

Verlag Workshop Container Logistiek, 19 April 2023

Connekt/Topsector Logistiek, Ezelsveldlaan 59, 2611 RV Delft, van 14:00 tot 17:00

Aanwezigen:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Adriaan Zeilemaker
- Danser Group, Ben Maelissa
- Topsector Logistiek/ Connekt, Laura van Hal
- Topsector Logistiek/ Connekt, Egbert van Dijk
- Hogeschool Rotterdam/TU Delft, Ron van Duin
- Rotterdam School Management, Rob Zuidwijk
- Ab Ovo, Ard-Jan Cieremans
- TKI Dinalog, Liesbeth Brugemann,
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Inge Koolen
- Friesland Campina, Simone Kraal
- Friesland Campina, Walter Vermeer
- ECT, Paul Ham
- TNO, Jaco van Meijeren
- Topsector Logistiek/Connekt, Wando Boevé
- CTT Twente, Annemarie Terpstra
- Buck Consultants International, Kees Verweij
- Buck Consultants International, Abdulsamad Munir

Belangrijke punten vanuit de workshop

- Alle aanwezige partijen hebben zich kort voorgesteld. De groep die aanwezig is voor grotendeel ook lid van de stuurgroep.
- Opening vanuit de voorzitter van de stuurgroep
 - Het is van belang om naar het container logistiek problematiek te kijken in 2 stromingen.
 - 1: De verlichtende maatregelen- (top-10) vanuit de 3 uitgevoerde onderzoeken door de adviesbureaus
 - 2: De eventueel transitie naar systeem veranderingen binnen de logistieke keten
- De agenda van de workshop, de aanleiding en de herziene top-10 maatregelen zijn besproken en hierna zijn de groepen verdeeld in 2 groepen voor de interactieve workshop.
- De workshop dient als bespreking van effectiviteit en haalbaarheid van de top-10 maatregelen.

Workshop groep A: groep datadelen en fysieke capaciteit olv BCI

- Deze groep had de volgende maatregelen die uitgebreid werden besproken- maatregel 1-2-3-5-7-8-10
- Onder ieder elk maatregel staan de belangrijkste belangrijke punten en verwachte positie wat betreft de haalbaarheid en effectiviteit

Maatregel nummer	Maatregelen
1	<p>Transparant en fair data delen: informatie over de planning en status van container breed en kosteloos beschikbaar → ETA van zeeschepen/beschikbaarheid containers is nu gefragmenteerd en niet kosteloos. Dit maakt planning/efficiency achterlanddiensten lastiger</p>
Commentaar uit de groep	<p>Het feit dat het gefragmenteerd is, is een grotere issue dan dat het niet-kosteloos is. Er moeten worden voorkomen dat platforms ontstaan die alleenrecht krijgen, concurrentie is nodig.</p> <p>De intermodale dienstverleners en verladers zijn bereid om een (kleine) vergoeding te betalen voor bepaalde data, als dit ook resulteert in optimale afhandeling van de containers.</p> <p>De groep geeft aan dat op dit moment de effectiviteit van deze maatregel hoog is, echter de haalbaarheid is nog beperkt. Door informatiestromen te bundelen en te centraliseren zijn de kansen groot om de haalbaarheid te vergroten.</p> <p>Ook is benoemd om data tegen openbare voorwaarden open te stellen, oftewel data is beschikbaar bij de bron (bijvoorbeeld wel tegen vergoeding). Als deze data openbaar beschikbaar is kan, door slimme applicaties (portbase, Nextlogic, Poort8, etc.) de bundeling van data worden uitgevoerd.</p> <p>Deze maatregel bestaat in essentie uit 2 aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eerste is het openbaar krijgen van de data (onder voorwaarden, kan ook tegen vergoeding). Er zijn 28 bronnen met informatie maar die geven niet allemaal de data vrij. Ook is de vraag welke data precies? Er is stimulans nodig om partijen mee te krijgen. De haalbaarheid wordt versterkt als er meer partijen meedoen • Tweede aspect is hoe dit vervolgens in de markt wordt gezet, dat kan commercieel door partijen worden opgepakt
2	<p>Vaste afspraken afhandeling achterlanddiensten: achterlanddiensten containervervoer zijn commerciële afspraken, maar afhandeling krijgt niet altijd prioriteit. Voorbeeld: binnenvaart tijdslot voor exportcontainers wordt als eerste geannuleerd als diepzeeterminal vol zit met containers. De samenleving heeft goed functioneren afhandeling export containers een groot belang, vraag is hoe commerciële afspraken ook worden gegarandeerd.</p>

