



**Buck
Consultants
International**

Operationele en juridische knelpunten voor gebruik Synchromodaal Transport

Identificatie en mogelijke oplossingen

Opdracht PTL 02.022, Uitgevoerd in opdracht van: Connekt,

Buck Consultants International

Den Haag, december 2016

Inhoudsopgave

1.	Doel en aanpak	1
	1.1 De opkomst van synchromodaal transport	1
	1.2 Synchromodaal transport: knelpunten voor gebruik	2
	1.3 Doel van dit onderzoek	3
	1.4 Gehanteerde aanpak	3
2.	Gesignaleerde knelpunten in ketens	5
	2.1 Betrokken ketenpartijen bij synchromodaal transport	5
	2.2 Overzicht van door Topsector ondersteunde pilots synchromodaal transport	6
	2.3 Lijst relevante knelpunten in synchromodale pilots	9
3.	Oplossingen voor synchromodale knelpunten	11
	3.1 Overzicht van oplossingsrichtingen	11
	3.2 Oplossingsrichting per technisch-operationeel knelpunt	12
	3.3 Oplossingsrichting per juridisch knelpunt	20
4.	Conclusies mogelijke oplossing knelpunten	25
	4.1 Conclusies	25

1. Doel en aanpak

1.1 De opkomst van synchronodaal transport

Het Topsteam Logistiek heeft in haar *Innovatiecontract Topsector Logistiek* synchronodaal transport uitgeroepen tot één van de elf Actielijnen. Voor elk van deze innovatieve Actielijnen is er een Road Map (2011) opgesteld. Het doel van de opgestelde Road Map Synchronodaal Transport is om de inzet van synchronodaal transport door Nederlandse bedrijven in de komende jaren tot en met 2020 actief te stimuleren en te monitoren. Op deze wijze kan Nederland zijn voorsprong in de regie van transportnetwerken in Europa behouden en verder uitbouwen.

Synchronodaal Transport is een innovatieve vorm van intermodaal vervoer, waarbij de verlader de beslissing over de inzet van modaliteiten en vervoersmiddelen, de route van het transport en/of de doorlooptijd van het transport aan een dienstverlener overlaat. Die kiest, binnen met de verlader afgesproken grenzen, voor de meest geschikte modaliteit, routes en tijdstippen voor het vervoer. Uitgangspunt is dat de goederen op de afgesproken tijd aankomen op de bestemming, waarbij de vervoerswijze – spoor, weg, binnenvaart, shortsea – niet meer uitmaakt. Zo kunnen goederenstromen optimaal gebundeld worden en wordt de beschikbare capaciteit van spoor, binnenvaart en shortsea beter benut, wat leidt tot duurzamer en vaak goedkoper transport.

Vanaf 2012 zijn er met ondersteuning van de Topsector Logistieke ca. 20 verschillende pilotprojecten gestart met als doel het realiseren van synchronodaal transportdiensten. In deze synchronodale projecten bouwen logistieke dienstverleners vaak voort op de intermodale diensten die ze reeds aanbieden. Het verschil tussen intermodale en synchronodale dienstverlening is het volgende:

- Bij intermodaal transport neemt de verlader de beslissing omtrent de in te zetten modaliteit, de doorlooptijd en/of de af te leggen route van het transport zelf; of

- Bij synchronodaal transport laat de verlader deze beslissingen binnen afgesproken grenzen over aan de dienstverlener, zodat deze meer kansen en mogelijkheden heeft om transporten te plannen en bundelen en zo efficiënter spoor, binnenvaart- en shortsea-capaciteit in te zetten.

In de praktijk zien we dat marktpartijen niet altijd in staat zijn om in één keer een volledig synchronodaal concept neer te zetten. In plaats daarvan werken veel marktpartijen stapsgewijs aan ontwikkelingen die nodig zijn om uiteindelijk te komen tot synchronodaal transport.

1.2 Synchronodaal transport: knelpunten voor gebruik

De resultaten van de synchronodale pilotprojecten in de afgelopen jaren waren wisselend; enkele zijn inmiddels succesvol omgezet in *daily business*, terwijl andere nooit echt goed van de grond zijn gekomen. Binnen de Stuurgroep Synchronodaal Transport is geconstateerd dat verschillende ketenpartijen (bijvoorbeeld verladers, logistiek dienstverleners, binnenvaartterminals en binnenvaartoperators) synchronodale dienstverlening willen ontwikkelen of uitbreiden, maar hierbij in de praktijk knelpunten ervaren. Deze knelpunten kunnen liggen op een aantal vlakken:

1. Bedrijfseconomisch vlak: de synchronodale diensten moeten voldoende rendement opleveren om de investeringen te bekostigen. Dit is uiteraard een verantwoordelijkheid van de marktpartijen
2. Commercieel vlak: er moeten voldoende klanten geworven worden om de synchronodale diensten af te nemen. Ook dit is een verantwoordelijkheid van de marktpartijen.
3. Operationeel-technisch vlak: de synchronodale dienstverlening kan door operationeel-technische redenen niet goed uitgevoerd worden. Sommige van deze knelpunten kunnen alleen door de bedrijven opgelost worden, bij anderen is er wellicht een rol voor overheden. Een voorbeeld is het gebruik van 45 ft en/of reefer containers: die kunnen niet altijd technisch efficiënt op verschillende vervoersmiddelen gezet worden. Operationeel kunnen er ook restricties gelden, zo stellen sommige deepsea terminals eisen aan het aantal af te handelen containers.
4. Juridisch vlak: tenslotte kan ook wet- en regelgeving het gebruik van synchronodaal transport in de weg staan. Bij een wissel tussen modaliteiten kan andere wet- en regelgeving gelden, waardoor een switch tussen modaliteiten in de praktijk lastig is. De vraag is

In dit onderzoek ligt de focus op de vlakken 3 en 4: de operationeel-technische en juridische knelpunten voor synchromodaal transport. Met dit onderzoek willen we deze in kaart brengen en mogelijke oplossingen identificeren.

In het ACTAL-rapport *Regeldruk Logistiek* uit 2013 is op strategisch niveau reeds een aantal van deze belemmeringen in de operationele en juridische hoek voor logistieke diensten in kaart gebracht. Een aantal daarvan hebben betrekking op synchromodaal transport. Marktpartijen hebben echter aangegeven dat zij in de praktijk op operationeel niveau meer belemmeringen ervaren die zij als (individuele) ketenpartij niet eenvoudig kunnen oplossen. Ze hebben behoefte aan het systematisch benoemen en waar mogelijk bespreekbaar maken of oplossen van deze operationele of juridische knelpunten. Dit rapport geeft een overzicht van in de praktijk ervaren knelpunten en bespreekt de gevolgen en mogelijke oplossingen.

1.3 Doel van dit onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om:

- de belangrijkste operationele en juridische knelpunten in bestaande of op te zetten synchromodale ketens in kaart te brengen; en
- voorstellen te doen om deze knelpunten op te lossen of aan te pakken.

Dit moet het voor ketenpartijen makkelijker maken om succesvol en rendabel synchromodale diensten op te zetten en uit te breiden. Het resultaat is dat er meer duidelijkheid en begrip komt voor deze knelpunten voor synchromodaal transport bij ketenpartijen en betrokken overheid, en dat er waar mogelijk afspraken gemaakt worden om deze knelpunten op termijn te verhelpen.

1.4 Gehanteerde aanpak

Als basis is gekeken naar de 21 synchromodale pilots en projecten die in de periode 2012-2015 in twee verschillende programma's zijn uitgevoerd: (1) de synchromodale uitvragen en prijsvragen van Connekt, waarbij de focus ligt op de ondersteuning van **logistiek dienst-**

verleners bij de **ontwikkeling** van synchromodale diensten, en (2) het Lean & Green programma van Connekt, waarbij de focus ligt op de ondersteuning van **verladers** bij het **gebruik** van synchromodale diensten.

