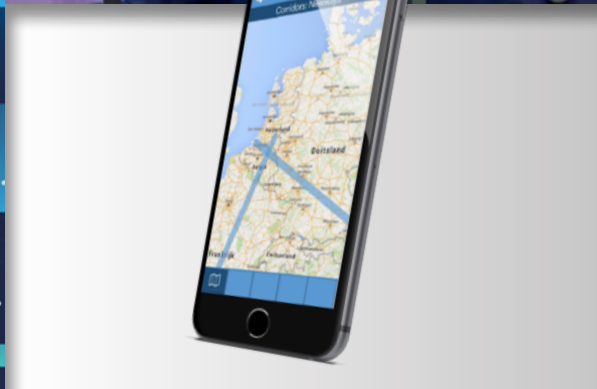


Off-Road magazine

NOVEMBER 2020



START

Inhoud

Voorwoord Wando Boevé *Corridors kennen geen grenzen*



Netwerk bouwen

- *Go Off-Road!*
- *De regionale aanpak Off-Road Programma*
- *Go Off-Road met de Legal Office*
- *Off-Road Runners: Modal shift hoort er gewoon bij voor de nieuwe generatie logistiek managers*



Relaties versterken

- *Teamspirit kenmerkt Joint Corridor Tilburg-Rzepin*



Het verschil maken

- *Samsung is trots op samenwerking Joint Corridor Tilburg-Rzepin*
- *Moonen Packaging over Joint Corridor Tilburg-Rzepin:*
'Dankzij het Off-Road Programma konden we op een rijdende trein stappen'
- *Gezamenlijk DNA belangrijke bouwsteen bij samenwerking in joint corridor Moerdijk-Wroclaw*



Valorisatie

- *Off-Road Runners: jong logistiek talent promoot voordelen Off-Road*



Innovatie

- *e-Joint Corridors: Samenwerking en digitalisering ontsluiten duurzame groei*



Corridors kennen geen grenzen...



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

De noodzaak van de modal shift begint op veel plekken nu wel door te dringen: klimaatverandering, CO₂ reductie, congestie en stikstofproblematiek zijn thema's die tot de boardrooms zijn doorgedrongen. Belangrijk is de vraag hoe we die modal shift voor elkaar gaan krijgen.

Hiervoor is een twee sporen beleid nodig, je hebt de early adapters hard nodig om anderen te overtuigen, en tegelijk als je hoge frequentie en rendabele lijnen wilt nastreven, heb je veel meer volume nodig, die van kleine partijen komt. Die twee partijen moet je bij elkaar brengen, maar dat is veel complexer dan mensen denken.

Ik ben blij met de groep van bedrijven die corridors zijn gestart en daarnaast heb je een programma nodig die nieuwe bedrijven bewust kunnen maken en hun ook kunnen helpen om de modal shift te realiseren.

Topsector Logistiek 1.0 is bezig met afronding, maar het Off-Road Programma zal ook in 2.0 gecontinueerd worden. Een grote uitdaging ligt voor ons.

Waar in het huidige programma van de Topsector met 35 programma's 50.000 ton CO₂ is bespaard, hebben we met het klimaatakkoord een doelstelling van 900.000 ton CO₂ reductie. Dat is een factor 18 meer en daar zullen we nog echt systeemspongen voor moeten maken.

In het aandachtsgebied corridors en knooppunten, waar ik voor aan de lat sta, gaan we ons vooral richten op implementatie, opschaling, en innovatie op het gebied van modal shift, schonere voer- en vaartuigen, bundeling en optimalisatie.

Er is al enorm veel bereikt, zoals het Off-Road programma de afgelopen jaren al heeft bewezen. Er liggen nog enorm veel concrete plannen en er zit enorm veel potentie.

Wij gaan ervoor!

Wando Boevé

Topteam Topsector Logistiek



Go Off-Road!



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Het is nog nooit zo aantrekkelijk geweest om Off-Road te gaan. De drempel om over te stappen op intermodaal vervoer wordt de laatste jaren kleiner. Steeds meer dienstverleners bieden interessante oplossingen aan die goed kunnen concurreren met wegvervoer. Communicatie, berichtuitwisseling en tracking en tracing worden in toenemende mate geautomatiseerd, waardoor het voor verladers aantrekkelijk wordt om niet standaard maar alles over de weg te laten gaan. Daarnaast is er macro-economisch een stevige stimulans om meer lading van de weg te halen. Het Nederlandse wegennetwerk loopt vol, er is een toenemend tekort aan gekwalificeerde chauffeurs en het klimaat is een onderwerp dat door bedrijven daadwerkelijk wordt opgepakt. Toch is de modal shift in Nederland lager dan verwacht en ziet de Topsector Logistiek nog kansen om dit te verbeteren. De deelnemende bedrijven aan het Off-Road Programma benaderen deze uitdaging vanuit een verfrissend perspectief.

Belangrijke randvoorwaarden voor verladers: beschikbaarheid en schaalbaarheid

Grootschalige verduurzaming van de logistiek moet hand in hand gaan met de commerciële doelstellingen van bedrijven. Dat gaat breder dan de supply chain alleen. Daarom stelt het Off-Road Programma dat het belangrijkste doel van transport het realiseren van perfecte beschikbaarheid van producten in de markt is. Daarmee is direct duidelijk dat het de verantwoordelijkheid van het gehele bedrijf is, niet alleen van de dienstverlener of de afdeling transport.

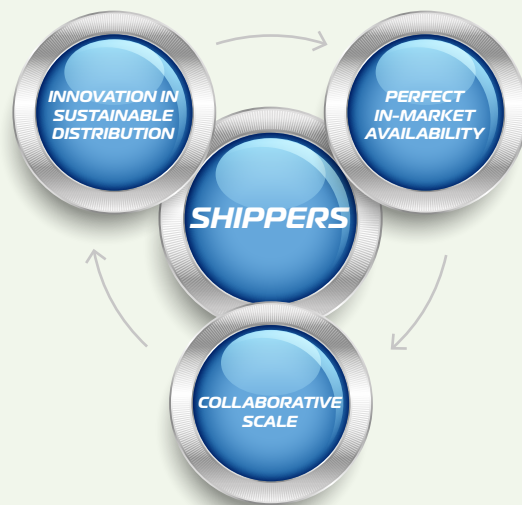
Een bedrijf kan haar transport uitbesteden, maar niet haar product-verantwoordelijkheid. Productbeschikbaarheid is ook een krachtige drijver voor toegevoegde waarde. Waar transport vaak slechts een beperkt deel van de kostprijs bepaalt, heeft een perfecte beschikbaarheid direct een enorme impact op de nettowinst of winst per aandeel van bedrijven. Wanneer een synchromodale aanpak zorgt voor robuustere supply chains waarmee een hoge productbeschikbaarheid wordt gerealiseerd, zit direct het gehele managementteam op het puntje van haar stoel.

Hoe gemakkelijk is Off-Road eigenlijk inpasbaar op de bestaande manier van werken? Er wordt binnen de context van synchromodaliteit en goederenbundeling vaak gesproken over een benodigde 'paradigma shift', een mindshift, doorbraak of disruptie van de bestaande logistiek. Dit zijn fantastische termen, maar ze schrikken diegenen die verantwoordelijk zijn voor een complexe supply chain juist af. Want volledig nieuwe concepten zijn nog niet getest, ze vragen veel aandacht en brengen bovendien veel risico met zich mee. Als je vervolgens ook voor elke synchromodale corridor een nieuw project moet opstarten, is de opschaalbaarheid van deze concepten direct beperkt. Schaalbaarheid van oplossingen blijkt daarmee een belangrijke drijver voor acceptatie bij verladers, en derhalve de kans op implementatie hoger.

Verbinding tussen maatschappij en bedrijfsleven: het vliegwiel

Om de maatschappelijke en bedrijfskundige belangen aan elkaar te koppelen, werkt het Off-Road Programma met een vliegwiel. Daarmee kan er eenvoudig een duidelijke link tussen de maatschappelijke en bedrijfskundige voordelen worden gelegd, die elkaar ook nog eens versterken.





Wanneer er door een innovatie in duurzame distributie een Off-Road initiatief met een robuustere keten ontstaat, groeit de beschikbaarheid

in de markt. Dit legt een bodem om verder op te schalen, wat de vraag naar duurzame distributie verder doet groeien. Meer vrachtwagens van de weg leidt tot een betere leefbaarheid en bereikbaarheid. Om dit vliegwiel op gang te brengen heeft het Off-Road Programma met ondersteuning van de Topsector Logistiek verschillende instrumenten ontwikkeld waarmee deelnemende bedrijven op een laagdrempelige manier de modal shift kunnen maken. Denk hierbij aan een match-making tool (de WeConnekt app), een veilige juridische omgeving (de Legal Office), ondersteuning door studenten (de Off-Road Runners) en een uitgebreid landelijk dekkend netwerk van regionale programma-managers (zoals bijvoorbeeld met de verschillende NewWays programma's).

