

SYNCHROMODALE DOORBRAAK

Een collega van mij volgde haar man naar de binnenlanden van Bolivia. Tegelijkertijd was zij een van de editors van een academisch leerboek en moest dagelijks veel mails naar twintig auteurs sturen. Niet makkelijk op een locatie met slechts af en toe een uurtje elektriciteit beschikbaar. Toch bleek zij het meest stipt bij de behandeling van haar mails. Hoe dat kan? Zij werkte op voorraad. Zij componeerde een hoeveelheid mails met bijlagen en zodra elektriciteit en internet beschikbaar waren, mailde ze de auteurs direct. Juist dit sterke capaciteitsgebrek deed haar zeer gedisciplineerd en planmatig werken en resulteerde in een veel hogere productiviteit dan de Nederlandse editors.

Dit voorbeeld - lijkend op de in de logistiek bekende 'theory of constraints' - komt bij mij boven als ik lees over de bottleneck die de komende jaren op de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse net zal ontstaan. Van 2015-2022 is regelmatig sprake van perioden met beperkte beschikbaarheid van de grensovergang bij Zevenaar. Slim omgaan met deze bottleneck door toepassing van logistieke innovaties is een belangrijk aangrijpingspunt.

Ik denk dan direct aan de belangrijkste logistieke innovatie in achterlandlogistiek: synchromodaliteit. Daarbij kiest een ketenregisseur voor de vervoerwijze die uitgaande van de beschikbare capaciteit en wens van de klant - in termen van duurzaamheid, betrouwbaarheid, doorlooptijd, frequentie, kosten, et cetera - de beste 'match' geeft. Er wordt dus niet meer bij voorbaat gekozen voor een bepaalde vervoerwijze, maar voor de vervoersoptie die inspeelt op beschikbare capaciteit en wensen. Synchromodaliteit heeft als belangrijk kenmerk de a-modale vervoerplanning; de opdrachtgever merkt niet hoe de container op het afgesproken

moment op de afgesproken locatie arriveert. Dat is het werk van de logistieke professional die 'schakelt' tussen de vervoerswijzen. Met de juiste synchromodale planning merkt de opdrachtgever daarom niets van de bottleneck in Zevenaar.

Men verwacht dat veel goederen zullen verschuiven naar de binnenvaart door de geringe capaciteit bij Zevenaar. TNO deed in 2012 onderzoek naar verschuiving van spoor naar binnenvaart en komt op een gering spoorvolume dat kan verschuiven uit; slechts 9%, ofwel zeventien tot dertig treinen per etmaal. Intuïtief lijkt deze conclusie juist. Spoor en binnenvaart worden ingeschakeld wegens een specifieke vraag. Het zijn eigen markten met eigen bestemmingen en doorlooptijden. Ook bestaat het gevaar van een verschuiving naar Noord-Duitse havens. Sommigen fluïsteren zelfs dat deze bottleneck onderdeel is van de spoorpolitiek van de Duitse havens.

Rotterdam moet zijn opdrachtgevers ook in 2015-2022 via het spoor bedienen. Dat kan door nieuwe en slimme logistieke concepten in te zetten om de gevolgen van de bouw van het derde spoor naar Duitsland op te lossen. Concepten die de kracht van de Rotterdamse haven illustreren. De doorbraak van de synchromodale achterlandrevolutie! ●



Bart Kuipers
senior
researchmanager
Erasmus Smart
Port Rotterdam

www.linkedin.com/pub/dir/Bart/Kuipers