



GRENZELOZE
LOGISTIEK

Slimme grensregio in actie



Vlaanderen
In Actie
Pact 2020



met steun van het
Agentschap Ondernemen



Europese Unie

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



Interreg
Vlaanderen
Nederland
Europa investeert in uw regio



GrenzeLoze Logistiek – Clustering logistieke activiteiten en faciliteitenzones

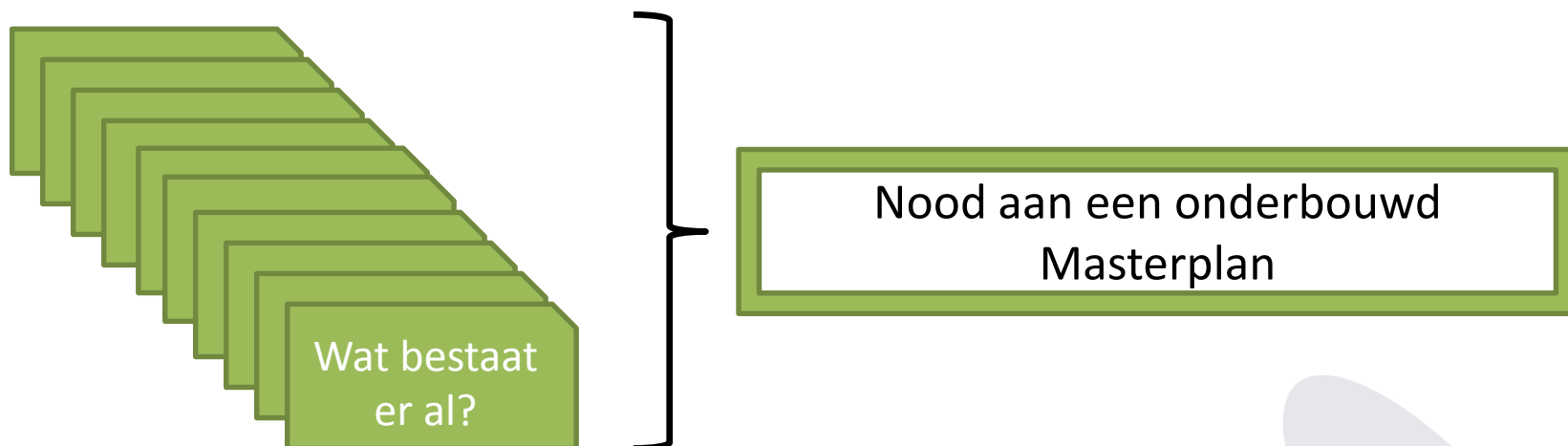
Eindrapportering – 6 november 2014

Agenda

- ✿ Concept: gemeenschappelijke trailerparking
- ✿ Tijdslijn
- ✿ Masterplan
 - ✿ Marktbevraging
 - ✿ High-level (M)KBA scenarios
 - ✿ Locaties
 - ✿ Kostenmodel
 - ✿ Cases
- ✿ Voor- en nadelen stakeholders
- ✿ Aandachtspunten (juridisch, lessons learned,...)
- ✿ Vervolgtraject (VIM)

Congestie-verminderend shuttle- concept

- Gemeenschappelijke parking (GTP) voor trailers op de as Limburg-Antwerpen
- Transporten worden uitgevoerd buiten de congestiegevoelige uren
- Optimalisatie van inzet van trekkers en personeel (cost drivers)



