



Vlaams
Parlement

stuk **1843** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 18 december 2012 (2012-2013)

Gedachtewisseling

over het rapport

‘Ongehinderde goederenlogistiek in Vlaanderen.
Innovatieve concepten en maatschappelijk debat’

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Ward Kennes

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

1. Toelichting door de heer Robby Berloznik, directeur IST.....	4
2. Toelichting door de heren Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuyse.....	5
2.1. De studie	5
2.1.1. Ongehinderde Logistieke Systemen.....	5
2.1.2. De auteurs	5
2.1.3. Kader van het project.....	5
2.2. Probleemstelling	6
2.2.1. Facts en figures	6
2.2.2. Hoe reageren?	6
2.2.3. Kortetermijnpistes multimodaal vervoer.....	6
2.2.4. Innovatieve transportconcepten	7
2.3. Toepassingsdomeinen ongehinderde logistieke systemen	7
2.3.1. Ondergrondse stedelijke distributie	7
2.3.2. Intraportuaire herpositionering van zeecontainers.....	8
2.3.3. Gateway access points.....	8
2.3.4. Langeafstandscorridors	9
3. Beleidsaanbevelingen door de heer Donaat Cosaert.....	9
4. Bespreking	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 20 september 2012 een gedachtewisseling over het rapport ‘Ongehinderde goederenlogistiek in Vlaanderen. Innovatieve concepten en maatschappelijk debat’ van het Instituut Samenleving en Technologie¹ (IST).

De commissie hoorde achtereenvolgens: IST-directeur Robby Berloznik, die het kader schetst waarin het project is tot stand gekomen, de heren Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuysen van TRI-VIZOR, auteurs van de studie, en de heer Donaat Cosaert van IST, die de beleidsaanbevelingen toelichtte. De gedachtewisseling viel in de Europese Week van de Mobiliteit².

1. Toelichting door de heer Robby Berloznik, directeur IST

De heer *Robby Berloznik* schetst de doelstellingen van het project. Hij stelt vast dat er steeds meer nagedacht wordt over innovatie. Dit denken evolueert ook. Het beleid formuleert steeds vaker grote maatschappelijke doelstellingen. Die grote uitdagingen liggen in verschillende landen steeds vaker aan de basis van het wetenschaps- en innovatiebeleid. Het discours wekt vaak de indruk dat het alleen gaat over energie en klimaatverandering. Een van de doelstellingen is evenwel ook het zogenaamde ‘smart green and integrated transport’. Transport is een belangrijk element van de transitie naar een duurzame samenleving.

De gedachtewisseling gaat niet over kennisontwikkeling of technologie op zich, maar over de manier waarop die kunnen worden aangewend. Daarom wordt de nadruk gelegd op innovatieve trajecten voor een transitie naar een duurzame samenleving. Men moet toekomstgericht denken. Daarbij moet men niet alleen denken aan de nabije toekomst, maar ook aan de iets verdere. In beleidskringen is dat prospectieve denken een vruchtbare inspiratiebron aan het worden. Steeds vaker wordt het jaar 2050 gehanteerd als tijdshorizon.

Als men het heeft over innovatieve trajecten voor een duurzame samenleving, dan moet men een bredere invulling geven aan het begrip innovatie. Daarbij moet men niet alleen rekening houden met het economische aspect, maar ook met de maatschappelijke inbedding van de technologie.

Het prospectieve denken lag ook aan de basis van de keuze voor dit onderwerp. Oorspronkelijk droeg het project de titel ‘Slim ondergronds’, maar na enige discussie heeft het een ietwat wijzere titel gekregen.

De directeur citeert een passage uit de oorspronkelijke motivatie van het project: “Gelet op de grote te verwachten economische kosten, de complexiteit van het transporteconomisch systeem en de ingrijpende gevolgen van een implementatie, hebben beleidskeuzes omtrent ondergronds transport en eigenlijk over transport in het algemeen, eerder een langetermijndimensie. Een keuze voor ondergronds transport van stukgoederen vergt planning. Een weloverwogen planning vergt genuanceerde analyses.”.

Daarom werden in het project de technologische en de wetenschappelijke elementen op een rijtje gezet en werd er aandacht besteed aan het maatschappelijk debat daarover. Het was de bedoeling een bevattelijk dossier op te maken dat een transparant inhoudelijk debat kan losweken over de maatschappelijke impact van innovaties. Dit dossier moet niet alleen de beleidsmakers informeren, maar ook het grote publiek. Zo moet het bijdragen aan de kwaliteit van het maatschappelijk debat en aan een gedragen besluitvormingsproces. IST gelooft dat het parlement de plaats bij uitstek is om dit brede maatschappelijke

¹ Zie: <<http://www.samenlevingentechnologie.be/ists/nl/projecten/actueleprojecten/slimondergronds.html>>.

