

VLAANDEREN OP WEG NAAR 2020

Beter en sneller naar de toekomst

pagina 2



Er moeten substantiële
doorbraken komen

ViA-voorzitter Karel Vinck

pagina 3



Transport van de toekomst

**Sneltram, regionale luchtvaart
en binnenvaart**

pagina 4-5



Olie voor economie en
samenleving

**Cathy Macharis en
Eddy Van de Voorde**

pagina 6



Vervoerinfrastructuur

De trein is wereldwijd sexy

pagina 7



Energiezuinige technieken

**Vervoer technologie verbetert
milieuprestaties**

Wilt u dit dossier
online raadplegen?
www.tijd.be/mobiliteit

Het tweede hoofdthema van Vlaanderen in Actie, logistiek en mobiliteit, is tegelijk zeer economisch en zeer sociaal. Het thema is uitvoerig besproken op het ViA-atelier dat heeft plaatsgevonden op 3 juli 2008. Het lijkt dan ook gesneden koek om de Vlaamse economie en onze samenleving samen vooruit te stuwten. Dat stilstaan gelijkstaat met achteruitgaan, is een cliché dat zelden zo veel waarheid heeft

bevat. Uit de woorden van de ViA-voorzitter Karel Vinck valt het al meteen op te maken: Vlaanderen is momenteel nog een heel eind verwijderd van zijn doelstelling om in Europa een heuse topregio te zijn en als het nu de zaken op hun beloop laat, zal het tegen 2020 nog een stuk slechter scoren. Dat halflege glas is natuurlijk ook halfvol. Als Vlaanderen zijn doelstellingen voor logistiek en mobiliteit realiseert, zal het al

een heel eind op weg zijn naar een voorname rol in de vaart der volkeren. Logistiek wordt immers meer dan ooit een motor van de economie, of zoals de academische experts het formuleren 'de olie van de economie'. Bij het belang van mobiliteit voor een geoliede werking van onze samenleving hoeft al evenmin een tekening gemaakt te worden voor wie inziet hoe wij ons dagelijks vastrijden en daaraan niet bepaald een groot gevoel

van welzijn overhouden.

De ViA-voorzitter heeft alweer gelijk als hij hamert op de concrete realisatie van de doorbraken in die domeinen. Daarbij beklemtoont hij dat doorbraak geen hol woord is, maar letterlijk te nemen valt. Een lichte verbetering van de tien gekozen doorbraken zal weinig of geen zoden aan de dijk zetten. Vlaanderen moet als het ware tien omwentelingen tegelijk realiseren.

EDITORIAAL

LOGISTIEK EN MOBILITEIT IN VLAANDEREN



Honoré C. Paelinck
Bestuurder van vennootschappen

Mobiliteit en logistiek

Mobiliteit zal altijd een sleutelement zijn in ons land. De belangrijkste kracht van Vlaanderen zal blijven liggen in snel, gemakkelijk en competitief vervoer als open deur (gateway) naar Centraal-Europa. Maar ...

Mobiliteit in Vlaanderen heeft de laatste jaren te lijden onder de toenemende vertraging. Op de weg liggen vooral woon-werkverkeer en vrachtverkeer aan de basis. Meer thuiswerken zal ook de aangroei van woon-werkverkeer verminderen.

Nodig zijn ook: aanpassingen van vervoersinfrastructuur zoals het aanpakken van duidelijk geïdentificeerde knelpunten, de verbreding van bestaande autowegen en de aanleg van dubbeldekstroken op strategische punten. Dergelijke tijdige ingrepen kunnen indrukwekkende verbeteringen betekenen. Het is ijdele hoop te denken dat een uitbreiding van het aanbod de enige oplossing is om het openbaar vervoer succesvoller te maken. De 'vrijheid van de auto' blijft daarvoor een grote hinderpaal, om niet te spreken van beheersproblemen in openbaarvervoersorganisaties. En dat ondanks de prioriteit die wordt gegeven aan passagiersvervoer (kiezersvervoer) waardoor het verbeteren van de concurrentiekracht van goederenvervoer zwaar

"Strategy without tactics is the slowest route to victory. Tactics without strategy is the noise before defeat."

SUN TZU

in het gedrang komt. Telkens weer worden goedmenende nieuwe potentiële klanten van het spoor teleurgesteld door de onbetrouwbaarheid van de dienstverlening. De enige echte oplossing daarvoor is het ter beschikking stellen van aparte sporen voor goederenvervoer, met een hoger aanbod tot gevolg en een andere cultuur van commercialisering. Bij logistiek moet onderscheid gemaakt worden tussen zuivere 'vervoerslogistiek' en 'logistiek met toegevoegde productiewaarde'. Reders die logistieke diensten aanbieden, hebben het alleen over vervoer. Productiebedrijven, in het kader van SCM (supplychainmanagement), spreken zowel over aankoop, fabricatie als verkoop, waarbij de logistiek, voor en na, van elk van die onderdelen totaal verschillend is.

Transport en logistiek vertegenwoordigen een steeds groter wordend percentage van de kosten van transport en diensten. Als gevolg daarvan zal steeds meer aandacht gaan naar kostenreductie zoals alternatieve transportsystemen, minder stocks en het herbekijken van productie- en distributienetwerken. Tegelijk is een stijging onvermijdelijk wegens het aanrekenen van externe kosten ondanks de pogingen om betere milieunormen te halen en de veiligheid te verhogen.

Iedereen wil toegevoegde waarde creëren door overname van andere activiteiten uit de waardestroom. Hoe kan Vlaanderen zich daarvoor best differentiëren?

Michael Porter zei al: 'A key element in any strategy is knowing what you are not going to do.'

Vandaag ontbreken nog te veel meetbare doelstellingen om duidelijk te maken hoeveel nieuwe elementen de reeds bestaande projecten hebben opgeleverd.

Een duidelijke strategie die erop gericht is nieuwe klanten en bedrijven aan te trekken en te behouden, is daarom een noodzaak.

COLOFON

Een initiatief van Vlaanderen in Actie
V.U. Karl Musschoot
Boudewijnlaan 30,
1000 Brussel

Een realisatie van Mediafin Publishing
Coördinatie Veronique Soetaert
Redactie Willem De Bock
Lay-out David Steenhuyse
Foto's Jan de Meuleneir
Lieven Van Assche
Sofie Van Hoof

Uitgever Dieter Haerens
Info publishing@mediafin.be

Karel Vinck: 'Er moeten substantiële doorbraken komen.'

De ViA-voorzitter laat er geen misverstand over bestaan. Hij leidt een project met steile ambities. Om die waar te maken, zijn hier en daar doorbraken nodig. Enkele procentjes beter doen volstaat helemaal niet. De doorbraken moeten substantieel zijn, zeker in de logistiek en de mobiliteit. Maar de beloning kan dan ook bijzonder aardig zijn: een positie in de top vijf van de 125 Europese regio's.

De voorzitter van Vlaanderen in Actie, Karel Vinck, heeft als gewezen captain of industry nog altijd een bijzondere band met logistiek en mobiliteit. De voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS is nu ook voorzitter van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en is nauw betrokken bij projecten van het Europese Spoorwegagentschap. 'Logistiek en mobiliteit liggen mij na aan het hart', zegt hij graag. Zijn kennis en belangstelling ter zake passen ook mooi in het raam van zijn ambities met Vlaanderen in Actie.

VAN PLAATS 27 NAAR 5

'Het doel is van Vlaanderen tegen 2020 een van de vijf Europese topregio's te maken. In een vergelijking met alle 125 Europese regio's staat Vlaanderen vandaag slechts op

achteruitgaan dan vooruitgaan', zegt Karel Vinck. De ambitie is niet min. Om ze waar te maken, moet ViA zich permanent meten met andere regio's. 'Oog blijven houden voor meetbare resultaten is onontbeerlijk', stelt de nuchtere voorzitter. 'Wij zullen Vlaanderen jaarlijks vergelijken met 15 Europese regio's. We prikken op de 10de plaats qua BRP tussen de 15 benchmarkregio's.'

VIER DOELEN TEGELIJK

Om van Vlaanderen een topregio te maken, focust ViA op vier thema's: talent, innovatie, internationalisering en logistiek en mobiliteit. ViA houdt ook constant de ogen gericht op duurzaamheid en op een efficiënte en klantgerichte overheid. 'Bij het thema logistiek en mobiliteit hebben de onafhankelijke experts Cathy Macharis en Eddy Van de Voorde vier themadoelstellingen vooropge-

voerd. Ook hebben we een sterk verhoogde mobiliteit en oplossingen voor de verkeerscongestie nodig. Verder moet de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Ten slotte moet de milieulast van het transport verlagen. Het is cruciaal dat wij die doelstellingen gelijktijdig realiseren. Ze vormen als het ware een balanced scorecard.'

IN VRAAG DURVEN TE STELLEN

Die doelstellingen zijn inmiddels al omgezet in een rits te forceren, concrete doorbraken. 'Dat zijn niet zomaar ontwikkelingen of groeibewegingen, maar fundamentele omwentelingen', beklemtoont de ViA-voorzitter. 'Bij de bedrijven waarvoor ik gewerkt heb, spraken we van een doorbraak bij een verbetering van de productiviteit of de kwaliteit van 25 à 30 procent, niet bij 3 of 5 procent verbetering. Iedere doorbraak moet een substantiële verbetering worden. Om die te halen, moeten we alles ter discussie durven te stellen.'

Het ViA-atelier over logistiek en mobiliteit heeft er inmiddels voor gezorgd dat de doorbraken te vertalen zijn in concrete beleidssporen. In december legt ViA tijdens het slotforum de beleidsplannen van de vier ateliers bijeen om een alomvattend beleidsvoorstel voor het hele project uit te puren. Alle partijen blijven bij het traject betrokken. Of zoals Karel Vinck het samenvat: 'De participatie van alle actoren in het Vlaamse, maatschappelijke leven is cruciaal om te bepalen welke weg Vlaanderen de komende tien jaar wil inslaan en afleggen.'

"Het doel is van Vlaanderen tegen 2020 een van de vijf Europese topregio's te maken."

KAREL VINCK - VIA

de 27ste plaats inzake bruto regionaal product (BRP). Als we er niet in slagen innovatiever te worden in elk sociaaleconomisch domein, zal onze positie er eerder op

steld om Vlaanderen naar de sociaaleconomische top in Europa te brengen', schetst Karel Vinck. 'Ten eerste moeten we logistiek aantrekken met een toegevoegde waarde

Met wie moet Vlaanderen zich meten ?

