



Het gebruik van meer modaliteiten in de keten brengt risico's en kosten met zich mee. De overslagpunten zijn de gevoeligste onderdelen. Ervaring en verbeterde planning helpen om de prijs te drukken en de doorlooptijd te verkorten. 'Het is net een estafette', zegt operations manager Wim Terburg, 'maar de truc is om het doorgeven van het stokje zoveel mogelijk te voorkomen.' **Door Feico Houweling**

Wisselen van modaliteit zoveel mogelijk beperkt

Soepel schakelen in intermodaal transport

Intermodaal transport per spoor en binnenvaartschip in combinatie met wegvervoer en vervoer over zee is niet per definitie duurder dan het gebruik van maar één modaliteit, zelfs al moeten containers vaker worden overgeslagen. Dat blijkt bijvoorbeeld het geval bij Samskip Multimodal Container Logistics. Route

director Diederick Blom: 'Aan de extra handling op de multimodale terminals zitten kosten vast, maar tegelijkertijd zal een binnenvaartschip vol containers per container aan vervoer minder kosten dan wanneer die individueel over de weg wordt vervoerd. Daar bestaat dus een voordeel.'

Het voorkomen van tijdverlies is een kwestie van goed plannen, stelt Blom. 'Natuurlijk zal het wegtransport soms sneller zijn dan intermodaal, maar dan moet je de vraag stellen of het gaat om puur de lengte van de transittijd of om de betrouwbaarheid daarvan. Er zijn veel commodities waarbij de betrouwbaar-

'Hoe dichterbij de treinaansluiting bij de productie ligt, hoe beter de mogelijkheden om op prijs te concurreren met wegvervoer'

heid veel belangrijker is dan de tijdsduur.' Belangrijk voor Samskip is dat intermodale terminals dicht bij elkaar liggen, zodat het wegvervoer zo beperkt mogelijk kan worden gehouden of zelfs helemaal niet nodig is. 'Het heeft altijd de voorkeur als er tussen het traject per zeeschip en de trein of binnenschip geen wegtransport voorkomt', stelt Blom. 'Wij streven daarom altijd naar zoveel mogelijk directe aansluiting. Dat zie je ook bij verladers. Hoe dichterbij de productie ligt, hoe beter de mogelijkheden om op prijs te concurreren met het wegvervoer.' Als voorbeeld noemt Blom de situatie in de Rotterdamse haven, waar de schepen van Samskip aanlopen bij de Shortsea Terminal aan de Prinses Beatrixhaven. Onmiddellijk daarnaast ligt het Rail Service Center. Bovendien is er een eigen barge die direct vanaf de Shortsea Terminal op Duitsland vaart. De container als ladingdrager heeft ervoor gezorgd dat het risico op beschadiging in het transport aanmerkelijk is verkleind en daarvan profiteert ook het intermodaal vervoer. Blom: 'De goederen blijven in de meeste gevallen in de container. Daarom is het containervervoer wereldwijd zo populair. De aflader stopt zijn spullen in de container en die gaat pas bij de ontvanger weer open. Risico op beschadiging is er altijd, maar dat heb je in het wegvervoer ook.'

Op zich is intermodaal vervoer complexer en dus meer arbeidsintensief. 'Ik denk dat de intermodale keten meer planning en meer opvolging vereist', zegt Blom. 'Als goederen van de ene modaliteit op de andere geladen wordt, dan moet je zekerstellen dat dat ook gebeurt. De loop van de goederen door de keten wordt bij ons gevolgd door de informatie van de terminals die via EDI-verbindingen bij de vestigingen van Samskip komen. Daarvoor bestaat bij alle vestigingen in heel Europa een gemeenschappelijk systeem.'

Gedemonteerd

Fabrikant van vorkheftrucks Nacco Materials Handling (NMHG) in Nijmegen heeft in het vervoer over water een alternatief gevonden voor de weg. Er wordt

afhankelijk van de lading gekozen, waarbij de ene modaliteit niet per se ingewikkelder is dan de andere. 'De complexiteit van de logistiek wisselt', zegt Wim Terburg van dienstverlener CEVA Logistics, dat on-site met een team de wereldwijde transportstromen voor Nacco plant. 'Elk transport is maatwerk, want Nacco heeft machines variërend in gewicht van zeven tot circa negentig ton. Een steeds terugkerende vraag is dan of een te vervoeren machine wordt gedemonteerd of in zijn geheel wordt vervoerd. Het merendeel van de machines wordt in zijn geheel vervoerd, maar vooral de grotere en zwaardere heftrucks vormen een uitdaging qua transport. Reachtrucks zijn bijvoorbeeld te hoog voor vervoer over de weg. Daarvoor wordt geen vergunning afgegeven. Dan moeten we deels de machine demonteren, door de spreader, de mastopbouw en ook het contragewicht los te koppelen, waarna er meerdere vrachtauto's nodig zijn om de machines afgeleverd te krijgen.'

