

VIL BECIJFERT MEERWAARDE ECOCOMBI VOOR BELGIË

Driemaal scheepsrecht?

Al twee keer eerder stuurde het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) een brief naar federaal minister van Mobiliteit Renaat Landuyt waarin het pleit voor de ecocombi in België. Echter, het VIL ontving beide malen nul op het rekest. Onlangs presenteerde het VIL een rapport waarin de meerwaarde van de ecocombi nogmaals wordt aangetoond. Opnieuw ging er een brief naar Landuyt. Nu wel met succes? 'Het is zaak dat de overheid wat betreft de ecocombi tot inkeer komt', aldus Alex van Breedam van het VIL.

Van Breedam, algemeen directeur bij het VIL, noemde de publicatie van het onderzoeksrapport 'Supertrucks: een troef voor logistiek Vlaanderen?' een mijlpaal in de discussie rondom de ecocombi in België. 'Het gaat hier om een delicate kwestie. Logistiek werd lang gezien als slechts een nevenactiviteit. Inmiddels is dat veranderd: de politiek beschouwt logistiek nu als een strategische sector. Vlaanderen beschikt over unieke troeven om Europa te bevoorraden: expertise, infrastructuur en *gateways* vormen gezamenlijk een stevige basis voor logistieke groei. De ecocombi kan daarbij een cruciale rol vervullen.'

Combinatie van modaliteiten

Het VIL kiest in haar visie voor een combinatie van modaliteiten. Van Breedam: 'In de toekomst zal het vooral gaan om duurzaamheid. Bundeling van stromen is dan cruciaal. Je moet voor elk goed de juiste modaliteit kiezen. Om dat zo optimaal mogelijk te kunnen doen, dient de capaciteit navenant te zijn. Bij de binnenvaart en het spoor in Vlaanderen is de buffer voldoende groot. Op de weg is dat echter niet altijd het geval. De 60 tons ecocombi, die wij graag *supertruck* noemen, kan dat probleem oplossen. Waarbij het niet de insteek is dat de ecocombi goederenstromen wegtrekt van andere modaliteiten. Net zo min als dat de ecocombi gaat rijden voor stads- of fijsdistributie. De ecocombi is vooral geschikt voor trajecten met dikke goederenstromen en trajecten waar vervoer per spoor en binnenvaart niet mogelijk is.'

Behoeftte aan praktijkproef

Van Breedam concludeert dat er grote behoefte is aan een praktijkproef in België. 'We hebben het thema objectief



Binnenkort ecocombi's op de ring van Antwerpen?

bestudeerd en geprobeerd de negatieve clichés te ontcrachten. Nu is het tijd om in een interessant en emotioneel debat de kansen voor de ecocombi te bespreken. We hebben inmiddels verschillende bedrijfsleiders gesproken die graag willen participeren in een dergelijk project. Ook de industrie heeft interesse. Echter, individuele partijen kunnen niet met een ecocombi experimenteren. Daar is een gepast regelgevend kader voor nodig. België heeft hier vooralsnog geen werk van gemaakt. Daarom is het nu aan de federale regering om tot inkeer te komen. Het rapport kan het debat objectiveren, waar nodig. Tevens kan het de ecocombi binnen het juiste maatschappelijk kader plaatsen. Het is duidelijk dat het onderwerp leeft in Vlaanderen. Mijn oproep is dan ook: laat het effect van de inzet van ecocombi's uitwijzen door middel van een proef.'

Drie trajecten in gedachten

Na twee eerdere verzoeken voor een proef met ecocombi's in België – telkens na een succesvol afgesloten proefperiode met ecocombi's in Nederland – heeft het VIL, met het rapport in de hand, wederom een brief gestuurd naar federaal minister van Mobiliteit Renaat Landuyt (SP.A). 'De cijfers wijzen voor zich, de bedrijven staan klaar. Het is nu tijd om vergunningen te verlenen', aldus een strijdvaardige Van Breedam. Maar hoe groot is de kans eigenlijk dat de federale regering nu wel om gaat? De brief wordt op dit moment onderzocht door de federale administratie. Veel zal daarbij afhangen van de invulling van de federale ministerspost, nu de verkiezingen in België het politieke landschap flink hebben veranderd. Landuyt zal, vanwege het grote verlies van zijn partij SP.A, in ieder geval niet lang meer de

positie van federaal minister van Mobiliteit bekleden. Daarbij wil CD&V-minister Kris Peeters (Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur) in Vlaanderen in ieder geval proeven starten. Hij heeft daarvoor drie trajecten in gedachten: Gent-Zeebrugge/Gent-Beringen, Antwerpen-Haven en Antwerpen-Ruhrgebied. Wat hem betreft, zouden de ecocombi's dit jaar al kunnen gaan rijden. Ook het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), dat een multidisciplinaire werkgroep liet brainstormen over de ecocombi, steunt het VIL. 'Zij hebben de voor- en nadelen van de ecocombi op een rijtje gezet en kwamen tot een voorzichtige conclusie meer ervaring op te doen via een praktijkproef', vertelt Van Breedam.



