



## Overall rapportage Regionaal project Dryport Emmen Coevorden (PTL02.010) en Bundeling Moerdijk (PTL02.011)

In aanvulling op de eerdere rapportages over Dryport en Moerdijk hierbij na bespreking op 18 februari de overall rapportages. De opdrachten voor Dryport en Moerdijk hebben overwegend dezelfde doelstelling en te behalen resultaten. Om die reden is de rapportage zoveel mogelijk geïntegreerd.

### I. De opdracht

In de periode september 2015 tot en met februari 2016 heeft Confluence in opdracht van de Topsector Logistiek gewerkt aan het opzetten van (horizontale) samenwerking tussen verladers in het werkgebied van DryPort Emmen-Coevorden en Havenschap Moerdijk met als doel:

- Bundeling van container lading (op basis van bestaande stromen), zodat vervoer per barge en spoor mogelijk wordt
- Verbinding leggen met andere (regionale) initiatieven op dit gebied en tot stand brengen van gezamenlijke benutting van de centrale data base van Topsector Logistiek
- Inzicht vergroten in Europese ladingstromen (barge, shortsea en rail) die aansluiten op deze regio om daarmee de kans op bundelingen en het aantal verladers dat zich kan aansluiten te vergroten.

De beoogde resultaten van deze opdracht zijn:

1. Het structureel gebundeld hebben cq inzicht hebben in concrete mogelijkheden van bundeling van TEU's die voorheen via de weg werden vervoerd en nu a-modaal / synchromodaal via trein/water/weg door de logistieke dienstverleners zullen worden vervoerd
2. Verbindingen gelegd met andere (regionale) initiatieven en bekendheid gegeven aan en gebruikgemaakt van de centrale database van de Topsector Logistiek
3. Deze case met data zal ook voor anderen ter beschikking worden gesteld binnen het lerend netwerk van de Lean and Green Community

Voor een gedetailleerde beschrijving van de bevindingen gedurende de opdracht en het verloop hiervan verwijzen we naar de reeds eerder gedeelde tussenrapportages. Deze overall rapportage gaat in op de resultaten en hetgeen is geleerd door de uitvoering van dit project.

## II. Behaalde resultaten

### *ad resultaat 1: structureel bundelen cq inzicht in concrete mogelijkheden van bundeling*

#### A. Dryport Emmen - Coevorden

##### *Betrokken partijen*

Voor de uitvoering van de opdracht voor Dryport Emmen – Coevorden is er contact geweest met AAF, AVEBE, Akzo Nobel, Attero, Heinz, Bavaria, Mars, DSM, Friesland Campina, Dijk Natural Collections, Emsland Group, Forbo, Fresenius Kabi, Heuver, BBE GmbH, Future Pipes, Prysmian Group, Spectrum Brands, SITA en Teijin Aramid. Ook is met de Business Associatie Dryport Emmen Coevorden (BADEC), Euroterminal Coevorden, Graaco en Bentheimer Eisenbahn vanuit de dienstverlenende kant contact geweest.

Wij hebben gesprekken gevoerd met AVEBE, DSM, Akzo, Forbo, Emsland, Fresenius, Heuver, Spectrum Brands (Mars diervoeding producent), Teijin, Sita, Friesland Campina, Badec, Dryport, Euroterminal, Graaco en provincie Drenthe.

##### **Uitkomsten**

De uitvoering van de opdracht heeft vooral inzicht opgeleverd in concrete mogelijkheden van bundeling en wat er nodig is om de kansen die zich afteken daadwerkelijk te realiseren (zie hierna onder 'samenvatting gesprekken met verladers').

