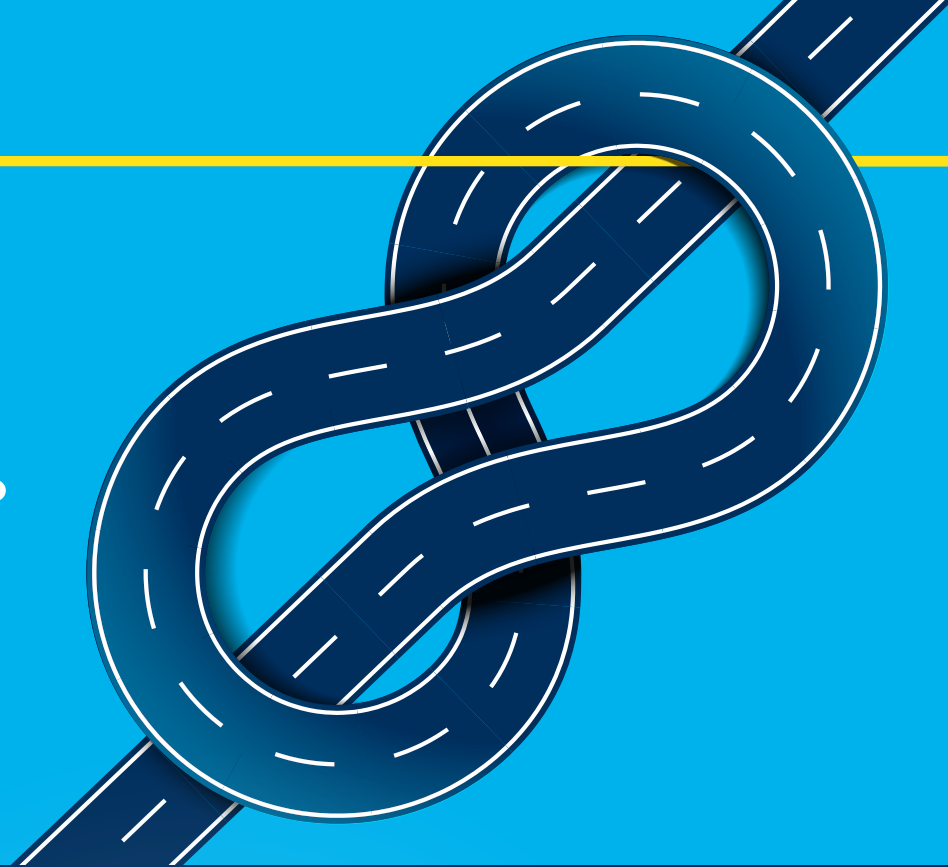


VAN UITDAGING NAAR CONTINUÏTEIT.

DE ESSENTIËLE ROL VAN SAMENWERKING
IN CONTAINERWEGVERVOER



WHITEPAPER

Rotterdam wil een bereikbare haven blijven, ook in de toekomst. De impact van volumegroei en toenemende congestie in de regio is echter dusdanig dat ketenaanpassingen nodig zijn. Gezien de verwachte kansen en uitdagingen in het wegtransport is er maar één route naar een sterke, toekomstbestendige supply chain; via samenwerking.



Toenemende verkeersdruk: de gevolgen voor de efficiëntie van containertransport.



Strategische aanpak: drie speerpunten om de uitdagingen aan te pakken.



Efficiëntie door samenwerking: hoe ketenpartijen samen de prestaties kunnen verbeteren.



Technologische vooruitgang: de impact van digitalisering op de logistieke keten.



De hub-functie van Rotterdam is van onschatbare waarde voor Europa. De Rotterdamse haven is de draaischijf die handelsstromen soepel en efficiënt van, naar en over het continent laat lopen. Meer dan 30 procent van alle containerimporten en -exporten voor Noordwest-Europa gaan via Rotterdam. Veelal bevatten die containers essentiële goederen, zoals voedsel, medicijnen en halffabricaten voor de Europese industrie. Daarnaast gaat 13 procent van de energie die in Europa wordt verbruikt via Rotterdam.

“Dat brengt een grote verantwoordelijkheid met zich mee; voor ons als haven, maar ook voor andere ketenpartijen. Leveringszekerheid is cruciaal”, aldus Hanna Stelzel, Director Containers bij Havenbedrijf Rotterdam. Toenemende congestie en volumegroei stellen het containerwegvervoer in de regio echter voor een flinke uitdaging. Er is werk aan de winkel. Dat is de belangrijkste uitkomst van een recent onderzoek van het [sectoroverleg containerwegvervoer](#) (onderzoek Mutual factfinding wegvervoer, Haskoning). Voor het onderzoek is een simulatiestudie gedaan, waarbij onder andere is gekeken naar het zogeheten hoge scenario. Dankzij de beschikbare data hoeft er niet langer te worden gestuurd op gevoel, maar kan met harde cijfers worden aangetoond hoe groot de impact van bepaalde ontwikkelingen is op de logistieke keten, en wat het effect kan zijn van verschillende maatregelen. En die impact is fors.

