

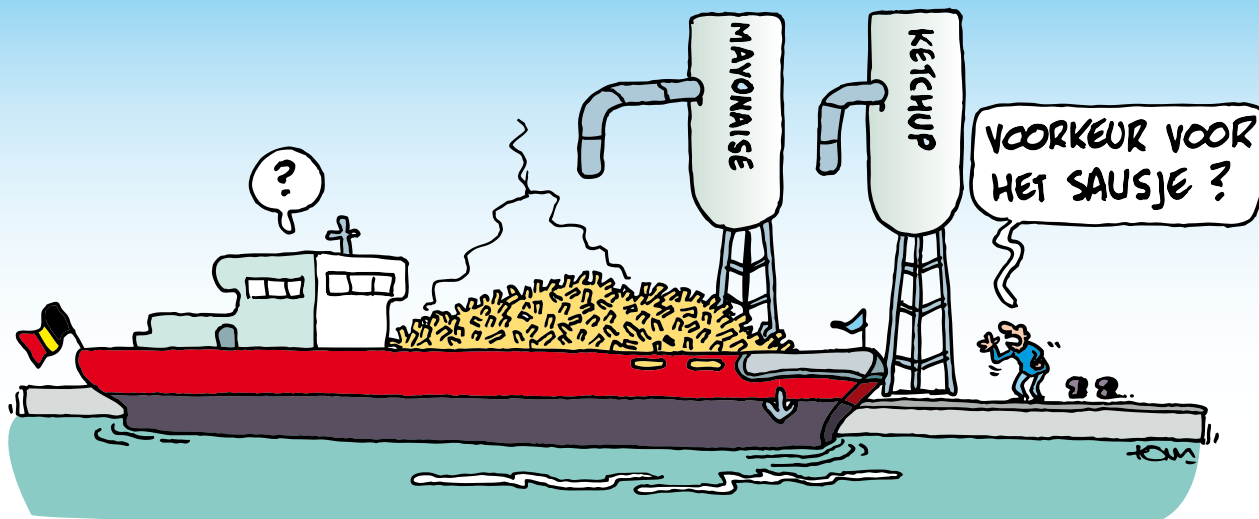
Fase 1



Fase 3



Fase 4



FRIETJES VERVOEREN VIA DE BINNENVAART...

MCT en Lamb Weston Meijer, pioniers van het project Agroship

Het eerste experiment in het kader van Agroship is het project van MCT in Bergen op Zoom met verlader Lamb Weston Meijer. Het project is een idee van Mepavex in Bergen op Zoom in samenwerking met Rewin Breda dat logistieke initiatieven opspoorde die de positie van West-Brabant en Zeeland als opvangregio's voor de goederenstromen uit Rotterdam en Antwerpen kunnen versterken. De participatie in Agroship past in deze doelstelling.

Lamb Weston Meijer is een joint venture van het Amerikaanse bedrijf Lamb Weston en het Nederlandse familiebedrijf Meijer. De onderneming verwerkt aardappelen tot producten voor de grootkeuken. Het hoofdkantoor is gevestigd in Kruijningen in de provincie Zeeland, waar ook een fabriek staat. Het bedrijf heeft voorts nog fabrieken in Bergen op Zoom, het Friese Oostbierum en Wisbech in Groot-Brittannië. De bekendste producten van Lamb Weston Meijer zijn frites in verschillende vormen, maar ook andere aardappelproducten zoals aardappelkroketten, rösti en gekruide schijfjes. De producten worden in de fabrieken bereid en verpakt en vervolgens diepgevroren aangeleverd aan Partner Logistics in Bergen op Zoom die beschikt over een vriesveem.





