



Het programma IDVV bestaat uit tientallen projecten verdeeld over drie onderdelen. Het onderzoeksprogramma is een van die drie onderdelen.

De twee andere richten zich op:

- De overheid als vaarwegbeheerder, vlot, veilig en efficiënt. Organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat voeren deze projecten uit.
- Verbetering van het informatief proces tussen overheden en marktpartijen. Het programma IDVV heeft de uitvoering van deze projecten uitbesteed aan netwerkorganisatie Connekt.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) Aanbevelingen uit het onderzoeksprogramma

Slim een slag maken

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl

0800 - 8002

(gratis, dagelijks 06.00 - 22.30 uur)

februari 2014 | WVLO214CK051



Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)

In 2010 heeft de ministerraad ingestemd met het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en partners in de logistieke keten. Doel van het programma is om de verwachte forse groei van het containervervoer aan te kunnen. Rijkswaterstaat is initiatiefnemer van IDVV, waarin overheden en partijen uit de logistieke keten samenwerken aan het beter benutten

van de vaarwegen. Beter benutten van de vaarwegen draagt bij tot een optimale bereikbaarheid. De kern van IDVV is het delen van (digitale) informatie en samenwerken in de logistieke keten. Daarnaast richt het programma zich op een aantrekkelijke binnenvaart (schoon, vlot en veilig) en meer voorspelbare reistijden. Het programma bereidt zo de binnenvaart voor op de groei van het containertransport.



In deze brochure staan de belangrijkste uitkomsten van het onderzoeksprogramma van IDVV beschreven. Alle rapporten met eindresultaten zijn schriftelijk beschikbaar in het Nederlands en Engels. Zij komen gezamenlijk in een cassette. Hierin zit ook een CD-ROM met de digitale versie van de rapporten én de achterliggende onderzoeken. Wilt u deze cassette ontvangen, stuur dan een e-mail naar IDVV@rws.nl. De rapporten en de achterliggende onderzoeken staan ook op www.rijkswaterstaat.nl/IDVV

Meer containers

Het containervervoer in Nederland groeit de komende jaren. Onder andere door de aanleg van Maasvlakte 2. Beslissers in de logistieke keten gaan straks dan ook op zoek naar manieren om hun containers met goederen nog efficiënter en duurzamer naar het achterland te vervoeren.

De belangrijkste achterlandverbindingen via de weg worden al intensief gebruikt en kunnen nauwelijks nog meer verkeer aan. Maar de binnenvaartsector biedt potentie, er zijn genoeg binnenhavens en terminals. Op de vaarwegen is er nog volop ruimte.

Onderzoek: kansen voor de binnenvaart

In het programma IDVV onderzocht de markt samen met Rijkswaterstaat de mogelijkheden van de binnenvaartsector. En daar blijken volop kansen te liggen. Maar dan moet de sector wel efficiënter, betrouwbaarder, schoner en innovatiever worden. En dat kan. Vooral door onderling beter informatie uit te wisselen, af te stemmen met andere ketenpartijen en te innoveren.

Concrete voorstellen

Het onderzoek is nu afgerond en de opgedane kennis leverde concrete voorstellen op voor de periode 2014 - 2020. Die voorstellen gaan vooral in op:

- De afstemming en samenwerking in de logistieke containerketen,
- het delen van belangrijke informatie en
- het versterken van duurzaamheid en innovatieve kracht.

Marktpartijen in actie!

Doordat er in IDVV al veel is afgestemd met stakeholders is er in de sector draagvlak voor verandering gecreëerd. Nu zijn de marktpartijen ook daadwerkelijk aan zet. Zij moeten een slag maken: de slag van 'varend vervoer' naar 'logistieke dienstverlening op maat'. Als de verschillende ketenpartijen die stap nu samen met de overheid zetten, is de sector straks een nog aantrekkelijker partner voor efficiënt, betrouwbaar, schoon en veilig containervervoer.

‘De waardevolle uitkomsten van het IDVV onderzoeksprogramma verdienen het nu omgezet te worden in actie. In daadwerkelijke innovaties en in meerwaarde voor de sector als geheel. Want dat is de werkelijke waarde van toegepast onderzoek.’