Toenemende congestie en volumegroei

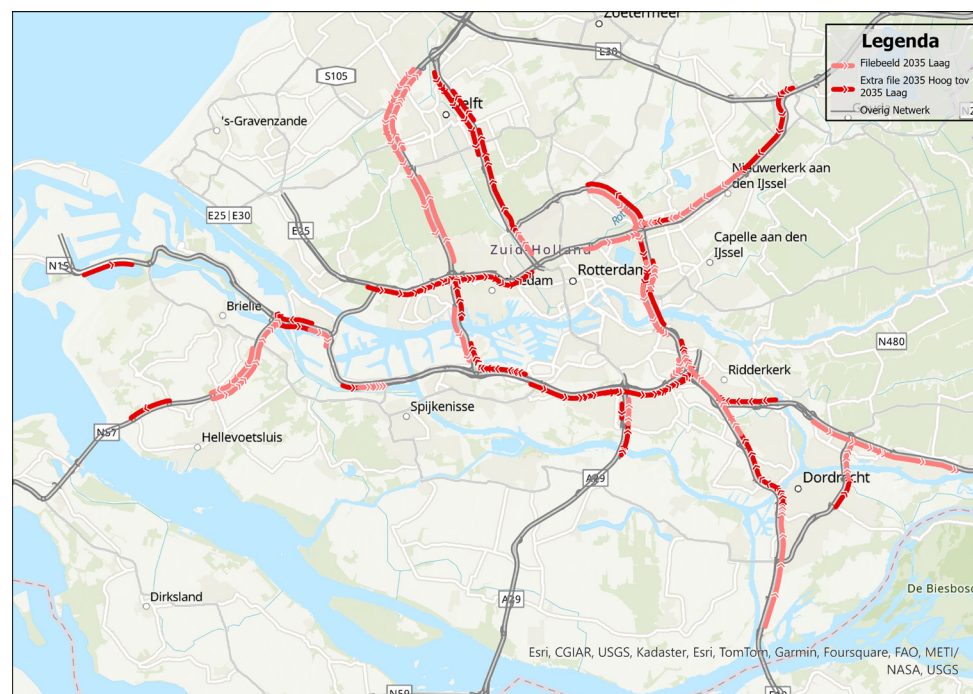
De komende jaren wordt het drukker op het wegennet rond Rotterdam, primair door een forse toename van het woon- werkverkeer. Dit leidt tot meer congestie en lagere

rijksnelheden, wat resulteert in een afname van het aantal opdrachten dat per truck per dag kan worden uitgevoerd. Als gevolg van de toenemende congestie nemen ook vertragingstijden op belangrijke corridors naar het achterland toe. De toename bedraagt naar verwachting 30 tot 60 minuten in 2035. Hierbij is nog geen rekening gehouden met incidenten en wegwerkzaamheden die voor tot wel 60 minuten extra reistijdverlies zorgen. In uitzonderingsgevallen loopt het verlies nog verder op. “Een grote zorg is de afname van rentabiliteit. Voor vervoerders is het nu al lastig om waar te maken wat ze beloven. Als er niets gebeurt, is straks misschien nog maar één rit per dag mogelijk”, zegt Marco Post, Directeur Operations bij H.N. Post en Zonen en vicevoorzitter van de Alliantie Zeecontainer Vervoerders (AZV) van TLN. Het aantal vervoersbewegingen in de regio neemt, ten opzichte van 2022, naar verwachting volgens het hoge scenario toe met 43% in 2030, en zelfs met 70% in 2035. Ook de volumes via de Rotterdamse haven groeien naar verwachting. De toenemende vertraging in combinatie met de verwachte volumegroei leidt in het hoge scenario van de simulatiestudie tot bijna een verdubbeling van de

benodigde wegvervoercapaciteit tegen 2035.