² <<http://www.weekvandemobiliteit.be>> en <<http://www.mobilityweek.eu>>.

debat te voeren. Het prospectieve denken moet leiden tot nieuwe beleidsideeën die ook op de korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

2. Toelichting door de heren Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuysse

De heer *Alex Van Breedam* kondigt aan dat hijzelf en de heer Bart Vannieuwenhuysse zullen uitleggen waarom ongehinderd transport een belangrijke component kan zijn van het logistieke netwerk. Ze zullen ook ingaan op de bestaande succesverhalen.

2.1. De studie

2.1.1. Ongehinderde Logistieke Systemen

De heer Van Breedam verduidelijkt het onderwerp. Bij de term ongehinderd transport denken veel mensen onmiddellijk aan ondergronds transport. De term klinkt dus nogal futuristisch. In werkelijkheid heeft de term ongehinderd transport echter te maken met allerlei transportsystemen die kunnen worden gekoppeld aan het bestaande multimodale netwerk. Het Vlaamse multimodale netwerk is een van de meest performante ter wereld. Het spoorwegennetwerk is het meest dichte van heel Europa en het autowegennetwerk en het binnenvaartnetwerk komen op de tweede plaats. Een netwerk voor ongehinderd transport kan uiteraard niet dezelfde dichtheid hebben. Daarom moet het aan dat multimodale netwerk worden gekoppeld. Het kan helpen om hier en daar acute knelpunten op te lossen.

Systemen van ongehinderd transport kunnen vaak functioneren met weinig menselijke interventie. Het is immers mogelijk om een verregaande graad van automatisatie te bereiken. Een trein kan bijvoorbeeld permanent rondrijden op een bepaalde lus. Dankzij een aangepast systeem vertrekt hij pas als alle goederen geladen zijn. Bij een futuristisch pijpleidingentransport zou het gaan om onbemande wagentjes.

2.1.2. De auteurs

Deze studie is het werk van een consortium van twee bedrijven, namelijk TRI-VIZOR en de RebelGroup Advisory Belgium nv. TRI-VIZOR noemt zichzelf ‘the worlds first cross supply chain orchestrator’. Vandaag werkt het bedrijf voor een aantal heel grote bedrijven die hun goederenstromen bundelen.

De RebelGroup bestaat uit consultants die gespecialiseerd zijn in zaken op het raakvlak tussen publieke en de private sector.

2.1.3. Kader van het project

Het werk dat werd geleverd door het Vlaams Instituut voor de Logistiek, waarvan hij de eerste voorzitter was, vormt het globale kader voor dit project. Vlaanderen in Actie zorgde voor een basis waarop voortgebouwd kan worden. In 2020 wil Vlaanderen een Europese topregio zijn. Een van de vijf doorbraakpistes in dat verband is dat het als slimme logistieke draaischijf een betekenisvolle rol wil spelen voor Europa. Logistiek gaat namelijk niet alleen over stromen, maar kan ook zorgen voor een toegevoegde waarde. Zo vervaagt de grens tussen industrie en logistiek. Logistiek zal daarom heel belangrijk zijn bij het definiëren van speerpuntsectoren in de industrie en bij het verankeren van de industriële activiteit.

Dit project moet ook gezien worden binnen het kader dat wordt geschetst door het Europese witboek voor Transport. De doelstellingen van dat witboek zijn een vermindering van het energieverbruik en een omschakeling naar schonere energie. Men streeft ook naar comoditeit. De verschillende transportmodi moeten dus complementair zijn aan elkaar

en mekaar niet beconcurreren. Het is de ambitie om de CO₂-uitstoot tegen 2050 met zestig percent te reduceren.

Het Federaal Planbureau verwacht dat de mobiliteit tegen 2050 met tachtig percent zal groeien. In de toekomst zal het transport allicht sneller groeien dan de economische activiteit. De consumenten hebben namelijk steeds meer zaken nodig, in steeds kleinere hoeveelheden. Via het internet kan men bestellingen plaatsen voor een enkel product. De verwachte stijging van de mobiliteit kan alleen daaraan te wijten zijn. Ook de urbanisatie speelt hierbij een rol.

De verschillende vervoersmodi groeien, maar blijkbaar slaagt men er niet in om de modal shift te realiseren. Dat is alleen mogelijk als men de goederenstromen zoveel mogelijk kan bundelen, ook al koopt de consument in steeds kleinere hoeveelheden. Die paradox zal de komende jaren moeten worden aangepakt. Ook het duurzaamheidsconcept speelt een belangrijke rol.

2.2. Probleemstelling

2.2.1. Facts en figures

De heer *Bart Vannieuwenhuyse* verduidelijkt dat de studie orde wilde scheppen in de vele ideeën die leven in binnen- en buitenland. Een aantal facts and figures werden op een rijtje gezet. Tien percent van het Europese weggennet kampt met congestie, vooral in en rond de grote steden. De kosten daarvan lopen op van 0,9 tot 1,5 percent van het bruto binnenlands product (bbp) van de Europese Unie.