De doelstelling om in 6 maanden tot structurele bundeling te komen, is te ambitieus gebleken. Wij delen graag de volgende observaties:

- De verkenning zoals wij die hebben uitgevoerd is door Dryport en de betrokken verladers goed ontvangen. Het heeft echter veel tijd gevraagd om vertrouwen te winnen en een goede relatie op te bouwen om tot uitwisseling van data e.d. te komen. Aangezien de tijds horizon beperkt was, heeft de opdracht nog niet geleid tot het structureel gemeenschappelijk bundelen van lading (zie hierna onder resultaat 2 ook een vergelijking met de aanpak van Lean and Green Barge). Wel is er een trein met gebundeld transport naar Malmö opgezet per eind november. Twee maal per week.
- Een aandachtspunt bij de uitvoering is wat we noemen 'de regionale verbondenheid'. Uit de gesprekken met de diverse verladers, dienstverleners en locatie beheerders komt duidelijk een behoefte bij de locatie beheerders naar voren aan direct contact met de verladers. Tot op heden hebben zij vooral contact met dienstverleners en terminal operators. Veel minder direct met verladers.

Voor zover er contact is met verladers vindt dat plaats in organisaties zoals BADEC (Business associatie Dryport Emmen Coevorden). De associatie bestaat zowel uit verladers als dienstverleners (Graaco, Euroterminal, Dryport, Bentheimer Eisenbahn). Echter, in de gesprekken met de dienstverleners en verladers hebben wij geconstateerd dat er binnen de Badec door verladers onderling minder open naar gemeenschappelijke samenwerking, delen van kosten, creëren van kansen en challenges wordt gekeken. Daarnaast bleek ons dat er door het bestaan van dit soort gezamenlijke overleg organen

# C O N F L U E N C E

I S S U E S - P E R S P E C T I V E S - S T R A T E G I E S

ook een “institutionerende werking “ heeft. Dat wil zeggen een neiging is om alle nieuwe initiatieven eerst daar te bespreken. Dit leidt vaak tot vertraging en rem-gedrag van partijen die geen belang hebben bij het initiatief.

Om die reden hebben wij geadviseerd naar twee aparte groepen te gaan. Eén van verladers onderling en een andere groep van dienstverleners. Enkele keren per jaar kunnen deze groepen dan samen naar de beleidsmatige, infrastructurele, commerciële en operationele aspecten kijken. Zowel vanuit verladers als dienstverleners is hier positieve respons op gekomen. Het is aan Badec hier invulling aan te geven.

## ***Samenvatting van gesprekken met verladers rond Dryport***

In gesprekken met de bovengenoemde verladers in de regio zijn de mogelijkheden onderzocht en verkend naar samenwerking en bundeling in het gebied Hoogeveen, Emmen, Emlichheim, Coevorden en Hardenberg. Door samenwerking en orkestratie valt daar nog veel winst te behalen. De uitkomst hiervan is dat:

- (a) veel (agro) stromen vanuit Noord Nederland en Noord- en Oost-Duistland via dit gebied gebundeld verder vervoerd kunnen worden per spoor en
- (b) verschillende grote en kleinere verladers de ambitie hebben om op logistiek gebied meer met elkaar samen te doen. Er een wens een regionale opstaptelek (Euroterminal) voor spoorvervoer te creëren voor het gebied Hoogeveen, Emmen, Emlichheim, Coevorden en Hardenberg naar Rotterdam, Amsterdam en het Europees achterland met een afdoende frequentie.

## ***Ambitie provincie Drenthe***

De inzet op bundeling van lading per spoor past ook in de ambitie van de provincie Drenthe, die inzet op een sterke economie en daarom het vestigingsklimaat aantrekkelijker wil maken. Doel is dat meer bedrijven zich in Drenthe gaan vestigen en bestaande bedrijvigheid behouden blijft. De provincie heeft in principe budget beschikbaar om in de opzet hiervan te ondersteunen. Ons is nog niet duidelijk onder welke voorwaarden een beroep gedaan kan worden op deze fondsen. Daarover vindt contact plaats met de provincie Drenthe door Dryport.

## **B. Havenschap Moerdijk**

### ***Betrokken partijen***

Voor de uitvoering van de opdracht voor Moerdijk is er - in afstemming met Havenschap Moerdijk, Rewin en Boostlogix - contact geweest met de volgende partijen: Coatex, CCT, OBM, DMT, Gefco, Schutz Benelux, de Graaf Logistics, A2B, Newport, Shell, Kolb, Wupperman, Solines, Attero en Stolthaven en ProRail.