Prof. dr. Henk Zijm, Wetenschappelijk Directeur DINALOG

Aan de slag: samen maatregelen nemen

Het is nu tijd voor actie. Handvatten voor die actie zijn maar liefst achttien concrete maatregelen die uit het onderzoek zijn voortgekomen. Ze zijn gerangschikt in drie clusters

Meer afstemmen en samenwerken in de logistieke containerketen.

Efficiënt omgaan met de infrastructuur.

Vergroenen en innoveren.

Daarnaast leverde het onderzoek een Toolbox op. Een soort gereedschapskist dus met concrete producten die kunnen helpen bij het versterken van de binnenvaartsector.



‘De markt en de overheid moeten nu samen aan de slag. Daarvoor zijn goede afspraken nodig over taken en verantwoordelijkheden. Als we er dan ook nog eens voor zorgen dat bestaande en nieuwe initiatieven elkaar versterken, is één en één straks zeker drie.’

Drs. Robert Kasteel, Directeur Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

Meer afstemmen en samenwerken in de logistieke containerketen



Op elkaar afstemmen met behulp van kennis, software en databases. Met elkaar nieuwe diensten aanbieden aan verladers. In de logistieke containerketen voelt dat door onderlinge concurrentie niet altijd als natuurlijk en goed. Er valt nog veel efficiencywinst te behalen in de logistieke keten. Door integraal zicht op ontwikkelingen in de markt zijn beschikbare middelen veel beter te benutten, kunnen kosten omlaag en wordt de dienstverlening beter.

Wat moet er gebeuren?

Het onderzoekscluster dat de mogelijkheden van samenwerking en afstemming onderzocht, stelt voor dat:

- De markt verbeteringen in het leven roept die werken aan:
 - games die gericht zijn op het strategisch verkennen van scenario's
 - meer onderling overleg;
- de markt mogelijkheden voor samenwerking binnen de containerketens verkent, uitwerkt en implementeert;
- de markt informatie-uitwisseling en planningstools toepast in de containerketen;
- de overheid als neutrale partij het proces faciliteert en nodige aanpassingen doet aan het netwerk om logistieke concepten mogelijk te maken.

Voordelen van samenwerking

Beter samenwerken in de keten, betekent meer effectiviteit, efficiëntie, betrouwbaarheid en duurzaamheid.

- *Grotere effectiviteit:*
Door zowel logistieke als nautische informatie te delen en lading te bundelen nemen effectiviteit en betrouwbaarheid sterk toe. En daardoor krijgt de binnenvaart een betere positie in het transportnetwerk.
- *Meer efficiency:*
Als de beladingsgraad met 10% toeneemt en de wachttijd halveert, dalen kosten en tarieven met 20%.
- *Grotere betrouwbaarheid*
Als ketenpartijen beter op elkaar afgestemd zijn, neemt de betrouwbaarheid van het transport toe. Door bundeling via nieuwe logistieke concepten in het achterland (bijvoorbeeld hub- en hopconcepten), kan de versnippering in de haven van Rotterdam worden tegengegaan. En daardoor verbetert de betrouwbaarheid van de hele logistieke keten.
- *Versterking van duurzaamheid*
Door vaarschema's en diensten te bundelen en te optimaliseren kan de CO₂-uitstoot met wel 40% dalen.



'De grote denker Multatuli stelde het al meer dan honderd jaar geleden: "Van de maan afgezien zijn we allemaal even groot." Groot of klein, door samenwerking ontstaat vooruitgang.'

Luc Smits, Managing director Moerdijk Container Terminals

Afstemmen, samenwerken en bundelen: pure meerwaarde

Tijdens het onderzoek voerden ketenpartijen per vaargebied verkennende gesprekken met elkaar over samenwerkingsmogelijkheden. Door rollenspellen te spelen, te gamen en te werken met simulatiemodellen zagen ze heel concreet dat intensieve afstemming, samenwerking en bundeling van stromen en diensten veel meerwaarde heeft. Bijvoorbeeld met hub- en hopconcepten of door het heen en weer transporteren van lege containers te beperken.