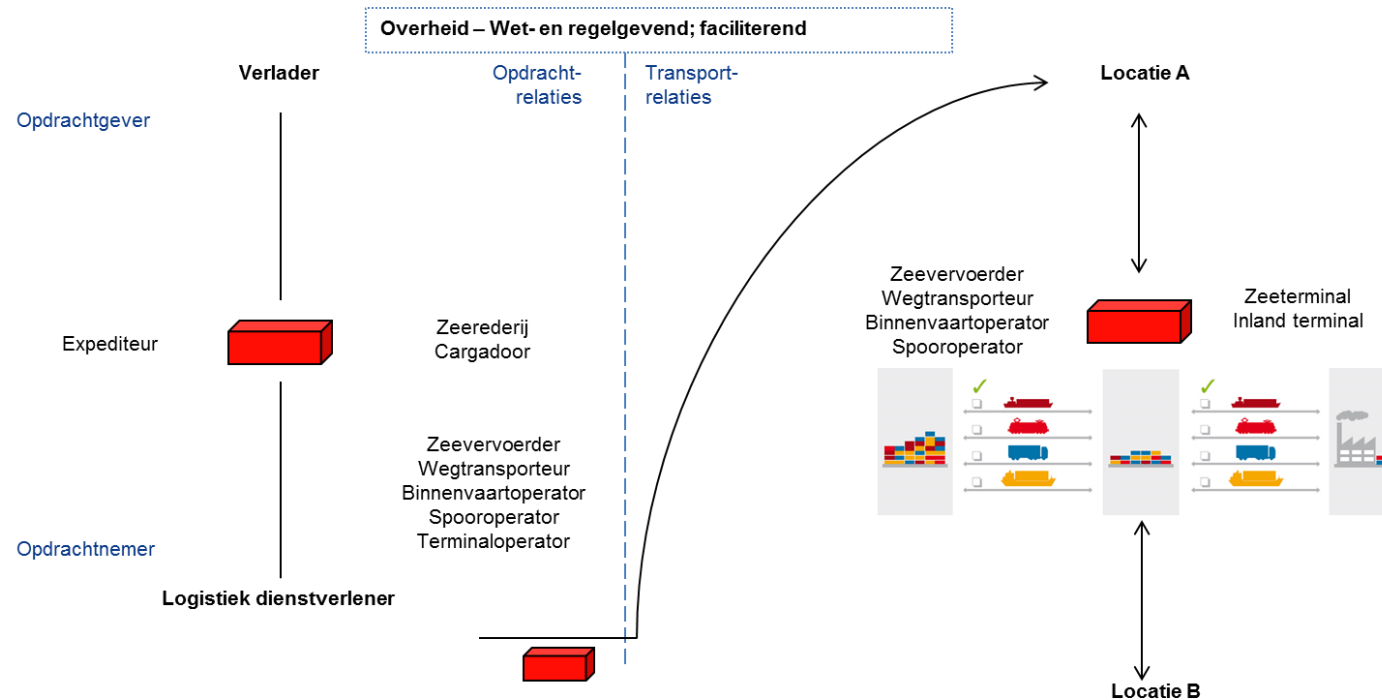
Bij betrokkenen van de projecten is geïnformeerd welke knelpunten zijn ervaren bij de uitvoering van een project. De belangrijkste knelpunten worden in dit rapport beschreven. Vervolgens worden de knelpunten gegroepeerd en per betrokken actor ontleend. Dit resulteert in een mogelijke oplossingsrichting.

2. Gesignaleerde knelpunten in ketens

2.1 Betrokken ketenpartijen bij synchromodaal transport

Over het algemeen zijn bij synchromodale projecten meerdere ketenpartijen betrokken. De relaties tussen deze ketenpartijen staan in onderstaande figuur weergegeven.

Figuur 1 Betrokken ketenpartijen bij synchromodaal transport



Toelichting bij deze figuur:

- De opdrachtgever voor het vervoer is de verlader, hij is vaak ook de eigenaar van de goederen. De logistiek dienstverlener zorgt voor het vervoer van de goederen door middel van één of meerdere modaliteiten, en is de opdrachtnemer.
- Naast de opdrachtrelaties zijn er ook de transportrelaties in de keten. In sommige gevallen zijn meer betrokken partijen, zoals de zee-rederij in wiens containers de goederen worden vervoerd, en eventuele tussenpartijen zoals expediteurs en cargadoors. Daarnaast loopt synchronodaal vervoer vaak via een inland terminal (spoor of binnenvaart), waar de containers worden overgeslagen. Als het gaat om maritieme stromen, is ook een zeehaventerminal betrokken bij het synchronodaal vervoer.
- De overheid is betrokken als wet- en regelgever, die de regels opstelt waarbinnen de ketenpartijen moeten handelen. Tevens heeft de overheid een faciliterende rol, bijvoorbeeld bij de totstandkoming van infrastructuur of bij het opstellen en uitvoeren van beleid. De overheid kan verder besluiten – bijvoorbeeld bij het uitvoeren van beleid – een stimulerende rol op zich te nemen. De activiteiten van Topsector Logistiek zijn hier een voorbeeld van.
- Bij het synchronodaal vervoer van een zeecontainer met goederen zijn vaak meerdere ketenpartijen betrokken, omdat het mogelijk moet zijn om naadloos te switchen tussen modaliteiten. Om dit in de praktijk te doen moeten er afspraken gemaakt worden om indien gewenst deze modaliteiten te gebruiken. Dit maakt dat er voor synchronodaal transport vaak meer afspraken nodig zijn, in ruil daarvoor kan het vervoer efficiënter en duurzamer plaatsvinden.

2.2 Overzicht van door Topsector ondersteunde pilots synchronodaal transport

Vanuit de Topsector Logistiek zijn vanaf 2012 verschillende pilots en projecten op het gebied van synchronodaal transport ondersteund. Hieronder volgt een lijst met projecten die in de periode 2012-2015 hebben gelopen.

Tabel 1 *Betrokken ketenpartijen bij synchronodaal transport*

Project	Partners	Looptijd	Doel
Project 1: EGS	ECT, EGS	Begin 2011 – doorlopend	Goederen vanaf de terminal in de zeehaven zo efficiënt mogelijk met verschillende modaliteiten naar het achterland vervoeren.

Project	Partners	Looptijd	Doel
Project 2: Heineken/Nedcargo	Heineken, Nedcargo (inland terminal Alphen), andere verladers	Oktober 2010 – doorlopend	Exportcontainers van Heineken zo duurzaam mogelijk en kostenefficiënt naar de haven van Rotterdam vervoeren.
Project 3: Seacon Logistics	Seacon Logistics	September 2012 – december 2014; daarna doorlopend	Inzet van synchromodaal transport op continentale routes, met name om het spoorvervoer als goed alternatief te kunnen bieden; en als concurrerende extra modaliteit op maritieme routes.
Project 4: Grolsch/CTT	Grolsch, CTT	Januari 2012-doorlopend	Exportcontainers van Grolsch zo duurzaam mogelijk en kostenefficiënt naar de haven van Rotterdam vervoeren.
Project 5: Zeeland uien	Verladers in de Zeeuwse uiensector, Zeeland Connect	September 2015 – doorlopend	Samenwerking in de uiensector waardoor efficiënter vervoerd kan worden door gebruik van de haven van Vlissingen i.p.v. Antwerpen.
Project 6: SYFLON	Van Berkel Logistics (terminal Cuijk), Heinz, Samskip, SCAHygiëne, Chep Pallets, Nutricia	September 2012 – september 2013; daarna als daily business t/m 2015	Verschuiving van wegvervoer tussen productielocaties in het achterland en Rotterdam naar binnenvaart via een terminal in het achterland.
Project 7: Mepavex Logistics/Markiezaat Terminal Bergen op Zoom	Mepavex Logistics, verladers	2012 – doorlopend	Efficiënter en transparanter containervervoer bieden, dat tevens kostenefficiënt en duurzaam is.
Project 8: Maersk	Maersk, BCTN, Ab/Ovo	November 2012 – maart 2015; daarna doorlopend	Vanuit het deep sea carrier perspectief een optimaal achterland netwerk opzetten door verladers a-modaal te laten boeken en lege containers meteen te laten hergebruiken.
Project 9: Rotterdam - Neuss	HTS en Optimodal	November 2015 – September 2016	Een barge operator en een spoor operator delen inzicht in beschikbare capaciteit bij elkaar en bieden klanten de mogelijkheid synchromodaal bij hen te boeken waardoor zij volledig ontzorgd worden.
Project 10: DSV	DSV, Ab/Ovo	Maart 2015 – doorlopend	Kosten besparen en inspelen op de vraag naar duurzaam transport door verladers door inzet van meerdere modaliteiten.
Project 11: Samsung/Newways	Samsung en Sabc	Oktober 2015 - doorlopend	Verschuiving wegvervoer tussen Nederland en Oost-Europa naar spoorvervoer door bundeling van lading verschillende verladers.
Project 12: Wayz	Wayz, Post-Kogeko, Visbeen, Waalhaven Cool Barge, fruitim-	November 2012 – maart 2015; daarna doorlopend	De ontwikkeling van een synchromodale Cool Port Control Tower voor het vervoer van reefercontainers in, van en naar Rotterdam.