Uitwerking Masterplan

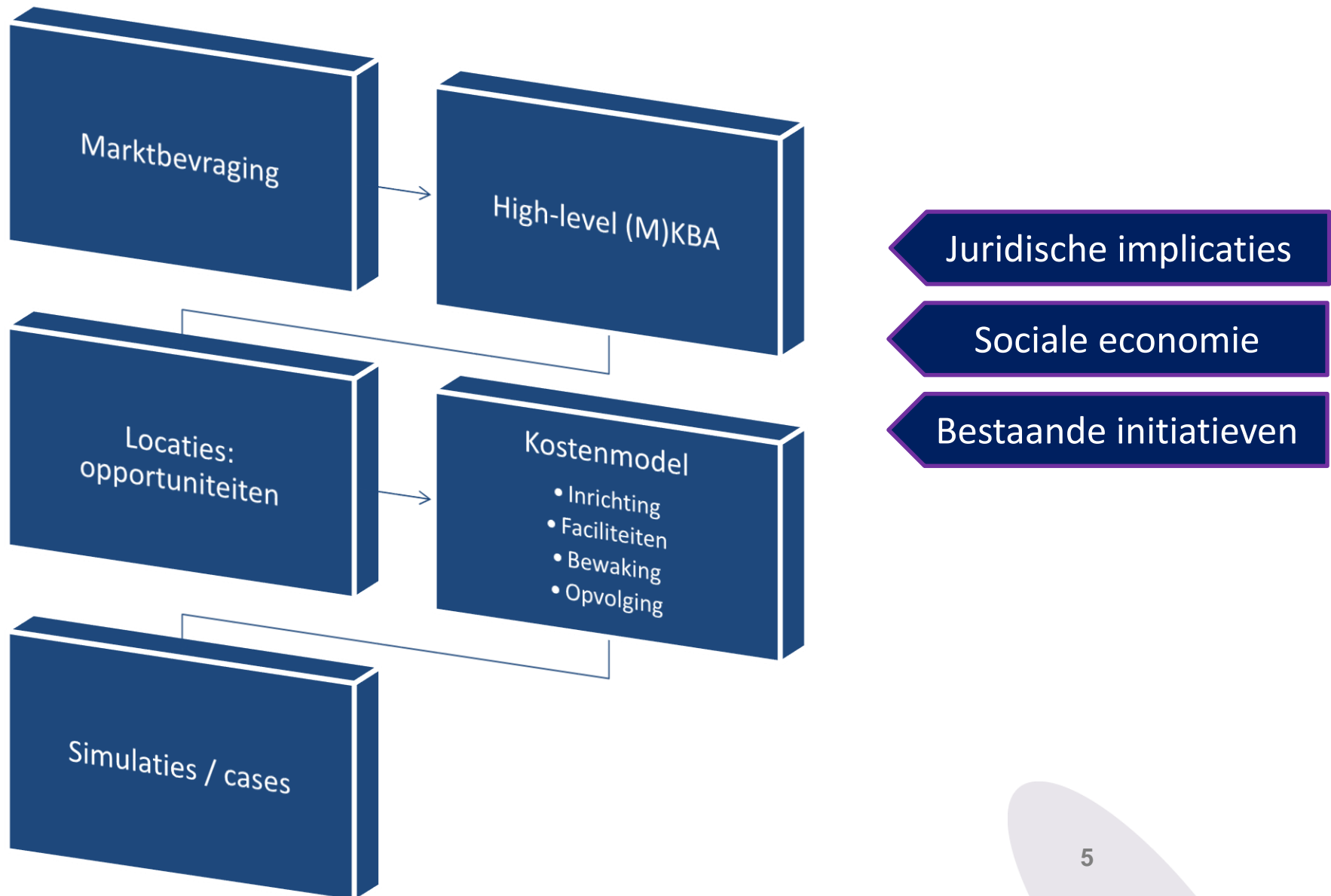
- Bestek 25 november 2013
- Gegund 7 februari 2014