Dit geldt bijvoorbeeld voor oceaantransporten vanuit Rotterdam. De gedemonteerde machines worden over de weg naar de haven gebracht. Daar worden ze op flatracks gezet en aan boord gehesen

van een containerschip om ergens ter wereld te worden afgeleverd. 'Dit hoeft niet goedkoper te zijn', zegt Terburg, 'want in de regel is het demonteren, plaatsen op flatracks en het zekeren een kostbare aangelegenheid. Maar we hebben vaak geen andere keuze als we in een haven terecht willen. Belangrijk is verder om te weten dat het in elkaar zetten van de onderdelen van de machines op de plaats van bestemming goed begeleid wordt door Nacco, zodat de klant altijd verzekerd is van een goed werkende heftruck.'

Duurzaamheid

Een andere keuze is om de machine op eigen kracht op een ponton te rijden. Nacco Nijmegen is gesitueerd aan de Kanaalhaven, waar een ro/ro-terminal gebruikt kan worden. Amsterdam en Zeebrugge zijn ook havens met goed toegeruste ro/ro-terminals, waar de producent veel gebruik van maakt voor de intercontinentale transporten van gehele heftrucks.

Voor de aflevering van heftrucks binnen Europa gebruikt Nacco vooral wegtransport, maar voor het vervoer naar Zeebrugge heeft het bedrijf in de afgelo-

INTERMODALE TRAJECTEN SOMS GOEDKOPER

Op diverse intermodale trajecten is de overslag op knooppunten geen financiële belemmering meer. De kosten zijn ondanks de extra handeling lager dan die van wegvervoer. Het gaat daarbij vooral om langere trajecten en vaak ook dikkere stromen. Dat stelt onderzoeksinstituut NEA in het recent verschenen rapport 'Marktverkenning intermodaal transport. De corridor in beeld'. Hierin wordt de actuele markt voor intermodaal vervoer beschreven. De opstellers van het rapport verwachten dat het wegvervoer op langere termijn duurder wordt dan intermodaal transport. Dat komt de intermodaliteit ten goede. In 2015 zou het goederenvervoer op internationale Europese spoortrajecten al 130 procent hoger kunnen zijn dan in 2005. Het totale volume van het spoorvervoer groeit met 6 procent per jaar. De prijs/kwaliteitverhouding op het spoor verbetert intussen zichtbaar, aldus NEA. De overslag wordt technisch vergemakkelijkt en goedkoper door flexibele ladingdragers zoals de wissellaadbak en de palletbrede container. Grotere verladers en logistiek dienstverleners kiezen volgens NEA steeds vaker voor dit soort standaardmaterieel. Een groot knelpunt blijft de toestand van het spoor in veel Europese landen. Vaak zijn spoorssystemen verouderd en het Iberisch schiereiland en Rusland kennen afwijkende spoorbreedtes waardoor extra overslag noodzakelijk is. De shortsea-diensten vanuit de Belgische en Nederlandse havens op Spanje, Portugal en Rusland zijn daardoor in trek bij verladers.

► De invoering van containers heeft ervoor gezorgd dat multimodaal vervoer in strikte zin steeds minder vaak voorkomt



Wim Terburg, operations manager NMHG Transport CEVA Logistics.

pen jaren de binnenvaart gebruikt. Elke maand gingen achttien tot twintig heftrucks in hun geheel per ponton naar de Belgische haven en van daar op een schip richting Amerika. Terburg: 'Binnenvaart was goedkoper dan vervoer met achttien tot twintig vrachtauto's. We hebben zo'n 30 procent op de transportkosten kunnen besparen. Ook het milieu was ermee gediend en de gemeente was er blij mee, omdat de verkeersintensiteit in het havengebied hierdoor is verminderd. CEVA zoekt ook continu naar mogelijkheden om bij logistieke oplossingen kostenbeheersing en duurzaamheid samen te laten gaan.'

