

Nieuwsbrief Flanders Logistics

26 mei 2009

Pilootproject 'Optimalisering zeehavengebonden containerstromen' bewijst logistieke efficiëntiewinsten en vermindering van vrachtvervoer tijdens de spits

Flanders Logistics biedt bedrijven een realistisch en in de praktijk getest simulatiemodel aan om hun containerstromen van en naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge te optimaliseren.

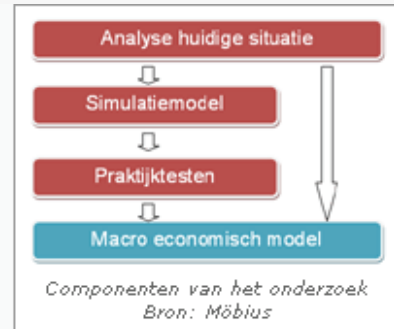
In navolging van de voorstudie 'Optimalisering van de openingstijden van zeehaventerminals' werd in opdracht van de minister-president van de Vlaamse Regering een pilootproject uitgevoerd in samenwerking met Volvo Logistics Corporation en Volvo Parts Logistics Ghent.

Met dit pilootproject wenste Flanders Logistics enerzijds de vaststellingen van de voorstudie te toetsen aan de realiteit, en anderzijds de mogelijke terugverdieneffecten te kwantificeren van het verschuiven van goederenstromen in de tijd voor de verschillende spelers van de logistieke keten.

Het pilootproject heeft aangetoond dat - mits samenwerking en overleg tussen alle spelers van de logistieke keten - logistieke stromen op een kostenefficiëntere wijze kunnen worden georganiseerd, en dat vrachtstromen van en naar de havens vaak buiten de ochtend- en avondspits kunnen worden georganiseerd.

Het simulatiemodel, dat tijdens dit pilootproject werd ontwikkeld en getest, wordt in de komende maanden uitgebreid met een basisinterface. Het simulatiemodel zal door Flanders Logistics ter beschikking worden gesteld aan geïnteresseerde bedrijven die hun logistieke stromen wensen te analyseren en te optimaliseren.

Het eindrapport bevat bovendien een reeks aanbevelingen voor de verschillende spelers in de logistieke keten en betrokken partijen. Deze voorstellen ter verbetering zullen in de volgende maanden verder worden uitgewerkt in afstemming met de verschillende betrokken partijen.



De voorstudie 'Optimalisering van de openingstijden van zeehaventerminals', uitgevoerd door de Universiteit Antwerpen - TPR, gaf aan dat een verschuiving in de tijd van vrachtstromen van en naar onze havens niet enkel vanuit maatschappelijk oogpunt voordelen oplevert, zoals door het weghalen van vrachtwagens uit de spitsuren. De verschuiving in de tijd kan ook financiële terugverdieneffecten opleveren, en dit voor de verschillende spelers binnen de logistieke keten. In een pilootproject werden deze bevindingen getoetst aan de realiteit, en werden de kosten en terugverdieneffecten gemeten en berekend.

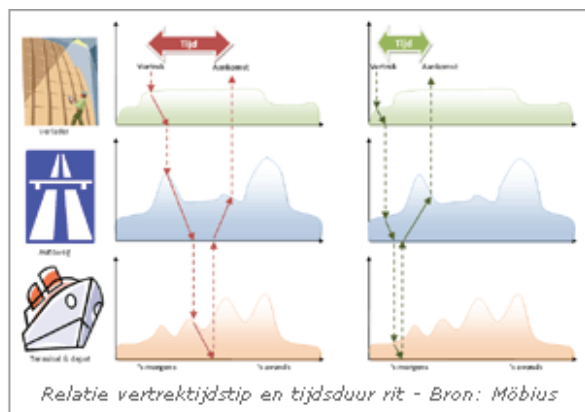
Gedurende zes maanden werden de containerstromen vanuit Volvo Logistics Corporation en Volvo Parts Logistics Ghent naar de zeehavens in Antwerpen en Zeebrugge opgevolgd en werden verschuivingen in de tijd becijferd en uitgetest. Hierbij werd rekening gehouden met alle schakels binnen de logistieke keten, inclusief de impact op de afhandeling in de haven.

Als vertrekbasis werd de huidige logistieke keten van Volvo geanalyseerd, waardoor de knelpunten en mogelijkheden voor verbetering aan het licht kwamen. Aan de hand van een simulatiemodel werden vervolgens de optimale verschuivingsscenario's geïdentificeerd. De efficiëntiewinsten en de meerkosten van een verschuiving in de tijd van containerstromen tussen Volvo en de havens van Antwerpen en Zeebrugge werden berekend en vervolgens in de praktijk getoetst.

