

Erasmus

Erasmus SmartPort Rotterdam



Erasmus University Rotterdam



**Masterclass natte
bedrijventerreinen en
binnenhavens:
Trends, beleids-
initiatieven, modal
shift**

**Bart Kuipers,
business director SmartPort**



Gemeente Rotterdam
Ontwikkelingsbedrijf





Trends: Havenvisie 2030!

- Verschuiving zwaartepunt wereldeconomie
- Invloed grondstoffenschaarste op geopolitiek
- Ontwikkelingen arbeidsmarkt & kenniseconomie
- Schaalvergroting transport
- Integratie van logistieke ketens
- Klimaatverandering & duurzaamheid
- ICT-toepassingen
- Veranderende Europese energie- en brandstofmix
- Made in Europe



Impact trends Havenvisie op binnenhavens

- Verschuiving zwaartepunt wereldeconomie
 - Groei goederen: vooral containers in binnenhavens
- Invloed grondstoffenschaarste op geopolitiek
 - Recycling, hergebruik, nieuwe ladingstromen: nieuwe trades
- Ontwikkelingen arbeidsmarkt & kenniseconomie
 - Kennis & innovatie leidend, kritisch t.o.v. overlast binnenhavens
- Schaalvergroting transport
 - Zet zich door in inland netwerken: extended gates, grootschalige binnenvaart/binnenhavens
- Integratie van logistieke ketens
 - Samenwerking, informatie-uitwisseling, carbon footprint binnenhavens, meebewegen met keten



Impact trends Havenvisie op binnenhavens

- Klimaatverandering & duurzaamheid
 - Duurzame binnenhavens, duurzame binnenvaart, meer regelgeving, modal split (Maasvlakten)
- ICT-toepassingen
 - Binnenhavens/-vaart aangesloten op IT-netwerken, verkeersmanagement, toename efficiency/benutting/ synchromodaliteit
- Veranderende Europese energie- en brandstofmix
 - Nieuwe ladingstromen (LNG, biomassa, biobrandstoffen), afname traditionele stromen binnenhavens
- Made in Europe
 - Transitie van bulk voor containers, sterkere integratie clusters Benelux



Trends: Internationale promovendi EUR





Trends: Internationale promovendi EUR

- **Verschuiving zwaartepunt wereldeconomie**
- Invloed grondstoffenschaarste op geopolitiek: **groei energievraag**
- Ontwikkelingen arbeidsmarkt & kenniseconomie: **arbeidschaarste/kwaliteit werk**
- Schaalvergroting transport
- Integratie van logistieke ketens
- Klimaatverandering & duurzaamheid
- **ICT-toepassingen**
- **Veranderende Europese energie- en brandstofmix**
- **Made in Europe**
- **Structurele overcapaciteit**
- **Tijd als structuurbepalende kracht**
- **Automatisering & technologische ontwikkeling**
- **Samenwerking havens**



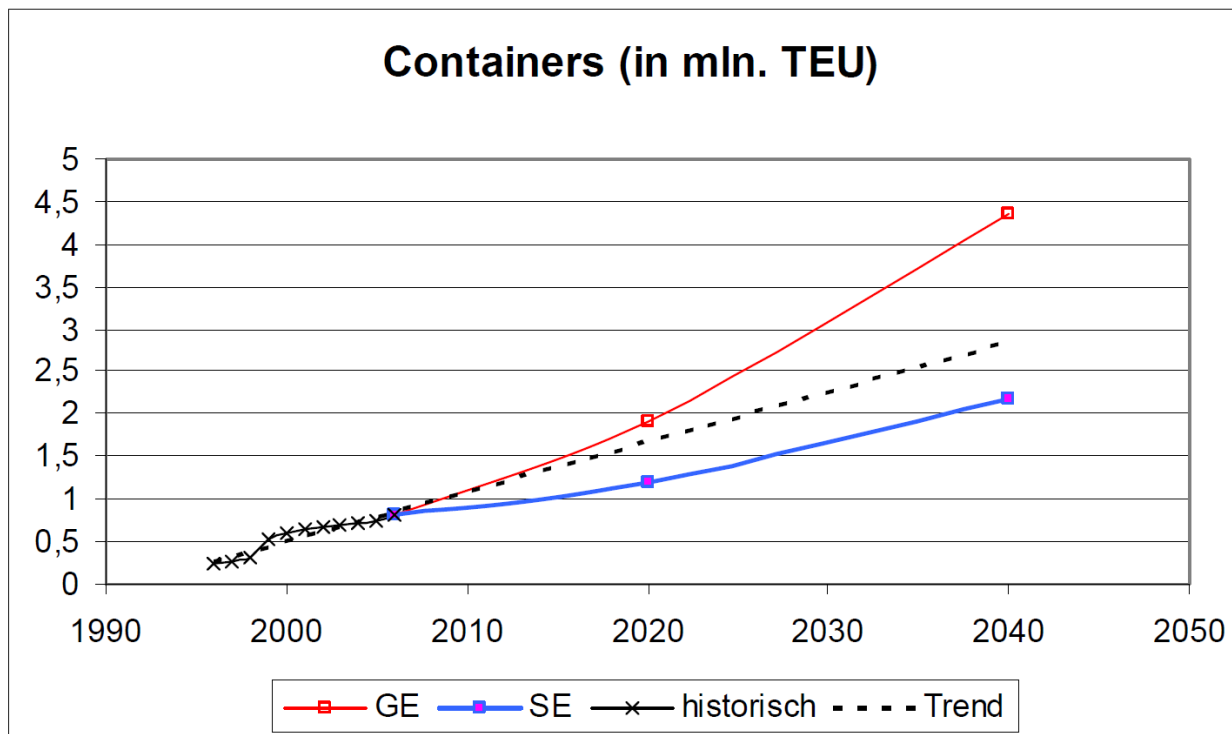
Persoonlijke trendgevoelens Binnenhavens