	BBP per hoofd (in € KKP)	Werkzaamheidsgraad Totaal (in %)	Werkzaamheidsgraad 55-64 jr (in %)	Aandeel kennissectoren (in%)	Aandeel werkenden met hogere opleiding (in %)	Aandeel levenslang leren (in %)	Werkloosheidsgraad (in%)
	2005	2006	2006	2006	2006	2006	2006
Vlaams Gewest	26.891	65,5	31,4	11,8	36,6	8,3	5,0
Denemarken	28.373	77,0	60,7	10,0	32,9	29,2	3,9
Baden-Württemberg	28.841	71,3	54,2	21,7	26,2	8,5	6,3
Beieren	30.365	71,9	52,2	16,8	24,4	7,1	6,5
Hessen	31.239	68,2	50,1	15,0	27,3	8,5	8,1
Baskenland	29.305	67,0	42,8	12,4	48,2	12,4	7,0
West-Nederland	32.281	74,7	50,5	7,0	33,5	17,1	3,9
Zuid-Nederland	28.427	73,5	44,4	8,8	27,7	14,3	3,7
Finland	25.741	69,0	54,5	11,4	35,5	23,1	7,7
Zweden	27.723	73,8	69,6	11,4	30,2	18,4	7,1
North West (V.K.)	23.237	70,3	53,1	9,3	29,1	24,3	5,1
East Midlands (V.K.)	24.560	74,1	59,4	10,4	28,5	27,0	5,2
Eastern (V.K.)	25.596	74,7	62,1	10,9	27,8	24,8	4,7
South East (V.K.)	29.189	76,5	62,1	12,4	33,1	28,9	4,4
South West (V.K.)	25.107	75,7	61,5	9,9	31,3	27,6	3,7
Schotland	25.322	72,1	54,9	7,4	36,0	26,5	5,2

mediafin Bron: Eurostat, verwerking SVR



foto: Sofie Van Hoof

DOELEN EN DOORBRAKEN OM ONS BETER MOBIEL TE MAKEN

ViA mikt op vier hoofdaspecten van logistiek en mobiliteit om tegen 2020 tien doorbraken te realiseren. De vier hoofdaspecten werden ook besproken op het ViA-atelier dat heeft plaatsgevonden met meer dan 200 aanwezigen op 3 juli 2008.

- Om logistiek aan te trekken met een toegevoegde waarde voor Vlaanderen, wil men:**
 - het goederentransport vaker via verschillende vervoersmiddelen laten verlopen en een verschuiving naar alternatieven voor het wegvervoer realiseren;
 - de ruimtelijke ordening beter afstemmen op de behoeften op het vlak van mobiliteit en logistiek.
- Nieuwe infrastructuur en vers aanbod van vervoer moet de mobiliteit sterk verhogen en de verkeerscongestie oplossen. Dat vergt vooral:**
 - infrastructuur aanpassingen, door ontbrekende schakels en onveilige punten aan te passen en betere netwerken op te zetten;
 - een degelijke en betrouwbare uitbouw van het openbaar vervoer.

- Om de verkeersveiligheid aanzienlijk te verbeteren, komt er meer sturing van de verkeersstromen en de vraag naar een mobiliteitsmanagement. Dat behelst:**
 - optimaal gebruik van de infrastructuur met behulp van verkeersmanagement en een slimme kilometerheffing;
 - een slim parkeerbeleid en het inrichten van milieuzones in steden, waarin autogebruik wordt ontmoedigd;
 - het bundelen van goederenstromen, van het vervoer van personen in privévoertuigen en van het openbaar vervoer.

- ViA wil nieuwe transporttechnologie invoeren, die onder meer de milieulast van het transport zal verlagen. Concreet gaat het erom:**
 - de Vlaamse belastingen (inverkeersstelling en verkeer) te koppelen aan milieuprestaties;
 - het investeren in schonebrandstoftechnologie te bevorderen;
 - het beleid meer te coördineren op diverse overheidsniveaus.

DE ONTBREKENDE SCHAKEL TUSSEN TREIN, TRAM EN BUS

Sneltram geeft nieuwe dimensie aan openbaar vervoer

Zowel trein als tram heeft voor- en nadelen. Het zou ideaal zijn als de voordelen van de twee vervoersmiddelen gecombineerd kunnen worden zonder de meeste nadelen. Het nieuwe vervoersmiddel, de lightrail of sneltram, komt dicht in de buurt van dat ideaal. In een doordacht uitgebouwd netwerk van verbindingen voor het openbaar vervoer wordt de sneltram nu al als de ontbrekende schakel beschouwd, die binnenkort ook in Vlaanderen zal rijden.

De jongste tijd praat men veel over de komst van de lightrail of sneltram, een vorm van openbaar vervoer tussen tram en trein. Een sneltramstel rijdt zowel op tram- als op treinsporen. Zo kan het zoals een tram een stadsomgeving ontsluiten, maar ook zoals een trein diverse locaties snel met elkaar verbinden. De sneltram is gemaakt van lichter materiaal en haalt een topsnelheid van 100 km/u. Hij beschikt over een grote vervoerscapaciteit, tot 100 zitplaatsen en 200 staanplaatsen. De sneltram is wendbaarder dan de trein en kan binnen een stadskern veel kortere bochten nemen. Hij kan

na een halte sneller accelereren dan de trein, waardoor hij stipter kan rijden met hogere verbindingssnelheden. Dat maakt zijn reistijden ook korter dan die van de trein. De sneltram is rendabel in te zetten op afstanden tussen 10 en 40 km, terwijl een trein doorgaans pas rendeert vanaf 30 km en het bekende streek- of stadsvervoer met zijn vele haltes hooguit voor 10 à 20 km haalbaar is. De aandrijving van de lightrail kan een hybride combinatie zijn van elektriciteit in de stad en diesel daarbuiten.

Er bestaan wel flink wat varianten die allemaal



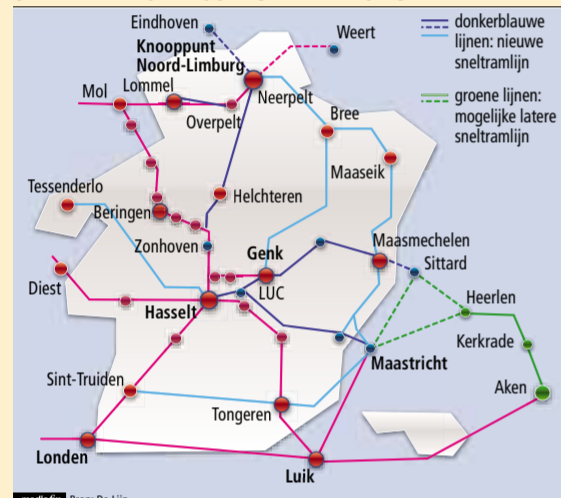
onder de noemer lightrail of sneltram worden gebracht. 'Soms rijden ze enkel op het spoor-netwerk, dan weer fungeren ze louter als een tram, met vele varianten daartussen. Hoe meer haltes een lightrail aandoet, hoe meer hij een ontsluitende functie heeft, zoals een tram in de stad. Hij is dan minder verbindend, zoals een trein. Van de lightrail rijden voorbeelden in buurlanden, onder meer in de Duitse steden Karlsruhe en Kassel en in de Nederlandse Randstad', constateert Marc Schepers, projectmanager bij het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) en senior productmanager bij het advies- en studiebureau TRITEL. Hij is onder meer betrokken bij de realisatie van de eerste Belgische toepassing in Limburg. 'Die lightrailtoepassing past in het Spartacusplan voor de uitbouw van het openbaar vervoer in die provincie en in het systeemdenken over openbaar vervoer. Daarbij gebruik je een duidelijke hiërarchie tussen streekbus, sneltram en trein. De sneltram krijgt vooral een verbindende functie, maar op zijn snelle verbindingen naar de stations van Hasselt en Genk werkt hij eerder ontsluitend voor de gemeenten die langere verplaatsingen vergen.'

FLEXIBELER IS AANTREKKELIJKER

De deskundige vindt het bij de uitbouw van een comfortabel en efficiënt openbaar vervoer cruciaal dat men de ontsluitende en verbindende functie zo veel mogelijk uit elkaar haalt en verschillende types openbaar vervoer complementair aan elkaar laat functioneren. 'Het heeft geen zin om bussen, die bedoeld zijn om begin- en eindpunt snel met elkaar te verbinden, onderweg in ieder gehucht te laten stoppen. In het algemeen moet ons openbaar vervoer steeds beter aansluiten bij de reële verplaatsingsbehoeften van de gebruikers. Slimme combinaties van trein, sneltram en streekbus maken het de gebruikers mogelijk om crèche, werk en winkelen vlot te combineren. Op dit ogenblik is de flexibiliteit van de auto daarvoor nog veel aantrekkelijker dan die van het openbaar vervoer. Doorzicht openbaar vervoer kan zorgen voor vlotte aansluitingen en beperkt het aantal overstappen op de reisweg.'

Sneltram verbindt en ontsluit Limburg

SNELTRAMTOEPASSING IN LIMBURG



Omdat volledig nieuwe lijnen al gauw zo'n 2 miljoen euro per kilometer kosten, gebruikt men maximaal de bestaande spoorlijnen. Door de lightraillijnen en de combinaties van transportmiddelen verbeteren de reistijden en verbindingen binnen en vanuit de provincie aanzienlijk. De dienstregelingen worden op elkaar afgestemd zodat overstappen makkelijker en vlotter kan.

REGIONALE LUCHTVAART KRIJGT NIEUW ELAN

Antwerpen mikt op het rustige zakenverkeer

Voor de regionale luchthavens zoals Antwerpen zijn de akkoorden rond om ze ook in Vlaanderen, met als elders in Europa, een nieuw elan te geven. Antwerpen kan binnen de opgelegde perken precies doen waar het sterk in is: zakenlui comfortabel en zonder overlast snel laten reizen.

Een regionale luchthaven zoals Antwerpen moet zich kunnen ontwikkelen zoals zijn soortgenoten in Rijsel, Rotterdam en Eindhoven', weet Johan Vanneste, managing director van VLM Airlines, dat in Deurne zijn thuisbasis heeft. 'Eindhoven heeft voor weinig geld een mooie terminal gebouwd. Er is ook vrij fors geïnvesteerd in Charleroi en Luik, wat de economie en de werkgelegenheid veel heeft opgebracht. Gelukkig komt er de jongste jaren ook een luchtvaartbeleid op gang in Vlaanderen. De overheid ziet in dat de regionale luchthavens een groeipool voor de regionale economie vormen.'

dat het niet volstaat om Antwerpen via trein goed met Zaventem te verbinden. Overal in Europa heeft men de regionale luchthavens



"Tegen het einde van dit jaar moet de privaat-publieke samenwerking via de Participatiemaatschappij Vlaanderen rond zijn."