Simulatiemodel helpt prestaties verbeteren

De marktpartijen werkten met een simulatietool die laat zien hoe verschillende

logistieke samenwerkingsconcepten de prestaties van de binnenvaart beïnvloeden. Dat bleek waardevol. Vandaar dat zulke bijeenkomsten ook de komende jaren nodig zijn.

Uitwisselen en samen plannen

Ook een platform voor informatie-uitwisseling tussen bedrijven zorgde ervoor dat de samenwerking tussen logistieke partijen in de containerbinnenvaart goed op gang kwam. Op een website konden partijen elkaars planning inzien. Daardoor konden ze vaardiensten naar Rotterdam en de herpositionering van lege containers beter afstemmen en optimaliseren. Het platform moet daarom behouden blijven en is een must voor de toekomst.

Alle maatregelen zijn inmiddels op effectiviteit, efficiency, betrouwbaarheid en duurzaamheid getoetst. Markt- en logistieke ketenpartijen kunnen zich het best eerst richten op de volgende acties:

- Implementeer bedrijfsoverstijgende vormen van samenwerking tussen ketenpartijen in de containerlogistiek;
- realiseer organisatorische schaalvergroting;
- deel informatie om beter te kunnen plannen.

De simulatietool verbeteren?

De simulatietool blijft. Maar er zijn verbeteringen mogelijk. Bijvoorbeeld:

- Uitbreiding van de geografische scope naar Duitsland en België;
- optimalisatie van de concepten naar een specifiek vaargebied;
- toevoeging van het spoor en de weg (synchromodale simulatie).



