.3	Doelstelling.....	28
8	Urenverantwoording Grenzeloze Logistiek.....	29
9	Conclusie en aanbevelingen.....	30
Bijlage I.	Projectvoorstel	31
Bijlage II.	Aantallen exportreefers	33
Bijlage III.	Overzicht rederijen.....	34
Bijlage IV.	Detention / Demurrage fees	35
Bijlage V.	Achterliggende stukken urenverantwoording	36

VERTROUWELIJK

1 Management Samenvatting

1.1 Aanleiding

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

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

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

1.2 Onderzoek

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

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

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

- Inland terminal (of orchestrator)
- Expediteur
- Zeerederij
- Grote hoeveelheid FOB ladingen -> De klant bepaalt het zeetransport. De mogelijkheid om de rederijkeuze te beïnvloeden is beperkter dan bij CIF ladingen¹.

1.3 Implementatie

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

Om dit te realiseren heeft Oerlemans volgende strategie:

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

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

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

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

¹ CIF en FOB zijn leveringscondities.

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

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

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

1.4 Aanbevelingen

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

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

2 Aanleiding

Oerlemans heeft al enige tijd de wens op de agenda staan om gebruik te maken van de binnenvaart voor de export van reefercontainers.

Hiervoor zijn een aantal redenen:

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

De daadwerkelijke aanpak van een dussanig project is wegens intern tijdgebrek en organisatorische veranderingen niet mogelijk geweest. In april werd Oerlemans geattendeerd op het Impactproject “Grensoverschrijdende bundeling van goederenstromen (containers) in de extended gateway Antwerpen/Rotterdam-Limburg (BE+NL) met een focus op binnenvaart”. Dit project maakt deel uit van het Interreg IV-project Grenzeloze Logistiek. De informatiebijeenkomst bij de Kamer van Koophandel in Roermond d.d. 24-4-2014, heeft voor Oerlemans de doorslag gegeven om in te schrijven op het project, om hiermee de mogelijkheden van reefer vervoer per binnenschip te onderzoeken en de aanzet te maken voor een pilot project. Oerlemans heeft een projectvoorstel ingediend (Bijlage I), dat is toegekend.

2.1 Onderzoeksvragen

Oerlemans Foods heeft een aantal thema’s die zij graag belicht willen zien in het project.

2.1.1 Goederenstromen analyse

Welke exportstromen heeft Oerlemans en hoe worden deze georganiseerd?

- CIF versus FOB zendingen
- Expeditieuskeuze
- Gebruikte rederijen
- Bestemmingen
- Herkomst van de goederenstromen (Waalwijk / Venlo / Broekhuizenvorst)
- Aantallen

De goederenstromen uit Waalwijk worden ook meegenomen in de analyse, aangezien deze volumes relevant zijn voor logistiek dienstverleners om binnenvaart wel/niet mogelijk te maken. Ze zorgen voor extra vervoersvolume.

2.1.2 Kosten- / batenanalyse

Wat zijn de kosten om een reefercontainer van/naar de zeehaven te brengen.

- Kosten per vrachtwagen

- Kosten per binnenschip
 - Tarief schip
 - Handling
 - Truck Inland terminal – laadlocatie-terminal
- Kosten single trip versus round trip. Deze kosten maken inzichtelijk of er een kostenvoordeel is aan het hergebruiken van een reefercontainer in het achterland.

2.1.3 Interne organisatie

Welke effecten heeft het vervoer van reefers per binnenschip op:

- Transportplanning
- Keuze van logistiek dienstverlener
- Efficiency van containerbelading
- Vermijden van transporten tussen Broekhuizen vorst en Venlo

2.1.4 Overige zaken

Welke overige zaken moeten meegenomen worden om reefer vervoer per binnenschip mogelijk te maken:.

- Welke randvoorwaarden zijn nodig om reefers per binnenschip te vervoeren?
 - Freetime reefercontainer
 - Stroomaansluiting inland terminal en binnenschip
 - Synchromodaal transport
- Welke risico's zijn er? Denk bijvoorbeeld aan:
 - Niet halen van call in zeehaven
 - Onverwachte wachttijd in zeehaven

2.2 Aanpak

Om het onderzoek uit te kunnen voeren heeft Oerlemans ervoor gekozen om samen te werken met een extern adviseur. Het project is 1 september daadwerkelijk van start gegaan. Het onderzoek heeft de aanpak gevolgd zoals beschreven in het projectvoorstel. De adviseur was wekelijks aanwezig bij Oerlemans om de analyses te verrichten. Daarnaast is er regelmatig overleg gevoerd met de transportplanner en de manager customer service. Tevens zijn samen met de transportplanner verschillende expediteurs bezocht en een aantal rederijen. Tenslotte zijn er gesprekken gevoerd met een aantal dienstverleners in de binnenvaart.

3 Oerlemans Foods

3.1 Organisatie en producten

Oerlemans Foods is een specialist op het gebied van vriesverse groenten, fruit en aardappelproducten. Oerlemans Foods exporteert zijn meer dan 1000 producten naar ruim 50 landen, zowel binnen Europa maar ook ver daarbuiten. Bijvoorbeeld naar het Midden- en Verre Oosten, Zuid- en Noord-Amerika. Producten worden geleverd onder het Oerlemans merk, onder het Keizer merk en desgewenst onder private label of huismerk.

In Nederland zijn er drie locaties waar verwerking en opslag plaats vindt:

- Broekhuizenvorst: Dit is de locatie waar de oorsprong van Oerlemans Foods ligt. Hier wordt 70% van de Nederlandse productie geproduceerd. Er is echter relatief weinig opslagcapaciteit in Broekhuizenvorst.
- Venlo: Dit is het hoofdkantoor en tevens een grote opslaglocatie. Veel producten uit Broekhuizenvorst worden opgeslagen in Venlo, van waaruit ze worden getransporteerd naar de klant.
- Waalwijk: Hier vindt 30% van de productie plaats.

3.2 Productieproces

Het productieproces vindt plaats binnen 4 uur na de oogst. Dit proces bestaat uit wassen, blancheren, snijden en invriezen. Tenslotte worden de producten verpakt. Dit kan een tijdelijke bulkverpakking zijn voor eigen opslag in een octabin of in een directe eindverpakking. In Waalwijk wordt er in vriescondities geproduceerd, oftewel bij temperaturen kleiner dan nul graden Celsius. In Broekhuizenvorst wordt er boven de nul graden Celsius geproduceerd. De opslagplaatsen aan het laaddok zijn niet gekoeld. De producten mogen hier zodoende maar een korte tijd worden opgesteld.

4 Logistieke organisatie

Om de mogelijkheden van de binnenvaart te bepalen is het van belang om de logistieke organisatie in beeld te brengen. In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van de logistieke bedrijfsvoering van Oerlemans, met de focus op de organisatie naar overzees bestemmingen.

4.1 Goederenstromen

De inkomende goederenstromen bij Oerlemans Foods betreffen de verse groenten, fruit en aardappelen. Deze komen van telers uit de regio en worden per vrachtauto aangeleverd. De oogstperiode bepaalt welke verswaren in welke periode verwerkt worden tot vriesverse producten. De uitgaande goederenstromen zijn de diepvriesproducten. Dit zijn gepalletiseerde ladingeenheden. Deze worden zowel binnen Europa afgezet als naar overzeese locaties. Voor de distributie naar de klanten wordt er gebruik gemaakt van verschillende transporteurs, die sterk zijn op bepaalde regio's in Europa. De focus in dit project ligt echter op de export overzees en dan met name op de zogenaamde deepsea bestemmingen². Deze bestemmingen worden beleverd met 40 ft reefercontainers³. De shortsea bestemmingen⁴ zijn de volgende overweging, maar vallen nog buiten de kaders van dit project. Dit heeft met name te maken met de doorlooptijden naar de klanten op deze bestemmingen.

4.2 Deepsea export

De gegevens met betrekking tot de deepsea export zijn naar boven gekomen vanuit het intern onderzoek bij Oerlemans. Hiervoor is een analyse gemaakt van alle exportzendingen in de periode van 2-9-2103 t/m 29-8-2014. Er is enerzijds gebruik gemaakt van een speciaal aangemaakte rapportage. Deze rapportage bevat echter geen informatie over de zeerederijen die ingezet zijn. Hiervoor is een kwalitatieve aanvulling gedaan op basis van de gegevens die expediteurs hebben aangeleverd omtrent de gebruikte zeerederijen.

4.2.1 Aantallen

Er worden jaarlijks zo'n 800 reefer containers geëxporteerd. De verdeling is ongeveer als volgt:

Venlo: 100

Broekhuizenforst: 350

Waalwijk: 350

Door de inzet van binnenvaart is het de bedoeling dat de verlading van de productie van Broekhuizenforst volledig via het daar aanwezige magazijn kan verlopen. Dit zou betekenen dat het aantal via Venlo geminimaliseerd wordt en dan Broekhuizenforst wat toeneemt. Daarnaast zullen er

² Deepsea bestemmingen zijn bestemmingen buiten Europa. Denk daarbij aan Azië, Midden-Oosten, Afrika, Noord- en Zuid Amerika en Australië.

³ Reefercontainers zijn containers die uitgerust zijn met een koelsysteem. De goederen kunnen op die manier geconditioneerd vervoerd worden. Meestal zijn de koelinstallaties elektrisch en worden ze door middel van een elektrische aansluiting op de juiste temperatuur gehouden.

⁴ Shortsea bestemmingen zijn bestemmingen die per zeeschip aangedaan kunnen worden binnen Europa en Noord Afrika. Denk daarbij aan Groot Brittannië, Ierland, Scandinavië, Spanje en Portugal. Deze bestemmingen worden bediend per coaster. Voor deze bestemmingen worden met name 45 ft, palletwide containers gebruikt.

door verwachte toekomstige productieverhuizingen tussen Waalwijk en Broekhuizen vorst ook meer export verladingen vanuit Broekhuizen vorst gaan. In Bijlage II staat een schema weergegeven van de aantallen, onderverdeeld naar CIF en FOB zendingen en de zeehaven die gebruikt wordt.