- Steeds meer trendbreuken
 - Behoeftte aan flexibiliteit
- Ongelijke ontwikkeling in Nederland
 - Toenemende druk op binnenhavens
- Nieuwe innovatieronde containerisatie
 - Binnenhavens moeten mee innoveren
 - Van modal split naar synchromodaliteit
- **Systeemvernieuwing binnenvaart = systeemvernieuwing binnenhavens!**
 - Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen



Trend #1: Trendbreuken!

Ontwikkeling en prognoses van het binnenlandse containervervoer per binnenvaart

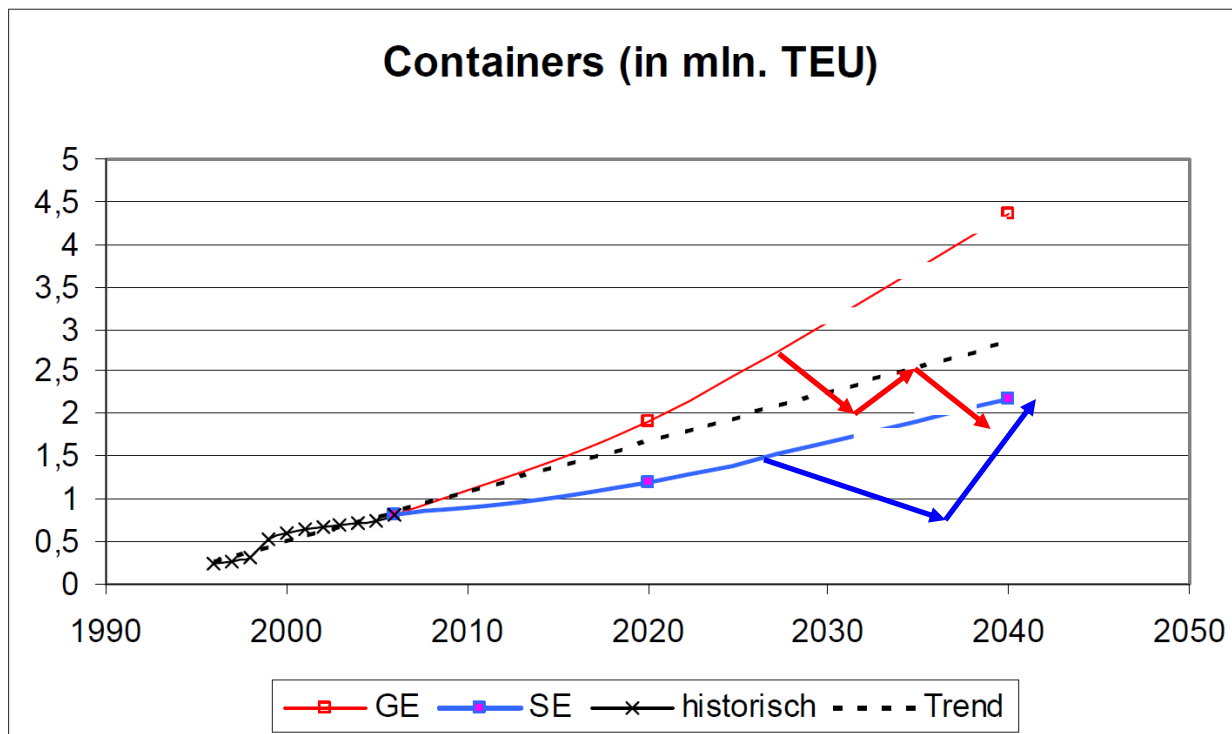


Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.



Trend #1: Trendbreuken!