Het transport veroorzaakt veertien percent van de klimaateffecten en vereist ongeveer een kwart van het energieverbruik. Europa heeft nochtans scherpe targets inzake CO₂ en energie. Er is ook een probleem van verkeersveiligheid: in de EU zijn er ongeveer 30.000 verkeersdoden per jaar. Men moet dus maatregelen treffen inzake transport.

2.2.2. Hoe reageren?

Dat kan men op verschillende manieren aanpakken. Vooreerst kan het met regelgeving. Vlaanderen maakt bijvoorbeeld werk van een slimme kilometerheffing. Dat zou het transport duurder maken, waardoor de bedrijven meer gedreven worden naar transportoptimalisatie. Men zou ook resoluut kunnen kiezen voor productinnovatie om de fysieke distributie van goederen uit te schakelen. Met de iPad kan men bijvoorbeeld de distributie van kranten uitschakelen. Een andere mogelijkheid is de 3D-printing. Op dit vlak staat Vlaanderen aan de top. Men zegt dat ieder gezin over vijf jaar een eigen 3D-printer zal hebben die een product kan maken dat met een internetapplicatie werd gedownload.

Men kan ook werk maken van de multimodaliteit. Ook op dat vlak is er nog heel wat werk aan de winkel. Door het bundelen van stromen kan men de multimodaliteit extra kansen geven. Die verschillende sporen moet men sowieso volgen. Een laatste spoor is dat van de innovatieve transportsystemen.

2.2.3. Kortetermijnpistes multimodaal vervoer

Uit studies blijkt dat de modal split niet fundamenteel verandert. Er zou zelfs een natuurlijke trend zijn naar meer wegvervoer. Een status quo wordt eigenlijk al beschouwd als een succes. Door initiatieven van multimodaliteit kan die trend wat worden gecompenseerd. Een modal shift van wegvervoer naar binnenvaart of spoorvervoer vergt het bundelen van de stromen, zodat de bestaande capaciteit beter kan worden benut. Men kan ook rekening houden met de logistiek bij het ontwikkelen van nieuwe producten, 'Design for logistics'. Zo kan men ervoor zorgen dat die producten ook makkelijk te verpakken en te transport-

teren zijn. Die pistes zijn gericht op de korte termijn. De innovatieve transportconcepten zijn gericht op de lange termijn.

2.2.4. Innovatieve transportconcepten

Bij een innovatief transportconcept kan men drie belangrijke componenten onderscheiden: een technologische, een logistieke en een beleidscomponent. Men dient zich dus af te vragen wat mogelijk is, wat nodig is en wat men eigenlijk wil. De eerste vraag is de eenvoudigste. Op technologisch vlak zijn er heel veel mogelijkheden. De uitdaging ligt in de twee andere vragen. De keuze voor een nieuw transportsysteem heeft niet alleen implicaties voor transport en logistiek, maar ook voor mobiliteit, ruimtelijke ordening, leefmilieu, economie en openbare werken.

Inzake innovatie dient men drie criteria te hanteren. De innovatie moet een vooruitgang betekenen, ze moet dus een comparatief voordeel opleveren op het vlak van kosten, betrouwbaarheid, flexibiliteit, veiligheid, snelheid en bereik. Bovendien moet het innovatieve product haalbaar zijn. Daarom moet het compatibel zijn met bestaande systemen en voldoende eenvoudig en demonstreerbaar. Ten slotte moet het ook getest kunnen worden.

Het projectmanagement moet duidelijke doelstellingen hanteren. Er is een animator nodig, die optreedt als ambassadeur, maar er is ook een projectmanager nodig die de budgetten in het oog houdt. De houding van de publieke opinie en van de verschillende stakeholders is in deze heel belangrijk.

2.3. Toepassingsdomeinen ongehinderde logistieke systemen

De studie kwam tot de conclusie dat er vier toepassingsdomeinen zijn voor de innovatieve transportsystemen. De spreker zal proberen die toepassingsdomeinen zo duidelijk mogelijk te situeren, ook al konden ze niet volledig worden doorgerekend in een soort van kosten-batenanalyse.

2.3.1. Ondergrondse stedelijke distributie

Het eerste toepassingsdomein is de stedelijke distributie. De leefbaarheid van de stad wordt immers aangetast door het vele vrachtverkeer. Men zou een ongehinderd transportsysteem, zelfs een ondergronds systeem, kunnen uitbouwen voor de distributie en soms ook voor de collectie van goederen. Vanuit een goed bereikbaar centraal distributiecentrum aan de rand van de stad zou men de goederen in kleinere hoeveelheden kunnen verdelen.

Dat systeem is kansrijk indien de stedelijke overheid resoluut kiest voor leefbaarheid en indien ze de traditionele bovengrondse verdeling van goederen aan banden legt. Het systeem kan leiden tot een vermindering van de totale logistieke kost, op voorwaarde dat het stedelijk distributieplatform voldoende volume kan aantrekken. Het moet dus gaan om een open access-platform. Daarom is het belangrijk dat de publieke actor de zaken kan coördineren, wat niet betekent dat die ook een operationele rol dient te spelen.