4.2.2 Export condities

Oerlemans verzendt de overzeese exportgoederen hoofdzakelijk onder twee exportcondities. Hieronder wordt kort uiteen gezet wat deze condities zijn en de bijbehorende mate van controle over het transport.

FOB zendingen: Free on board zendingen. Dit betekent dat Oerlemans Foods verantwoordelijk is voor het transport t/m aan boord van het zeeschip. Het zeetransport t/m levering bij de klant wordt door de klant georganiseerd.

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

In het geval van FOB zendingen bepaalt de klant de zeereederij waar mee wordt gewerkt. In het geval van CIF zendingen bepaalt Oerlemans dit. Uit het onderzoek is gebleken dat de verhouding FOB en CIF respectievelijk op 60% en 40% ligt, zowel vanuit Venlo/Broekhuizen vorst als vanuit Waalwijk.

4.2.3 Export bestemmingen

Er wordt naar een groot aantal deepsea bestemmingen geëxporteerd, in totaal 28 landen. Hier zitten vier landen bij die de grootste hoeveelheid ontvangen, namelijk > 600 containers op jaarbasis. Deze landen hebben respectievelijk 80, 250, 160 en 130 containers in de onderzochte periode ontvangen. Slechts één groot land wordt CIF geleverd (150 stuks), waarvan 120 via Broekhuizen vorst/Venlo. De rest wordt hoofdzakelijk FOB geleverd (450 per jaar). Hierbij moet vermeld worden dat het grootste land momenteel weinig afname heeft.

4.2.4 Export organisatie

Oerlemans is een platte organisatie, met één transportplanner die verantwoordelijk is voor de uitgaande stromen voor de Benelux en de exportcontainers. Zowel voor de FOB als CIF zendingen maakt Oerlemans gebruik van expediteurs. De containers worden onder Merchant Haulage condities verscheept.

FOB: De expediteur die Oerlemans inzet organiseert het achterland transport van het vrieshuis tot en met dat de reefer aan boord van het schip staat. Deze expediteur werkt samen met de expediteur die de klant inzet voor het zeetransport. Voor de FOB leveringen maakt Oerlemans met name gebruik van 2 expediteurs, afhankelijk van de prijsstellingen op het betreffende moment. Dit zijn met name expediteurs Brama Shipping en Remant Cool.

CIF: De expediteur die Oerlemans inzet organiseert het volledige transport vanaf het vrieshuis tot en met de haven van aankomst. Voor de CIF leveringen maakt Oerlemans met name gebruik van expediteurs UTI, Kloosterboer en Remant Cool.

De transportplanner vraagt maandelijks tarieven op voor de CIF en FOB leveringen bij de verschillende expediteurs. Wat betreft de CIF leveringen wisselen de expediteurs ook maandelijks van rederij.

In dit onderzoek is er voor gekozen om de vier meest gebruikte expediteurs persoonlijk te bezoeken, samen met de transport planner. Tijdens deze bezoeken is er met de expediteurs besproken hoe zij staan t.a.v. de inzet van de binnenvaart, of zij hier reeds ervaring mee hebben en welke rol zij kunnen

spelen bij de inzet van de binnenvaart. Uit de gesprekken zijn een aantal zaken naar voren gekomen. Dit zal verderop in het document nader toegelicht worden.

4.2.5 Zeerederijen

Door de grote veelheid aan overzeese bestemmingen en de keuze om via expediteurs te werken worden er ook veel verschillende rederijen gebruikt. Daarnaast worden deze rederijen ook CIF en FOB aangestuurd. In totaal wordt er van zo'n 17 rederijen gebruik gemaakt. Er zijn enkele rederijen die hoofdzakelijk worden ingezet. Wat betreft de FOB leveringen zijn dit Maersk en MSC. Wat betreft de CIF leveringen zijn dit hoofdzakelijk APL (of UASC) en CMA CGM. In dit onderzoek zijn deze rederijen ook benaderd met de vraag wat zij kunnen betekenen binnen de ambitie van Oerlemans om de binnenvaart in te zetten voor het achterland transport. Zie bijlage voor een overzicht.

4.2.6 Reefercontainer

De reefercontainer die Oerlemans inzet wordt op een temperatuurinstelling van -20°C beladen. Minimaal -18. De reefers hoeven niet voorgekoeld te worden, aangezien de goederen al dusdanig bevroren zijn dat zij de omgeving van de reefer direct koelen.

Er wordt algemeen aangenomen dat een reefer die niet aangesloten is elke 24 uur 1°C verwarmd. Een verwarming van 1-2 °C heeft geen invloed op de kwaliteit van de diepvriesproducten. Dit betekent effectief dat de reefer 24 uur zonder aansluiting zou kunnen.

Reefercontainers zijn duur en relatief schaars equipment van de rederijen. Dit betekent in het algemeen dat rederijen weinig tijd geven om een container te beladen in het achterland (1-2 dagen). Daarnaast zijn er ook nauwelijks reeferdepots in het achterland bij bijvoorbeeld containerterminals. Dit heeft als gevolg dat een exportcontainer eerst bij het depot in Rotterdam (of Antwerpen) opgehaald moet worden. Vervolgens wordt deze leeg naar de verladende partij in het achterland gebracht, alwaar deze beladen wordt en terug wordt gebracht naar de terminal in de zeehaven. Indien de afgesproken freetime⁵ wordt overschreden, dan worden er demurrage/detention⁶ kosten in rekening gebracht aan de verlader. Deze zijn voor reefers over het algemeen zeer hoog.

Een reefer heeft ook extra vereisten rondom controles van het equipment. Zo dient een reefer gereinigd en gecheckt te worden (Preventive Technical Inspections PTI), voordat deze weer gebruikt wordt.

⁵ Demurrage: De toeslag die de Merchant betaald voor het equipment van de rederij zodra de freetime, die met de rederij is overeengekomen, is overschreden voor het leveren van de goederen in de haven, de terminal of het depot. Freetime is gebaseerd op tijd tussen entrance terminal en closing (of laden van vessel)

Detention: De toeslag die de Merchant betaald voor het vasthouden van de equipment van de rederij buiten de haven, de terminal of het depot, buiten de afgesproken free time. Freetime is tijd tussen pick up op depot en delivery at terminal.

⁶Freetime: De periode die de rederij aan de Merchant geeft, die zowel de demurrage als de detention periode dekt. Dit is de vrije periode om de container te laden/lossen en weer retour te brengen naar het afgesproken depot of de terminal.

5 Binnenvaart

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijkheden van de binnenvaart voor het transport van de reefer containers van Oerlemans vanuit de verzendlocaties naar de zeehavens.

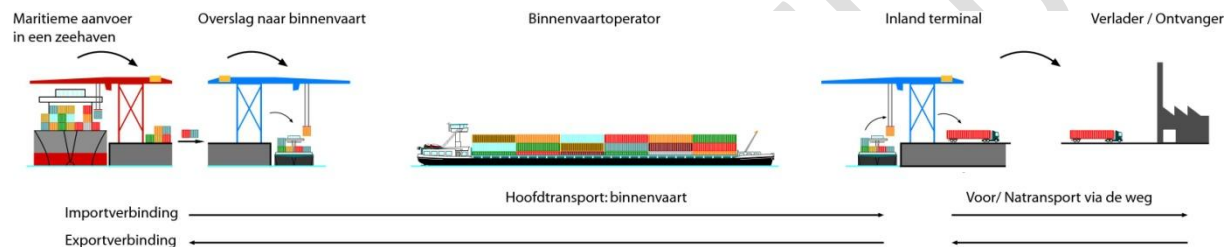
5.1 Logistieke organisatie

Indien de binnenvaart wordt ingezet voor het achterland vervoer van de reefer containers zijn er enkele factoren waar rekening mee moet worden gehouden.

5.1.1 Achterlandketen

Indien de binnenvaart ingezet wordt, zijn er meerdere ketenstappen nodig om de container van en naar de zeehaven te brengen in vergelijking met het wegtransport:

Onderstaand plaatje maakt dit visueel:



Dit betekent dat er verschillende partijen betrokken zijn om de container van en naar de zeehaven te krijgen. De binnenvaartoperator, de inland terminal en de vrachtwagen voor de laatste kilometers naar de laadlocatie. Deze keten wordt normaal gesproken op de volgende manier aangestuurd.

Inland Terminal werkt als inland transporteur: De inland terminal krijgt van de expediteur de opdracht om de container op een afgesproken tijdstip af te halen in de zeehaven en weer geladen retour te leveren om de closing te halen. De inland terminal stuurt in dit geval, zowel de barge als de last mile aan (oftewel het vrachtwagenbedrijf).

5.1.2 Transittijd

De transittijd van een container per barge duurt langer dan per truck. Een schip vanuit Wanssum heeft zo'n 12-14 uur nodig voor een enkele reis naar Rotterdam, exclusief laden/lossen. Daarnaast wordt er met vaste afvaartijden gewerkt. Een transittijd zou er als volgt uit kunnen zien:

- Pick up empty reefer Rotterdam, inclusief varen naar Wanssum en lossen: 24-36 uur
 - Laden reefer Oerlemans, inclusief wachten op volgende afvaart: 24
 - Pick up beladen reefer Wanssum, inclusief varen naar Rotterdam en lossen: 24 uur
- Minimale tijd nodig 4,5 dagen

In deze berekening is geen enkele buffer opgenomen. Er wordt in het algemeen gesteld dat een inland terminal minimaal 7 dagen freetime nodig heeft om binnenvaart mogelijk te maken.