- Uitvoering



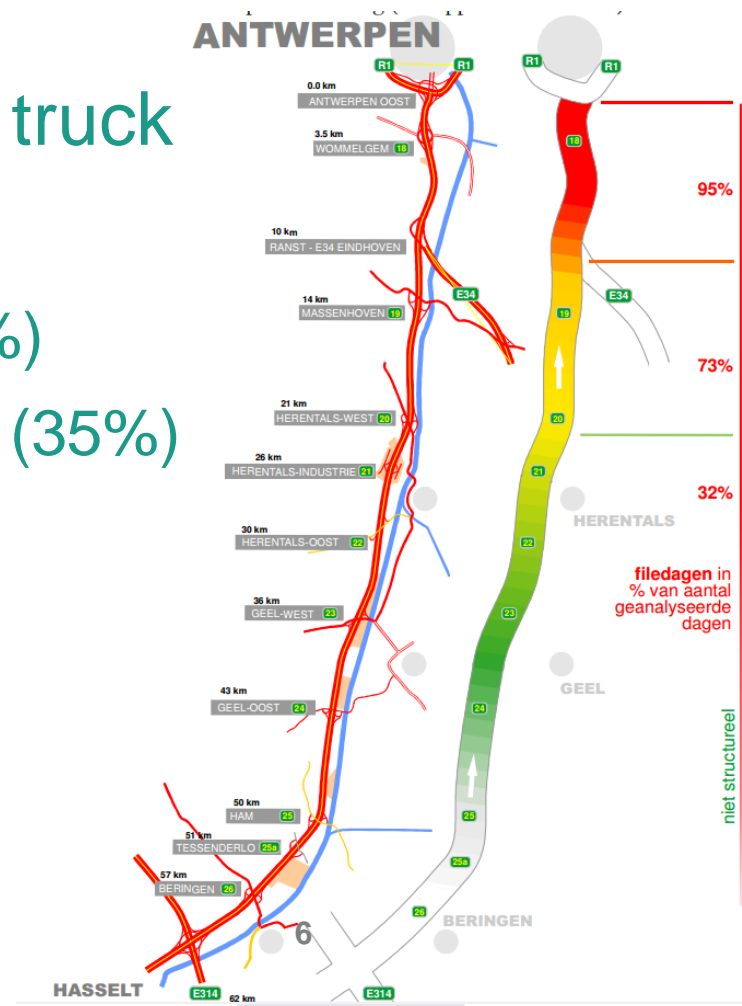
- Realisatie 28 februari – 6 november 2014

Structuur van de studie



Marktbevraging

- 23 bedrijven uit Limburg en Antwerpse Kempen, representatief voor de populatie
- Gemiddeld 335,5 uren per jaar per truck tijdsverlies door
 - beperkingen laad- en losuren (47%)
 - planning i.f.v. verwachte congestie (35%)
 - incidenten (10%)
 - wachturen haven (8%)
- Kost van een verliesuur: ~ 50 euro



Marktbevraging GTP

- Grote interesse in het concept
- 74% van de respondenten wenst structureel gebruik te maken (vertegenwoordigen 92% van de opleggers)
- Voorkeur voor een locatie in het Antwerpse havengebied
- Betalingsbereidheid: ~150 euro/plaats/maand
- Geen nood aan uitgebreide faciliteiten (low-cost is voorkeur)

High-level analyse scenarios

- Economisch model: waar best inplanten?
- Extra omrij- en koppelkosten vs. tijds- en brandstofbesparing (structurele congestie)
- 5 scenarios voor GTP
 0. Geen GTP (nulscenario)
 1. Langs E313 (geen congestie)
 2. Langs E313 (congestie)
 3. In haven
 4. Combinatie 1+3
- Toevoeging effecten externe kosten (MKBA) o.a.
 - Congestie / ongevallen
 - Uitstoot schadelijke stoffen (CO₂, SO₂, PM_{2,5}, Nox),
 - Geluid

Resultaten en conclusies

- S3 (haven) heeft grootste kans op slagen
- S1 en S3 zijn maatschappelijk te verantwoorden
- Dubbele gebruik GTP af te raden
- Andere economische voordelen voor stakeholders moeten het verschil maken

Totale kosten	Scen 0	Scen 1	Scen 2	Scen 3	Scen 4
Directe kosten (€/ton)	4,48	4,75	5,28	4,61	5,38
Externe kosten (€/ton)	1,93	1,42	1,76	1,48	1,49
Totaal (€/ton)	6,42	6,17	7,03	6,09	6,87
Vershil sc0 tov Scx (€/ton)		0,24	-0,62	0,33	-0,46
Vershil sc0 tov Scx (%)		3,8%	-9,7%	5,1%	-7,1%