Ontwikkeling en prognoses van het binnenlandse containervervoer per binnenvaart

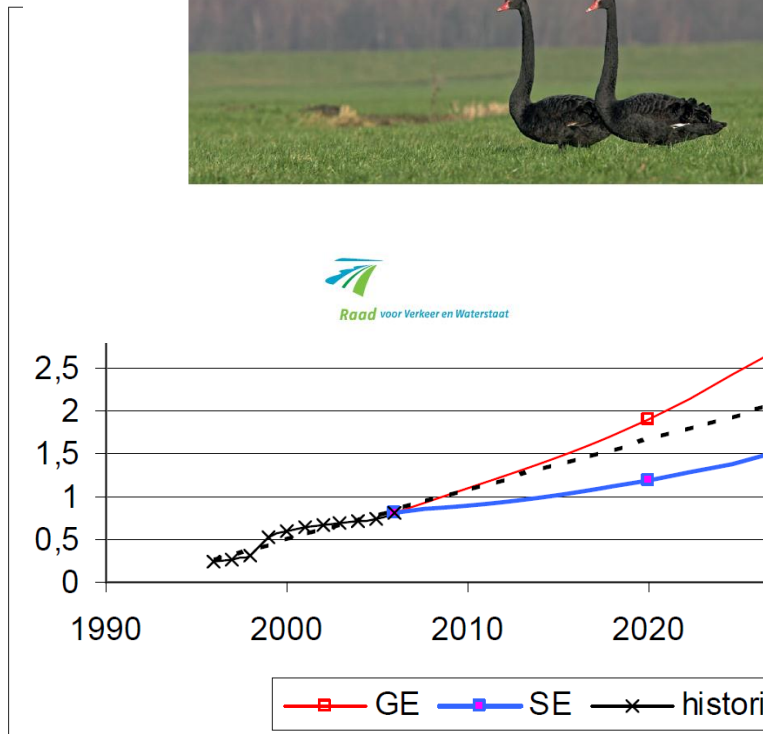


Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.