Aangezien rederijen standaard 1-2 dagen freetime geven, is het noodzakelijk om meer freetime af te spreken om binnenvaart mogelijk te maken.

5.1.3 Hergebruik reeferers in het achterland

Een inland terminal heeft vaak ook een depot functie voor containers. Oftewel, lege importcontainers kunnen in het binnenland ingeleverd worden om her te gebruiken voor de lokale exportlading. Dit heeft als groot voordeel dat de containers niet eerst leeg uit de zeehaven gehaald hoeven te worden. Oftewel de transittijd wordt hierdoor flink gekort en er zou dan minder freetime nodig zijn om de beladen container per schip naar de zeehaven te brengen. Dit gebeurt nog niet of nauwelijks voor reeferers. Rederijen hebben hier op zich wel interesse in, maar zij willen ook weten waar de (dure) reeferers zich bevinden. Indien ze vervoerd worden onder merchant haulage, hebben zij hier geen zicht op. Indien twee stromen een duidelijke import-export match hebben, hebben enkele rederijen zich uitgesproken dat ze de containers ook wel in het achterland willen laten. Dit is echter nog een relatief nieuw verschijnsel en nog moeilijk te organiseren.

In Venlo is er zicht op een grote importeur (Frankort & Koning) die hebben aangegeven graag hun medewerking te verlenen aan het matchen van de containers. Deze containers zouden dan bij het Reeferium gereinigd en gechecked kunnen worden. Er zou eventueel ook gebruik gemaakt kunnen worden van de dienstverlening van Smith-Holland Services. Deze organisatie kan PTI controles uitvoeren.

5.2 Binnenvaartpartijen/terminals

Om gebruik te maken van de containerbinnenvaart is de nabije aanwezigheid van een containerterminal noodzakelijk. In deze analyse is er contact opgenomen met verschillende terminals of dienstverleners rondom een bepaalde terminal om de mogelijkheden van het reefer vervoer per binnenschip te bespreken.

5.2.1 BCTN

BCTN is de uitbater van de containerterminal in Wanssum en 's-Hertogenbosch. Zij hebben binnenschepen gecharterd die de containers daadwerkelijk vervoeren. Hieronder een korte analyse van de mogelijkheden die BCTN kan bieden.

Wanssum - Broekhuizenvorst: 9 kilometer

Wanssum - Venlo: 25 kilometer

's-Hertogenbosch – Waalwijk: 20 kilometer

Wanssum - Rotterdam: 12 uur vaartijd

Den Bosch - Rotterdam: 10 uur vaartijd

Terminal Wanssum biedt een dagelijkse afvaart vanuit Wanssum naar de grote terminals in Rotterdam. Vanuit efficiency overwegingen worden de kleine terminals 2-3 keer per week aangedaan. Daarnaast bieden zij een dagelijkse afvaart naar Antwerpen in combinatie met Venlo en Hengelo. De terminal in Nijmegen wordt hierbij als hub gebruikt, waar alle containers worden verzameld en met één barge naar Antwerpen worden gebracht.

De schepen die vanuit Wanssum naar Rotterdam varen zijn niet allemaal uitgerust met reeferaansluitingen. BCTN heeft echter aangegeven dat zij kunnen garanderen dat een reefer binnen 24 uur gelost wordt in Rotterdam na belading op de terminal.

De terminal in Wanssum is uitgerust met reeferplugs, waar de reeferers op kunnen worden aangesloten. De terminal in Den Bosch heeft onvoldoende reeferplugs. BCTN is bereid om een extra investering in reeferplugs te doen, indien zij het volume van Oerlemans erbij kunnen krijgen. BCTN heeft niet direct zicht op verladers waarmee containers gecombineerd kunnen worden. BCTN heeft als containeroperator aangegeven dat zij niet de freetime kunnen verlengen met de rederij.

5.2.2 Seacon

Seacon is een logistiek dienstverlener, gevestigd in Venlo. Zij zijn voor 50% eigenaar van de binnenvaart- en spoorterminal in Venlo. Er vindt vier keer per week een afvaart plaats vanuit Venlo naar Rotterdam.

Venlo - Broekhuizenvorst:	9 kilometer
Venlo barge terminal – Venlo:	3 kilometer
's-Hertogenbosch – Waalwijk:	20 kilometer

Daarnaast rijdt er drie maal daags een trein tussen Venlo en de Maasvlakte.

Seacon kan de organisatie van het inland transport van de reeferers organiseren, zowel vanuit Venlo, Broekhuizenvorst als vanuit Waalwijk. Zij zetten in op het hergebruiken van de reefercontainers in het achterland. Dit betekent dat zij een one-way tarief kunnen afgeven. Indien de container toch leeg uit Rotterdam gehaald moet worden, worden de extra kosten niet doorberekend.

Een van de redenen is dat Seacon een van de partijen is dat aan de wieg staat van het Reeferium in Venlo. Doel van het Reeferium is het aanbieden van depot, controle (PTI) en cleaning services van reeferers en het slim combineren van import- en exportlading tussen de zeehavens en het Europese achterland.

5.3 Technische mogelijkheden

Reefercontainers zijn uitgerust met een koelsysteem om de goederen op de gewenste temperatuur te houden. Dit betekent dat deze aangesloten dienen te worden indien zij langer dan 24 uur ergens staan of onderweg zijn. Binnenvaartschepen hebben meestal mogelijkheden om reeferers aan te sluiten. Indien er geen mogelijkheden aan boord zijn en er wel vraag is, is het relatief eenvoudig en goedkoop om reeferaansluitingen te realiseren.

5.4 Kostenbaten analyse

Oerlemans wil graag de binnenvaart inzetten, maar niet tegen meerkosten. Er is bij verschillende partijen een offerte opgevraagd om de containers per schip te vervoeren. Hieronder is samengevat welke kosten er momenteel per vrachtwagen betaald worden en welke kosten er per schip gemaakt zouden worden. De kosten per schip (barge) zijn opgebouwd uit de vaarkosten, de handlingen op de inland terminal en het transport van de inland terminal naar de laadlocatie.

Broekhuizenvorst/Venlo - Rotterdam			Broekhuizenvorst/Venlo - Antwerpen		
Barge	€ 285,00		Barge	€ 404,60	
Truck City terminals	€ 409,50	30%	Truck	€ 449,19	
Truck Delta terminals	€ 451,50	70%			
# of containers	140		# of containers	298	
Total cost/year by Truck	€ 61.446,00		Total cost/year by Truck	€ 133.858,62	
Total cost/year by barge	€ 39.900,00		Total cost/year by barge	€ 120.570,80	
Besparing per jaar	€ 21.546,00		Besparing per jaar	€ 13.287,82	
Besparing per container	€ 153,90		Besparing per container	€ 44,59	
Waalwijk - Rotterdam			Waalwijk - Antwerpen		
Barge	€ 264,18		Barge	€ 323,68	
Truck City terminals	€ 260,00	30%	Truck	€ 335,00	
Truck Delta terminals	€ 300,00	70%			
# of containers	415		# of containers	44	
Total cost/year by Truck	€ 119.520,00		Total cost/year by Truck	€ 14.740,00	
Total cost/year by barge	€ 109.634,70		Total cost/year by barge	€ 14.241,92	
Besparing per jaar	€ 9.885,30		Besparing per jaar	498,08	
Besparing per container	€ 23,82		Besparing per container	11,32	
Totale mogelijke besparing binnenvaart	€ 45.217				
Besparing door meer verlading BHV					
# Containers	104				
Per truck	€ 100,00				
Totaal	€ 10.400,00				
Totaal potentieel besparing	€ 55.617				

5.5 Mogelijkheden zeerederijen

In dit onderzoek is er ook contact gezocht met enkele zeerederijen om de mogelijkheden te bespreken.

Er is verkennend met CMA CGM gesproken om te kijken welke mogelijkheden zij hebben om reefer per binnenschip te vervoeren. De situatie is ook voorgelegd aan Maersk en aan MSC.

Het grootste verschil zit hem in carrier en merchant haulage:

- Carrier haulage: De zeerederij wordt direct door de verlader gecontracteerd om de goederen te verschepen van begin tot en met het eind. De zeerederij verzorgt dus ook het achterland transport. De zeerederij weet precies waar zijn equipment is.
- Merchant haulage: De zeerederij wordt enkel gecontracteerd voor het zeetransport. De verlader neemt veelal een expediteur in de arm om het volledige traject van begin t/m het eind te organiseren. De expediteur of de verlader verzorgt het achterland transport. De zeerederij weet niet waar zijn equipment zich bevindt in het achterland.

Binnen de planningsafdelingen van de zeerederij worden deze stromen op verschillende afdelingen afgehandeld. Daarnaast zijn er ook nog aparte afdelingen voor import en export. Dit vergt dus nogal wat afstemming in de organisatie en daar buiten. Indien er met inland depots wordt gewerkt, is het eenvoudiger om de merchant en carrier haulage stromen op elkaar af te stemmen. Echter, reefer worden nauwelijks op voorraad gehouden op inland depots, omdat het te duur is om deze containers té lang stil te laten staan.

5.5.1 CMA CGM

CMA CGM heeft sinds begin 2014 de focus gelegd op intermodaal transport door het aanstellen van een intermodale transportmanager. De doelstelling is gericht op het hergebruiken van containers in het achterland. Dit brengt echter nogal wat afstemming met zich mee, aangezien de import- en exportcontainers op verschillende manieren worden gepland binnen én buiten de organisatie. CMA CGM heeft aangegeven dit te willen doorbreken. Een van de mogelijkheden is het leggen van een duidelijke koppeling tussen een import- en exportstroom. In de regio Venlo hebben zij veel import en ze kijken naar mogelijkheden om de containers te herpositioneren, middels een CY concept. Voorwaarde is dat het barging gedeelte via CMA CGM moet blijven verlopen. Dit zal meteen ook een uitdaging zijn, aangezien de meest voordelige aanbieder van barging, zelf de regie wil hebben over de barge.

