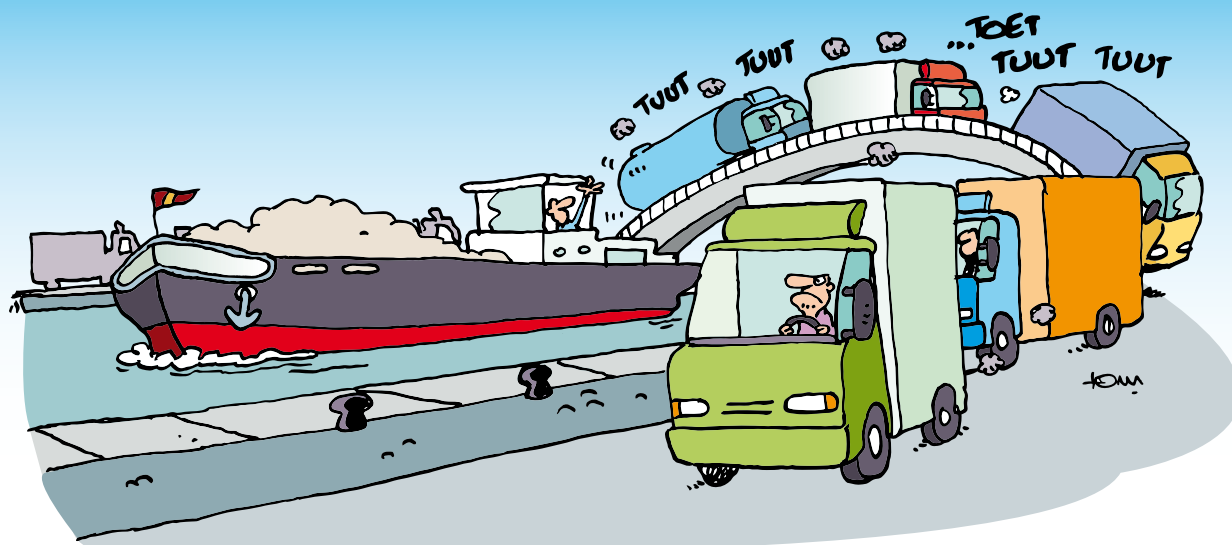




Fase 1



Fase 2



BINNENSCHEEVAART VERLICHT FILELEED ...

Agroship zorgt voor betrouwbaarheid in agroketens

Verladers verwarren snelheid van levering vaak met leverbetrouwbaarheid. Just-In-Time wordt hierdoor Just-Too-Late. Een betrouwbare transportoplossing laat toe om logistieke processen beter op elkaar af te stemmen, de productie efficiënter te laten verlopen, een betere dienstverlening te verzekeren én kosten te besparen. Tegen deze achtergrond is ook de binnenvaart een concurrentiële transportsector die een betrouwbaar en bedrijfszeker alternatief kan bieden.

Dit werd duidelijk aangetoond door twee pilots die in het kader van Agroship werden ontwikkeld. De pilot van Mepavex en Lamb Weston Meijer betreft een nieuwe binnenvaartdienst die het mogelijk maakt om diepgevroren producten met koelcontainers vanaf Bergen op Zoom naar de havens van Antwerpen of Rotterdam te vervoeren zonder ook maar één onderbreking in de koudeketen.

De tweede pilot van Ewals Cargo Care en Mars is een schoolvoorbeeld van de toegevoegde waarde van binnenvaart in complexe transportketens. Rijst wordt namelijk trimodaal van Noord-Italië tot in Olen met de truck, de trein en het binnenschip vervoerd. Door aan

het binnenschip als laatste schakel in de transportketen ook een opslagfunctie te geven, bespaart de klant aan opslagcapaciteit.

Beide pilots zijn kostenneutraal t.o.v. het wegtransport en leveren heel wat bijkomende voordelen. Door de klokvastheid in de dienstverlening verloopt de afhandeling meer gespreid en beter gepland. Ook de service betrouwbaarheid zorgt voor een gestroomlijnd planingsproces. Naast deze voordelen voor de eindgebruikers, heeft Agroship ook een positieve maatschappelijke impact op vlak van milieu en congestie.