Project	Partners	Looptijd	Doel
	porteurs		
Project 13: Cargill/Yara Zeeland	Cargill, Yara, Zeeland Connect	September 2015 – doorlopend	Bundeling van lading en opzetten nieuwe binnenvaartdienst, gebruikmakend van elkaars onbalans op de route naar Hongarije.
Project 14: Euroterminal Coevorden	Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg, Dryport Coevorden-Emmen, Confluence	September 2015 – februari 2016	Inzicht in stromen en bundelingsmogelijkheden van volumes van verladere in de regio; verkennen mogelijkheden spoorvervoer; randvoorwaarden inzichtelijk maken.
Project 15: Bavaria/Mars Veghel	Van Berkel, Bavaria en Mars, Samskip	Oktober 2011 - doorlopend	Verschuiving van wegvervoer tussen productielocaties in achterland en Rotterdam naar binnenvaart via een terminal in het achterland. Combinatie lading verschillende verladere om hoge beladingsgraad te realiseren.
Project 16: Moerdijk	Havenschap Moerdijk, Confluence	September 2015 – februari 2016	Inzicht in stromen en bundelingsmogelijkheden van volumes van verladere in de regio; randvoorwaarden gebruik andere modaliteiten inzichtelijk maken.
Project 17: CTU	CTU, MCS	September 2013 – december 2014	Opzetten van een gezamenlijke synchromodale dienstverlening richting klanten; capaciteit van de terminals en binnenvaartverbindingen beter benutten en lege containers uitwisselen.
Project 18: Spoor Groningen	MCS, Reining Transport, Transit	November 2015 – augustus 2016	Verkennen mogelijkheden en inventariseren ontwikkelingsperspectief spoorgoederenvervoer regio Groningen.
Project 19: Cool Rail Spain	Bakker Barendrecht, Euro Pool Systems, Havenbedrijf Rotterdam, Mercator Novus	2015 – doorlopend	Opstarten van een treinverbinding voor versproducten tussen de regio Valencia en Noordwest-Europa.
Project 20: Libbey	Libbey	Kleine test in 2014, nieuw traject in 2017	Verschuiving van weg naar spoor en/of binnenvaart om kosten te besparen en duurzaamheid te verbeteren.
Project 21: Aviko	Aviko, BVB, Kloosterboer	Begin 2012 - doorlopend	Verschuiving van wegvervoer tussen productielocaties in het achterland en Rotterdam naar binnenvaart via een terminal in het achterland.

Daarnaast zijn er synchromodale projecten geweest en lopende buiten het zicht van de Topsector Logistiek, van deze projecten is minder bekend.

2.3 Lijst relevante knelpunten in synchronodale pilots

In een aantal van deze projecten zijn er operationeel-technische en juridische knelpunten geweest die overwonnen moesten worden. Een overzicht van de operationeel-technische knelpunten staat in onderstaande tabel.

Tabel 2 De 8 belangrijkste operationeel-technische knelpunten in de synchronodale pilots

Type knelpunt	Juridisch/ operationeel knelpunt	Stakeholders, functie in de keten die knelpunten ervaart	Gevolg	Mogelijke oplossing
1. Operationeel – Afspraken in de keten	Zeeschepen krijgen voorrang op binnenvaart bij afhandeling op zee-terminal	Binnenvaartoperators	Efficiëntieverlies en verminderde betrouwbaarheid binnenvaart	Afspraken tussen zeeterminal en ketenpartijen veranderen
2. Operationeel – Afspraken in de keten	Minimum call size binnenvaartschepen bij zeeterminals	Binnenvaartoperators	Beperkt schakelmogelijkheid	Afspraken tussen zeeterminal en ketenpartijen veranderen
3. Operationeel – Afspraken in de keten	Modaliteit voor achterlandvervoer moet ruim van tevoren aan zeeterminal worden doorgegeven, in verband met plaatsing op aparte stacks	Log. dienstverleners	Beperkt schakelmogelijkheid	Afspraken tussen zeeterminal en ketenpartijen veranderen
4. Operationeel – Afspraken over kosten in de keten	Heffing van detentie- en demurragefees	Log. dienstverleners	Verhoogt kosten	Afspraken zeeterminal en ketenpartijen veranderen
5. Operationeel – Fysiek knelpunt	Reefercontainers kunnen vaak niet goed mee op de trein en sommige binnenvaartschepen	Log. dienstverleners	Complexere planning	
6. Operationeel – Fysiek knelpunt	45-footcontainers passen niet goed op alle binnenvaartschepen	Binnenvaartoperators	Complexere planning	
7. Operationeel – Communicatie met specifieke overheidsdienst	Beperkte openingstijden enkele sluisen	Binnenvaartoperators	Beperkt flexibiliteit binnenvaart	Afspraken RWS en binnenvaart veranderen
8. Operationeel – Afspraken in de keten	Complexe procedures voor vrijgeven containers voor hergebruik bij inland terminals	Log. dienstverleners	Extra tijdverlies en oplopende kosten	Afspraken rederijen en ketenpartijen veranderen

Tabel 3 De 5 belangrijkste juridische knelpunten in de synchromodale pilots

Type knelpunt	Juridisch/ operationeel knelpunt	Stakeholders, functie in de keten die knelpunten ervaart	Gevolg	Mogelijke oplossing
1. Juridisch – Communicatie met specifieke overheidsdienst	Complexiteit regelgeving bij vrijgave reeferers door douane in zeehaven	Log. dienstverleners, verladers	Extra tijdverlies en oplopende kosten	Deregulering
2 Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Onmogelijkheid om papierloos te varen in de binnenvaart	Binnenvaartoperators	Extra moeite en tijd t.o.v. digitale mogelijkheid	Digitalisering
3. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Aparte regelgeving voor alle modaliteiten	Alle synchromodale ketenpartijen	Beperkt snelheid schakelmogelijkheid	Uniformeren regelgeving
4. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Lading die tot de inland terminal onder toezicht staat van de douane mag niet met iedere modaliteit vervoerd worden o.b.v. eenzelfde documentatie	Log. dienstverleners, verladers	Beperkt schakelmogelijkheid	Uniformeren regelgeving
5. Juridisch – Afspraken tussen ketenpartijen	Aparte verzekeringscondities voor alle modaliteiten	Log. dienstverleners, verladers, verzekeraars	Beperkt snelheid schakelmogelijkheid	Uniformeren regelgeving

3. Oplossingen voor synchromodale knelpunten

3.1 Overzicht van oplossingsrichtingen

De volgende technisch-operationele en juridische knelpunten komen voor bij synchromodale projecten in de afgelopen jaren. In dit hoofdstuk wordt elk van deze 13 knelpunten geanalyseerd en wordt een oplossing gegeven.

Tabel 4 Overzicht van 13 te analyseren knelpunten in de synchromodale pilots

Type knelpunt	Beschrijving knelpunt
1. Technisch-Operationeel – Afspraken in de keten	Zeeschepen krijgen voorrang op binnenvaart bij afhandeling op zeeterminal
2. Technisch-Operationeel – Afspraken in de keten	Modaliteit voor achterlandvervoer moet ruim van tevoren aan zeeterminal worden doorgegeven, in verband met plaatsing op aparte stacks
3. Technisch-Operationeel – Afspraken in de keten	Minimum call size binnenvaartschepen bij zeeterminals
4. Technisch-Operationeel – Afspraken over kosten in de keten	Heffing van detentie- en demurragefees
5. Technisch-Operationeel – Fysiek knelpunt	Reefercontainers kunnen vaak niet goed mee op de trein en sommige binnenvaartschepen
6. Technisch-Operationeel – Fysiek knelpunt	45-footcontainers passen niet goed op alle binnenvaartschepen
7. Technisch-Operationeel – Communicatie met specifieke overheidsdienst	Beperkte openingstijden enkele sluisen
8. Technisch-Operationeel – Afspraken in de keten	Complexe procedures voor vrijgeven reefer containers voor hergebruik bij inland terminals
9. Juridisch – Communicatie met specifieke overheidsdienst	Complexiteit regelgeving bij vrijgave reefer door douane in zeehaven
10. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Onmogelijkheid om papierloos te varen in de binnenvaart
11. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Aparte regelgeving voor alle modaliteiten
12. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Lading die tot de inland terminal onder toezicht staat van de douane mag niet met iedere modaliteit vervoerd worden o.b.v. eenzelfde documentatie
13. Juridisch – Afspraken tussen ketenpartijen	Aparte verzekeringscondities voor alle modaliteiten

3.2 Oplossingsrichting per technisch-operationeel knelpunt

Knelpunt 1: *Prioriteit zeeschepen t.o.v. binnenvaart bij afhandeling op de zeeterminal.*

Type knelpunt: Operationeel, afspraken in de keten

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartterminals, binnenvaartoperators, logistiek dienstverleners, doorwerking in gehele keten

Beschrijving knelpunt:

- De mogelijkheden voor synchromodaal transport worden beperkt doordat zeeschepen bij de afhandeling in de zeehaven voorrang krijgen op binnenvaartschepen. Dit vermindert de punctualiteit en daarmee ook de betrouwbaarheid van de binnenvaartsector, omdat er soms gewacht moet worden tot een zeeschip geheel afgehandeld is.
- Een extra complicerende factor hierbij is dat zeeschepen nogal eens vertraging oplopen, wat de afhandeling nog verder vertraagt en bovendien afwijkt van de geplande afhandelings-schema's. Daarnaast worden deze vertragingen niet altijd afdoende gecommuniceerd met de binnenvaartoperator, hetgeen extra onnodige wachttijden veroorzaakt.
- Een laatste extra vertragende factor is dat de afhandelingscapaciteit van de zeeterminal op de piekmomenten niet toereikend is. Oorzaak hiervan is dat de geplande capaciteitsinzet van de terminal niet wordt aangepast op piekmomenten maar eerder op spreiding gedurende de dag.