5.5.2 Maersk

Maersk heeft o.a. ook meegewerkt aan het project reefer synchromodaal en zij zoeken ook mogelijkheden om import- en exportstromen in het achterland aan elkaar te koppelen. Maersk wil graag verder praten over de mogelijkheden. Deze rederij wordt naar alle waarschijnlijkheid ook gebruikt voor een groot deel van de FOB lading vanuit Broekhuizen/Vorst/Venlo.

5.5.3 MSC

MSC vervoert regelmatig containers per binnenschip vanuit Noord Nederland. Zij hebben aangegeven dat zij ook import in de regio Venlo hebben en zij zouden graag de importcontainers willen hergebruiken. MSC is bekend met het Reeferium in Venlo en zijn ook bereid om te kijken naar

mogelijkheden om de containers onder Merchant Haulage condities her te gebruiken. Dit vereist wel een intensievere communicatie.

Samengevat geven de betreffende rederijen aan dat zij wel mee willen werken, maar dit zal specifieke rederij afstemming nodig hebben. Daarnaast is het ook duidelijk geworden dat het jaarvolume ook mee telt in de mogelijkheden. Indien er een bepaald basis volume gezeurd kan worden, geeft dit de rederijen mogelijkheden om bepaalde afspraken te maken rondom beschikbaarheid in het achterland en/of langere freetime.

5.6 Mogelijkheden expediteurs

Er is met een viertal expediteurs gesproken over de mogelijkheden die zij kunnen bieden om binnenvaart in te zetten. De onderwerpen die besproken zijn, zijn als volgt.

- Checken van rederijen die de expediteurs met name inzetten.
- Ervaring met de binnenvaart
- Rol die de expediteur op zich kan nemen met betrekking tot de organisatie en de afspraken met de rederijen.
- Mogelijkheden tot bundeling in het achterland

In de eerste oriënterende gesprekken is afgesproken om nog niet te spreken over tarieven. Er wordt wel aangegeven dat Oerlemans zelf ook de tarieven na gaat, om in ieder geval een marktgevoel te kunnen hebben.

5.6.1 UTI

Deze expediteur is gespecialiseerd in het vervoer van reefercontainers. Zij verzorgen jaarlijks het transport van zo'n 40.000 reefers. Zij hebben ervaring met het vervoer van reefers per binnenschip. Echter ziet deze expediteur ook veel knelpunten. Denk bijvoorbeeld aan de wachttijden in de Rotterdamse haven, de langere doorlooptijd en de mogelijkheden voor verkrijgen van freetime. Er moet wel opgemerkt worden dat deze expediteur relatief weinig containers vervoerd heeft in de onderzochte periode, namelijk zo'n 60 stuks. Dit heeft ook alles te maken met de hogere prijzen die steeds werden aangeboden voor de CIF leveringen. De transportplanner van Oerlemans ervaart de relatie met deze expediteur wel als zeer positief.

5.6.2 Kloosterboer

Deze expediteur heeft 150 reefercontainers vervoerd (CIF). Zij vervoeren in totaal jaarlijks zo'n 20.000 reefers. Zij hebben veel ervaring met de binnenvaart, met name vanuit Vlissingen/Bergen op Zoom naar Rotterdam. De inschatting is dat zij jaarlijks zo'n 7.000 reefercontainers per binnenschip vervoeren. De expediteur geeft aan mogelijkheden te zien om de binnenvaart in te zetten. Dit zal echter van moment op moment beoordeeld moeten worden, om geen risico's te lopen met betrekking tot de freetime en het halen van de closing. Er is afgesproken om een eerste pilot container te vervoeren via Waalwijk.

5.6.3 Brama Shipping

Deze expediteur verzorgt het inland transport van de FOB leveringen via Rotterdam. Dit betreft in totaal zo'n 200 leveringen. Zij waren wel enthousiast over het plan om de binnenvaart in te zetten als inland transportmodus. De grote uitdaging blijft wel de rederij die de ontvangende partij uitzoekt om

mee te werken. Er wordt wel veel gewerkt met twee rederijen die ook positief t.a.v. de binnenvaart staan, namelijk MSC en Maersk (totaal 160 zendingen). De expediteur heeft ook aangegeven graag het gesprek aan te gaan met de rederijen om de benodigde freetime te kunnen krijgen. Zij waren wel benieuwd naar de binnenvaarttarieven.

5.6.4 Remant Cool

Deze expediteur heeft met name het transport via Antwerpen verzorgt. In totaal ook zo'n 200 zendingen, zowel CIF als FOB. Dit is nog een relatief jonge organisatie, die ook bezig zijn een vestiging in Rotterdam op te zetten. Ze hebben veel ervaring met de binnenvaart voor het inland vervoer van diepgevroren aardappelproducten vanuit Oosterhout. Dit loopt erg goed. Zij hebben duidelijk aangegeven dat de inzet van de barge wat meer afstemming met de rederijen vereist. Om dit goed te kunnen managen, zoeken ze ook een bepaald partnership met de klant. Dit betekent o.a. dat ze een bepaald volume willen doen om deze extra stap te kunnen zetten. Samenwerking met een partij als Seacon zien zij niet als bedreigend.

5.7 Antwerpen versus Rotterdam

Er zijn wel wat verschillen met betrekking tot Antwerpen en Rotterdam.

5.7.1 Kostenverschil per barge

Het trucking tarief vanaf Venlo naar Antwerpen is vergelijkbaar met het tarief naar Rotterdam. Het barge tarief naar Antwerpen is enkel hoger (maar nog wel altijd lager dan het truck tarief). Hierdoor is de besparing per vervoerde reefer lager.

5.7.2 Type rederij/terminals

Rotterdam werkt veelal met grote rederijen op een aantal grote terminals (ECT/Euromax/APMT). De terminals rondom de waalhaven zijn vooral depots of worden nog gebruikt voor overslag naar kleinere zeeschepen. Met de komst van Maasvlakte II zijn er nog twee grote terminals bij gekomen, waar vooral grote (dure) zeeschepen zullen worden afgehandeld. Door de schaalgrootte zijn dit logge terminals, waar weinig flexibiliteit is. De prioriteit ligt met name bij een snelle afhandeling van het zeeschip.

In Antwerpen zijn meer kleinere terminals, welke vaak bestemd zijn om kleinere rederijen af te handelen (of voor een bepaalde kleinere rederij). Deze zijn flexibeler om eventueel in te spelen op een gewijzigde situatie. De barge wordt dan niet per definitie als laatste in de rij geplaatst.

5.7.3 Maasvlakte II

Met de komst van Maasvlakte II biedt Rotterdam een overslagcapaciteit van 17 miljoen teu. Er wordt momenteel zo'n 10 miljoen teu overgeslagen. Maasvlakte II leidt niet direct tot groei. Dit betekent dat de containers worden verdeeld over meer terminals, welke slechts deels bezet zijn. Maasvlakte II heeft echter ook een eigen bargeterminal. Dit zou kunnen leiden tot meer efficiency.

5.7.4 Bereikbaarheid truck/barge

De Maasvlakte is niet altijd even goed bereikbaar per truck, hetgeen spreekt voor de inzet van de barge. Echter, Antwerpen is nog slechter bereikbaar per truck, waardoor de motivatie om de barge in te zetten nog groter is.

Het aantal afvaarten naar Rotterdam vanuit Nederlandse terminals is relatief hoog. Er is vaak een dagelijkse dienst beschikbaar. Het aantal afvaarten naar Antwerpen is een stuk beperkter, aangezien er ook minder containers via Antwerpen verscheept worden. Dit zijn vaak maar 1 of 2 afvaarten per week. Er zijn wel initiatieven om dit te verhogen, door bijvoorbeeld dagelijks containers van verschillende inland terminals te verzamelen op een centraal punt (bv Nijmegen) en ze vandaar op een directe dienst naar Antwerpen te zetten. Dit is echter nog niet wijd verbreid.

Samengevat is het kostprijs technisch interessanter om gebruik te maken van Rotterdam. Daarnaast wordt er ook veel frequenter op Rotterdam gevaren. De afhandeling is echter een stuk minder zeker. De binnenvaart wordt niet altijd op de afgesproken tijden afgehandeld, waardoor er meer risicotijd ingebouwd moet worden om de container tijdig (voor closing) op de terminal af te leveren. Dit wordt vaak wel voorzien door de barge operator/inland terminal, waardoor bij eventuele vertragingen tijdig besloten kan worden om de container toch per truck te verscheppen.

5.8 Risico's

5.8.1 Niet halen closing

Het zou denkbaar kunnen zijn dat de closing van de container niet wordt gehaald in de zeehaven. Als dit gebeurt heeft dit meestal te maken met het uitstellen van het afhandelen van het binnenschip bij de deepsea terminal. Indien de closing niet wordt gehaald, betekent dit dat de container moet wachten op de volgende afvaart en tijdelijk moet worden opgeslagen in de zeehaven. Dit brengt hoge detention/demurrage kosten met zich mee. Deze kosten zijn voor de verlader. Dit risico kan op verschillende manieren worden uitgesloten of verlaagd:

- Dit risico kan worden uitgesloten door het gebruik van een CY concept van een rederij, aangezien de container vervolgens onder regie van de zeereederij naar de zeehaven wordt gebracht.
- Opstoppingen in de zeehaven worden door de inland terminal vooraf ingeschat. Indien het niet halen van de closing wordt ingeschat, dan wordt de container per truck naar Rotterdam gebracht.
 - Seacon: Biedt een synchromodaal tarief. Indien er getrucked moet worden, worden de extra kosten niet doorbelast.
 - BCTN is een synchromodaal tarief aan het ontwikkelen. Momenteel is een trucking tarief van BCTN hoger dan de huidige trucking kosten die Oerlemans betaald. Dit is ongewenst. In zo'n geval zal de expediteur dus moeten beoordelen of zij de eigen truck inzetten of de barge van BCTN.
 - BCTN kan de container op de eigen terminal in Rotterdam lossen. Van daaruit kan dan bijvoorbeeld alsnog getrucked worden naar de eindterminal.
- Een lange freetime bedingen, opdat de container langere tijd op de terminal mag verblijven. Dit zal echter niet eenvoudig zijn.