In een serie artikelen zullen deze instrumenten allemaal aan bod komen. Aan de hand van aansprekende praktijkvoorbeelden gecombineerd met de kennis van verschillende experts gaan we stap voor stap de drempel om Off-Road te gaan verlagen. Wanneer gaat u Off-Road?

Het Off-Road Programma in het kort

Het Off-Road Programma is geïnitieerd vanuit Lean & Green Europe. Middels ondersteuning van de Topsector Logistiek heeft het Off-Road Programma versneld kunnen opschalen. Het Off-Road Programma richt zich op (synchromodale) Joint Corridor Development voor Beschikbaarheid, Schaalbaarheid, Bereikbaarheid en Duurzaamheid van wereldklasse. Het programma bereikt dit door het faciliteren van samenwerking tussen verladers, vervoerders en stakeholders, dichtbij de ondernemers in hun eigen regio, met toegankelijke tools. Het richt zich hierbij op sociale innovatie en biedt geen financiële ondersteuning aan bedrijven.

Corridors worden door bedrijven daarom op basis van een solide business case zelf ontwikkeld. Het Off-Road Programma creëert een veilige, neutrale omgeving om samenwerkingsschaal te ontsluiten en de vereiste mindshift actiegericht te implementeren. De betrokkenheid varieert van informeren, matchmaking tot procesbegeleiding.

Vanwege de neutrale positie zijn het Off-Road Programma en de samenwerkende regionale programma's niet betrokken bij de daadwerkelijke implementatie en operationalisatie. In het Off-Road Programma worden verladers en vervoerders bijvoorbeeld begeleid bij het opzetten van samenwerkingen op een door hen veelgebruikte corridor (de Joint Corridor). Dit met als doel om zoveel mogelijk te vervoeren lading van de weg af te krijgen. Het samenwerken is nodig, omdat voor het inzetten van andere modaliteiten dan vrachtvervoer, zoals binnenvaart of spoor, vaak een groter volume nodig is om deze vorm van vervoer voor betrokken partijen (zowel de verlader als de vervoersaanbieder) rendabel en betrouwbaar te maken.

Het achterliggende doel van deze 'modal shift' is natuurlijk het verbeteren van duurzaamheid door het verminderen van CO₂-uitstoot, en bereikbaarheid door het verminderen van filedruk en het beschikbaar maken van andere modaliteiten (spoor, binnenvaart, shortsea) voor binnenlands en buitenlands transport. Het overkoepelende doel is om deze corridors volledig synchromodaal te maken.

De regionale aanpak Off-Road Programma



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Hoewel logistiek internationaal georiënteerd is, begint de eerste stap om Off-Road te gaan over het algemeen dichtbij huis plaats. Wanneer deelnemers van Off-Road samenwerken met vervoerders en verladers uit hun eigen regio, vallen herkomst of bestemming vaak al samen. Dit vergroot de kans op het vinden van een joint corridor enorm. Daarnaast willen deelnemers liever niet te veel tijd onderweg zijn voor een bijeenkomst, dus wanneer er kansen in de buurt zijn, wordt dit als drempelverlagend ervaren vergroot dit de kans op succes. Daarom is samenwerking met regionale partijen een belangrijke pijler onder de aanpak van het Off-Road Programma.

Het Off-Road Programma

Het [Off-Road Programma](#) geïnitieerd vanuit L&G Europe en wordt ondersteund door de Topsector Logistiek. Het Off-Road Programma helpt verlader en vervoerders om meer gebruik te maken van binnenvaart, rail en short sea. Het programma richt zich daarbij op Joint Corridor Development voor Beschikbaarheid, Schaalbaarheid, Bereikbaarheid en Duurzaamheid van wereldklasse.

Dit doel wordt bereikt door het faciliteren van samenwerking tussen verladers, vervoerders en stakeholders, dichtbij de ondernemers in hun eigen regio, met toegankelijke tools. Al in 2016 werden daarom de eerste samenwerkingsovereenkomsten gesloten met Logistics Community Brabant (LCB) en Zeeland Connect. Inmiddels zijn er in Nederland en Vlaanderen in totaal 8 regio's actief en heeft het Off-Road Programma een landelijke dekking.

Landelijke aanpak voor tools, ondersteuning en kennisdeling

In Nederland is er enorm veel kennis beschikbaar op het gebied van ketensamenwerking en modal shift, en het zou daarom zonde zijn wanneer elke regio opnieuw het wiel zou moeten uitvinden. Het Off-Road Programma faciliteert samenwerking op een neutrale manier, en er zijn in elke provincie of regio in Nederland partijen te vinden die dit ook kunnen en willen doen. Op landelijk niveau heeft het Off-Road Programma een aanpak ontwikkeld waar elke regio gebruik van kan maken, onder te verdelen in tools, ondersteuning en kennisdeling.

Tools

Het Off-Road Programma heeft daarom een aantal tools ontwikkeld die voor alle regio's ter beschikking worden gesteld. Zo is er bijvoorbeeld een matchmaking app ontwikkeld, de WeConnekt app, waarin inmiddels honderden verladers en vervoerders hebben aangegeven op welke corridors ze graag willen samenwerken. Daarnaast is samen met het Kennis DC het Off-Road Runners programma ontwikkeld, waarbij studenten onder begeleiding van de regiomanager bedrijven helpen om Off-Road te gaan. Ook is er gedacht aan het creëren van een juridisch veilige omgeving om samen te werken, de [Legal Office](#).

Ondersteuning

Het Off-Road Programma ondersteunt de regio's ook bij het regio-specifiek maken van de aanpak, door bijvoorbeeld het inzetten van het netwerk van Lean & Green. Daarnaast is er ondersteuning bij het aantrekken van regiomanagers met het juiste profiel. En wanneer er resultaten geboekt worden, worden er korte filmpjes gemaakt die gedeeld worden via het landelijke netwerk. Ook worden de resultaten van alle corridors in kaart gebracht via de onafhankelijke monitoring van de Topsector Logistiek.

Kennisdeling

Het Off-Road Programma doet aan 'actie-onderzoek'. Nieuwe ideeën en concepten worden in de praktijk getest en bij succes gedeeld in het hele netwerk. Een mooi voorbeeld hiervan is de [e-joint-corridor](#) wat in Logistics Community Brabant (LCB) is ontwikkeld in samenwerking met het [NLIP](#). De opgedane kennis wordt nu ook aan andere regio's ter beschikking gesteld. Om deze kennisdeling op een gestructureerde manier te faciliteren, wordt er elk kwartaal een regio-managers-bijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst worden alle landelijke ontwikkelingen besproken en geeft elke regiomanager een update over de activatie en implementatie in zijn of haar regio. Tot slot schuiven ook landelijke partners aan, zoals [Bureau Voorlichting](#), [Binnenvaart](#), [Rail Cargo](#) en [TLN](#).

Regionale activatie en implementatie

Uiteindelijk draait Het Off-Road Programma om het helpen van bedrijven de modal shift te maken, en dat lukt niet met tools alleen. Elke verandering vraagt om mensenwerk, en met behulp van het landelijke programma wordt er in de regio's elke dag hard gewerkt door regionale programma managers aan activatie en implementatie.

De Regionale Programma Managers

De regio's zetten daarom regionale programma managers in die een aantal dagen per week beschikbaar zijn om bedrijven te ondersteunen. Het is een brede rol, die onder meer bestaat uit het bezoeken van bedrijven, het organiseren van bijeenkomsten en het afstemmen met alle stakeholders. Dit kan alleen met professionals die niet alleen kennis van de regio hebben, maar ook expert zijn op het gebied van de verschillende modaliteiten, en veel ervaring hebben met transport en logistiek. De regio's zijn hierbij zelf in de lead. Alle vacatures worden vanuit de regio zelf aanbesteed, waarbij het landelijke team ondersteuning biedt tijdens het proces, bijvoorbeeld door middel van een functieprofiel en een taakomschrijving.