JOHAN VANNESTE – MANAGING DIRECTOR VLM AIRLINES

uitgebouwd omdat men het moeilijke traject naar de centrale luchthaven beu was. Op de luchthaven van Deurne kun je in een kwartier het vliegtuig nemen. Zo'n grote tijdsbesparing is vooral voor zakenmensen belangrijk. 'De baas van het luchtvaartbedrijf wuift met onderzoekscijfers ook de bewering weg dat de trein milieuvriendelijker zou zijn.

Zijn nieuwe, zuinige en geluidsarme Fokker-toestellen passen bij de opdracht die de Vlaamse Regering de luchthaven van Antwerpen geeft. Ze moet zich profileren als een zakenluchthaven met kleinere vliegtuigen. De toegankelijkheid wordt verbeterd. 'De trein zal hier stoppen, een voordeel voor de werknemers hier, de passagiers en de bezoekers van het toekomstige conferentiecentrum in Antwerpen. Mogelijk komt er een tramlijn. Een nieuwe weg moet de Krijgsbaan langs de spoorweg met de luchthaven verbinden.'



MIKKEN OP TIJDSWINST EN KWALITEIT

Zo moet Antwerpen tegen 2020 de kaap van een miljoen passagiers per jaar ronden, terwijl het er nu 200.000 noteert. Dat levert een toegevoegde waarde op voor de Vlaamse mobiliteit. 'Als hier de toegankelijkheid toeneemt, moet er minder wegverkeer naar

Brussel en verhoogt in het Antwerpse het gebruik van andere modi.' Kan de luchthaven daarmee de doelgroep van de zakenlui voldoende lokken? 'Wij hebben lijnvluchten van Antwerpen naar London City, hartje Britse hoofdstad en financieel centrum. Dat is zeer duur, maar zakenlui willen best betalen voor de enorme tijdsbesparing. Antwerpen herbergt ook een zakenjetmaatschappij, wat een goede aanvulling is', aldus nog Johan Vanneste, die ondertussen ook zijn eigen vliegmaatschappij laat diversifiëren, richting steden als Hamburg en Manchester. Zijn publiek bestaat vooral uit zakenmensen van financiële bedrijven en grote chemieconcerns. Het zakenpubliek verwacht dan wel mooie, comfortabele vliegtuigen met goede maaltijden en dito bediening. 'Wij moeten een soort premiumproduct leveren', concludeert de bedrijfsleider.

STEEDS MEER MOGELIJKHEDEN LANGS WATERWEG

Binnenvaart optimaliseert goederenstroom

Het gebruik van de binnenvaart als alternatief voor vrachtovervoer over de weg heeft de jongste jaren de wind in de zeilen. Er kwamen in Vlaanderen meer dan 120 overslagpunten bij in de buurt van bedrijven. In de toekomst worden vooral de communicatie en planning verder uitgebouwd. Ook is er nog behoefte aan aangepaste infrastructuur in de zeehavens om een verdere doorbraak waar te maken.

Met zijn 120 nieuwe overslagpunten aan waterwegen en in de nabijheid van bedrijven presteert Vlaanderen binnen Europa iets unieks, stelt de voorzitter van de raad van bestuur van Promotie Binnenvaart, Filip Martens. 'De binnenvaart past zich ook aan de behoeften van de logistiek aan, bijvoorbeeld door vooruitgangssystemen voor vrachten in te voeren en meer opleidingen voor het vak van binnenschipper op te zetten. Ook werden binnenvaartaanbieders commercieel actiever en soepeler met nieuwe formules, zoals de langetermijn- en volumecontracten of de ontwikkeling van lijndiensten.'

BASISINFRASTRUCTUUR BRENGT OP

De binnenvaartvoorzitter merkt dat het Vlaamse investeringsbeleid, waarbij de overheid 80 procent en de privébedrijven 20 procent van de basisinfrastructuur aan de waterkant voor hun rekening nemen, succesvol is geweest. 'Het genereerde meer verkeer en bedrijven brachten hun goederenstromen in kaart om beter het kostenplaatje te kunnen berekenen.' De resultaten van die ontwikkeling lieten niet op zich wachten, getuige het fors toegenomen aantal ladingen en lossingen in de loop van de voorbije jaren, ondanks het feit dat die ontwikkeling recentelijk in een dipje zat.

Alle knelpunten zijn echter nog niet van de baan of de waterweg. 'Er is nieuwe infrastructuur gebouwd, maar een andere structurele pijler voor het verdere succes is de samenwerking met andere transportmodi', weet Filip Martens. 'Ook de wegtransporteurs zoeken nu de complementariteit van het binnenschip om te voorkomen dat de wegen volledig dichtslibben. Vlaanderen kan nog meer de kaart van de binnenvaart trek-



"Ook de wegtransporteurs zoeken nu de complementariteit van het binnenschip op om het volledig dichtslibben van de wegen te voorkomen."

FILIP MARTENS
VOORZITTER PROMOTIE BINNENVAART

den. De doorstroming verbetert daarmee flink', weet Vijverman.

VERKEERSCENTRUM VOLGT WEGVERKEER

Dynamisch verkeersbeheer is in volle opbouw

Achter de muur van schermen in het verkeerscentrum in Antwerpen gaat een snel toenemende knowhow schuil over wat zich op de Vlaamse hoofdwegens afspeelt en hoe het beleid daarop kan inspelen. Het doel is het verkeer te geleiden richting meer veiligheid, een betere doorstroming en een grotere reisbetrouwbaarheid. Wie ergens in Vlaanderen vertrekt, zal in de toekomst steeds beter weten wanneer hij effectief op zijn bestemming aankomt en met welke vervoersmiddelen hij zich het best kan verplaatsen.

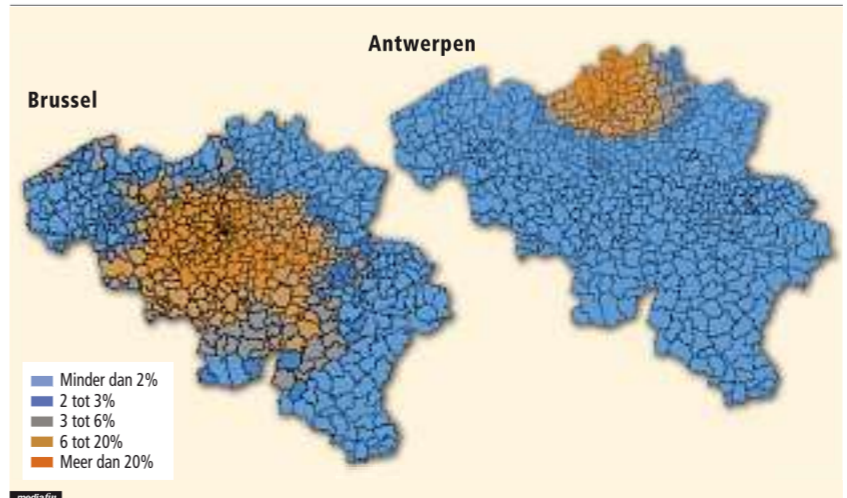
Wij voeren niet alleen operationele verkeersbewaking uit, maar verrichten ook studiewerk om het overheidsbeleid te evalueren en voor te bereiden', stelt Jean-Pierre Vijverman, afdelingshoofd ir. van het voorlopig enige Vlaamse, en in Antwerpen gevestigde verkeerscentrum. Het werkt onder de hoede van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid. In nauwe samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer worden langs, op en boven de wegen onder meer tellers met detectielussen en camera's geïnstalleerd om verkeersinformatie te vergaren. Dankzij een muur van beeldschermen heeft het verkeerscentrum permanent zicht op de verkeerssituaties in en rond het Antwerpse. 'Naargelang de situaties kunnen wij kiezen voor bepaalde scenario's om het verkeer te geleiden, zodat het veilig kan doorstromen. Om de weggebruiker te informeren, kunnen we wegwaktersystemen inzetten, zoals variabele informatieborden en rijstrooksignalisatie. Zo kunnen we voor iedereen de reisbetrouwbaarheid verhogen',

schetst Vijverman. Radiostations brengen de verkeersinformatie via het RDS-TMC-signaal. De informatie is ook terug te vinden op www.verkeerscentrum.be.

INFRASTRUCTUUR EN INFORMATIE GROEIEN

Ondertussen krijgt het wegverkeer zijn 25 ontbrekende schakels, wat onder meer rond de luchthaven van Zaventem en de zeehaven van Zeebrugge voor fikse capaciteitsuitbreiding zal zorgen. Er komen extra variabele borden en meetsystemen op de E313 en Gent krijgt het tweede verkeerscentrum van Vlaanderen. De ring rond Brussel vormt nog een groot knelpunt, waarvoor de plannen onlangs zijn bekendgemaakt. 'We moeten er het doorgaand verkeer proberen af te zonderen van het lokale verkeer dat van de ene oprit naar de volgende afrit rijdt. Dat hebben we in Antwerpen al toegepast bij de onderhoudswerken aan de ring. De Singel ving toen het lokale verkeer op. Dat levert een stuk meer capaciteit op de weg op, verhoogt de veiligheid en voorkomt inci-

PENDELBEWEGING NAAR BRUSSEL EN NAAR ANTWERPEN



den door in de zeehavens meer aangepaste overslaginfrastructuur te creëren. Op de schaarse ruimte aan de waterkant krijgen zeeschepen nog vaak voorrang. We hebben behoefte aan een goed kaaimurenbeheer.'

BOEKINGSPLATFORM WERKT

De communicatie en de planning zijn al een stuk verbeterd, zodat de binnenschepen aan de terminals aanleggen voor grotere volumes en het geheel efficiënter werkt. 'In die context is het van groot belang dat de Vlaamse Regering het opzetten van het centrale boekingsplatform voor containers in de terminals van de haven van Antwerpen heeft ondersteund.' Na evaluatie van dat project kan het systeem worden uitgebreid.

'Het is echter niet de bedoeling om zo veel mogelijk tonnages naar de binnenvaart te krijgen, maar wel het juiste verkeer', vindt Martens. 'Het louter doorvoeren van goederen is niet interessant. Als de havens nog beter uitgerust worden, zullen die investeringen ook activiteiten met een toegevoegde waarde voor onze economie en werkgelegenheid aanzuigen. De binnenvaart is al bijzonder veilig, milieuvriendelijk en betrouwbaar. Met een nog betere toegankelijkheid kan ze verder doorbreken: kaaimuren die voorbehouden zijn voor en afgestemd worden op de binnenvaart, kranen die geschikt zijn voor dat type schepen enzovoort.'