Indien de closing toch niet zal worden gehaald, zijn de extra kosten in eerste instantie voor rekening van Oerlemans.

5.8.2 Onverwachte wachttijd zeehaven

Indien het zeeschip later aankomt dan verwacht en de closing dus naar achteren verschuift, dan is de container wellicht al op de barge. Dit scenario kan zich voordoen, maar gebeurt niet vaak. Mocht dit zich voordoen, dan zijn hier zijn geen heel strikte regels voor hoe hier mee wordt omgegaan. In 90% van de gevallen worden de mogelijke extra kosten door de rederij en de zeeterminal gedragen. Echter, het kan wel eens zijn dat een rederij hier heel stug mee omgaat (10%) en zegt dat de verlader verantwoordelijk is om tijdig in te springen op veranderingen, omdat zij bv onder FOB condities verschepen. Dan kan het zijn dat de kosten aan de verlader worden doorbelast. Dit is vaker ook een commerciële overweging van een rederij. Als een verlader/forwarder een bepaald belang vertegenwoordigd, is de rederij ook coulanter.

Al met al kan het voorkomen, maar de kans dat het gebeurt is klein en dat de kosten dan doorbelast worden is nog kleiner. Het risico is relatief klein.

VERTROUWELIJK

6 Logistieke gevolgen van binnenvaart voor Oerlemans

6.1 Planning containerbelading

De inzet van binnenvaart heeft als groot voordeel dat de inland container terminal dicht bij de laadlocaties is. De trucks die aan het dock komen om te laden kunnen bijna op de minuut nauwkeurig ingepland worden, omdat er geen onverwachte vertragingen zijn. De laadlocaties beschikken over slechts enkele laad docks. Een nauwkeurige afstemming wat betreft laadtijden van de containers leidt zo tot een betere benutting van de laad docks. Er hoeft geen rekening gehouden te worden met onverwachte vertragingen.

De containerbelading gaat ook snel. Momenteel worden er maximaal 4 containers per dag geladen. Dit zou door de inzet van de binnenvaart verhoogd kunnen worden.

6.2 Meer containers per dag laden in Broekhuizenvorst

Momenteel worden zo'n 100 van de 450 containers uit Broekhuizenvorst via Venlo verladen. Dit betreffen zendingen die wegens ruimtegebrek tijdelijk in Venlo moeten worden opgeslagen. De efficiëntere containerbelading zou mogelijkheden kunnen bieden om meer containers in Broekhuizenvorst te beladen, zodat deze ladingen niet meer apart naar Venlo hoeven te worden verscheept. Dit kost per rit ongeveer €100. Stel dat deze ladingen niet meer hoeven te worden verscheept, dan kan dit zo'n € 10.000 per jaar besparen.

6.3 Vooruitplannen

Indien er binnenvaart ingezet wordt, dient het transport van de container enkele dagen eerder te worden gepland. De transportplanning van Oerlemans ziet dit als haalbaar.

De FOB klanten vanuit Venlo geven een lange termijn afname planning. Momenteel ziet de transportplanner in het systeem één week van te voren welke verladingen voor de daaropvolgende week gepland gaan worden. Dit kan relatief verlengd worden naar twee weken.

De barge planner heeft ook graag in week A de pre-advice voor verlading in week B. Met de mogelijkheden van Oerlemans om vooruit te plannen zou dit dus goed mogelijk moeten zijn.

6.4 Expediteurskeuze

De transportmarkt waar Oerlemans mee werkt is zeer schommelend. Oerlemans heeft in de onderzochte periode al met 7 verschillende expediteurs samen gewerkt. Er wordt maandelijks een file verzonden naar de verschillende expediteurs om de CIF en/of FOB tarieven af te geven voor de verschillende bestemmingen. Vervolgens wordt er op maandbasis gekeken welke expediteur het beste tarief heeft voor een bepaalde bestemming.

De keuze om met binnenvaart te gaan werken brengt ook een andere werkwijze mee voor de expediteur. Deze moet met de overeengekomen rederijen afspraken gaan maken rondom de benodigde freetime. Dit kost extra tijd en aandacht, ook om een dusdanig traject op te zetten. Het betekent dat Oerlemans strategischer zijn expediteurs moet gaan inzetten. Het lijkt er in ieder geval op dat Oerlemans voor enkele expediteurs moet kiezen die bereid zijn om deze extra energie erin te steken. In het volgende hoofdstuk komt dit aan bod hoe hier mee zou kunnen worden omgegaan.

7 Strategie inzet binnenvaart

Er komt nogal wat kijken bij het vervoer van reefer per binnenschip. Er zijn verschillende partijen bij betrokken, met eigen belangen. Wat betreft vervoerskosten is het voordeliger om de reefer per binnenschip te vervoeren, in plaats van per truck. Het is echter niet eenvoudig om hier gebruik van te maken, aangezien rederijen standaard te weinig freetime geven om de container per binnenschip te vervoeren. Zeerederijen zijn wel bereid om hierover te praten, maar hier komen regelmatig extra “eisen” bij kijken. Daarnaast moeten de verschillende partijen ook bereid zijn om hier het gesprek over aan te gaan. Een extra stap is nodig. In dit hoofdstuk zal worden beschreven hoe Oerlemans verder wil gaan.

7.1 Partijen

Er zal een samenwerking en dialoog plaats moeten vinden tussen Oerlemans, de barge organisator (inland terminal of een regisseur), de expediteur en de zeerederij.

7.1.1 Oerlemans

Oerlemans heeft duidelijk uitgesproken geen extra tijd te willen steken in de organisatie van het transport. Daarnaast is er ook een grote hoeveelheid aan overzeese bestemmingen, waardoor het voor Oerlemans niet werkbaar is om ook altijd bij alle verscheidene rederijen direct de tarieven aan te vragen. Verzending onder carrier haulage heeft als voordeel dat rederijen eerder bereid zijn om meer freetime te geven, maar dit is in de praktijk niet haalbaar.

Intern dient de order safety time te worden verhoogd van 7 naar 14 dagen. Op die manier ziet de transportplanner bijtijds welke orders er verstuurd worden over 14 dagen en kan hij tijdig de expediteurs aan sturen op de inzet van binnenvaart.

7.1.2 Barge organisator

De barge organisator (inland terminal of de regisseur) kan worden beschouwd als de truck, maar dan over het water. Uit alle aanbiedingen heeft Seacon als logistiek regisseur de voorkeur om mee te gaan samenwerken. De keus is gebaseerd op een aantal afwegingen:

- **Tarief:** Seacon heeft een synchromodaal tarief aangeboden. Deze is voor Venlo gebaseerd op een one-way tarief en op hergebruik van reefer in het achterland.
- **Regisseur:** Seacon kan als onafhankelijk regisseur ook verschillende diensten aanbieden. Er is dan ook besloten om de gesprekken met hen te gaan vervolgen. Seacon kan naast het inland transport ook de overige taken van een expediteur binnen de FOB leveringen voor zijn rekening nemen. Hierdoor is er een schakel minder in de logistieke keten.
- Een synchromodale oplossing, waarbij barge organisator kan beoordelen welke modaliteit het beste past bij een betreffende zending. Zo kan het bij een verwacht oponthoud in de zeehaven soms beter zijn om de truck in te zetten.

7.1.3 Zeerederijen

De rederijen zijn een onmisbare schakel in het proces om de inzet van binnenvaart mogelijk te maken. Een freetime van minimaal 7 dagen vanuit de zeehaven, beschikbaarheid van reefer en/of de eventuele inzet van een depot in het achterland zijn noodzakelijk om binnenvaart mogelijk te maken. De ambitie van Oerlemans is uitgezet bij verschillende rederijen. Er wordt over het algemeen

positief op gereageerd. Een aantal rederijen is zich aan het beraden hoe zij de binnenvaart mede mogelijk kunnen maken, binnen merchant haulage.

7.1.4 Expediteur

Oerlemans wenst te blijven samenwerken met expediteurs. De expediteurs staan niet allen even positief tegenover de binnenvaart. Naar verwachting heeft dit te maken door de extra stap die de expediteur eventueel moet maken om binnenvaart in te zetten. Deze extra stap heeft te maken met het aangaan van de dialoog met de zeerederij om meer freetime te geven op de reefer, reefers beschikbaar te krijgen en/of eventueel gebruik te maken van een inland depot.

Een andere uitdaging is het feit dat de expediteurs nog wel eens grote prijsverschillen hebben in het zeetransport, in het geval van CIF ladingen. Remant Cool staat momenteel het meest positief t.a.v. de inzet van de barge. Kloosterboer en UTI staan er wat sceptischer tegenover. Kloosterboer heeft al wel twee keer de barge ingezet voor het transport vanuit Waalwijk.

FOB lading: De insteek is om de expeditie werkzaamheden van deze containers via Seacon te laten verlopen.

CIF lading: Het blijft belangrijk voor Oerlemans om met minimaal twee expediteurs te werken, om het zeetarief concurrerend te houden. Om nu binnenvaart ook zo veel mogelijk in te zetten, is de intentie om dit ladingpakket altijd aan te vragen bij Remant Cool en Kloosterboer. Deze expediteurs kopen het inland transport dan bij voorkeur in bij Seacon, om zo optimaal gebruik te maken van het prijsvoordeel en de kans op hergebruik van containers in het achterland zo groot mogelijk te laten zijn.