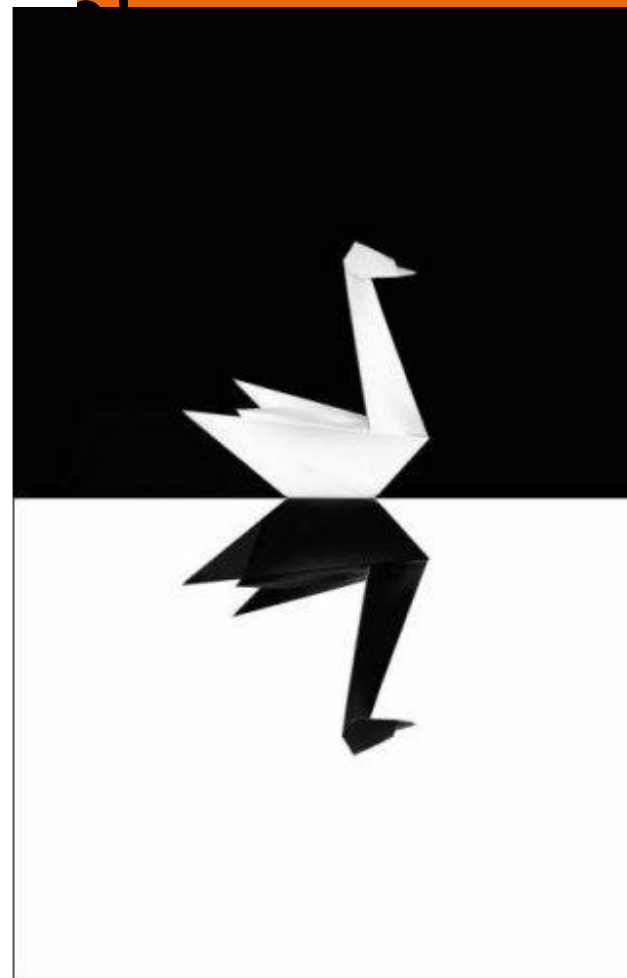


Witte zwanen, zwarte zwanen

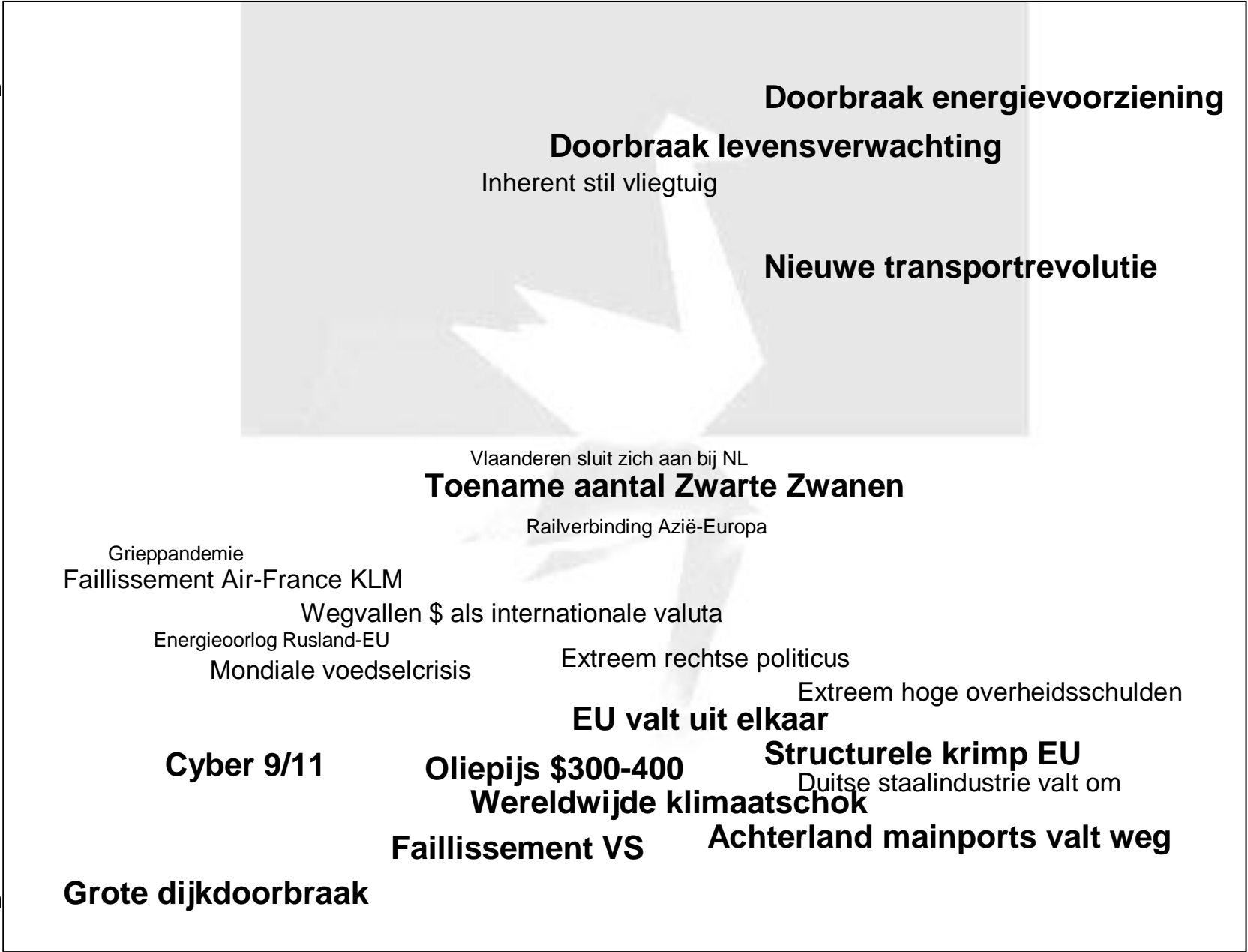
Advies over proactieve adaptatie aan klimaatverandering



Bron: CBS, CPB/DVS: WLO scenario's, bewerking ECORYS.



Positief
effect op
functioneren
mainports



Negatief
effect op
functioneren
mainports

Kort en hevig effect

Structureel effect



Zwarte Zwaan: “ECT gaat failliet”

- Sterke afname wereldwijd containervervoer door crisis Europa
- Sterke overcapaciteit deepsea terminals door aanleg Maasvlakte 2
- ECT verliest klanten aan RWG en APMT
- Ruïneuze prijsconcurrentie Hamburg-Le Havre range en in Rotterdamse haven
- Extended gates worden te duur door ladinggebrek
- Tarieven inland containervervoer dalen zeer sterk
- Faillissementsgolf inland container terminals/binnenvaart
- Wegtransport grote winnaar?

Erasmus

Trendbreuken vragen om flexibiliteit





Trendbreuken vragen om flexibiliteit



Bestuurlijke flexibiliteit

Reactiesnelheid

Window of opportunities



Erasmus

Trend #2: Ongelijke ontwikkeling in Nederland

Kaart 2: Bevolkingsontwikkeling per gemeente

2010-2025



- Sterke krimp (-10% of minder)
- Krimp (-10 tot -2,5%)
- Redelijk stabiel (-2,5 tot 2,5%)
- Groei (2,5 tot 10%)
- Sterke groei (10% of meer)

Bron: Planbureau
vd Leefomgeving,
2011



Erasmus

Trend #2: Ongelijke ontwikkeling in Nederland

Kaart 5: Ontwikkeling potentiële beroepsbevolking per COROP-gebied

2010-2025



- Sterke krimp (-10% of minder)
- Krimp (-10 tot -2,5%)
- Redelijk stabiel (-2,5 tot 2,5%)
