

Containerkraanschip in Vlaanderen

Eindrapport

Uitgevoerd door **Buck Consultants International**

In opdracht van **Waterwegen en Zeekanaal NV**

Projectleiding **Vlaams Instituut voor de Logistiek**



Waterwegen en Zeekanaal NV



**Buck
Consultants
International**



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Technische specificaties van een Vlaams kraanschip en het vaargebied
3. Resultaten interviews in Nederland
4. Resultaten interviews in Vlaanderen
5. Cases
 - Case 1 Kusters Transport
 - Case 2 Bekaert & Betafence
6. Algemene conclusies
7. Implementatieplan
- Bijlage 1 Geïdentificeerde stromen in Vlaanderen



1. Inleiding



Een kraanschip is...

een binnenvaartschip dat is uitgerust met een containerkraan waardoor het in staat is autonoom containers te laden en te lossen.



In 2006 werd in Nederland een kraanschip onder de naam AMSbarge in de vaart gebracht. Dit schip kan 140 TEU vervoeren.



- AMSbarge had als opzet de vervoersstromen in het gebied rond het Noordzeekanaal (Amsterdam – IJmuiden) te optimaliseren door een shift van weg naar water uit te voeren. De haven van Amsterdam was één van de trekkers.
- Het initiële concept “AMSbarge” was gebaseerd op:
 - Een "deur tot deur" concept (ophaaldienst/milk run)
 - Gemeenschappelijke afzet- en ophaalplaatsen langs het vaarwater



- De opzet van de studie bestaat erin de haalbaarheid van het gebruik van een dergelijk kraanschip in Vlaanderen te evalueren.
- Om de marktpenetratie zo hoog mogelijk te maken wordt ervan uitgegaan dat in Vlaanderen de afmetingen van het schip kleiner zullen zijn dan deze in Nederland.
- De haalbaarheidsstudie werd gefaseerd uitgevoerd:
 - Op basis van interviews met Nederlandse stakeholders werden lessen getrokken uit de Nederlandse ervaring;
 - Een rekenmodule werd ontworpen om de kostprijs per container voor specifieke geografische relaties te berekenen;
 - Interviews met Vlaamse verladers werden afgenomen;
 - De haalbaarheid van het concept in Vlaanderen wordt onderzocht aan de hand van twee cases



2. Technische specificaties van een Vlaams kraanschip en het vaargebied

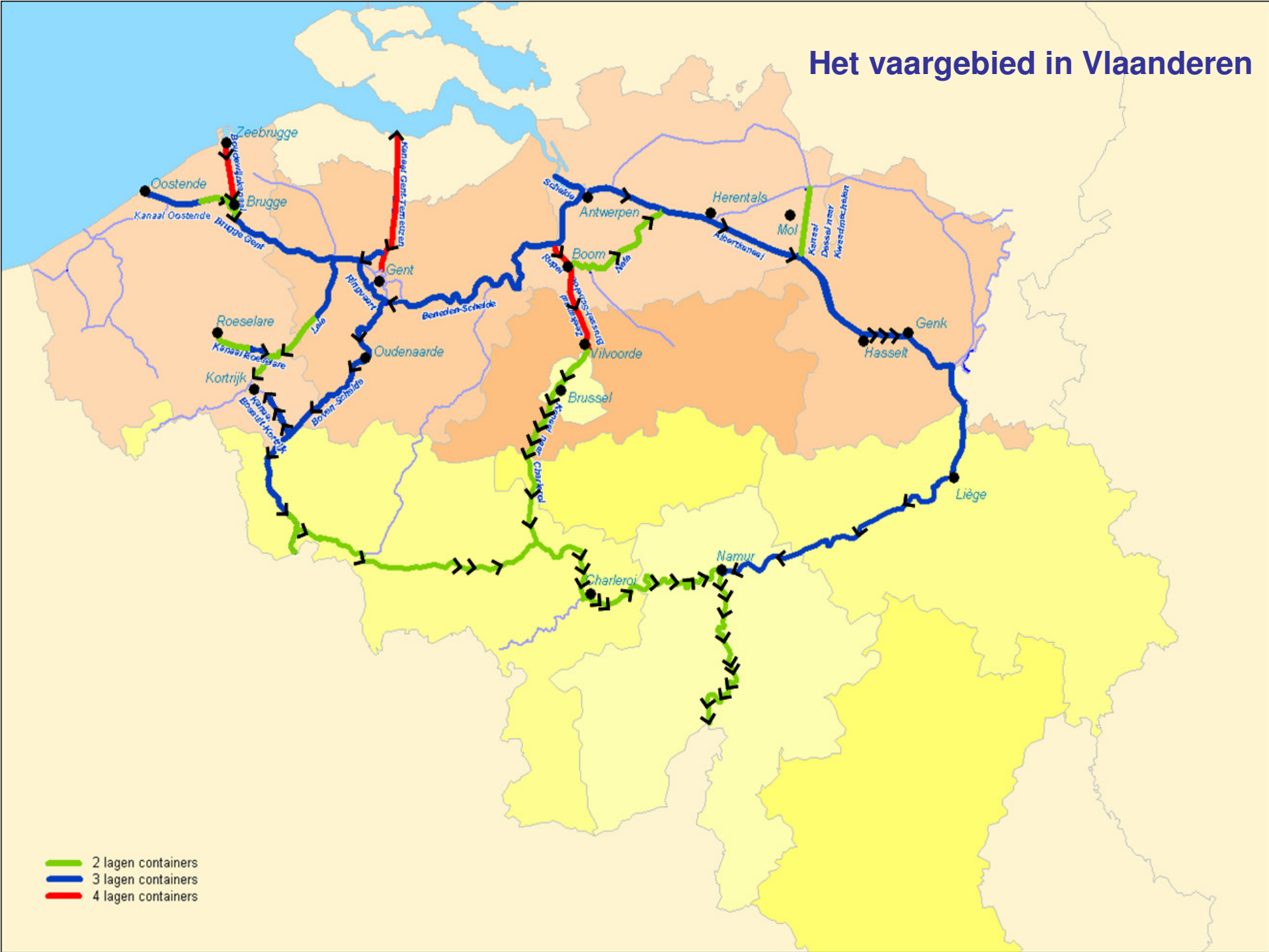


Technische specificaties

- Lengte: 80 m
- Breedte: 9,5 m
- Diepgang: 2,8 m
- Laadvermogen: 1350 ton, 72 TEU wanneer de containers drie hoog worden gestapeld en 96 TEU bij een stapeling van vier hoog.
- Kraanhefvermogen: 30 ton over 15 m, 22 ton over 20 m
- Laad- en lossnelheid: theoretisch tot 20 containers/uur ; de praktijk wijst op een laad- en lossnelheid van 17 containers per uur