Vaak krijgt de binnenvaart het verwijt dat ze geen flexibele transportvorm is. 'Ze is niet ideaal om een container van deur tot deur te brengen', weet Filip Martens ook. 'Maar dat is ook niet nodig in een geïntegreerde aanpak met andere transportvormen. Er ontstaan steeds meer logistieke platformen die de natuurlijke voordelen van de binnenvaart uitspelen.'



denten. De doorstroming verbetert daarmee flink', weet Vijverman.

Hij verwacht echter niet alleen oplossingen door meer infrastructuur. Er komt vooral meer informatie. Zo is er het startende Europese I-Travelproject dat uiteindelijk mensen in staat moet stellen om hun reis met alle vervoersmiddelen vrij precies te plannen. 'U zult dan vooraf goed weten hoe laat u uw reisdoel bereikt, ongeacht uw vervoersmiddelen. Die informatie zult u op uw gsm of pda kunnen aflezen, die ook online nieuwe gegevens over incidenten op uw traject zal kunnen verwerken, zoals een manifestatie, ongeval of een trein in vertraging.' Dat project staat nog in de kinderschoenen, maar geeft wel een beeld van de toekomst.

ONVOORSPELBAARHEID WEGNEMEN

Vandaag kunnen incidentdetectiecamera's al automatisch beelden analyseren en waarschuwen bij ieder incident. 'Samen met de informatie van politiediensten en van de overheidsdiensten die wegwerkzaamheden coördineren, levert dat onze operatoren in het verkeerscentrum veel informatie op die zij kunnen beoordelen en omzetten in acties. Zij kunnen via de borden boven de weg bijvoorbeeld een rijstrook afsluiten of de snelheid beperken. De staat van een file wordt automatisch gevolgd en de informatie erover gaat meteen naar de borden.'

Jean-Pierre Vijverman ziet dergelijke toepassingen van dynamisch verkeersbeheer verder groeien, tenminste op het hoofdwegennet in de grootstedelijke gebieden van Antwerpen, Genk en Brussel. Voor het onderliggende netwerk van gewestwegen kijkt hij uit naar andere technologie om gegevens in te winnen, zoals informatie afkomstig van gsm's. Met behulp van gsm-masten kan de reistijd dan bepaald worden. Tegen 2020 moet de verkeersinformatie voor de vervoersgebruiker veel van de huidige onvoorspelbaarheid van zijn reistrajecten wegnemen.

VLAANDEREN BEWEEGT RICHTING TOEKOMST

Logistiek en mobiliteit, olie voor economie en samenleving

Experts kunnen niet genoeg benadrukken hoe belangrijk de logistiek wel is voor de welvaart van Vlaanderen in de komende decennia, terwijl de mobiliteit veel tot het welzijn bijdraagt. Beide kunnen in de volgende jaren nog behoorlijk verbeteren, zodat Vlaanderen zijn broodnodige koppositie in de Europese logistiek veiligstelt en gezond mobiel blijft.

Vlaanderen kiest voor logistiek en mobiliteit als een zwaartepunt van zijn toekomstbeleid, onder meer omdat de sector logistiek zorgt voor 5 à 6 procent van de toegevoegde waarde in de Vlaamse economie, voor zowat 5 procent van de werkgelegenheid en voor een kleine 13 procent van de kapitaalinvesteringen, somt professor dr. Eddy Van de Voorde op. Behalve hoogleraar aan de Universiteit Antwerpen is hij de expert voor het thema Logistiek en Mobiliteit bij Vlaanderen in Actie. 'Neem de logistiek weg en je torpedeert onze economie. Die vormt immers de olie van onze economie', stelt hij onomwonden. 'Vlaanderen heeft niet zo veel troeven. De voornaamste zijn onze hersenen en onze ligging. Als je die ligging niet goed omkadert en er geen beleid voor uitstippelt, verlies je ook dat voordeel.'

Wat logistiek betreft, wist Vlaanderen zich de voorbije decennia wel te profileren als een Europese topregio, maar almaar meer andere regio's lijken zich voor een koppositie aan te melden. Nederland lijkt onklopbaar, terwijl Vlaanderen volgens kenners over betere troeven zou beschikken. 'Nederland is een decennium vroeger dan Vlaanderen begonnen met zijn promotie als distributieland en dergelijke. Zo creëerde het een sterk imago, dat het land geen windeieren legt. Vlaanderen is een inhaaloperatie begonnen. Sommige Nederlanders verwijten ons zelfs dat we hen imiteren. Vlaanderen wil gewoon nog meer een logistieke topregio worden en gaat daarbij niet eens in directe concurrentie met Nederland. We kunnen samen de hele Scheldedelta verkopen als dé Europese regio voor logistiek. Grote logistieke bedrijven zijn al in de havens van beide landen aanwezig', zegt Eddy Van de Voorde. 'De concurrentie heet Hamburg, Bremen en Duinkerken. Vergeet ook de nieuw uitgeruste havens aan de Middellandse Zee niet. Zo beschikt Calabrië over een haven met spitstechnologische infrastructuur.'

grote volumes via trein en binnenschip naar intermodale terminals voeren, van waaruit dan een verdere distributie naar het hinterland gebeurt. België telt inmiddels al tien bimodale terminals voor wegtransport en binnenvaart, waarvan zeven in Vlaanderen.'

De vraag blijft van welke kritieke succesfactoren het dringendst werk moet worden gemaakt in Vlaanderen. 'We moeten vooral vermijden dat we capaciteitsproblemen krijgen, zowel in de havens als op de weg, het spoor en de waterweg. We zitten al met zulke problemen, maar zolang ze minder erg zijn dan bij onze concurrenten, blijft het

trekken. 'Je kunt nog innoveren in het slimmer organiseren van je logistiek. Wie daarin een voorsprong heeft, haalt daar zijn voordeel uit. Je moet ook voorop blijven.' Goede innovatie kan trouwens nieuwe exportproducten opleveren. Zo ontwikkelde een Vlaams logistiek bedrijf een software voor het beheer van terminals, waarvan het zijn nieuwste versie voor eigen gebruik behield, maar de voorlaatste versie telkens wereldwijd verkocht. In dat concept zien de professoren veel brood. 'Je mag je ontwikkelingsproces niet verkopen, maar wel je producten', luidt hun advies. Zij verwachten veel van kleine bedrijven in de verkeerstechnologie

"Neem de logistiek weg en je torpedeert onze economie. Die is de olie van onze economie."

PROF. DR. EDDY VAN DE VOORDE – VIA-EXPERT EN TRANSPORTECONOOM

Indicatoren van logistiek en goederenvervoer

Indicatoren	Indicatoren cijfers voor Vlaanderen (2005 indien niet anders vermeld)	Trend (% groei over laatste 5 jaar)		
Aantal tonkm (tkm)(2006)	39,91 mia	13,4%		
Modale aandelen(2006)	Weg 75,5%	Weg -5,4%-punt		
	Spoor 11,6%	Spoor +3,2%-punt		
	Binnenvaart 12,9%	Binnenvaart +2,2%-punt		
Toegevoegde waarde vervoersector (lopende prijzen)	9,6 miljard euro	31 %		
Aandeel TW* vervoer in totale TW* (lopende prijzen)	6,3 %	0,6 %		
Tewerkstelling vervoer	128.773	0,9 %		
Tonnage zeehavens (in miljoen)	2007 257,995	2006 238,801	2005 224,549	32,7 % (2007 t.a.v. 2000)
Totale TW* zeehavens (lopende prijzen)	26.934,1 (Tot.TW*)= 14.089,2 mln euro (directe TW*) + 12.844,9 mln euro (indirecte TW*)			32,4 % (2007 t.a.v. 2002) 15,5 % (2005 t.a.v. 2000)
Werkgelegenheid zeehavens	247.223 VTE**			1,2 %
Investeringen in zeehavens	4.632,6 mln euro			102,8 %
Hinterlandvervoer haven Antwerpen	Weg (41 %), spoor (17 %), binnenvaart(42 %)			Niet beschikbaar
Luchtvracht (2007)	783.727 ton (Brussel),			46,0 % (Brussel)
	98.525ton (Oostende),			90,7 % (Oostende)
	5.312 (Deurne)			1,4 % (Deurne)
Vlaams vrachtwagenpark (2007)	33.982 trekkers			8,2 % trekkers
	393.236 vrachtwagens			22,1 % vrachtwagens (t.o.v. 2002)
Aantal schepen binnenvaart (België)	1.603			+ 2 schepen (0,1 %) maar in droge lading -43 schepen (-3,3%)

Bron: De structuur van deze tabel is gebaseerd op Meersman, H., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., Verbergh, E., e.a., 2008, Indicatorenboek Duurzaam Goederenvervoer Vlaanderen, Steunpunt Goederenstromen, Antwerpen. Update door Studiedienst van de Vlaamse Regering. *TW = Toegevoegde Waarde - **VTE = Voltijds Equivalent

NU VECHTEN VOOR MORGEN

Volgens hem moeten we nu vechten om onze positie over tien à twintig jaar veilig te stellen. 'Kijk naar wat de Aziaten voor de logistiek in hun havens doen. Hun motto luidt: bouw capaciteit voor de vraag er is, dan trek je die vraag aan. Havens en bedrijven kunnen mee betalen aan de uitbouw van de infrastructuur, als het maar duidelijk is dat de investeringen rendabel zullen zijn', voegt de Antwerpse professor er nog aan toe.

Zijn collega-professor en -expert, Cathy Macharis, hoogleraar aan de Vrije Universiteit Brussel, doet opmerken dat logistiek wel meer moet betekenen dan de overslag en de doorvoer van massa's containers vanuit havens naar een hinterland buiten onze grenzen. 'We moeten de containers hier openmaken en met de werkzaamheden op de goederen toegevoegde waarde en werk creëren. Je moet een rol van betekenis spelen in die hele logistieke keten', legt de Brusselse professor uit. 'Je moet dan vrij snel na aankomst in de havens de goederen kunnen behandelen. Om daar congestie te vermijden, kun je

doenbaar voor onze economie. Er moeten op de knelpunten nu maatregelen worden genomen om te voorkomen dat ze uitgroeien tot grote problemen', meent Eddy Van de Voorde.

DEGLOBALISERING

Volgens de professoren dient er zich nu ook een deglobalisering aan, die nieuwe kansen zal bieden. Bepaalde activiteiten zullen door de prijsstijgingen op lange transporten naar hier terugkeren. 'Containers en goedkoop transport maakten de globalisering mogelijk', zegt Cathy Macharis. 'De fors gestegen olieprijs en de internalisering van externe kosten kunnen ertoe leiden dat het transport wat wordt teruggeschroefd. Dat laatste slaat op het verrekenen van de kosten van ongevallen, milieuschade, infrastructuur en congestie. Als cargo te duur wordt, kan dat de economie grondig veranderen. Ook de loonkosten maken natuurlijk deel uit van dat plaatje.'