- Groei (2,5 tot 10%)
- Sterke groei (10% of meer)

Bron: Planbureau
vd Leefomgeving,
2011



Trend #2: Ongelijke ontwikkeling in Nederland

- Impact:
 - Druk op Randstad neemt steeds verder toe
 - Concurrentie in ruimtegebruik
 - Binnenhavens prioriteit #6
 - Binnenhavens Flevoland!
 - Binnenhavens in periferie: zorgelijk
 - Bouwstromen: ongelijke verdeling



Trend #3: Containers: nieuwe innovatieronde

- Container blijft groeien: toename schaal van transporteren
- Nieuwe concepten
 - Push-Pull
 - Synchromodaliteit
 - Containertransferium
- Overcapaciteit
- Systeemvernieuwing binnenvaart

Making Waves

February 21, 2011
INTRODUCTION



Building the Triple-E, the world's biggest
and most efficient container vessel



Fewest
dropped
calls

The new



at&t

Formerly Cingular

18000 containers



Containers: schaal operaties neemt toe

- Haarvaten komen onder druk
- Zeehavens: schaalgrootte neemt toe
- Nieuwe hubs/extended gates:
 - grotere binnenvaartschepen & bedrijven
- Invloed deepsea terminals in achterland neemt toe :
 - Extended gates
 - Transferia
 - Nieuwe functies
- Dit schreeuw om innovatie

European Gateway Services Straight into Europe

Meer over
ons >

Advies nodig? Bel +31 (0) 181 27 8195

Welke terminal is
geschikt voor mij?
[Naar timetable >](#)

Welke dienst is
geschikt voor mij?
[Naar diensten >](#)

Duurzaam vervoer

60.186

containers per



61.796

containers per



280

containers per



29.069.668

kg reductie CO₂-uitstoot



Hoe kan ik mijn
CO₂-uitstoot reduceren?