### ***Uitkomsten***

De uitvoering van de opdracht rond Moerdijk heeft vooral inzicht opgeleverd in concrete mogelijkheden van bundeling en in wat er nodig is om de kansen daadwerkelijk te realiseren. (zie hierna onder ‘samenvatting gesprekken met verladers’).

We zijn in deze regio vergelijkbare kwesties tegengekomen als in de regio rond Dryport, namelijk:

# C O N F L U E N C E

I S S U E S - P E R S P E C T I V E S - S T R A T E G I E S

- De verkenning is door Moerdijk en de betrokken verladers goed ontvangen. Er is zelfs de wens uitgesproken om hiervoor tot een specifieke werkgroep te komen met bundeling en matching als focus. De randvoorwaarden en financiering hiervan zijn echter nog niet geregeld.
- Benodigde tijd: ook hier heeft het meer tijd gevraagd dan verwacht om vertrouwen te winnen en een goede relatie op te bouwen om tot uitwisseling van data e.d. te komen. Hierdoor is ook in deze regio nog niet gekomen tot het structureel daadwerkelijk bundelen van lading, behalve de trein die in oktober naar Milaan gestart is, na.
- Net als in Dryport is regionale verbondenheid een aandachtspunt. Ook Havenschap Moerdijk heeft vooral contact met dienstverleners en terminal operators en behoefte aan meer direct contact met verladers.

Voor zover er contact is met verladers vindt dat plaats in de zogenaamde Spoortafel of 1 op 1 tussen Moerdijk en individuele verladers. Ook hier speelt de problematiek dat verladers in deze gecombineerde setting terughoudend zijn met delen van informatie. Ook hier lijkt het gezamenlijk overleg een “insitutionerende werking” te hebben.

Net als in Dryport hebben wij geadviseerd naar twee aparte groepen te gaan. Eén van verladers onderling voor de commerciële kansen en samenwerking op bundeling en matching. Een andere groep van dienstverleners meer gericht op de operationele aspecten/issues van Moerdijk. Het is aan het Havenschap Moerdijk hier invulling aan te geven.

## ***Samenvatting van gesprekken met verladers rond Moerdijk***

In de analyse met verladers in de regio zijn de mogelijkheden onderzocht en verkend naar samenwerking en bundeling vanuit het gebied Moerdijk. De flows vanuit verladers die op het Havenschap Moerdijk actief zijn, zijn relatief dun en daarmee lastig om tot voldoende volumes te komen. De scope voor Moerdijk ligt dan ons inziens ook duidelijk buiten de directe omgeving van Moerdijk. Derhalve hebben we contact gelegd met NewWays, zodat vanuit dit initiatief en deze groep verladers naar bundeling op een locatie als Moerdijk gekeken kan worden.

Moerdijk is daarbij interessant voor short-sea, barge en rail. Als verzamelpunt buiten Rotterdam. Met de ontwikkeling van een Logistiek Park Moerdijk dat daarin faciliterend/ondersteunend is. Voor food en non-food. Cool-Port achtig.

Ook is Moerdijk interessant vanuit het historisch gegroeide chemisch cluster. Ons is opgevallen dat er veel chemische verladers aanwezig zijn in Moerdijk, maar dat deze partijen als cluster niet echt gezamenlijk samenwerken op het gebied van logistiek, supply chain e.d. Hier meer aandacht aan besteden en met hen gemeenschappelijk challenges en een agenda opzetten is een vervolg traject voor Moerdijk.

## ***Ambitie provincie Brabant***

Logistiek komt in de agenda van Brabant terug als één van de topsectoren waar Brabant sterk in is. En waar Brabant zich op wil richten vanwege de grote economische impact. De provincie streeft naar een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water, spoor en door buisleidingen. De bestaande infrastructuur moet beter worden benut.

