

Een aantal Vlaamse en Nederlandse partners stelden in 2007 het grensoverschrijdend project Agroship voor. Ze wilden in het Benelux-Middengebied meer vervoer van landbouw- en voedingsgrondstoffen en -producten van de weg naar het water brengen. Net voor de zomer werden twee succesvolle pilots afgesloten, waarbij aardappelproducten, zoals diepvriesfrietten en rijst, via binnenvaart in plaats van over de weg vervoerd worden.

Algemeen

[Jef Verhaeren]

Grensoverschrijdend project met succes

Project Agroship brengt vervoers

Op dit moment vaart een deltagopper twee maal per week met 8 tot 12 reefer ingevroren aardappelproducten naar Rotterdam.

Agroship wil de agrosector ervan bewust maken dat de binnenvaart ook economisch en logistiek een alternatief is voor wegvervoer. De beste manier om dat aan te tonen, is het ondersteunen van proefprojecten. Het vervoer van kleine vrachten over korte afstanden zou voor wegvervoer

pleiten, maar belangrijker nog lijkt het 'just-in-time'-principe, wat volgens de initiatiefnemers van Agroship steeds vaker neerkomt op 'just-to-late'. Volgens projectleider Willy Robijns van Agroship is het met binnenvaart mogelijk om logistieke processen beter op elkaar af te stemmen, de productie effi-

ciënter te laten verlopen, een betere dienstverlening te verzekeren en kosten te besparen.

Robijns wijst erop dat één op drie vrachtwagens agroproducten vervoert. Daardoor is de agrosector één van de belangrijkste gebruikers van wegtransport. „Dat is ook logisch. Vele agroproducten worden vervoerd over relatief kleine afstanden of moeten in een beperkte tijd geleverd worden. Toch bestaan er mogelijkheden om de binnenvaart, meer dan op dit ogenblik het geval is, bij het vervoer van agroproducten in te schakelen. Dit kan door verschillende stromen te bundelen of door het gebruik van nieuwe technieken”, aldus Robijns.

Interregionaal

Met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) moedigt de EU interregionale innovatieprojecten aan. Het project Agroship hoort, samen met 91 andere projecten, tot het programma Interreg III A (2001-2008) voor de grensregio Vlaanderen-Nederland. De totale kostprijs van Interreg III A is 180 miljoen, waarvan 60 miljoen EFRO-subsidie. Voor het project Agroship was een budget van 1,05 miljoen euro beschikbaar, waarvan 525.000 euro EFRO-bijdrage. Het project moest tegen 30 juni 2008 worden afgerond. Intussen loopt ook al het programma Interreg IV A (2007-2015), dat zich richt op de Euregio Benelux Midden-



met succes afgesloten

Overstromen van weg naar water

gebied en de Euregio Scheldemond. Publieke partners in het project Agroship zijn de beheersmaatschappijen van de Vlaamse waterwegen Waterwegen en Zeekanaal NV en De Scheepvaart NV, de Nederlandse provincie Limburg en de regionale ontwikkelingsmaatschappij Rewin West-Brabant. Privé- of privaatspublieke partners zijn Mepavex Logistics uit Bergen op Zoom, het Nederlandse platform Agro-Logistiek, het Belgische Logistiek Forum Limburg, het Belgische Maxx-Thiébaud, dat gespecialiseerd is in watertransport en de Nederlandse Stichting Projecten Binnenvaart. De coördinatie is in handen van Buck Consultants International. Tot de agrosector behoren in België 25,10 procent van de ondernemingen (goed voor 10,13 procent van de werkgelegenheid) en in Nederland 23,77 procent (goed voor 10,43 procent van de werkgelegenheid). Van de totale agrosector in België en Nederland situeert zich 25 procent in het Benelux Middengebied, waar ongeveer 90.000 agro-ondernemingen actief zijn en met 274.000 werkkrachten een omzet van 75 miljard euro realiseren. De agrosector, met verschillende subsectoren van tabak tot voedingsmiddelen is, gezien de beperkte elasticiteit van de vraag, weinig conjunctureel gevoelig en genereert dus vrij constante stromen, die hoofdzakelijk langs de weg lopen. Geen wonder dat het project zich daarop heeft gericht.