Estafetterace

Een knelpunt voor Nacco bij vervoer over water is de handling in de havens waar de heftrucks van modaliteit wisselen. Terburg vergelijkt intermodaal vervoer met een estafetterace. 'Maar de truc is om het doorgeven van het stokje zoveel mogelijk te voorkomen, dus het aantal handelingen zoveel mogelijk te beperken.' Andere beperking voor Nacco is bijvoorbeeld de gelimiteerde kraan capaciteit in sommige havens van bestemming, die de zwaardere machines niet kunnen tillen. Ook de kosten kunnen een probleem zijn. Terburg: 'Op flatracks steken de machines uit, zodat er op een containerschip meerdere posities per flatrack moeten worden betaald.'



Diederick Blom, route director Samskip Multimodal Container Logistics.

De risico's bij overslag in het intermodaal vervoer zijn diverse malen onderzocht door Buck Consultants International. Een van de conclusies is dat een standaard ladingdrager deze risico's aanmerkelijk vermindert. 'Maar dat hangt ook van de lading af', stelt René Boerema van het consultancybureau. Boerema: 'Bij sigaretten bijvoorbeeld bestaat een hoog risico op diefstal, vooral op terminals waar deze goederen worden overgeslagen en wellicht zelfs enkele uren staan.'

Er zijn volgens Boerema situaties waarin het goedkoper zou kunnen zijn om de goederen over te slaan, maar waarbij er vanuit de risico-optiek voor wordt gekozen om dat niet te doen. Maar er kunnen ook andere belemmeringen zijn, bijvoorbeeld technische zoals in het geval van Distrivaart. Dat project waarbij bier en frisdranken over de binnenwateren werden vervoerd, is stopgezet. Boerema: 'Bij Distrivaart lag het risico op het punt van de mechanisatie. Een schip beweegt zich in het water, terwijl je voor de gemechaniseerde overslag van goederen het schip zou willen fixeren. Er was een technische investering nodig, maar die bleek uiteindelijk in dit geval te hoog. Maar als er voldoende schaalgrootte is, dan kan zo'n investering lonend zijn.'

De intermodale keten wordt extra gecompliceerd wanneer niet alleen het vervoermiddel maar ook de ladingdrager verandert. In strikte zin gaat het alleen in dat

laatste geval om multimodaal vervoer. 'Intermodaal is een transportketen waarbij de ladingdrager zelf niet verandert. In de praktijk is dat dus veel containertransport', zegt adjunct-directeur Ad Rosenbrand van het onderzoeksinstituut NEA. 'Multimodaal betekent dat het ook kan gaan om bulktransporten die door meerdere modaliteiten worden gedaan in één keten. Daarbij kun je bijvoorbeeld denken aan het vervoer van zand en grind via kippers en schepen.' De invoering van bijvoorbeeld containers en wissellaadbakken heeft ervoor gezorgd dat multimodaal vervoer in strikte zin steeds minder vaak voorkomt. In hun algemene betekenis worden de termen intermodaal en multimodaal daardoor steeds vaker door elkaar gebruikt. Boerema van Buck Consultants International: 'Bij de container blijft de ladingdrager meestal dezelfde vanaf de bron tot aan het dc waar de goederen gewoonlijk op pallets komen te staan. Ook in de bulksector is de ladingdrager meestal van bron tot bestemming dezelfde, bijvoorbeeld een tankauto of wagon. In de luchtvracht is er wel sprake van verandering van ladingdrager, namelijk bij het opbouwen van luchtvrachtpallets.'

Pieken en dalen

Ook bij Samskip Multimodal Container Logistics is er een verschil tussen intermodaal en multimodaal vervoer, maar het laatste komt in de praktijk weinig voor. Het bedrijf wil de risico's bij de overslag zoveel mogelijk beperken en daarom wordt slechts bij een zeer klein percentage van het totale vervoer de ladingdrager gewisseld. Route Director Blom: 'Er zijn situaties waarbij bepaalde stromen efficiënter gecoördineerd kunnen worden wanneer we overladen. Dat is vooral het geval wanneer er grote pieken en dalen in de stroom voorkomen. We stellen dan hoge eisen aan de plaats waar wordt overgeladen en het toezicht daarop. We hebben daar verschillende professionele dienstverleners voor en doen dat natuurlijk alleen met producten die daar tegen kunnen. Waardevolle vracht of gevoelige goederen zullen we minder gauw overladen.' ◀