De heer *Alex Van Breedam* verwijst in dit verband naar een experiment in Amsterdam waarbij de trams gebruikt werden voor goederenvervoer. In een stedelijke omgeving kan de overheid duidelijk een sturende rol spelen. Het stadsbestuur kan de leveringstijden zodanig bepalen dat bedrijven wel verplicht worden om andere oplossingen te zoeken. Er moet echter een alternatief zijn. In Antwerpen wordt gewerkt aan een aantal innovatieve projecten van stadsdistributie. Alle goederen komen samen in een distributiecentrum aan de rand van de stad. Van daaruit worden kleinere pakjes de stad ingestuurd.

Men kan een dergelijk stadsdistributienetwerk aanvankelijk misschien bovengronds organiseren, met elektrische wagentjes, maar als de volumes groter worden, kan men overschakelen op een ondergronds systeem. Dat kan eventueel worden ondergebracht in bestaande netwerken zoals het premetronetwerk. Om de nodige volumes te halen moet men elke handelaar in de stad bij het distributiecentrum betrekken door hen activiteiten aan te bieden met een toegevoegde waarde. Aan de rand van de stad zou men bijvoorbeeld strijkateliers kunnen oprichten. De kleren die de stad binnengebracht worden, zouden dan direct kunnen worden opgehangen in de winkelrekken. Als men een levering kort na de bestelling kan garanderen, is er in de winkel ook geen opslagruimte meer nodig. Men zou ook kunnen zorgen voor herstellingsplaatsen voor hifi en witgoed aan de rand van de stad. Bepaalde grotere producten, zoals een televisiescherm, zou men in het stadsdistributiecentrum kunnen gaan oppikken. De stedelijke distributie biedt dus veel mogelijkheden. Dit vergt echter een mentale ommekeer bij de stadsbesturen en bij de bevolking.

2.3.2. *Intraportuaire herpositionering van zeecontainers*

De heer *Bart Vannieuwenhuyse* vervolgt dat het tweede toepassingsdomein verband houdt met de intraportuaire herpositionering van zeecontainers in grote containerhavens. In een haven moeten er bijvoorbeeld heel wat containers geherpositioneerd worden tussen de verschillende containerterminals. In Antwerpen gebeurt dat vandaag nog vaak met wegtransport, onder meer door de Kennedytunnel, wat voor heel wat overlast zorgt. Een deel van de containers wordt nu al vervoerd over het water, met een flatdienst die de verschillende terminals aandoet.

Daar zou een nieuw systeem bovenop kunnen komen dat met een soort van transportband continu containers kan herpositioneren tussen de verschillende terminals. Een dergelijk systeem is kansrijk indien de havengemeenschap kiest voor intraportuair openbaar vervoer. Om dit systeem rendabel te maken, moet men immers voldoende volume kunnen realiseren en dat is alleen mogelijk binnen een openaccess-systeem, dat toegankelijk is voor de verschillende operatoren.

2.3.3. *Gateway access points*

Het derde toepassingsdomein betreft het directe achterland van een gateway: een luchthaven of een zeehaven. De haven zou worden ontsloten door een of meerdere instappunten in het nabijgelegen achterland, gateway access points. De ondergrondse bloemenlijn tussen Aalsmeer en Schiphol, die in dit verband vaak wordt aangehaald, is er nooit gekomen. Daaruit blijkt dat het moeilijk is om dit in de markt te zetten. Dergelijke toegangspunten tot de haven noemt men ook antennepunten, transferia of overslagpunten. Ook hier is het realiseren van voldoende volume de kritische succesfactor. Daarom kunnen er per haven slechts enkele gateway access points worden gerealiseerd. Die optie is kansrijk indien de havengemeenschap kiest voor een systeem van openbaar vervoer.

De heer *Alex Van Breedam* merkt op dat de concurrentiekracht van de havens, zeker voor onze havens die behoren tot de Hamburg-Le Havre range, de volgende tien jaar zal gebaseerd zijn op de snelheid waarmee de containers van de haven naar het achterland kunnen gaan en op een stabiele doorlooptijd. Dat betekent dat de havens in de toekomst moeten proberen om de congestie te bekampen, die zich nu voordoet op de toegangswegen naar de haven. Dat betekent dat ze aan de grote verladers, die vanuit hun distributiecentra in het achterland heel Europa bevoorraden, een bepaalde doorlooptijd moeten kunnen garanderen. Het gateway access point is een van de meest interessante initiatieven die een haven in dat verband kan nemen.