Projectleider Willy Robijns van Agroship.

Aanpak

In een eerste fase werd de ganse ketenorganisatie van de agrosector in het Benelux Middengebied in kaart gebracht. Op basis daarvan werd nagegaan welke overhevelingmogelijkheden van wegtransport naar de binnenvaart zich aandienen. Meteen werd ook gekeken naar goede voorbeelden in het buitenland. In een tweede fase ging men naar een logistieke uitwerking. Na een oproep voor ideeën werden drie innovatieve concepten geselecteerd voor pilots. Uiteraard werden ook de kostenvoordelen van deze overhevelingen in kaart gebracht.

In fase 3, die zich afspeelde tijdens het eerste trimester van 2008, werden uiteindelijk twee van de drie pilots gerealiseerd en geëvalueerd.

De twee gerealiseerde projecten zijn een vervoersoverheveling van aardappelproducten met als partners MCT-Mepavex en Lamb Weston Meijer en

een vervoersoverheveling van rijst met als partners Mars Belgium en Ewals Cargo Care. De resultaten werden naar de sector gecommuniceerd. Het project werd afgerond met een persconferentie in mei en een seminar in juni.

Tijdsbeheersing

Lamb Weston Meijer is een joint venture van het Amerikaanse Lamb Weston en het Nederlandse familiebedrijf Meijer. De onderneming heeft onder meer fabrieken in het Friese Oosterbierum, in Bergen op Zoom en in Kruiningen (Zeeland) waar ook haar hoofdzetel is gevestigd. Het bedrijf verwerkt aardappelen tot frieten, aardappelkroketten en andere producten voor de grootkeuken. De producten worden diepgevroren aangeleverd bij Partner Logistics in Bergen op Zoom, dat over een vriesveem beschikt. Tot voor kort werden de voor export bestemde producten vanuit het vriesveem met reebers (koelcontai-

>> Project Agroship brengt vervoerstromen van weg naar water

ners) langs de weg naar Rotterdam vervoerd. De tijdige aankomst van de containers in de Rotterdamse haven werd echter steeds onzekerder door de congestie op de wegen.

Bij Mepavex Logistics, dat in Bergen op Zoom beschikt over 100.000 m² opslagruimte, kwam men op het idee om in het kader van het project Agroship, deze goederenstroom door haar multimodale afdeling Markiezaat Container Terminal (MCT) van de weg te verleggen naar de binnenvaart. „Met een deltahopper werden tot grote tevredenheid van de partners enkele proefvaarten uitgevoerd“, zegt Arn van der Vorst van MCT. „Op dit moment vaart het tweemaal per week met 8 tot 12 reefer van 45 voet naar Rotterdam. Tegen 2010 kan dat vertienvoudigd worden, tot 25.000 ton per jaar en als in 2011-2012 de nieuwe buitenterminal in Bergen op Zoom is voltooid, kunnen we gaan tot 50.000 ton.“

Ook bij Lamb Weston Meijer, dat al ervaring heeft met containervervoer via binnenvaart vanuit haar fabriek in Oosterbierum, is men enthousiast. Tijdsbeheersing is zeer belangrijk voor vervoer van diepgevroren producten. Alles draait om het halen van de closing (de termijn waarbinnen de reeferen moeten worden afgeleverd om ze op het zeeschip te krijgen) te Rotterdam. En ook Partner Logistics is tevreden over het experiment, waarbij het vervoer en de beschikbaarheid van de containers beter te beheersen is.