Talrijke gesprekken met bedrijfsleiders van Vlaamse en



Nederlandse agrobedrijven over de mogelijkheden van de binnenvaart deden heel wat ogen openen. Agroship heeft namelijk als een van de eerste projecten duidelijk het potentieel van de binnenvaart voor de agrosector in kaart gebracht en heeft bewezen dat het vervoer via het water tegemoet komt aan de noden van

de bedrijven uit de sector.

Agroship is de eerste stap om bedrijfsleiders te overtuigen om de stap naar het water te zetten. Het project sluit eind juni 2008 af. Het is nu aan de private sector om initiatief te tonen en het potentieel verder te benutten.

I N T E R V I E W

Rederijen nu ook overtuigd van vrachtvervoer via binnenvaart



John van der Steen van Lamb Weston Meijer is erg optimistisch over de verdere ontwikkeling van de binnenvaart als oplossing voor de congestie op de wegen.

Het project van Agroship in Zeeland en West-Brabant, waarin behalve MCT/Mepavex ook Lamb Weston Meijer en Partner Logistics participeren, begint na enige maanden in een rustig en routineus vaarwater te komen.

Volgens John van der Steen, transportverantwoordelijke van Lamb Weston Meijer, was het duidelijk dat in het begin nog enige terughoudendheid bestond bij de rederijen. Hen werd gevraagd dat ze een aantal containers bij de MCT op voorraad hielden. Rederijen waren bang dat ze de containers voor langere tijd kwijt zouden zijn. Ze krijgen nu de garantie dat elke container binnen vijf dagen voor transport in de Rotterdamse haven wordt aangeboden.

Rederijen keken ook nog de kat uit de boom omdat ze beducht waren voor schade of andere negatieve aspecten. Maar nu ze na enige maanden zien dat ze hun containers tijdig, veilig, goed behandeld (ook bij de koeling) en zonder schade terug krijgen, is de kou uit de lucht.

De cyclus via binnenvaart is voor de container nog altijd langer dan met de vrachtauto. Dus voor de rederij is dat een nadeel, maar nu blijkt dat daar voordelen tegenover staan. Het heeft wel wat langer geduurd dan gedacht alvorens deze tegenstand was overwonnen. Het toont aan hoe belangrijk het is om door middel van een pilotproject te kunnen demonstreren dat concepten werken.

John van der Steen is erg optimistisch over de verdere ontwikkeling van de binnenvaart als oplossing voor de

congestie op de wegen. "De ontwikkeling zet door. Daar maken we ons ook hard voor. Wij kunnen ervoor zorgen dat een maximum aan aanbod van Lamb Weston Meijer wordt gerealiseerd. MCT/Mepavex moet ervoor zorgen dat er nog meer klanten komen voor de binnenhaven."

Voor Lamb Weston Meijer was de stap naar deze nieuwe vorm van transport niet groot. Dat komt omdat het voor het transport van diepgevroren aardappelproducten in Harlingen ervaring heeft opgedaan met containers via de binnenvaart. Harlinger Overslag en Veembedrijf (H.O.V.) te Harlingen behandelt de containers van Lamb Weston Meijer, die producten vanuit hun fabriek in Oosterbierum, niet ver van Harlingen aanlevert.

John van der Steen ziet een bijzondere uitdaging op langere termijn. Als zijn verwachtingen waar worden en een aanzienlijk deel van de aanvoer en afvoer voor zeetransport van containers via de binnenvaart gaat lopen dan wordt het volgende probleem dat opgelost moet worden de congestie van kleinere binnenvaartschepen in Rotterdam en Antwerpen. Daarvoor zouden oplossingen gezocht moeten worden in verzamelpunten voor de kleinere binnenvaart van waaruit met grotere schepen naar de terminals kan worden gevaren. Genoeg interessante vragen om de komende tijd nog creatief mee bezig te zijn!

