

Het bundelen van vrachtstromen levert veel voordeel

# Carpoolen met cargo

Door mr. J.A. Biermasz

**Stelt u zich eens voor: kledingbedrijf A is een in Nederland gevestigde fabrikant van spijkerbroeken. Vanuit haar distributiecentrum in Oost-Nederland laat zij wekelijks door transporteur B ladingen jeans naar een bestemming in het midden van Frankrijk vervoeren. Na levering rijden de vrachtwagens leeg terug...**

Het Franse modehuis C is - ook op de Nederlandse markt - groot in kinderkleding. Ook zij laat haar zendingen wekelijks vervoeren, maar dan door transporteur D en natuurlijk in de omgekeerde richting, namelijk van Frankrijk naar Nederland. Ook transporteur D heeft geen retourvracht en dus rijden ook D's wagens leeg terug. Het is maar een simpel voorbeeld. Helaas is dit echter wel de dagelijkse en tragische realiteit in Europa. De cijfers zijn tamelijk schokkend. Onderzoek heeft uitgewezen dat maar liefst 24 procent van de vrachtwagens in Europa leeg rijdt. De gemiddelde beladingsgraad van de rest is slechts 57 procent. Alles bij elkaar genomen resulteert dat in een efficiëntie van slechts 43 procent. Beeldt u zich eens in welke voordelen er in ons voorbeeld behaald kunnen worden als kledingbedrijf A en modehuis C hun vrachtstromen op elkaar zouden afstemmen en dezelfde vervoerder gebruiken. Niet alleen zouden zij daardoor aanzienlijk op hun vrachtkosten kunnen besparen. De vrachtwagens van B en D zouden niet meer leeg terug hoeven te rijden. Daardoor zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot afnemen en bovendien wordt de overbelasting van het Europese wegennet tegengegaan.

## Bundelen van vrachtstromen

Het afstemmen van vrachtstromen biedt niet alleen een oplossing voor het bovengenoemde 'backhauling'-probleem. Het 'carpoolen' van cargo biedt ook

perspectief in het geval dat bijvoorbeeld twee verladers ieder voor zich met hun lading vanaf een bepaalde plaats naar een bepaalde bestemming slecht een halve trailer kunnen vullen. Denk verder ook eens aan de lege laadruimte die boven relatief zware lading (rollen tapijt) zou kunnen worden benut voor het vervoer van lichte, flexibele lading

## De horizontale samenwerking zal in de regel een internationaal karakter hebben.

(luiers, pakken t-shirts, ...). Soms biedt het bundelen van vrachtstromen vanwege de grotere capaciteit zelfs de mogelijkheid om van wegvervoer over te stappen op goedkopere en schonere alternatieven als containervervoer over de binnenwateren of per spoor. Het door de Europese Unie gesubsidieerde CO3-project (Collaboration Concepts voor Comodality) is een project dat zich tot doel stelt om een concrete bijdrage te leveren aan het verhogen van de beladingsgraad in het vrachtvervoer en het verminderen van het aantal 'lege' vrachtbewegingen door het stimuleren van horizontale samenwerking tussen verladers, met als gevolg kostenbesparingen en het

terugbrengen van de negatieve effecten van vervoer zoals CO<sub>2</sub>-uitstoot en overbelasting van het wegennet. Het CO3-consortium bestaat uit 17 partners, onder wie Proctor & Gamble, diverse Europese universiteiten, kennisinstituten en verschillende adviseurs op logistiek en juridisch gebied. De coördinatie is in handen van Nederland Distributieland. Eén van de kerntaken van het CO3-project is het ontwikkelen van een operationeel en een juridisch raamwerk van contracten om horizontale samenwerking tussen verladers in de praktijk te vergemakkelijken. De ontwikkelde tools zullen door middel van de pilootprojecten, die de projectgroep de komende jaren zal uitvoeren, in de praktijk getoetst worden. Verder zal de projectgroep de komende jaren door middel van congressen en workshops horizontale samenwerking en matchmaking promoten.

