

Eindrapportage pilotproject Wetron - terminal Budel-Weert

*Haalbaarheidsonderzoek voor het opzetten van container
binnenvaardiensten tussen:*

Rotterdam-Budel/Weert v.v.

Antwerpen-Weert/Budel v.v.

november/december 2014



MS Schiehopper passeert de stadsbrug in Weert

Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het interregproject Grenzeloze Logistiek, impactproject 5.2

Het onderzoek is mogelijk gemaakt door financiële steun vanuit Interreg Vlaanderen Nederland, met als financierende partners, Europese Unie, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Provincie Limburg (NL) en de Kamer van Koophandel.



2



Europese Unie

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

provincie limburg



WETRON
Transport & Logistics

Inhoudsopgave

Management Samenvatting	4
1. De aanvraag voor de pilot in het kort	6
2. Aanleiding en doelstelling	7
3. Update van het ladingpotentieel	10
4. De proefvaarten	11
5. De terminal Budel-Weert als onderdeel van het regionaal inland terminal netwerk	14
6. Conclusies en aanbevelingen	17
7. Beknopte financiële rapportage	19
Bijlage – foto's	20 e.v.

Management Samenvatting

Sedert 2008 loopt er in de regio Weert een initiatief om een terminal te ontwikkelen aan de Zuid-Willemsvaart – een terminal met een regionale functie.

In het kader van het project Quick Win Binnenhavens is er voor dit project subsidie verkregen.

Betrokken partijen zijn de gemeente Weert, als toekomstig eigenaar van de grond en verpachter, Nyrstar, als momenteel eigenaar van de grond, potentiële verlader en huidig en toekomstig gebruiker van de haven voor de zwavelzuurverlading. Daarnaast is er een beoogd operator te vormen door Wetrone, Gebroeders Versteynen en Huizing Management.

De voorbereidingen voor ontwikkeling van de haven zijn in een vergevorderd stadium, maar tot eind 2014 “on hold” gezet vanwege de problematiek van stikstofdepositie.

Eind 2014 was er echter perspectief op een oplossing van deze problematiek.

In het licht van deze ontwikkelingen werd de kans aangegrepen om in het kader van het programma Grenzeloze Logistiek een aantal proefvaarten te organiseren.

Doordat ter plekke de voorzieningen (nog) niet up-to-date zijn dienden er speciale maatregelen genomen te worden, zoals de éénmalige huur van een torenkraan. De subsidiegelden werden ingezet om deze extra kosten af te dekken en eventuele onderbezetting van de boot.

Uiteindelijk werden er twee proefvaarten ondernomen, één met lossen-laden te Budel-Weert op 10 november 2015 en één met lossen-laden op 8 december. Dit telkens met de MS Schiehopper (lengte 63 m – breedte 7,03 m – maximum laadvermogen voor deze bestemming circa 550 ton).

De beide proefvaarten waren retourtrips via verschillende routes.

Aan de proefvaarten en het proces eraan voorafgaand kunnen de volgende conclusies worden verbonden:

Het ladingpotentieel is aanwezig en in grote lijnen onveranderd sedert 2008/2009;

Het ladingpotentieel is gedeeltelijk ge-update naar aanleiding van deze proef;

Onder de belangrijkste verladers blijft de animo om gebruik te maken van de terminal, dit bleek bij een rondgang om te vragen of men deel wil nemen aan de proefvaarten;

Men denkt de volgende verbeteringen te kunnen bereiken:

- *Verbeteringen in de eigen efficiency;*
- *Verbeterde effectiviteit (reactie);*
- *(Beperkte) kostenreducties;*
- *Een betere CO2 footprint*

(wanneer alle lading via dit terminal zou gaan, zou dit een CO2 reductie opleveren van ruim 2000 ton per jaar en een reductie in het aantal vrachtwagen kilometers van meer dan 3 miljoen per jaar)

Diversiteit aan herkomsten en bestemmingen voor wat betreft kaaien en havens in de grote zeehavens, maakt het lastig om ladingen te combineren;

Daardoor is er een noodzaak om deel te nemen aan een groter netwerk van terminals en het opzetten van “lijndiensten”;

Het niet volledig beladen varen maakt een operatie snel verliesgevend – er dient “slim” met lege containers omgegaan worden - hier ligt potentieel toegevoegde waarde voor de terminal;

Afstemming van trailers met de snelheid van lossen-laden is ook zeer bepalend voor de rentabiliteit van de operatie zowel in de haven als bij de verlader;

De voorziene infrastructurele werken zijn nodig om de terminal op een verantwoorde wijze te kunnen exploiteren;

Voor een aantal alternatieve trajecten werden vaartijden en mogelijke beperkingen vastgesteld (helaas kon de veelbelovende route via het Maximakanaal nog niet gebruikt worden, vanwege stremmingen);

De proefvaarten hebben geen aanleidinggegeven tot klachten van omwonenden.

1. De aanvraag voor de pilot in het kort

Sedert 2008 loopt in de regio Weert de ontwikkeling van een plaatselijk terminal aan de Zuid-Willemsvaart. De plannen zijn in een vergevorderd stadium. Ze hebben echter significante vertraging opgelopen vanwege de relatief nieuwe problematiek rond de NOx depositie. Hierdoor is er voor gekozen om de aanvraag voor een omgevingsvergunning vooralsnog niet in te dienen.

Eind 2014 leek er een oplossing voor dit probleem realiteit te worden. In het licht hiervan kwam de gelegenheid om in het kader van het project Grenzenloze Logistiek een aantal proefvaarten te organiseren erg goed uit. Er werd besloten een aanvraag te doen ten behoeve van een aantal proefvaarten. Doelstelling van de proefvaarten was om meer ervaring op te doen, aan verladers het concept te tonen en te tonen, dat het project nog leeft en aan omwonenden, dat de overlast zeer beperkt of zelfs afwezig is.