I N T E R V I E W

Binnenscheepvaart maakt strakke logistieke planning mogelijk

Partner Logistics is betrokken bij het project Agroship als vriesveem voor Lamb Weston Meijer in Bergen op Zoom. Aanvankelijk werden de aardappelproducten van Lamb Weston Meijer opgeslagen bij Partner Logistics voor doortransport over de weg naar de volgende bestemming.

Door de congestie op de Nederlandse en Vlaamse wegen was de aankomst van een afgeroepen container op het afgesproken tijdstip een ongewisse zaak. Het kwam vaak voor dat kostbare wachttijd verloren ging, omdat de reefer die onderweg was, ergens oponthoud had door files op de wegen.



Dat is ook de reden dat Anton Mauritz, managing director operations, enthousiast is over het project van Agroship in Bergen op Zoom. In de nieuwe situatie worden reefer's gereed gehouden. Als ze door Partner Logistics worden afgeroepen zijn ze onmiddellijk beschikbaar. MCT heeft op de kade lege containers gekoeld klaarstaan en beschikt over een transportmiddel om deze containers aan te voeren. De kade waar de binnenshippen worden geladen ligt slechts op enkele honderden meter afstand van het vriesveem van Partner Logistics, die zonder risico precies op tijd kan afroepen.

Er is op deze wijze een zeer strakke planning mogelijk zonder wachttijden. Onvoorspelbare vertragingen zijn uitgesloten en door de aanzienlijke toename van de betrouwbaarheid van de planning ontstaat een grotere capaciteit. Dat geeft logistieke voordelen voor alle partijen.

Anton Mauritz wijst er nog op dat deze ontwikkeling past in de visie en missie van Partner Logistics. Partner Logistics richt zich volgens haar missie op de ontwikkeling en exploitatie van logistieke concepten voor magazijnen en distributiecentra, waarbij verbeteringen in het proces van de klant en kostenbesparingen centraal staan.

Daarnaast heeft het bedrijf een duidelijke visie op de noodzaak om in de toekomst meer en meer te werken volgens concepten die de duurzaamheid bevorderen. Vanwege de aanmerkelijke besparingen op het gebied van energie en de uitstoot van CO² is het project van Agroship daarom ook aantrekkelijk.

Voor Bergen op Zoom is het project van Agroship uniek. Het is als het ware een start van wat er in Nederland op het gebied van de binnenvaart nog staat te gebeuren. Nederlandse binnenhavens worden gereedgemaakt voor een sprong voorwaarts op het gebied van goederenvervoer op het water. Partner Logistics wil daar bij zijn. Daarom investeert het bedrijf onder andere in een containerterminal bij Tiel aan de Waal om niet alleen agrarische maar alle mogelijke producten te vervoeren op het water en zo de weg te ontlasten. Het project van Agroship is een perfect voorbeeldproject om ervaring mee op te doen.





Multimodaal vervoer, een voltreffer voor Mars Food

Johan Alers is verantwoordelijk voor de bevoorrading bij Mars Food in Olen. Hij heeft niets dan lof over het project Agroschip. "Het transport van rijst van Noord-Italië naar Olen is in handen van Ewals Cargo Care en het verloopt op wieltjes. Ewals is een solide partner die meedenkt en tegelijkertijd ook organiseert. Ewals regelt het transport niet alleen, ze voeren het ook punctueel uit zodat wij ons volledig kunnen richten op de productie."

Alers legt vervolgens uit hoe het transport geregeld is. "Het systeem werkt als volgt. In Italië hebben we enkele grote rijstleveranciers. Zodra we een bestelling met leveringsdatum hebben geplaatst, schiet het logistieke raderwerk in actie. Ewals voorziet de leveranciers tijdig van lege containers. De gevulde containers worden vervolgens naar het Ewals-depot in het station van Novara gebracht. Daar worden ze gebufferd tot aan de afroep. Op een teken van Ewals in Genk worden de gewenste containers op de trein gezet en begint de lange rit naar België. Wekelijks legt Ewals tien van deze bloktreinen in tussen Novara en Genk. Het vervoert naast rijst voor Mars ook producten voor andere klanten. Getraind Ewals-personeel reist mee en ziet erop toe dat er niets verkeerd gaat met de lading. Bij aankomst in Genk worden de containers opgeslagen tot aan overlading op binnenschepen. Dan begint een complex logistiek proces waarbij de verschillende rijstvariëteiten van de diverse leveranciers uit elkaar moeten worden gehouden om traceerbaar te blijven. Wij moeten erop kunnen rekenen dat het juiste schip met de juiste lading op het door ons gewenste ogenblik aan de fabriek in Olen arriveert."