Volgens Cathy Macharis moeten we op dat punt de kaart van de innovatie vaak genoeg

en telematica, maar ook van de havens, die hun uitgekende exploitatieprocessen kunnen exporteren.

Men kan ook congestieproblemen deels opvangen door de nieuwste technologie te gebruiken om chauffeurs sneller en beter te informeren op de drukste knooppunten. 'Efficiënte telematica kan de capaciteit van volle autowegen tot 15 procent verhogen', verzekert Cathy Macharis. 'Het delen van informatie maakt het mogelijk goederenstromen rendabeler te bundelen. Bedrijven staan vaak nog weigerachtig tegenover informatie-uitwisseling, maar de stijgende kosten werken binnenkort wellicht als een hefboom op dat gebied.'

RUIMTELIJK CLUSTEREN

Dat alles belet niet dat het propvolle Vlaanderen schijnbaar nog moeilijk extra transportgebonden activiteiten kan verteren. De ruimte ervoor en voor de bijbehorende logistieke faciliteiten wordt alsmaar krappere. 'Om de ruimte optimaal te benutten, moe-



“Je kunt nog innoveren in het slimmer organiseren van je logistiek. Wie daarin een voorsprong heeft, haalt daar zijn voordeel uit.”



Foto: Jan de Meuleneir

“Op federaal niveau wordt er nog veel te statisch gereageerd. Je moet de capaciteit uitbouwen voor de vraag zich heeft ontwikkeld. Zo niet kunnen andere regio's met het verkeer gaan lopen.”

ten we activiteiten steeds meer clusteren. We moeten heel nauw toezien op de functies en de scheiding ervan”, vertelt Macharis. ‘De grond is schaars geworden, maar blijft nog wel beschikbaar. Je moet hem goed toewijzen’, vult Van de Voorde aan. ‘Bedrijven vestigen aan de waterkant, terwijl ze geen watergebonden activiteiten ontwikkelen, is niet bepaald logisch en efficiënt. Je kunt het doorvoertransport ook mee laten opdraaien voor de externe kosten die het veroorzaakt. Dat zal veel verkeer van de weg halen. Het wegverkeer vermindert trouwens nu al waar er een goed alternatief beschikbaar is, bijvoorbeeld op de as naar de Kempen, die parallel loopt aan het Albertkanaal dat steeds beter wordt benut. De overheid moet zulke stromen alsmaar meer sturen.’ De professoren beamen dat er lange tijd een langetermijnvisie op ruimtelijke ordening ontbrak en dat men alleen maar wat aan de symptomen sleutelde. ‘Nu is er een visie uitgewerkt en wil de overheid ook nagaan hoe ze ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen over elkaar kan leggen en kan doen kloppen.

Er wordt al heel wat jaren geprobeerd de binnenvaart en het spoorcargo uit te bouwen tot alternatieven voor het wegvervoer van vrachten, maar ze kunnen er nauwelijks verkeer van afsnoepen. Dat moet beter kunnen. ‘De binnenvaart is in absolute cijfers wel sterk gegroeid en kreeg er flink wat terminals bij, maar de groei was niet fors genoeg om marktaandeel van het wegtransport terug te nemen. Voor containervervoer vanuit de haven van Antwerpen neemt de binnenvaart nu wel meer dan 30 procent van de tonnages voor haar rekening, tegenover 20 procent tien jaar geleden. Je hebt vooral grote volumes van containers nodig om de binnenvaart rendabel in te zetten en die tref je in de zeehavens aan. Daar wordt dan ook de nodige infrastructuur verder uitgebouwd’, zegt Cathy Macharis. Zij geeft toe dat de binnenvaart met de huidige infrastructuur op haar grenzen botst. De wachttijden in de havens, de behoefte aan grote volumes en het uitbouwen van spaak- en naafstructuren moeten voor soelaas zorgen. ‘Het marktgebied moet vergroten door de inzet van kleinere binnenschepen op de kleinere waterwegen. Ook het pallettenvervoer van bijvoorbeeld bouwmaterialen biedt perspectieven.’

HET SPOOR BIJSTER

Onderzoek heeft aangetoond dat de federale subsidies voor het spoor op bepaalde trajecten de concurrentie met de binnenvaart aanscherpen, maar het wegtransport niet afremmen. Een steun van 20 euro per volle container die via een bimodale terminal voor binnenvaart en weg wordt behandeld, moet tijdelijk een tegengewicht bieden. ‘Het spoor heeft vooral meer verbindingen in en met de havens nodig. Het tekort aan capaciteit vormt daar de flessenhals. Als de IJzeren Rijn er komt, krijgen we er snel heel wat broodnodige capaciteit bij’, meent Eddy Van de Voorde. ‘Maar op federaal niveau wordt er nog veel te statisch gereageerd. Je moet de capaciteit uitbouwen voor de vraag zich heeft ontwikkeld. Zo niet kunnen andere regio's met het verkeer gaan lopen.’

‘Er is ook meer overleg nodig over de vestiging van multimodale terminals, want momenteel lijkt ieder gewoon zijn ding te doen. Dat verwijt kwam ook sterk naar voren uit de ViA-enquête over dat thema. ‘Overleg kost alleen tijd, geen geld’, merkt Macharis op. ‘Iedereen moet er zijn voordeel uithalen. Samenwerken lukt niet als de ene of de andere banen of winst moet inboeten.’

DYNAMISCH INFRASTRUCTUURBELEID

Er wordt ook vrij veel verwacht van grote infrastructuurwerken op de weg. ‘Die komen laat, maar het is een goede zaak dat iedereen nu de lijst van missing links lijkt te aanvaarden en ermee akkoord gaat dat die infrastructuur er vrij snel moet komen. Maar het werk stopt daar niet. We hebben in het verleden de fout gemaakt om infrastructuur statisch te benaderen, maar dat is een dynamisch gegeven. Zo kunnen we bij het wegwerken van de 800 zwarte punten in Vlaanderen er nieuwe creëren als we niet uitkijken. Gelukkig blijkt nu alles bespreekbaar voor overheid en politici. In de geest is er ook een

Cathy Macharis

- Prof. dr. Cathy Macharis is verbonden aan de Vrije Universiteit Brussel, faculteit van de Economische, Sociale en Politieke wetenschappen, Managementschool Solvay.
- Ze doceert Transport en Logistiek management, Duurzame mobiliteit en Operationeel management en leidt de onderzoeksgroep MOSI-transport en logistiek.
- Ze was en is betrokken bij verscheidene nationale en Europese onderzoeksprojecten rond locatie-analyse, intermodaal transport, openbaar vervoer en het bevorderen van verkeersveiligheid via telematicatoepassingen enzovoort.
- Ze is voorzitter van de Brusselse Gewestelijke Mobiliteitscommissie.
- Ze is expert voor Vlaanderen in Actie, meer bepaald voor het thema Logistiek en Mobiliteit.



Eddy Van de Voorde

- Prof. dr. Eddy Van de Voorde is hoogleraar aan de faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen van de Universiteit Antwerpen.
- Hij doceert Havenconomie en Maritieme economie, Luchtvervoer, Transportmodellen, Logistiek en Expeditie.
- Hij is gastprofessor aan de universiteiten van Gent, Delft en Lissabon, ‘Honorary visiting professor’ aan de City University van Londen.
- Van de Voorde is ook promotor van het Steunpunt Goederenstromen bij het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.
- Hij is expert bij Vlaanderen in Actie voor het onderdeel Logistiek en Mobiliteit.



dynamiek ontstaan en dat is cruciaal. Alles moet nu ook transparant gebeuren’, geeft Van de Voorde nog mee. ‘Wij moeten voorrang geven aan wat de capaciteit vrijwaart om bij te dragen aan de welvaart van Vlaanderen.’

Daarvoor is vaak niet eens nieuwe infrastructuur nodig. Cathy Macharis verwijst naar de verschuiving in het gebruik van de transportmiddelen naar de inzet van telematica en beter informatiebeheer. Je kunt daarbij ook een sociale kosten-batenanalyse gebruiken. Eddy Van de Voorde: ‘We kunnen ons niet veroorloven om te wachten tot er voor mobiliteit en logistiek geen geld meer is. We moeten nu vooruitkijken. Onvermijdelijk zullen we in Vlaanderen de kosten van het openbaar vervoer mettertijd beter moeten

“Efficiënte telematica kan de capaciteit van volle autowegen tot 15 procent verhogen.”

PROF. DR. CATHY MACHARIS
VIA-EXPERT EN TRANSPORTECONOOM

dekken met de inkomsten van de gebruikers. Momenteel halen we daarmee een dekking van amper 15 procent, wat bij de laagste percentages in Europa is. Gelukkig maakt het beleid nu duidelijke keuzes.’

IMAGO OPPOETSEN

De logistiek brengt veel werk met zich mee, maar ook hier slaat de arbeidsschaarste toe. Volgens onderzoek behoort transport tot de zwaarst getroffen sectoren door de vergrijzing en de ontgroening. ‘Het tekort aan arbeidskrachten is inderdaad zeer schrijnend’, weet Cathy Macharis, ‘en het wordt nog erger. Leerlingen en studenten leren zeer laat de logistiek kennen, zodat het niet meer echt een optie is om daarvoor te kiezen. De logistiek kan nochtans veel laaggeschoolden snel inzetten. Maar die kamp met imagoproblemen door de ongewone en onregelmatige werkuren en de arbeidsomstandigheden in het algemeen. De sector begint zich nu zelf te roeren om dat te verhelpen.’ Er ontstaan wervende initiatieven en meer logistieke opleidingen. Volgens Eddy Van de Voorde kan de sector zeker aantrekkelijker worden gemaakt. ‘Maar men moet bereid zijn te betalen voor de gevraagde flexibiliteit.’

LOGISTIEK MET TOEGEVOEGDE WAARDE

Innovatie verankert de logistiek

Vlaanderen moet het vandaag en morgen hebben van een logistiek die meer doet dan pakjes en containers versassen. We moeten toegevoegde waarde op de behandelde goederen kunnen leveren, hoort men als een mantra herhalen door mensen die het kunnen weten. Dan moeten bedrijven en overheden wel genoeg oog hebben voor innovatie en samenwerking.