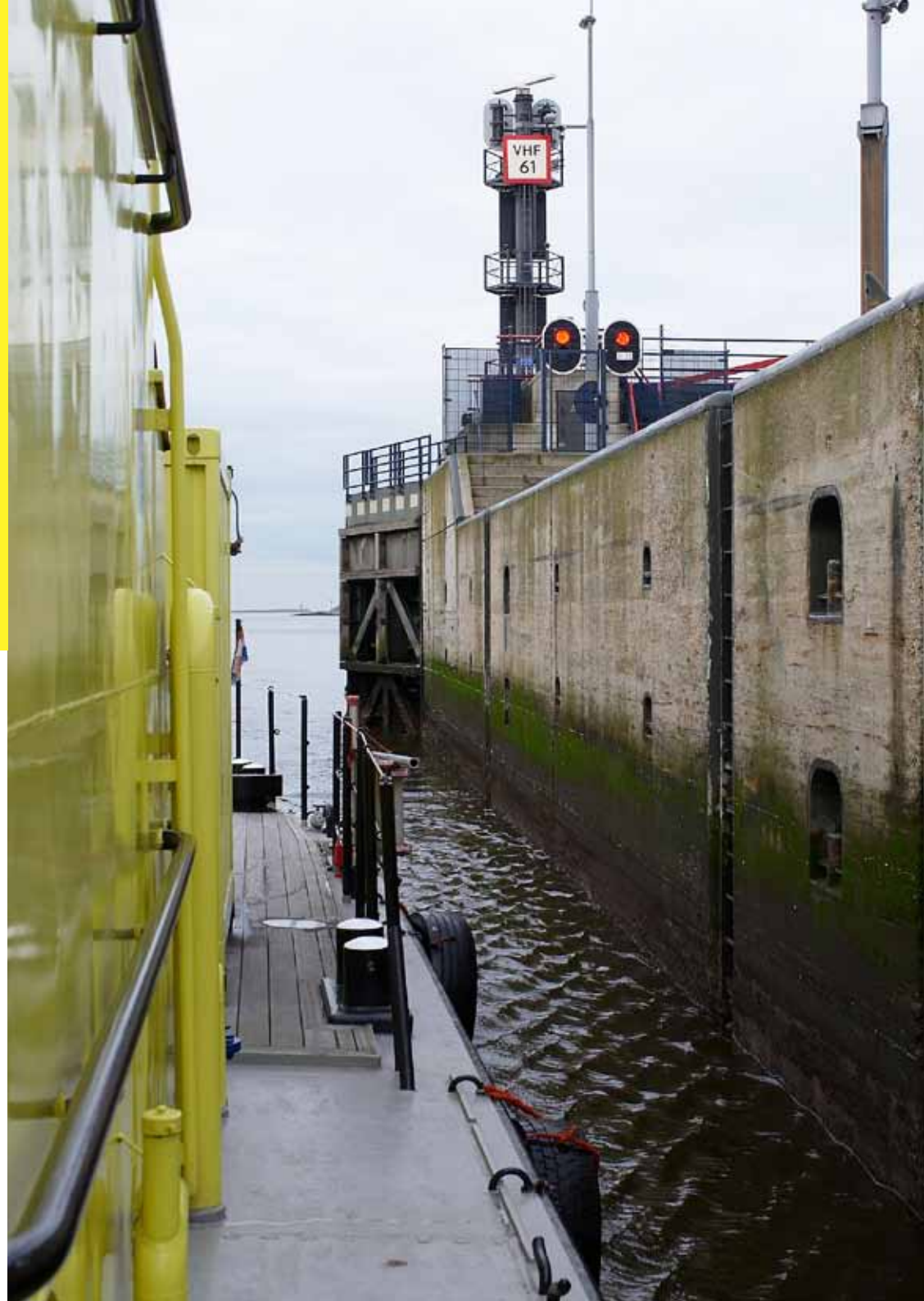
Efficiënt omgaan met de infrastructuur

Nederlandse vaarwegen en havens: ze vormen het Europese knooppunt voor het transport over water. En dus is het er vaak druk. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 zorgt straks voor nog meer drukte op het water. Daarom is het hard nodig vaarwegen en havens optimaal te benutten. Net als de capaciteit en service op knooppunten als terminals, sluisen en ligplaatsen. Geavanceerde kennissystemen kunnen daarbij helpen. Bijvoorbeeld door informatie die betrouwbaarder reisschema's en betere belading mogelijk maakt.

Wat moet er gebeuren

Het onderzoekscluster dat de mogelijkheden van de infrastructuur onderzocht, stelt voor dat de markt en de overheid:

- Informatie over de diepte van vaarwegen en de doorvaarthoogte onder bruggen gegeven de actuele waterstand, gaan delen;
- de capaciteit van vaarwegen beter gaan gebruiken en sluisen beter gaan benutten;
- het toelatingsbeleid voor grotere schepen dan de vaarwegklasse gaan verbeteren en daarvoor manoeuvreermodellen gaan gebruiken;
- een goede gezamenlijke visie gaan ontwikkelen op het containernetwerk voor de binnenvaart in Nederland;
- havengelden gaan moderniseren en mogelijkheden gaan bieden tot differentiatie.



Efficiënte knooppunten

Om de vaarwegen efficiënt te kunnen gebruiken moet de capaciteit van en dienstverlening rond knooppunten als terminals, havens en ligplaatsen goed benut worden. Het netwerk van container-terminals blijkt landelijk dekkend te zijn en ook de capaciteit is zeker tot 2020 toereikend. Maar als het straks nodig is, is die capaciteit ook groter en beter te maken. Bijvoorbeeld door de openingstijden te verruimen, extra kranen in te zetten, ladingen te bundelen en wachttijden te verkorten.

Hoe diep en hoe hoog?

De overheid stelt de diepte van vaarwegen nu nog vast met vaste peilschalen en lokale

metingen. Maar dat kan beter. Door peilgegevens die binnenvaartschepen continu meten slim te delen en te bewerken, wordt de informatie over waterdiepte actueler en betrouwbaarder. Voor de binnenvaart heeft het veel voordelen als deze betrouwbare waterdiepte aan wal gecombineerd wordt met gegevens als te verwachten waterstanden over de hele vaarweg, de hoogte van bruggen en de openingstijden van sluizen. Een reis is dan immers veel beter en efficiënter te plannen. Verder is er veel voordeel te behalen voor de waterwegbeheerder. Dat voordeel zit bijvoorbeeld in het beter plannen van baggerwerkzaamheden.