Activatie in de regio

Een belangrijke factor bij het vergroten van de modal shift, is door inzicht te geven wat de mogelijkheden zijn. Dat wordt door de regiomanagers gedaan door het gesprek met ondernemers aan te gaan, hun ervaringen te delen door evenementen te organiseren of bijdragen te leveren. Een mooi voorbeeld is het recente op [Logistiek.nl](#) gepubliceerde artikel dat vanuit NewWays Drenthe is geschreven door Egbert Wendel en Matthias Olthaar. Hierbij geven ze aan wat hun lessen zijn binnen het programma, en welke kansen er liggen.

Implementatie van corridors

Op basis van gesprekken, het netwerk en de kansen in de WeConnekt app, gaan de regionale programma managers uiteindelijk aan de slag om joint corridors te ontwikkelen. Ze worden hierbij ondersteund door het landelijke Off-Road team, het Legal Office en eventueel ook door de Off-Road Runners. Het hoeft daarbij niet altijd te gaan om volledig nieuwe corridors, zoals die van Nijmegen naar Hull. Ook het helpen opschalen van bestaande corridors, zoals recentelijk de [West Brabant Corridor](#), behoort tot de mogelijkheden. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de corridor open is voor nieuwe toetreders, zowel vervoerders als verladers.

De regionale programma's

Een programma dat verladers en vervoerders oproept om samen joint-corridors te ontwikkelen, moet natuurlijk ook zelf het goede voorbeeld geven. Daarom werkt Off-Road zoveel mogelijk met bestaande initiatieven en mobiliseert het regionale partijen om samen met bedrijven aan de slag te gaan.

De regio [Noord West Connect](#) is bijvoorbeeld een samenwerking tussen enerzijds het Off-Road Programma en anderzijds de provincie Flevoland, het Havenbedrijf Amsterdam, de Hogeschool van Amsterdam, Amsterdam Logistics, de omgevingsdienst IJmond en ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland Noord. Zij hebben zich verenigd in Noord-West Connect en zetten zich samen in om bedrijven Off-Road te helpen gaan, waarbij de nadruk ligt op de specifieke regionale omstandigheden en uitdagingen.

Ook in de andere regio's bestaan de stakeholders uit een afwisselende mix van provincies, gemeentes, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, havenbedrijven en kennisinstellingen.

Er zijn momenteel 8 regionale programma's actief:

- Logistics Community Brabant (LCB) in de provincie Noord-Brabant
- Zeeland Connect in de provincie Zeeland
- Liof in de provincie Limburg
- NewWays Gelderland in de provincie Gelderland
- NewWays Zuid-Holland in de provincie Zuid-Holland
- Noord West Connect in de provincies Noord-Holland en Flevoland
- NewWays Drenthe, tevens actief in de provincies Friesland en Groningen
- Multimodaal Vlaanderen
- Off-Road Overijssel

In de Nederlandse regio's ondersteunt de Topsector Logistiek de inzet van de regionale programma managers, en wordt er vanuit de regio minimaal eenzelfde bedrag geïnvesteerd. Hiermee wordt een duidelijk commitment gegeven aan het belang om op een neutrale manier samenwerking te faciliteren. Met Multimodaal Vlaanderen wordt intensief samengewerkt, met name om het verkeersinfarct rondom Antwerpen multimodaal te kunnen omzeilen, bijvoorbeeld met een serie [On Spot](#) events rond dit thema.



Met al deze partners, events en samenwerkingen wordt een breed maatschappelijk en neutraal draagvlak gecreëerd wat de regionale programma manager ondersteunt. Uiteindelijk draait het om het gezamenlijk ontwikkelen van bestaande en nieuwe joint-corridors, om wegkilometers te verminderen en CO₂ uitstoot te reduceren door Off-Road te gaan!

Go Off-Road met de Legal Office



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Het organiseren van geslaagde ketensamenwerking is niet eenvoudig. Door partijen worden verschillende barrières ervaren, zoals mededingingsrechtelijke risico's, de angst om vertrouwelijke informatie met te delen en risico van aansprakelijkheid wanneer er mogelijk iets fout zou gaan. Het Off-Road Programma heeft een 'Legal Office' opgezet, om deze drempels zo veel mogelijk weg te nemen en deelnemers te begeleiden om Off-Road te gaan.

De Legal Office

Het Off-Road Programma heeft met de Legal Office juridische documenten ontwikkeld, die door deelnemende partijen kunnen worden gebruikt om Off-Road te gaan. Het doel van deze stukken is niet om op de stoel van de jurist of advocaat van de individuele deelnemer te zitten, maar om een zo veilig en transparant mogelijk kader te scheppen voor het opzetten van de mogelijke samenwerking. Mededingingsrechtelijke risico's kunnen namelijk niet zomaar 'weg-gecontracteerd' worden.

Daarom is de projectjurist van het Off-Road Programma ook van tijd tot tijd bij bijeenkomsten van deelnemers aanwezig, om hen te informeren over juridische aspecten van samenwerken. Hiermee wordt bijvoorbeeld voorkomen dat deelnemers onbedoeld mededingingsrechtelijk verboden afspraken maken. Op die manier wordt al in een vroeg stadium 'compliant' gedrag gestimuleerd, en vertrouwen tussen de deelnemers onderling opgebouwd.

Een geslaagde ketensamenwerking ontstaat echter niet vanzelf, en bedrijven doorlopen verschillende fases om daar te komen. Het Off-Road Programma bestaat uit drie fases, discover, prototype en run.

Discover Corridor: Mindshift en Matchmaking

De fase 'Discover' bestaat uit mindshift en matchmaking: geïnteresseerde vervoerders en verladers worden geïnformeerd over de mogelijkheden van synchromodaal transport en bedrijven met een goede match worden bij elkaar gebracht. Een goede match ontstaat bijvoorbeeld wanneer deelnemers actief zijn op dezelfde corridors, waarbij een samenwerking een duurzaamheidsvoordeel zou kunnen opleveren. Om dit proces vanuit de Legal Office te begeleiden zijn er voor deze fase twee documenten ontwikkeld, de spelregels en een disclaimer. Deze documenten zijn bedoeld om partijen te behoeden voor mededingingsrechtelijke risico's.

De spelregels geven vooral aan wat er wel mag en hoe binnen het programma partijen met elkaar om dienen te gaan. In de spelregels is bijvoorbeeld vastgelegd dat partijen géén gedetailleerde vervoersdata en kostprijsinformatie met elkaar delen. Deze spelregels blijven gedurende het gehele traject gelden. In de disclaimer wordt duidelijk gemaakt waar het programma voor staat, en wat er niet onder valt.

De disclaimer wordt voorafgaand aan iedere meeting doorgenomen en aan de notulen toegevoegd.

In een samenwerking met meerdere deelnemers kan het vormen van een juiste sociaal-psychologische match complex zijn, denk bijvoorbeeld aan formele vs. informele organisaties. Door te werken met voor iedereen geldende spelregels wordt voorkomen dat eventuele cultuurverschillen in een vroeg stadium een te hoge drempel vormen. Deelnemers hoeven niet een volledige match met elkaar te hebben, zolang alle partijen zich aan de spelregels houden.

Bijkomend voordeel van het werken met algemene spelregels in deze fase is dat partijen niet over contracten hoeven te onderhandelen, of deze moeten ondertekenen nog vóórdat zij überhaupt met elkaar in gesprek zijn. Er is geen handtekening nodig om deel te nemen aan de eerste fase, wat drempelverlagend werkt. Dit is wel van toepassing in de prototype fase, wanneer er een concrete pilot wordt opgestart.

Prototype Corridor: Formaliseren en proberen

Wanneer enkele partijen hebben ontdekt dat zij mogelijk willen samenwerken, start de fase 'Prototype'. Het idee van de prototype fase is dat deelnemers een pilot uitvoeren, om te testen of de samenwerking inderdaad uitpakt zoals ze voor ogen hebben. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het gezamenlijk opzetten van een binnenvaartverbinding, of het inschakelen van een railoperator.

Bij aanvang van de Prototype fase tekenen partijen een intentie-overeenkomst. Daarin is vastgelegd dat partijen het doel hebben om een duurzame samenwerking met elkaar aan te gaan. Hierbij wordt expliciet door partijen vastgelegd welke modaliteiten zij zouden willen inzetten, waardoor het vervoeren via verschillende modaliteiten wordt gestimuleerd. In de intentieovereenkomst spreken partijen expliciet af dat zij gedurende deze fase op ieder gewenst moment uit elkaar kunnen gaan, zonder dat zij elkaar aansprakelijk zullen houden voor tot dat moment gemaakte kosten. Daarnaast worden afspraken gemaakt over vertrouwelijkheid, en eventuele communicatie naar buiten toe.