Na Nederland wil transportbedrijf G. Snel nu ook in België met ecocombi's gaan rijden.

Draagvlak voor ecocombi

Het lijkt in België dus vooral een kwestie van afwachten. Een ietwat vreemde situatie, omdat – ook in België – alle seinen voor de ecocombi eigenlijk op groen staan. Zo becijferde het OCW dat de ecocombi significante voordelen biedt als het gaat om laadvermogen (zie tabel 1 en 2). Verder toonde het onderzoek van het OCW onder vervoerders voor derden met minimaal zes trekkende eenheden aan dat 53 procent denkt dat de inzet van een ecocombi voor het eigen bedrijf een haalbare zaak is. Het gaat dan vooral om internationale transportbedrijven en het transport van containers, bulkgoederen en geconditioneerde producten. Het OCW stelt daarbij vast dat de reële belangstelling afhangt van de uiteindelijk randvoorwaarden, maar dat in België wel degelijk een draagvlak voor de ecocombi bestaat.

Extra opleidingen cruciaal

In België staan vooral het spoorvervoer en de binnenvaart sceptisch tegenover de ecocombi. Van Breedam hierover: 'Ze zijn bang voor de zogenaamde *reverse modal shift*, dat ze vervoer kwijtraken aan de ecocombi. Dat zal mijn inziens wel meevallen, maar fundamenteel onderzoek op dat gebied ontbreekt helaas nog. Ik pleit dan ook voor een onderzoek naar de effecten van de invoering van de ecocombi op de *modal split* in België.' Een andere noodzaak is volgens Van Breedam de introductie van opleidingen speciaal bedoeld voor chauffeurs van ecocombi's. 'De relatieve risico's van een ecocombi zijn goed beheersbaar door technische hulpmiddelen – zoals remsystemen, spie-

gels, dodehoek camera's en zelfsturende assen – maar extra opleidingen zijn naar mijn idee cruciaal, zeker in relatie tot het maatschappelijk draagvlak.'

Grote voordelen

Zal driemaal scheepsrecht zijn in België? Van Breedam hoopt uiteraard van wel. 'Het derde verzoek voorziet in tal van zaken. Zo kiezen wij voor een oplossing waarbij de ecocombi complementair is aan de binnenvaart en het spoor. De ecocombi kan bijvoorbeeld worden ingezet voor natransport. Dat maakt de keten efficiënter, wat weer nieuwe kansen oplevert, voor alle modaliteiten. Ja, de ecocombi past perfect in het Europese

streven naar *co-modality*.' Wat misschien ook helpt, is de steun van verschillende grote marktpartijen in België. Van Breedam: 'Ford in Genk, Volvo in Gent en BASF in Antwerpen willen héél graag gaan rijden met ecocombi's. Ook wegvervoerders staan te trappelen. Zo wil internationaal transportbedrijf G. Snel, dat al rijdt met ecocombi's in Nederland, de voertuigen gaan inzetten tussen de fabriek en het distributiecentrum van Spa. Verschillende berekeningen hebben aangetoond dat Snel grote voordelen kan behalen met de ecocombi, oplopend tot ruim 20 procent minder kosten per tonkilometer. Zo zie je, iedereen heeft baat bij de inzet van de ecocombi.'

Tabel 1 Vrachtauto plus aanhanger versus ecocombi

Laadvermogen	Vrachtauto plus aanhanger (18,75 m/40 ton)	Ecocombi (25,25 m/60 ton)	Winst in laadvermogen
Meter	15,65	21,4	+37%
Ton	29	40	+38%
Kubieke meter	112	156	+39%
Europallets	38	53	+39%

Bron: OCW

Tabel 2 Trekker plus oplegger versus ecocombi

Laadvermogen	Vrachtauto plus aanhanger (16,5 m/40 ton)	Ecocombi (25,25 m/60 ton)	Winst in laadvermogen
Meter	13,6	21,4	+57%
Ton	29	40	+38%
Kubieke meter	97	156	+61%
Europallets	33	53	+61%

Bron: OCW