Het ladingpotentieel is gedeeltelijk nog een keer ge-update en vastgesteld op *maximaal*: ruim 8000 containers inbound en ruim 13000 outbound, voor een regio minder dan 20 kilometer rondom de terminal. Dit geldt voor bestaande verladers. Het terrein direct rond de terminal (DIC- Duurzaam Industrierrein Cranendonck) moet nog worden ontwikkeld en is niet in de cijfers meegenomen, maar biedt zeker zicht op meer.

Voor de proefvaarten werd een schip ingeschakeld, dat qua maatvoering maximaal is uitgevoerd voor deze vaarwateren – voor deze bestemming kan het 32 TEU meenemen. Tijdens de proefvaarten werd weer de nodige praktische ervaring opgedaan.

Voor de proefvaarten werd de volgend begroting gemaakt (met gelijk hierin de realisatie – deze wordt echter nader toegelicht in hoofdstuk 7):

Kosten proefvaarten Antwerpen of Rotterdam-Weert vv, alle kosten ex-BTW

Eerste proefvaart, laden/lossen - 10 november 2014

Tweede proefvaart, laden/lossen - 8 december 2014

Kosten											
				Budget	Actual	Document	Crediteur	Budget	Actual	Document	Crediteur
Boothuur	4 dagen	a €1300		€ 5.200,00	€ 4.000,00	20.143.071	ProLog	€ 5.200,00	€ 4.000,00	20.143.277	ProLog
Gasolieverbruik	4000 ltr	a €350 per m3		€ 1.400,00	€ 2.258,02	20.143.071	ProLog	€ 1.400,00	€ 1.799,64	20.143.277	ProLog
Havengelden Rotterdam/Antwerpen				€ 150,00	€ 129,34	20.143.071	ProLog	€ 150,00	€ 129,34	20.143.277	ProLog
Kraanhuur	8 uur	a €290		€ 2.320,00	€ 3.847,50	51404575	Herpertz	€ 2.320,00	€ 3.212,50	51404885	Herpertz
Voor- Natransport	2 x 12 x €195			€ 4.680,00	€ 2.372,50		Wetron	€ 4.680,00	€ 2.224,22		Wetron
Onvoorzien				€ 500,00	€ -		incl. posten	€ 500,00	€ -		incl. posten
Totaal kosten				€ 14.250,00	€ 12.607,36			€ 14.250,00	€ 11.365,70		
Subsidie				€ 5.010,00	€ 5.010,00			€ 5.010,00	€ 5.010,00		
Kosten minus subsidie				€ 9.240,00	€ 7.597,36			€ 9.240,00	€ 6.355,70		
Kosten per container				€ 385,00	€ 237,42			€ 385,00	€ 205,02		
Opbrengsten											
Budget: 2 x 12 containers: a €385				€ 9.240,00	€ 5.322,24		Wetron	€ 9.240,00	€ 4.989,60		Wetron
Actual proefvaart 1: 16/16, proefvaart 2: 15/15				€ 9.240,00	€ 5.322,24			€ 9.240,00	€ 4.989,60		
Totaal opbrengsten				€ 9.240,00	€ 5.322,24			€ 9.240,00	€ 4.989,60		
Tekort per proefvaart				€ 5.010,00	€ 7.285,12			€ 5.010,00	€ 6.376,10		
Begeleiding en rapportage											
Begeleiding				€ 800,00	€ 800,00	1412061	HMS BV	€ 800,00	€ 800,00	1412062	HMS BV
Rapportage				€ 1.600,00	€ 1.600,00	1412061	HMS BV	€ 1.600,00	€ 1.600,00	1412062	HMS BV
				€ 2.400,00	€ 2.400,00			€ 2.400,00	€ 2.400,00		

2. Aanleiding en doelstelling

In 2008 zijn de eerste gedachten gevormd om een terminal te ontwikkelen aan de Zuid-Willemsvaart ten westen van Weert en ter hoogte van Budel. De haven is reeds aanwezig en rond 1880 aangelegd ten behoeve van de zinkfabriek (momenteel bekend onder de naam Nyrstar). In het verleden werd de haven op grote schaal gebruikt voor de aanvoer van erts en de afvoer van gereed product. Tegenwoordig vindt de aanvoer van erts plaats middels het spoor en de aanvoer van overige hulpstoffen en de afvoer van gereed product over de weg. De haven is momenteel alleen in gebruik voor de afvoer van zwavelzuur, een restproduct van de zinkproductie. Doordat de haven nog maar beperkt in gebruik is, is de infrastructuur behoorlijk vervallen.

Donderdag 14 september 1967



De haven van de Kempensche Zinkmaatschappij heeft de grootste goederenomslag van alle havens in het land van Weert.

Haven Zinkfabriek drukste particuliere haven Weerter land

Archiefbeelden haven zinkfabriek

In de planvorming zijn achtereenvolgens de volgende stappen doorlopen:

Voorjaar 2009 – haalbaarheid studie

Eind 2009 – aanvraag subsidie Quick Win Binnenhavens (Quick Win II)

Zomer 2009 – eerste proefvaart

Februari 2010 – toekenning subsidie Quick Win Binnenhavens

2010-begin 2011 – flora- en fauna studie

2011 – aandacht problematiek lokale stikstof depositie

2012- januari 2013 studie stikstofdepositie Oranjewoud

2012 – intentie overeenkomst beoogd operators

Parallel hieraan werden de volgende zaken voorbereid:

- a. Grondoverdracht Nyrstar – gemeente/exploitant
- b. Concept exploitatie overeenkomst gemeente – exploitant
- c. Bestek ontwikkeling havengebied
- d. Bouwvergunning

Tijdens dit traject werd echter duidelijk, mede op basis van de uitkomsten van de studie van Oranjewoud, dat een aanvraag omgevingsvergunning geen kans zou maken op basis van de vigerende richtlijnen rond stikstof depositie. Dit was aanleiding om bovenstaande punten (a-d), alsmede de aanvraag omgevingsvergunning nog niet (finaal) af te ronden.