Van de weg naar het water

Tot januari 2008 werden de producten bestemd voor de export vanuit het vriesveem met reefern (koelcontainers) getransporteerd naar de Rotterdamse haven. Het proefproject beoogt deze goederenstroom over de weg te verleggen naar de binnenvaart. Daartoe werd contact gezocht met Markiezaat Container Terminal (MCT) in Bergen op Zoom. MCT de multimodale afdeling van Mepavex Logistics, een logistieke dienstverlener in Bergen op Zoom met meer dan 100.000 m² zeer moderne opslagruimte. Arn van der Vorst van MCT is enthousiast over de eerste resultaten van de proefvaarten. "Het project is vooralsnog bescheiden van omvang, maar het bezit enorme mogelijkheden. Op dit moment vaart een klein binnenvaartschip met 8 tot 12 reefern van 45 voet twee keer per week op en neer naar Rotterdam. Tegen 2010 kan dat aantal vertienvoudigd worden. Dat zou neerkomen op 15.000 tot 25.000 TEU per jaar. In 2011/2012, als de nieuwe buitenterminal gereed is, kan zelfs 50.000 TEU worden bereikt."

Volgens Arn biedt het project voordelen voor alle deelnemers. Voor de verlader bijvoorbeeld gaat de timing en de kwaliteit van het transport er merkbaar op vooruit. John van der Steen, transportverantwoordelijke van Lamb Weston Meijer bevestigt dat. "Wij zijn zeer tevreden over de verbetering van de procesbeheersing in de logistieke keten. De constante bewaking van de temperatuurcontrole speelt hierbij een cruciale rol. Het nieuwe logistieke model via de binnenvaart is zo'n vooruitgang dat fouten bij de kwaliteitsbewaking in feite zijn uitgesloten. Ook de flexibiliteit is verbeterd. Dag en nacht staan er containers klaar om geladen te worden."

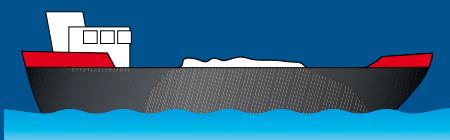
Voor MCT is de stroom van Lamb Weston Meijer een welkome capaciteitsvulling. MCT heeft speciaal voor dit doel stroomvoorzieningen aan de loskade aangebracht, waardoor de belading van de reefern soepel kan worden verwerkt. MCT heeft intussen ook een contract gesloten met de binnenvaartoperator Prolog. De schepen worden telkens voor één week gehuurd, maar kunnen worden uitgecharterd als ze niet voor dit project worden ingezet. In alle gevallen zijn de schepen, indien nodig, beschikbaar, evenals een voorraadje lege reefern.

Van experiment naar vaste praktijk

Het proefproject is er onder andere op gericht ervaring op te doen met de tijdsbeheersing. Alles draait natuurlijk om het halen van de closing in de haven van Rotterdam. De closing is de termijn waarbinnen de reefern afgeleverd moeten worden om ze nog op het zeeschip te krijgen. Tot nu toe is de binnenvaart minstens gelijkwaardig gebleken aan het wegtransport, niet het minst omdat de wachttijden voor vrachtwagens door de toenemende verkeerscongestie alsmaar stijgen. Terwijl juist voor diepgevroren voedingsmiddelen tijd de meest kritische factor is.

De loskade in Bergen op Zoom moet volgens Arn wel verbeterd worden. Dat staat ook in het Revitaliseringsprogramma Binnenhavens in Nederland waarvoor in totaal 60 miljoen euro beschikbaar is gesteld. Bergen op Zoom maakt een goede kans deel te kunnen nemen aan dit programma, dat uiteindelijk essentieel is voor dit project. Het experiment van MCT en Lamb Weston Meijer is een schoolvoorbeeld van wat Agroship beoogt: minder vrachtwagens op de weg, intensiever gebruik van de binnenvaart en aantonen dat de binnenvaart zelfs bij gecompliceerde logistieke stromen de beste troeven heeft. Zowel voor de logistieke dienstverlener als voor de verlader treden voordelen op. De verlader heeft minder kosten en kan rekenen op een betrouwbare goederenstroom. De terminal kan kostendekkend gaan werken doordat ook andere bedrijven overgaan tot dit vervoerssysteem. Ook het milieu is winnaar, want de uitstoot van CO₂ vermindert doordat er vrachtwagens van de weg worden gehaald.