# CONFLUENCE

ISSUES - PERSPECTIVES - STRATEGIES

Moerdijk is bij uitstek zo'n plek waar zowel barge, short-sea, spoor als buisleidingen perfecte infrastructures zijn. De provincie wil deze toppositie versterken. Met ondernemers, overheden en kennisinstellingen is in kaart gebracht wat er al gebeurt voor de logistiek. Gekeken is hoe zij samen nog meer effect kunnen sorteren. De inzet op bundeling van lading per spoor past ook in de ambitie van de provincie Brabant – net als in Drenthe.

## ***C. Het realiseren van de kansen rond Dryport en Moerdijk***

In de gesprekken (in beide regio's) geven verladers aan, dat in veel onderzoeken het potentieel voor bundeling via het spoor (en andere modaliteiten) op macro niveau wordt beoordeeld. In een macro-analyses komt de haalbaarheid naar voren op basis van potentiële ladingstromen, benodigde infrastructuur, beleidsmatige wenselijkheid en de wil van de betreffende verladers om op dit vlak samen te werken. Dit leidt echter niet automatisch tot het realiseren van het aanwezige potentieel. Het realiseren van het potentieel vraagt om een aanpak op micro niveau. Hierbij wordt de diepte ingegaan en gaat dus verder dan verladers met gelijke stromen (origin/destination) met elkaar in contact te brengen. Voor een aanpak op micro niveau is het volgende nodig:

### *1- een diepte big-data analyse van ladingstromen en beschrijving van business cases*

Voordat bedrijven bereid zijn andere modaliteiten in te zetten, is er inzicht nodig in de business case van de alternatieven. De uitdaging is hoe het potentieel van gebundeld vervoer met alternatieve modaliteiten voor een groep van verladers inzichtelijk kan worden gemaakt? Deze analyse kan eenvoudig worden gemaakt op basis van een simulatie van de historische logistieke/leveringsdata (o.b.v. pakbonnen). De kern van de vergelijking gaat over de vraag: wat levert het op (waarde) als partijen dezelfde economische prestatie leveren met gebruik van minder assets?

### *2- het concretiseren van een frequente spoorverbinding die aansluit op de gecombineerde marktvrage van verladers.*

In het vooronderzoek geven verladers aan dat zij in principe gebruik willen maken van spoor, mits er een frequente spoorverbinding aanwezig is. Aangezien deze op dit moment ontbreekt en/of niet makkelijk en flexibel afroepbaar is, kiezen veel verladers voor wegtransport. De uitdaging is dus: wie wil het risico nemen om een dergelijke dienst op te zetten/ aan te bieden en wat is er voor nodig om dit risico aanvaardbaar te maken?

### *3- een partij die zorgt voor actieve bemiddeling tussen verladers en dienstverleners om de randvoorwaarden voor samenwerking te definiëren en vervolgens te bewaken*

Het als eerste opzetten (en gebruikmaken) van een spoordienst zoals in dit voorstel is beschreven, is voor deelnemers risicovol. Om de beoogde samenwerking ingang te zetten en veilig te houden voor partijen is een trusted third business partner nodig, die zonder belang kan bewegen. De uitdaging is financiering voor deze aanpak van de trusted third business partner. Aangezien deze partij uit zijn aard niet meedeelt in de eindopbrengst (waarde c.q. besparing van de op te zetten samenwerking) en dus op een andere manier gefinancierd dient te worden.

Graag gaan wij met de Topsector Logistiek in gesprek om toe te lichten hoe zij hierin een faciliterende rol kan spelen.

## **Ad 2 Verbindingen gelegd met andere (regionale) initiatieven en bekendheid gegeven aan en gebruikgemaakt van de centrale database van de Topsector Logistiek**

### *Centrale Database*

Van een aantal verladers rond Dryport en Moerdijk hebben wij ladingstromen voor de Topsector Logistiek Database ontvangen. Het verkrijgen van de benodigde data in een relatief kort traject van 4 tot 6 maanden is ambitieus. Sommige partijen hebben als policy geen data te verstrekken, vanuit concurrentie overwegingen, dan wel vanuit gebrek aan vertrouwen. Er zijn diverse partijen die hebben gevraagd hoe geheimhouding wordt gegarandeerd, overigens zonder daar verklaringen voor getekend te hebben.