## Missie

Zoals aangegeven heeft het CO3-project als één van de voornaamste missies een juridisch raamwerk te ontwikkelen dat als solide basis kan fungeren voor horizontale samenwerking op logistiek gebied tussen verladers en dat kan dienen als een objectieve tool voor verladers die hun vrachtstromen daadwerkelijk willen gaan bundelen in de praktijk. De indruk bestaat dat gebrek aan duidelijkheid en onzekerheid over de juridische (on)mogelijkheden kan leiden tot koudwatervrees en potentiële deelnemers aan een project ervan kan weerhouden om horizontale samenwerking een kans te geven. Om verschillende redenen is het niet eenvoudig om horizontale samenwerking tussen verladers op logistiek gebied juridisch goed vorm te geven. Er zijn diverse marktpartijen betrokken (verladers, tussenpersonen, logistieke dienstverleners). Horizontale samenwerking is nieuw en innovatief en bevindt zich op het spanningsveld tussen concurrentie en vertrouwen. De samenwerking heeft verder zowel horizontale als verticale aspecten en kan slechts worden gevat door verschillende meerpartijenovereenkomsten. Voorts vergen de verschillende rechtsgebieden die bij horizontale samenwerking op logistiek gebied betrokken zijn een multidisciplinaire aanpak. Marktdeelnemers maken zich vaak vooral zorgen om de mededingingsrechtelijke aspecten. Maar ook het algemene civiele recht en transportrecht moeten onder de loep worden genomen. Tot slot zal de horizontale samenwerking

in de regel een internationaal karakter hebben. Vaak zullen partijen uit verschillende landen betrokken zijn en het vervoer zal veelal grensoverschrijdend zijn. Dat betekent dat ook een rol van betekenis is weggelegd voor het internationale privaatrecht.

Om de juridische voetangels en klemmen het hoofd te bieden en de weg zoveel mogelijk vrij te maken voor horizontale samenwerking heeft het CO3-consortium een raamwerk ontwikkeld van drie modelcontracten die daadwerkelijk in de praktijk kunnen worden gebruikt. De contracten voorzien niet alleen in een structuur voor de samenwerking maar geven ook antwoord op belangrijke vragen, zoals die naar volumevariatie, toetreding en uittreding van deelnemers, geheimhouding, naleving van het mededingingsrecht en een eerlijke en begrijpelijke verdeling van de gerealiseerde kostenbesparingen tussen de deelnemers. Het juridische raamwerk moet een soepel verloop van de samenwerking tussen de verladers faciliteren. In een samenwerking waarbij meerdere partijen berokken zijn, mogen snelle en duidelijke oplossingen voor eventuele juridische problemen niet ontbreken. Uiteraard kan het bundelen van vrachtstromen ook in de textiel-, mode- en tapijtsector voordelen opleveren. In eerste instantie kan gedacht worden aan besparingen op vrachtkosten en verhoging van de servicelevels. Op macroniveau heeft een efficiënter gebruik van transportmiddelen een positief effect op het broeikas-effect en de belasting van de infrastructuur. Marktpartijen die interesse hebben en meer over horizontale samenwerking willen weten kunnen terecht op de website van het CO3-project: [www.co3-project.eu](http://www.co3-project.eu). Ze kunnen ook contact opnemen met Dirk 't Hooft van Nederland Distributieland. ■

Jikke Biermasz is advocaat en partner bij Knepelhout & Korthals advocaten. Zij is gespecialiseerd in het internationale handels-, transport-, verzekerings- en douanerecht. Knepelhout & Korthals is een middelgroot Rotterdams advocatenkantoor met een sterke focus op haven en handel. Knepelhout & Korthals maakt als partner onderdeel uit van het consortium dat het CO3-project uitvoert. Zij is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het juridische raamwerk. ■