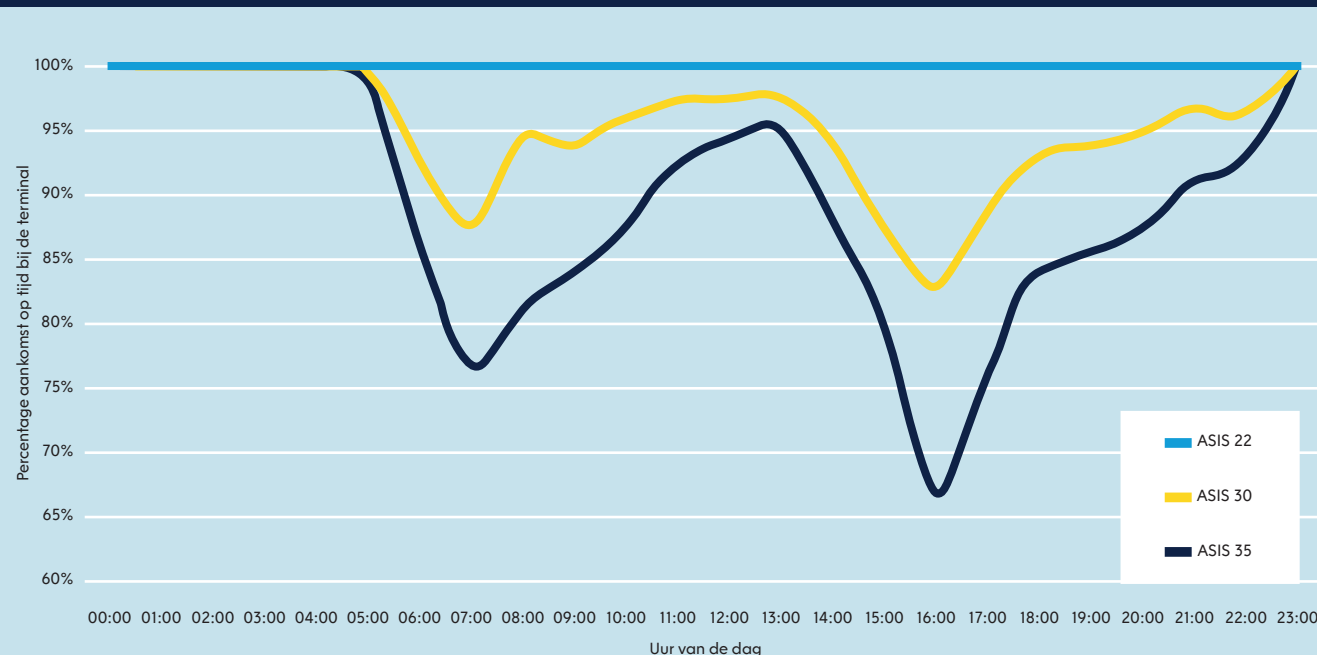
Dezelfde vrachtwagens kunnen tegen die tijd minder transport op een dag uitvoeren in verband met de drukte. Dat is al een forse uitdaging op zich, maar gezien de huidige schaarste aan chauffeurs en een gebrek aan truckparkingcapaciteit is dat een nog grotere uitdaging. “Als we niets doen, wordt het vrijwel ondoenlijk om tijdens de spits een fatsoenlijk product te bieden”, voorspelt Post.

Als de volumegroei voor containers minder is dan verwacht in het hoge scenario, maar de verkeersdrukke in de regio wel toeneemt, zijn er nog steeds meer vrachtwagens nodig. De efficiëntie hangt immers af van de verkeersdrukke.



Onderzoek Mutual factfinding wegvervoer, Haskoning

ON TIME PERFORMANCE VRACHTWAGENS TERMINALS EN DEPOTS



Onderzoek Mutual factfinding wegvervoer, Haskoning

Hier komt bij dat de on-time performance van vrachtwagens voor afhandeling bij deepsea terminals en empty depots onder druk staat, met een verwachte gemiddelde afname van 5% in 2030 en 13% in 2035 per etmaal. De on-time performance geeft aan of een vervoerder op tijd, volgens de gemaakte planning aankomt bij een terminal. Tijdens de spitsuren zal de on-time performance bij de terminals sterk afnemen, naar verwachting met 35% in 2035

tijdens de avondspits. Dat betekent dat dan slechts 65% van de ritten on-time is.

“Een terminal valt of staat met een goede doorstroom van containers. Als de yard niet loopt, stort de productiviteit in en loop je vast. Dat gaat ten koste van een betrouwbare keten”, zegt Patrick Vroegop, Commercial & Business Development Director bij Rotterdam World Gateway (RWG). “Terwijl

betrouwbaarheid, naast prijs, de belangrijkste factor is in de keuze voor achterlandvervoer”, voegt Marco Tak, Directeur bij de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors, toe. Een afname van de on-time performance is overigens ook voelbaar in het achterland; als een afgesproken tijd in de haven niet wordt gehaald werkt de vertraging vaak door in de rest van de supply chain.