Een voorbeeld van logistiek met toegevoegde waarde spreekt boekdelen. In het Kempense Laakdal, aan het Albertkanaal en niet ver van de E313-autosnelweg, heeft het wereldbedrijf in sportkleding en -schoeisel Nike vijftien jaar geleden een distributiecentrum neergepoot dat eerst Europa bediende, maar inmiddels ook het Midden-Oosten en Afrika. Het centrum verdeelt nu naar zowat 60 landen en 55.000 verdeelpunten 165.000 producten. Dat kan een fabriek niet. Daarin zit een eerste vorm van toegevoegde waarde. Vanuit één centraal voorraadpunt bedient het snel een groot afzetgebied. Het doet ook meer dan pakjes ontvangen, verschuiven en verzenden. Voor bepaalde afnemers in de

“Goede logistiek levert ook een maatschappelijke, toegevoegde waarde.”

LUC HOOYBERGS – ALGEMEEN DIRECTEUR NIKE LAAKDAL

grootdistributie hangen de Laakdalse medewerkers de kleding op kapstokken of plakken ze prijsetiketten op de artikels.

“Wij zijn sinds een drietal jaren uitgegroeid tot een logistiek kenniscentrum voor de hele groep. Zo ontwikkelen we nieuwe logistieke concepten, zoals het aanleggen van lokale voorraden van een beperkt aantal succesproducten in satellietcentra in verre groei-landen zoals Turkije, Rusland en Zuid-Afrika”, vertelt de general manager van Nike Laakdal en logistiek directeur voor het hele afzetgebied, Luc Hooybergs. “Daarmee kunnen we verwachte verkoopieken sneller opvangen. Als wij volledige collecties kunnen aanbieden en sneller de lege winkelrekken aanvullen, vormt dat een concurrentievoordeel zonder dat we daarvoor heuse lokale distributiecentra moeten uitbouwen.”

AANVOER ALS CONCURRENTIEVOORDEEL
De aanvoerketen is prioritair geworden voor de efficiëntie van een bedrijf en soms voor zijn marktaandeel. ‘Vandaag kan de logistiek een groot verschil maken bij heel wat klanten van centra als het onze’, weet Luc Hooybergs. ‘Zij plaatsen zelfs futures, bestellingen op zes maanden voor de levering. Wij bundelen ze voor de productie en leveren niet meer aan de distributiecentra van de klanten, maar rechtstreeks aan hun verdeelpunten. Dat levert hen een hoge leveringsnelheid en lagere kosten op. Wij kunnen de concurrentie in snelheid kloppen.’

Zulke logistiek met toegevoegde waarde en met zelf ingebouwde kennis kan Vlaanderen een flink stuk vooruit helpen in deze eeuw. Het is algemeen bekend dat Vlaanderen ideaal is gelegen om uit verre landen goederen te verdelen naar het meest koopkrachtige deel van Europa. In Vlaanderen bevinden zich dan ook al zo’n 700 Europese distributiecentra. Maar Vlaanderen moet er ook iets aan hebben dat zo veel goederen hier passeren. ‘De waarde die je aan die aanvoerketen toevoegt, kan allerlei vormen van behandeling aannemen die ten dienste van de klant is. Je kunt de producten verpakken, afwerken, etiketteren, op de gewenste maat snijden en dergelijke meer. Het zijn bijna altijd vrij arbeidsintensieve taken, die dus veel mensen aan het werk helpen.’

De logistiek biedt voor de komende decennia mooie perspectieven, maar ze kampt momenteel met een niet zo fraai imago. ‘Logistiek wordt vaak nog geassocieerd met files, ongevallen en vervuiling. Maar als ze vervoersmiddelen en vrachten optimaal combineert, kan ze die problemen juist mee verhelpen. Goede logistiek levert ook een maatschappelijke, toegevoegde waarde. Weinig mensen zien een loopbaan in de logistiek als een mooie toekomst, maar ik merk dat mensen hier graag werken en kansen omzetten in een carrière’, vervolgt Hooybergs.

MINDER LUCHT IN VRACHTWAGENS

Voor de verdere uitbouw van de logistiek hamert hij vooral op innovatie. ‘Er is nu veel aandacht voor nieuwe infrastructuur, maar we moeten vooral continu innoveren’, meent Luc Hooybergs. ‘Vrachtwagens vervoeren nog veel lucht omdat ze niet optimaal gevuld zijn. We kunnen vrachten en trajecten beter bundelen. De overheid kan zo’n innovatie steunen, maar de bedrijven kunnen onderling ook meer samenwerken, wat ze nog veel te weinig doen. Een leverancier van zware producten kan misschien samen met een buur met lichte maar volumieuze goederen transport in bepaalde richtingen organiseren. Hier en daar zie je zulke voorbeelden opduiken. De bedrijven kunnen vaker le-

veren en verbeteren dus hun service, terwijl hun kosten dalen. Samenwerking tussen verschillende bedrijven vereist dat ze hun logistieke kennis delen en samen innoveren. Die grotere schaal vergt platformen met de nodige informatietechnologie om goederenstromen efficiënt te clusteren. Bedrijven en overheid moeten daarin samen investeren, want ze hebben er allebei baat bij.’

MINDER VRACHT OP WAGENS

In Laakdal bevindt zich ook de Water Container Terminal, die het Nike mogelijk maakte om veel vrachten van de autosnelweg te halen en via binnenschepen aan te voeren. De terminal bedient intussen heel wat bedrijven in de buurt en houdt jaarlijks zowat 300.000 containers van de weg. De volgende stap is dat er ook via het spoor flink wat volume wordt verwerkt. ‘Nieuwe lokale wegeninfrastructuur is niet zo belangrijk voor ons’, merkt Hooybergs op. ‘De infrastructuur die de logistiek vooral nodig heeft, zijn platformen en overslagterminals op de juiste plaatsen in Vlaanderen. Ook zijn er hogere bruggen nodig, zodat binnenschepen er makkelijk volgeladen onderdoor kunnen, wat nu niet lukt. Er is nog veel vracht van de weg te halen, als we genoeg innoveren en samenwerken. We moeten er nu al over nadenken dat de externe kosten van het wegverkeer vroeg of laat zullen worden doorgerekend. De logistiek evolueert zeer snel. Als je vandaag in logistieke kennis investeert, verankert je pas. Tot nu toe is buiten Vlaanderen sneller en beter geanticipeerd op de behoeften van het bedrijfsleven, zoals ruimte vinden voor nieuwe vestigingen of papierloze douanesystemen uitwerken.’

Volgens de logistieke deskundige is Vlaanderen voorlopig nog aantrekkelijk door het competentieniveau van de branche, het kennisniveau van de medewerkers, de inzet en productiviteit, in combinatie met de interessante ligging. ‘Maar het is nu van fundamenteel belang dat we niet meer discussiëren over tien jaar geleden maar over tien jaar verder, dat we vooruitkijken.’



foto: Lieven Van Assche

“Het is nu van fundamenteel belang dat we niet meer discussiëren over tien jaar geleden maar over tien jaar verder, dat we vooruitkijken.”

LUC HOOYBERGS
ALGEMEEN DIRECTEUR NIKE LAAKDAL

EUROPESE VERVOERSINFRASTRUCTUUR OP HET GOEDE SPOOR

De trein is wereldwijd sexy

In een land waar het spoor kampt met een niet al te fris imago, kan het als een verrassing aankomen dat de rest van de wereld veel inzet op de uitbouw van vervoersinfrastructuur. Wereldwijd swingen de spoorinvesteringen de pan uit. Vlaanderen en Europa hebben er alle belang bij die trein niet te missen.

Wij hebben al heel wat projecten voor de uitbouw van vervoersinfrastructuur geanalyseerd. Daaruit kun je twee grote aanbevelingen naar voren

schuiven. Ten eerste heeft Europa behoefte aan veel meer en moderne spoorinfrastructuur. Wereldwijd wordt er gigantisch in geïnvesteerd, kijk maar naar Zuid-Afrika,

Brazilië, Californië, China, Egypte en Algerije. De trein is als vervoermiddel in de hele wereld sexy geworden. De tweede aanbeveling luidt dat we het moeten hebben van grote projecten en dus van excellent projectbeheer.

Aan het woord is Marcel Verslype, de Belgische algemeen directeur van het European Railway Agency (ERA), dat gevestigd is in het Franse Valenciennes. Voordien bekleedde hij managementfuncties bij de NMBS. ERA moet werk maken van de veiligheid, het spoorwegmanagement, de economische evaluatie van projecten en de technische uitwerking en organisatie van stan-

daarden op het Europese spoornetwerk. Het Europese agentschap werkt samen met de Europese Commissie en met de spoorsector.

MANAGEMENT EN AFSPRAKEN CRUCIAAL

Het valt Verslype vooral op dat het spoor bij ons een fikse achterstand heeft in het creëren en gebruiken van grensoverschrijdende standaarden en infrastructuur. ‘Een goed voorbeeld is hoe hard een verbinding vanuit Vlaanderen, meer bepaald de lijn Antwerpen-Italië, nodig is. Zulke plannen zijn echter alleen succesvol en behoorlijk snel te realiseren met hoogstaand projectmanagement. Dat leidt tot duidelijke verantwoordelijkheden van alle betrokkenen vanaf het opzetten van het project, met inbegrip van de publieke overheden die erbij moeten worden betrokken. Spoorinfrastructuur creëren vergt de medewerking van overheden op alle niveaus, van lokaal tot Europees, en van alle spooruitbaters. Het kan een efficiënte operatie worden als je beschikt over een geïntegreerd en doelgericht projectmanagement, waarbij voor iedereen de taken precies zijn afgesproken.’

In die context lijkt de publiek-private samenwerking (PPS) de gedooftverde oplossing, maar Marcel Verslype is daar voorzichtig mee. ‘Een PPS kan interessant zijn, maar mag niet alleen een noodoplossing zijn om het gebrek aan publieke middelen op te vangen. Dat is niet de beste basis voor zo’n samenwerking. Ook hier zijn sluitende afspraken nodig en moet er permanente controle zijn. Het vergt een grondige studie vooraf en goed management is vereist.’

NIET KLEIN, MAAR WEL UITKIJKEN

De Belg met een Europese kijk op de zaken doet opmerken dat een regio als Vlaanderen op spoorgebied toch niet zo klein is en dat wij over het dichtste spoornetwerk ter wereld



foto: RV

“Een PPS kan interessant zijn, maar het mag niet alleen een noodoplossing zijn om het gebrek aan publieke middelen op te vangen.”

MARCEL VERSLYPE
ALGEMEEN DIRECTEUR EUROPEES SPOORWEGAGENTSCHAP

beschikken. ‘Maar een land als China bouwt momenteel 2.500 km spoor per jaar erbij, wat de lengte is van het hele Belgische netwerk. Ook in India en Rusland zijn de spoorprojecten reusachtig. Vlaanderen en Europa moeten zich reppen om die trein niet te missen’, zegt de ERA-directeur.