Belangrijke nieuwe tool: EconomyPlanner

Binnen IDVV is met het Covadem-project (coöperatieve vaardiepte metingen) een aanzet gemaakt voor de EconomyPlanner. Die planner is straks, in uitgewerkte commerciële vorm, een belangrijke tool voor de binnenvaart en voor de containervaart in het bijzonder. Een goed kennis- en planningssysteem maakt immers optimale belading van schepen mogelijk en levert inzichten op als betrouwbare 'verwachte aankomsttijden' en het te verwachten brandstofgebruik.



Niet pieken maar spreiden: schepen verdelen over de vaarwegen

Pieksituaties staan efficiënt gebruik van vaarwegen in de weg. Daarom moeten schepen beter gespreid worden over het water. Om dat te bereiken moeten de ligplaatscapaciteit op specifieke plaatsen en de informatie rond ligplaatsen beter, en reservering van ligplaatsen makkelijker worden. Schippers krijgen zo bijvoorbeeld de mogelijkheid hun rust en overnachting als onderdeel van hun reisplanning mee te nemen.

Op specifieke plaatsen is het bovendien veiliger én efficiënter als de beroepsvaart en

de recreatievaart meer van elkaar gescheiden worden. Als binnenvaarders hun reisplanning gaan delen en doorgeven aan Rijkswaterstaat, ligplaatsen reserveren en met het fastlane concept werken, worden vaarwegen en kunstwerken écht beter benut. Een aantal van deze maatregelen is al in de praktijk getest.

Manoeuvreergedrag? Uniforme beoordelingsmethodieken

Schepen worden steeds groter en het aantal ontheffingsaanvragen voor schepen met een grotere afmeting dan toegestaan op een vaarweg neemt daardoor gestaag toe.

Dat soort aanvragen wordt nu nog niet consistent behandeld. Het is, bijvoorbeeld voor terminals die grotere schepen willen inzetten, belangrijk dat er uniforme beoordelingsmethodieken komen. Het manoeuvreermodel is een computersimulatie van het manoeuvreergedrag van binnenvaarschepen. Deze tool, waaraan binnen het programma IDVV werd gewerkt, helpt het toelatingsbeleid transparanter en meer uniform te maken. Bovendien maakt het de doorlooptijd van de benodigde analyse een stuk korter.

Havengelden moderniseren? Een must

De grondslagen van havengelden zijn heel divers en dat heeft onder andere invloed op het bundelen van ladingen. De diversiteit in havengelden werkt verstorend op nieuwe logistieke concepten. Daarom is het nodig die grondslagen te uniformeren en bijvoorbeeld ook elektronisch betalen mogelijk te maken. Het is, met het oog op milieu, wel belangrijk dat havengelden gedifferentieerd kunnen worden op basis van milieupformance. Want dan zijn havengelden ook een prikkel voor binnenvaartondernemers die investeren in groene technologie.

Alle maatregelen zijn op effectiviteit, efficiency, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid getoetst. Overheid, logistieke keten- en marktpartijen kunnen het best aan de slag gaan met de volgende acties:

- Logistieke keten- en marktpartijen en de overheid: genereer en deel informatie over de infrastructuur. Als informatie over vaarwegdieptes en dus mogelijke diepgang goed gedeeld wordt, kunnen schippers straks meer lading meenemen tegen een lager verbruik van brandstof.
- Overheid: moderniseer en uniformeer de havengelden. Dat is absoluut noodzakelijk om systemsprongen te kunnen maken in logistieke concepten.

Meer informatie

Meer weten over coöperatieve vaardiepte metingen? Zie www.covadem.eu.

Vergroenen en innoveren



Als de binnenvaart een belangrijkere plaats wil krijgen in het containervervoer, zijn innovatieve denkkraft en duurzaam ondernemen onontbeerlijk. Innovators moeten niet alleen gestimuleerd worden, ze moeten hun ideeën ook kunnen toetsen. Bijvoorbeeld aan gegevens over succes- en faalfactoren, best practices, subsidiemogelijkheden en leidraden. En de sector moet, samen met anderen, ook gaan investeren in vergroening. Het imago van de binnenvaart is namelijk groen. Maar door de snelle vergroening in het wegverkeer ten opzichte van de trage verschoning van de binnenvaart, wankelt dat beeld.

Wat moet er gebeuren?