Locaties

- ✿ Ruime marktbevraging (long list): 2000+ locaties, 35 bronnen
- ✿ Filtering beschikbare, geschikte terreinen (short list): 69 locaties
- ✿ Objectieve scoring van short list op basis van
 - Regio
 - Afstand tot op- en afrit
 - Oppervlakte
 - Kost
 - Verharding, omheining, bewaking, facilities,...
 - Eigenaarschap

Locaties: resultaten

- ✿ Beste scores voor terreinen
 - ✿ in het havengebied
 - ✿ reeds verhard
 - ✿ dicht bij een op- en afrit
 - ✿ te huur aan een marktconforme vergoeding
- ✿ Objectieve selectie door de klankbordgroep:
 - ✿ Luithagen Schomhoeveweg (KatoenNatie)
 - ✿ Luithagen Romeynsweel (Group Joosen)
 - ✿ Bellestraat (GTS)

Kostenmodel

- ✿ Inschatting running cost per plaats/maand of per gebruik van een GTP op basis van
 - ✿ Kostprijs en oppervlakte terrein i.f.v. benodigde capaciteit
 - ✿ Investerings (verharding, omheining, poorten, facilities,...)
 - ✿ Bewakingsniveau (LEVEL 0-5)
 - ✿ Ondersteuningsniveau (ICT, opvolging,...)
 - ✿ Efficiëntie inrichting (parameter)
 - ✿ Kost 1 extra chassis / trailer
- ✿ Niet inbegrepen:
 - ✿ Mark-up (commerciële uitbating)
 - ✿ Organisatie rituitwisseling

Effect van de efficiëntiegraad

- Vorm van het terrein heeft impact op de kost per plaats
 - Verlies aan m² door suboptimale vorm
- Keuzes van de gebruikers hebben grote impact op de kost per plaats
 - Toegang (1 of 2 of meer poorten?)
 - Breedte/positionering van de parkeerplaatsen
 - Gevraagde faciliteiten
- Kostenmodel laat selectie toe van 5 efficiëntie-niveaus (0,4 – 0,76)

Effect van facilities

Voldoende voor de sector

❁ Mogelijke facilities:

- ❁ Verharding en markeringen
 - ❁ Verlichting
 - ❁ Sanitair (WCs, douches)
 - ❁ Restauratie (vending, cafetaria)
 - ❁ Gensets, lockers, stacker,..
 - ❁ Onderhoud (garage, truckwash)
- ❁ Facilities verhogen de kosten van een GTP
- ❁ Investering en onderhoud
 - ❁ Plaatsinname

Effect van de bewaking

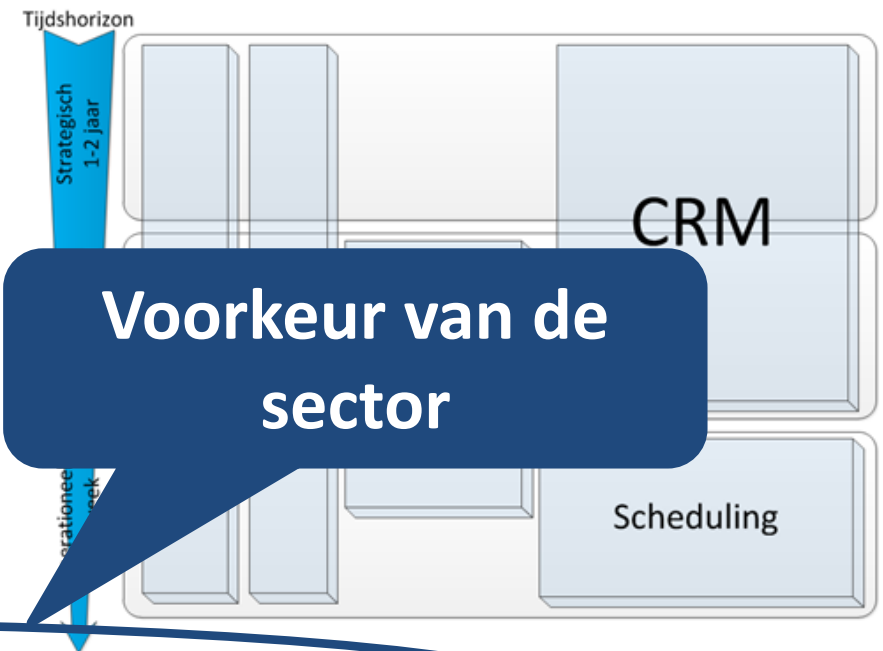
- Onbewaakte parking is geen optie
- Bewaking op basis van LEVEL-n
 - LEVEL 1: basic (omheining)
 - LEVEL 2: omheining, poort/slagboom, toegangscontrole
 - LEVEL 3: + CCTV, anti-intrusie
 - LEVEL 4: + off-site, actieve monitoring en interventies
 - LEVEL 5: + permanente on-site bewaking
- Exponentiële stijging van de kosten vanaf LEVEL 4-5