De Antwerpse haven heeft op dat vlak al de eerste stappen gezet. De nieuwe terminal van Beverdonk, dichtbij de E313, op ongeveer dertig kilometer van de deep sea terminals, zal steeds meer worden ingezet als een gateway access point. Beverdonk is het laatste punt

waar men de containers van de weg kan halen. Op een gemiddelde dag reikt de file ook tot daar. Op die plaats is een afrit op de E313 zodat de terminal makkelijk te bereiken is. De terminal hoeft niets meer te zijn dan een grote parkeerplaats met een kraan. Als de transporteur zijn container kan afladen aan het gateway access point, kan hij daar een nieuwe container oppikken, die is aangekomen vanuit de deep sea terminals. Hij kan dus een extra levering doen waaraan hij iets kan verdienen. Dat is niet mogelijk als hij met zijn vrachtwagen tot in de haven moet rijden. Dan is hij immers al snel drie of vier uur kwijt. De Antwerpse haven zou aan de gebruikers van die instappunten een bepaalde doorlooptijd kunnen garanderen. Vandaag worden de goederen op een binnenschip vanuit Beverdonk naar de deep sea terminals gebracht. In de toekomst kan het echter ook gaan om een ongehinderd goederenspoor. Men zou het bestaande goederenspoor bijvoorbeeld kunnen reserveren voor treinen die een lus draaien. Het hoeft dus niet zo futuristisch te zijn.

2.3.4. *Langeafstandscorridors*

De heer *Bart Vannieuwenhuyse* gaat in op het vierde toepassingsdomein van ongehinderde logistieke systemen. Dat is het verbinden van grote hubs, dus grote agglomeraties of grote havens, over lange afstand over corridors. Die grote afstand beperkt blijkbaar de kansen. Er zijn namelijk grote investeringen nodig en grote volumes om de connectie rendabel te maken. Dat zou alleen bespreekbaar kunnen worden indien Vlaanderen en Nederland resoluut zouden kiezen voor een ambitieuze gezamenlijke logistieke strategie. Dan zou men kunnen denken aan een pipeline voor containers tussen Antwerpen en Rotterdam. Dat is allicht wishful thinking.

3. **Beleidsaanbevelingen door de heer Donaat Cosaert**

De heer *Donaat Cosaert* gaat namens het IST in op de belangrijkste punten waarmee rekening moet worden gehouden bij het formuleren van beleidsaanbevelingen.

Vooreerst kan het ongehinderde transport zeker niet de enige oplossing zijn. Het is slechts een stukje van de hele puzzel. Het blijft de bedoeling om te evolueren naar comodality.

Met betrekking tot ongehinderd transport zijn er meerdere studies gebeurd en meerdere initiatieven genomen, maar er was zelden sprake van een geïntegreerde aanpak. In het jaar 2000 zijn er in Nederland een paar studies geweest en daarna was het vijf jaar stil. Rond 2005 was er weer een concentratie van rapporten. Het ongehinderd transport wordt voorlopig ook zelden opgenomen in een beleidslijn. Dat geldt zowel voor Vlaanderen als voor het Europese niveau. Er zijn ook andere denkpluizen. Sommigen dromen bijvoorbeeld van hybride luchtschepen van het type Zeppelin. En wat erger is, ook de sense of urgency ontbreekt.

Ongehinderd transport vergt zware investeringen. Daarom moet men er goed over nadenken. Het is technisch realiseerbaar. Samenwerking tussen de verschillende actoren is echter heel belangrijk. Niet alleen de kennisactoren, maar ook de logistieke actoren, de overheid, het middenveld en de burgers moeten worden betrokken. De betrokkenheid van de logistieke actoren is noodzakelijk voor het realiseren van een voldoende grote bezettingsgraad, wat de rendabiliteit van het project moet garanderen. De overheden kunnen de zaak vooruithelpen als ze een deel van de risico's nemen. De burgers moeten oordelen over de overheidsbestedingen, maar dat zijn ook de direct betrokkenen, bijvoorbeeld de bewoners van de huizen waaronder de tunnel doorloopt.

Het realiseren van ongehinderd transport zal zeker stapsgewijs moeten gebeuren. Een bestaande hoogdringendheid kan men aangrijpen om een klein netwerk op te bouwen. Zo wordt het ongehinderd transport tastbaar en geloofwaardig. Van daaruit kan een groeipad ontstaan. Men moet dus op lange termijn denken. Dat betekent dat er heel wat onbe-

kenden zijn: de demografische evolutie, de economische omstandigheden, de logistieke trends en zelfs de geopolitieke verhoudingen.

Daardoor is het onduidelijk of men een status quo kan verwachten, een groei of een inkrimping. In die omstandigheden is het moeilijk om een rendabel project uit te werken. Het zou goed zijn als een soort van animator de zaak zou trekken. Het zou moeten gaan om een ongebonden persoon, die wel voldoende in aanzien is in politieke, wetenschappelijke en industriële kringen. Een voldoende groot maatschappelijk draagvlak is heel belangrijk. Daarom zou het competentiecentrum dat het studiewerk coördineert ook de publieke opinie moeten informeren en betrekken.

Het ongehinderd transport kan een deel van de puzzel zijn, maar kan niet de volledige oplossing bieden. Het moet ingepast worden in een langetermijnvisie op het beleid inzake transport, logistiek en duurzaamheid. Men moet tevens uitklaren wie welke kosten op zich moet nemen om tot een billijk systeem te komen. Een dergelijk systeem staat of valt met het gerealiseerde volume. Als de kosten billijk verdeeld zijn over alle participanten en iedereen heeft er een comparatief voordeel bij, dan is de kans groter dat iedereen eraan participeert en dat het systeem ook rendabel wordt.