Nieuws

European Gateway Services sluit 2010 succesvol af
Het jaar 2010 was een belangrijk jaar voor European
Gateway Services....

[Lees Meer >](#)

18 januari 2011

Hoge waterstand Maas heeft geen invloed op
bereikbaarheid TCT Venlo

De extreem hoge waterstand van de Maas heeft geen invloed
op het serviceniveau van TCT Venlo...

[Lees Meer >](#)

13 januari 2011

European Gateway Services presenteert zich bij de
Kamer van Koophandel Limburg

Op maandag 10 januari organiseerde de Kamer van
Koophandel Limburg haar nieuwjaarsbijeenkomst bij Se...

[Lees Meer >](#)

12 januari 2011

[Nieuws Archief](#)

[Aanmelden onze nieuwsbrief >](#)

Ons netwerk



Modal split target

2009



2,1

Containers Maasvlakte

ROAD



5,0

2035



1,7

BARGE



7,0

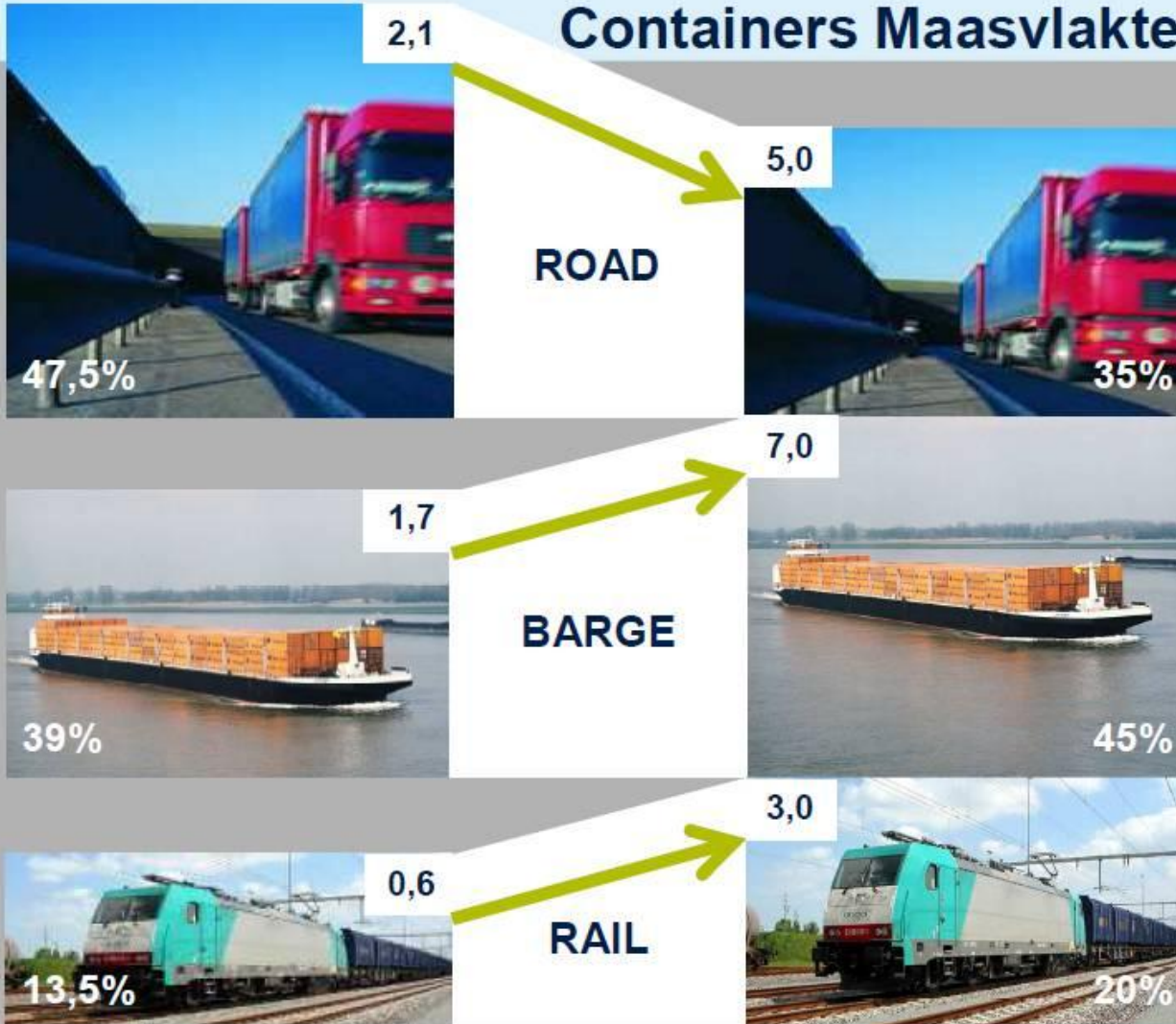


0,6

RAIL



3,0



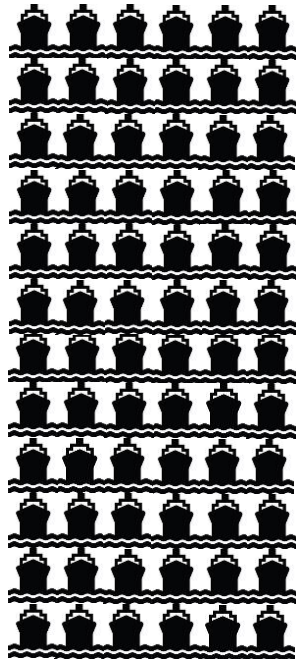
De uitdaging voor de binnenvaart in Rotterdam en Nederland!!

2008 Modal Split 31%

10.000.000 TEU

8.493 TEU per dag

85 binnenvaartschepen

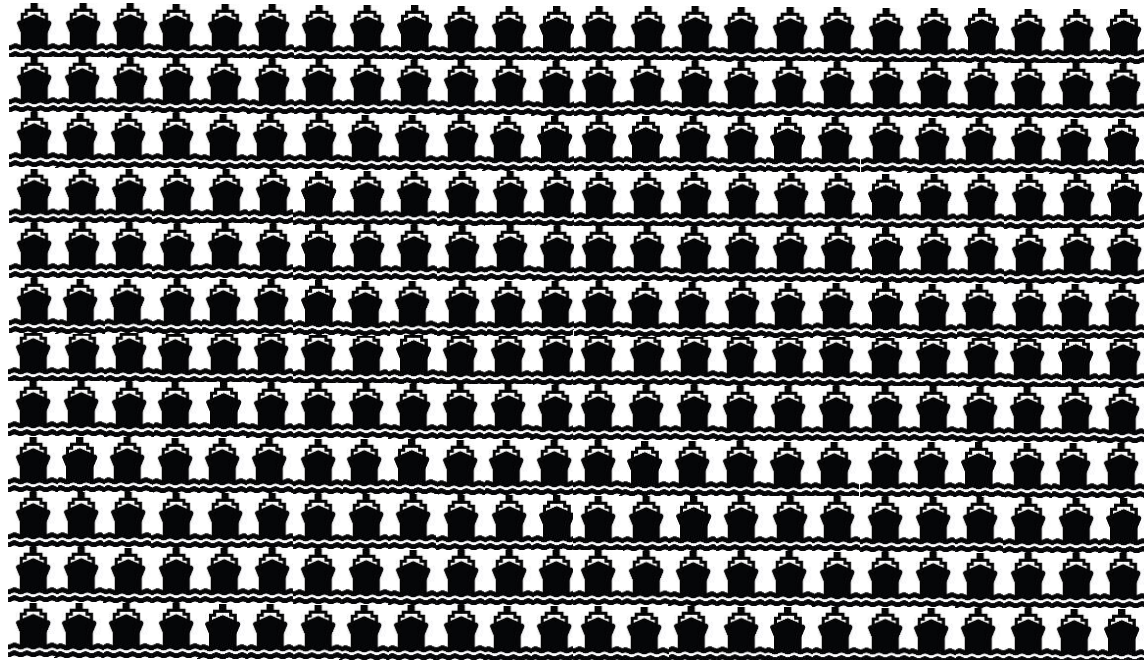


2020 Modal Split 45 %

25.000.000 TEU

30.821 TEU per dag

308 binnenvaartschepen







Erasmus

Van modal shift naar synchronodaliteit

ShortSea Journaal - september 2011



Synchromodaliteit?

Om een beleidsnota kan meer zonder aandacht voor synchronodaliteit, de nieuwe modie en de organisatie van het goederenvervoer. Synchromodaliteit is op de kaart gezet door het Strategisch Platform Logistiek, een platform waarin de belangrijkste stakeholders van het logistieke bedrijfsleven zijn verenigd. Het 'Topsamen Logistiek' geeft het in het adviesrapport 'Particulair naar de top' grote prioriteit en ook in de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam wordt het benoemd.



Waar gaat het om? Bij synchronodaliteit wordt de capaciteit van de infrastructuur, de capaciteit van vervoermiddelen en de vraag naar transport zodanig op elkaar afgestemd, dat op ieder moment 'de juiste' modaliteiten worden ingezet. Bij synchronodaliteit gaat het om 'vrij schakelen' en plaats van het transporteren met zoveel van logische vermenigvuldigen. Afhankelijk van de manier van de verkeer en de beschikbaarheid van een vervoerwijze wordt gebruik gemaakt van weg, binnenvaart, shortsea, spoor of lucht.

