

VIL voorstander van beperkte proef met ecocombi's

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) heeft een standvan-zakenstudie gemaakt om de lange (25,25 m) en zware vrachtwagens (60 ton), ook wel ecocombi's genoemd, in een breder logistiek kader te plaatsen. Besluit: drie grote verladere en één transporteur zijn er klaar voor. Het is nu wachten op groen licht van de Belgische overheid.

Jef Van de Keybus

Directeur Alex Van Breedam van het VIL, zei dat Vlaanderen er alle belang bij heeft dat haar multimodale netwerk optimaal wordt benut. Dit netwerk vormt immers de hoeksteen van de 'Extended Gateway Vlaanderen'. Dit wervend project voor logistiek Vlaanderen laat ook toe het wegvervoer efficiënter te organiseren in grote laadeenheden. "De lzv of ecocombi biedt hier een gepast antwoord," aldus de VIL-directeur.

De auteurs van de VIL-studie over de ecocombi's, met name Liesbet De Munck en Dr. Ir. Bart Vannieuwenhuysse, wezen erop dat diverse EU-lidstaten experimenteren met ecocombi's. Uit studies, simulaties en praktijkervaring uit binnen- en buitenland, blijkt volgens de VIL-experts dat lzv's kostenefficiënter en milieuvriendelijker transportoplossingen bieden dan de reguliere vrachtwagencombinaties. Maar ze wijzen erop dat het niet de bedoeling kan zijn om goederenvervoer van de alternatieve modi binnenvaart én spoor af te leiden, of om ecocombi's in te zetten voor stadsdistributie. Een 'reverse modal shift' is volgens

de auteurs uit den boze en kan door een doelgerichte selectie van lzv-routes vermeden worden. Het VIL is dan ook voorstander van een beperkte lzv-praktijkproef voor België. Indien deze positief is, kan België evolueren naar een versnelde uitbreiding van de lzv-proeven, zo luidt de conclusie van de VIL-studie.

Drie grote verladere en een wegvervoerder (G. Snel Belgium Group) presenteerden vervolgens een case-studie voor de inzet van ecocombi's. De Ford-fabriek zou lzv's willen inzetten tussen Genk en de regio Siegen (Duitsland) en Lokeren. De kosten per vervoerde tonkm zouden in dat geval met 25% kunnen dalen. BASF Antwerpen wil ecocombi's inzetten voor havenintern transport. Door over te schakelen op een lzv zou het transport van gepalletiseerde goederen kunnen verminderen van 1.100 ritten per jaar naar 700 ritten. Volvo Gent heeft een project voor het transport van afgewerkte auto's. Per vervoerde tonkm zou Volvo 20% kunnen besparen bij inzet van een lzv-carrier.

www.vil.be

PRO'S & CONTRA'S

ECONOMIE

PRO CONTRA

- Lagere kosten
- Flexibele planning
- Oplissing tekort chauffeurs
- Concurrentiepositie wegvervoer verbeterd
- Concurrentiepositie alternatieve modi verzwakt

MILIEU

PRO CONTRA

- Minder uitstoot per vervoerde ton/km
- Toename uitstoot (reverse modal shift)

VERKEERSVEILIGHEID

PRO CONTRA

- Hogere verkeersveiligheid (minder voertuigen op de weg)
- Extra risico's goed beheersbaar met techniek en opleiding
- Gevaar voor andere weggebruikers (remafstand, uitzwaai)

INFRASTRUCTUUR

PRO CONTRA

- Meeste bruggen bestand tegen lzv
- Meer assen, dus lzv beschadigt wegdek minder
- Vlaamse primaire netwerk tussen havens en industriegebieden levert voor lzv weinig problemen op
- Vlaams wegennet niet aangepast aan lzv
- Steden kunnen lzv niet ontvangen
- Slechte bereikbaarheid industriegebieden
- Extra infrastructuurkosten door lzv
- Beschadiging wegen en bruggen

MOBILITEIT

PRO CONTRA

- Minder files (2 lzv's i.p.v. 3 reguliere trucks)
- Betrouwbaarheid wegtransport stijgt
- Meer files (reverse modal shift)

TLN wil meer wegeninfrastructuur

De nieuwe Nederlandse regering streeft via haar beleidsplan naar een geleidelijke invoering van kilometerheffing. Tegen 2012 moet dat een feit zijn. Transport en Logistiek Nederland (TLN) zegt dat het plan niet genoeg duidelijkheid verschaft. TLN vraagt zich af of het nieuwe kabinet gaat investeren in infrastructuur en hoe de kilometerheffing zal worden ingevoerd.

IRU organiseert Europa-Azië conferentie

Meer dan 600 deelnemers uit 46 landen namen in Polen deel aan de door IRU georganiseerde vierde Europa-Azië conferentie over het wegtransport. IRU-voorzitter Paul Laeremans verkaarde er dat het de droom is van het wegtransport om, net zoals de 700 jaar oude Zijderoute, landen te verbinden door een transportnetwerk van welvaart en vrede.

Spaanse Seur wil 10% groei per jaar

De Spaanse expressvervoerder Seur, die gedeeltelijk in handen is van het Franse expressbedrijf Geopost (La Poste), gaat 270 miljoen euro investeren in informatica en in een nieuw logo. Van het totale investeringsbedrag, dat gespreid wordt over een periode van 3 jaar, gaat 70 miljoen euro naar een nieuw IT-platform en 50 miljoen euro naar de verbetering van het mailsysteem. Seur wil in de toekomst groeien met 10% per jaar.