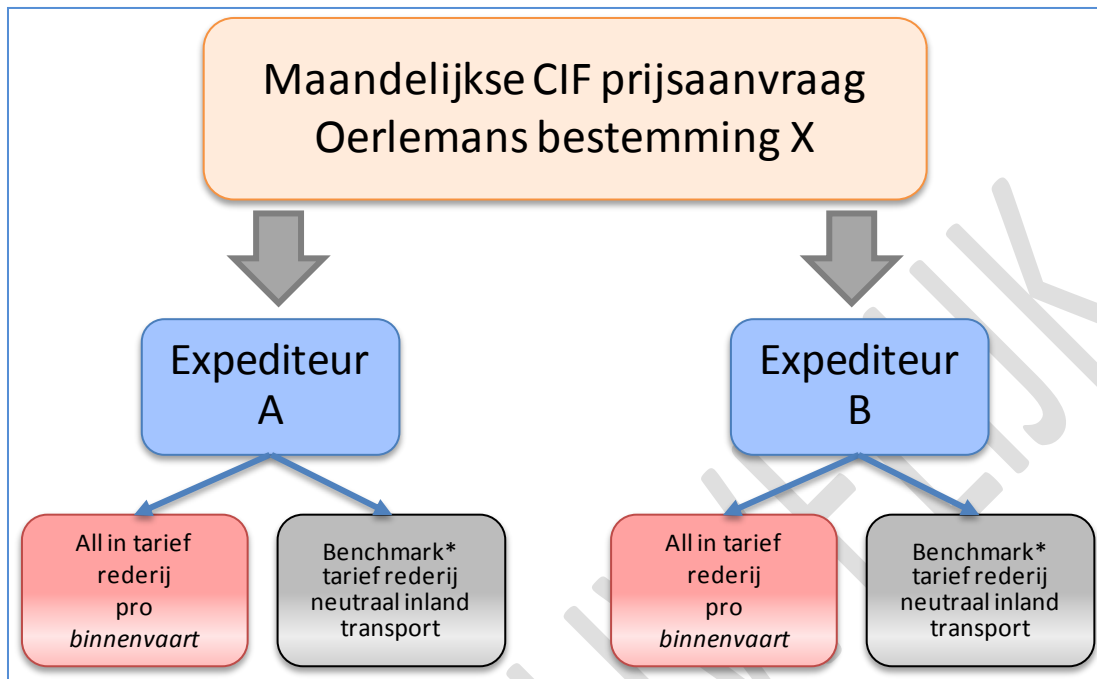
7.1.5 Afstemming partijen

In de afstemming tussen de partijen zijn een aantal uitdagingen:

- CIF ladingen: Dit gebeurt onder merchant haulage: De keuze voor een zeerederij die positief tegenover binnenvaart is niet vanzelfsprekend. Het zeetarief naar een bepaalde bestemming is vaak van doorslaggevend belang.
- FOB ladingen: De klant van Oerlemans bepaalt de zeerederij.
- Hoe kunnen zeerederijen gemotiveerd worden om meer freetime te geven (of de container tijdig ter beschikking te stellen), zodat de binnenvaart ingezet kan worden? -> Volume?
- Hoe kan de expediteur gemotiveerd worden om per keer de discussie aan te gaan met de rederij om meer freetime te krijgen om zo de binnenvaart in te zetten? -> Volume?
- Hoe kan Oerlemans ervoor zorgen dat zendingen bij die rederijen/expediteurs worden neergelegd die binnenvaart mogelijk kunnen maken?

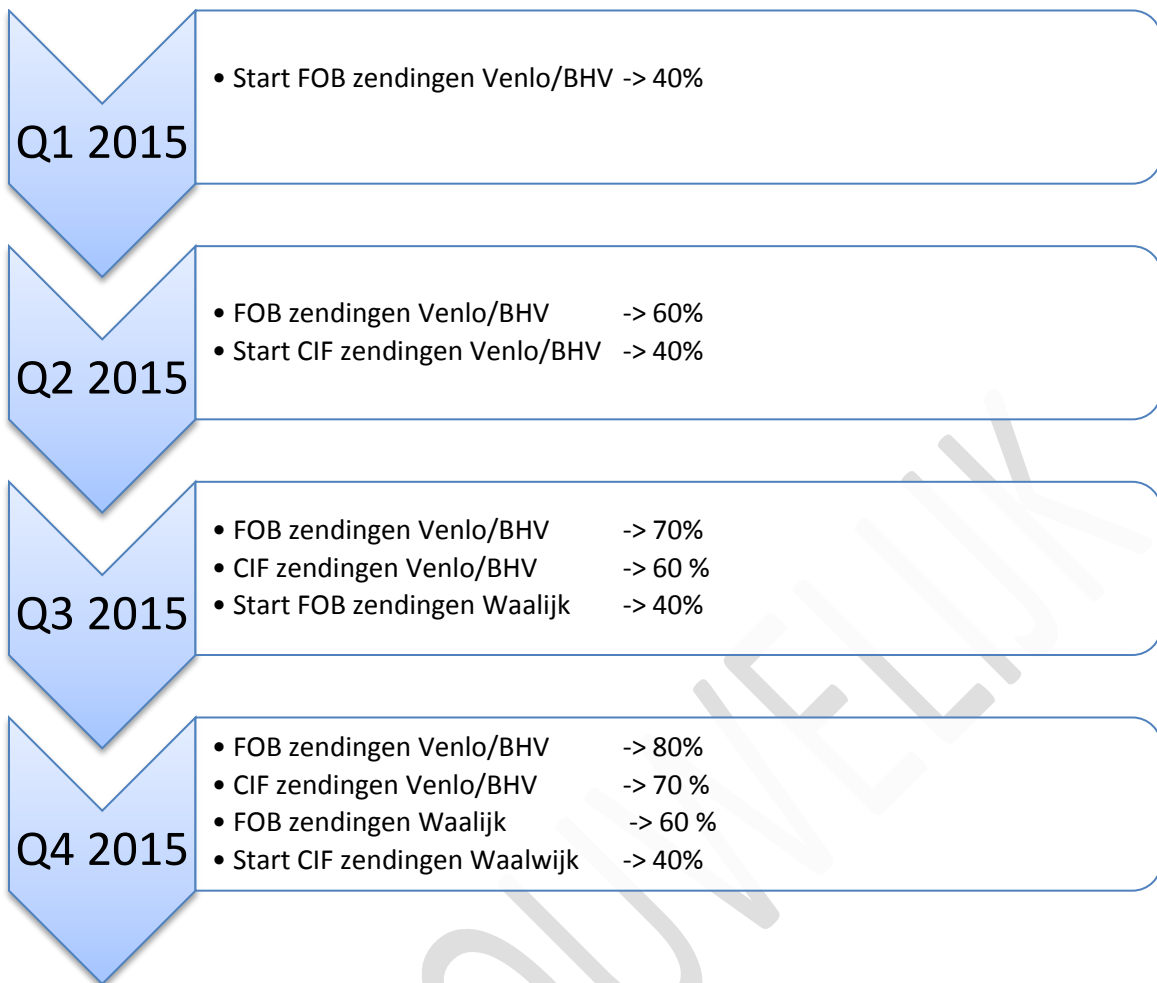
Deze afstemming wil Oerlemans op termijn proberen te realiseren door middel van het volgende communicatie proces. Maandelijks vraagt de transportplanner bij de verschillende expediteurs de prijzen op voor de CIF bestemmingen wereldwijd, aangezien de prijzen ook maandelijks kunnen fluctueren. Er wordt de expediteur gevraagd om de bestemming aan te bieden met een rederij die binnenvaart mogelijk kan maken. Daarnaast, indien er een zeerederij is die de bestemming voordeliger kan bieden, maar geen mogelijkheden geeft om de binnenvaart in te zetten, dan geeft de expediteur ook het tarief met deze rederij. Op deze manier kan Oerlemans beoordelen of de eventuele meerkosten van het CIF tarief de voordelen van de inzet van binnenvaart compenseren.

De volgende afbeelding geeft dit proces schematisch weer. De planner van Oerlemans heeft op deze manier altijd een viertal tarieven, waaruit kan worden gekozen, waarbij het in ieder geval bij gelijke kosten de voorkeur heeft om de expediteur-rederij combinatie te kiezen met het “pro” binnenvaart tarief.



7.2 Stappenplan implementatie

In de vorige paragraaf is aangegeven hoe de rollen tussen de verschillende partijen bij voorkeur verdeeld gaan worden. Deze verdeling geeft Oerlemans het meeste zicht en de meeste controle over de inzet van binnenvaart. Het is niet reëel om te verwachten dat alle reefer direct per binnenschip vervoerd gaan worden met deze aanpak. Daarnaast zal er ervaring op moeten worden gedaan met het vervoer van reefer per binnenschip, zowel binnen Oerlemans, als door de expediteurs en de zeereederijen. Er is daarom gekozen voor een gefaseerde aanpak. Het volgende schema laat zien in welke periode Oerlemans wil starten met de inzet van binnenvaart en met welk percentage van de goederenstromen.



7.2.1 Stap 1 FOB zendingen Venlo/Broekhuizenvorst

Voor deze FOB zendingen wordt Seacon ingezet, zowel voor het inland transport als voor de overige FOB werkzaamheden. Vanuit Venlo/Broekhuizenvorst worden twee grote klanten bedient in Brazilië. Deze klanten sturen ruimschoots van te voren hun orders, waarbij de zeerederijen ook vaak bekend zijn. Dit betreffen zo'n 240 zendingen voor Brazilië en nog enkele voor andere landen (13).