Opslagcapaciteit

Joost van der Kar van Ewals Cargo Care lichtte voor ons het tweede proefproject toe, waarbij Ewals Cargo Care zorgt voor trimodale overslag van rijst uit Noord-Italië voor Mars Belgium in Olen. „De door Mars bestelde rijst wordt aangevoerd naar het station van Navarra, waar Ewals Cargo Care een depot

heeft“, zegt Joost van der Kar. „Wij stellen ook de containers ter beschikking van de leveranciers en waken erover dat de traceerbaarheid in tact blijft. Van daar gaan de containers per trein naar Genk.“ Ewals legt wekelijks tien bloktreinen in tussen Navarra en Genk. Daarmee worden ook nog andere producten vervoerd. In Genk werden de containers rijst tot voor kort op vrachtwagens geladen die ze naar Mars Belgium in Olen vervoerden. In het kader van het project Agroship hebben Ewals Cargo Care en Mars Belgium samen een volwaardige trimodale oplossing uitgewerkt. De containers rijst worden voortaan in Genk overgeladen op binnenschepen, die in Olen worden gelost al naargelang de behoeften van Mars Belgium. „De schepen krijgen dus ook een opslagfunctie, waardoor Mars Belgium minder opslagcapaciteit nodig heeft“, zegt Van der Kar. Ook bij Mars is men dus erg tevreden met het project en het bedrijf wil het systeem toepassen voor de aanvoer van andere grondstoffen.

De beschikbaarheid van binnenschepen en schippers die professioneel (dus in overeenstemming met de strenge normen inzake voedselveiligheid) met voedingsproducten kunnen omgaan stelt nog een probleem, maar de nadelen wegen niet op tegen de voordelen van binnenvaarttransport. Dit jaar worden naar verwachting meer dan 1000 containers met rijst voor Mars Belgium geïmporteerd. Dankzij dit project worden er tussen Genk en Olen elke werkdag meerdere vrachtwagens van de weg gehaald. „Naast verminderde verkeersoverlast, veiliger wegen en minder CO₂-uitstoot zorgt deze vervoerswijze ook voor stiptere leveringstijden“, besluit Van der Kar. ■

Grotere vrachten via kleinere waterwegen.

Enkele partners van Agroship hebben als doel de capaciteit van het goederentransport over de kleinere waterwegen aanmerkelijk te verhogen. Deelnemers zijn: Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart samen met het Nederlandse IncodeDelta, het Multimodaal coördinatie- en adviescentrum en een aantal privépartners uit Vlaanderen en Zuid-Nederland ook de initiatiefnemers van het project Waterslag (ECSWA = Enhancement of Containerised freight flows over Small Waterways). De geringe laadcapaciteit van deze kleinere waterwegen heeft tot gevolg dat ze door verladers en logistieke dienstverleners niet optimaal worden benut en daar wil het project Waterslag verandering in brengen.

Het Waterslagconcept is eenvoudig. Door aan een binnenschip een duwbak te koppelen, verdubbelt de laadcapaciteit van 600 ton tot 1200 ton. De duwbakken beschikken over een boegschroef en kunnen zelfstandig in en uit de sluisen varen. Het vervoer van lading over kleinere waterwegen levert zodoende winst op voor mobiliteit, economie en milieu, want wat over water kan worden vervoerd, hoeft niet over de weg.

In maart en april 2008 hebben in Vlaanderen en Nederland proefvaarten plaats gehad. Voordien waren alle in aanmerking komende kanalen en waterwegen in Vlaanderen en Zuid-Nederland in kaart gebracht, inclusief alle technische kenmerken van bruggen en sluisen. Daarna werd het marktpotentieel onderzocht en het volume, de aard en modal shiftpotentie van (nieuwe) vrachtstromen langs de waterwegen in Vlaanderen en Zuid-Nederland bepaald. Er zijn twee bestaande duwbakken aangepast met een boegschroef en automatische kabelhaspels, zodat deze bakken veilig en met zo min mogelijk handelingen kunnen worden verplaatst en individueel geschat. Het concept Waterslag vindt niet alleen een toepassing in Vlaanderen en Zuid-Nederland, maar kan eveneens in alle ons omringende landen en ver daarbuiten toegepast worden.



In maart en april 2008 hebben in Vlaanderen en Nederland proefvaarten plaats gehad.