In de praktijk komt het soms voor dat partijen zich aansluiten bij het actieprogramma op het moment dat zij al wat verder zijn bij het vormgeven van hun samenwerking. Zij kunnen later instromen, zolang de spelregels en disclaimer worden gehanteerd en gehonoreerd. Op deze manier wordt voor alle deelnemende partijen een veilige omgeving gecreëerd om een eventuele samenwerking vorm te geven.

Run Corridor: Operationaliseren en Opschalen

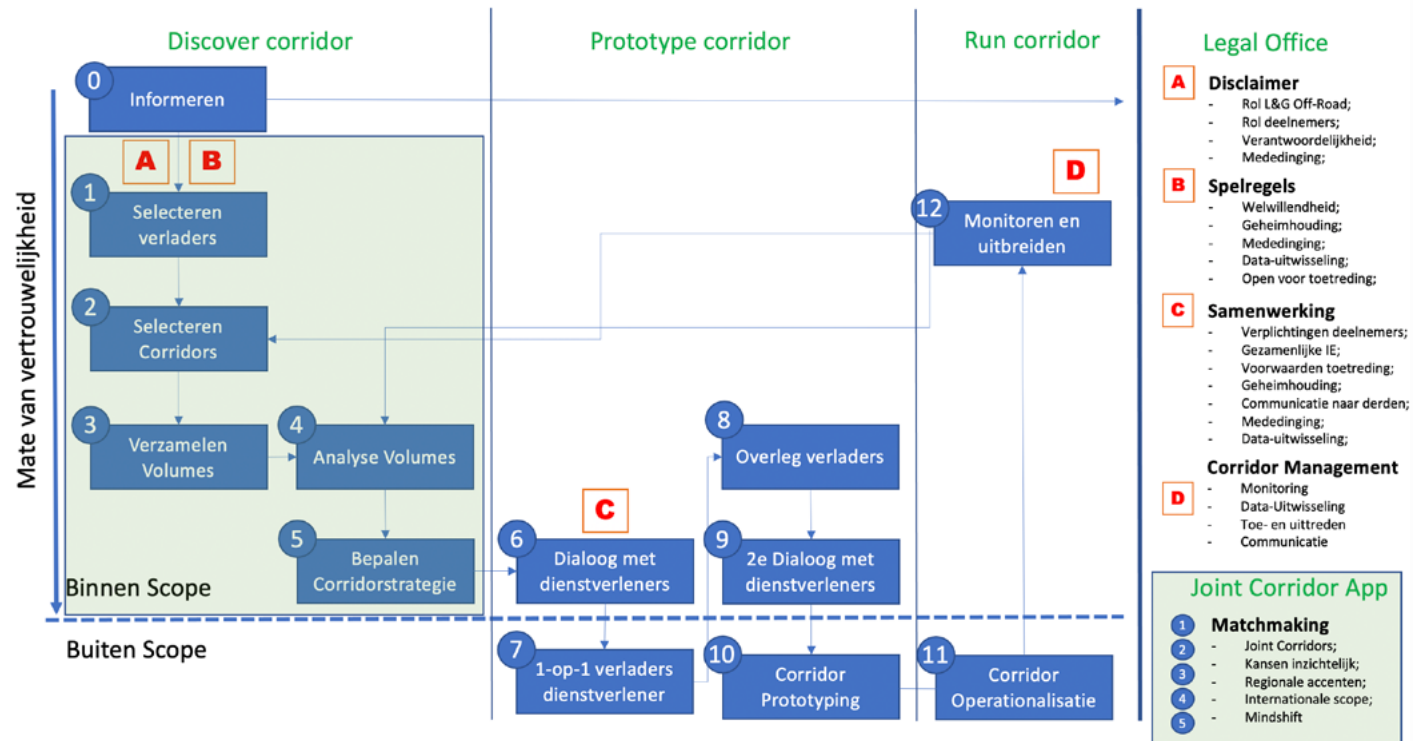
Partijen die na een succesvolle pilot een samenwerking voor ogen hebben, starten de fase Run Joint Corridor. In deze fase gaat er daadwerkelijk lading vervoerd worden binnen de Joint Corridor. Wanneer partijen deze fase ingaan, tekenen zij een samenwerkings-overeenkomst. De door het actieprogramma opgestelde samenwerkingsovereenkomst ziet niet op de commerciële afspraken tussen partijen. Iedere deelnemende partij blijft te allen tijde vrij om zijn eigen prijzen te hanteren, zijn eigen vervoersafspraken te maken, en zijn eigen klantrelaties aan te gaan. Door de schaalgrootte van de corridor weet elke betrokken partij dat er een voordeel kan zijn (naast duurzaamheid ook bijvoorbeeld op het gebied van prijs of frequentie).

Er is daarmee geen sprake van directe profit & gain sharing, maar van gedecentraliseerde indirecte gainsharing. Hiermee wordt er een grote drempel weggenomen, want in de praktijk blijkt het berekenen en beheren van de winst en verlies van een samenwerking complex. Wat wél in de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd zijn de waarden van de Joint Corridor. Partijen spreken bijvoorbeeld af dat zij de duurzaamheidsvoordelen van hun samenwerking (door middel van de Joint Corridor Scorecard) blijven monitoren, om aldus het maatschappelijk voordeel van hun samenwerking te kunnen aantonen. Partijen spreken af dat zij een open samenwerkingsvorm zijn. Geïnteresseerde verladers of vervoerders zijn altijd welkom om zich bij de Joint Corridor aan te sluiten, mits zij zich aan de spelregels en de gedeelde waarden committeren.

Go Off-Road!

Het Off-Road Programma begeleidt bedrijven met synchromodale Joint Corridors voor beschikbaarheid, schaalbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid van wereldklasse door zoveel mogelijk drempels weg te nemen. Daarbij is een juridisch veilige omgeving van groot belang. Voor de verschillende fases die bedrijven doorlopen biedt het Legal Office de veiligheid en ondersteuning, zonder de verantwoordelijkheid van de deelnemers over te nemen.

Proces Overzicht Interactie met de Markt: Verladers & Vervoerders



Off-Road Runners: Modal shift hoort er gewoon bij voor de nieuwe generatie logistiek managers



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Hoe zorgen we dat de nieuwe generatie logistiek managers de off road mogelijkheden kent en benut? Door het Off-Road Programma te verbinden met het onderwijs aan hogescholen: de Off-Road Runners. Annemieke de Leeuw is vanuit de Hogeschool Rotterdam als docent en coördinator betrokken bij de minor Off-Road en tevens partner van de UC Group. In het verleden werkte zij als Programma Manager voor Lean & Green.

Hoe kwamen de Off-Road Runners tot stand?

Annemieke de Leeuw: 'Begin 2018 kwam Frans van den Boomen van het Off-Road Programma met het idee om studenten aan dit programma te verbinden. Ik heb zelf altijd geroepen dat kennis van modal shift onderdeel hoort te zijn van logistieke opleidingen. Dus ik was meteen voor.' Met ondersteuning van het KennisDC van de Topsector Logistiek is het Off-Road Programma ingebed in de minors van 3 hogescholen: de Hogeschool Rotterdam, de Breda University of Applied Sciences (BUAS) en de Hogeschool Arnhem en Nijmegen. Elke hogeschool legt eigen accenten bij de invulling van het Off-Road Runners programma, afhankelijk van de regio en het type bedrijven aldaar. Op de Hogeschool Rotterdam is De Leeuw coördinator en docent van deze minor die vierdejaarsstudenten Logistiek Management kunnen volgen. Deze studenten worden Off-Road Runners genoemd.

Wat doen de Off-Road Runners?

De Leeuw: 'De studenten gaan binnen deze minors concreet aan de slag met een opdracht vanuit een bedrijf. Zij werken dus aan een echt project uit het werkveld bijvoorbeeld het ontwikkelen van een joint corridor. In Rotterdam hebben wij met de studenten 3 corridors onder de loep genomen namelijk de Groene Corridor, de Rotterdamse Haven Corridor en de Corridor Rotterdam-Antwerpen. Onze Rotterdamse studenten komen door deze minor met bedrijven in aanraking. We verbinden ze ook met de studenten van de BUAS die de minor Off-Road volgen vanuit de opleiding Change Management. Daarbij bleek dat de studenten, juist door die verschillende achtergrond en visie op off road logistiek, enorm veel van elkaar konden leren.'

Wat levert het programma Off-Road Runners op?

