



**ERIK LOIJEN,**  
GENERAL MANAGER  
BIJ KLG EUROPE

**FRANK SNELLEN,**  
PROJECT LEADER TRANSPORT  
BIJ KLG EUROPE

## 8<sup>B</sup> BEST RAIL PRACTICE KLG EUROPE

# Hoe kan je nog langer een chauffeurstekort verklaren, terwijl *de files op de weg gelijktijdig toenemen?*

**“De economie van Turkije staat qua omvang op plaats 18 van de wereld. Met uitzondering van het afgelopen jaar is de economie het laatste decennium sterk gegroeid. Istanbul, gelegen op de grens van Europa en Azië, vormt hierin een belangrijke economische en logistieke schakel. De stad aan de Bosporus alleen al telt circa 15 miljoen inwoners.**

Het is dan ook niet vreemd dat er veel handel wordt bedreven van en naar deze regio. De belangrijkste industrie van het land is textiel, maar ook voeding, witgoed en de automotive hebben een groot aandeel in de export. Omgekeerd worden er vanuit het westen veel chemicals en consumer goods, zoals elektronica en voeding geïmporteerd.

Mede om die reden biedt KLG Europe al geruime tijd transportoplossingen van en naar Turkije. Aanvankelijk via partners, waarbij alles via de weg werd getransporteerd. In 2010 kregen wij de mogelijkheid om een eigen vestiging te openen in Turkije. Vanaf dat moment hebben wij de visie uitgesproken om zoveel als mogelijk intermodaal aan te bieden. Hiervoor is destijds ook geïnvesteerd in eigen equipment, dit met als doel alles in eigen beheer uit te voeren. En zo min mogelijk afhankelijk te zijn van derde partijen.

In 2014 hebben we onze activiteiten overgedragen aan onze huidige partner: Ekol Logistics. Deze was al vanaf de basis zeer intermodaal geïntendeerd. Door deze nieuwe opzet hadden we een mogelijkheid om onze volumes een nog sterkere impuls te geven van en naar Turkije. Tevens kunnen we op deze wijze ook meeliften op andere intermodale lijnen van deze partner. Nu zorgen beide partijen voor optimale zendingsvolumes om de flow zowel

oost- als westbound in balans te krijgen.

In onze route maken wij gebruik van de intermodale spoorverbinding tussen Köln en Triëste, waarna de reis vervolgd wordt via de RoRo ferry naar Istanbul. De keuze via Triëste is heel bewust. Deze haven vormt voor ons een belangrijke hub in het netwerk. Je kunt vanaf deze haven niet alleen Turkije bedienen, maar ook Griekenland. Gelijktijdig vormt Triëste een toegangspoort voor de Balkanlanden. Lading vanuit de Benelux naar één van de Balkanlanden of Griekenland kunnen wij dus gemakkelijk meenemen op de trein, waardoor een goede dekkinggraad en een hoge frequentie wordt gerealiseerd. Daarmee zijn we minder kwetsbaar dan een directe verbinding over het vaste land.

Aanleiding om te kiezen voor intermodaal vervoer is het prijs-schaalvoordeel dat behaald kan worden en het toenemende chauffeurstekort. Een trein is het equivalent van circa 34 trailers, maar je hebt geen 34 machinisten nodig op dit traject. Zeker op langere afstanden betaalt zich dat uit. Bijkomende voordelen zijn het omzeilen van de rijverboden en de mogelijkheid om trailers op afroep te laten laden en lossen.

Wel constateren wij bij verladers en collega dienstverleners nog veel angst dat het misgaat als men

## 8. BEST RAIL PRACTICES 🇳🇱

via het spoor vervoert. Je kunt minder makkelijk bijsturen en je bent afhankelijk van de performance van andere ketenpartners, zoals de rail operator en terminal operator. Gelijktijdig is de impact van een vertraging groter. Om die reden gaan er nog altijd te veel trailers via de weg en is er wat dat betreft nog volop potentie voor het spoor.

Bovendien zien wij op termijn een probleem ontstaan in het wegvervoer. Hoe kan je nog langer een chauffeurstekort verklaren, terwijl de files op de weg gelijktijdig toenemen en de parkeerplaatsen om 15:00uur al vol staan? De sector krijgt daar vroeg of laat mee te maken en dan is intermodaal vervoer op langere afstanden een duurzame en bovendien goedkopere oplossing.

De extra investering in een kraanbare trailer is slechts gering ten opzichte van een standaard trailer. Dat kan het probleem dus niet zijn om een modal shift te realiseren. Het probleem zit dus veel meer in de mental shift. Promotiewerk blijft dus voorlopig nog noodzakelijk!”

Erik Loijen, General Manager bij KLG Europe

Frank Snellen, Project Leader Transport bij KLG Europe