In september 2014 is door alle betrokkenen (gemeente, provincie, Nyrstar, exploitant) hernieuwd overlegd. Dit met het oog op de te verwachten wijziging in wet- en regelgeving rond stikstofdepositie. (Voor 1 april 2015 is de inwerkingtreding van de PAS-wetgeving aangekondigd – PAS: Programmatische Aanpassing Stikstofdepositie. Deze wetgeving voorziet in ruimere toepassing van depositienivo's en de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen (mitigerend, compenserend danwel salderend).

Met het oog hierop is het traject voor de aanvraag van een omgevingsvergunning weer opgestart – hoewel duidelijk is, dat de feitelijke vergunningsaanvraag niet eerder dan 1 april 2015 kan plaatsvinden. Voor deze vergunning is ook weer een aanvullende studie nodig rond de feitelijke stikstof depositie – deze is inmiddels ook weer in opdracht gegeven bij Royal HAS Koning/DHV en wordt in januari afgerond.

(Daarnaast is inmiddels besloten om in ieder geval al een vergunningaanvraag voor te bereiden en in te dienen voor een "light-versie" van de haven. Dat wil zeggen, dat vooralsnog alleen wordt meegenomen de containeroverslag per schip. De bulkoverslag wordt vooralsnog weggelaten, alsmede de goederenoverslag per trein. Deze laatste twee elementen zullen worden toegevoegd wanneer er daadwerkelijk behoefte aan is en wanneer de PAS-wetgeving daadwerkelijk van kracht is.)

Met deze stappen is de kans op realisatie van de terminal op korte termijn reëel geworden. De mogelijkheid om middels aanvullende subsidies een aantal proefvaarten te organiseren werd dan ook graag benut.

Na de proefvaart van 2009 waren de doelstellingen van deze proefvaarten met name gericht op:

Port-to-door en Door-to-poort processen en doorlooptijden;

- Showcase aan de omgeving, dat overlast, waar een beperkt aantal mensen voor vreest feitelijk niet aanwezig is;

- Voor potentiële verladers aangeven, dat het project naar langdurig oponthoud nog leeft en binnenkort realiteit wordt;
- Een verdere “proof-of-concept” maar dan deze keer ook inclusief een aantal daadwerkelijke lossingen en ladingen, om het leereffect te maximaliseren;
- Nader vaststellen hoe de terminal past in het zuid-nederlandse netwerk.

3. Update van het ladingpotentieel

10

In het kader van de haalbaarheidsstudie is in 2009 reeds een goed beeld gekregen van het ladingpotentieel in de regio. De terminal richt zich met name op verladers in een straal van circa 20 kilometer rond de terminal. Met name nog het meest op bedrijven in de categorie “zware industrie”, die zich in de nabijheid bevinden rond de terminal op de bedrijventerreinen de Kempen, Kanaalzone en het nog te ontwikkelen DIC (Duurzaam Industrierrein Cranendonck).

In de aanloop naar de proefvaarten bleek andermaal een groot animo voor het project. Los van een eventueel kostenvoordeel zien verladers er de mogelijkheid in om lading van de weg te halen (CO2 footprint en overlast). De proefvaarten dienden zich op redelijk korte termijn aan, dit maakte het voor partijen niet altijd mogelijk om mee te doen. Daarnaast bleek het combineren van vrachten soms lastig vanwege herkomst van- en bestemming naar verschillende havens/kaaien. Dit is één van de leer-effecten van de proefvaarten geweest, alsmede aanleiding om versterkt te kijken naar samenwerking in het zuid-nederlandse netwerk.

Ter gelegenheid van de proefvaarten is echter het lading-potentieel gedeeltelijk ge-update. Dit is weergegeven in onderstaande tabel. Duidelijk moet zijn, dat niet alle lading potentieel in aanmerking komt om via de haven verladen te worden. Bijvoorbeeld in het geval Nyrstar loopt dit gedeeltelijk via het spoor en lijkt het niet waarschijnlijk, dat de boot hiermee kan concurreren.

Ladingpotentieel Terminal Weert-Budel, schatting per jaar

gedeeltelijk geupdate ultimo december 2014

	Import	Export	
	40ft	40ft	
Mazal International		20	
DeeDee Plastics	15		
Vtech	800		
Nedzink	2	10	
Nyrstar		9000	
Joosten Products		1200	20ft zwaar
Trespa - export		100	
Wetron	3100		Incl oa Trespa Import
BRB	175	350	
Unicorn		250	
Crest		4	
UTC	350		
Bredox		2000	20ft zwaar
Henkelman	1200		
Cranenbroeck	3000		
Bemar	25		
van Gennip Textiles	50		
Ruband		100	
Stafa	100		
Lidl	pm		
Isidorus	bulk		
Totaal	8817	13034	

In principe waren Bredox, Joosten, Unicorn en Nyrstar bereid mee te doen, maar lukte het niet om voornoemde redenen om lading mee te combineren of sloot de timing van de proefvaart niet aan bij de aankomst- vertrektijden in Rotterdam of Antwerpen.

4. De proefvaarten

Uiteindelijk werden een tweetal proefvaarten uitgevoerd, telkens een retourtrip.

Hieronder de gegevens per proefvaart *(met cursief conclusies/aanbevelingen)*

Voor de beide proefvaarten werd gebruikt gemaakt van de MS Schiehopper – een schip vergelijkbaar met de LingeHopper van de eerste proefvaart. Het soort schip waarvan is aangetoond, dat het optimaal is gedimensioneerd voor met name de Zuid-Willemsvaart vanaf Nederweert naar Budel.

De eerste proefvaart vond plaats tussen 6 november en 11 november. Met het feitelijke laden en lossen op maandag 10 november.

Er werden 16 containers aangevoerd vanuit de haven van Antwerpen:

Volgens documenten: 7x 40' + 9x 40' HC, feitelijk 8 x 40' + 8 x 40' HC. Volgens documenten netto gewicht 236,2 ton, werkelijk 396,8 (bruto 456,8).

Door deze afwijkingen in zowel containermix, als in gewicht, was het slechts door enig geluk, dat de Schiehopper alle beoogde containers mee kon nemen. Nader onderzoek leverde vervolgens op, dat er inderdaad fouten in de documenten zaten. Een vervelende samenloop van omstandigheden, dit was in meer dan tien jaar tijd nog niet voorgekomen met zendingen van deze verlader.

