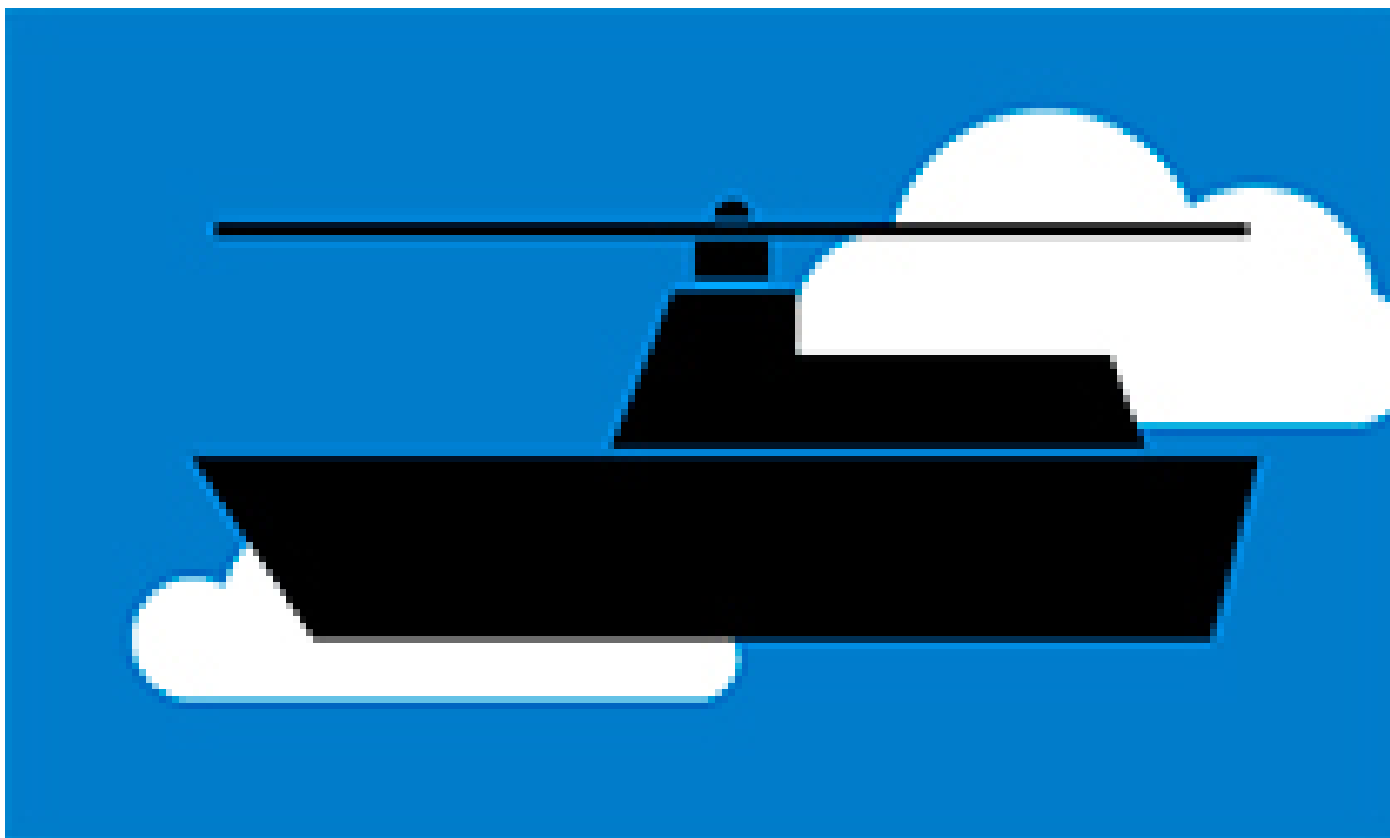




Nieuwsbrief KiM april 2014 nummer 27

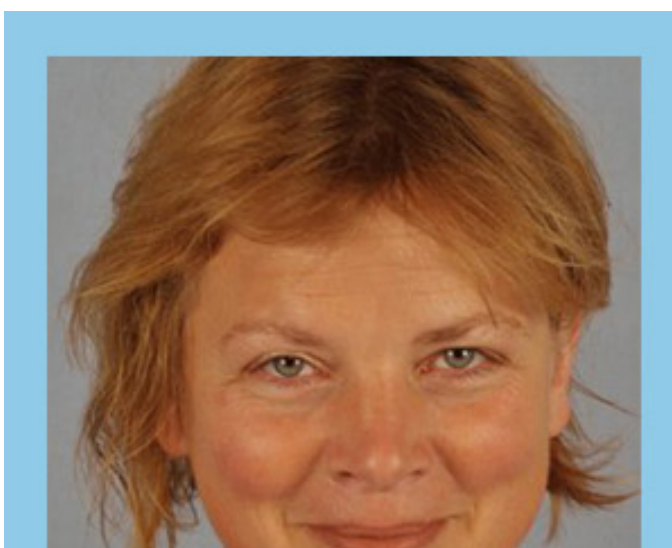


KiM kernbegrippen III : Synchronodaal transport

In de serie KiM kernbegrippen wordt nu 'synchronodaal transport' behandeld. Een woord in opkomst, maar wat betekent het nou eigenlijk? Janine van Oost, secretaris van de Topsector Logistiek geeft tekst en uitleg. Vervolgens heeft het KiM de begrippen op de website beschreven, serieus én ludiek.

Dankzij de unieke ligging aan zee en de komst van de Tweede Maasvlakte neemt het internationale goederenvervoer via Nederland toe. Om die koppositie te behouden, bedacht het bedrijfsleven een flexibele vorm van transport: ondernemers, verladers en terminals nemen de vrijheid om hun lading via weg, spoor of water te vervoeren naar gelang de beschikbare capaciteit: synchronodaliteit.

Voor het verbinden van vervoerder en verlader om een zending op weg te krijgen bieden van oudsher allerlei tussenpersonen hun 'hand- en spandiensten' aan. Naast de fysieke 'hand'-functies zoals de stuwage, overslag, opslag, bunkeren en scheepsbevoorrading zijn er voor de afwikkeling van de zendingen ook bemiddelende 'span'-functies nodig zoals cargadoors, expediteurs en bevrachters. Ruim 35 jaar geleden beschreef Verhoeff reeds het proces van de transformatie van tussenpersonen in het transport. De



expediteur als 'architect van het vervoer' is inmiddels geïntegreerd tot een regievoerder over de 'Global Supply Chains'. In de jaren '70 was de informatieuitwisseling op de 'Combined Transport Bill of Lading' een belangrijke sleutel voor verticale integratie van