commentaar	<ul style="list-style-type: none"> • Dit is een logische maatregel en wordt door de deelnemers ingeschat in het midden van de matrix, zowel op effectiviteit en haalbaarheid. De cargo time windows worden op dit moment als prettig ervaren, echter bij de annuleringen zorgt dat intermodale dienstverleners acuut op creatieve wijze moeten handelen. • Het garanderen van de commerciële afspraken kan ervoor zorgen dat de haalbaarheid en effectiviteit worden vergroot. Hierdoor kan mogelijk de afhandeling van de containerstromen optimaler verlopen. • Ook het toewijzen van dedicated binnenvaart capaciteit kan helpen voor het afhandelen van de binnenvaart containers.
3	<p>Digitale aansluiting alle ketenpartners (t/m verlader) via federatief datadelen: Met federatief datadelen kunnen ketenpartners zelf op hun manier aansluiting vinden bij ontwikkelde platforms. Dit biedt kansen voor integrale planning op basis van gedeelde informatie, die volledig, tijdig en juist ter beschikking komt. Via federatief datadelen aansluiting bij bijv. NextLogic, Portbase of innovatieve diensten/concepten zoals de 'Digital Twin'</p>
commentaar	<p>Het voorstel vanuit de groep is om deze maatregel te combineren met maatregel nummer 1.</p>
4	<p>Ontwikkeling alternatieve scheepvaartdiensten met middelgrote schepen naast allianties</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatieve scheepvaartdiensten met kleinere schepen zijn alleen mogelijk als de consument hogere prijzen accepteert. De samenleving moet hiervoor willen betalen. • Maar wat is het effect van de kleine schepen op de duurzaamheid? Het vergunning traject voor kleine schepen is lastig (IMO, roetfilters) • Diepzee transport is nu vooral ingericht op lage kostprijs voor het diepzee transport met focus op grote schepen. Op korte termijn komen nog veel nieuwe grote schepen in de vaart. Msc heeft vooral de focus op grote schepen. Hapag Lloyd wordt deels door concullega's gedwongen om aan te sluiten bij de capaciteit in de netwerken waarin zij deelnemen. Maersk zoekt wel naar differentiatie met grote en kleine schepen. • Meer differentiatie in grote en kleine schepen kan bijdragen in stabielere/flexibele diepzee netwerken. • De betrouwbaarheid van de dienstregeling met kleine schepen is wel beter wat een afweging kan zijn tegenover de hogere prijs. • Beleid en logistiek in de haven van Rotterdam is vooral ingericht op de afhandeling van grote schepen. Vanuit het havenbedrijf is er geen incentive om middelgrote schepen te stimuleren. De kleine schepen maken gebruik van de zelfde schaarse afhandelcapaciteit. Faciliteert HbR alternatieven voldoende? Bijvoorbeeld voor kleinere terminals. • Kan dit op niveau van BV Nederland worden opgepakt. Door maken van keuzes met betrekking tot de functie van de verschillende havengebieden in Nederland.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kleine schepen zullen vooral de kleinere havens aandoen zoals Moerdijk en Amsterdam. Vanuit het achterland levert dat een logistieke puzzel op om voor de volumes een dienstregeling te onderhouden met een extra stop op de bestaande dienstregeling. Dit heeft weer impact op de kosten van het achterland transport. • De focus van de haven van Rotterdam blijft nog steeds op groei. Het is de vraag of dit nog stand houdt met de toenemende belasting van het milieu. • Om de effectiviteit van kleine schepen te bepalen moet er meer inzicht zijn in de data. <p>De effectiviteit en haalbaarheid van deze maatregel worden ingeschat als laag.</p>
5	<p>Uitbreiden capaciteit diepzee terminals (met focus op vergroten yard achter kranen en verruimen capaciteit afhandeling naar het achterland (spoor/binnenvaart/weg)).</p>
Commentaar	<ul style="list-style-type: none"> • Het uitbreiden van capaciteit diepzee terminals wordt ingeschat als een effectieve maatregel, mits ook de capaciteiten in de achterland verbindingen gelijktijdig ook groeien. Als deze niet meegroeien, worden ook weer knelpunten verwacht in de supply chain van containers. • Een verwachte nadeel is dat het volume vanuit bedrijven ook mee kan gaan groeien. De beschikbare capaciteit zal dan ook zorgen tot toekomstige knelpunten (analoog als aanbouw van nieuwe snelwegen). • Buffers kunnen wel een oplossing zijn bij tijdelijke pieken en verstoringen, gezien die er steeds meer zijn is het vanuit dat oogpunt wel handig. Vraag is wel in hoeverre je moet plannen op verstoringen. • Qua haalbaarheid wel lastig i.v.m. ruimte & geld. Je kan kijken naar meer flexibiliteit door bijvoorbeeld ruimere tijden open, maar ook dat is niet eenvoudig. Je kunt hiermee wel ontkoppelen tussen zeekant en achterlandkant. Ruimer open betekent niet direct dat het midden in de nacht hoeft te zijn, kan ook tot 21.00 open blijven (“avondistributie”). Je zou dan wel in het hele proces moeten gaan kijken welke partijen dan de bottleneck kunnen zijn. • Voorstel voor nachtdistributie is costs-wise naar verwachting niet rendabel. (Dit is vaak genoemd, maar vergt veel aanpassingen in de hele-end-to-end supply chain, hier is geen draagkracht voor). • Dus, deze set van maatregelen wordt op medio effectiviteit en lage haalbaarheid ingeschat. De effectiviteit heeft grote impact op de afhandeling van container stromen, echter de haalbaarheid van de maatregel vergt mogelijke aanpassingen in de end-to-end supply chain van alle ketenpartijen.
6	<p>Inzet van prijsmechanismen bij containeroverslag door extra heffing op overslag/transit containers die aankomen op de haven van Rotterdam, of korting op containers via spoor/binnenvaart achterland.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Prijsmechanismen zijn een goed instrument om de overslag /transit containers in Rotterdam te bevorderen of te beperken. Nu worden transit containers door het Havenbedrijf juist bevorderd en ook de 2^e call (2 stops in Rotterdam in één rotatie). • Rederijen gebruiken de 2 stops vaak om problemen in de rotatie op te lossen. Bijvoorbeeld voor het lossen van containers voor Hamburg als zij daar volgens