Trimodaal overslagproject Mars Belgium

De agro-keten en multimodaal vervoer

De vraag naar multimodaal vervoer stijgt. Producenten, logistieke bedrijven en winkeliers zien er steeds meer voordelen in. De verkeerscongestie, het milieubewustzijn, de brandstofprijzen, de strengere rij- en rusttijden en het tekort aan chauffeurs hebben het vervoer over de weg zijn glans ontnomen. Maar in het intermodale vervoer is de binnenvaart vaak nog een grote onbekende. Ook de agro-industrie is slecht op de hoogte van de mogelijkheden die de binnenvaart biedt. Eénderde tot 40% van alle vrachtwagen in Europa vervoert levensmiddelen. Ook omdat ze weinig gevoelig zijn voor conjunctuurschommelingen, zijn levensmiddelen nochtans zeer geschikt voor transport over het water.

In haar witboek over het vervoersbeleid heeft de Europese Unie berekend dat de kosten van het verkeersinfarct tegen 2010 zonder drastische maatregelen 1% van het BBP zullen bedragen. Het rapport over het Europese mededingingsbeleid bestempelt multimodaal transport als één van de peilers van een evenwichtiger vervoerssysteem. Internationale vergelijkingen wijzen uit dat Vlaanderen inzake logistieke investeringen een toppositie bekleedt, maar dat het zijn positie slechts kan behouden als het meer inzet op het multimodale vervoerssysteem.

Het proefproject van Mars Belgium en Ewals Cargo Care

Mars Belgium in Olen importeert rijst uit de Noord Italië. Het transport wordt verzorgd door Ewals Cargo Care. De rijst wordt in containers per trein van Novara naar Genk gebracht. Ewals legt wekelijks tien treinen in tussen Novara en Genk. Tot nu toe werden de containers in Genk van de trein op een truck geladen en vervolgens naar Mars in Olen gereden.

Mars en Ewals hebben gezamenlijk een volwaardige trimodale oplossing uitgewerkt. De rijst wordt in Genk van de containers overgeladen in binnenschepen die in Olen, al naargelang van de behoeften van Mars Belgium, zullen worden gelost. De schepen krijgen dus ook een opslagfunctie, waardoor Mars Belgium zelf minder opslagcapaciteit nodig heeft.

Ewals zal voor de overslag van de rijst van de containers naar de schepen enkele investeringen moeten doen. Er wordt een overkapte transportband aangekocht en bovendien zal het bedrijf rekening moeten houden met demurragekosten. Alvorens een schip kan worden volgestort moeten er namelijk eerst voldoende containers in Genk zijn gearriveerd. Afhankelijk van de tonnage van het schip (650 dan wel 1100 ton) gaat het om 24 of 40 containers.

Meerwaarde van het project

Dit jaar worden naar verwachting meer dan 1000 containers met rijst geïmporteerd. Dankzij de nieuwe werkwijze worden er tussen Genk en Olen elke werkdag vele vrachtwagens van de weg gehaald. De voordelen zijn legio: stiptere leveringstijden, minder verkeersoverlast en veiligere wegen. Ook het milieu vaart er wel bij. De CO₂-uitstoot vermindert jaarlijks met bijna 250 ton en de uitstoot van SO₂ met 84,11 kg. Ewals Cargo Care is er ook van overtuigd dat het vervoer over water rendabel kan zijn. Maar de definitieve balans van het proefproject moet nog worden opgemaakt. Zonder daarop vooruit te willen lopen, hoopt Ewals nochtans dat dit project aanstekelijk werkt en dat andere bedrijven dit voorbeeld zullen volgen.