Hij merkt nog op dat dit rapport kadert in een grotere studie van het IST. Daarbij ging het onder meer over het energiegebruik van de huishoudens voor mobiliteit, over rekeningenrijden, over intelligente transportsystemen en over de visie van het publiek op auto en gezondheid. Dat kwam ook aan bod in het rapport over geluidshinder.

4. Bespreking

Mevrouw *Lies Jans* onthoudt uit een reactie van minister Hilde Crevits op een persbericht van het IST over de studie, dat het concept nog niet financieel haalbaar is. Nu ze meer informatie heeft gekregen, meent het lid dat het toch zinvol en nodig is op korte termijn verder te gaan met ongehinderde goederenlogistiek als Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa wil zijn. De hamvraag voor mevrouw Jans blijft wanneer die stap moet worden gezet. Ze veronderstelt dat er prognoses zijn op basis van de vier opgesomde opties om eventueel in te grijpen in logistieke systemen. Is de eerste stap in het ontwikkelen van dergelijke systemen dringend of is er nog voldoende tijd om alles eerst verder te bestuderen? Wanneer moet men verder gaan dan die vier mogelijkheden?

Er zijn onderzoeken gebeurd in verschillende landen, en daaruit zijn ook verschillende ideeën over ongehinderde goederenlogistiek voortgevloeid. Die zijn evenwel nooit samengebracht. Mevrouw Jans ziet dan ook de noodzaak aan een Europese visievorming. Zijn daartoe al stappen ondernomen?

De voorstellen voor de havens en het transport naar het achterland binnen de havens vergen heel wat investeringen. Het lid denkt daarbij aan de vermelde ondergrondse verbindingen. In welke mate moet de overheid daarin een rol spelen als investeerder of facilitator? Welke rol spelen de andere betrokkenen, zoals de havensector? Is het niet nodig om met alle actoren alvast rond de tafel te zitten om alles voor te bereiden?

Van de heer Van Breedam wil het lid weten welke de kritische succesfactoren zijn om het concept van de stedelijke distributiecentra te doen slagen. In Antwerpen is er Blue Gate, en in Hasselt Citydepot, waarvoor zich nog maar vijf bedrijven inschreven. Het komt slechts langzaam van de grond, stelt mevrouw Jans.

De heer *Ward Kennes* wil in eerste instantie weten of er ook buitenlandse projecten te vermelden zijn die in het domein van de transportsector al succesvol blijken.

Is er vanuit de transportsector feedback over mogelijk eigen onderzoek of proefprojecten? Het lid vraagt zich af of de sector, als een van de vele actoren die een rol moeten spelen, zich al wel bezighoudt met onder meer het leveren van accurate en pertinente gegevens rond bijvoorbeeld goederenbundeling. Alleen de sector zelf kan die informatie leveren, stelt de heer Kennes.

De heer *Marino Keulen* acht het noodzakelijk om een proefproject op te zetten teneinde meer voorstanders van dergelijke logistiekssystemen op de hand te krijgen.

Ook hij is benieuwd naar eventuele bestaande concrete projecten. Is er een aanzet om bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen, met veel trafiek binnen de haven zelf, nieuwe systemen uit te dokteren en te proberen? Alleen een praktijkvoorbeeld kan volgens het lid mensen warm maken om bepaalde vaste patronen inzake logistiek los te laten. Iets lanceren moet voor hem vanuit een positieve input en niet omdat er anders steeds meer problemen zijn.

De heer *Alex Van Breedam* noemt de studie bijzonder pragmatisch. Ze reikt inzake stedelijke distributie en de haven twee voorbeelden aan die sowieso ingezet worden. Daarbij refereert de spreker aan Blue Gate en Citydepot. Dat impliceert niet dat er meteen ook groen licht is om te beginnen graven, stelt hij. De volumes halen wordt in die zin cruciaal.

Wereldwijd blijkt een trend van urbanisatie ingezet, die in België nog niet zo voelbaar is als in bijvoorbeeld Brazilië en Indië. De traditionele logistieke concepten komen onder druk te staan omdat ze moeilijk kunnen omgaan met kleinere volumes en meer frequente leveringen.

In Vlaanderen kampt men met het probleem dat het enorm moeilijk is een plaats te vinden met een heel hoge dichtheid aan stromen die tussen twee punten verloopt. Tussen Antwerpen en luchthaven Brussel zitten heel wat stromen, maar dan voornamelijk op vrachtwagens. Dat krijgt men moeilijk ondergronds. Ze zijn gepalletiseerd. Er zou derhalve een soort van capsulesysteem nodig zijn. Men zit dan ook met de vraag waar men de volumes vandaan moet halen om het dadelijk bouwen van een pijpleidingsysteem te motiveren.