Het vaargebied in Vlaanderen



3. Resultaten uit de Nederlandse interviews



Overzicht van de contactpersonen

- Dhr. Mattijs Nollen (Manager Barge Operations, Barge Company Amsterdam; logistiek dienstverlener, exploiteert de AMSbarge)
- Dhr. Daan van de Vijver (medebedenker van het concept AMSbarge)
- Dhr. Peter Schouten (General Manager, Eimskip; logistiek dienstverlener, maakt gebruik van de AMSbarge)
- Dhr. Edwin Wenink (Manager Business Development, Hoyer; logistiek dienstverlener, maakt gebruik van de AMSbarge)
- Dhr. Michel Kleijn (General Manager, Mercurius Container Transporten (MCT) Lucassen; boekingskantoor voor AMSbarge)
- Dhr. Robert-Jan Zimmerman (directeur, Mercurius Scheepvaart Group; rederij en eigenaar van de AMSbarge)
- Dhr. H. Teekman (kapitein van de AMSbarge)



Resultaten uit de Nederlandse interviews

- Uit de gesprekken blijkt dat in Nederland op dit moment alleen watergebonden bedrijven gebruik maken van de AMSbarge. Er kan voorts niet opgemaakt worden of voor- en natransport leefbaar is. Het is namelijk nog niet duidelijk of de combinatie van het kraanschip met voor- en natransport concurrentieel is met wegtransport.
- Het milieu – argument wordt vaak ingeroepen om het gebruik van het kraanschip te verklaren.
- Doordat de AMSbarge zich nog in de startfase bevindt, wordt er op dit moment een opportunistische strategie gevoerd waardoor het aanbod niet gefocust is op een bepaalde dienst of op specifieke klanten. Het initiële concept is hierdoor (nog) niet ten volle gerealiseerd. Er wordt namelijk niet resoluut gekozen voor het aanbieden van een milk run en ook gemeenschappelijke afzet- en ophaalplaatsen zijn niet in gebruik.



- De gebruikers moeten voldoende flexibel zijn om hun interne logistiek aan te passen en zij moeten reeds beschikken over de benodigde infrastructuur (kade, laadvloer, chassis om containers op te plaatsen, trekker) of bereid zijn hierin te investeren.
- Voor een goede werking is het ook belangrijk partners voor het project te vinden, in casu de containerterminals (voor de uitbouw van consolidatiezones) en de havens (om laden & lossen van het kraanschip binnen de havens mogelijk te maken).
- Tot slot, gebeurt de prijszetting op dit ogenblik met het wegvervoer als benchmark. Uit de interviews zijn geen duidelijke indicaties gekomen van de exacte verhouding tussen het prijsniveau van het wegvervoer en het kraanschip. De meeste contactpersonen gaven aan dat het gebruik van het kraanschip duurder is dan het wegvervoer.