Hiermee werd aangetoond, dat juistheid van documenten zeer belangrijk is: Bij onjuiste gewichten kan de stabiliteit van het schip in het geding komen. Iets wat tijdens het laden wel geconstateerd wordt, maar wat vervolgens kan leiden tot vertragingen, danwel, dat lading niet wordt meegenomen!

Ook met enig geluk bleek, dat een schip met deze lading en diepgang (2,07m) feitelijk aan de grond lag bij de kade tijdens het lossen.

Sedert de laatste proefvaart in 2009 is de haven er zeker niet dieper op geworden en werd de noodzaak tot baggeren, deel van het renovatie-traject eens te meer aangetoond.

Daar er voor het feitelijk laden en lossen verder nog geen voorzieningen aanwezig waren in de vorm van een portaalkraan of reachstacker, moest de toevlucht worden genomen tot een mobiele telescoopkraan. Dit werkt natuurlijk minder efficiënt, dan met eerstgenoemde voorzieningen: Haken moeten handmatig aan de containers bevestigd worden.

Wel werd echter duidelijk, dat de beschikbaarheid van trailers nauwkeurig afgestemd moeten worden op het tempo waarmee een kraan containers kan laden en lossen. Schip en kraan hebben het hoogste uurtarieven moeten dus niet moeten wachten op trailers!

De lading waar het om ging had bestemming Trespa. Met beide proefvaarten werd dan ook met name bij uitstek aangetoond hoe de terminal bij kan dragen aan de drie doelstellingen, die men heeft gesteld:

Flexibiliteit: De bestemming Trespa bevindt zich op slechts 3,3 km van de haven, wat overigens ook geldt voor een aantal potentiële verladers. Dit betekent, dat er in de praktijk snel geschakeld kan worden tussen containers, afhankelijk van en specifieke vraag;

Efficiency: Bij deze proef werd nog gebruikt van conventionele trucks, maar gezien de afstand zouden hier in de toekomst terminal trekkers ingezet kunnen worden. Hiermee pendelen en slim inzetten van trailers en chauffeurs, hierdoor kan een grote mate van efficiency bereikt worden;

Groen: Het spreekt voor zich, dat de aan- en afvoer van containers over een afstand van 3,3 km, waarbij niet langs woonwijken gereden hoeft te worden in plaats van het over de weg vervoeren een veel "groener" alternatief is! Alleen bij deze proef ging het al om 62 containers!

Op de terugweg werden bij de eerste proefvaart 16 lege containers (weer 7 x 40' + 9 x 40' HC, met een gewicht van 60,0 ton) mee genomen. Iets wat we in de toekomst willen vermijden, door deze slim in te zetten voor retourzendingen. Een functie die een terminal zeker kan bekleden.

Het vervoeren van lege containers is echter in zoverre een interessante exercitie, dat hierdoor het schip "hoog" komt te liggen. In verband met brughogtes is een dergelijke trip derhalve interessant. Voor de stabiliteit dient ballastwater ingenomen te worden.

De tweede proefvaart vond plaats tussen 4 december en 9 december. Het feitelijk laden en lossen vond plaats op 8 december. Andermaal met de Schiehooper.

Deze keer ging het om 15 (15 x 40') containers, met een totaal netto gewicht van 362,5 ton (bruto 448,0 ton).

Een van de doelen van de proefvaarten was om vaartijden vast te stellen van/naar Antwerpen/Rotterdam, via verschillende routes. Voor de toekomst worden trajecten met tussenstops verwacht. Als tussenstops wordt gekeken naar Stein (van- en naar Antwerpen) en Veghel (van- en naar Rotterdam). Gezien brughogtes kunnen er van- en naar Budel maximaal 16 FEU meegenomen worden. De beoogde schepen zijn echter in staat om 24 FEU mee te nemen. Het idee is om vanuit Rotterdam of Antwerpen met maximaal 24 FEU te varen (3 lagen) en in Veghel/Stein respectievelijk 8 (of eventueel meer) containers te lossen met lokale bestemming of eventueel bestemming regio Weert-Budel en door te varen met maximaal 16 FEU naar de terminal Weert-Budel. Vanuit Weert-Budel kan er vervolgens weer teruggevaren worden richting Rotterdam of Antwerpen met maximaal 16 FEU. Hier kunnen vervolgens weer in Veghel of Stein tot maximaal 24 FEU bijgeladen worden afkomstig van lokale verladers of zelfs vanuit de regio Weert-Budel.

Het idee is om volgens een dergelijk schema een "lijndienst" te organiseren, bijvoorbeeld Antwerpen-Stein-Weert/Budel-Veghel-Rotterdam-Veghel-Weert/Budel-Stein-Antwerpen. Hieromtrent zijn er al contacten met verschillende partijen.

Helaas kon tijdens deze proefvaarten het traject via Veghel nog niet gebruikt worden, vanwege problemen bij het nieuwe Maximakanaal. Als alternatief is er via Tilburg gevaren. Dit kon alleen retour, met lege containers, gezien de beperkingen in diepgang bij Tilburg van 1,95m. Echter voor de toekomst wordt dit gezien als een mogelijk traject, dat een verbetering in vaartijd kan brengen. Evenals trouwens de ingebruikname van het nieuwe sluizencomplex bij Ternaaijen.

Tijdens deze proefvaarten werden de volgende vaartijden vastgesteld:

Vaartijd Antwerpen-Weert/Budel v.v. is 28 uur (via het Albertkanaal)

Vaartijd Weert/Budel-Antwerpen via Tilburg is ca 29 uur

*Vaartijd Weert/Budel-Antwerpen over de Maas is ca 25 uur**

*Vaartijd Weert/Budel-Rotterdam over de Maas is ca 24 uur**

Vaartijd Rotterdam-Weert/Budel over de Maas is ca 32 uur.

**Deze beide vaartijden waren beter dan verwachting*

Het betreft hier netto-vaartijden exclusief stremmingen en verplichte rusttijden.