De onderzoeksclusters die de mogelijkheden van innoveren en vergroenen onderzochten,

stellen voor dat de markt samen met de overheid:

- Kennis bundelt en toegankelijk maakt en een innovatieve houding stimuleert;
- innovatieprocessen ondersteunt met een planmatige aanpak;
- innovatie stimuleert in vormen van dienstverlening en in nieuwe deelmarkten;
- de rol van verladers en launching partners inzet;
- vervuilende schepen gaat vergroenen;
- gaat werken met vergroeningsfondsen en financiering voor vergroenen gaat organiseren;
- innovatieve ontwikkelingen onder andere via de zogenaamde 'Innovatieschuur' stimuleert.

Database maakt innovaties inzichtelijk

De innovaties en innovatieprocessen uit de sector zijn voor een groot deel gevat in een uitgebreide database. Daarin zijn alle relevante ervaringen, van succesvol tot mislukt, terug te vinden. De database wordt via de website van EICB ontsloten voor bedrijven die zelf willen gaan innoveren of die een innovatie op de markt willen zetten. De database is daarnaast ook nuttig voor onderwijs en wetenschappelijk onderzoek.

Innovators verdienen actieve ondersteuning

Innovatief gedrag moet beloond en zichtbaar gemaakt worden. Dat kan bijvoorbeeld door koplopers in en rond de binnenvaart in de schijnwerpers te zetten. Dat werkt inspirerend en wekt latente

interesse voor innovaties van partijen in en rond deze sector. Innovators kunnen verder geholpen worden door aandacht te schenken aan andere markten en sectoren of door financiering vanuit grotere programma's mogelijk te maken. Het programma IDVV stelt voor een organisatie op te zetten die innovaties verder brengt door naast de kennisverankering ook te zorgen voor actieve ondersteuning bij vragen.



'Innovatieschuur': oplossingen voor vergroening

Experts en partijen van de vraag- en de aanbodkant richten zich met elkaar in de 'Innovatieschuur' op het ontwikkelen van goedkopere, generieke oplossingen voor de vergroening van de vloot. Ze werkten met elkaar aan:

- Expertise rondom retrofit en nieuwbouw van schepen op LNG;
- het toepassen van nabehandelingstechnieken als filters en katalysatoren;
- het toepassen van aangepaste Euro-VI vrachtwagenmotoren in de binnenvaart;
- andere technieken en brandstoffen als hybride systemen, waterstof toevoegen aan verbranding en nieuwe brandstoffen als GTL en MDE.

Nieuwe markten verkennen en ontwikkelen

Innovatief zijn in het verbeteren van processen binnen bedrijven is niet genoeg. Het is ook belangrijk kritisch te kijken naar de dienstverlening aan klanten en systematisch te werken aan de verkenning en ontwikkeling van nieuwe markten. Binnen IDVV zijn bijvoorbeeld kansrijke nieuwe markten geïdentificeerd in het huisafvaltransport en de bouwlogistiek. Ook het marktaandeel van continentale containers kan worden vergroot. Verder liggen er ideeën over a-modaal (zonder directe koppeling aan gebruikte modaliteiten) vervoer als nieuwe vorm van dienstverlening aan klanten. Deze ideeën moeten verder worden uitgewerkt.

Vergroenen? Duur maar nodig

Het vergroenen van de binnenvaart is

ingewikkeld en kapitaalintensief, maar keihard nodig. Een enkele regeling volstaat niet; er is een breed pakket aan maatregelen nodig. Van incentives en het afdwingen van maatregelen tot aan steun bij de financiering van de vergroening.

Bij investeringen in vergroening gaat het om bedragen van enkele honderden miljoenen euro's. Omdat de binnenvaart een economische crisis doormaakt, is de financiering van investeringen nu één van de grote problemen. En dat probleem wordt nijpender doordat er tegenover die investeringskosten vooralsnog geen baten staan in de vorm van bijvoorbeeld betere contracten of hogere tarieven.

LNG betaalt zich wel terug

Over het algemeen zijn de afwezigheid van baten en de economische crisis argumenten

voor schippers om nu niet te investeren in groene technologie. De toepassing van LNG is een uitzondering op deze regel. LNG is namelijk terug te verdienen én zorgt bij grote schepen voor een grote reductie van de uitstoot.