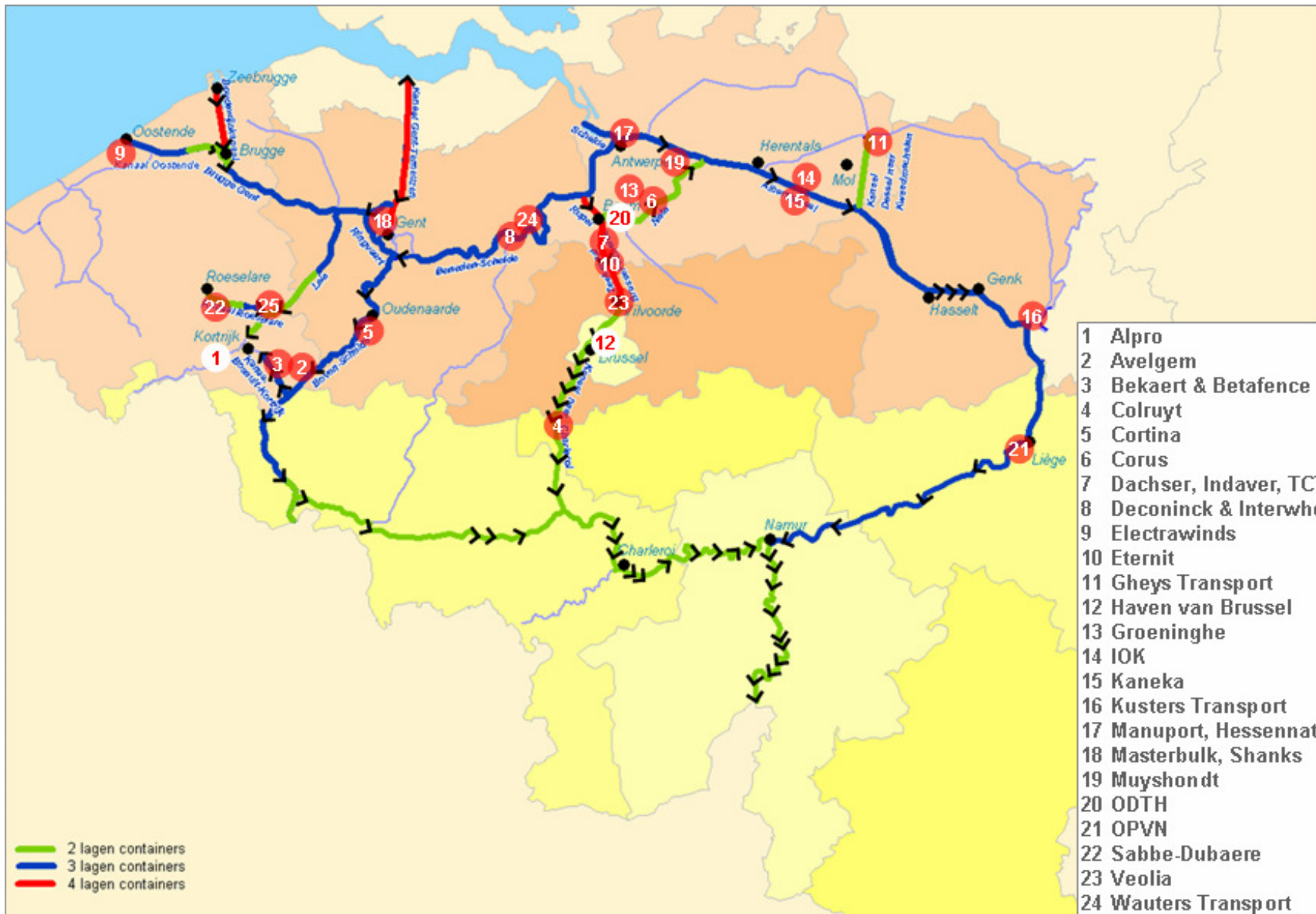
4. Resultaten uit de Vlaamse interviews



Overzicht van de geïnterviewde Vlaamse bedrijven

- Aleris (Corus)
- Avelgem CT
- Bekaert
- Betafence
- Colruyt
- Cortina
- Dachser
- Deconinck NV
- Electrawinds
- Eternit
- Gheys Transport
- Groeninghe
- Haven van Brussel
- Hessennatie Logistics
- Indaver
- Interwheels
- IOK
- Kaneka
- Kusters Transport
- Manuport Group
- Masterbulk
- Muyshondt
- OPVN
- Sabbe-Dubaere
- Shanks
- TCT Willebroek
- Veolia
- Wauters
- Wielsbeke RT





- 1 Alpro
- 2 Avelgem
- 3 Bekaert & Betafence
- 4 Colruyt
- 5 Cortina
- 6 Corus
- 7 Dachser, Indaver, TCT Willebroek
- 8 Deconinck & Interwheels
- 9 Electrawinds
- 10 Eternit
- 11 Gheys Transport
- 12 Haven van Brussel
- 13 Groeninghe
- 14 IOK
- 15 Kaneka
- 16 Kusters Transport
- 17 Manuport, Hessennatie Logistics
- 18 Masterbulk, Shanks
- 19 Muyshondt
- 20 ODT
- 21 OPVN
- 22 Sabbe-Dubaere
- 23 Veolia
- 24 Wauters Transport
- 25 Wielsbeke CT

— 2 lagen containers
— 3 lagen containers
— 4 lagen containers

Krachtlijnen uit de interviews

- Het concept is interessant voor een aantal verladers die ofwel reeds geëxperimenteerd hebben met de binnenvaart maar dit hebben gestaakt ofwel kostprijsgevoelig zijn.
- Vele verladers en operators zullen moeten investeren in chassis om het laden en lossen van containers mogelijk te maken. Dit lijkt een knelpunt.



Krachtlijnen uit de interviews

- De goodwill is groot maar het kraanschip zal niet gebruikt worden als de tarieven hoger liggen dan van het wegtransport.
- Het milieu-argument wordt slechts in weinig gevallen ingeroepen.
- Bundelen zal sowieso noodzakelijk zijn.
- Bijlage 1 geeft een overzicht van de concrete stromen die geïdentificeerd werden tijdens de interviews



5. Toetsing van de haalbaarheid aan de hand van twee cases



- Er werd gekozen om de stromen van enerzijds ***Kusters Transport*** (Lanaken aan het klasse VI Albertkanaal) en anderzijds de stromen van ***Bekaert & Betafence*** (Zwevegem aan het klasse IV kanaal Bossuit-Kortrijk) nader te onderzoeken.
- Voor de Kusters case werden twee scenario's uitgewerkt: een punt-tot-punt scenario van de haven van Antwerpen naar Lanaken en een hub and spoke scenario met een barge stroom van Antwerpen naar Genk en distributie van Genk naar Lanaken per kraanschip.



Case 1 Kusters Transport



Haalbaarheid Kusters Transport

- Kort overzicht:
 - 70 containers (TEU en FEU) per dag (Antwerpen – Lanaken)
 - Uitsluitend wegtransport
 - 18.000 TEU/FEU op jaarbasis
 - Maximumprijs Antwerpen-Lanaken: € 125 per container



Haalbaarheid Kusters Transport

- Kusters vervoert in opdracht van zeereederijen containers van Antwerpen naar het Ruhr-gebied via Lanaken. 70 containers (TEU en FEU) worden per dag van de Haven van Antwerpen naar Lanaken (round trip) getransporteerd. Dit transport gebeurt momenteel via de weg met eigen vrachtwagens.
- Kusters zoekt naar een intermodale oplossing wegens een te lage productiviteit van de ingezette trekkers, die veel tijd verliezen naar (congestie E313) en in de haven van Antwerpen (terminalwachttijden).
- Indien een intermodale oplossing gevonden zou worden kan Kusters alle trekkers inzetten voor de levering van de containers naar het Ruhr-gebied. Hierdoor zouden er ook nog meer containers kunnen gedistribueerd worden dan de huidige 18.000 op jaarbasis.



