

Samen vrachtwagens vullen

I Bundeling vrachten verhoogt efficiëntiegraad | Goede score voor binnenvaart, slechte voor spoor

ERIKA RAQUET

'Als u een televisie gaat kopen op zaterdagmiddag, dan verwacht u toch dat u daar zaterdagavond al naar kijkt? Vroeger vonden we het normaal om een paar weken te wachten op de bestelde tv.' Alex van Breedam, CEO van 'logistiek regisseur' Tri-Vizor, deeltijds hoogleraar en ex-directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), haalt het voorbeeld aan om duidelijk te maken dat de consument medeverantwoordelijk is voor de manier waarop goederenstromen georganiseerd zijn.

En die organisatie is niet optimaal. Met enige zin voor drama werpt Van Breedam het cijfer op tafel: de logistieke sector haalt slechts een efficiëntiegraad van 43 procent. In Europa rijdt een kwart van de vrachtwagens leeg rond. Zijn ze wel geladen, dan gaat het gemiddeld om slechts 57 procent van hun capaciteit. 'Dat is niet alleen de schuld van de logistieke sector', vindt Van Breedam. Onder meer de verladers (de bedrijven die iets te transporteren hebben) werken inefficiënties in de hand door bijvoorbeeld een hoge leverfrequentie te eisen.

Maar 'schuldig' of niet, de logistieke sector kan maar beter meedenken over oplossingen, vindt Van Breedam. Hij ziet met name heil in het bundelen van vrachten. Er zijn steeds meer voorbeelden van samenwerkingsverbanden van transporteurs die hun opdrachten op de een of andere manier samen beheren. 'Maar ook steeds meer verladers spreken er de jongste tijd van hun goederen samen te willen vervoeren. Zodra er enkelen durven te springen, gaan er een heleboel volgen', voorspelt hij. Dat vergt bijvoorbeeld wel toegevingen op leverfrequenties of -momenten.

Van Breedam spreekt natuurlijk voor zijn eigen winkel: zijn adviesbedrijf specialiseert zich in het uitwerken van een concrete oplossing voor bedrijven die deze richting uit willen. Want in de praktijk is het vaak handig dat een onafhankelijke derde de afspraken hierrond helpt uit te werken. Toch klinkt het niet onlogisch dat mooie besparingen in vrachtwagenkilometers, uitstoot én geld kunnen worden gehaald door samen transporten te organiseren. 'Let wel', zegt professor Theo Notteboom, voorzitter van het Institute of Transport and Maritime Management Antwerpen, 'een efficiëntiegraad van pakweg 80 procent zal nooit worden gehaald. Maar boven 50 procent moet zeker lukken. En in sommige situaties kunnen 10 of 15 procent minder wagens op de weg het verschil maken tussen nog net rijden, of net niet meer.'

Multimodaal

Gebundelde vrachten maken door hun schaalvoordelen ook meer multimodale oplossingen rendabel, omdat het de moeite loont een overslag te organiseren. Voor de inzet van binnenvaart scoort onze regio al hoog. Vanuit Antwerpen en Rotterdam vertrekt 30 procent van de vracht per binnenschip. Grote Duitse en Franse havens halen nauwelijks 7 procent of nog veel minder. Het kan hier nog beter als de Schelde-Seine-verbinding naar Noord-Frankrijk over enkele jaren eindelijk operationeel is - er wordt (met vertraging) gewerkt aan de verbreding van kanalen, verhoging van bruggen, enzovoort. Vooral de haven van Gent zal daar baat bij hebben. 'Wel opletten niet te overdrijven met containerterminals voor binnenschepen', zegt Notteboom. 'De terminal in

Meerhout is bijvoorbeeld een succes. Maar je mag daaruit niet afleiden dat er ook in pakweg Herentals ruimte is voor een. Zo'n containerterminal heeft nood aan volume.'

Voor een bedrijf dat één container laat leveren per week, loont binnenvaart niet. Voor bulkgoederen (zand, grint, staal, graan) is het sneller de moeite om een eigen loskaai uit te baten.

Spoor

Scoren we goed voor binnenvaart, dan is het tegendeel waar voor het goederenvervoer per spoor. De lijn van Zeebrugge naar Antwerpen niet te na gesproken, gaat er weinig vracht per spoor verder (ook niet uit Rotterdam, overigens). Hier scoren de Duitse havens Bremerhaven en Hamburg veel beter, zij hebben van het spoor een competitief product gemaakt. Voor ons land wordt gevreesd dat het spoor nooit grote marktaandelen zal verwerven. 'De transportsector werkt tegenwoordig met betrouwbaarheidsgaranties van 95 procent of nog meer', zegt Notteboom. 'De spoorwegen spreken al van een serieuze verbetering als ze 70 procent halen. Van contractclausules over betrouwbaarheid houden ze zich ver af.' Hij waarschuwt echter: 'Zelfs al zou het goederenvervoer per spoor verdubbelen, dan nog ga je het nauwelijks merken op de wegen.'

Hier en daar zijn er initiatieven om desondanks meer vracht op het spoor te krijgen, zoals een nachtdienst tussen Luxemburg en Perpignan, ruim 1.000 kilometer, waarbij de vrachtwagentrailers (zonder cabine noch chauffeur) op de trein gaan. Er wordt ook gewerkt aan een hogesnelheidsnetwerk voor goederen. De kern daarvan (Londen, Luik, Lyon, Keulen, Amsterdam) zou in 2015 operationeel moeten zijn.