Moeten we niet wat meer ons heil zoeken in multimodale oplossingen? ‘Er zijn inderdaad multimodale terminals nodig, maar het is uitkijken. Een terminal in een haven moet er vaak anders uitzien dan een die sterk spoorgericht is. De terminals moeten ook doordacht worden opgericht, op plekken waar ze echt nodig en nuttig zijn. In het verleden werden ze niet altijd even oordeelkundig gevestigd. Hier en daar werden twee terminals dicht bij elkaar aan beide kanten van een lands- of regiogrens neergepoot, waarna ze het geen van beide konden rooien’, stipt Verslype aan.

SCHAARSTE DWINGT TOT KEUZES

Ook in de toekomst blijven de middelen schaars. ‘Daarom moeten we altijd onze prioriteiten doordacht bepalen en de middelen concentreren op enkele punten. Zo spen-

deert de Europese Unie de komende jaren 500.000 euro aan de uitbouw van het cruciale Europese verkeersleidingsstelsel ERTMS. Het project staat onder leiding van ex-NMBS-topman Karel Vinck. De topprioriteit is de uitbouw van corridors, zoals Antwerpen-Luxemburg-Lyon-Zwitserland-Italië of Rotterdam-Duitsland-Zwitserland-Genua. Op regeringsniveau zijn al beslissingen genomen. Stilaan kan de realisatie beginnen. De eerste resultaten zullen we over zeven à acht jaar zien.’

Verslype kan het belang van die corridors niet genoeg benadrukken. ‘Op zulke assen naar het hinterland mag er nergens een flessenhals ontstaan. Op die assen met hun groot potentieel aan vrachtverkeer is een ontduubing van de bestaande lijn hard nodig. Wij beseffen echter ook het gevaar als je de schaarse middelen gaat concentreren op slechts enkele projecten. Het is nooit evident om een welbepaalde optie te nemen.’ Vandaar de behoefte aan grondige voorstudie. Bij de uitvoering mag men al evenmin steken laten vallen, wat dan weer de noodzaak van uitstekend projectbeheer benadrukt.



foto: iStock

INFORMATIETECHNOLOGIE IN TRANSPORT

Verkeerstechnologie staat voor doorbraak

De technologie om op wegen en in voertuigen informatie te vergaren en weer te verspreiden groeit als kool. Er komt een massa mobiele en constant bijgewerkte informatie op ons af, waarmee de overheid de verkeersstromen veel beter kan managen en de burger zijn verkeersgedrag kan bijsturen.

Verkeerstechnologie behelst de informatietechnologie die je in het verkeer kunt inzetten om het te volgen en om verkeerscentra en wegen uit te rusten. Denk maar aan de variabele borden, die hier en daar in ons land al zijn opgedoken, legt Peter Van der Perre, de managing director van ITS Belgium, uit. Die federatie van bedrijven, overheidsinstanties en universiteiten groepeerd ook de aanbieders van telematica, de technologie die in voertuigen mobiele communicatie mogelijk maakt.

De gps levert vandaag navigatie en soms wat verkeersinformatie. Daar komt in de toekomst informatie bij over parkeerplaatsen, fa-



“Er is een lawine van ontwikkelingen op komst. Alle partijen kunnen erbij winnen.”

PETER VAN DER PERRE – MANAGING DIRECTOR ITS BELGIUM

COMMUNICATIEREVOLUTIE

Er wordt veel verwacht van een gps. 'Het is de voorloper van het mobiele internet, dat een even grote ommekeer zal veroorzaken als het 'vaste' internet deed', meent Peter Van der Perre. 'De gps-markt is nu al de snelste groeier ooit in de consumentenelektronica. Maar dat is pas het begin van zijn ontwikke-

lingen. De gps levert vandaag navigatie en soms wat verkeersinformatie. Daar komt in de toekomst informatie bij over parkeerplaatsen, fa-

ciliteiten voor mindervaliden en vele andere zaken. Zo zal een gps in Vlaanderen gebruik kunnen maken van de geplande Vlaamse verkeersbordendatabank, die informatie zal bevatten over snelheidslimieten, eenrichtingsstraten, bebouwde kommen en dergelijke.'

toepassing vormt het zogenaamde e-callsysteem. Daarbij staat de e voor emergency. Bij een ongeval geeft het gps-toestel daarmee meteen een reeks nuttige gegevens door aan de noodoproepcentrale: plaats, rijrichting, identiteit van het voertuig, wegsituatie. Die

toepassing vindt nu al haar weg naar de duurdere, nieuwe wagens.'

INFORMATIEPLATFORM

Al die informatieverwerking lokt bedrijven uit andere niches naar de sectororganisatie ITS Belgium. Zo worden nu ook verzekeraars en leasingbedrijven lid van de organisatie. 'Een autoverzekeraar met kilometerverzekering moet minstens een keer per jaar de kilometerstand van voertuigen kunnen nakijken. Als de nodige telematica in het voertuig wordt ingebouwd, hoeft de verzekerde zelf die stand niet meer te geven, maar krijgt de verzekeraar automatisch de juiste informatie. In Italië rijden al zowat een half miljoen voertuigen met zo'n systeem rond.' Een leasingbedrijf zal via mobiele communicatie de chauffeur informatie geven over het energieverbruik en aangepaste tips om dat te verminderen. In die branche staat nog veel meer te gebeuren. 'Zo kan een leasingfirma bedrijfswagengebruikers oproepen als het voertuig aan een onderhoudsbeurt toe is. Als extra service kan het leasingbedrijf de wagen dan ophalen en na onderhoud terugbrengen.'

Een gps kan uitgroeien tot een platform voor heel wat toepassingen met een gunstige impact op verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en milieu. 'De overheid kan met zo veel nieuwe informatie de burger anders laten betalen voor mobiliteit, op een rationelere ba-

sis dan nu. Moeten bijvoorbeeld twee mensen met dezelfde auto dezelfde wegbelasting betalen, als de ene veel minder rijdt dan de andere?' vraagt Peter Van der Perre zich af. 'Nederland onderzoekt een kilometerheffing die verschilt op basis van de plaats en tijd waarop men rijdt, en naargelang van voertuigkarakteristieken zoals CO₂-uitstoot.'

WERK VOOR GPS-SPECIALISTEN

Volgens Peter Van der Perre moet de Vlaamse overheid rond verkeerstechnologie in de toekomst meer doen. 'We mogen voor de oplossing van het verkeersinfarct niet alleen mikken op nieuwe infrastructuur, hoe nuttig die ook is. We hebben verkeerscentra nodig met de modernste technologie om de verkeersstromen van nabij te volgen en ze optimaal te beheren. Het is een goede zaak dat na Antwerpen nu ook Gent een verkeerscentrum krijgt.'



Bovendien moeten die centra een multimediale aanpak ondersteunen om de vervoersmiddelen beter op elkaar te laten inspelen. Zo kan de laatste informatie over aankomsttijden van treinen bijvoorbeeld via gps worden doorgeseind naar wie onderweg is naar het station. 'Over het algemeen kan er bij het openbaar vervoer veel informatie voor én tijdens de reis worden verstrekt', besluit de technoloog.

Hij vindt dat de overheid de markt nog beter kan stimuleren. 'Zo kan ze de gegevens van de Vlaamse verkeersbordendatabank beschikbaar stellen aan privépartijen. Dat kan vermijden dat gps-systemen voertuigen door een straat voor plaatselijk verkeer sturen. Het maakt het ook mogelijk om accurate informatie te verstrekken over toegelaten snelheden, wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.'

LAWINE OP KOMST

'Kortom, er is een lawine van ontwikkelingen op komst. Alle partijen kunnen erbij winnen. De overheid moet zelf haar verantwoordelijkheid nemen en kan met een goed kader voor informatie-uitwisseling ook de private sector stimuleren en bij haar beleid betrekken. Dan kunnen zowel de overheid als de privébedrijven wat ze doen op de beste manier doen.'

ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN EN ENERGIEZUINIGE TECHNIEKEN

Voertuigtechnologie verbetert stilaan de milieuprestaties

Om de milieu- en energie-impact van ons verkeer te beperken, dient zich almaar meer nieuwe voertuigtechnologie aan. Maar er is geen zaligmakende oplossing. Brandstoffen worden gemengd en gecombineerd. Heel wat kleine ingrepen kunnen het brandstofverbruik ook een stuk efficiënter maken.

In de eerste plaats kan de beschikbare technologie al voor een beter energiegebruik zorgen zonder dat er brandstofinnovaties mee gemeoid zijn. Software kan het motormanagement verbeteren, de motor kan kleiner worden gemaakt en de aerodynamica kan nog beter. Ook kunnen de wagens lichter worden ontworpen. De jongste jaren werden ze almaar zwaarder door de introductie van veiligheidsuitrusting zoals versterkte deuren, of comfortelementen zoals airco. Voorts verlagen de auto- en bandenontwerpers de rolweerstand. Een technische truc wordt ook de introductie van langere versnellingsbakverhoudingen. Dat moet het mogelijk maken meer op lagere toerentallen te rijden, wat het verbruik drukt.

ALLES HEEFT VOOR- EN NADELEN
'Als je de mogelijke brandstoffen voor voertuigen overloopt, is er geen enkele die erbovenuit steekt', constateert Van Mierlo. 'Lpg en aardgas, biobrandstoffen en waterstof, ze bieden allemaal voor- en nadelen. Brandstofcellen met waterstof kunnen in de verdere toekomst misschien wel tot een doorbraak leiden, maar ondertussen moeten we het stellen met allerlei hybride technologieën.' Die maken het mogelijk in één voertuig verschillende brandstoffen te combineren, zoals biodiesel en elektriciteit.

Voertuigen die zuiver op elektrische batterijen rijden, worden stilaan wat praktischer en efficiënter, maar hun beperkte actieradius maakt ze wat onpraktisch voor bepaalde vervoerstoepassingen. Toch kunnen hun mogelijkheden volstaan om ze in te zetten als tweede gezinswagen, voor afstan-

'De beschikbare technieken zijn voor een paar honderd euro op alle voertuigen aan te brengen', zegt professor Joeri Van Mierlo

HYBRIDE TOEKOMST

Tegen 2020 zullen volgens Van Mierlo de meeste nieuwe voertuigen uitgerust zijn met hybride systemen die minstens twee energiebronnen in een voertuig combineren. Er bestaan al heel wat hybride systemen. 'Allicht breekt het start-stopsysteem door, waarbij de motor bij een stilstand van een bepaalde duur automatisch uitschakelt en bij het gas geven meteen vanzelf weer aanslaat.' Dat heet een microhybride. Het systeem levert een brandstofbesparing van zowat 5 procent op.