Bij het vrij schakelen is de verwens dat logistiek vervoer vervoerwijzen om te veranderen in de logistiek opties en dat daarom veel logische plannings met zo realistisch zijn. Het Topsamen Logistiek raadt het optreden van lage waterstanden of goed ladingen waarbij afwijkingen bij de vzet van vervoerwijzen worden. Of naar de beschikbaarheid van bepaalde containers

'snelde logistiek' maar super slim blijven over. De voorbeelden maakt wat sprake is synchronodaliteit een concept waarmee eigenlijk de handboek in de weg wordt gezet en wordt erkend dat het transportstelsel fundamenteel verander en onbetrouwbaar is? Dat het systeem flexibeler mag in plaats van goed plannen? En dat in het achterlandvervoer wordt ingezet op het 'oplossen' van onbetrouwbaarheid als in het systeem de vervoerswijzen anders laat bereikt hun voorkeuren?

Terug naar het Topsamen Logistiek. Binnen en tussen de netwerken van het transportstelsel kunnen vervoerders en vervoerders samenwerken en plannen. Niet alleen vervoerders modaliteiten en lading bundelen om te komen tot efficiënte plannen, vervoer vervoerders, kortere doorlooptijden, betrouwbaarheidsbepaling, verbeterde servicegraad, minder vervoer

ErO Logistics 'Yearbook 2011' een business case waarbij lading vanuit Turkije naar distributiecentra in Nederland, België en Duitsland wordt getransporteerd. Dit is een stabiele en voorspelbare vraag gekwantificeerd lading naar via shortsea, de per- en goedkoop qua via wegtransport. Beide vervoerwijzen worden daarmee op hun inhouden worden ingezet - maar elkaar. Deze case toont dat de logistieke vraag nauwkeurig moet worden gemanoeuvreerd, het vraagt om overzicht en samenwerking en het vraagt om non-dominante ook wegtransport kan de 'juiste' vervoerwijze zijn. Het zijn niet ergelijke case studies die mijn concept over synchronodaliteit als modieuze concept doet afbreken. Door de logistieke vraag beter te begrijpen, te kaart te brengen en te segmenteren kunnen modieuze en tijdgebonden goedkope als lading via heel goed via shortsea worden vervoerd. Dit

Tilburg en ECT innoveren keten

CT en Barge Terminal Tilburg (BTT) starten een proef met synchromodaal vervoer tussen de haven van Rotterdam en Tilburg. Twee Tilburgse verladers, Fuji Film en Samsung, doen hieraan mee.

De medewerking van verladers is een voorwaarde. Zij bepalen doorgaans via welke modaliteit containers worden aangeleverd. In dit project wordt dat overgelaten aan de logistiek dienstverleners.

Volgens Boevé van ECT is het een doorbraak dat niet de verlader bepaalt hoe de lading er komt, áls die er maar komt. Het project kan de haven van Rotterdam helpen bij het halen van de doelstelling om het aandeel wegvervoer in het achterlandvervoer te verminderen. 'We hebben de schaal en het volume om dit hoogfrequent te kunnen aanbieden. Er is geen andere plek in Europa waar dit kan'.

De pilot werd dinsdag aangekondigd op de innovatie-estafette in de Van Nelle Fabriek in Rotterdam. Nu gaat nog een groot gedeelte van het containervervoer tussen Rotterdam en Tilburg over de weg. Volgens Wil Versteijnen, met zijn GVT Group eigenaar van de BTT terminal, zijn dat ongeveer 12.000 truckbewegingen per jaar. Slechts een minderheid gaat nu per barge. Met de proef wordt geprobeerd het aandeel van de binnenvaart en ook het spoor te vergroten. Het is de bedoeling dat containers eerst per duwbak van binnenvaartrederij Danser naar Moerdijk gaat, waar ECT een extended gate heeft via dochterbedrijf European Gateway Services (EGS). In Moerdijk wordt dan per container de keuze gemaakt welke modaliteit de beste oplossing is. 'Dat kan per container en per dag verschillen, is het wezen van synchromodaliteit', aldus Wando Boevé van ECT. De proefperiode duurt een half jaar.

