

WEDDEN OP DRIE PAARDEN

Binnenvaartterminals evolueren geleidelijk naar logistieke platforms met multimodale ontsluiting via weg, spoor en binnenvaart. Hun rol in de nieuwe supply chain structuur werd onlangs nog onder de loep genomen tijdens de Inland Terminals Conference in Antwerpen.

KOEN HEINEN

Om aan de verwachte groei van het goederenvervoer en meer bepaald van het containertransport het hoofd te kunnen bieden, zullen zeehavens en inland terminals nauw moeten samenwerken, zoveel is zeker. Daarbij wint ook multimodaal transport aan belang, aldus Patrick Haex, managing partner Supply Chain Strategy van Buck Consultants in zijn bijdrage aan de Inland Terminals Conference.

Logistiek- en distributie-activiteiten verschuiven steeds meer naar logistieke hotspots in het hinterland.

Uit een studie van het Nederlandse transportonderzoeksinstituut NEA blijkt dat op de as Benelux - Italië tegen 2020 een groei van de goederenstroom met 40% mag verwacht worden, op de as Benelux - Spanje/Portugal met 47% en op de as Benelux- Roemenië/Bulgarije zelfs 123%. Het onderzoeksinstituut besluit hieruit dat de grootste uitdagingen voor inland terminals ondermeer zullen bestaan in het creëren van meer capaciteit en het verhogen van de connectiviteit via trimodaliteit.

EUROPEES BELEID

Dat laatste is ook doorgedrongen tot de Europese beleidvoerders op het vlak van vervoer. De piste van een »modal shift« die in 2001 nog het stokpaardje was van de Europese Commissie, maar die de concurrentie tussen de modi op de spits dreef, is verlaten en de weg van



De WCT-terminal in Meerhout is sedert 2006 trimodaal ontsloten.

WCT

Trimodale multi-user terminal
Regelmatige barge-verbindingen van en naar Antwerpen en Rotterdam en van/naar Zeebrugge (estuaire vaart)
Spoorverbinding met Zeebrugge
Wegontsluiting via E313/E314

»comodaliteit« of optimalisering en samenwerking tussen de verschillende modi ingeslagen. Volgens Europees Transportcommissaris Jacques Barrot is de integratie van de verschillende transportmodi in performante logistieketens onontbeerlijk om de economische efficiëntie van het vervoer te kunnen verzoenen met zijn evolutie op lange termijn. De EC wil Europese middelen vrijmaken voor de ontwikkeling van multimodale hubs op strategische punten. Ze maant de spoorbeheerders wel aan om alle operationele en com-

merciele hinderpalen sneller op te heffen, aangezien het daar nog wel eens schort. Ook het concept van de »extended gateways« dat sterk gepromoot wordt door het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), is nauw gelinkt aan de toegangsinfrastructuur. Het Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO) heeft een kaart uitgewerkt met alle weg-, spoor- en waterweginfrastructuur. Daaruit blijkt dat de meeste van de zowat 15 geïdentificeerde extended gateways reeds trimodaal ontsloten zijn.

merciele hinderpalen sneller op te heffen, aangezien het daar nog wel eens schort.

Ook het concept van de »extended gateways« dat sterk gepromoot wordt door het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), is nauw gelinkt aan de toegangsinfrastructuur. Het Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO) heeft een kaart uitgewerkt met alle weg-, spoor- en waterweginfrastructuur. Daaruit blijkt dat de meeste van de zowat 15 geïdentificeerde extended gateways reeds trimodaal ontsloten zijn.

Volgens Alex Van Breedam van het VIL is multimodaliteit een belangrijke troef. Ook hij staat niet ongenueanceerd achter een modal shift van de weg naar spoor en binnenvaart. Voor een aantal producten blijft de weg de aangewezen keuze en hij pleit dan ook veeleer voor een »mental shift« naar de beste »modal split«.

SAMENWERKING TUSSEN BINNENHAVENS

Op het terrein is er op dat vlak ook al heel wat gerealiseerd. Zo sloten de

havens van Brussel, Luik, Rijsel en Parijs in 2005, in het kader van het Europese Interreg III B-programma een conventie onder de naam »DipCity«. De samenwerking spitst zich toe op een aantal dossiers, waaronder de versterking van de multimodaliteit. Zo heeft de haven van Brussel met de Europese steun voor het project, ondermeer de studie gefinancierd voor de aanleg van een spoorlijn aan het TIR-centrum. Elke haven is verantwoordelijk voor een thema waarin het reeds enige knowhow heeft opgebouwd.

De haven van Parijs is binnen DipCity verantwoordelijk voor het luik multimodaliteit. De Port Autonome de Paris (PAP) beheert ondertussen een tiental multimodale platforms in de regio Ile de France (zie blz. 26). Het belangrijkste daarvan is Gennevilliers. Het is rechtstreeks aangesloten op de snelwegen A86 en A15 en ligt in de nabijheid van de A1, A13 en A14. Wat de binnenvaart betreft is Gennevilliers bereikbaar stroomafwaarts voor convoien tot 5.000 t en stroomopwaarts tot de Oise tot 3.000 t. Een regelmatige containershuttle verbindt Gennevilliers met Rouen en Le Havre. De terminal is tevens bereikbaar voor fluvio-mari-

»Integratie van de verschillende transportmodi in performante logistieketens is onontbeerlijk.«

tieme eenheden tot 2.600 t. Verder is er een rechtstreekse aansluiting op het spoor en een spoorbundel van 750 m op de terminal zelf. Meer ten oosten van Parijs bevindt zich het multimodale platform van Bonneuil.

Een nieuwe trimodale terminal, uitgebaat door Progeco, biedt een regelmatige binnenvaartverbinding met Le Havre en Rouen, evenals spoorverbindingen met de zeehavens en naar de Duitse binnenvaart (Duisburg op de Rijn en Mannheim op de Moezel). De terminal is bereikbaar voor duwkonvoien tot 2.500 ton, voor bloktreinen via een intern spoor van 8 km met trierbundel en uiteraard via het wegennet. Verder zijn er nog de kleinere multimodale platformen van Limay, Lagny, Saint-Ouen L'Aumône, Bruyeres-sur-Oise, Montereau, Evry, Dammarie-les-Lys en Conflans-fin-d'Oise.

In de haven van Brussel wordt ondertussen ook werk gemaakt van ►