De intentie is om in december te starten met de zendingen. Er zal maandelijks een evaluatie overleg plaats vinden met Seacon en Oerlemans. In deze evaluatie dienen in ieder geval volgende onderwerpen te worden besproken:

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

Doelstelling is om eind maart 2015 maanden minimaal 40 % per binnenschip te gaan vervoeren. Dit zouden dan maandelijks zo'n 9 containers zijn (van de totaal 21). Vervolgens is het de doelstelling om eind 2015 zo'n 80% per binnenschip te verzenden.

7.2.2 Stap 2 CIF zendingen Venlo/Broekhuizenvorst

In deze fase, is het de bedoeling om te starten met de CIF ladingen. In deze fase zal het proces met de rederijkeuze van groter belang gaan worden. In de eerste fase is er al enige ervaring opgedaan

met de FOB zendingen en de rederijen. In deze fase zal de transportplanner bij Oerlemans een voorkeur uitspreken om met rederijen te werken die pro binnenvaart zijn. Er zal aan de expediteur een tarief worden gevraagd bij een zeerederij die binnenvaart wil inzetten en eventueel een concurrerende zeerederij die geen geschikte voorwaarden kan bieden om binnenvaart in te zetten (maar zeer concurrerend blijkt te zijn op het totale traject). De expediteur kan vervolgens het binnenvaarttransport inkopen via Seacon, die op het moment van het schrijven van deze rapportage de beste aanbieding heeft gemaakt. Een groot deel van de CIF zendingen vanuit Venlo gaat naar het Midden Oosten. Deze bestemming lijkt het meest voor de hand liggend om mee te starten.

Er zal maandelijks een evaluatie overleg plaats vinden met Seacon, Oerlemans en de betreffende expediteur. In deze evaluatie dienen in ieder geval volgende onderwerpen te worden besproken:

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

Doelstelling is om eind juni 2015 maanden minimaal 40 % per binnenschip te gaan vervoeren. Dit zouden dan maandelijks zo'n 7 containers zijn (van de totaal 15). Vervolgens is het de doelstelling om eind Q1 2016 zo'n 80% per binnenschip te verzenden.

7.2.3 Stap 3 FOB zendingen Waalwijk

Indien de ervaringen in Venlo positief zijn, is het de bedoeling om stap 1 te kopiëren naar Waalwijk. Uit de kosten-baten analyse is gebleken dat deze modal shift tot een kleine kostenbesparing leidt per container. Toch wil Oerlemans ook graag voor dit traject de binnenvaart inzetten. Het is de bedoeling om in eerste instantie de containers voor Zuid Amerika en Uruguay per binnenschip te gaan vervoeren. Dit betreffen zo'n 150 containers van de 180 containers die onder FOB voorwaarden verzonden worden vanuit Waalwijk. Doelstelling is om eind september 2015 minimaal 40% per binnenschip te gaan vervoeren. Dit zouden dan maandelijks zo'n 7 containers zijn (van de totaal 15). Vervolgens is het de doelstelling om halverwege 2016 zo'n 80% per binnenschip te verzenden.

7.2.4 Stap 4 CIF zendingen Waalwijk

Tenslotte wil Oerlemans graag de CIF zendingen vanuit Waalwijk per schip naar de zeehaven brengen. Ook hier zullen de ervaringen vanuit Venlo meegenomen worden. Deze stap zal het meest uitdagend zijn, aangezien dit veel verschillende bestemmingen zijn. Er wordt zodoende ook met veel verschillende rederijen gewerkt. Toch hoopt Oerlemans de ervaringen die in de beginfase zijn opgedaan in Venlo te kunnen toepassen in Waalwijk. Doelstelling is om eind 2015 minimaal 40% per binnenschip te gaan vervoeren. Dit zouden dan maandelijks zo'n 5 containers zijn (van de totaal 11). Vervolgens is het de doelstelling om eind 2016 zo'n 80% per binnenschip te verzenden.

7.3 Doelstelling

In paragraaf 6.2 is uitgebreid toegelicht welke stappen Oerlemans wil nemen om de reebers per binnenschip naar de zeehaven te vervoeren. In onderstaande tabel staat weergegeven wat de doelstellingen zijn per kwartaal.

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

8 Urenverantwoording Grenzeloze Logistiek

In dit hoofdstuk worden de begroting en de daadwerkelijke kosten weergegeven. In Bijlage V is een overzicht van de achterliggende stukken.

Begroting subsidie aanvraag					
	dagen	Uren	Tarief/uur		Begroot
Inzet Oerlemans	9	72	€ 70,00		€ 5.040,00
Inzet consultant	14	112	€ 100,00		€ 11.200,00
			totaal begroot		€ 16.240,00
Werkelijke kosten					
Oerlemans	Uren	89,5	€ 70,00		€ 6.265,00
Oerlemans	Reiskosten				€ 182,12
Consultant	Factuur F2014022 (excl. BTW)				€ 5.450,75
Consultant	Factuur F2014023 (excl. BTW)				€ 7.549,65
			Totaal werkelijk (excl. BTW)		€ 19.447,52
			Aangevraagde subsidie		€ 19.447,52

9 Conclusie en aanbevelingen

Uit de goederenstromen analyse is gebleken dat Oerlemans een groot aandeel FOB zendingen heeft, met veel expediteurs werkt en door de grote hoeveelheid bestemmingen ook veel rederijen gebruikt. Dit geldt zowel voor Waalwijk als voor Broekhuizenvorst/Venlo. Vanuit Broekhuizenvorst/Venlo worden met de FOB lading maar een klein aantal klanten bedient met grotere volumes (> 90%). Van de CIF lading gaat ook 65% naar één regio. Dit biedt wel reële mogelijkheden om een meer strategische keuze te maken met betrekking tot de rederij, die binnenvaart mede mogelijk kan helpen maken. De inzet van binnenvaart zou een flinke kostenbesparing kunnen opleveren, zeker als de containers in het achterland reeds beschikbaar zijn (in depot).

De inzet van binnenvaart is voor reefercontainers niet zo voor de hand liggend als bij droge containers. Dit heeft te maken met de beperkte beschikbaarheid en de hoge kosten van het equipment. Dit vertaalt zich onder andere in een beperkte freetime en het niet of nauwelijks beschikbaar hebben van containers in depot bij inland terminals. Om de kans van slagen op de inzet van binnenvaart zo groot mogelijk te laten zijn, moeten volgende stappen worden ondernomen.

- Keuze voor slechts 2-3 expediteurs die bereid zijn om mee te werken aan de inzet van binnenvaart. Op die manier wordt bij een kleinere groep een groter lading pakket neergelegd.
- Tariefsaanvragen (CIF) zo sturen, dat de expediteurs in ieder geval een tarief afgeven met een rederij die binnenvaart mede mogelijk kan maken.
- De FOB zendingen via een 4-PL orchestrator laten verlopen, die ook de binnenvaart kan organiseren
- Mogelijkheden benutten om reefer her te gebruiken in het achterland. Dit vereist een nauwe afstemming met de zeerederij, expediteur en de 4-pl orchestrator.

In het implementatieproces is een regelmatig terugkerende evaluatie van belang, om waar nodig partijen beter op elkaar af te stemmen. Onderwerpen die regelmatig de revue dienen te passeren zijn:

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

Deze ervaringen dienen vervolgens afgestemd te worden met de betrokken partijen (expediteur, zeerederij, 4-PL organisatie). Op deze manier blijft intern de focus op de ambitie om meer binnenvaart in te zetten en blijven de betrokken partijen ook scherp.

Bijlage I. Projectvoorstel

Kamer van Koophandel
Tav dhr Ad Verhoeven
Steegstraat 5
6041 EA Roermond

Venlo, 26 mei 2014

Betreft: gebundelde containerstromen, pilotproject.

Oerlemans Foods heeft zich als teler, producent en leverancier gespecialiseerd op het gebied van vriesverse groenten, fruit en aardappelproducten. Met een breed assortiment kwalitatief hoogwaardige producten van meer dan 1000 producten beantwoordt Oerlemans aan de wensen van klanten in de internationale foodservice, retail- en industriële markt.

Oerlemans Foods is één van de pioniers in Europa op het gebied van biologisch en biologisch-dynamisch geteelde groenten, fruit en aardappelproducten. Oerlemans Foods exporteert naar ruim 50 landen, zowel binnen Europa maar ook daarbuiten. Bijvoorbeeld naar het Midden- en Verre Oosten, Zuid- en Noord-Amerika.

Projectvoorstel

Oerlemans Foods verscheept ca 800 40ft reefer containers op jaarbasis. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit aantal de komende jaren nog zal toenemen. Vanaf de vestigingen Venlo en Broekhuizen, beiden in Noord Limburg, worden ca 500 40 ft reefer containers per jaar verladen. Deze worden momenteel allemaal via trucking over de weg naar Rotterdam of Antwerpen gebracht. In het kader van MVO ondernemen ziet Oerlemans Foods zeker potentie in het van de weg halen van deze goederenstromen en deze via barge naar de zeehavens in Rotterdam of Antwerpen te brengen. Een gedegen studie hierover met alle voor- en nadelen voor zowel Oerlemans Foods en haar relaties zal aan moeten tonen of dit zinvol zal zijn. Uitgangspunt is in ieder geval dat de kosten hierdoor niet mogen stijgen. Mocht via barge niet realiseerbaar zijn dan de optie over het spoor onderzoeken.

Plan van aanpak door extern bureau ism logistieke afdeling Oerlemans Foods

Week 1

Kennismaking en overleggen waar alle benodigde informatie voor het onderzoek te vinden danwel op te vragen is. Veel informatie is beschikbaar in het erp pakket van Oerlemans Foods of via de exportdocumentatie.