Aangetoond en ten dele bevestigd voor verladers in de regio Weert zijn een aantal zaken:

Bij kandidaat verladers zal een hernieuwde analyse moeten worden gemaakt van met name de containerstroom. In volumes, soort containers en haven van herkomst/bestemming. Zeer bepalend voor de rentabiliteit van de haven zal zijn of de schepen in beide richtingen (bijna) volledig beladen zijn, maar nog bepalender of de containers in beide richtingen vol zijn.

Bij deze proefvaart is geconstateerd, dat er containersstromen in beide richtingen zijn van lege containers (van verschillende verladers). Hier ligt een kans voor de terminal om een rol te kunnen spelen in het beschikbaar stellen van containers, die leeg beschikbaar zijn gekomen en/of te dienen als empty depot.

Dit kostenvoordeel kan (ten dele) worden doorgegeven aan de verladers en moet dus “een win” zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Daarnaast is de fysieke afstand tot de terminal (veel) veel kleiner, dan dat die momenteel is voor de verladers. Hier staat tegenover, dat de schepen verder moeten varen, met relatief weinig lading – maar per saldo zal een kostenvoordeel blijven.

Niet direct financieel, maar een zeer belangrijk voordeel zal zijn, dat zelfs wanneer de terminal de containervolumes gaat krijgen, die men voor ogen heeft – er nooit meer dan 1 tot maximaal twee containersschepen per dag afgehandeld zullen gaan worden. Met andere woorden er zullen dan maximaal 32 FEU arriveren en 32 FEU vertrekken. *Binnen dergelijke volumes is het zeer makkelijk bepaalde containers desgewenst prioriteit te geven – dit ten opzichten van een grotere terminal danwel deep-sea port.*

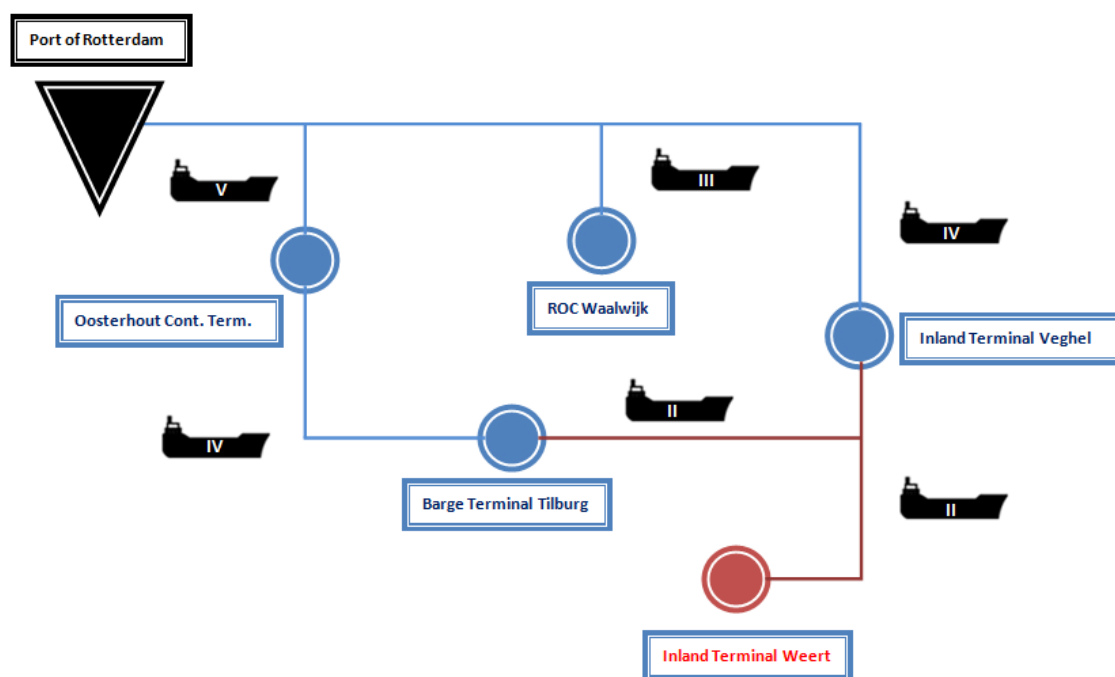
Gebleken is wel, dat ladingen bestemmingen en herkomsten kunnen hebben van uiteenlopende terminals/kaaien. Dit is relatief inefficiënt voor met name kleinere schepen. Dit pleit ervoor om deel te gaan vormen van een groter netwerk. Dit is van het begin af aan de doelstelling geweest van de terminal. Dit kan in de vorm van samenwerking met met name Stein (qua containervolumes, beter passend bij Weert/Budel dan Born) en het Brabant Intermodal Network (BIM). Met betrekking tot de BIM heeft inmiddels een uitgebreide analyse plaatsgevonden.

5. De terminal Budel-Weert als onderdeel van het regionaal inland terminal netwerk

De afgelopen jaren hebben er de nodige ontwikkelingen plaatsgevonden in de regio Weert alsook in het multimodale netwerk van de Provincie Noord – Brabant. Door verschillende infrastructurele ontwikkelingen, is het Wilhelminakanaal in Brabant toegankelijk voor klasse IV binnenvaartschepen tot Sluis 2 en zal met ‘Fase 1,5’ ook industrieterrein Loven voor klasse IV schepen toegankelijk zijn. Daarnaast zal op 1 januari 2015 de Zuid-Willemsvaart (met uitzondering van het gedeelte Nedeweert-Belgische grens) officieel worden geopend voor schepen met vaarklasse IV, waar dit

voorheen nog verlengd vaarklasse II was. Beide ontwikkelingen aan de infrastructuur hebben een impact op de propositie van de haven van Weert, omdat zowel het Wilhelminakanaal als de Zuid-Willemsvaart op mogelijke routes van en naar de Rotterdamse haven liggen.