De kwaliteit van de data door verladers aangeleverd met als hulpmiddel het format van de Topsector verschilt aanzienlijk. Wij hebben specifiek een stagiaire benut om hier eenduidigheid in te creëren.

De data zoals deze wordt gevraagd en aangeleverd voor/door de database van de Topsector is geaggregeerd, gemiddeld en statisch. Voor een eerste indicatie kan dit voldoende zijn. Om er mee de diepte in te gaan en tot daadwerkelijke bundeling te komen zijn er diverse vervolg- en verwerkingslagen nodig (zie ook hiervoor over de micro-aanpak). Hiervoor zou de Topsector kunnen aanbieden support te leveren. Onze inschatting is dat dit wel een intensievere ondersteuning vraagt dan nu voorhanden is.

We hebben, gezien onze ervaring, ook nog specifiek naar het verschil met Lean and Green Barge gekeken. Een belangrijk aspect is dat binnen Barge, vanuit een hele concrete propositie (= bundelen via binnenvaart) werd gezocht naar bedrijven die daar van nature wat mee willen. Met deze groep is een community gevormd, die aanstekelijk werkte voor bedrijven om bij aan te sluiten, omdat het de kans om te bundelen vergrootte. Dat zou een les voor spoor kunnen zijn: specifiek beginnen met een spoor Challenge met duidelijke 'trekkers' (verladers) die het uitdragen.

Lean and Green Barge richtte zich vooral op het vormen van een algemene database op een hoog aggregatie niveau. Het idee hierachter: creëer beweging door genoeg verladers en volume te verzamelen, zodat er vanzelf kansen op bundeling boven komen drijven. Met die partijen voor wie kansrijke bundelingen uit de database naar voren kwamen, werd in de diepte geïnvesteerd (experts & tijd) voor het realiseren ervan.

Voor de aanpak van de regionale opdrachten in Dryport en Emmen, is deze aanpak op zich ook geschikt, maar om in de beoogde korte tijd tot concrete bundeling te komen is heel specifieke data informatie nodig van relatief veel verladers. De beschikbare 6 maanden is daarvoor te kort gebleken. Lean and Green Barge heeft een aanlooptijd gehad van meer dan 6 maanden (mei 2012 – okt 2012), voordat de groep die data deelde groter was dan 15 bedrijven.

### *Verbinding met regionale initiatieven*

De verbinding met regionale initiatieven in Dryport en Moerdijk is bij het vorige resultaat reeds beschreven (BADEC, Spoortafel, New Ways).

# CONFLUENCE

ISSUES - PERSPECTIVES - STRATEGIES

## **Ad 3 Deze case met data zal ook voor anderen ter beschikking worden gesteld binnen het lerend netwerk van de Lean and Green Community**

Alle informatie die in de uitvoering van deze opdracht is verkregen, wordt in de rapportage beschikbaar gemaakt. Op die manier kan deze gedeeld worden binnen het Lean and Green netwerk. In aanvulling daarop zijn wij graag bereid bij bijeenkomsten van de Lean and Green community de ervaringen toe te lichten in de vorm van een presentatie , workshop of anderszins.

Op basis van de contacten worden inmiddels verbanden gelegd tussen de verladers uit de regio van Dryport en specifieke corridors van en naar Amsterdam en Rotterdam. Ook zijn verladers uit Noord-Oost Nederland en Moerdijk betrokken bij het initiatief van Hewlett-Packard en Havenbedrijf Rotterdam om een challenge vorm te geven van een spoorverbinding tussen Rotterdam en China (One Belt One Road missie) van de Asian Infrastructure Investment Bank.