Innovatie is nodig

De vergroening van binnenvaartschepen is op dit moment nog maatwerk en dus duur. Omdat de markt bovendien klein is, en de schaal waarop technologische ontwikkelingen kunnen worden ingezet dus ook, lijkt investeren niet aantrekkelijk. Daarom zijn experts en partijen uit de vraag- en de aanbodkant, al voordat het programma IDVV startte, bij elkaar gekomen om na te denken over oplossingen. Samen richten zij zich in de, vooral technologisch gedreven, 'Innovatieschuur' bijvoorbeeld op het

ontwikkelen van goedkopere, generieke oplossingen voor het vergroenen van de vloot. Daarnaast hebben zij ook onderbouwd hoe, naast de technologische invalshoek, de ontwikkeling van een benchmark en een kosten-baten-tool een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bewustzijn en het inzicht. Dit zijn belangrijke factoren voor een binnenvaartbrede versnelling van de vergroening. Als het project op Europese schaal wordt uitgerold, kunnen ook grote internationale toeleveranciers aanhaken. IDVV adviseert de 'Innovatieschuur' verder te stimuleren als belangrijk platform voor innovaties die het vergroenen van de vloot mogelijk maken.

Overheid en verladers stimuleren duurzaamheid

Eisen van verladers zijn de laatste jaren een belangrijke bron van vernieuwing geweest. Dubbelwandigheid in de tankvaart, voedselveiligheid in de agrobulkmarkt en ISO-certificering zijn daar goede voorbeelden van. Wellicht kunnen verladers ook wel een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de sector. Het Green Award-certificaat zou daarbij als criterium kunnen gelden.

Ook de overheid kan als launching customer een rol spelen. Bij grootschalige bouwprojecten zou zij bijvoorbeeld de eis kunnen stellen dat bouwmaterialen – waar dat kan – moeten worden aangevoerd per (schoon) schip.

Europa denkt mee

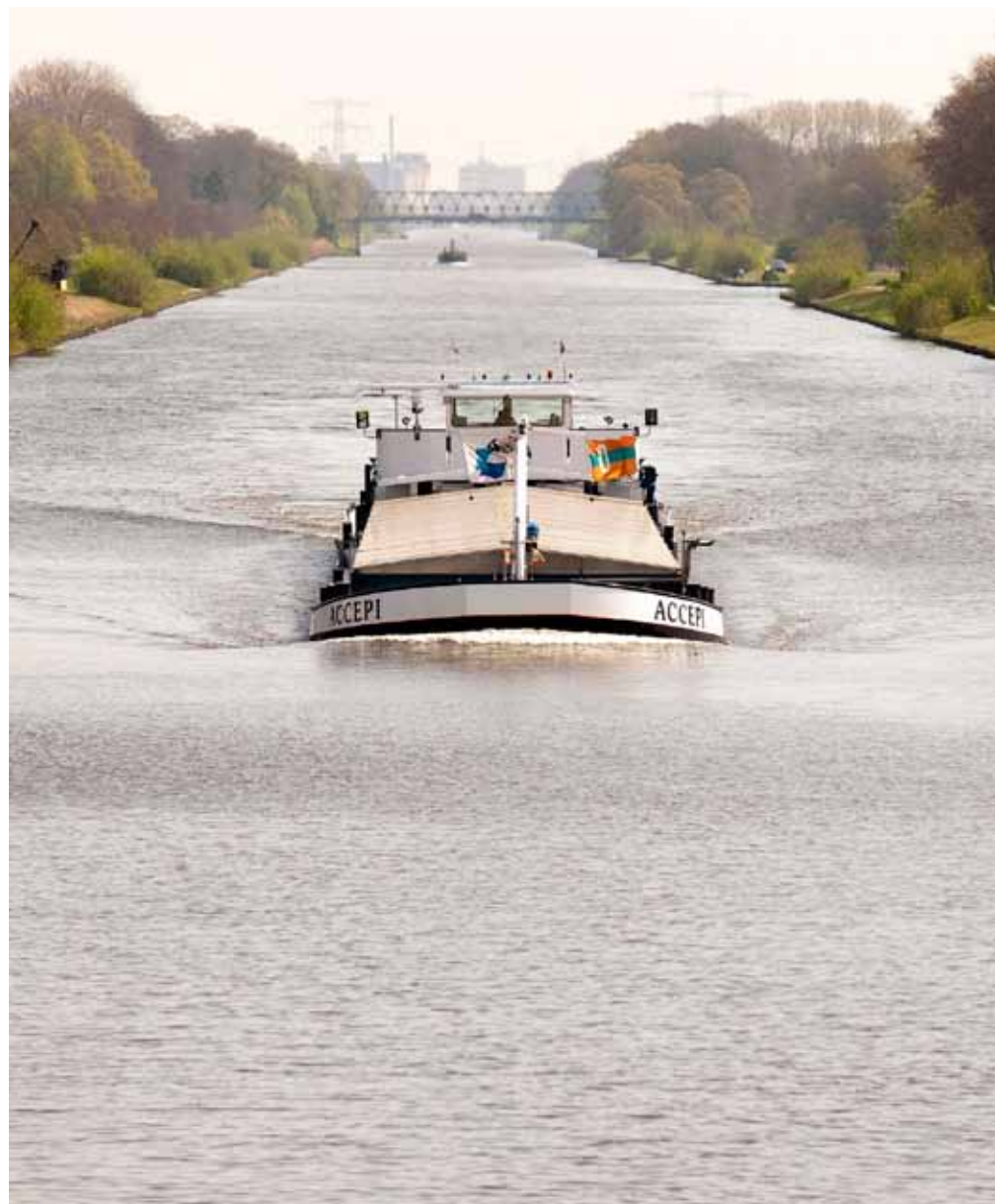
Vergroening moet voor een groot deel voortkomen uit Europees beleid. De Europese Commissie heeft de vergroening van de Europese binnenvaartvloot hoog op de agenda staan. Ook investeringssteun moet vooral via Europese fondsen en regelingen tot stand komen. Een definitief voorstel van de Europese Commissie moet hier meer duidelijkheid over geven. Het wordt in 2014 verwacht.