Vermijden van de ochtendspits

Zowel het simulatiemodel als de praktijktesten tonen aan dat de huidige planning van de logistieke stromen niet altijd optimaal gebeurt. Er werd aangetoond dat er door verschuivingen in de tijd efficiëntiewinsten mogelijk zijn in alle schakels van de logistieke keten. Zo overstijgen de financiële voordelen de meerkosten wanneer 's ochtends op het juiste moment met het transport wordt gestart, afhankelijk van de afstand tot de haven en de files op de af te leggen route.

Wat de logistieke keten van Volvo betreft stelt men het volgende vast: als alle schakels in de logistieke keten van Volvo de mogelijkheid bieden om het transport in de vroege ochtend te laten starten, dan kan er per vervoerde container een tijdswinst van een half uur gerealiseerd worden. De verschuiving biedt de transporteurs immers de mogelijkheid het drukste moment van de ochtendspits te vermijden en voor het begin van de avondspits de dagtaak af te ronden. Bovendien kunnen er binnen een zelfde dagtaak, dankzij de tijdswinst per



container, meer containers vervoerd worden. Financieel kan deze verschuiving voor de verschillende actoren (ondermeer de verlader en de transporteur) een significante winst opleveren. Momenteel wordt binnen Volvo verder intern onderzoek gevoerd, met als doel de resultaten van het onderzoek te vertalen naar blijvende verbeteringen op de werkvloer, zowel voor de interne operationele processen als voor de uitbestede activiteiten.

Dichtbij de havens

Na de vergelijking van de resultaten van de praktijktesten met de resultaten van het simulatiemodel, werden in een tweede fase de simulaties uitgebreid naar 45 verladerregio's binnen Vlaanderen en werden voor elk van deze regio's de voordelen van alternatieve starttijdstippen berekend. Voor elke regio werden de potentiële winsten berekend voor containerstromen van en naar de havens van Zeebrugge en Antwerpen. De resultaten geven aan dat verladers die dicht bij een haven gelegen zijn grote tijdswinsten kunnen boeken omdat zij, door een optimaal starttijdstip te kiezen, ervoor kunnen zorgen op minder drukke momenten op de terminals aan te komen. Deze tijdswinsten op de terminals kunnen bovendien verschillende keren per dag gerealiseerd worden, omdat zij door de korte afstand tot de haven regelmatig op en af kunnen rijden tussen de haven en de onderneming. Transport vanuit de provincie Antwerpen en het centrum en noorden van de provincie Oost-Vlaanderen richting de haven van Antwerpen kan op die manier bijvoorbeeld tot een winst van 150 euro per dag leiden.

Binnenkort wordt gestart met de bouw van een basisinterface zodat het model kan ter beschikking worden gesteld aan geïnteresseerde bedrijven, met als doel hen aan te zetten om, samen met de andere spelers binnen hun logistieke keten, na te gaan op welke manier verschuivingen van hun logistieke stromen tot efficiëntiewinsten kunnen leiden. Van zodra de basisinterface operationeel is, zal Flanders Logistics geïnteresseerde bedrijven de mogelijkheid bieden zich kandidaat te stellen om het simulatiemodel in te zetten bij het optimaliseren van logistieke stromen.

Aanbevelingen

Het eindrapport bevat bovendien een reeks aanbevelingen voor de verschillende spelers in de logistieke keten en betrokken partijen. Deze voorstellen ter verbetering zullen in de volgende maanden verder worden uitgewerkt in afstemming met de verschillende betrokken partijen.

Meer info?

- [Managementsamenvatting en aanbevelingen](#) -  337 kB
- [Eindrapport](#) -  5,66 MB

Communicatieverantwoordelijken pilootproject 'Optimalisering zeehavengebonden containerstromen':

- **Kabinet van de minister-president:**
Luc De Seranno
Woordvoerder
Tel. 02 552 60 12
E-mail: persdienst.peeters@vlaanderen.be
- **Communicatieverantwoordelijke Volvo:**
Nadine De Vogelaere
Communication responsible
Tel. 09 341 37 01
E-mail: nadine.de.vogelaere@volvo.com

De Nieuwsbrief Flanders Logistics is een realisatie van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.

U ontvangt deze nieuwsbrief omdat u geregistreerd staat in onze database. Wilt u de Nieuwsbrief Flanders Logistics in de toekomst niet langer ontvangen, stuur dan een berichtje naar flanderslogistics@vlaanderen.be en vermeld daarbij duidelijk 'uitschrijven Nieuwsbrief Flanders Logistics'.

Vindt u de nieuwsbrief een nuttige informatiebron? Stuur dan dit nummer naar een collega of verspreid de nieuwsbrief in uw bedrijf of organisatie.

Nieuwe inschrijvingen kunnen via www.flanderslogistics.be/flanderslogistics/ext/forms/newsletter.