	<p>planning tijdens hoogtij aankomen. Dit heeft een negatieve invloed op de efficiency van de diepzee terminal. Nee zeggen is voor de terminal geen optie, daarvoor hebben de rederijen teveel macht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In tijden van congestie kan worden gedacht aan een hogere prijs voor transit containers om de congestie te beperken. • Door de transit containers heeft Rotterdam wel veel aansluitingen op short sea bestemmingen. Door een heffing op transit containers kunnen rederijen Rotterdam wisselen met een andere port of call waardoor deze verbindingen vervallen. • Short Sea rederijen kunnen financieel ook niet zonder de transit containers voor en rendabele dienstregeling. Short Sea rederijen moeten dan eigenlijk financieel worden ondersteund om de dienstregelingen in stand te houden. • RWG gaat het prijsmechanisme inzetten voor het afvlakken van de containerstromen tijdens piek uren. RWG start 24 april 2023 met een toeslag voor trucks van € 15 voor gebruik van een tijdslot tijdens piekuren. Hiermee wil de terminal de bezetting van de tijdslots beter benutten voor een efficiëntere doorstroom van containers. Het is de vraag of deze toeslag het beoogde effect zal hebben en afweegt tegen de extra kosten om trucks buiten de piekuren te laten rijden. Een beter alternatief is een tolpoort op de A15 voor tolheffing overdag. <p>De effectiviteit en haalbaarheid van deze maatregel worden hoog ingeschat. Met het prijsmechanisme dat nu transshipment stimuleert kan transshipment ook worden beperkt. Het is echter onwenselijk als hierdoor verbindingen met Short Sea bestemmingen uit Rotterdam verdwijnen.</p>
7	<p>Creëren extra afhandelcapaciteit in inland terminals in Nederland, daar waar nodig en gewenst. Dit kan liggen in overslag, maar ook opslag en additionele diensten (value added, cleaning, beveiligde opslag etc.)</p>
	<p>Zie maatregel 5</p>
8	<p>Uitbreiden empty depotcapaciteit door fysieke uitbreiding en/of ruimere openingstijden (24 uur x 7)</p>
	<p>Zie maatregel 5</p>
9	<p>Afschaffing of herziening Consortia Block Exemption Regulation (CBER) in EU. De congestie problematiek wordt mede veroorzaakt door de uitzonderingspositie van rederijen. Deze kan beperkt/afgeschaft worden, zodat rederijen minder wettelijke basis hebben om in allianties samen te werken</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Rederijen hebben in de keten (te) veel macht door de grote afhankelijkheid van de rederijen voor diepzee transport en de concentratie van de rederijen binnen de allianties met gebruik van grote schepen. “ Alles wordt vastgezet” waardoor er geen ruimte is voor flexibiliteit. Alles moet wijken. • Diepzee rederijen proberen nu zo diep mogelijk de supply chain te controleren door carrier haulage uit te breiden. Bij een keuze voor carrier haulage raakt een