Voor verladers ligt de urgentie weer anders, weet Casper Roerade, Beleidsadviseur mainports en internationale supply chains bij evofenedex: “Waar regionale partijen direct de impact van congestie voelen en vaak op korte termijn handelen, hanteren internationale verladers een meer strategische benadering. Wij zijn alert en anticiperen op mogelijke vertragingen, maar zien die als onderdeel van een grotere operationele dynamiek, waarin de betrouwbaarheid van de keten wordt gewaarborgd middels een flexibele planning, het inbouwen van speling in levertijden en het activeren van alternatieve routes indien nodig.”

Strategische speerpunten

Hoewel de impact voor iedere stakeholder anders is en het urgentiebesef varieert, zijn alle bij het sectoroverleg betrokken partijen het over één ding eens: veranderingen zijn nodig om een goede bediening van het achterland te blijven garanderen.

Stuk voor stuk denken ze liever in oplossingen dan in problemen en zijn ze ervan overtuigd dat met een gezamenlijke aanpak de verwachte groei van het wegvervoer van en naar de haven efficiënt kan worden opgevangen.

Geplande infrastructurele investeringen kunnen de pijn verlichten. Maar infrastructurele investeringen alleen zijn niet genoeg om containerwegvervoer toekomstbestendig te houden. Het sectoroverleg heeft daarom drie belangrijke strategische speerpunten gedefinieerd:



1 SPREIDEN WEGVERVOER NAAR BUITEN DE PIEK

Door transportopdrachten gelijkmatiger over de dag te verdelen en ook de rustigere uren van de dag te benutten, neemt de gemiddelde rijsnelheid toe.

De hogere rijsnelheid resulteert vervolgens weer in meer opdrachten per truck en daarmee een afname van de benodigde wegvervoercapaciteit in de toekomst. Het resultaat: een prestatieverbetering op etmaalniveau van ongeveer 6% in 2030 en 10% in 2035, ten opzichte van de huidige situatie. Voor vervoerders die alleen zouden rijden in de rustige dagdelen is de prestatieverbetering zelfs nog vele malen hoger. Spreiding van het wegvervoer vermindert bovendien de piekbelasting op de terminals. Buiten de piekuren is er minder vertraging op het wegennet, wat leidt tot een betere on-time performance bij de terminals en een efficiëntere doorstroom op de yard.

Terminals zijn enorm afhankelijk van anderen. En waar op die terminals 24/7 wordt gewerkt, is dat in het achterland nog niet altijd gebruikelijk. Daardoor kunnen in het achterland bottlenecks ontstaan. Als ook het achterland meer naar een 24-uurs economie gaat, kunnen logistieke ketens toekomstbestendig worden gemaakt. Zeker grote partijen zouden daartoe in staat moeten zijn, volgens Vroegop. Om

een efficiënte doorstroom op de yard te stimuleren voerde RWG een piektoeslag in voor containers die doordeweeks worden opgehaald tussen 6:00 en 18:00. “We zien een verschuiving van afhandeling naar buiten de piekuren waardoor wekelijks 8 tot 9 uur extra ophalen wordt bewerkstelligd”, constateert Vroegop.

Ook extra hubs in het achterland kunnen helpen de piek af te vlakken, aldus Post: “Je bent dan minder afhankelijk van anderen en houdt je de regie meer in eigen hand. Daar staat tegenover dat er extra handling nodig is en er dus extra kosten worden gemaakt.”



2 MINDER LEEG- EN PLATRIJDEN

Extra hub locaties helpen ook bij het tweede speerpunt – minder leeg- en platrijden. Net als het (direct) herbeladen van containers. “Als we equipment beter benutten, worden er minder kilometers gereden én meer lading per truck per dag vervoerd”, rekent Tak voor.

“Dat is zeker haalbaar”, voegt Post toe. “Er zijn digitale platforms, zoals Avantida, waar lege containers voor herbelading kunnen worden aangemeld. Maar nog niet elke rederij/cargadoor reageert even snel op zo’n aanvraag. In overleg met die partijen kijken we nu of die reactiesnelheid omhoog kan.”

Een kwart minder leegritten tussen deepsea terminals en empty depots én het achterland resulteert in een prestatieverbetering van ongeveer 10% in 2030 en 2035. In sector-

verband moet nu worden verkend welke afspraken ketenpartijen kunnen maken, bijvoorbeeld over de locatie voor het inleveren van empties, om die doelstelling te realiseren. Door het verlagen van platrijden neemt ook de benodigde wegvervoercapaciteit af, wat bijdraagt aan een efficiënter gebruik van middelen.