werkzaamheden in de vervoersketen. In het huidige digitale tijdperk gaan de Global Supply Chains bestuurd worden in 'control towers' op basis van de informatie die gedeeld zal worden in een Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP), aldus de Topsector Logistiek.

Janine van Oost aan het woord

'Het synchronodaal vervoeren van grondstoffen en goederen komt uit het bedrijfsleven. Wando Boevé van Europe Container Terminal zag regelmatig halfvolle binnenvaartschepen vertrekken en vrachtwagens leeg terugkomen. Dat kon in zijn ogen veel efficiënter door de lading te bundelen en verschillende transportvormen beter op elkaar af te stemmen. Want waarom zou je een volle vrachtwagen de drukke A15 opsturen als je de lading tegen lagere kosten ook via binnenvaartschip of trein kunt vervoeren? Bij synchronodaal transport gaat het om die keuzevrijheid.'

Keuzevrijheid en flexibiliteit

De keuzevrijheid zorgt namelijk voor meer mogelijkheden om ter plaatse de snelste en goedkoopste vervoersmodaliteit te kiezen. Bovendien is synchronodaal transport dé oplossing voor inefficiënt vervoer, het bereikbaarheidsprobleem en de onderbenutting van onze infrastructuur. Maar is flexibiliteit ook altijd efficiënt en duurzaam? 'Jazeker, omdat je op het moment dat de A15 vastloopt nog kunt switchen naar vervoer per spoor of binnenvaart. En is de sluisdeur bij Eefde dicht, dan kun je op het laatste moment nog kiezen voor vervoer per spoor. Eigenlijk kun je alles per trein en schip vervoeren als de lading maar voldoende volume heeft, er voldoende multimodale overslagpunten zijn en er sprake is van goede informatievoorziening.'

