

## Interreg IVa Grensregio Vlaanderen-Nederland

### GrenzeLoze Logistiek - Impactproject 5.2:

***“Grensoverschrijdende bundeling van goederenstromen in de extended gateway Antwerpen/Rotterdam – Limburg (BE+NL) met een focus op binnenvaart.”***

#### 1. Situering:

Het Europese Witboek Transport 2011 benadrukt het belang van duurzame logistiek. Men heeft het over decarbonisering (doorbreken van de afhankelijkheid van olie), reduceren van CO<sub>2</sub>-emissies, het verminderen van congestie en geluidsoverlast, maar ook over het optimaliseren van multimodale logistieke ketens door efficiënter gebruik te maken van bestaande infrastructuur.

Eén van de manieren om de beoogde optimalisatie van logistieke ketens te realiseren is door goederenstromen zoveel mogelijk te bundelen en/of modal shift te bewerkstelligen.

Vanuit Limburg lijkt het in deze context aangewezen om in eerste instantie te focussen op de belangrijkste verbinding met Antwerpen, de E313. Deze autosnelweg is immers de hoofdverkeersader voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en zorgt voor een rechtstreekse verbinding van de haven van Antwerpen met het Duitse Ruhrgebied.

De E313 kent echter al jaren structurele files in beide rijrichtingen zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits. In lijn met de evolutie op de rest van het hoofdwegenet kunnen we vermoeden dat er over de komende jaren nog een gestage toename van het verkeer op deze as zal plaatsvinden. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de meer dan evenredige toename van het internationaal vrachtverkeer in transit- en haventrafieken, alsook met de verdere ontwikkeling van het ENA dat dit effect nog zal versterken.

#### 2. Modal shift van wegvervoer naar binnenvaart:

Omdat de problematiek inzake congestie en beladingsgraad het meest acuut is op de as Antwerpen – Limburg en omdat het Albertkanaal als een waardig alternatief voor de E313 kan worden beschouwd zet POM Limburg sterk in op de modale verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart op dit kanaal. Indien grote vrachtvolumes, die nu in beide richtingen vervoerd worden over de E313, kunnen worden getransfereerd naar de binnenvaart, dan zou dit een zeer positief effect hebben op de congestie, zowel op de E313 zelf als op de Antwerpse ring. De gemiddelde beladingsgraad van zowel vrachtwagens als binnenvaartschepen op deze as zou hierdoor ook positief kunnen evolueren.

Vanuit de basisgedachte rond een modale verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart werd er in samenwerking met de Kamer van Koophandel Nederland en het European Logistics Center (ELC) uit Nederlands Limburg een **Impactproject “Grensoverschrijdende bundeling van goederenstromen in de extended gateway Antwerpen/Rotterdam-Limburg (BE+NL) met focus op binnenvaart”** opgestart dat kadert binnen het project Grenzeloze Logistiek en dat wordt uitgevoerd binnen het programma Interreg IV-A Gensregio Vlaanderen-Nederland. De ingeschreven actielijn en doelstelling van dit project luidt als volgt:

***“Het optimaliseren van de goederenstromen tussen de Mainports Antwerpen/Rotterdam en de verladers/binnenvaartterminals in de grensregio Belgisch en Nederlands Limburg, met als doel een duurzame afhandeling van de goederenstromen door kansrijke oplossingen te creëren via het uitvoeren van pilots tussen verladers en binnenvaartterminals of tussen verladers onderling.”***

Voor de begeleiding en ondersteuning van het project werd er een comité van deskundigen opgericht. Dit comité bestaat aan Belgische zijde uit vertegenwoordigers van nv De Scheepvaart, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, MOW Vlaanderen en de Universiteit Antwerpen; aan Nederlandse zijde is ELC Limburg, Dinalog, Erasmus Port Rotterdam en de Provincie Nederlands Limburg vertegenwoordigd.

#### **a) Omschrijving van het Impactproject:**

Het impactproject bij Grenzeloze Logistiek bestaat uit 2 fases:

Een **eerste fase** bestaat uit een **vooronderzoek** door een extern adviesbureau waarbij de opdrachtnemer de goederenstromen tussen de mainports Antwerpen/Rotterdam en Belgisch/Nederlands Limburg in kaart brengt (Deskresearch) om daaruit een aantal potentieel kansrijke en concrete cases/concepten voor bundeling en modal shift naar binnenvaart te definiëren (Fieldresearch).