Oorzaak: Rederijen zijn de betalende klanten van de zeeterminal. De processen in de diepzeehaven zijn daarom zo ingericht dat de afhandeling van zeeschepen zo efficiënt mogelijk wordt verricht. Binnenvaartoperaties zijn dus van ondergeschikt belang voor de terminaloperator in de haven. Verder is er daarom ook weinig toegevoegde waarde voor de zeeterminal om de afhandelingscapaciteit op piekmomenten te verhogen, omdat er extra kosten mee gemoeid gaan op de relatief korte drukste periodes. Door een constante (lagere) afhandelings-capaciteit worden de pieken meer gespreid.

Mogelijke oplossing: Afspraken tussen de zeeterminal en ketenpartijen kunnen veranderd worden zodat er betere afstemming over de afhandeling op de terminal plaatsvindt. Daarnaast kan gedacht worden over platforms waarbij actuele informatie over aankomst, afhandeling en eventuele vertraging van zeeschepen snel gedeeld kan worden met andere partijen in de keten, zodat zij adequater kunnen anticiperen en schakelen.

Knelpunt 2: *Modaliteit voor achterlandvervoer moet ruim voor aankomst (twee dagen) van een zeeschip op de terminal doorgegeven worden aan de terminaloperator.*

Type knelpunt: Operationeel, afspraken in de keten

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, spooroperators, logistiek dienstverleners, doorwerking in gehele keten

Beschrijving knelpunt:

De mogelijkheden voor synchromodaal transport worden beperkt doordat al twee dagen voordat een zeeschip in de haven arriveert, de modaliteit van het natransport van de containers doorgegeven moet worden aan de terminaloperator (APM-TII), in verband met plaatsing containers op bepaalde stacks (per modaliteit) op de terminal. Dit beperkt de mogelijkheden voor synchromodaal transport, omdat de flexibiliteit wordt weggenomen om op het laatste moment nog van modaliteit te wisselen.

Oorzaak:

- De containers worden bij de afhandeling van een zeeschip op de terminal op stacks voor een bepaalde modaliteit – waarmee het natransport plaatsvindt – gezet. Dit beperkt echter de mogelijkheid om bij vertraging van het schip een last minute beslissing te nemen en de containers toch via de weg of het spoor te vervoeren, omdat containers die op de stack voor de binnenvaart staan, niet door een vrachtwagen kunnen worden opgepikt. Het ‘omrijden’ van containers tussen stacks op de terminal is zeer tijdrovend. Deze fysieke barrière belemmert dus de kansen op synchromodaal vervoer van de container naar het achterland.
- Achterlandlogistiek kan op deze manier niet goed op een flexibele manier worden vormgegeven. Als een zeeschip bijvoorbeeld vertraging heeft en de containers zijn gepland om met de binnenvaart/spoor vervoerd te worden, dan kan de punctualiteit in het geding komen met het risico dat de container niet op tijd op zijn bestemming in het achterland arriveert. Bij synchromodaal transport zou de container op dat moment gewijzigd worden naar de truck zodat de container toch op tijd bij de klant is. In dit geval kan echter niet op het laatste moment besloten worden de container met een andere modaliteit te vervoeren, omdat ver van tevoren aangegeven moet worden op welke stack een container wordt gezet.

Mogelijke oplossingsrichting: Afspraken tussen de zeeterminal en de logistiek dienstverleners kunnen veranderd worden zodat pas op een later tijdstip voor een modaliteit moet worden gekozen. Het zou helpen als er eerder informatie over vertragingen beschikbaar is, zodat adequatere keuzes in het planningsproces van natransport kunnen worden gemaakt. Hierdoor kan sneller geschakeld worden. Ook kan de fysieke indeling van de terminal worden aangepast, zodat containers eenvoudiger en sneller op een andere stack kunnen worden geplaatst.

Knelpunt 3: *Minimum call size binnenvaartschepen op de zeeterminal.*

Type knelpunt: Operationeel, afspraken in de keten

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, inland terminals

Beschrijving knelpunt:

Zeeterminaloperator ECT verlangt een bepaalde minimum call size voor de afhandeling van binnenvaartschepen. Tijdens de laagwaterperiode werd de restrictie tijdelijk afgeschaft, maar sinds begin 2016 is de minimale call size gesteld op 20 moves (laden + lossen) voor de Delta Terminal en 10 voor Euromax. ECT is van plan de ondergrens op termijn te verhogen naar 30-50 containers.

Het gevolg van deze maatregel is dat containerstromen eerder naar het wegvervoer worden overgeheveld, omdat binnenvaartschepen met slechts een aantal containers niet afgehandeld kunnen worden op de terminal in de zeehaven. Dit beperkt de mogelijkheden voor synchromodaal transport, omdat de flexibiliteit van de binnenvaart negatief wordt beïnvloed. De vereiste ondergrens vereist altijd planning en voldoende volume. Een last minute beslissing om voor de binnenvaart te kiezen wordt daardoor gecompliceerder.

Oorzaak:

- De motivatie van ECT voor het instellen van de minimum call size is om pieken in het afhandelingsaanbod op te kunnen vangen en de productiviteit op de terminal te verhogen. Hierdoor hoopt het vertragingen op de terminal te minimaliseren. De wachttijden voor de afhandeling van binnenvaartschepen liepen in het verleden soms op, soms wel tot een week.
- In het verleden kwamen veelvuldig binnenvaartschepen met slechts een beperkt aantal containers laden en lossen, die veelal tussen zeeschepen met soms wel een call size van enkele duizenden containers door moesten worden afgehandeld. Dat legde een zware claim op de terminaloperaties, omdat de loskade op die manier toch bezet werd gehouden door schepen die slechts een aantal containers kwamen lossen en laden.

Mogelijke oplossingsrichting: Kleinere containervolumes kunnen gebundeld worden teneinde ze toch bij de zeeterminal te kunnen aanbieden. Mogelijkheden hiervoor worden bijvoorbeeld geboden door 'varende terminals', containerschepen met eeneigen overslagkraan voor containers. Opsparen van containers om zo tot de minimum call size te komen is vaak niet wenselijk, omdat dit meestal leidt tot extra kosten in de vorm van demurrage fees. Een andere oplossing kan liggen in het wijzigen van de afspraken omtrent minimum call sizes, bijvoorbeeld door het verlagen van de ondergrens.

Knelpunt 4: Heffing van detentie- en demurragefees

Type knelpunt: Operationeel, afspraken in de keten

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, spooroperators, logistiek dienstverleners, doorwerking in gehele keten

Beschrijving knelpunt:

De zeereederijen zijn de eigenaar van de containers, en zitten in een lastige marktsituatie. De prijzen op de mondiale zeecontainer vervoersmarkt zijn zeer laag, en dit betekent dat het lastig is voor zeereederijen om rendabel te werken. Dit betekent dat het erg belangrijk voor zeereederijen is om de containers zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Er worden kosten in rekening gebracht als de container lang op een plaats blijft staan, vaak op de zeeterminal. Dit zijn detention fees (voor de container) en demurrage fees (voor de goederen in de container). Deze kosten zorgen ervoor dat er minder mogelijkheden zijn om synchromodaal transport te gebruiken, omdat soms de container langer ergens moet verblijven om met een spoor of binnenvaartdienst meegenomen te worden.