3 DYNAMISCHE HAVENPLANNING

Het derde strategisch speerpunt betreft de ontwikkeling van een dynamische havenplanning. Onder dynamische havenplanning wordt het optimaal afstemmen van vraag (afhandeling van trucks) en aanbod (afhandelcapaciteit bij terminals) verstaan. Real time inzicht en doorlopende updates maken optimalisaties mogelijk en verhogen de betrouwbaarheid van de logistieke keten. Uitgangspunt hierbij is dat de betrokken partijen zelf de keuze houden over het bevestigen van het optimale plan.

Met andere woorden: een dynamische planning helpt de efficiency te verhogen en capaciteit van ketenpartijen beter te benutten. Het systeem reageert op onverwachte gebeurtenissen, zoals vertragingen of verstoringen, en past de planning hierop aan. In 2030 kan dynamische planning de on-time performance verbeteren met 10%, ondanks de toegenomen congestie. Voor de vervoerders is zo’n dynamische havenplanning heel belangrijk, geeft Post aan: “We zien dat terminals met tijdslots hun eigen processen optimaliseren. Maar die slots kunnen voor een wegvervoerder juist weer heel inefficiënt zijn. Zo’n deeloptimalisatie kan dan voor de gehele ketenefficiëntie averechts uitpakken.”

Digitalisering en data-uitwisseling

Bovendien is integratie van digitale oplossingen en data-uitwisseling is essentieel. Tools zoals [Port Alert](#) – een innovatieve app die realtime informatie biedt aan iedereen in de containerlogistiek, met name in het wegvervoer – verhogen de transparantie en resulteren in efficiëntere, betrouwbare processen. “Met de juiste tools krijgen alle partijen realtime inzicht in transportstatus, vertragingen en incidenten, waardoor ze snel kunnen reageren,” zegt Roerade. Volgens Tak gaat het om het delen van de juiste data. “Het is belangrijk om te weten welke informatie nodig is, zodat we die kunnen delen.” “Omdat het sectoroverleg alle partijen aan tafel zitten krijg je beter inzicht in wat er bij andere schakels in de keten speelt en welke impact acties bij de ene schakel hebben op de processen van de andere schakels” reageert Post. De speerpunten verlichten de uitdagingen in de Rotterdamse haven. Roerade benadrukt het belang van innovatie en samenwerking. “Bewustwording van uitdagingen en strategische speerpunten kan leiden tot technologische investeringen.” Het optimaliseren van de keten vereist inzet van alle modaliteiten. “We moeten blijven inzetten op modal shift,” zegt Roerade. Stelzel voegt toe dat alle capaciteit, inclusief spoor en binnenvaart, beter benut moet worden. “De speerpunten zullen de druk verlichten. Maar de

volume-groei kan niet alleen via de weg naar het achterland vervoerd worden.” Het sectoroverleg staat open voor goede ideeën. Keten-

partijen die oplossingen hebben voor de uitdagingen waar de sector mee geconfronteerd wordt, zijn van harte welkom om deze te delen met de aangesloten brancheorganisaties.

KANSEN DOOR EFFICIËNTER TRANSPORT EN SAMENWERKING



LAGERE KOSTEN & MINDER VERSPILDE KILOMETERS

Door efficiëntere uitvoering van transportopdrachten, een hogere beladingsgraad en minder lege ritten.



EFFICIËNTERE BENUTTING VAN TERMINALS, DEPOTS EN CHAUFFEURS

Minder piekbelasting en betere doorstroming zorgen voor lagere druk op de infrastructuur.



HOGERE VOORSPELBAARHEID & KLANTTEVREDENHEID

Betrouwbaardere leveringen, minder no-shows en stabielere supply chains door verbeterde planning en spreiding.



STERKERE CONCURRENTIEPOSITIE & ECONOMISCHE GROEI

Rotterdam blijft toonaangevend als logistiek knooppunt door efficiëntere afhandeling van volumes en betere samenwerking.



FLEXIBILITEIT & ROBUUSTHEID IN DE KETEN

Minder impact van vertragingen, verstoringen en incidenten dankzij real-time data en dynamische havenplanning.



DUURZAMERE LOGISTIEK & MINDER CO₂-UITSTOOT

Betere benutting van voertuigen en infrastructuur draagt bij aan milieudoelstellingen.



Alex Nugteren

Business Manager Container Wegvervoer
am.nugteren@portofrotterdam.com