In een **tweede fase** worden de meest kansrijke cases uit de open call en het vooronderzoek door het comité van deskundigen geselecteerd op basis van vooraf afgesproken en gecommuniceerde criteria. Deze cases worden aansluitend door onafhankelijke experts uitgewerkt in 10 afzonderlijke **pilootprojecten** (5 BE + 5 NL). De opdracht van de aangewezen experts is driedelig:

1. Uitvoering van een gedetailleerde analyse aangaande het reële potentieel van de betrokken bedrijven i.v.m. bundeling en modal shift van wegvervoer naar binnenvaart.
2. Ontwikkeling van een concept dat de operationele en commerciële noden (requirements) van de bedrijven zoveel mogelijk matcht met de commerciële en operationele mogelijkheden van de Limburgse terminals.
3. Opmaak van een implementatieplan dat de betrokken partijen de mogelijkheid geeft om snel en efficiënt tot een realisatie van bundeling/modal shift over te gaan.

## b) Resultaten van de eerste fase:

Het vooronderzoek van het Impactproject werd in februari 2014 uitbesteed aan het adviesbureau Phidan met de afdeling MOBI van de Vrije Universiteit Brussel (VUB) en AA-Planadvies (NL) als onderaannemers. In het kader van het deskresearch-gedeelte heeft VUB-MOBI de huidige containerstromen tussen de mainports Antwerpen/Rotterdam en Belgisch/Nederlands Limburg in kaart gebracht en werd het theoretisch potentieel voor een bundeling / modal shift van wegvervoer naar binnenvaart voor de bedrijven in beide Limburgen (BE + NL) bepaald.

Uit deze analyse blijkt dat er vandaag nog steeds grote containervolumes over de weg worden getransporteerd richting de mainports en dat er m.a.w. veel potentieel voor modal shift aanwezig is. Om de precieze omvang van dit theoretische potentieel te bepalen werd er een kostentechnische vergelijking gemaakt tussen wegvervoer en binnenvaart rekening houdende met de afstanden tot de havens en de binnenvaartterminals.

Voor bedrijven die gelegen zijn binnen een straal van 30km van een binnenvaartterminal blijkt dat een modale verschuiving naar binnenvaart service- en kostentechnisch zeer interessant kan zijn. Dit kostenvoordeel neemt toe als de betrokken terminals ook een depotfunctie voor lege containers vervullen (zodat de lege containers niet terug naar de zeehavens moeten worden vervoerd maar kunnen worden afgezet op de binnenvaartterminal). Ook een kilometerheffing zou de competitiviteit van het binnenschip tegenover de vrachtwagen – en dus de mogelijke actieradius van de inland terminals – gevoelig uitbreiden.

In het kader van de aansluitende ‘field research’ werd er bij enkele honderden bedrijven in Belgisch en Nederlands Limburg gepolst of individuele potentieel voor modal shift zoals bleek uit de theoretische desk research, ook daadwerkelijk bestond.

Parallel hiermee hebben POM Limburg en KvK Nederland een “open call” gericht naar bedrijven met de vraag of zij hun potentieel voor een modale verschuiving naar binnenvaart willen laten onderzoeken door een onafhankelijke expert. Deze call bestond uit een ruim opgevatte e-mailing en werd herhaald via nieuwsbrieven en een seminarie.

De geïnteresseerde bedrijven werden uitgenodigd voor een individueel diepte-interview waarbij de relevante containerstromen en de opportuniteiten voor modal shift in kaart werden gebracht. De verzamelde informatie werd hierna samengevat in een logistieke foto's voor elk betrokken bedrijf apart. Voor Belgisch Limburg werden er in deze fase 15 logistieke foto's opgeleverd die tezamen een containervolume vertegenwoordigen van maar liefst 30.000 TEU/jaar dat vandaag over de weg wordt vervoerd.

Voor Nederlands Limburg bleek het dit een veel moeilijkere opgave. Het feit dat de verladers in deze provincie in het verleden al intensief benaderd werden door de containerterminals -met de nodige concurrentie tot gevolg- is hier zeker niet vreemd aan.



### c) Resultaten van de tweede fase:

In deze fase werden de 10 meest overtuigende logistieke foto's geselecteerd voor uitwerking tot pilootproject. Voor elk van deze pilootprojecten werd een ervaren expert aangeduid die een operationeel concept ontwikkelde op basis van een doorgedreven analyse van de goederenstromen van de betrokken bedrijven. Uiteindelijk zal aan deze bedrijven een implementatieplan worden overhandigd waarin alle elementen vervat zitten die hen moeten toelaten om een effectieve modale verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart te realiseren.

De cases voor Belgisch Limburg zijn H. Essers (Genk), Konings (Zonhoven), BOSE (Tongeren) en Punch Powertrain (St.Truiden) en Scania Parts Logistics (Opglabbeek). Bij al deze bedrijven werd er een belangrijke potentiële kostenbesparing (10 - 20%) en een aanzienlijke reductie van de CO2-uitstoot (20 – 25%) geïdentificeerd in geval van overstap naar de binnenvaart.