De spreker ziet heil in stapsgewijs werken. Zo moeten voor de instappunten in de havens de volumes gecreëerd worden: ze zijn er, maar moeten aangezogen worden. Dat geldt ook voor de stedelijke omgeving. De heer Van Breedam weet te melden dat zelfs Procter & Gamble, de grootste verlader van consumptiegoederen ter wereld, met alternatieve systemen voor levering bezig is. Men gaat er daar van uit dat er van echte stedelijke distributie sprake is als alle bewoners van een straat op het internet zouden bestellen, dat allemaal in één pot komt en alles ook geconsolideerd aan de straat wordt aangeleverd. Dan kan het ook winstgevend worden en is er verder geen ondersteuning meer nodig. Men kan aan elke deur op elk uur afleveren. De spreker refereert hierbij aan het feit dat voor United Parcel Service Inc. (UPS), Taxipost en dergelijke er vooralsnog maar één winstgevende straat is: de Brusselse Louizalaan met veel drops op een korte afstand. Het is onmogelijk een distributie winstgevend te maken op basis van één drop over tien kilometer rijden, stelt de heer Van Breedam.

De spreker meent dat men pragmatisch moet denken en de beide bestaande initiatieven moet ondersteunen. Het grootste probleem is de volumes bij elkaar krijgen, dit vanwege de ruimtelijke structuur. Geleidelijk aan zouden de volumes vanzelf moeten terechtkomen in het systeem van stadsdistributie. Het stadsbestuur kan dat mee in de hand werken door het leveren door winkelketens zelf te bemoeilijken. Dan worden de stromen groter in het stadsdistributiecentrum. Dat geldt ook voor de Antwerpse haven. Aan Beverdonk wordt er geshutteld. Er gaat één shuttle heen en weer, en af en toe worden er shuttles gebruikt

die van Meerhout komen om er nog wat containers bij te gooien. Het is het begin van een verhaal, oppert de heer Van Breedam, waarbij op termijn het achterliggend potentieel zichtbaar wordt door de dienstverlening zo interessant te maken dat men zich ervan bewust wordt. Zodra de stromen voldoende groot zijn, wordt de stap naar een grote investering in die zin verantwoord.

De spreker besluit dat het vooral erom gaat die maatschappelijke keuze te maken en ook in te schrijven in een beleid.

De heer *Bart Vannieuwenhuyse* licht toe dat er eigenlijk al een start is genomen met het concept. Men begint bij het multimodale netwerk en gaat na waar de bottlenecks zitten om dan stapsgewijs ongehinderde connecties daarop te enten.

Is het al op een of andere manier in beleid ingeschreven, luidde een andere vraag. Er is het Europees witboek³ van 2011. Dat is op het concept gescreend en ontgoochelde danig op het vlak van innovatieve transportconcepten.

Wat is dan de rol van de overheid? Wie investeert? Investerings in infrastructuur verzeilen stevast in een vicieuze cirkel waarbij vraag en aanbod elkaar tegenwerken. Proactief zou de overheid de cirkel kunnen doorbreken en toch initiatieven ter zake ontwikkelen en steunen. Status quo zou een achteruitgang betekenen tegenover andere regio's met vergelijkbare ambities.

Dat alles zeer moeizaam verloopt, kan de spreker alleen maar beamen. Het lijkt hem vooral belangrijk dat er concepten worden ontwikkeld die algemeen gesteund worden en niet de publieke factor de private schoorvoetend volgt of omgekeerd. Er moet sprake zijn van een win-winproject. Door te ontkoppelen wordt de stroom naar de stad heel efficiënt georganiseerd en de distributie binnen de stad wordt zeer duurzaam.

Op pagina 12-13 van de brochure staat een overzicht van de diverse initiatieven in verschillende landen, wat aan de vraag naar best practices tegemoetkomt. Echte implementaties op ware schaal zijn er niet, behalve – voor Londen en Tokio – in het segment van postbedeling en -pakketten, het connecteren van postkantoren met elkaar. Die toepassingen stoelen allemaal op bestaande systemen.

Los daarvan zijn er wel initiatieven in de labofase, zoals CargoCap, in Duitsland. Op schaal worden toepassingen ontwikkeld op basis van een twee pallets die dan in een geautomatiseerd systeem rondgaan. Voor het vertalen van die labofase naar reële omgeving zijn er plannen, maar ook die vlotten niet echt. Kritische succesfactor is een voldoende draagvlak. Volgens de spreker is het aan de overheid om daarin de locomotiefunctie op te nemen en in eerste instantie alle actoren te sensibiliseren. Ook het opzetten van een competence center inzake ongehinderde logistieke systemen kan nuttig zijn in die eerste fase.

De heer *Donaat Cosaert* vult aan dat het hoofdrapport zowat 200 bladzijden beslaat waarvan de laatste 50 gewijd zijn aan voorbeelden. Men heeft geprobeerd op een schaal van een tot tien de haalbaarheid en relevantie voor Vlaanderen te duiden.

