

Logistiek dienstverlener Van den Bosch in Erp, een van de belangrijkste bulkoperators in Europa, houdt in zijn groeiscenario's rekening met een aanhoudende verschuiving in de modal split, van weg naar spoor en short sea. Alleen als het om tijdkritische lading gaat, zet Van den Bosch nog wegvervoermaterieel in. Het bedrijf ziet zich als voortrekker om voor het verladend bedrijfsleven de juiste intermodale vervoerconcepten en randvoorwaarden op te zetten.



Hans Kanters en Paul van de Vorle

Schaalvergroting in wegvervoer geen optie meer

# Van den Bosch haalt zijn groei uit intermodaal transport

tekst  
Paulus Eras  
fotografie  
Paulus Eras  
PR

"In ons groeiscenario houdt Van den Bosch rekening met een verdere verschuiving in de modal split van weg naar spoor en short sea", stelt Hans Kanters, commercieel directeur van Van den Bosch in het Brabantse Erp. "Dat wil absoluut niet zeggen dat we het wegtransport uitzwaaien. We houden deze transportmodus aan voor een actieradius van 400 tot 500 kilometer. Het zal in de toekomst wel inhouden dat onze groei grotendeels uit intermodaal

Weert, een vervoerbedrijf dat van oudsher is gespecialiseerd in het Spanje-verkeer. Echter, waar voorheen wekelijks veertig tot vijftig combinaties richting Spanje afreisden, zijn dat er nu vier tot vijf. "Op Spanje wikkelen we inmiddels tachtig tot negentig procent van alle zendingen intermodaal af. Er moet echt een aanleiding zijn, bijvoorbeeld een staking bij de Franse spoorwegen, om het transport weer volledig over de weg te doen."

Voor de corridor Nederland-Spanje heeft Van den Bosch drie logistieke concepten beschikbaar. De eerste is transport van goederen met bestemming Noord-Spanje over het spoor richting Zuid-Franse grensterminals. Het natransport wordt gedeeltelijk zelf en deels door lokale wegvervoerders uitgevoerd. Daarnaast biedt Van den

Bosch zijn opdrachtgevers de shortsearoutes naar havens in het noorden van Spanje aan. Het derde logistiek concept omvat de lorry-rail-verbindingen tussen Luxemburg en zuidelijk Frankrijk. "De laatste verbinding, waarbij de gehele trailer op het spoor gaat, ligt eigenlijk tussen weg-, intermodaal en railvervoer in", verklaart Paul van de Vorle, divisie-manager bulk. "Met deze verbindingen zijn we doorgaans sneller dan wegtransport en creëren we bovendien de mogelijkheid van een *payload* tot 28 ton. Daarmee zijn we nog beter in staat om met het wegtransport te concurreren. Het is een uiterst aantrekkelijk concept, dat ons veel minder afhankelijk maakt van diesel-, loon- en toelastkosten, maar over de tarieven mogen we nog lang niet tevreden zijn. Met de huidige prijsstellingen blijft het hangen en wurgen. Het

omslagpunt schommelt rond dat van het wegvervoer-intermodaal." Een vierde bedieningsgebied is Noord-West-Spanje (Galicië), dat met een shortsearoute via Portugal wordt beleverd.

## Voorzichtige leadtime

Kanters: "Leadtime is een van de belangrijkste aandachtspunten in onze vervoerconcepten. Het is met intermodale oplossingen van cruciaal belang dat we de verwachtingen van verladers op het gebied van *leadtime* perfect managen. Ik wil maximale zekerheid hebben ingebouwd met betrekking tot vertrek- en aankomsttijden. In het bijzonder de Franse spoorwegen bezorgden ons tot enkele jaren geleden nog veel kopzorgen in vergelijking met bijvoorbeeld de Deutsche Bundesbahn of de Zwitserse spoorwegen. De praktijk leert ons wel dat de flexibiliteit en communicatie van en met de spoorwegen verbetert. We zijn in specifieke gevallen al bereid onze *leadtimes* enigszins te verkorten, maar we blijven voorzichtig." Daarnaast steekt Van den Bosch veel energie in de perfecte begeleiding van de lading gedurende het intermodaal transport. Een voorbeeld daarvan is de *remote control* vanuit het hoofdkantoor in Erp met betrekking tot de temperatuurbeheersing van de vloeibare lading tijdens intermodaal vervoer.