Oorzaak:

- De zeereederijen en -terminals proberen de inzet van een container zo effectief mogelijk te laten zijn, en heffen daarom detention en demurrage fees als de container ergens langer dan een paar dagen blijft staan
- Soms moet de container echter tijdelijk gestationeerd worden om met synchromodale met spoor of binnenvaart vervoerd te worden. Als er dan echter extra kosten gemaakt moeten worden is er een knelpunt om van synchromodaal transport gebruik te maken.

Mogelijke oplossingsrichting: De zeereederijen en zeeterminals bieden vaak ook in samenwerking met andere ketenpartijen vervoersdiensten van en naar het achterland aan, en investeren ook in synchromodale diensten. De betrokkenheid van deze partijen in synchromodaal transport kan er voor zorgen dat deze kosten onder voorwaarden niet geheven worden. Andere synchromodale dienstverleners kunnen ook trachten met deze ketenpartijen afspraken: als bijvoorbeeld synchromodaal vervoer wordt gedaan naar en van de zeehaven en dit ook aangetoond kan worden, kan besproken worden of de detention en demurrage fees gedeeltelijk of geheel kwijtgescholden worden.

De overheid heeft in de praktijk een beperkte rol in het beheersen van deze kosten. Detention en demurrage fees zouden eventueel met wet- en regelgeving op Europees niveau worden beïnvloed, maar dan moet eerst Europees overeenstemming worden bereikt. De overheid kan wel een stimulerende rol spelen door bijvoorbeeld specifieke synchromodale transport als zodanig te erkennen via bijvoorbeeld een Lean & Green synchromodal keurmerk.

Knelpunt 5: *Reefercontainers kunnen vaak niet goed mee op de trein en sommige binnenvaartschepen*

Type knelpunt: Fysiek knelpunt

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, spooroperators, logistiek dienstverleners, doorwerking in gehele keten

Beschrijving knelpunt:

Het vervoer van reefer containers over het spoor en via de binnenvaart vraagt om extra aanpassingen. De reefer moet het liefst aangesloten worden op een reeferplug om continu gekoeld te blijven, en de koelketen zo gesloten te houden. De container is vaak uitgerust met een eigen energievoorziening, maar op langere trajecten is de kans op uitval aanwezig en daarom is een reeferplug beter. Dit is niet bij alle binnenvaartschepen en spoorshuttles mogelijk, en daarom kunnen sommige diensten niet gebruikt worden voor synchromodaal vervoer. Daarnaast zijn reefer containers ook kostbaarder dan gewone containers, en de eigenaren (de zeereederijen) willen deze containers dan ook fysiek snel terug hebben in de haven om ze wederom in te kunnen zetten. Ook dit verkleint de kans om synchromodale diensten te

Oorzaak:

- Niet alle binnenvaartschepen en spoorshuttles zijn uitgerust met reeferplug faciliteiten om de reefercontainer gekoeld te houden. Dit maakt dat voor het vervoer van reefercontainers toch vaak de weg als modaliteit wordt genomen, om het risico op uitval van de koelmotor niet te nemen.
- Nog meer dan bij gewone containers willen de eigenaren van de reefercontainers weer snel over de reefercontainers kunnen beschikken. Het komt regelmatig voor dat ze daarom leeg over de weg terug naar de zeehavens gaan, terwijl ze ook via spoor of binnenvaart vervoerd zouden kunnen worden (geen reeferplug benodigd).

Mogelijke oplossingsrichting: Uiteraard ligt er een oplossing in het aanleggen van meer reeferplug faciliteiten in binnenvaartschepen en spoorshuttles. Een tweede mogelijkheid is om centraal meer inzicht te krijgen welke spoor en binnenvaartdiensten wel zijn uitgerust met reeferplugs, en hoe deze snel geselecteerd kunnen worden. Een laatste mogelijkheid is om via de planning beter informatie over de situatie van de koelmotor te verkrijgen, dan kan uitsluitend komen op de vraag of de koelmotor voldoende energie heeft om ook een langer synchromodale reis te faciliteren.

Ook bij dit knelpunt ligt de verantwoordelijkheid bij de markt. De overheid kan wel een stimulerende rol spelen door bijvoorbeeld de ontwikkeling van centrale systemen om meer inzicht te krijgen in de reeferplug faciliteiten in spoor en binnenvaart te faciliteren.

Knelpunt 6: *45-footcontainers passen niet goed op alle binnenvaartschepen*

Type knelpunt: Fysiek knelpunt

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, inland terminals, logistiek dienstverleners

Beschrijving knelpunt:

Het gebruik van 45 foot containers in verschillende vormen neemt meer en meer toe in de Benelux, omdat er meer goederen in een container kan worden meegenomen en kostenvoordelen biedt. De 45 foot container is echter mondiaal niet in gebruik omdat de maten afwijken van internationale afspraken. Ook de binnenvaart heeft het in sommige gevallen moeilijk om 45 ft containers mee te nemen, omdat de extra lengte van 2,5 ft aan beide kanten van de container er voor zorgt dat in sommige binnenvaartvaartschepen de laadruimte van 3 containers moet worden gereserveerd om deze 45 ft containers mee te nemen. Dit is in sommige gevallen oneconomisch. Het probleem speelt vooral bij de oudere en kleine schepen.

Oorzaak:

- Veel verladers willen de 45 ft containers gebruiken om zo per vervoerde container meer goederen te vervoeren en zo een lagere transportprijs per eenheid product te verkrijgen. Echter, dit soort containers kan moeilijk mee in sommige oudere binnenvaartschepen, omdat het 3 plekken in het ruim vraagt.

Mogelijke oplossingsrichting: Het aanpassen van de containerstellingen in het ruim van de oudere binnenvaartschepen ligt voor de hand, maar in veel gevallen is dit waar mogelijk al gedaan. Een tweede mogelijkheid is om samen met de operators te kijken in hoeverre bij het meenemen van 45 ft containers die meer ruimte vragen er afspraken gemaakt kunnen worden om lege containers op een latere dienst mee te nemen. Dit vraagt om afspraken met de rederijen, maar hier lijken mogelijkheden voor. Een derde mogelijkheid is om technisch-operationeel te kijken in hoeverre er wat aan de 45 ft container aangepast kan worden om vervoer via ook kleinere binnenvaartschepen mogelijk te maken, maar in de praktijk zal dit lastig worden.

Het probleem komt wel alleen voor bij kleine en oudere binnenvaartschepen, en dus ook bij het vervoer via de binnenvaart naar de terminals met een beperkte overslag. De tweede mogelijkheid, het maken van afspraken om containers die minder haast hebben in voorkomende gevallen te laten wachten om ruimte te maken om de 45 ft containers mee te nemen, lijkt in de praktijk dan ok de meeste kans te geven om dit knelpunt op te lossen.

Knelpunt 7: *Beperkte bedieningstijden enkele sluizen***Type knelpunt:** Communicatie met specifieke overheidsdienst**Betrokken partijen:** Binnenvaartoperators, inland terminals, Rijkswaterstaat, logistiek dienstverleners**Beschrijving knelpunt:**

Een 24 uur gebruik van de infrastructuur is van essentieel belang voor het flexibel gebruik van de binnenvaart in synchromodale transport planning. Rijkswaterstaat beperkt in sommige gevallen deze bediening, en dit zorgt er voor dat de wachttijden voor specifieke sluizen tot uren kan oplopen. Dit levert extra kosten op die de bezuinigingen bij de overheid meer dan compenseert. De beperkte bediening van Sluizen heeft de afgelopen jaren gespeeld op bijvoorbeeld het Twentekanaal. De Port of Twente gaf aan dat door een beperkte bediening 20% van de nu over het water vervoerde lading in de regio met de vrachtauto zou worden gaan vervoerd als de bediening van sluizen en bruggen wordt beperkt.. In tijden van laagwater dreigen bovendien wachttijden van meerdere dagen. Voor de wachtende schepen zijn er te weinig ligplaatsen. Een overschrijding van de veiligheidsnormen dreigt voor schepen met gevaarlijke lading. Dit voorbeeld geeft aan dat het integrale belang van de binnenvaart meegenomen moet worden bij de discussie over de beperking van bedieningstijden.

Oorzaak:

- De 24 uursbediening van sluizen kost geld . Op basis van de bestaande indicatorwachttijd bij sluizen van gemiddeld maximaal 30 minuten, worden er bij de volgende sluizen in de toekomst capaciteitsknelpunten verwacht: op de Corridor Westerschelde- Rijn: Kreekraksluizen, de Corridor Amsterdam - Noord Nederland: Oranjesluizen, Houtribsluizen, Gaarkeukensluis, Oostersluis en de Corridor Maasroute: Sluis St. Andries. Sluizen waarvoor in het MIRT reeds een capaciteitsuitbreiding gepland is zijn niet opnieuw doorberekend. Dit zijn Sluis Eefde, de Prinses Beatrixsluizen, Sluis Terneuzen, Sluis IJmuiden en de Volkeraksluizen. Dit zorgt er voor dat synchromodale diensten via de binnenvaart minder competitief zijn.