Haalbaarheid Kusters Transport

- Tijdens het interview werd aangegeven dat de **maximumprijs** die Kusters Transport wenst te betalen voor het transport Antwerpen – Lanaken **€ 125 per** container bedraagt. Dit bedrag is het verschil van de fixed fee die Kusters van de rederijen ontvangt voor het transport van Antwerpen naar het Ruhr-gebied en de vervoerskost vanaf Lanaken (waar de containers vanuit Antwerpen worden geconsolideerd) naar de eindbestemming.
- Kusters heeft reeds verschillende intermodale mogelijkheden bekeken maar steeds zonder succes.
- Twee scenario's worden onderzocht:
 - **Scenario 1:** barging tussen de haven van Antwerpen en de Haven van Genk. Het traject Genk – Lanaken wordt daarna door het kraanschip verzorgd.
 - **Scenario 2:** het kraanschip staat in voor de rechtstreekse verbinding Antwerpen – Lanaken.



Kusters Transport

Scenario 1



Scenario 1

- Kostprijs van het transport Haven van Antwerpen – Haven van Genk met de barge: **€ 130 per TEU en € 150 per FEU**
- Transport Haven van Genk – Kusters Transport Lanaken: transportkost kraanschip ($\text{€ } 3500^1 : 72 \text{ TEU}^2$) = **€ 49 / TEU** en ($\text{€ } 3500 : 36 \text{ FEU}^3$) = **€ 97 / FEU**
- **Natransport** kade Lanaken – Kusters Transport: georganiseerd door Kusters Transport zelf (3 km of 5-tal min). De kostprijs van dit natransport wordt niet meegenomen omdat door Kusters werd aangegeven dat dit een onbelangrijke kost voor hen is.

¹ €3.500 is de exploitatiekost per dag van het kraanschip

² 72 TEU is de capaciteit van het kraanschip waarbij TEU staat voor een twintigvoetscontainer

³ FEU staat voor een veertigvoetscontainer



Scenario 1

- Het H/T traject Genk – Lanaken inclusief laden/lossen, varen en aanmeren duurt indien alles vlot verloopt ± 14,5 uur⁴. Het is dus logisch uit te gaan van de totale per diem exploitatiekost.
- Kostprijs totale round trip: **€ 179 per TEU en € 247 per FEU.**
- **Beide prijzen liggen boven Kusters' limiet van €125.** Vooral de kost voor FEU containers is hoog.

⁴ = 2*(vaartijd: 15 km : 12 km per u) + 2*(handeling kraanschip: 72 * 3 min.) + 2*(handeling haven Genk: 72*1.5min.) + (aan- en afmeren: 2*30min)



Scenario 1

- **Theoretisch** is het echter mogelijk de kostprijs te verminderen door de vaarfrequentie te verhogen. Dit is alleen realiseerbaar door zoveel mogelijk FEU's te vervoeren. De laad- en lostijd van 2 TEUs is immers het dubbele van 1 FEU. Als het kraanschip volledig geladen zou worden met FEU's (36) dan zou het mogelijk zijn om de frequentie te verdubbelen. Per dag zouden er dan twee round trips kunnen gemaakt worden. Op deze manier wordt het mogelijk met een doorlooptijd van 18 uur⁵ (met retour van lege containers) tot **72 FEU** te transporteren van de Haven van Genk naar Lanaken (round trip). De totale kostprijs van het traject Antwerpen – Lanaken zou op deze manier € 150 per FEU + € 49 (€ 3500 / 72) = **€ 199 per FEU** bedragen. Dit is een substantiële vermindering, maar nog steeds boven de maximumprijs die Kusters wenst te betalen. Daarenboven betekent deze optie dat er een consolidatieslag in de haven van Genk moet gemaakt worden.



$$^5 = 2 * (\text{vaartijd: } 15 \text{ km} : 12 \text{ km per u}) + 2 * (\text{handeling kraanschip: } 36 * 3 \text{ min.}) + 2 * (\text{handeling haven Genk: } 36 * 1.5 \text{ min.}) + (\text{aan- en afmeren: } 2 * 30 \text{ min})$$

Conclusies Scenario 1

- De totale prijs Antwerpen-Genk-Lanaken bedraagt **€ 179 per TEU en € 247** (of € 199 in geval van volledig FEU transport) **per FEU**. Deze prijzen liggen significant boven de maximumprijs van € 125. Dit concept is bijgevolg moeilijk haalbaar. Er moet echter opgemerkt worden dat de productiviteitswinst van de trekkers niet in vermindering werd gebracht.
- In overleg met de **stakeholders (exploitant van het kraanschip en haven van Genk)** kan wel bekeken worden of deze prijzen kunnen gereduceerd worden.



Kusters Transport

Scenario 2



Scenario 2

- Het kraanschip verzorgt het volledige transport van de haven van Antwerpen naar Lanaken: een volledige round trip heeft een theoretische doorlooptijd van 36 uur⁶.
- Rekening houdend met het feit dat er verschillende zeehaven-terminals moeten worden aangedaan met mogelijke wachttijden, lijkt het aangewezen uit te gaan van **twee volle dagen** (48 uur)
- De transportkost van het kraanschip bedraagt dan: (€ 7000 : 72 TEU) = **€ 97 / TEU** en (€ 7000 / 36 FEU) = **€ 194 / FEU**
- **Natransport** kade Lanaken – Kusters Transport: georganiseerd door Kusters Transport zelf (3 km/5 min.). Kostprijs wordt niet meegenomen.



⁶ = 2*(vaartijd: 110 km : 12 km per u) + 2*(handeling kraanschip: 72 * 3 min.) + 2*(handeling haven van Antwerpen: 72*1.5min.) + (aan- en afmeren: 2*30min) + 2*(doortocht sluizen: 6*30 min.)

Scenario 2

- De kostprijs voor het transport van twintigvoets-containers ligt duidelijk onder de limietprijs, nl. €28 (= € 125 - € 97)
- Deze besparing maakt het mogelijk ook FEU containers op een rendabele manier te vervoeren. Meer bepaald geldt hiervoor een ratio van **2 FEU containers per 5 vervoerde TEU containers**⁷.
- Op basis van een doorlooptijd van 48 uur wordt uitgegaan van **vijf round trips per 2 weken**.

