

Interreg IVa Grensregio Vlaanderen-Nederland

GrenzeLoze Logistiek - Efficiënt Ruimtegebruik:

“Uitwerking masterplan logistieke clusters en faciliteitszones op (logistieke) terreinen.”

1. Situering:

Om bij te dragen aan de verhelping van de congestieproblematiek op de E313 gaf POM Limburg de opdracht aan het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) om een Masterplan uit te werken voor een congestieverminderend shuttle-concept. Dit concept diende gebaseerd te zijn op de idee om een gemeenschappelijke trailerparking voor Limburgse transporteurs in te richten ergens op de as Limburg-Antwerpen.

Met dit Masterplan beoogt POM Limburg niet enkel de vermindering van de congestie op de E313, maar ook de optimalisering van het gebruik van deze autosnelweg en de optimalisatie van het gebruik van personeel en materieel door de Limburgse vrachtvervoerders. Door het gebruik van een gezamenlijke trailerparking wordt bovendien de CO₂-uitstoot van de betrokken vervoerders gereduceerd en kunnen er meer ritten worden uitgevoerd met minder chauffeurs waardoor het hoofd wordt geboden aan de krapte op de arbeidsmarkt voor het knelpuntberoep van chauffeur. Uiteindelijk wordt de concurrentiekracht van de Limburgse transporteurs hierdoor groter.

Gemeenschappelijke trailerparkings of ontkoppelingspunten zijn gezamenlijke, voorbehouden, al dan niet beveiligde parkings buiten het congestiegebied. Chauffeurs kunnen bij aankomst op dit ontkoppelingspunt hun trailer afzetten op de gereserveerde parkeerplaats om dan terug te keren via het filevrije stuk van het traject om een volgende lading op te halen die weeral filevrij naar de gemeenschappelijke trailerparking kan worden gebracht.

Wanneer de structurele congestie verdwenen is, kan de trailer weer worden aangekoppeld ofwel door dezelfde ofwel door een andere chauffeur om het verdere (inmiddels filevrije) deel van het traject af te leggen. Tijdens de daluren kunnen de retourladingen vanuit het congestiegebied ook naar het trailerparking worden gebracht, van waaruit ze tijdens de spitsuren filevrij naar de eindbestemming getransporteerd kunnen worden.

Gemeenschappelijke trailerparkings kunnen desgevallend worden voorzien van faciliteiten voor chauffeurs en andere ondersteunende diensten zoals onderhoud of herstellingen. Voor de uitbating van deze parkings kan tevens worden bekeken of een samenwerking mogelijk is met actoren uit de sociale economie.

1. Verloop van de studie:

De opdracht werd door het VIM opgesplitst in volgende werkpakketten:

- Een marktbevraging bij een ruime vertegenwoordiging van transportbedrijven uit de regio.
- Een high-level (maatschappelijke) kosten-baten analyse voor een aantal basisscenario's
- Een marktonderzoek naar beschikbare terreinen
- Beschrijving van de features van het concept: bewaking, de juridische implicaties, mogelijke opvolgingstools, aansluiting met soortgelijke congestie minderende initiatieven
- Ontwikkeling van een kostenmodel voor het ontkoppelingpunt
- Toepassing van het kostenmodel op drie geschikte locaties
- Onderzoek naar opportuniteiten voor LZV's gebaseerd op het concept/business model

De resultaten van het project werden opgenomen in een uitgebreid studierapport en de belangrijkste conclusies, generieke informatie en tools werden gesublimeerd in een Masterplan. Dit Masterplan biedt een wetenschappelijk en economisch onderbouwd kader waarmee bedrijven, mogelijks binnen een samenwerkingsverband, de voor- en nadelen van het gebruik van gemeenschappelijke trailerparkings kunnen toetsen aan hun eigen business model en kunnen overgaan tot implementatie van het concept. In het volgende gedeelte vatten we de voornaamste conclusies samen.

2. Resultaten van de studie:

Marktbevraging bij de transportbedrijven uit de regio

Uit de bevraging van 23 transportbedrijven uit Limburg en de Antwerpse Kempen blijkt dat er veel interesse is in het concept van de gemeenschappelijke trailerparking. De meerderheid van de bevroegde bedrijven wil zelfs structureel gebruik maken van de parking en het integraal deel laten uitmaken van hun rittenplanning.