Mogelijke oplossingsrichting: De beste oplossing voor het faciliteren van het flexibele gebruik van synchromodaal transport is om de bedieningstijden van sluizen te verruimen. Hier kunnen wellicht ook afspraken met het bedrijfsleven over gemaakt worden. Het beperken van bedieningstijden geeft minder flexibiliteit voor het realiseren van innovaties in het transport, en ook synchromodale diensten. De overheid is hier aan zet om voor logistiek Nederland de beste passende keuze te maken.

Knelpunt 8: *Complexe procedures voor vrijgave reefercontainers voor hergebruik bij inland terminals.*

Type knelpunt: Operationeel, afspraken in de keten

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, binnenvaartoperators, logistiek dienstverleners, inland terminals, rederijen

Beschrijving knelpunt:

- De containerstromen van reefercontainers lopen over het algemeen precies omgekeerd aan de reguliere containers. Waar er bij reguliere containers in de meeste gevallen een onbalans is omdat er meer stromen naar het achterland gaan dan naar de zeehaven, is dit bij reefers andersom.
- Daarnaast vinden er veel 'lege' bewegingen met reefers plaats, omdat reefers vaak leeg terug moeten naar Rotterdam voor reiniging en onderhoud op de rederij, waarna ze na vrijgave weer (leeg) teruggestuurd kunnen worden naar het achterland. Sinds enige tijd kunnen deze activiteiten ook gedaan worden op enkele inland terminals, zoals sinds 2013 in Venlo.
- Complexe procedures rondom vrijgave van reefercontainers vermindert de kansen van synchronodaal transport, omdat er minder snel geschakeld kan worden. Daarnaast veroorzaakt het tijdsverlies en extra kosten.

Oorzaak:

Reefercontainers kunnen niet 'zomaar' hergebruikt worden, maar moeten gereinigd en vrijgegeven worden op een daarvoor aangewezen depot. Dit is vaak in de zeehaven.

Mogelijke oplossingsrichting: De regelgeving rondom vrijgave van reefercontainers kan aangepakt worden. Het is belangrijk om direct hergebruik van zeecontainers in het binnenland te faciliteren. Door ze niet eerst terug te brengen naar de zeehaven, maar ze meteen na het lossen bij de klant vrij te geven voor hergebruik, kunnen veel 'lege kilometers' bespaard worden én het levert een kostenbesparing op.

3.3 Oplossingsrichting per juridisch knelpunt

Knelpunt 9: *Complexiteit regelgeving bij vrijgave reefer door douane en NVWA in zeehaven*

Type knelpunt: Juridisch

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, Douane, expediteur, logistiek dienstverleners, zeeterminals

Beschrijving knelpunt:

Gekoelde producten in reefer containers moeten bij import van buiten de EU eerst gecontroleerd worden door de douane, en daarna vaak ook gekeurd worden door de NVWA. Deze controle en keuring kan op verschillende manieren plaatsvinden: fysiek of op papier. De regelgeving rondom deze beide checks is in de praktijk complex, en de keuringseisen van de NVWA kunnen ook veranderen, dit onder invloed van wetgeving. De fysieke keuring moet daarnaast vaak op locatie in de haven plaatsvinden: de containerscan van de douane en de veterinaire keurpunten van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Het is vaak niet onduidelijk hoelang de keuring duurt, en dat maakt het lastiger om synchromodaal transport in te plannen en flexibel te kunnen switchen. Dit betekent dat er meer wegtransport plaatsvindt, en dit heeft dus een negatief effect op de kansen van synchromodaal transport.

Oorzaak:

De wet- en regelgeving rondom Douane controles en NVWA inspecties voor de inhoud van reefer containers is vaak complex. De expediteur weet vaak niet precies wanneer deze controle en inspectie is afgelopen, en dit maakt het lastiger om de inzet van spoor en binnenvaart in te plannen en de reefer container synchromodaal te vervoeren. Vaak wordt teruggevallen op het wegvervoer, dat vaak flexibel ingezet kan worden.

Mogelijke oplossingsrichting: De douane controles en NVWA inspecties moeten uitgevoerd worden, maar de informatievoorziening over wat er precies geïnspecteerd wordt en hoe lang dit gaat duren kan via een review op de procedures wellicht beter ingepland en gecommuniceerd worden. De expediteur en verlader heeft dan tijdig betere informatie ter beschikking, en kan dit meenemen in de synchromodale planning. Zo kunnen spoor- en binnenvaartdiensten ook voor import reefer containers effectief ingezet worden. Een effectieve synchromodale planning vraagt om een tijdig en goed beschikbare informatie

De overheden, in het bijzonder de douane en de NVWA, kunnen hier actief aan bijdragen door de communicatie richting expediteurs en verladers over het proces rondom de controle/inspectie verder te verbeteren. Dit geeft deze partijen de ruimte om synchromodale planning nog effectiever op te pakken, en spoor- en binnenvaartdiensten ook voor deze import reefer containers vaker te gebruiken.

Knelpunt 10: *Lastig om flexibel papierloos te varen in de binnenvaart*

Type knelpunt: Juridisch - Wet-/Regelgeving overheid algemeen

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, zeeterminal, binnenvaartoperator, inland terminal, verlader

Beschrijving knelpunt:

Op dit moment geldt bij vervoer via de binnenvaart wettelijk een papieren documentatieplicht. Deze documentatieplicht beperkt de introductie van papierloos varen in Nederland, en hierdoor komt het gebruik van digitale gegevens en daarmee verder gebruik van synchro-modaal transport niet van de grond. Het papierloos varen is nu in het algemeen nog niet toegestaan, maar er is onder voorwaarden wel ontheffing aan te vragen. Dit is inmiddels gedaan door verschillende partijen, onder andere door ECT. Dankzij een aan ECT verstrekte, grensoverschrijdende douanevergunning kan dochteronderneming European Gateway Services de lading meteen na lossing op de zee-terminal per binnenvaartschip verder transporteren zonder papieren. Pas wanneer de containers bij de inland terminals overgeslagen zijn en het terminalterrein verlaten, hoeft een bedrijf de douaneformaliteiten af te handelen. Dit is echter niet de algemene regel, maar een uitzondering die specifiek aangevraagd en toegekend moet worden.

Oorzaak:

De wet- en regelgeving in Nederland staat het in het algemeen nog niet toe om papierloos te varen in de binnenvaart. Er kan wel ontheffing verleend worden als het bedrijf aan bepaalde eisen voldoet. Er is dus wel schot in het oplossen van dit knelpunt. Omdat dit echter bedrijfsspecifiek is, is het nog steeds lastig om flexibel synchro-modale transportdiensten in de binnenvaart te gebruiken.

Mogelijke oplossingsrichting: Er zijn een aantal mogelijkheden:

- De wet kan aangepast worden zodat digitaal varen mogelijk wordt. Het loont zeker de moeite om deze kansen in kaart te brengen, omdat in Duitsland er bijvoorbeeld wettelijk meer mogelijkheden zijn om papierloos te varen..
- Er kunnen meer ontheffingen verleend worden door het makkelijker te maken een ontheffing aan te vragen.
- Tenslotte kan er ook papierarm gevaren worden. De binnenvaartsector heeft eerder aangegeven dat de laadlijst, die een schipper moet kunnen overleggen, direct uit bestaande gegevens kan worden afgeleid. Dat zijn voor importcontainers gegevens die de Douane al heeft, plus de laadopdrachten die een terminal uitvoert. Daarmee kan een elektronische laadlijst worden gegenereerd die ook zonder bezoek van inspecteurs aan het schip kan worden geraadpleegd. Een dergelijke werkwijze is doelmatig en efficiënt voor de schipper en inspectiediensten: het scheelt zowel de schippers als de inspecteurs veel tijd en zoekwerk.