⁷ De winst bij het transport van 5 TEU bedraagt € 140 (=5* (€ 125 - € 97)). Het verlies bij het transport van 2 FEU containers bedraagt € 138 (= 2*(€ 194 - € 125)). Beide compenseren elkaar dus.



Scenario 2

- Gezien Kusters heeft aangegeven dat volumeverhoging een mogelijkheid is, lijkt het eerder aan te raden om met het kraanschip ***zoveel mogelijk twintigvoetscontainers te vervoeren en slechts occasioneel veertigvoetscontainers***. De veertigvoetscontainers zouden per vrachtwagen kunnen getransporteerd worden. Kusters kan hierdoor op jaarbasis meer containers vervoeren. Aan te raden is dan wel dat er geïnvesteerd wordt in bijkomende trekkers. Deze trekkers kunnen echter gefinancierd worden door kostenbesparingen voor het vervoer van de twintigvoetscontainers.
- Op tweewekelijkse basis zouden ***360 twintigvoets*** (round trip) *kunnen vervoerd worden*. In totaal betekent dit een ***besparing*** voor Kusters van ***€ 5.040 per week*** (uitgaande van de maximum kostprijs van € 125 per container).



Conclusies scenario 2

- ***Het gebruik van het kraanschip is zeer interessant,*** vooral voor twintigvoetscontainers.
- Het transport van ***veertigvoetscontainers*** is eveneens mogelijk als een ratio van maximum 2 FEU per 5 TEU wordt gerespecteerd.
- ***Advies voor Kusters:*** vooral twintigvoetscontainers vervoeren en de winst herinvesteren in bijkomende trekkers.
- ***Advies voor Waterwegbeheerders:*** het kraanschip opnemen in het subsidieschema voor vervoer van containers met de binnenvaart.



Case 2 Bekaert & Betafence



Waterwegen en Zeekanaal NV

Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- Kort overzicht:
 - 3.793 containers (TEU en FEU) op jaarbasis
 - 1/3 import en 2/3 export
 - Uitsluitend wegtransport
 - Huidige transportprijs Antwerpen-Zwevegem: € 282 per container
 - Een beperkt aantal tijdskritische containers met een maximale doorlooptijd van 2 dagen



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- In 2006 vervoerden Bekaert & Betafence op jaarbasis **3.793 TEU** (waarvan 1/3 import en 2/3 export). Een ongekend deel hiervan zijn FEU containers.
- Één externe transporteur staat momenteel in voor het transport van Zwevegem naar Antwerpen. Voor een round trip wordt **€ 282 euro** betaald.



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- De verbinding Antwerpen-Zwevegem heeft een **doorlooptijd** van 43 uur (round trip)⁸. Rekening houdend met het feit dat er in de haven van Antwerpen verschillende terminals moeten aangedaan worden lijkt het aangewezen om **minimaal** uit te gaan van **twee volle dagen**.
- Op jaarbasis kunnen op deze manier 125 round trips uitgevoerd worden, wat neerkomt op een dienstverlening van **5/14** gedurende 50 weken. Deze frequentie komt overeen met de vereiste servicegraad van B&B om hun tijdskritische containers tijdig te kunnen afvoeren.
- Het houden van een **bufferstock** van lege containers is nodig.

$$^8 = 2 * (\text{vaartijd: } 150 \text{ km} : 12 \text{ km per u}) + 2 * (\text{handeling kraanschip: } 72 * 3 \text{ min.}) + 2 * (\text{handeling haven van Antwerpen: } 72 * 1.5 \text{ min.}) + (\text{aan- en afmeren: } 2 * 30 \text{ min}) + 2 * (\text{doortocht sluizen: } 6 * 30 \text{ min.})$$



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- De gevraagde servicegraad impliceert dat het kraanschip slechts een gemiddelde **bezettingsgraad** kent van 40 % aan het huidige volume.
- Deze bezettingsgraad betekent een kostprijs van **€ 233 per TEU** (7000 : 30 TEU) en **€ 466 / FEU**.
- Per TEU houdt dit bijgevolg een kostenbesparing in van € 49. Om de FEU containers op een rendabele manier te vervoeren moet een ratio van **1 FEU container per 3,8 TEU containers gehanteerd worden**. Voor B&B samen bedraagt deze ratio op dit moment 1 FEU / 2,2 TEU.



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- De **lage gemiddelde bezettingsgraad** impliceert dat er **bijkomende vracht** moet gezocht worden. Gezien het industrieel profiel langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Boven-Schelde is dit zeker een haalbare kaart. Dit zal de prijs per vervoerde container sterk doen dalen. Wanneer er bijvoorbeeld kan gevaren worden aan een bezettingsgraad van “slechts” 50 % komt de kostprijs neer op € 194 per TEU en € 388 per FEU. Gegeven de huidige ratio TEU/FEU is het kraanschip reeds bij deze bezettingsgraad goedkoper dan het wegtransport.



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- Naar de concrete uitvoering van het concept toe moeten er een aantal kleinere **infrastructurele aanpassingen** gebeuren. De kade bestaat doch de site van Bekaert moet aangepast worden.
- Daarenboven loopt er tussen de de site van Betafence en de kade een **jaagpad**. Volgens WenZ, die het Kanaal beheert, primeert echter de economische functie van het kanaal en kan dit jaagpad op de benodigde tijdstippen afgesloten worden.



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- Vermits het gebruik van het kraanschip een sterke **ontlasting van de verkeersdrukte** zou betekenen voor het centrum van Zwevegem zou er voor deze infrastructurele ingrepen gedacht kunnen worden aan een **PPS** met het gemeentebestuur van Zwevegem.
- Naar de interne operaties toe heeft B&B ook nood aan een logistieke dienstverlener die instaat voor het **interne transport** van de containers. Hiervoor kan gedacht worden aan de huidige transporteur.