Week 2+3

Containerstromen van Oerlemans Foods in kaart moeten brengen, zowel FOB, CIF als FCA zendingen. Tevens dient voor elke bestemming te worden geregistreerd welke shipping line gebruik wordt. Omdat Oerlemans Foods met meerdere forwarders werkt is niet altijd bekend welke shipping line de container vervoert. Dit zal nagevraagd en vastgelegd moeten worden.

Week 4+5

Onderzoeken of de shipping lines mee willen werken om lege reefer containers te stallen op het referium (Seacon) en tevens vastleggen wat hiervoor de randvoorwaarden zijn. Hiervoor zal Seacon zorg dragen maar wij dienen te informeren welke shipping lines gebruikt worden.

Week 6+7

De haalbaarheid onderzoeken van de huidige beschikbare tijd tussen orderontvangst klant, beschikbaarheid lege reefer en uiteindelijke levering in haven van belading via barge zodat ook de juiste afvaart gehaald kan worden. Als dat problemen oplevert zal klant geraadpleegd moeten worden. In principe willen we dat klanten hier niets van merken.

Week 8-9

Omdat Oerlemans Foods zowel FCA, FOB als CIF levert zijn hier altijd meerdere partijen bij betrokken. Gezien de beperkte logistieke organisatie van Oerlemans Foods zullen lijnen kort en zuiver moeten blijven. Er dient dan ook goed onderzocht te worden waar een eventuele partij die reefers via barge danwel rail zal gaan vervoeren een contract met af moet gaan sluiten. Het is niet de opzet dat Oerlemans Foods meerdere partijen aan gaat sturen en betalen waarbij risico's in elkaar overlopen. Oerlemans Foods wil één verantwoordelijk aanspreekpunt houden zoals nu gebruikelijk. Deze dient op te treden als ketenregisseur.

Week 10-11

Presentatie / haalbaarheidsstudie aan Supply Chain directeur en overige betrokkenen waarop een GO or NO GO zal volgen. Eventueel een vervolgonderzoek instellen.

Kengetallen: (zie excel file voor details)

- Beoogd wordt om minimaal 300 40ft reefers (600 teu) van de weg af te halen in 2015. Dit aantal zal naar verwachting in 2016 met 50-70% kunnen toenemen.
- Besparing weggkilometers op basis 300 40ft reefer ca 99.000 km in 2015
- Financieel: onderzoek door extern consultancy + verslaglegging+ uren medewerkers Oerlemans Foods worden geschat op ca euro 20.300.

Graag verneem ik of er nog vragen zijn of dat er een eventuele toelichting nodig is Hopende op een positieve toewijzing zodat wij met U hulp dit project gestalte kunnen geven.

Met vriendelijke groet,

Jan Dirkx
Manager Customer Service
Oerlemans Foods Nederland b.v.
e-mail: jdirkx@oerlemans-foods.nl
mobiel: 06 53 753 413

bijlage: excel files

Bijlage II. Aantallen exportreefers

Verdeling exportreefers					
	Antwerpen (342)		Rotterdam (415)		
	CIF	FOB	CIF	FOB	Totaal
Broekhuizenvorst	110	119	53	52	334
Venlo	19	50	3	32	104
Waalwijk	35	9	99	176	319
Eindtotaal	164	178	155	260	757

Bijlage III. Overzicht rederijen

Rederijen die mogelijkswijs ingezet worden.

Referentie is de tarievenlijst van september van de expediteurs. Hierin staan de verwachte rederijen vermeld.

Rederij	CIF	FOB	Eindtotaal	
Maersk	11	178	189	
CSAV		173	173	Fusie met Hapag
UASC	93		93	Wisselt tussen UASC en APL
MSC	26	61	87	
CMA-CGM	74		74	
NYK	31		31	
OPDR	24		24	
YML	21		21	
Eimskip	2	17	19	
Geen info	9	7	16	
Yang Ming	11		11	
Evergreen	4		4	
ZIM	3		3	
China Shipping	2		2	
Cosco	2		2	
TBA	2		2	
Hyundai		1	1	
Eindtotaal	315	437	752	

Bijlage IV. Detention / Demurrage fees

Momentopname standaard gepubliceerde Detention/Demurrage fees

Rederij	Freetime	Detention/Demurrage after freetime
CMA CGM	7 dagen	Dag 8 – dag 9: € 90 per dag Dag 10 -> : € 110
MSC	2 dagen	Dag 3 – dag 5: € 90 per dag Dag 6 -> : € 120 per dag
CSAV	3 dagen (demurrage)	Dag 4 – 10 : € 165 per dag Dag 11- 17 : € 185 per dag
CSAV	4 dagen (detention)	Dag 5 -> : € 100 per dag

Bijlage V. Achterliggende stukken urenverantwoording

Deze bijlage bevat volgende overzichten:

- Gewaarmerkt urenoverzicht Oerlemans
- Twee facturen ViPro
- Betalingsbewijs facturen

VERTROUWELIJK



Good food Fresh Ideas

Urenverantwoording project Reefers naar Binnenvaart.

datum	naam	uren	km	plaats	
	Jan Dirkx	5	80	Roermond	bijeenkomst project
	Jan Dirkx	2			bezoek van Maarten
	Ruud Peeters	2			bezoek van Maarten
9-sep	Jan Dirkx	7	30	Broekhuizen	
9-sep	Freuk Steegh	2			
9-sep	Ruud Peeters	2			
7-sep	Jan Dirkx	7	330	Rotterdam	bezoek haven en Bureau Binnenvaart stanc
16-sep	Jan Dirkx	5			
16-sep	Ruud Peeters	2			
17-sep	Ruud Peeters	10,5	94	Geldrop.	Daarna samen verder met Miranda naar 3 Forwarders in NL
23-sep	Jan Dirkx	6			
23-sep	Ruud Peeters	2			
30-sep	Jan Dirkx	2			
1-ckt	Ruud Peeters	9	94	Geldrop.	Daarna samen verder met Miranda naar Antwerpen en Rotterdam
9-ckt	Jan Dirkx	4			
9-ckt	Ruud Peeters	4			
14-ckt	Jan Dirkx	5			
14-ckt	Ruud Peeters	4			
21-ckt	Jan Dirkx	5			
30-ckt	Jan Dirkx	4			evaluatie en afronding

totaal uren	89,5 a	€ 70 =	€ 6.265
totaal kilometers	628 a	€ 0,29 =	€ 182,12
	totaal		€ 6.447

Signed by J.W.A. Dirkx, Manager Customer Service
Oerlemans Foods Nederland BV

Oerlemans Foods Nederland B.V.

S.O. Box 3351
3902 RJ VENLO (NL)
C.v.k. 12017321
ITW c.v. NL 004067631 001

Directie / Sales & Marketing / Logistiek
Andriessweg 19
5928 RP VENLO (NL)
Tel.: +31 77 389 58 95

Administratie / Productie
Elferswijkstraatweg 1
5871 CD BROEKHUIZENVORST (NL)
Tel.: +31 77 389 58 95

info@oerlemans-foods.nl
www.oerlemans-foods.com
Fax: +31 77 389 14 49

0-11-2014

FACTUUR

Oerlemans Foods Nederland B.V.
Archimedesweg 19
5928 PP Venlo
Nederland

Factuurdatum: 14 oktober 2014
Debiteurnummer: D140001
Factuurnummer: F2014022
Klantreferentie: Grenzeloze Logistiek Modal shift_September

Omschrijving			Totaal
Project Grenzeloze Logistiek Modal Shift Werkzaamheden September 2014	Uren 62,25	Tarief/uur € 85,00	€ 5.291,25
Reiskostenvergoeding besprekingen Rotterdam en Antwerpen	km 550	tarief/km 0,29	€ 159,50

Totaal excl. BTW € 5.450,75

BTW 21% € 1.144,66

Totaal incl. BTW € 6.595,41

Betalingsgegevens

BTW nr.: NL158318535B01
Ing rek nr.: 7049905 T.a.v. MWAU Volker te Urmond
IBAN: NL85INGB0007049905
BIC: INGBNL2A

Address

Steenweg 8
6129 BH Urmond
The Netherlands

Betaling: 14 dagen netto na factuurdatum

Gelieve bij betaling uw debiteur- en factuurnummer te vermelden

Contact

T +31 46 433 1988

F +31 46 433 1988

E info@vipr-management.nl

Chamber of Commerce Zuid Limburg
14102129

FACTUUR

Oerlemans Foods Nederland B.V.
Archimedesweg 19
5928 PP Venlo
Nederland

Factuurdatum: 6 november 2014
Debiteurnummer: D140001
Factuurnummer: F2014023
Klantreferentie: Grenzeloze Logistiek Modal shift_Oktober t/m 5 November

Omschrijving			Totaal
Project Grenzeloze Logistiek Modal Shift Werkzaamheden Okt. t/m 5 nov 2014	Uren 87,25	Tarief/uur € 85,00	€ 7.416,25
Reiskostenvergoeding besprekingen Antwerpen	km 460	tarief/km 0,29	€ 133,40

Totaal excl. BTW € 7.549,65

BTW 21% € 1.585,43

Totaal incl. BTW € 9.135,08

Betalingsgegevens

BTW nr.: NL158318535B01
Ing rek nr.: 7049905 T.a.v. MWAW Volker te Urmond
IBAN: NL85INGB0007049905
BIC: INGBNL2A

Address

Steenweg 8
6129 BH Urmond
The Netherlands

Betaling: 14 dagen netto na factuurdatum

Gelieve bij betaling uw debiteur- en factuurnummer te vermelden

Contact

T +31 46 433 1988

F +31 46 433 1988

E info@vipr-management.nl

Chamber of Commerce Zuid Limburg
14102129

Nog bijvoegen: Betalingsbewijs factuur F2014022

VERTROUWELIJK

Nog bijvoegen: Betalingsbewijs Factuur F2014023

VERTROUWELIJK