Precies ingewikkeld genoeg

Interessant is te weten in hoeverre synchronodaal transport nu in de praktijk wordt toegepast. Op de belangrijke achterlandverbindingen van mainport Rotterdam naar Venlo en naar Tilburg worden containers vervoerd over de weg, per spoor en per binnenvaart. In 2011 zijn daar twee synchronodale pilots afgerond. Bedrijven in Tilburg en Venlo bieden momenteel synchronodale diensten aan. Ook in Bergen op Zoom werken verladere en vervoerders samen in een plan voor het introduceren van synchronodale ketenregie. Dergelijke RenD- en demoprojecten worden door Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics) ondersteund.



Rooskleurige cijfers

Ook vanuit maatschappelijk oogpunt is er veel te zeggen voor synchronodaal transport. 'Het betekent minder CO2-uitstoot en minder belasting van het wegennet. Met andere woorden: er is economische groei mogelijk zonder dat het aantal vervoers- bewegingen over de weg evenredig meegroeit? De voordelen van synchronodaal transport zien we ook terug in de cijfers: sinds de start in 2011 zien we een besparing van maar liefst drieduizend ton aan CO2 en 3,5 miljoen aan transportkilometers over de weg.'

In elkaars vaarwater

Hoewel synchronodaal transport veel voordelen heeft, kiest nog lang niet elk bedrijf voor deze vervoersvorm. In bepaalde gevallen kunnen en mogen bedrijven niet samenwerken van de mededingingsautoriteit omdat ze letterlijk in elkaars vaarwater zitten. 'Om kartelvorming te voorkomen zouden zij hun lading kunnen laten bundelen door een neutrale partij', oppert Janine.

Overheid als intermediair

'Vanuit de Topsector Logistiek volgen we de ontwikkelingen van synchronodaal transport op de voet. We financieren projecten en zijn intermediair voor bedrijven, verladere en terminals die op dit vlak willen samenwerken. Tegelijkertijd zorgt Rijkswaterstaat voor het verdiepen en verbreden van meer vaarwegen om meer transport op die vaarwegen te kunnen faciliteren. Op Europees niveau zou er een universeel vervoersdocument moeten komen voor alle vervoersmodaliteiten. Dit betekent een vergaande uniformering van de wet- en regelgeving. Omdat hiervoor een lange adem nodig is, zijn onze inspanningen vooralsnog gericht op het beter stroomlijnen van procedures van de Inspectie en de Douane.'



Discussieer mee!

Lees meer over synchroonaal transport op www.kimnet.nl. Wil je op het kernbegrip reageren? Dat kan bij onze besloten LinkedIngroep 'Kernbegrippen Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid'. In deze community kun je je visie op synchroonaal transport geven en het gesprek aangaan met vakgenoten. Uiteindelijk proberen we alle reacties die binnenkomen mee te nemen in een beschrijving van een eindversie.

Meer weten?

- Verkenning beladingsgraad van 45 naar 65%
- Multimodale achterlandknooppunten in Nederland
- Achterlandcongestie en de rol van vervoer over water voor mainport Rotterdam
- Binnenvaart en containerlogistiek



Jaarverslag KiM 2013 verschenen

Het KiM kijkt in zijn jaarverslag terug op 2013. Naast aandacht voor een paar opvallende KiM-projecten, meer over het Kennis-aan-Tafel-concept (KaT). In het jaarverslag legt het KiM tevens uit hoe het proces van kennisverwerving verloopt. Als laatste een overzicht van alle verschenen KiM-publicaties.

Colofon

Dit is een uitgave van het:
Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.kimnet.nl

Meer informatie
Via www.kimnet.nl zijn alle publicaties van het KiM te downloaden. U kunt natuurlijk ook contact opnemen met een van onze medewerkers.

Wil je deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? [Meld je dan hier af.](#)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor jou is bestemd. Indien je niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan je is toegezonden, wordt je verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.