Haalbaarheid Bekaert & Betafence

- Op dit moment zijn er gemiddeld een 15-tal **chassis** op de terreinen van B&B aanwezig. Dit aantal zou moeten opgevoerd worden tot een **30-tal** om het gemiddeld volume te kunnen verwerken zonder te moeten overgaan tot de aanschaf van een reach stacker.



Conclusies Bekaert & Betafence

- Het inzetten van het kraanschip is **haalbaar** vanuit een kostentechnisch perspectief.
- Er moet gestreefd worden naar een hogere bezettingsgraad door het vervoeren van containers van andere verladers.
- Een PPS-constructie met de gemeente Zwevegem zou moeten onderzocht worden gezien de gunstige effecten dat de inzet van het kraanschip zal hebben op de mobiliteit in deze gemeente.



6. Algemene conclusies betreffende de inzet van kraanschip in Vlaanderen



Conclusies

- De actuele inzet van AMSbarge in Nederland is verschillende van oorspronkelijke concepten en bedoelingen.
- Aan de hand van de case van Kusters Transport kan gesteld worden dat het **hub and spoke concept** moeilijk haalbaar is omdat de combinatie binnenvaart-kraanschip significant duurder uitvalt dan een rechtstreeks wegtransport of een rechtstreeks transport met het kraanschip.
- Een **punt tot punt verbinding** met het kraanschip is wel haalbaar bij voldoende grote volumes en wanneer het relatief eenvoudig en goedkoop is het bestaande logistieke proces en de eigen infrastructuur aan te passen.



Conclusies

- In het algemeen kan gesteld worden dat de kostprijs van het vervoer van FEU-containers meestal niet concurrentieel is met het wegvervoer. Dit van twintigvoetscontainers is dit wel.
- De onlangs goedgekeurde subsidieregeling voor transport van containers per binnenvaart zou ook moeten gelden voor het kraanschip. Indien dit niet mogelijk blijkt zou er moeten naar gestreefd worden om eventuele infrastructurele aanpassingen en/of aankoop van chassis te subsidiëren.
- Voor de rechtstreekse punt tot punt verbindingen met het kraanschip kan er wel gedacht worden aan een schip met een **grotere capaciteit**. Dit zou de prijs per container verder drukken. Op het Albertkanaal zou een dergelijk schip haalbaar zijn waardoor ook FEU's goedkoper kunnen vervoerd worden.



7. Implementatieplan



Implementatieschema

Activiteit/Maand	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Toestemming vragen voor het nemen van risico bij een Vlaams Kraanschip-traject	■	■	■																											
Oprichting kerngroep om implementatieproces te monitoren				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bestelling en bouw kraanschip					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Subsidiëschema's uitwerken						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Proefvaart van AMSbarge in Vlaanderen						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Persconferentie						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Verderzetten marktstudies						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Commitment verladers																														
Proefvaarten Vlaams Kraanschip																														
Commerciële uptake																														



Implementatieplan

1. In een eerste fase moet gezocht worden naar toestemming van de Raden van Bestuur van WENZ en de Scheepvaart betreffende het participeren in het Kraanschiptraject
2. Een kerngroep moet opgericht worden om het implementatietraject te monitoren.
3. Om de Kraanschipinvestering(en) te faciliteren kan er gedacht worden aan een subsidie binnen het kader van innovatieve projecten waardoor een deel van de bouwkosten zouden kunnen gesubsidieerd worden. Ook moet onderzocht hoe verladers zouden kunnen genieten van een subsidie voor het gebruik van het Kraanschip vooral de aankoop van chassis en kleinere infrastructuuraanpassingen bij sommige verladers lijken cruciaal.



Implementatieplan

4. De inzet van het kraanschip moet goed voorbereid worden. Er moet gezocht worden naar duidelijk commitment van de verladers. Hiervoor moet een uitgebreidere marktstudie gedaan worden. Specifieke aandacht moet geschonken worden aan het kanaal Brussel-Charleroi waar er mobiliteitsproblemen zijn maar door infrastructurele knelpunten het kraanschip slechts met twee lagen containers kan varen.
5. Verladers moeten kunnen terugvallen op ondersteuning in geval zij hulp nodig hebben bij de aanpassing van hun interne logistiek of bij infrastructurele aanpassingen.
6. De inland containerterminals moeten betrokken worden bij de inzet van het kraanschip. Zij moeten overtuigd worden van de complementariteit van dit kraanschip.