De Leeuw, trots: 'De effecten zien we op korte en lange termijn. De studenten leren het Off-Road Programma tijdens deze minor door en door kennen. Ze werken bijvoorbeeld ook met de WeConnekt app. Die kennis en ervaring nemen deze jonge professionals straks mee het werkveld in. Op deze manier leveren wij als hogeschool een kersverse generatie logistiek talent af die straks daadwerkelijk bijdraagt aan zero emissie in de logistiek. Modal shift spannend en onbekend? Welnee, modal shift hoort er voor hen gewoon bij.'

Mogen we concluderen dat Off-Road Runners een succes is?

‘Volmondig ja. In Rotterdam volgen maar liefst 70 vierdejaarsstudenten deze minor. Deze studenten komen hierdoor in contact met logistieke bedrijven en met de Off-Road Runners van de andere hogescholen. Ze leren het Off-Road Programma goed kennen en gaan ermee aan de slag. Het is geen statisch programma, het ontwikkelt zich op basis van de input en ervaringen van de studenten die in het vorige studiejaar Off-Road Runners waren. Vorig jaar bijvoorbeeld hebben de studenten in het kader van hun opdracht cold acquisition gepleegd om laadvolume op te vullen. De studenten ondervonden bij sommige bedrijven flinke weerstand. Dat is leerzaam maar ook heel lastig. De studenten, kritisch als ze zijn, adviseerden ons om deze opdracht uit de minor te halen en dat is ook gebeurd. Het is een continu proces van verbetering.’ De Leeuw is ook zeer te spreken over het feit dat verschillende studenten ervoor kiezen om tijdens de afstudeerfase dieper in te gaan op het Off-Road Programma. ‘Dat betekent een verdere vergroting van de off road expertise die straks het logistieke werkveld instroomt.’

Hoe past Off-Road Runners bij de Hogeschool Rotterdam?

Deze match staat voor De Leeuw buiten kijf. ‘Binnen de Hogeschool Rotterdam staat de combinatie van theorie en praktijk centraal. Dat zien we terug bij de Off-Road Runners. De minor is praktijkgericht en sluit perfect aan bij de leerdoelen van de vierdejaars studenten van de opleiding Logistics Management. Ik merk dat er vanuit andere opleidingen interesse is in de toepassingsmogelijkheden van Off-Road binnen het curriculum. Het Off-Road Runners programma heeft kortom potentie genoeg binnen onze hogeschool.’



Teamspirit kenmerkt Joint Corridor Tilburg-Rzepin



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

GVT uit Tilburg is een van de partners in de Joint Corridor Tilburg-Rzepin. Roland Verbraak, General Manager van GVT, vertelt over deze bijzondere en nauwe samenwerking.

1. Hoe kijk je terug op het proces (de totstandkoming van de Joint Corridor Tilburg-Rzepin)?

Verbraak: 'Dit is goed verlopen, mede door de inzet van het Off-Road Programma. Er is een vruchtbare samenwerking ontstaan en die groeit nog steeds. We begonnen met 2 treinen per week van en naar Polen. Binnenkort rijden er op dit traject 5 goederentreinen per week. Steeds meer partijen haken aan. Destijds zijn wij met Essers uitgekozen om deze samenwerking verder vorm te geven. Wij werken inmiddels op meerdere projecten samen met Essers. Daar kunnen we alleen maar tevreden over zijn.'

2. Hoe cruciaal was hierbij de rol van het Off-Road Programma/Logistics Community Brabant (LCB)?

Verbraak: 'het Off-Road Programma is een neutrale partij met als doel het reduceren van de CO₂-uitstoot. Frans van den Boomen van het Off-Road Programma wist dat wij als GVT interesse hadden in een intermodale samenwerking. Frans bracht de verladers aan tafel. Het Off-Road Programma vervult een bemiddelende rol, zij hebben er zelf geen belang bij wie uiteindelijk met elkaar in zee gaan. Daarom krijgen ze gemakkelijk verladers aan tafel die samen voldoende volume vertegenwoordigden om zo'n Joint Corridor interessant te maken.'

3. Welke uitdagingen ben je tegengekomen? Hoe werd dit opgepakt?

Verbraak: 'Als vervoerder hebben wij destijds onze nek uitgestoken voor deze samenwerking en het risico op ons genomen. Onze DGA is een ondernemer in hart en nieren die weet dat risico nemen erbij hoort. Het heeft goed uitgepakt.'

4. Hoe verliepen de fasen discovery, prototype en run? Hielp het, dat per fase heldere spelregels/afspraken golden?

Verbraak erkent dat heldere afspraken in elke fase van het samenwerkingsproces een belangrijke rol speelden. 'Dat zaken helder op papier staan, helpt bij het vinden van operators. Frans van den Boomen en de Legal Office van het Off-Road Programma hebben alle afspraken destijds grondig gecheckt: je moet waken voor kartelvorming. Begonnen we met 3 partijen, inmiddels is het een 'publieke trein'. Want onze treinen van en naar Polen trekken steeds meer verladers aan. Gemiddeld kennen de treinen een beladingsgraad van 95%.'

5. Uiteindelijk voor de runfase tekenden alle partijen een samenwerkingsovereenkomst waarbij de waarden schaalbaarheid, beschikbaarheid, duurzaamheid, transparantie en vertrouwelijkheid centraal staan. Hoe werkt dat in de praktijk door?

Binnen de Joint Corridor heerst er transparantie rond elkaars volumes. De tarieven zijn overigens niet publiek. Verbraak: 'Je kent elkaars afspraken en je zoekt samen de beste oplossingen. Je houdt elkaar aan de afspraken. We weten wie welke klanten heeft, maar gaan niet achter elkaars klanten aan. Het is een openboekoperatie. Wie mee wil doen, maakt hiervan automatisch deel uit. De afspraken liggen vast en er heerst onderling vertrouwen.'

Qua beschikbaarheid noemt hij de vaste vertrektijden van de treinen. Dit geeft verladers de zekerheid dat de goederen er ook echt zijn wanneer men deze nodig heeft. De schaalbaarheid van de Joint Corridor Tilburg-Rzepin heeft zich bewezen door de groei van het aantal wekelijkse transporten van 2 naar 5.

Het Off-Road Programma geniet als neutrale partij een betrouwbare reputatie, aldus Verbraak. 'Het Off-Road Programma biedt een CO₂-reductionsheet dat de invloed op duurzaamheid inzichtelijk maakt. De CO₂-besparing triggert vaak potentiële deelnemers om ook in te stappen.'

6. In hoeverre verschilt deze samenwerking daardoor met andere samenwerkingen die jullie hebben? Wat is de meerwaarde van het Lean & Green Legal Office voor jullie?

Verbraak kenschetst de samenwerking rond de Brabants-Poolse corridor als een gezamenlijk project. 'Er heerst een teamspirit. Er is minder afstand dan bij andere samenwerkingsverbanden. Werk je meestal 1-op-1, hier opereren we in een groep. Nieuwe partijen maken ook meteen deel uit van die groep. We steunen elkaar en als dat nodig is, helpen we elkaar om oplossingen te vinden. Er is dan ook regelmatig contact. Dit voelt comfortabel, als familie zou ik bijna zeggen. Dankzij de inbreng van het Lean & Green Legal Office hebben we een gevoel van kwaliteit en veiligheid: de afspraken zitten goed in elkaar.'

7. Welke tips zou je willen delen met partijen die Off-Road willen gaan?

Verbraak vindt dat de voordelen van intramodaal transport nog best wat meer bekendheid mogen krijgen. 'Over het spoor zijn we in 14 a 15 uur in Polen, over de weg duurt dat 24 uur. Nog een voordeel: onze treinen rijden op zondag lekker door, maar voor vrachtwagens geldt dan in Duitsland een rijverbod. Bovendien zijn de meeste goederen heel geschikt voor spoorvervoer.' Ook benadrukt hij de veiligheid van deze transportmodus. Partijen die nog twijfelen wil Verbraak met klem aanraden om eens deel te nemen aan de Joint Corridor treintransporten naar Polen. 'Experimenteer ermee!', is zijn advies.

Samsung is trots op samenwerking Joint Corridor Tilburg-Rzepin



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN**
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Samsung ging via de Joint Corridor Tilburg-Rzepin Off-Road met een deel van de transporten. Hierover spraken wij Robert van Beurden, voorheen site manager bij Samsung, inmiddels carrier manager bij Rhenus Contract Logistics.

1. Met behulp van het Off-Road programma kozen jullie voor een modal shift met een deel van jullie logistiek. Hoe kijk je terug op het proces van de totstandkoming van de Joint Corridor Tilburg-Rzepin?