Knelpunt 11: *Aparte regelgeving voor alle modaliteiten*

Type knelpunt: Juridisch - Wet-/Regelgeving overheid algemeen

Betrokken partijen: Alle partijen in de synchromodale transportketen

Beschrijving knelpunt:

Er gelden verschillende regels ten aanzien van het transport met verschillende modaliteiten. Zo geldt in het wegvervoer de regelgeving zoals vastgelegd in de CMR (conventie goederenvervoer over de weg). Het CMR-verdrag geldt voor elk grensoverschrijdend transport van of naar één van de bij de CMR aangesloten landen. Voor elke rit die valt onder het verdrag, moet de vervoerder een CMR-vrachtbrief gebruiken. Een vervoerder is aansprakelijk voor de lading van ontvangst tot aflevering. Voor de binnenvaart geldt de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim), waarbij het vrij varen op de Europese binnenwateren uniform is bepaald. In het CMNI-verdrag van Boedapest is regelgeving bepaald voor het (grensoverschrijdend) vervoer van goederen over de (Europese) binnenwateren. Ook hier geldt de verplichting een vervoersdocument op te maken conform het verdrag. Voor spoorvervoer geldt het CIM-verdrag, met bijbehorende CIM-vrachtbrief (ook wel Internationale Spoor Vrachtbrief). Het is een contract tussen de afzender en de vervoerder en bestaat uit vijf delen.

Bij de drie hierboven genoemde modaliteiten is telkens een ander vervoersdocument met specifieke ladinggegevens vereist. Dit beperkt de mogelijkheden tot het schakelen naar een andere modaliteit, met name als dit kort voor het transport plaatsvindt.

De verschillende regelgeving beperkt zich niet geheel tot de genoemde punten, zo verschillen bijvoorbeeld ook de regels ten aanzien van cabotagevervoer in verschillende Europese landen.

Oorzaak:

Regelgeving ten aanzien van het transport met een bepaalde modaliteit is op Europees niveau vastgesteld, met uniforme eisen aan vrachtbrieven voor internationaal transport. Dit geldt echter niet voor het vervoer met meerdere modaliteiten, waardoor er lastiger geschakeld kan worden.

Mogelijke oplossingsrichting:

De regelgeving ten aanzien van vervoersdocumenten kan meer geüniformeerd worden, waardoor schakelen tussen modaliteiten (administratief) eenvoudiger kan plaatsvinden. In ieder geval is het wenselijk dat de op het vervoersdocument in te vullen ladinggegevens voor transporten met alle modaliteiten overeenkomstig zijn.

Knelpunt 12: *Lading die tot de inland terminal onder toezicht staat van de douane mag niet met iedere modaliteit vervoerd worden o.b.v. eenzelfde documentatie*

Type knelpunt: Juridisch - Wet-/Regelgeving overheid algemeen

Betrokken partijen: Haven Rotterdam, douane, zeeterminal, binnenvaartoperator, spooroperator, inland terminal, verlader

Beschrijving knelpunt:

Logistieke dienstverleners kunnen de Extended gate licentie van de douane aanvragen, en onder voorwaarden ontvangen. Deze Extended Gate licentie maakt het mogelijk om met een vast modaliteit de goederen direct vanuit de zeehaven te vervoeren naar de inland terminal, en daar de inklaring te doen. Dit biedt flexibiliteit, maar helaas is het nog niet mogelijk om onder deze licentie flexibel van modaliteit te wisselen. Dit is een knelpunt om synchromodaal transport in te voeren, omdat de modaliteit van te voren bekend moet zijn om onder de Extended Gate licentie te vervoeren.

Oorzaak:

De wet- en regelgeving in Nederland staat het nog niet toe om met een Extended Gate licentie van modaliteit te wisselen bij vervoer tussen zeehaven- en inland terminal. Dit maakt het lastiger om synchromodaal te vervoeren.

Mogelijke oplossingsrichting: De regelgeving kan aangepast worden zodat een switch van modaliteit onder een Extended gate licentie mogelijk wordt. Het loont zeker de moeite om deze kansen in kaart te brengen.

Knelpunt 13: *Aparte verzekeringscondities voor alle modaliteiten*

Type knelpunt: Juridisch - Wet-/Regelgeving Afspraken tussen ketenpartijen

Betrokken partijen: Logistiek dienstverleners, verladers, verzekeraars

Beschrijving knelpunt:

Over het algemeen is de logistieke verzekeringsbranche op een traditionele wijze ingericht. Een logistiek dienstverlener verzekert zijn transportmiddel en hiermee de goederen die hij vervoert. Bij synchromodaal transport is dit niet afdoende, omdat de goederen door middel van meerdere modaliteiten worden vervoerd. Bovendien wordt de keuze voor een bepaalde modaliteit vaak pas kort voor het transport bepaald. Vanuit verzekeringsoogpunt is het lastig om van modaliteit te wisselen, omdat niet de goederen, maar de modaliteit waarmee zij vervoerd worden, is verzekerd. Met de huidige verzekeringsproducten kan het gebruik van synchromodaal transport in sommige gevallen wel ondersteund worden, maar op een suboptimale manier waarbij er bij schade ruimte is voor discussie tussen ketenpartijen. Dit is niet wenselijk.

Oorzaak:

Synchromodaal transport vereist flexibiliteit van alle ketenpartijen. Traditionele logistiek maakt gebruik van één modaliteit, waarbij goederen van A naar B worden vervoerd. Synchromodaal transport gaat uit van meer vrijheden in het transportproces, waardoor op basis van beschikbaarheid de modaliteiten zo efficiënt mogelijk en flexibel worden ingezet. Dit vraagt om andere oplossingen, zo ook in de zakelijke dienstverlening rondom het transport. Het verzekeringsproduct moet geschikt worden gemaakt voor synchromodaal transport.

Mogelijke oplossingsrichting:

Een oplossing kan liggen in een omslag waarbij het verzekeren van transportmiddelen (met de goederen die hiermee vervoerd worden) wordt omgezet naar het verzekeren van de goederen zelf, waarbij het niet meer relevant wordt met welke modaliteit deze goederen worden vervoerd. De achterliggende implicatie is dat niet de logistiek dienstverlener het door hem uitgevoerde transport verzekert, maar de verlader (of transportregisseur voor de verlader) zijn goederen. Het draait dan om de goederen en niet om de gebruikte modaliteit. Om een dergelijk verzekeringsproduct vorm te geven moeten de risicofactoren van het transport door middel van meerdere modaliteiten in kaart worden gebracht. De Topsector Logistiek kan ondersteunen in een project om tot een optimaal synchromodaal verzekeringsproduct te komen.

4. Conclusies mogelijke oplossing knelpunten

4.1 Conclusies

De volgende oplossingsrichtingen zijn geïdentificeerd per knelpunt, waarbij bedrijven en overheden het beste samen kunnen optrekken.

Tabel 5 Overzicht van oplossingsrichtingen voor de technische-operationele en juridische knelpunten in de synchromodale pilots

Type knelpunt	Beschrijving knelpunt	Oplossingsrichtingen
1. Technisch- Operationeel – Afspraken in de keten	Zeeschepen krijgen voorrang op binnenvaart bij afhandeling op zeeterminal	Afspraken tussen de zeeterminal en ketenpartijen kunnen veranderd worden zodat er betere afstemming over de afhandeling op de terminal plaatsvindt. Daarnaast kan gedacht worden over platforms waarbij actuele informatie over aankomst, afhandeling en eventuele vertraging van zeeschepen snel gedeeld kan worden met andere partijen in de keten, zodat zij adequater kunnen anticiperen en schakelen.
2. Technisch- Operationeel – Afspraken in de keten	Modaliteit voor achterlandvervoer moet ruim van tevoren aan zeeterminal worden doorgegeven, in verband met plaatsing op aparte stacks	Afspraken tussen de zeeterminal en de logistiek dienstverleners kunnen veranderd worden zodat pas op een later tijdstip voor een modaliteit moet worden gekozen. Het zou helpen als er eerder informatie over vertragingen beschikbaar is, zodat adequatere keuzes in het planningsproces van natransport kunnen worden gemaakt. Hierdoor kan sneller geschakeld worden. Ook kan de fysieke indeling van de terminal worden aangepast, zodat containers eenvoudiger en sneller op een andere stack kunnen worden geplaatst.
3. Technisch- Operationeel – Afspraken in de keten	Minimum call size binnenvaartschepen bij zeeterminals	Kleinere containervolumes kunnen gebundeld worden teneinde ze toch bij de zeeterminal te kunnen aanbieden. Mogelijkheden hiervoor worden bijvoorbeeld geboden door 'varende terminals', containerschepen met een eigen overslagkraan voor containers. Opsparen van containers om zo tot de minimum call size te komen is vaak niet wenselijk, omdat dit meestal leidt tot extra kosten in de vorm van demurrage fees. Een andere oplossing kan liggen in het wijzigen van de afspraken omtrent minimum call sizes, bijvoorbeeld door het verlagen van de ondergrens.
4. Technisch- Operationeel – Afspraken over kosten in de keten	Heffing van detentie- en demurragefees	De zeereederijen en zeeterminals bieden vaak in samenwerking met andere ketenpartijen vervoersdiensten van en naar het achterland aan, en investeren in synchromodale diensten. De betrokkenheid van deze partijen in synchromodaal transport kan er voor zorgen dat deze kosten onder voorwaarden niet geheven worden. Andere synchromodale dienstverleners kunnen ook trachten met deze ketenpartijen afspraken te maken. Bij aantoonbaar synchromodaal vervoer kan besproken worden of detentie en demurrage fees gedeeltelijk of geheel kwijtgescholden kunnen worden. De overheid heeft in de praktijk een beperkte rol in deze kosten. Detentie en demurrage fees zouden eventueel met wet- en regelgeving op Europees niveau worden beïnvloed, maar dan moet eerst overeenstemming worden bereikt. De overheid kan wel een stimulerende rol spelen door bijvoorbeeld specifieke synchromodale transport als zodanig te erkennen via bijvoorbeeld een Lean & Green synchromodal keurmerk.