Bijlage 1



Geïdentificeerde stromen in Vlaanderen

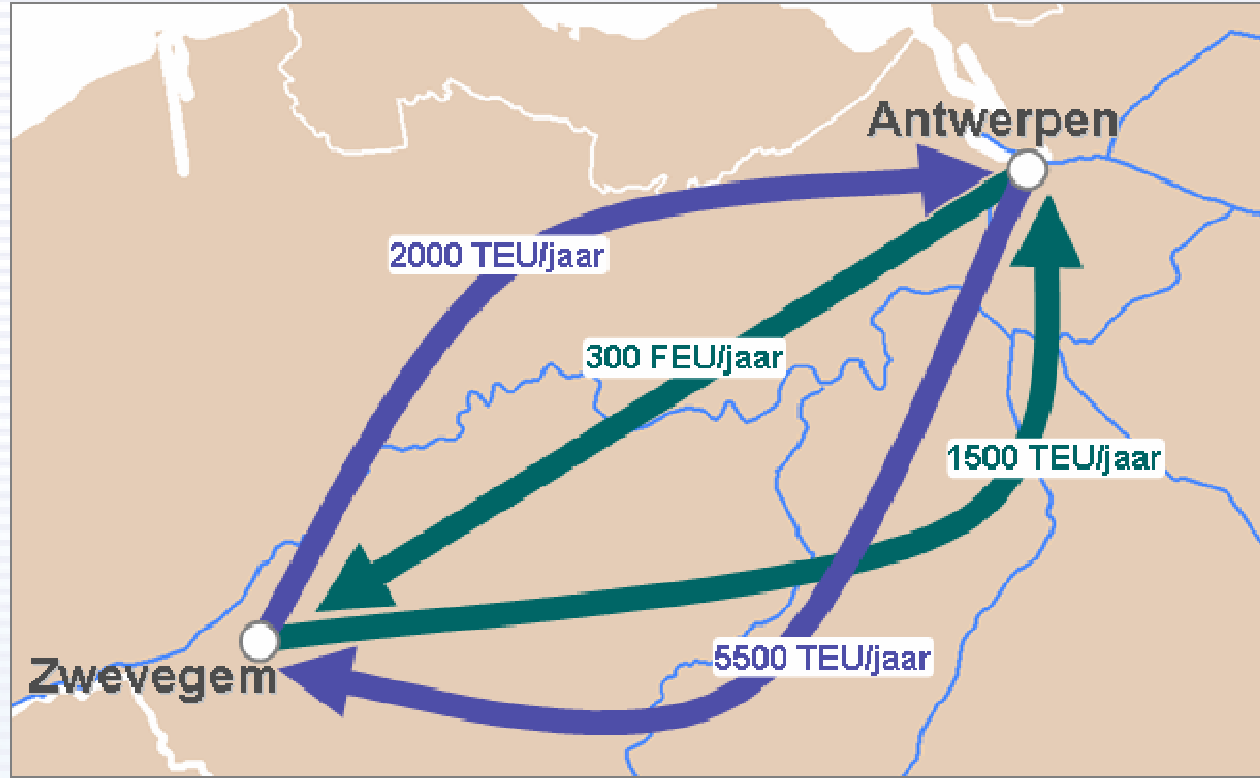


Geïdentificeerde stromen

- In totaal werden er veelbelovende stromen bij 13 bedrijven geïdentificeerd. Uit deze beperkte steekproef blijkt dat een aanzienlijk volume aan containers potentieel in aanmerking komt voor transport met het kraanschip.
- De partijen hebben zich telkens pragmatisch opgesteld. Zij wensen beroep te doen op het kraanschip op voorwaarde dat het totale concept interessant blijkt (prijs en praktische organisatie). Dit moet bijgevolg verder bekeken worden met de exploitant van het kraanschip.