Daar komt bij dat eind 2009 een samenwerkingsverband is gestart tussen 4 inland terminals¹ in de provincie Noord Brabant, genaamd Brabant Intermodal. Een van de moederbedrijven van Brabant Intermodal is Barge Terminal Tilburg van GVT Group of Logistics, welke projectpartner en beoogt mede-exploitant is van de te ontwikkelen terminal in Weert – Cranendonck. Deze gezamenlijke dochter heeft men opgericht om samenwerking tussen de terminals tot stand te brengen en deze samenwerking een eigen identiteit te geven. Sinds 2009 zijn binnen dit samenwerkingsverband diverse initiatieven ontplooid om de logistieke ketens van deze terminals te verbeteren. Zo wordt er gebruik gemaakt van elkaars capaciteit om containers aan en af te voeren tussen Rotterdam en het Brabantse achterland en wordt lading gebundeld om zo snel mogelijk de containers bij de verlader te krijgen en toch het gewenste service niveau te garanderen. In onderstaand figuur is dit bestaande netwerk, inclusief de nieuw te ontwikkelen terminal in Weert, schematisch weergegeven.



Schematische weergave multimodaal netwerk Brabant Intermodal inclusief haven Weert

Omdat de terminal Weert, met als mede-exploitant GVT Group of Logistics, in dit bestaande netwerk van inland terminals zou worden opgenomen, ontstaan talloze mogelijkheden om de verladers in de regio Weert – Cranendonck optimaal te kunnen bedienen.

¹ De 4 moederbedrijven van Brabant Intermodal zijn: Barge Terminal Tilburg, Regionaal Overslag Centrum Waalwijk, Oosterhout Container Terminal en Inland Terminal Veghel

In het samenwerkingsverband van Brabant Intermodal worden diverse logistieke concepten toegepast om de uiteindelijke service naar de klant te verbeteren en prijstechnisch zo competitief mogelijk te blijven. Een issue in het transport van en naar de Rotterdamse haven is de enorme verscheidenheid aan terminals in de haven en de differentiatie in de hoeveelheid rederijen waarmee verladers kunnen samenwerken. Hierdoor is het vaak erg lastig een frequente en snelle service te bieden naar verschillende bestemmingen in de haven. Door het combineren van lading met andere terminals op de route, zou men vanuit Weert in staat zijn om alle bestemmingen in de Rotterdamse haven op basis van hoge frequentie en relatief snelle service aan te bieden aan de verladers in de regio Weert – Cranendonck.

Een mogelijk manier om deze bundeling van ladingstromen toe te passen, is door het inrichten van Hub – en - Spoke verbindingen. Dit houdt in dat er zich in een netwerk een bepaald knooppunt of bepaalde knooppunten bevinden waar ladingstromen samen komen (Hubs) van en naar overige bestemmingen (Spokes). Voor huidige ladingstromen in het Brabant Intermodal netwerk wordt de terminal in Oosterhout met enige regelmaat gebruikt als hub voor de consolidatie van ladingstromen. De grootste voordelen die je middels een dergelijke consolidatie kunt bereiken, is het realiseren van schaalvoordelen en het tot stand kunnen brengen van directe (punt-punt) verbindingen van en naar terminals in de Rotterdamse haven. Niet alleen worden zo kosten bespaard op het vaartraject, ook neemt de betrouwbaarheid en snelheid van het intermodale product toe, omdat het binnenvaartschip slechts een tot enkele adressen in de haven heeft en niet vele terminals af hoeft. Een dergelijk concept als hub-en-spoke heeft echter ook als nadeel dat er een extra overslagpunt/-moment aan de keten wordt toegevoegd. Dit zorgt ervoor dat er naast extra vertraging ook extra kosten optreden op de keten. Echter, wanneer de besparing door schaalvoordelen en de tijdwinst in de haven opwegen tegen de extra overslagkosten/-tijd, is het hub-en-spoke model een uiterst geschikt alternatief voor het klassieke model. Voor de casus terminal Weert – Cranendonck is de verwachting van GVT Group of Logistics en haar partners binnen Brabant Intermodal, dat de terminal in Weert zich bij uitstek zou lenen voor een hub-en-spoke model. Vanwege de verruiming van de Zuid-Willemsvaart en de daarmee gepaard gaande schaalvergroting, kan men de benodigde schaalvoordelen realiseren vanaf terminal Veghel. Ditzelfde geldt via het Wilhelminakanaal via terminal Tilburg. Vanwege de afstand die schepen vanaf deze terminals nog af moeten leggen naar de Rotterdamse haven, is de verwachting dat de besparing in tijd en kosten opwegen tegen het invoegen van een extra overslagpunt / -moment.

Naast het hub-en-spoke model zijn er echter nog andere mogelijkheden voor een terminal in Weert om het multimodale transport van containers te optimaliseren. Binnen Brabant Intermodal wordt namelijk ook het 'lijndiensten' concept toegepast. Dit houdt in dat het binnenvaartschip als een soort bus verschillende stops maakt bij inland terminals en daar containers aflaadt en bijlaadt. Door een dergelijke combinatie te maken met collega terminals, ontstaat een dynamische uitwisseling van lege containers, waarover later verder zal worden uitgeweid, en kan de capaciteit van een schip worden vergroot omdat deze vaker wordt benut. Daar komt bij dat men tot Veghel met drie lagen containers zou kunnen varen. Deze derde laag zou in Veghel kunnen worden gelost, waarna men met 2 lagen containers door zou kunnen varen naar Weert. Door een dergelijke combinatie zal de kostprijs van

alle containers op het schip dalen. Een dergelijk concept wordt reeds door Brabant Intermodal toegepast op het traject Tilburg – Oosterhout – Rotterdam v.v.. en zorgt voor een daling in de kostprijs van het binnenvaarttransport per container van 10-15%.