Robert van Beurden: 'In 2016 is Samsung op zoek gegaan naar de mogelijkheden om een deel van de transporten naar Polen off-road te halen. Frans van den Boomen, Program Activator van het Off-Road Programma, bracht ons in contact met kaarsenproducent Bolsius. Zowel Bolsius als Samsung had flinke volumes van of naar Polen. Elke dag passeerden de vrachtwagens met onze producten elkaar in kolonnes tussen Polen en Nederland. Dat kon natuurlijk beter.

Daarom hebben wij vervolgens een longlist van vervoerders opgesteld. GVT en Essers staken daar voor ons bovenuit. Beide vervoerders wisten zich op een ander aspect te onderscheiden en vulden elkaar daarmee perfect aan. Op ons verzoek zijn GVT en Essers gaan samenwerken. Zij hebben fors geïnvesteerd om deze joint corridor naar Polen mogelijk te maken. Bolsius is voordat deze joint corridor een feit werd, om interne redenen afgehaakt. Samsung ging door met GVT en Essers. In 2017 startten we met 2 containertransporten via het spoor per week, inmiddels zijn dat er 4. We hebben veel met elkaar gerealiseerd op dit gebied, we zijn er dan ook trots op.'

2. Welke uitdagingen ben je tegengekomen? Hoe werd dit opgepakt?

Van Beurden geeft aan dat het aantal uitdagingen erg meeviel. De samenwerking met het Off-Road Programma en de vervoerders GVT en Essers was vanaf het begin goed. Intern vergde de keuze om off road te gaan wel de nodige uitleg en overtuigingskracht.

3. Hoe cruciaal was hierbij de rol van het Off-Road Programma/Logistics Community Brabant (LCB)?

Van Beurden uit zijn tevredenheid over de bevoegden van Frans van den Boomen van het Off-Road Programma. 'Frans is erg enthousiast en ziet overal mogelijkheden. Hij legt goed de verbinding tussen de verschillende partijen.'

4. Hoe behulpzaam waren de Off-Road tools tijdens het proces? Legal Office of Off-Road Runners of WeConnekt app?

Behalve de inbreng van Frans van den Boomen heeft ook de Legal Office een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de samenwerking. Van Beurden: 'Samsung is een multinational, goede contractuele vastlegging is dan een must. Het gaat immers om vertrouwelijke afspraken. Door het Legal Office is dit goed aangepakt. In een later stadium hebben de Off-Road Runners meegewerkt aan het sneller en met minder papierwerk laten verlopen van de administratieve kant van de transporten van en naar Polen.' De WeConnekt app heeft Samsung niet gebruikt omdat de corridor al een feit was toen de app werd gelanceerd.

5. Je hoort wel eens dat off road gaan intern een mindshift vereist. Herken je dat?

Van Beurden: 'Absoluut. Bij transport wordt vaak nog klassiek gedacht: vervoer per vrachtwagen. Als je daar volume weghaalt, kun je vanuit de eigen organisatie vragen verwachten. Je wilt je transporten zo inrichten dat je de CO₂-uitstoot vermindert, prima.

De eerste vraag is dan: is het financieel verdedigbaar? De kosten van vervoer per vrachtwagen en via het spoor liggen binnen dezelfde bandbreedte. En vraag 2 luidt vervolgens: Blijft de beschikbaarheid van onze producten optimaal als je off road gaat? Dan helpt het om aan te tonen dat we soms goederen ontvingen uit Polen die we helemaal niet direct nodig hadden maar pas over enkele dagen of zelfs enkele weken. Als je die overwegingen goed uitlegt, wordt off road transport een stuk interessanter.



Immers, die voordelen kun je terugvertalen naar het belang van je klant. Op basis van cijfers en argumenten hebben we intern dus de mindshift naar off road kunnen maken.'

6. Hoe ervaar je de samenwerking met anderen op deze joint corridor?

Van Beurden benadrukt de goede samenwerking met vervoerders GVT en Essers. Met name GVT heeft veel geïnvesteerd in deze corridor, wat volgens Van Beurden getuigt van echt ondernemerschap. 'Onze vervoerders hebben in deze samenwerking een risico genomen en laten zien dat er voor ons als klant eigenlijk geen risico was. Dat vind ik sterk. We zijn nu een aantal jaren verder en de samenwerking verloopt nog steeds goed. Als er een keer uitdagingen zijn, merk ik bij GVT en Essers een grote bereidheid om die snel en in goed overleg op te lossen.'

7. Verschillende partijen zijn al aangesloten bij deze Joint Corridor (Bostik, Moonen). Welke tips zou je willen delen met partijen die Off-Road willen gaan?

Van Beurden: 'Gewoon doen!' Hij adviseert partijen om met kleine volumes te beginnen. Samsung zocht de eerste containers zorgvuldig uit. Waarna de vervoerders door hun expertise bewezen dat er niet meer risico aan het spoorvervoer zat dan bij wegtransport. Hij vult aan: 'Vraag je bij je transporten af of je de goederen nu echt morgen nodig hebt. Vaak is dat niet het geval. Tel daarbij op de winst voor het milieu door een lagere CO₂-uitstoot en het feit dat off road transporten ook financieel alleszins acceptabel zijn en de keuze is snel gemaakt. Openheid is bij zo'n nieuwe samenwerking belangrijk. Wees open en eerlijk naar je vervoerders toe. Wij hebben bij de start aangegeven met welke voorzichtige volumes wij wilden starten maar ook welke potentie er uiteindelijk in zou zitten. Dat hebben deze partners goed opgepakt!'

Moonen Packaging over Joint Corridor Tilburg-Rzepin



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN**
- VALORISATIE
- INNOVATIE

“Dankzij het Off-Road Programma konden we op een rijdende trein stappen”

Moonen Packaging sloot in 2019 aan bij de toen al bestaande Joint Corridor Tilburg-Rzepin. Ruben Nolles, voorheen Supervisor Operations Support bij deze verpakkingenspecialist en inmiddels Logistiek Coördinator bij Scope Cycling, vertelt over de ervaringen met vervoer per spoor.

Met behulp van het Off-Road Programma kozen jullie voor een modal shift. Hoe kijk je terug op het proces (de aansluiting bij de Joint Corridor Tilburg-Rzepin)?

Het transport tussen Moonen en de Poolse leverancier off road halen, dat was Nolles aan het verkennen toen hij tijdens een Lean & Green bijeenkomst hoorde over de Joint Corridor Tilburg Rzepin. 'Robert van Beurden van Samsung, die vanaf de start betrokken was bij deze corridor, deelde daar zijn ervaringen. Ik raakte geïnteresseerd en zocht meteen contact met Frans van den Boomen van het Off-Road Programma.' Vanaf dat moment ging het snel. Frans kwam met een van de Off-Road Runners langs bij Moonen om het programma uit te leggen. Ruben en Frans bezochten samen de terminal van GVT in Tilburg. Een korte tijd later ontving Moonen de eerste zending via de corridor.

Welke uitdagingen ben je tegengekomen? Hoe werd dit opgepakt?

De administratieve afwikkeling van een spoorzending is iets meer werk is dan bij vervoer over de weg, geeft Nolles aan. 'In het begin was dat zoeken maar inmiddels verloopt dat soepel. De uitdaging ligt momenteel vooral in het overtuigen van nieuwe leveranciers om ook te kiezen voor de trein. Men is gewend aan bepaalde tarieven en contacten en is huiverig om daarin iets te veranderen. Dat vereist dus echt inzet vanuit onze kant.'

Nolles is tevreden over de joint corridor. Hij geeft eerlijk toe dat hij de eerste spoorzending vanuit Polen te vroeg had besteld. Mocht er iets fout gaan, dan zou hij niet zonder goederen komen te zitten. Die voorzichtigheid bleek ongegrond. Nolles: 'De eerste spoorzending vanuit Polen arriveerde precies op het afgesproken tijdstip. Met een Nederlandse chauffeur, wat de communicatie vergemakkelijkt! Wat ons betreft is deelname aan de corridor een succes. Ons volume is met 1 container per maand nog bescheiden. In de toekomst willen we het volume vergroten.'