	<p>verlader de controle over de afhandeling in de keten volledig kwijt. De rederij kan de planning dan volledig bepalen op basis van de eigen efficiëntie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanuit de rederijen is er maar zeer beperkt contact met verladers. Focus is vooral op de eigen efficiëntie. <p>Effectiviteit en haalbaarheid worden gemiddeld ingeschat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afschaffen of herzien kan alleen via een lobby bij de EU met andere lidstaten. Nederland kan dit niet alleen. • Voor Europa is het van belang om de efficiency van de eigen interne markt te beschermen zoals ook de Verenigde Staten doet. • Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een slot coördinator op Europees niveau om continuïteit te waarborgen
10	<p>Onderhandelingen met rederijen over aanpassing Demurrage and Detention kosten/voorwaarden. Wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat de huidige D&D fees leiden tot suboptimale supply chains met hogere kosten. Kunnen verladers, dienstverleners en rederijen ism. overheden obv efficiency/CO2 stappen zetten richting herformulering D&D fees voor realisatie efficiëntere/duurzame supply chains</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Goede definities van Demurrage and Detention van belang. Er zijn verschillende definities met uiteenlopende grondslagen. Fee/huur/boete..... • Rechtzaken over D&D tegen rederijen worden steeds gewonnen door de rederijen gewonnen door de complexiteit van de D&D regels. • Grote verladers kunnen gunstige afspraken maken over D&D. Kleine partijen zijn vooral de dupe. • Dit heeft veel impact op de supply chain, het is nu een verdienmodel waardoor sub optimalisatie ontstaat • Er is sprake van perverse prikkels die tegengesteld effect geven • D&D kan worden vervangen door een alternatief systeem waarbij de container eigenaren alsnog geld verdienen maar de druk op de diepzee terminals kan worden verlicht. Er kan dan een overweging worden gemaakt of de kosten voor langer verblijf in het achterland afwegen tegen de kosten voor logistieke alternatieve oplossingen tijdens congestie. • D&D kosten zijn een belangrijke beperking voor modalshift naar barge en trein. Als de druk van D&D wordt beperkt dan stimuleert dit de modal shift. • In hoeverre dit bijdraagt aan congestie is de vraag, hier wordt wat verschillend over gedacht. Wando: voor congestie zijn lege containers drama (muren van lege containers), er gaan veel lege containers heen en weer op transport. Anderen: de vraag is of deze maatregel veel gaat helpen met congestie, het heeft misschien meer effect op andere gebieden, wel relevant, meer lastig voor bijvoorbeeld efficiency • We moeten hier iets mee in de toekomst, maar hoe? • De werkgroep geeft aan dat de D&D tarieven in Europa niet transparant zijn, terwijl dat in Amerika wel het geval is. Doordat deze tarieven inzichtelijk zijn gemaakt, kan de FMC (Amerikaanse overheid) hierop sturen, door bijvoorbeeld de D&D prijzen te verlagen. • De effectiviteit van deze maatregel wordt hoog ingeschat en de haalbaarheid beperkt. Reden hiervoor is dat de rederijen de D&D voorwaarden hanteren als