Een belangrijke reden hiervoor zijn de huidige verliesuren die de betrokken bedrijven oplopen op de E313 en R1 omwille van de ochtend en avondspitsen. Door het vermijden van de spits zouden deze bedrijven individueel naar schatting 288,5 verliesuren per jaar kunnen besparen.

Het uit te werken concept kan bijgevolg een grote meerwaarde betekenen.

Voor de realisatie van de trailerparking werden er een aantal voorkeuren uitgesproken door de verschillende bedrijven:

1. De meerderheid geeft een voorkeur voor een locatie in de zone van de Haven van Antwerpen en meer specifiek op de rechteroever van de Schelde.
2. De trailerparking dient goed beveiligd te zijn.
3. De kostprijs voor het gebruik en beheer dient zo laag mogelijk te zijn. Een beperking van faciliteiten en dienstverlening op de trailerparking kan hiertoe bijdragen.

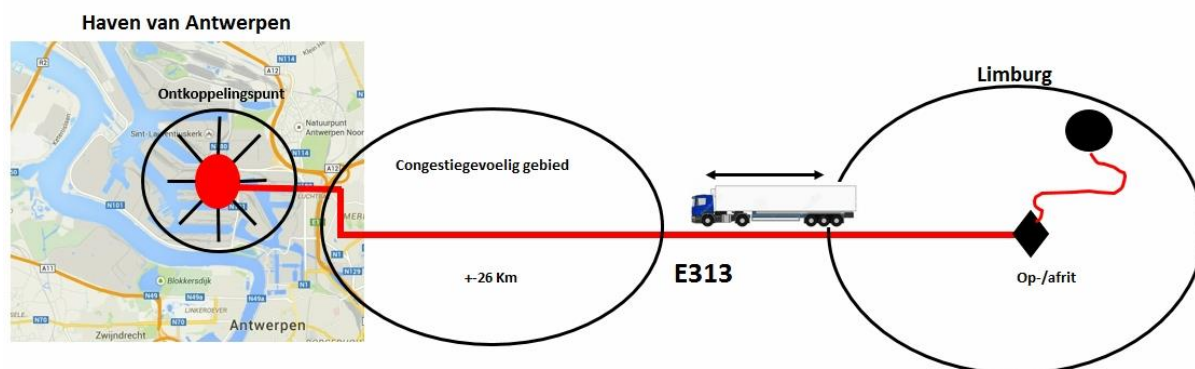
Kosten baten analyse

Volgend op de marktbevraging werd er een high-level analyse uitgevoerd van vijf verschillende scenario's met/zonder gemeenschappelijke trailerparking. Vanuit het standpunt van het individuele transportbedrijf, werd berekend welke set-up het meeste toegevoegde waarde levert. Hierbij werd de vergelijking gemaakt tussen tijdswinst, tijdsverlies en besparingen op brandstof.

De volgende mogelijke scenario's werden geanalyseerd:

- **Scenario 0:** Het nulscenario zonder gemeenschappelijke trailerparking tussen Limburg en de Haven van Antwerpen
- **Scenario 1:** Eén gemeenschappelijke trailerparking buiten congestiegevoelig gebied stroomopwaarts van afrit 20 Herentals-West op de E313.
- **Scenario 2:** Eén gemeenschappelijke trailerparking binnen congestiegevoelig gebied op de E313 tussen Antwerpen-Oost en afrit 20 Herentals-West.
- **Scenario 3:** Eén gemeenschappelijke trailerparking in de Antwerpse haven, voorbij de congestiegevoelige zone.
- **Scenario 4:** Twee ontkoppelpunten waarbij deze worden gepositioneerd voor en na het congestiegevoelig gebied en waarbij elk transport gebruik maakt van beide punten. Er wordt met andere woorden tweemaal ontkoppeld.

Scenario 3:



De resultaten van de high-level kosten-baten analyse tonen aan dat een scenario met een gemeenschappelijke trailerparking in de haven ietsje gunstiger is dan het huidige organisatiemodel zonder gemeenschappelijke trailerparking.