"We willen met additionele oplossingen en services steeds meer bruggen slaan tussen wegvervoer en intermodale concepten", stelt Kanters. "Met dergelijke toepassingen op containers maken we

voor onze klanten de stap naar intermodaal zo klein mogelijk."

## Nederland-Italië

Van den Bosch vervoert ook vloeibare levensmiddelen, droge bulk en chemische stoffen naar Italië. Noord-Italië wordt bediend vanuit omgeving Milaan en Verona, midden-Italië vanuit de belangrijkste terminals rond Rome. Ook in de corridor Nederland-Italië is 'spoor' dat de klok slaat. Containers gaan op de trein in Coevorden, Rotterdam, het Ruhrgebied of Antwerpen. Voor- en natransport blijven ook hier in *full control* van Van den Bosch. Van de Vorle: "Nederland-Italië is een van de meest betrouwbare assen. Het is ook in dit geval uitsluitend tijdkritische lading die via het wegvervoer wordt afgehandeld." Ook het Italië-verkeer heeft last van de huidige recessie. Was er afgelopen zomer sprake van een capaciteitsprobleem, op dit moment zijn er al concreet dienstregelingen aangepast.

## West-Oost

Hans Kanters ervaart dat ook op het west-oost traject sprake is van een groeiende intermodale interesse. Het blijft voor Van den Bosch steeds weer zoeken naar het omslagpunt waar intermodaal transport goedkoper is dan andere transportoplossingen. In het geval van Oost-Europa ligt dat helaas in veel gevallen nog erg dicht bij wegtransportoplossingen met lage lonen. "Wij kiezen bij alle intermodale richtingen met grote regelmaat voor het opzetten van een *floating stock* voor onze

## Bruggen slaan tussen wegvervoer en intermodale concepten

klanten in de buurt van de ontvangers. Dat maakt het goed mogelijk zeer snel te reageren op afroepen om de containers te lossen op het gewenste afleveradres." Van den Bosch beheert meerdere intermodale corridors door geheel Europa en zelfs diepsee. "In ons werkzaamheden kiezen we voor nog meer opschuiven naar intermodaal. We kijken periodiek kritisch ook naar ons eigen wegvervoer. Als zich een mogelijkheid voordoet om over te stappen naar intermodaal, zullen we dat niet nalaten. Ik signaleer dat ook onze opdrachtgevers meer en meer intermodale ambities hebben. Eén van hen heeft onlangs besloten binnen hun European Transport Centre een intermodaal manager aan te stellen. Dat zijn uitstekende ontwikkelingen." Van den Bosch zelf heeft een CO<sub>2</sub>-coach in dienst die zich onder meer bezig houdt met emissies en cursussen richting medewerkers en opdrachtgevers. "Het is onze manier om intermodaal vervoer nog meer impuls te geven. Intermodaal transport komt er qua CO<sub>2</sub>-uitstoot overwegend beter uit. Uit de aard der zaak is elke optie sterk afhankelijk van de mate van voor- en natransport. De grote lijn is: met onze intermodale concepten slagen we er in onze klanten zeker zo goed en in veel gevallen zelfs nog beter te bedienen als via het wegtransport." ■

## Met de huidige prijsstellingen blijft het hangen en wurgen

transport zal komen'. Dat is een beginselverklaring, die wordt geïllustreerd door de ontwikkeling van dochterneming Van Heur Transport uit