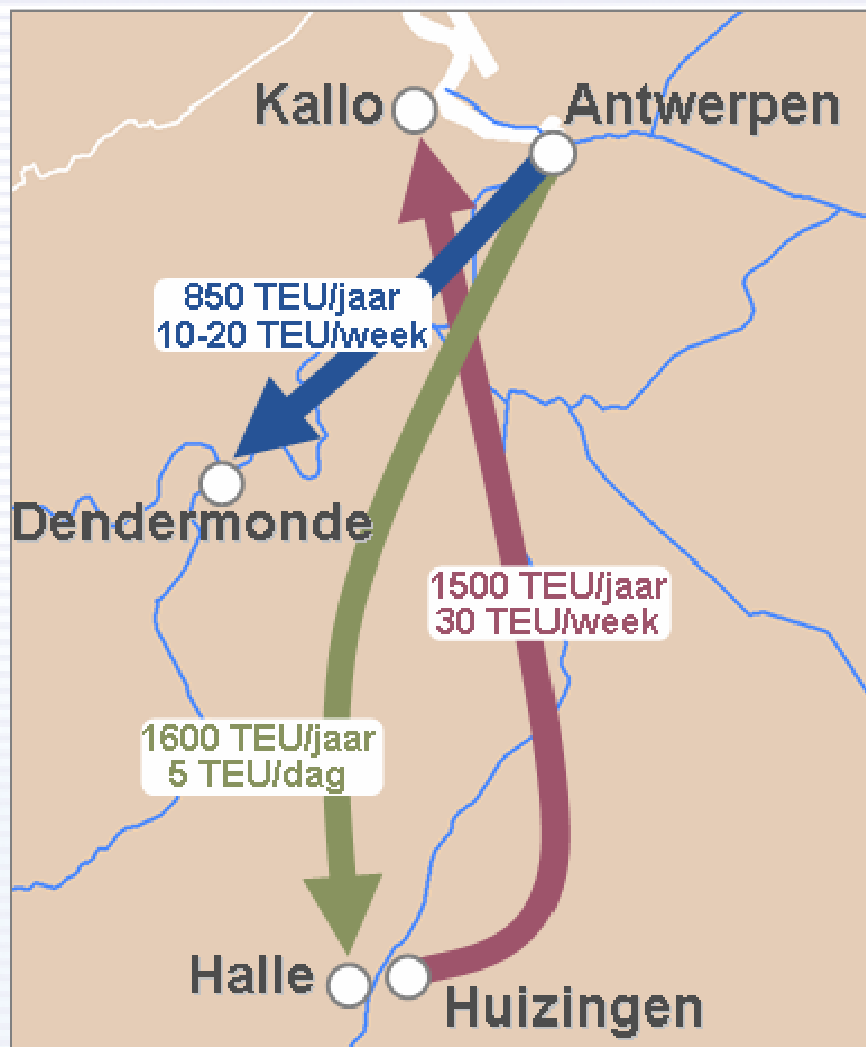


 **Bekaert**
 **Betafence**

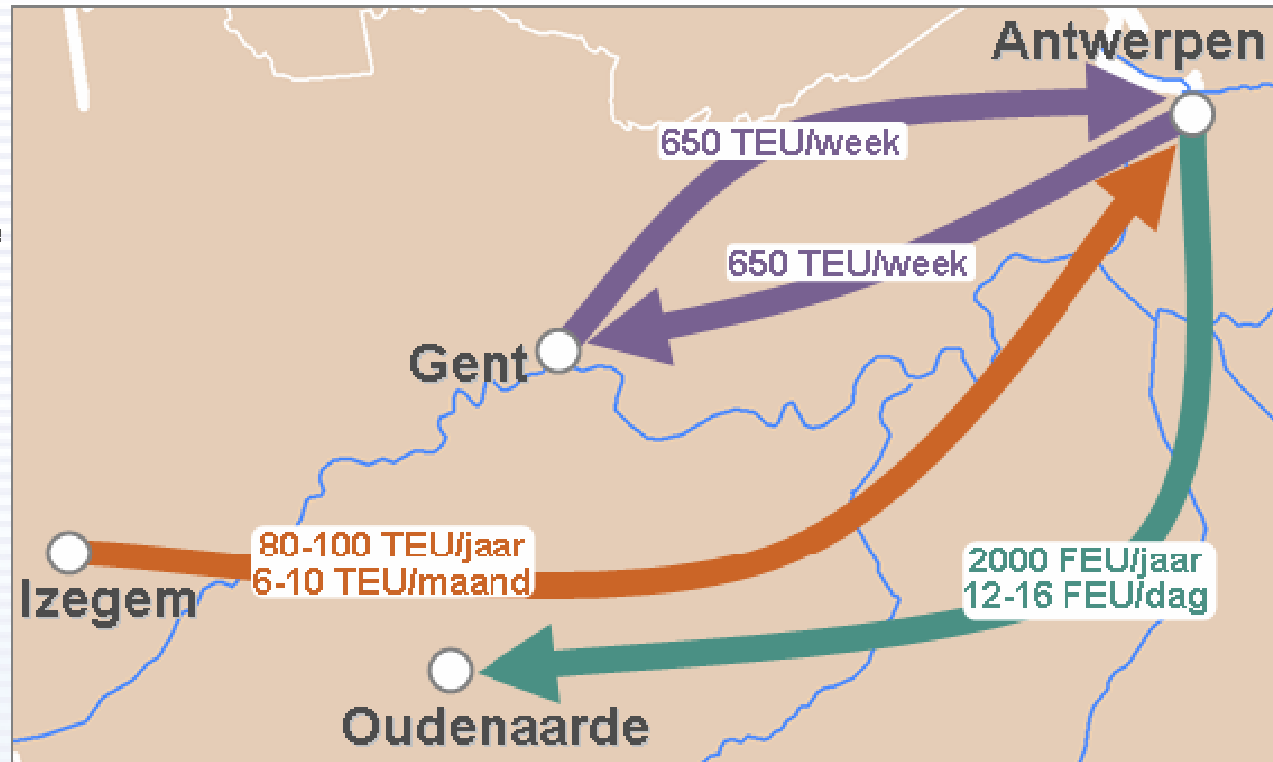


Waterwegen en Zeekanaal NV

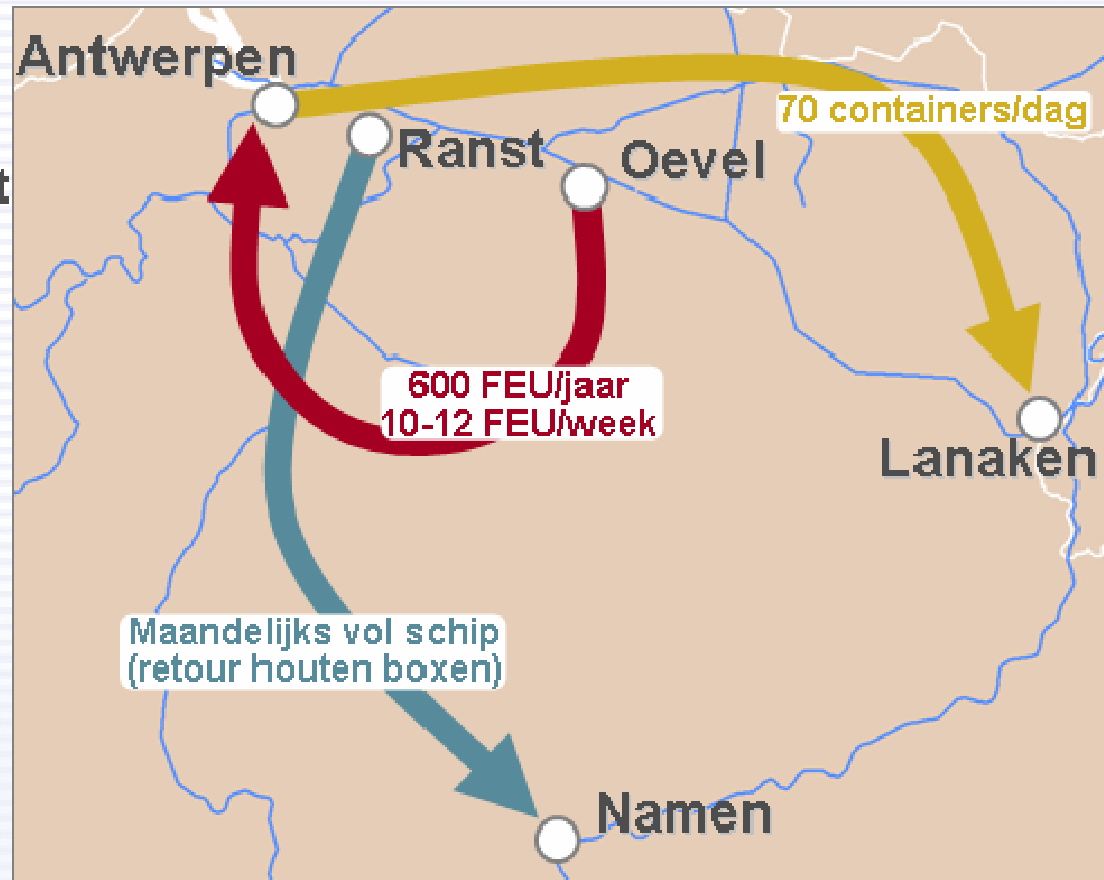
- Colruyt
- Deconinck
- Indaver



-  Cortina
-  Sabbe-Dubaere
-  Masterbulk



- Muyshondt
- Kusters Transport
- Kaneka



-  IOK
-  Eternit