Optimaal inzetten lege containers en minimaliseren lege kilometers

Een belangrijke functie die een inland terminal vervuld, is het bij elkaar brengen van import en export stromen. In een regio met veel verladers zijn vaak mogelijkheden om de containers die leeg geraken na import in te zetten voor het laden van exportlading. Wanneer men gebruik maakt van wegtransport worden dergelijke mogelijkheden vaak niet gezien, laat staan dat men veelvuldig van deze mogelijkheden gebruik maakt. Een inland terminal fungeert echter als een buffer voor de opslag van zowel volle en lege containers. Tevens heeft men inzicht in alle containers die nog gelost dan wel geladen zullen worden. Door deze functie als consolidatiepunt van containerstromen, kan een inland terminal de kansen tot het opnieuw inzetten van lege containers uitstekend benutten. Zo worden lege transportkilometers bespaard.

Door de samenwerking binnen Brabant Intermodal zijn er talloze mogelijkheden lege containers uit te wisselen met collega terminals. Door dit te doen, is de kans groter dat combinaties tussen import en export gemaakt kunnen worden. Zeker wanneer men deze mogelijkheden combineert met concepten als hub-en-spoke en de genoemde lijndiensten, is er veel optimalisatie mogelijk.

Door het toevoegen van de terminal in Weert aan het netwerk van Brabant Intermodal, ontstaat een positieve propositie richting de verladers in de regio Weert – Cranendonck. Omdat men mogelijkheden heeft de ladingstromen te combineren met de reeds bestaande stromen in het netwerk, zal men in staat zijn een hoge kwaliteit service te bieden (hoge frequentie en hoge betrouwbaarheid) tegen een competitief aanbod ten opzichte van het wegvervoer. Niet alleen ontstaat hierdoor een modal shift van weg naar water, door het uitwisselen van lege containers tussen de terminals in het netwerk, wordt ook het transport van lege containers teruggebracht.

6. Conclusies en aanbevelingen

Naar aanleiding van proefvaarten zelf, alsmede de voorbereidingen zijn een aantal conclusies te trekken:

Ladingpotentieel is aanwezig en in grote lijnen onveranderd sedert 2008/2009;

Onder de belangrijkste verladers blijft de animo om gebruik te maken van de terminal;

Diversiteit aan herkomsten en bestemmingen voor wat betreft kaaien en havens in de grote zeehavens, maakt het lastig om ladingen te combineren;

Daardoor is er een noodzaak om deel te nemen aan een groter netwerk van terminals en het opzetten van "lijndiensten";

Het niet volledig beladen varen maakt een operatie snel verliesgevend – er dient “slim” met lege containers omgegaan worden- hier ligt potentieel toegevoegde waarde voor de terminal;

Afstemming van trailers met de snelheid van lossen is ook zeer bepalend voor de rentabiliteit van de operatie;

De voorziene infrastructurele werken zijn nodig om de terminal op een verantwoorde wijze te kunnen exploiteren;

De terminal kan voor verladers van betekenis zijn en verbeteringen realiseren in de vorm van efficiency, effectiviteit en “groen”.

Dit kan ondermeer worden getoond middels bijgaande tabel:

Besparingstabel Terminal Budel-Weert

Uitgangspunt 1 ltr diesel is 2650 gr CO2
25 liter per 100 km
Weert-Rotterdam 148 kilometer

Bedrijf	Flow	Containers	Potentiële kostenbesparing /jaar (in Euro)	Potentiële CO2 besparing/jaar (in ton)	Reductie weg km/jaar (in meter)
Nyrstar	Outbound	9000	135000	882	1332000
	Inbound				
	TOTAAL Potentieel:				
Joosten	Outbound	1200	18000	118	177600
	Inbound				
	TOTAAL Potentieel:				
Wetron	Outbound				
	Inbound	4100	61500	402	606800
	TOTAAL Potentieel Export:				
Bredox	Outbound	2000	30000	196	296000
	Inbound				
	TOTAAL Potentieel:				
Overig	Outbound	834	12510	82	123432
	Inbound	4717	70755	463	698116
	TOTAAL Potentieel:				

	Containers	Potentiële kostenbesparing/jaar (in Euro)	Potentiële CO2 besparing/jaar (in ton)	Reductie file/jaar voor probabilliteit (in meter)
TOTAAL Potentieel:	21851	327765	2142	3233948

7. Beknopte financiële rapportage

Doordat met name de infrastructuur ter plekke, als deel van het project nog opgewaardeerd dient te worden, moest er éénmalig met speciale voorzieningen gewerkt worden, die kosten verhogend werken. Daarnaast was niet zeker of er op korte termijn voldoende (geschikte) lading gevonden zou kunnen worden voor een efficiënte belading van het schip. Voor deze tekorten zouden de financiële middelen van het project Grenzeloze Logistiek aangewend worden.

Dit levert het volgende plaatje van budget vs actual op:

Kosten proefvaarten Antwerpen of Rotterdam-Weert vv, alle kosten ex-BTW

	Eerste proefvaart, laden/lossen - 10 november 2014				Tweede proefvaart, laden/lossen - 8 december 2014			
<u>Kosten</u>	<u>Budget</u>	<u>Actual</u>	<u>Document</u>	<u>Crediteur</u>	<u>Budget</u>	<u>Actual</u>	<u>Document</u>	<u>Crediteur</u>
Boothuur 4 dagen a €1300	€ 5.200,00	€ 4.000,00	20.143.071	ProLog	€ 5.200,00	€ 4.000,00	20.143.277	ProLog
Gasolieverbruik 4000 ltr a €350 per m3	€ 1.400,00	€ 2.258,02	20.143.071	ProLog	€ 1.400,00	€ 1.799,64	20.143.277	ProLog
Havengelden Rotterdam/Antwerpen	€ 150,00	€ 129,34	20.143.071	ProLog	€ 150,00	€ 129,34	20.143.277	ProLog
Kraanhuur 8 uur a €290	€ 2.320,00	€ 3.847,50	51404575	Herpertz	€ 2.320,00	€ 3.212,50	51404885	Herpertz
Voor- Natransport 2 x 12 x €195	€ 4.680,00	€ 2.372,50		Wetron	€ 4.680,00	€ 2.224,22		Wetron
Onvoorzien	€ 500,00	€ -		incl. posten	€ 500,00	€ -		incl. posten
Totaal kosten	€ 14.250,00	€ 12.607,36			€ 14.250,00	€ 11.365,70		
Subsidie	€ 5.010,00	€ 5.010,00			€ 5.010,00	€ 5.010,00		
Kosten minus subsidie	€ 9.240,00	€ 7.597,36			€ 9.240,00	€ 6.355,70		
Kosten per container	€ 385,00	€ 237,42			€ 385,00	€ 205,02		
<u>Opbrengsten</u>								
Budget: 2 x 12 containers a €385	€ 9.240,00	€ 5.322,24		Wetron	€ 9.240,00	€ 4.989,60		Wetron
Actual proefvaart 1: 16/16, proefvaart 2: 15/15								
Totaal opbrengsten	€ 9.240,00	€ 5.322,24			€ 9.240,00	€ 4.989,60		
Tekort per proefvaart	€ 5.010,00	€ 7.285,12			€ 5.010,00	€ 6.376,10		
<u>Begeleiding en rapportage</u>								
Begeleiding	€ 800,00	€ 800,00	1412061	HMS BV	€ 800,00	€ 800,00	1412062	HMS BV
Rapportage	€ 1.600,00	€ 1.600,00	1412061	HMS BV	€ 1.600,00	€ 1.600,00	1412062	HMS BV
	€ 2.400,00	€ 2.400,00			€ 2.400,00	€ 2.400,00		