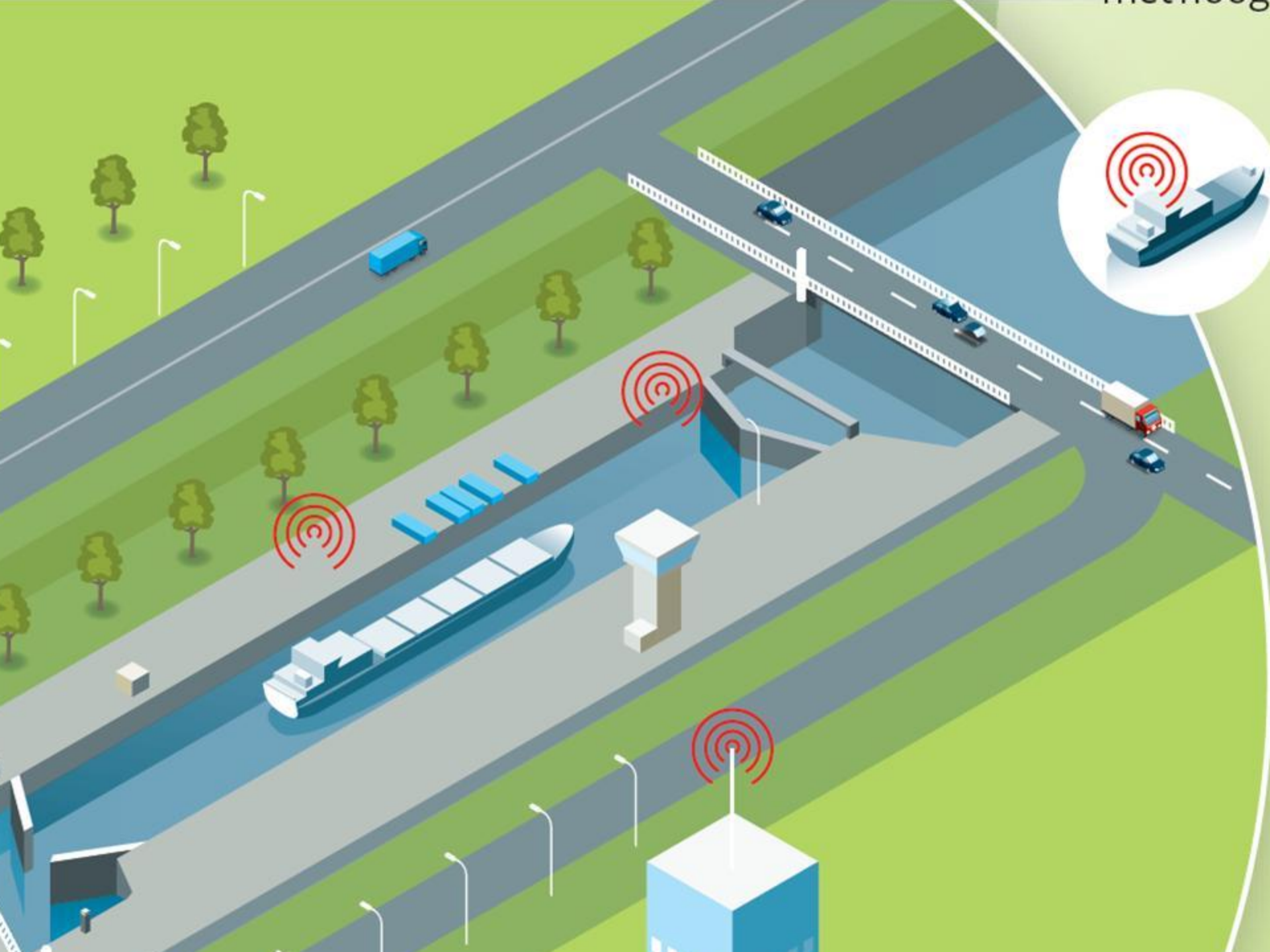




#4: Systeemvernieuwing binnenvaart/-havens

- Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen
 - De logistieke wereld in 2030
 - Eisen van productieketens en -netwerken
 - Synchromodaliteit is een eerste voorbeeld van vernieuwing
 - Binnenvaart moet zichzelf opnieuw uitvinden
 - Dit vraagt ook aanpassingen van binnenhavens
 - IT-infra
 - Flexibiliteit
 - Duurzaamheid
 - Betrouwbaarheid
 - Kennisintensiteit
 - Ondernemerschap
 - Business modellen







Beleidsprioriteiten binnenhavens

- Lokaal: versnipperd, vooral gericht op quick wins regeling
- Nationaal: plichtmatig en niet overtuigend
- White paper: geen rol



Ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:

- a. Binnenhavens onderschoven rol
- b. Vreemde selectie: twee binnenhavens
- c. Afstemming zeehavens, binnenhavens en achterlandverbindingen niet helder
- d. Decentraal prioriteit aan watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenhavens

van de concurrentiekracht
door het versterken van
economische structuur van



Zeehavens van nationaal belang



Binnenhavens van nationaal belang

Het verbeteren, in stand houden
ruimtelijk zekerstellen van de
heid waarbij de gebruiker voor



Beleid: conclusies LMCA binnenhavens

- Tot 2020 geen tekort om vraag vervoer over water op te vangen.
- Voorwaarde is wel dat bestaande natte terreinen en infrastructuur behouden (en onderhouden) blijven..
- ..en uitgeefbare natte kavels selectief worden uitgegeven aan watergebonden bedrijven.
- Bestaande natte terreinen en infrastructuur beter benutten.
- Na 2020 verdere sterke groei in het containervervoer die niet kan worden opgevangen door het huidige netwerk van terminals.
- Verdere groei vraagt:
 - doorgroei van de capaciteit van terminals,
 - hoogfrequente betrouwbare diensten,
 - samenwerking tussen terminals en
 - logistieke concepten gericht op bundeling van containerstromen.



Conclusies

- Systeemvernieuwing binnenvaart:
 - Synchromodaliteit
 - Vernieuwing sector
- Dit vraagt ook een systeemvernieuwing binnenhavens
 - Extended gates
 - Verbindingen mainports-achterland
 - IT-infrastructuur
 - Decentrale benadering risico's voor systeemvernieuwing
- Dit gaat verder dan 'natte bedrijventerreinen'