Opvallend bij onderzoek van andere landen is de stop-and-go-politiek die wordt gevoerd. In Nederland ziet men een concentratie van rapporten in 2000, die opnieuw zijn opgepakt in 2005, waarna het opnieuw opvallend stil wordt en blijft.

³ Roadmap to a Single European Transport Area. Towards a competitive and resource efficient transport system, Transport White paper 2011, COM (2011)144.

Wat betreft realisaties zijn er de voorbeelden van Londen en Tokio, en in Vlaanderen benadert het verzoek van Colruyt het dichtst dat idee met een systeem voor de verplaatsing van pakketten binnen het eigen bedrijf. Het concept is wel degelijk ontwikkeld door Denys en technisch aangeleverd. Struikelblok bleek echter de financiering. In het kader van ICT en mobiliteit zijn er ook gesprekken gevoerd met diverse bedrijven, waaronder IBM (International Business Machines Corporation). Dat werkt aan een systeem met een postkubus van één meter bij één meter. Die wordt via elektrische voertuigen aangeleverd bij winkels in het centrum en is integraal gecodeerd en beveiligd. Levering zou dan gebeuren via een 'brievenbus'. De spreker wijst erop dat ook andere technologische spelers zich op die evolutie richten.

Voor het toegelichte rapport is er al een eerste kennismaking gebeurd met de commissie Goederenverkeer van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). De belangstelling was bedroevend, betreurt de heer *Cosaert*.

De heer *Jan Peumans* vraagt zich af wat het verschil is tussen Beverdonk en Meerhout. En wat verstaat men onder de term 'ongehinderd'? Slaat dat op sluizen, nachtwerk, vakbond? Het lid wil ook weten of eraan is gedacht dat bijvoorbeeld voor Antwerpen gebruik kan worden gemaakt van de premetro. Tussen middernacht en vijf uur 's morgens is die beschikbaar, oppert hij. Dat biedt ondergronds mogelijkheden, onder meer voor bevoorradiging van het winkelcentrum in Wijnegem. Het lid refereert daarbij aan een trial in Amsterdam.

De heer *Alex Van Breedam* repliceert dat er een groot verschil is tussen een container-terminal en een gateway access point. Het eerste is een plaats waar zelfs containers worden samengesteld, ook met goederen van verschillende verladers. Daar worden diensten aangeboden zoals het stufen en strippen van containers. Eenmaal klaargemaakt, gaat de container naar de diepzeehaven en vertrekt of komt terug en wordt daar geopend en eventueel verspreid. De terminal is te determineren als een kleinere parking met een kraan en daarrond heel wat activiteiten met als doel het bijeenhalen, klaarzetten en stufen van containers.

In Beverdonk zou er van stufen van containers geen sprake zijn als dat wordt opgezet als gateway access point of transferium. Dat is eigenlijk een grote parking met een kraan. Het is te dicht bij de diepzeeterminal en er worden dus ook geen containers meer geopend. Er worden louter zoveel mogelijk containers bijegehaald om ze op de shuttle te zetten en te laten wegvaren. Doel van beide punten is derhalve zeer verschillend. Ze vormen normaliter ook op geen enkele wijze concurrentie.

De heer *Bart Vannieuwenhuyse* legt het begrip 'ongehinderd' uit. Het doelt op een tweerichtingsprincipe van niet gehinderd worden door andere stromen en andere mobiliteitsstromen zelf niet hinderen. Het gaat derhalve om betrouwbare stromen: klokvast, stipt ten aanzien van beleving. In de bestaande omstandigheden zijn goederenvervoer en personenmobiliteit vaak in concurrentie met elkaar, en krijgt personenmobiliteit zeker voor wat bepaalde transportmodaliteiten betreft, voorrang. De spreker verwijst daarbij naar goederentreinen die naar een zijspoor worden afgeleid om voorrang te geven aan personenvervoer.

Is er ooit al gedacht aan een casus rond de alternatieve organisatie van het interhavenverkeer, wil de heer *Marino Keulen* weten. Hij herinnert eraan dat men in de haven met een andere autoriteit, Havenbedrijf Antwerpen, geconfronteerd wordt.

De heer *Alex Van Breedam* stelt dat het havenbedrijf zich recent nog boog over een supplychangestrategie. In die optiek spreekt men van de organisatie van het intern openbaar vervoer. Dat zit in de vermelde strategie vervat en moet toelaten om de betrouwbaarheid van de doorlooptijd aan de gebruiker te garanderen. Als een havenautoriteit een dergelijk systeem aanbiedt, belet dat niet dat andere partijen dat ook zelf organiseren. Het is voor de spreker niet ondenkbaar dat een privébedrijf de binnenschepen operationaliseert, op basis van service level agreements die door de havenautoriteit kunnen worden ingezet. Dergelijke concepten vinden geleidelijk meer ingang in de havens, besluit de heer Van Breedam. Hij meent dat dergelijke factoren de congestie uit de haven kunnen houden.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Ward KENNES,
verslaggever