Naast deze economische analyse werden de vijf scenario's ook beoordeeld op de maatschappelijke kosten en baten die elk model met zich meebrengt. Door internalisering van externe kosten zoals geluid, veiligheid, uitstoot gevaarlijke stoffen en effecten op andere weggebruikers te kwantificeren, werd vastgesteld dat alle scenario's waarbij gemeenschappelijke trailerparkings worden gebruikt, **positieve maatschappelijke effecten** genereren. Dit komt hoofdzakelijk door de vermeden externe kosten die worden veroorzaakt door de congestie.

Algemene conclusies van de high-level (maatschappelijke) kosten-baten analyse zijn:

1. Een gemeenschappelijke trailerparking in de Antwerpse haven heeft de grootste kans op slagen. Andere scenario's waarbij de winst in dieselkosten niet opweegt tegenover het tijdsverlies zullen elders winsten moeten vertonen om aantrekkelijk te zijn.
2. Hoe dichter de trailerparking bij de haven van Antwerpen ligt, hoe positiever de effecten zijn. Enkel indien de trailerparking in de congestiegevoelige zone zelf ligt, wordt de balans negatief.
3. Dubbel gebruik van trailerparkings – elke vracht wordt dus tweemaal ontkoppeld – in zowat alle gevallen nadeliger is dan het nulscenario.
4. Gelet op de grote interesse voor het concept vanuit de sector, de bijkomende voordelen zoals stiptheid, grotere betrouwbaarheid en het vermijden van incidentiele congestie de business case kunnen versterken.

Keuze van het terrein

Op basis van de input van de markt en van de high-level analyses werd een marktpoiling uitgevoerd waarbij geschikte en op dat ogenblik beschikbare terreinen werden opgesteld. Een objectieve scoring van deze terreinen op basis van verschillende parameters (bv. ontsluiting, afstand hoofdwegennet, oppervlakte, etc.) leidde tot een shortlist van locaties die een hoog potentieel boden.

Uit deze objectieve scoring kunnen we concluderen dat verharde terreinen op de rechterscheldeoever van de haven van Antwerpen, waar reeds (een deel van) de nodige infrastructuur aanwezig is, die aan een marktconforme prijs te huur aangeboden worden en die in de onmiddellijke omgeving van het hoofdwegennet liggen de hoogste scores zullen halen.

Kostenmodel

De kosten van de gemeenschappelijk trailerparking werden in kaart gebracht via een algemeen kostenmodel per laadeenheid. In het ontwikkelde model werd rekening gehouden met de volgende parameters:

- De grootte van het terrein
- De efficiëntie van de inrichting
- De aangeboden faciliteiten
- Het type verharding
- Het type bewaking
- Het gebruikte model voor de operationele opvolging

Op basis van deze parameters kan de netto kostprijs per maand per vaste plaats of de netto kostprijs per gebruik berekend worden voor elke locatie.

In het kader van deze opdracht werden er drie locaties met een hoog potentieel geselecteerd voor een doorberekening. Voor elke locatie werden drie scenario's doorgerekend waarbij er onderscheid werd gemaakt op tussen het niveau van beveiliging, IT ondersteuning en het aantal aangeboden diensten.

Uit deze voorbeeldcases werd duidelijk dat de eenheidskost per parkeerplaats per maand sterk kan variëren, afhankelijk van de huurprijs, de inrichting van het terrein en de geselecteerde diensten, bewaking en het gewenste ondersteuningsniveau.

Algemene conclusie:

Het onderzoek dat gevoerd werd door het Vlaams instituut voor de Mobiliteit toont aan dat een gemeenschappelijke trailerparking een economisch haalbaar concept kan zijn dat een aantal voordelen voor de deelnemende transportondernemingen kan opleveren.

De resultaten van dit onderzoek werden inmiddels voorgelegd aan een klankbordgroep, samengesteld uit leden van de Vereniging van Limburgse Vrachtovervoerders (VVL-Febetra) en de Antwerpse vervoerdersvereniging SAVA. Er bleek voldoende draagvlak te bestaan om over te gaan tot implementatie van het concept. Momenteel wordt bekeken of er voor de opstart gebruik kan worden gemaakt van subsidiemiddelen.