De Europese Commissie onderzoekt nu mogelijkheden van strengere emissie-eisen voor nieuwe en bestaande motoren. Die eisen zouden in de periode 2016-2028 in moeten gaan. De exacte timing van de

invoering van strengere eisen is cruciaal. Enerzijds kunnen strengere milieunormen de financiële positie van de sector verslechteren maar anderzijds ontstaat er door de strengere eisen een interessant werkveld voor gespecialiseerde spelers in de toeleverende industrie.

Alle maatregelen zijn op effectiviteit, efficiency, betrouwbaarheid en duurzaamheid getoetst. Overheid, markt- en logistieke ketenpartijen kunnen het best eerst aan de slag gaan met de volgende acties:

- Stel nieuwe normen aan motoren en ontwikkel financieringsconstructies voor radicale vergroening in de binnenvaart.
- Door Research en Development via de 'Innovatieschuur' moeten er efficiënte en effectief haalbare groene oplossingen komen voor bestaande schepen (retrofit, LNG, nabehandeling).



De Toolbox

Het onderzoeksprogramma van IDVV leverde een aantal heel concrete producten op. Die producten zijn voor een deel al inzetbaar. Een ander deel verdient nadere invulling. Het is de bedoeling de 'tools' in het vervolgtraject verder uit te werken en/of te gebruiken.

In de breed inzetbare Toolbox vindt u:

- het Manoeuvrereemodel;
- Covadem als aanzet tot de EconomyPlanner;
- de Simulatietool Containerlogistiek voor de binnenvaart (serious gaming);
- de Innovatiedatabase.



‘De potentie voor de binnenvaart is groot, als marktpartijen prioriteit geven aan het gemeenschappelijke belang. Door volumes van verladende partijen te bundelen, kan de binnenvaartsector service leveren waarnaar het bedrijfsleven vraagt rond afvaartfrequenties, duurzaamheid en kosten. Hierdoor wordt de komende jaren meer continentale lading over het water vervoerd.’

Tom Tillemans, Head of Logistics Excellence Heinz