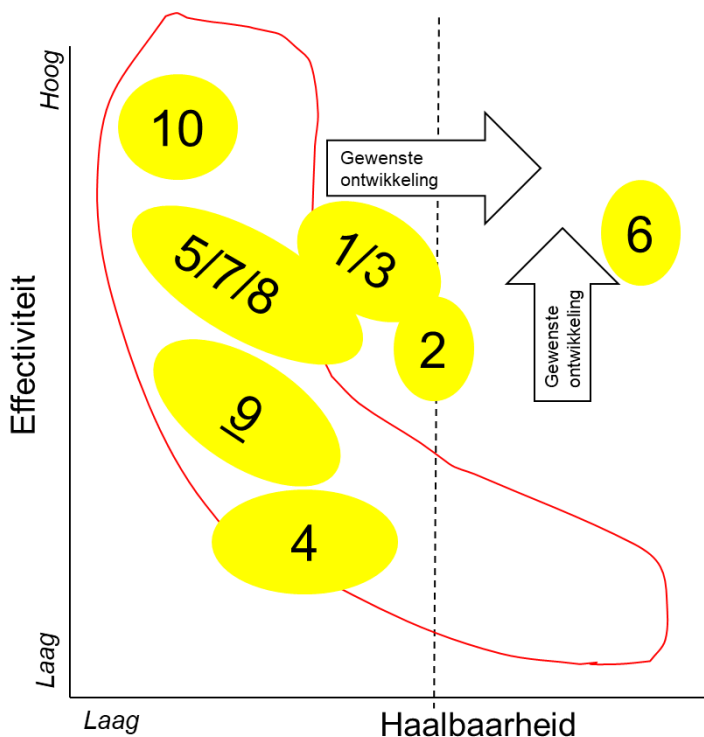
beheers- en verdienmodel, en als zij hierop afwijken zijn de kansen groot dat zij deze verdiensten ergens anders in de keten gaan opvragen.

- Verladere veroorzaken ook zelf problemen met D&D door bijvoorbeeld zelf pieken en deadlines te creëren ivm de kwartaalcijfers.

Effectiviteit wordt van deze maatregel wordt hoog ingeschat. D&D is nu een belangrijke beperking voor modal shift. Haalbaarheid is laag omdat Nederland alleen een te kleine stakeholder is.

Hoe realiseren

- Eerst een goed onderzoek naar het effect van D&D op de logistieke keten. Vanuit perspectief van B.V. Nederland zou de focus op de export moeten zijn. Export heeft voor B.V. Nederland de grootste toegevoegde waarde.
- Het initiatief voor aanpassen van D&D regels moet op Europees niveau worden opgepakt via DG transport. Nederland alleen is daarvoor te klein. Kan goed aansluiten bij de maatregelen voor de Green deal vanuit Europa. Focus op multimodaal transport. Van belang voor alle EU havens.
- Ontwikkeling groene variant op D&D



Vervolgacties:

- ➔ BCI past het rapport aan op basis van bovenstaande opmerkingen, de conclusies worden uitgebreid.
- ➔ Per ieder maatregel van de top-10 worden sturende handelingsperspectieven voorgesteld.
- ➔ De onderzoekers streven om de maatregelen te toetsen met enkele marktpartijen.