Type knelpunt	Beschrijving knelpunt	Oplossingsrichtingen
5. Technisch- Operationeel – Fysiek knelpunt	Reefercontainers kunnen vaak niet goed mee op de trein en sommige binnenvaartschepen	Uiteraard ligt er een oplossing in het aanleggen van meer reeferplug faciliteiten in binnenvaartschepen en spoorshuttles. Een tweede mogelijkheid is om centraal meer inzicht te krijgen welke spoor en binnenvaartdiensten wel zijn uitgerust met reeferplugs, en hoe deze snel geselecteerd kunnen worden. Een laatste mogelijkheid is om via de planning beter informatie over de situatie van de koelmotor te verkrijgen, dan kan uitsluitel komen op de vraag of de koelmotor voldoende energie heeft om ook een langer synchro-modale reis te faciliteren. Ook bij dit knelpunt ligt de verantwoordelijkheid bij de markt. De overheid kan wel een stimulerende rol spelen door bijvoorbeeld de ontwikkeling van centrale systemen om meer inzicht te krijgen in de reeferplug faciliteiten in spoor en binnenvaart te faciliteren.
6. Technisch- Operationeel – Fysiek knelpunt	45-footcontainers passen niet goed op alle binnenvaartschepen	Het aanpassen van de containerstellingen in het ruim van de oudere binnenvaartschepen ligt voor de hand, maar in veel gevallen is dit waar mogelijk al gedaan. Een tweede mogelijkheid is om samen met de operators te kijken in hoeverre bij het meenemen van 45 ft containers die meer ruimte vragen er afspraken gemaakt kunnen worden om lege containers op een latere dienst mee te nemen. Dit vraagt om afspraken met de rederijen, maar hier lijken mogelijkheden voor. Een derde mogelijkheid is om technisch-operationeel te kijken in hoeverre er wat aan de 45 ft container aangepast kan worden om vervoer via ook kleinere binnenvaartschepen mogelijk te maken, maar in de praktijk zal dit lastig worden. Het probleem komt wel alleen voor bij kleine en oudere binnenvaartschepen, en dus ook bij het vervoer via de binnenvaart naar de terminals met een beperkte overslag. De tweede mogelijkheid, het maken van afspraken om containers die minder haast hebben in voorkomende gevallen te laten wachten om ruimte te maken om de 45 ft containers mee te nemen, lijkt in de praktijk dan ook de meeste kans te geven om dit knelpunt op te lossen.
7. Technisch- Operationeel – Communicatie met specifieke overheidsdienst	Beperkte openingstijden enkele sluisen	De beste oplossing voor het faciliteren van het flexibele gebruik van synchro-modaal transport is om de bedieningstijden van sluisen te verruimen. Hier kunnen wellicht ook afspraken met het bedrijfsleven over gemaakt worden. Het beperken van bedieningstijden geeft minder flexibiliteit voor het realiseren van innovaties in het transport, en ook synchro-modale diensten. De overheid is hier aan zet om voor logistiek Nederland de beste passende keuze te maken.
8. Technisch- Operationeel – Afspraken in de keten	Complexe procedures voor vrijgeven reefer containers voor hergebruik bij inland terminals	De beste oplossing voor het faciliteren van het flexibele gebruik van synchro-modaal transport is om de bedieningstijden van sluisen te verruimen. Hier kunnen wellicht ook afspraken met het bedrijfsleven over gemaakt worden. Het beperken van bedieningstijden geeft minder flexibiliteit voor het realiseren van innovaties in het transport, en ook synchro-modale diensten. De overheid is hier aan zet om voor logistiek Nederland de beste passende keuze te maken.
9. Juridisch – Communicatie met specifieke over-	Complexiteit regelgeving bij vrijgave reefer door douane in zeehaven	De douane controles en NWWA inspecties moeten uitgevoerd worden, maar de informatievoorziening over wat er precies geïnspecteerd wordt en hoe lang dit gaat duren kan via een review op de procedures wellicht beter ingepland en gecommuniceerd worden. De expediteur en verlader heeft dan tijdig betere informatie ter beschikking, en kan dit meenemen in de synchro-modale planning. Zo kunnen spoor- en binnenvaartdiensten ook voor import reefer

Type knelpunt	Beschrijving knelpunt	Oplossingsrichtingen
heidsdienst		containers effectief ingezet worden. Een effectieve synchro-modale planning vraagt om een tijdig en goed beschikbare informatie. De overheden, in het bijzonder de douane en de NWWA, kunnen hier actief aan bijdragen door de communicatie richting expediteurs en verladers over het proces rondom de controle/inspectie verder te verbeteren. Dit geeft deze partijen de ruimte om synchro-modale planning nog effectiever op te pakken, en spoor- en binnenvaartdiensten ook voor deze import reefer containers vaker te gebruiken
10. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Onmogelijkheid om papierloos te varen in de binnenvaart	Er zijn een aantal mogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> • De wet kan aangepast worden zodat digitaal varen mogelijk wordt. Het loont de moeite om deze kansen in kaart te brengen, omdat in Duitsland er bijvoorbeeld wettelijk meer mogelijkheden zijn om papierloos te varen. • Er kunnen meer ontheffingen verleend worden door het makkelijker te maken een ontheffing aan te vragen. • Tenslotte kan er ook papierarm gevaren worden. De binnenvaartsector heeft eerder aangegeven dat de laadlijst, die een schipper moet kunnen overleggen, direct uit bestaande gegevens kan worden afgeleid. Dat zijn voor importcontainers gegevens die de Douane al heeft, plus de laadopdrachten die een terminal uitvoert. Daarmee kan een elektronische laadlijst worden gegenereerd die ook zonder bezoek van inspecteurs aan het schip kan worden geraadpleegd. Een dergelijke werkwijze is doelmatig en efficiënt voor de schipper en inspectiediensten: het scheelt zowel de schippers als de inspecteurs veel tijd en zoekwerk.
11. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Aparte regelgeving voor alle modaliteiten	De regelgeving ten aanzien van vervoersdocumenten kan meer geüniformeerd worden, waardoor schakelen tussen modaliteiten (administratief) eenvoudiger kan plaatsvinden. In ieder geval is het wenselijk dat de op het vervoersdocument in te vullen ladinggegevens voor transporten met alle modaliteiten overeenkomstig zijn
12. Juridisch – Wet-/Regelgeving overheid algemeen	Lading die tot de inland terminal onder toezicht staat van de douane mag niet met iedere modaliteit vervoerd worden o.b.v. eenzelfde documentatie	De regelgeving kan aangepast worden zodat een switch van modaliteit onder een Extended gate licentie mogelijk wordt. Het loont zeker de moeite om deze kansen in kaart te brengen.
13. Juridisch – Afspraken tussen ketenpartijen	Aparte verzekeringscondities voor alle modaliteiten	Een oplossing kan liggen in een omslag waarbij het verzekeren van transportmiddelen (met de goederen die hiermee vervoerd worden) wordt omgezet naar het verzekeren van de goederen zelf, waarbij het niet meer relevant wordt met welke modaliteit deze goederen worden vervoerd. De achterliggende implicatie is dat niet de logistiek dienstverlener het door hem uitgevoerde transport verzekert, maar de verlader (of transportregisseur voor de verlader) zijn goederen. Het draait dan om de goederen en niet om de gebruikte modaliteit. Om een dergelijk verzekeringsproduct vorm te geven moeten de risicofactoren van het transport door middel van meerdere modaliteiten in kaart worden gebracht. De Topsector Logistiek kan ondersteunen in een project om tot een optimaal synchro-modaal verzekeringsproduct te komen.