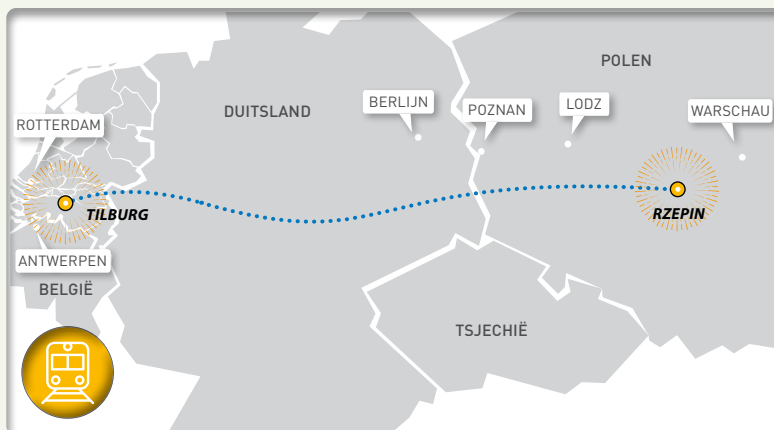
Hoe cruciaal was hierbij de rol van LG Off-Road/ Logistics Community Brabant (LCB) voor jullie deelname aan de Joint Corridor Tilburg-Rzepin?

Moonen behoort tot de eerste deelnemers van Lean & Green. Moonen heeft inmiddels drie Lean & Green Stars op haar naam staan en gaat voor de vierde Star. Men kent het programma en de mensen goed. 'Hier halen we onze inspiratie vandaan.'

Nolles is het Off-Road Programma erkentelijk voor de oprichting van de joint corridor en voor het zorgen dat Moonen snel en soepel kon aansluiten. 'Dankzij de bemiddeling van het Off-Road Programma konden wij letterlijk aan boord stappen van een rijdende trein', lacht hij.

Hoe behulpzaam waren de Off-Road tools tijdens het proces? Legal Office of Off-Road Runners of de WeConnekt app?

De corridor bestond al en er lag inmiddels een contract. Wel tekende Moonen een addendum om aan te sluiten bij de Joint Corridor. De WeConnekt app gebruikte Nolles niet zo veel. 'Ik vind dat de app is ingericht op grote volumes en lange afstanden. Met duurzaamheid voor ogen zetten we in op local sourcing, dus we werken zoveel mogelijk met korte afstanden.' De Off-Road Runners kent Nolles uiteraard ook. 'Off-Road Runner Patricia heeft samen met Frans van den Boomen het programma aan ons uitgelegd.'



Je hoort wel eens dat off road gaan intern een mindshift vereist. Herken je dat?

Nolles: 'Nee. De uitdaging ligt nu vooral in het overtuigen van de leveranciers om ook off road te gaan. Intern was en is men enthousiast. Toen ik voorstelde om een eerste zending via het spoor te laten lopen, was het team meteen voor. Tarieftechnisch is het interessant dus ook Inkoop was om. We overwogen nu voor de transporten van en naar Italië ook off road te gaan, onze inkopers zijn zeer enthousiast en betrokken. Het feit dat je duurzaam bezig bent, slaat intern ook aan. Binnen Moonen zit het grijpen van kansen in onze genen dus intern hebben we een goed draagvlak voor deelname aan de joint corridor.'

Hoe ervaar je de samenwerking met anderen op deze joint corridor?

Nolles: 'Heel goed. Samsung, GVT en Essers zijn stuk voor stuk fijne partijen om mee samen te werken. Er wordt echt samen gewerkt. De sfeer is open en eerlijk. Samen dragen we het risico en dat blijven we doen. Je hebt een gezamenlijk belang en dat verbindt.'

Verschillende partijen zijn al aangesloten bij deze Joint Corridor (Bostik, Moonen). Welke tips zou je willen delen met partijen die Off-Road willen gaan?

'Verladers die off road willen gaan, adviseer ik om aan te sluiten bij een bestaande corridor en klein te beginnen. Zorg dat je intern een club mensen bij elkaar hebt die de kar voor off road transporten wil trekken. Zodra je eerste zending is ontvangen, kun je met die mensen meteen een succes vieren. Want off road werkt: het is vaak goedkoper dan over de weg; het is duurzaam én de goederen arriveren op tijd. Probeer het!,' besluit Nolles.

Gezamenlijk DNA belangrijke bouwsteen bij samenwerking in joint corridor Moerdijk-Wroclaw



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Schavemaker Logistics startte in 2017 met de opzet van een Joint Corridor Moerdijk - Wroclaw. Susanne Dirksen van Schavemaker Logistics was vanaf het begin betrokken bij de totstandkoming van de Joint Corridor Moerdijk - Wroclaw. Zij beantwoordt hierover een aantal vragen.

1. Welke partijen zijn aangesloten bij deze joint corridor?

Na een aanloopfase van zo'n 2 jaar is de joint corridor Moerdijk-Wroclaw in mei 2019 van start gegaan. Dirksen: 'Schavemaker is 100% verantwoordelijk. Het is onze eigen trein. In Polen beschikken we over een eigen terminal waardoor we flexibel zijn en een hoge servicegraad kunnen bieden. De overige partners zijn Port of Moerdijk, CCT Terminal, A2B-online en Raillogix.' Momenteel legt de trein 2x per week het traject van 1.000 kilometer af. Dit is het equivalent van 9.000 vrachtwagens minder onderweg op jaarbasis.

2. Alle partijen tekenden met het Off-Road Programma een samenwerkingsovereenkomst waarbij de waarden schaalbaarheid, Beschikbaarheid, duurzaamheid, transparantie en vertrouwelijkheid centraal staan. Hoe belangrijk zijn deze waarden voor jullie als bedrijf?

'Betrouwbaarheid staat voor ons met stip op 1', zegt Dirksen stellig. 'Omdat wij kunnen aantonen dat we met deze treinverbinding net zo betrouwbaar zijn als wegtransport, kunnen we verladers over de streep halen. Dat geldt ook voor de schaalbaarheid, vanaf het begin is het doel geweest, op termijn te kunnen opschalen. We willen naar een dienstregeling van 4 x per week.'

Ook transparantie vindt Dirksen belangrijk in een dergelijke samenwerking. 'We zijn open over de dienstregeling maar ook als er eventueel iets niet goed gaat. Dat wekt vertrouwen. Ook omdat we vertrouwelijk omgaan met klantgegevens. Dat spreekt vanzelf.'

Uiteraard speelde duurzaamheid een belangrijke rol bij de keuze om Off-Road te gaan. Dirksen vindt dat duurzaamheid verder gaat dan CO₂-reductie. 'Denk ook aan het voorkomen van congesties. En het aantal mensen dat je van de weg houdt. Op een trein passen 40 units, er is 1 machinist aan het werk. Voor het transport van diezelfde 40 units, heb je 40 chauffeurs nodig. In het kader van duurzaamheid moeten we onszelf afvragen of we mensen nog wel over zulke grote afstanden over de weg willen laten gaan. Ook dat is duurzaamheid.'

3. Hoe werken de waarden in de praktijk door?

Uiteraard kijken we eerst naar betrouwbaarheid, de centrale factor voor Schavemaker. Met een betrouwbaarheid van 99% kan de vervoerder hiervoor instaan. De waarde transparantie komt eveneens terug in de praktijk. Dirksen: 'De samenwerking is goed, met regelmatig overleg. We zijn open naar elkaar en helpen elkaar. Door de korte lijnen en het vertrouwen kunnen we transparant zijn, als partners onderling én naar buiten toe. Vertrouwelijkheid hanteren we uiteraard rond de partijen die gebruik maken van de corridor en welke goederen zij hiermee vervoeren.'

Die vertrouwelijkheid geldt voor ons altijd dus ook op het spoor.' Ook qua duurzaamheid is Schavemaker trots, de CO₂-reductie bedraagt 70%. Hoewel veel verladers aangeven, duurzaamheid hoog in het vaandel te hebben staan, merk Dirksen in de praktijk dat prijs vaak nog de leidende factor is om te kiezen voor een bepaald type transport. 'Spoorvervoer moet goedkoper zijn dan wegvervoer voor veel verladers, willen zij het overwegen. Dat is jammer. Als je duurzaamheid belangrijk vindt, moet je de stap naar off road willen zetten. Daarbij geldt ook: hoe meer volume, hoe sneller wij kunnen opschalen naar een dienstregeling van 4 x per week. Dat zie je uiteindelijk terug in de tarieven.'



4. In hoeverre verschilt deze samenwerking daardoor met andere samenwerkingen die jullie hebben? Oftewel: Wat is de meerwaarde van de Legal Office voor jullie?

Dirksen is zeer te spreken over de samenwerking met de partners binnen de joint corridor. 'De samenwerking is hecht. Dankzij regelmatig overleg hebben we korte lijnen. Het gezamenlijk doel is de corridor op te schalen. We helpen elkaar over en weer. Wij merken bijvoorbeeld dat de particuliere terminal Moerdijk goed meedenkt en graag een stapje harder zet als dat nodig is. Dankzij dit soort nauwe samenwerking is de corridor een succes.'