Aan het andere eind van het spectrum van hybride systemen zitten de 'full hybrids', zoals die nu al op de markt zijn in een paar modellen van personenauto's. 'Die zijn voorzien van twee of drie elektrische motoren, een voor de aandrijving en een voor de generator en soms nog een voor een extra aandrijving bij vierwiel aandrij-

ving', stelt Van Mierlo. 'Ook die zullen stilaan hun weg vinden naar de markt.'

BIODISSUSSIE

Van Mierlo verwacht dat het tegen 2020 gangbaar is om overal 10 procent biobrandstof te vermengen met de klassieke brandstoffen. Dat is wel minder dan men zou verwachten of hopen. 'Het milieuvoordeel van biobrandstoffen is omstreden. Bij biodiesel kan de uitstoot van koolwaterstoffen, koolstofmonoxide en roetdeeltjes wel een heel stuk lager liggen dan bij gewone diesel, maar de uitstoot van stikstofoxides verhoogt.' De professor maakt echter milieu-analyses waarin hij ook rekening houdt met de emissies tijdens de productie, het transport en de distributie van de nieuwe brandstof. 'De productie van biobrandstoffen belast het milieu flink tijdens de teelt, het transport en de raffinage, en kan tot twee-

maal meer energie vergen, waardoor ze wellicht niet volledig CO₂-neutraal zijn. Daar komt bij dat ze veel landbouwareaal nodig hebben, tot twee voetbalvelden om één wagen een jaar te laten rijden', stelt hij vast.

Voor de wat verdere toekomst dient zich waterstof aan, dat in een brandstofcellen wordt omgezet in elektriciteit. Dat alternatief stoot alleen nog wat onschuldige waterdamp uit. 'De technologie wordt betrouwbaar, compact en licht. Dat is zelfs nu al het geval, maar in de huidige vorm valt ze nog te duur uit.' Bovendien hangt de milieuvriendelijkheid van het gebruik van waterstof af van de productiebron. Waterstof afkomstig uit hernieuwbare energiebronnen zoals wind of zon heeft de laagste milieuprestatie.

VERDEELINFRASTRUCTUUR

De grote uitdaging voor de meeste alternatieve brandstoffen is het opzetten van infrastructuur voor de distributie. Het is pas praktisch als dat kan gebeuren via de tankstations in ieders buurt of via de netwerken in de woningen. Alle elektrische voertuigen kunnen nu al gewoon thuis op het elektriciteitsnet worden aangesloten. 'Met een stopcontact op 220 volt kun je 16 ampère opladen, waardoor het een vijftal uur duurt. 's Avonds steek je je auto in het stopcontact en 's morgens is hij zeker opgeladen. In Parijs en Zwitserland zijn al wat publieke laadpalen geïnstalleerd. Wij testen er ook uit aan de Vrije Universiteit Brussel. Voorlopig nemen de publieke overheden die laadpalen voor hun rekening.'

Wat kunnen bedrijven al concreet aanvangen met alternatieve brandstoffen? 'Van de elektrische voertuigen uit de jaren 90 met hun nikkel-cadmiumbatterijen en hun beperkte actieradius en levensduur kunnen ze binnenkort overschakelen op voertuigen met lithium-ionbatterijen. Auto's die je daarmee kunt uitrusten, komen binnenkort op de markt. Uiteraard zijn er al hybride voertuigen beschikbaar. Je merkt bij de leasingbedrijven wel wat terughoudendheid om over te schakelen. Ze kiezen nog bijna uitsluitend voor diesel, omdat ze zekerheid willen over de restwaarde van het voertuig na drie jaar leasing.'



“Als je een grote personenwagen uitrust met een hybride systeem, zal hij nog altijd schadelijker zijn voor het milieu dan een moderne, kleine stadsauto.”

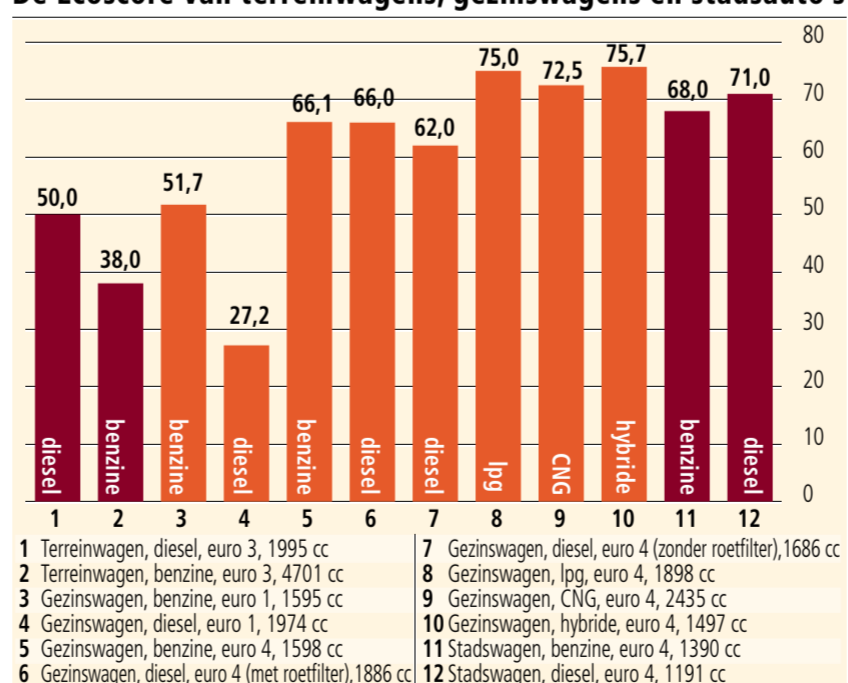
PROF. DR. JOERI VAN MIERLO
DESKUNDIGE ENERGIETECHNOLOGIE

HET HELE MILIEUPLAATJE BEKIJKEN

Van Mierlo waarschuwt echter ook voor het blind najagen van nieuwe technologieën. Milieuanalyses leren dat de toepassing van nieuwe technieken niet per definitie de meest milieuvriendelijke oplossing is. 'Als je een grote personenwagen uitrust met een hybride systeem, zal hij nog altijd schadelijker zijn voor het milieu dan een gewone, moderne, kleine stadsauto.'

Het team van Joeri Van Mierlo heeft samen met de VITO een systeem uitgewerkt dat het mogelijk maakt alle voertuigen een score te geven voor hun milieuvriendelijkheid, de Ecoscore. In de databank, die via www.ecoscore.be te raadplegen is, kan iedereen nagaan welke milieuscore zijn wagen haalt. 'De Ecoscore is ontwikkeld als een informatiemiddel, maar de Vlaamse overheid zal ze gebruiken om er haar groenevoertuigenfiscaliteit op te baseren. Ook de andere Belgische gewesten tonen belangstelling. De Ecoscore brengt alle milieufactoren in rekening en is daarom veel completer dan een eenvoudige meting van CO₂-uitstoot. Als je een fiscaal systeem op de laatste meting baseert, hou je geen rekening met de uitstoot van stikstofoxides of fijn stof door dieselmotoren die de voornaamste bronnen van de hoge ozonconcentraties en smog zijn.'

De Ecoscore van terreinwagens, gezinswagens en stadsauto's



Grote wagens die veel verbruiken en geen roetfilter hebben, zoals de terreinwagens (1 en 2) in de bovenstaande grafiek, hebben een lage ecoscore. Bij de gezinswagens scoren de hybride (10), de lpg-wagen (8) en de aardgaswagen (9) merkbaar beter dan middenklassers op benzine of diesel zonder roetfilter (5 en 7). Een dieselgezinswagen met roetfilter (6) scoort merkbaar beter dan een vergelijkbare dieselgezinswagen zonder roetfilter. De kleine en recente stadswagens (11 en 12) scoren het best van alle conventionele auto's. De oudere wagens, en dan vooral de diesel, scoren duidelijk ondermaats (3 en 4).

mediafun Bron VUB-VITO

“De beschikbare technieken zijn voor een paar honderd euro op alle voertuigen aan te brengen.”

PROF. DR. JOERI VAN MIERLO – DESKUNDIGE ENERGIETECHNOLOGIE

(Vrije Universiteit Brussel), die voor het Via-atelier Logistiek en Mobiliteit een stand van zaken van de voertuigtechnologie heeft opgesteld. 'Je kunt je afvragen waarom dat nog niet is gebeurd. Feit is dat die maatregelen de uitstoot van schadelijke emissies veel minder beperken dan de meer brandstofgerichte oplossingen, maar ze zijn er wel perfect mee te combineren.'

den van hooguit een paar honderd km. De zogenaamde plug-inhybrides zullen het mogelijk maken de batterij thuis op te laden, terwijl het voertuig ook nog op klassieke brandstof kan rijden. Je zult die batterij kunnen opladen zoals je nu met je gsm doet. Weliswaar zal de actieradius op die elektrische motor beperkt blijven tot zowat 30 km.'

LOGISTIEK EN MOBILITEIT IN VLAANDEREN IN 2020



vlot en veilig



intermodaal



alternatieve brandstof



...

De ligging en de bereikbaarheid van Vlaanderen in hartje West-Europa biedt geweldige mogelijkheden voor de logistieke en bijbehorende transportsector. We moeten onze schaarse ruimte efficiënter gebruiken, met oog voor het milieu en energie. VIA wil een van onze snelst groeiende sectoren zo veel mogelijk ondersteunen. Dat kan onder meer door logistieke processen en transportmiddelen beter in te zetten. We moeten onze Vlaamse troeven optimaal en op duurzame wijze inzetten.

Vlaanderen in Actie, kortweg VIA, is door de Vlaamse Regering gelanceerd om aan Vlaanderen een krachtige sociaaleconomische impuls te geven. Met dat toekomstproject wil Vlaanderen zich op duurzame wijze tegen 2020 naar de absolute top van de Europese regio's hijsen. Om die uitdaging aan te gaan, moet Vlaanderen visionair, internationaal en ambitieus zijn. Daarvoor moet VIA gedragen worden door alle Vlamingen.

Dit jaar verzamelen we de beleidsmakers, het bedrijfsleven en de geëngageerde burgers in een aantal ateliers. Ze denken na over hoe werk gemaakt kan worden van Vlaanderen in Actie. Tijdens die ateliers willen we samen de krijtlijnen trekken van de toekomst van Vlaanderen. U kunt zelf meedoen. Kijk op www.vlaandereninactie.be.