Binnenschepen gezocht

Ondanks zijn enthousiasme over het project heeft Johan Alers ook oog voor de schaduwkanten van multimodaal vervoer. "De beschikbaarheid van binnenschepen en nog meer van schippers vormt een groeiend probleem. Het lijkt wel of iedereen tegenwoordig zijn producten met binnenschepen wil vervoeren. Een stijging van de vervoerstarieven vormt een niet te verwaarlozen neveneffect van het tekort aan schepen en schippers. Nog een bron van zorg is de hygiëne van de schepen. Als voedingsbedrijf hechten wij daar groot belang aan. Schippers moeten dus moeite en tijd nemen om hun schip in de juiste conditie te krijgen. En voor een eenmalig transport zullen ze dat niet gauw doen. Wij proberen dan ook langdurige relaties met de schippers op te bouwen en merken dat zij bijna exclusief voor ons of voor andere voedingsbedrijven varen."

Johan Alers wijst ook op het onvermijdelijke probleem dat de hoeveelheid per trein aangevoerde rijst wel eens te veel of te weinig is voor de ingehuurd binnenschepen. "Een ander knelpunt is de overslag van de rijst in Genk. Het lukt niet altijd om een boot helemaal vol te laden. Zelfs niet met de kleinste schepen van 650 ton. In dat geval stijgen onze transportkosten per ton natuurlijk. Ook kan het gebeuren dat de boot vol is en dat er nog één of twee containers van een bepaalde partij op de kade in Genk overblijven. Die laten we vanzelfsprekend niet staan tot de volgende trein arriveert. Ze worden op de vrachtwagen naar Olen gezet."

Dromen over de uitbreiding van multimodaal vervoer

Volgens Alers wegen al die nadelen bijlange na niet op tegen de voordelen van multimodaal vervoer. De balans helt zodanig over in positieve richting dat hij mijmert over het transport dat niet uit Italië komt. "Mars Food droomt ervan om het project uit te breiden tot andere aanvoerlijnen. We importeren immers niet alleen rijst uit het noorden van Italië. Zowat de helft van onze basisgrondstoffen komen uit Spanje en bereiken ons via de haven van Antwerpen. Nu zetten we daarvoor bulkcoasters van 3 tot 4 000 ton in. Door de evolutie naar grotere schepen en naar containervervoer zijn kleine kustvaarders echter steeds moeilijker te vinden. Op dit ogenblik onderzoeken we dan ook of het mogelijk is om voor onze leveringen uit Spanje het Italiaanse concept te kopiëren. Maar dat is niet zo eenvoudig. Het systeem van bloktreinen, ingelegd en gecontroleerd door één transportbedrijf, bestaat nog niet voor Spanje. Een eerste verkennend gesprek maakte al meteen duidelijk dat wij er in ons eentje niet in zullen slagen om een dergelijk transport op te zetten. Wij zouden in dat geval namelijk ook de retourreis van de lege containers naar Spanje moeten bekostigen. Ewals heeft die retourvracht voor Noord-Italië wel, zodat wij alleen hoeven te betalen voor de reis Italië-België. Het zal er dus op aankomen om een partner te vinden die per trein vracht naar Spanje wil sturen." Dat brengt Johan Alers opnieuw bij de rijsttransporten uit Noord-Italië en bij de voordelen van multimodaal vervoer. "Zoals je ziet liggen er nog vele uitdagingen voor ons. Maar we zetten onze zoektocht naar het ideale transport voor de toekomst voort. Eén ding is echter zeker. Mars Food is zeer tevreden over het multimodale transport van rijst vanuit Noord-Italië naar Olen. Het is snel, betrouwbaar en soepel. We gaan er zeker mee door."