Voorkeur van de
sector

Opvolging en ICT

❁ Indien GTP een zelfstandige economische activiteit is, is een ERP vereist

- ❁ Strategische niveau
- ❁ Tactische niveau
- ❁ Operationele niveau



❁ Integratie met bestaande bedrijfsactiviteit

- ❁ Gebruik van bestaand ERP
- ❁ Enkel integratiekosten en kosten admin opvolging (low-cost)

Doorrekening drie locaties

- ❁ Technische tekening per locatie (bepaling capaciteit, plaatsing poorten, rijlanen, parkeerplaatsen, verlichtingspalen,..)
- ❁ Drie scenario's per locatie
 - A. LEVEL 2 beveiliging, geen extra diensten, geen IT-ondersteuning (~ low-cost, low service)
 - B. LEVEL 3 beveiliging, gemiddelde IT-ondersteuning, geen extra diensten (~ voorkeuren van de sector)
 - C. LEVEL 3 beveiliging, sterke IT-ondersteuning, verschillende extra diensten (~ uitbating als zelfstandige economische activiteit)

Conclusies doorrekening drie locaties

	Locatie A	Locatie B	Locatie C
Parkeerplaatsen	68	78	71
Prijs per plaats per maand			
Scenario A	€ 202	€ 141	€ 179
Scenario B	€ 216	€ 154	€ 192
Scenario C	€ 242	€ 181	€ 217

- Locatie A: geen marktconforme huurprijs (niet onderhandeld, anders ~ locatie B)
- Locatie C: suboptimale vorm (efficiëntie 0,4)
- Resultaten voor het “low-cost” en het “wanted” scenario voor locatie B benaderen de betalingsbereidheid van de sector

Voor- en nadelen gebruikers

Voordelen	Nadelen
Vermijden verliesuren	Aan- en afkoppelkosten
Verhoging stiptheid	Kost GTP
Daling brandstofverbruik	Aanpassing planning
Betrouwbare planning	

- ❁ Praktijkmetingen a.h.v. proefproject zal meer duidelijkheid scheppen over exacte kosten en baten
- ❁ Bijkomende voordelen voor andere stakeholders

Inclusie sociale economie?

- ✿ Voornamelijk arbeidsintensieve standaardtaken
- ✿ Mogelijk voor bv. onderhoud GTP
- ✿ Te bespreken i.f.v. concrete opportuniteiten

Juridische implicaties?

- Uitbater GTP geen partij in CMR zolang er geen cross-docking plaatsvindt
- Aansprakelijkheid voor schade, diefstal,.. te regelen d.m.v. gebruiksovereenkomst / contract tussen uitbater en gebruikers
- Gebruikers dienen het gebruik van een GTP te melden aan hun CMR-verzekeraar (mogelijke bijpremie)

Lessons learned andere initiatieven

- Zorg voor goede ontsluiting (geen éénrichtingsparking)
- Focus op gebruikers met transporten op korte tot middellange afstand
- Gebruik van alternatieve modi (bv. transferium)
- Goede afstemming tussen verlader, transporteur en ontvanger blijft vereiste

Beschikbare documenten en tools

- ✿ Eindrapport studie (160p)
- ✿ Masterplan (23p)
- ✿ Scoringsmodel locaties (xls)
- ✿ Kostenmodel (xls)

Q&A



Met de steun van:



met steun van het
Agentschap Ondernemen



Provincie Noord-Brabant



provincie limburg