De kosten van de boothuur vielen mede, omdat er sneller dan gepland gevaren kon worden mee;

Het gasolieverbruik was op basis van de proefvaart van 2009 te laag ingeschat – dit zal na de recente prijsdalingen van brandstof nu een minder groot verschil zijn;

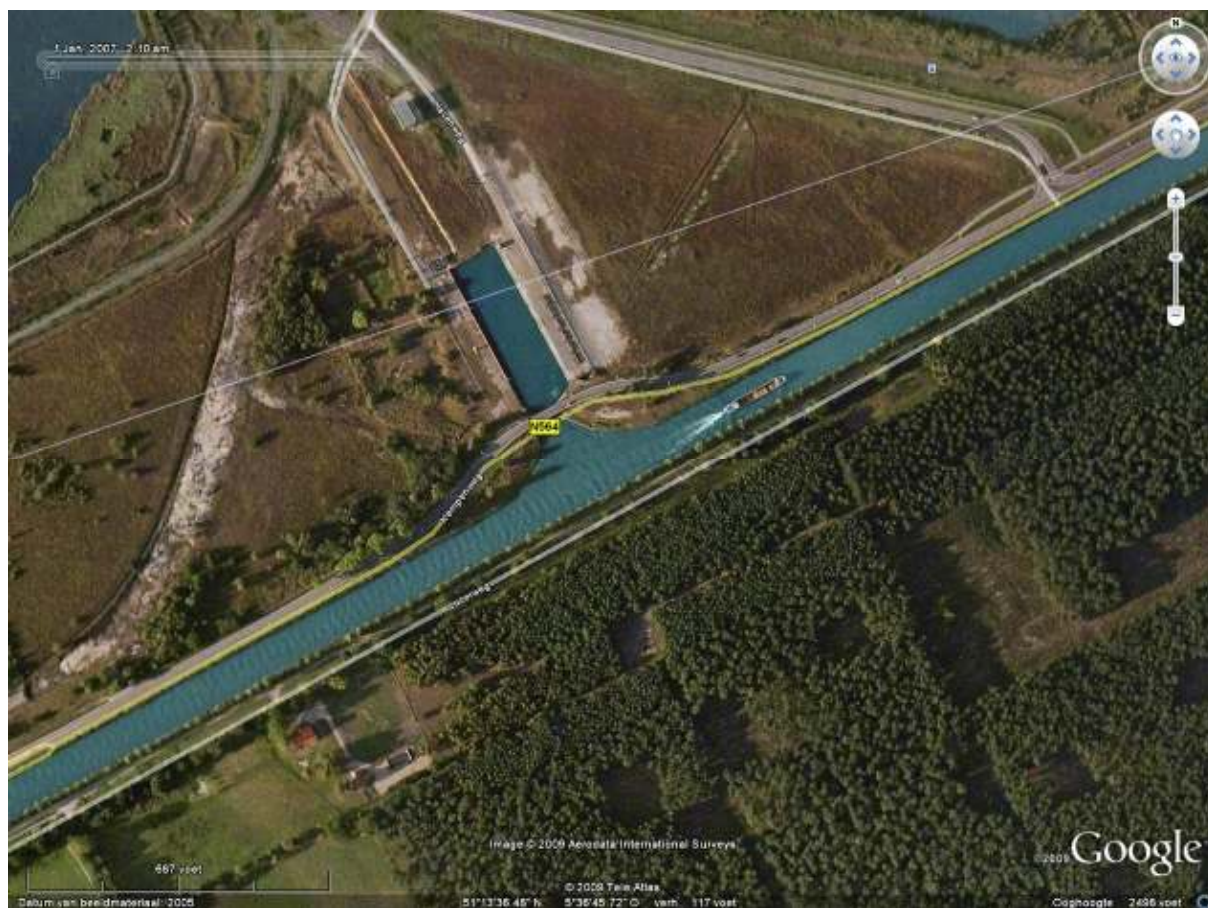
De kosten van de kraanhuur vielen tegen, vanwege de onjuistheid van de gegevens;

Door zeer efficiënt werken – waar zelfs nog aan kan worden verbeterd vielen de kosten van voor- en natransport mee;

De opbrengsten vielen zeer tegen, omdat er een opgave was gedaan per container. Voor deze klant worden echter de containers leeg momenteel voor (bijna) niets teruggebracht – dit pleit er eens te meer voor om ter plekke een empty depot te realiseren cq actief de containers in te zetten voor retourlading.

Bijlage – foto's

20



Locatie insteekhaven Budel-Weert



Artist impression terminal Weert/Budel



De Linghopper in de haven 2009



Lossen eerste proefvaart



Schiehopper afgemeerd voorbij Sluis 16, in afwachting lossing



"Geïmproviseerd lossen" met telescoopkraan