Schavemaker had de eerste fase van de joint corridor al in gang gezet voordat er contact was met het Off-Road Programma. Daarom is geen gebruik gemaakt van de diensten van het Lean & Green Legal Office van het Off-Road Programma.

5. Welke tips zou je willen delen met partijen die Off-Road willen gaan?

Verladers die overwegen gebruik te maken van een joint corridor, kan Dirksen maar één tip geven: 'Doe het gewoon. Probeer het uit met een deel van je vracht. Dan zie je heel snel dat er qua service geen verschil is met wegtransport. Vaak wordt een modal shift uitgesteld omdat men in problemen denkt, terwijl de oplossingen er allang liggen.'

Vervoerders die een joint corridor willen starten raadt zij aan, om vooral veel aandacht te besteden aan de selectie van de partijen. 'Wij hadden het geluk dat we in dit project meteen met de juiste partijen aan tafel zaten. Voor een dergelijke nauwe samenwerking is het essentieel dat je als partners hetzelfde DNA hebt. Dan deel je dezelfde doelen en dezelfde aanpak. De samenwerking rond de joint corridor Moerdijk-Wroclaw is het levende bewijs dat dit werkt.'

Off-Road Runners: jong logistiek talent promoot voordelen off road



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

De naam Frans van den Boomen, Program Activator van het Off-Road Programma, wordt vaak genoemd als instigator achter verschillende joint corridors. Als ambassadeur van multimodaal transport geeft hij ook al verschillende jaren gastcolleges aan logistieke opleidingen binnen hogescholen. Daarbijervaarde hij binnen het logistiek onderwijs een eenzijdige benadering waarbij prijs centraal stond. 'Waar partijen samenwerken, ontstaat vanzelf een schaalgrootte waardoor de tarieven van off road concurrerend worden met die van wegtransport. Off road opereren is niet alleen qua productiviteit en tarieven interessant. Ook op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid, denk aan de CO₂-reductie, levert de multimodale benadering grote winst op. Dat wilde ik de studenten logistiek zelf laten ervaren.'

Off-Road Runners helpen bedrijven: win-win situatie

Vanuit deze gedachte ontstonden de Off-Road Runners: logistiek studenten die op pad gaan om het Off-Road Programma te promoten binnen het bedrijfsleven. Ook stonden de Off-Road Runners aan de basis van de programma's Off-Modal en van verschillende joint corridors. Leren de studenten op deze manier de voordelen van off road transport goed kennen, datzelfde geldt ook voor de bedrijven, een win-win situatie dus. 'Niet alle bedrijven zijn in staat om zelf te innoveren op logistiek gebied. De Off-Road Runners lichten de mogelijkheden toe en helpen bedrijven met diverse tools, om die kanens naar de eigen praktijk te vertalen.'

Off road afstuderen

Trots is Van den Boomen op de vijf BUAS-studenten die in hun afstudeeronderzoek de voordelen van off road transport uitdiepten. 'Zo'n rapport is een mooi middel om de voordelen van off road weer dichterbij de sector te brengen. Door te beginnen aan de wortel, dus in het onderwijs, kweken we via het Off-Road Runners programma draagvlak onder de nieuwe generatie logistiek managers in een bredere kijk op transport.' Dat voor off road in het toekomstige transportlandschap een groeiende rol is weggelegd, staat buiten kijf.



e-Joint Corridors: samenwerking en digitalisering ontsluiten duurzame groei



- NETWERK BOUWEN
- RELATIES VERSTERKEN
- HET VERSCHIL MAKEN
- VALORISATIE
- INNOVATIE

Frans van den Boomen is, in zijn eigen woorden, altijd bezig met het verbinden van partijen om grote logistieke thema's praktisch te maken. Als Program Activator binnen Off-Road heeft hij sinds 2016 bijgedragen aan de totstandkoming van verschillende joint corridors van en naar Noord-Brabant.

Joint corridors: economisch en maatschappelijk voordeel

'Binnen het Off-Road Programma starten we nieuwe joint corridors op en werken we aan het opschalen van bestaande joint corridors. Verladers en vervoerders beschikken samen over de nodige volumes maar ook de nodige ervaring en creativiteit om betrouwbare alternatieven te vinden voor het klassieke wegtransport. De partijen die samenwerken in een joint corridor concurreren niet meer tegen elkaar, maar tegen het exclusieve wegtransport.' De joint corridors bewijzen volgens Van den Boomen dat off road oplossingen bedrijfseconomisch interessant zijn en voldoende beschikbaarheid van goederen kunnen waarborgen. Ook de maatschappelijke voordelen van off road transport, zoals leefbaarheid en CO₂-reductie, zijn evident.

e-Joint Corridors: datagedreven aanpak vergroot efficiency

In joint corridors komen meerdere partijen, meer modaliteiten en dus ook meer data samen. Van den Boomen: 'Wil je een joint corridor verder opschalen, dan is digitalisering de aangewezen weg.'

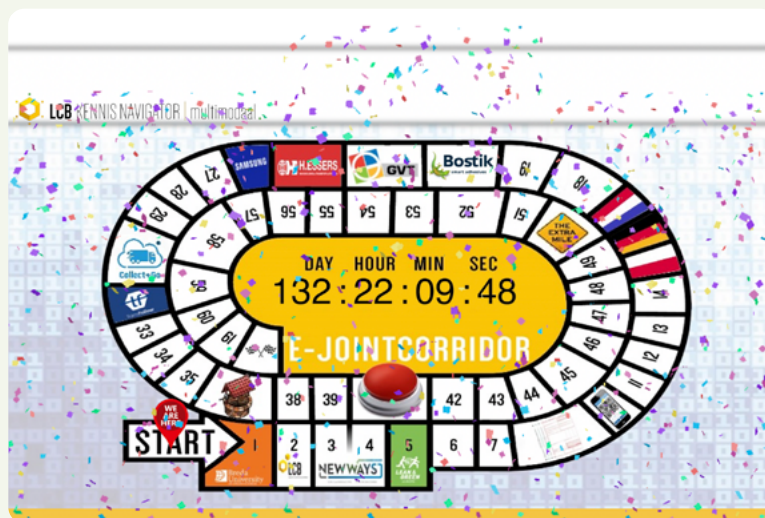
Met de e-Joint Corridor worden vrachtdocumenten over de verschillende modaliteiten heen gedigitaliseerd en aan elkaar gekoppeld. Dit biedt voordelen op drie terreinen.

Allereerst wordt de fysieke vrachtverwerking efficiënter door de beschikbaarheid van betere data. Dat geldt ook voor de administratieve vrachtverwerking. Voor partijen die flexibel gebruik willen maken van de joint corridor, wordt het boeken van transport dankzij de data-gedreven aanpak veel gemakkelijker. Dankzij de beschikbare data is er een automatische rapportage die inzicht geeft in onder andere de CO₂-besparing en het verloop van het transport via track en trace. Dat maakt de e-joint corridors ideaal voor bijvoorbeeld mkb-bedrijven die incidenteel met kleinere volumes instappen.'



Opschalen naar naadloos netwerk van joint corridors

In welke mate de drie genoemde voordelen van de e-joint corridor bijdragen aan het resultaat, is recent onderzocht. Van den Boomen, trots: 'Vijf studenten van de Breda University of Applied Sciences (BUAS) brachten in het kader van hun afstudeeronderzoek 'e-Joint Corridor 2020' voor drie bestaande joint corridors in kaart in welke aspecten de winst zit versus wegtransport. De onderzoeksresultaten geven bedrijven inzicht in de mogelijkheden van datadriven joint corridors. Dankzij de digitalisering kunnen verschillende joint corridors met elkaar verbonden gaan worden tot een naadloos netwerk van joint corridors. De groei-mogelijkheden zijn enorm.'



Our program managers



JEROEN BOLT
Program manager
+31616594485



FRANS VAN DEN BOOMEN
Program activator
+31646976386



CAROLINE KOITER
Relation manager
+31622463770



REMCO DE RIJKE
Zeeland Connect
+31630566278



SJOERD SJOERDSMA
Noord West Connect
+31647276522



DIANNE SOONS
LIOF
+31652521947



ESTHER VAN DER MATEN
NewWays Drenthe
+31682656615



FRANS VAN DEN BOOMEN
Logistics Community Brabant
+31646976386



BABICHE VAN DE LOO
NewWays Zuid-Holland
+31628672605



TOM TILLEMANS
NewWays Gelderland en
Off-Road Overijssel
+31611189771



MIRANDA VOLKER
Off-Road Overijssel
+31646718482

Join us! www.Go-Off-Road.eu

