AGROSHIP
Het gebruik van binnenvaart voor agroketens
INTERREG IIIA – BENELUX Middengebied

Projectomschrijving

Inhoud

		Blz.
1	Inleiding	1
2	Probleemstelling en projectdoelstellingen	6
3	Projectpartners	8
4	Projectopzet	11
5	Planning	17
Bijlage 1	Toelichting projectpartners	18
Bijlage 2	Voorgeschiedenis	21

Projectvoorstel voor:
INTERREG IIIA-BENELUX Middengebied
Partners: Waterwegen en Zeekanaal NV, NV De Scheepvaart, N.V. REWIN West Brabant, Mepavex, Maxx Thiébaut, Platform Agro-Logistiek, LogForLim, Stichting Projecten Binnenvaart, Provincie Limburg, REWIN Projecten

1 Inleiding

De distributie van (verse) voedingsmiddelen (zoals groenten en fruit, zuivelproducten, enz.) en landbouwproducten gebeurt bijna volledig per vrachtwagen. De sector, die we in het vervolg van dit voorstel aanduiden als de 'agrosector', is meestal niet op de hoogte van de mogelijkheden die binnenvaart kan bieden voor de afhandeling van deze stromen, ook op langere afstanden.

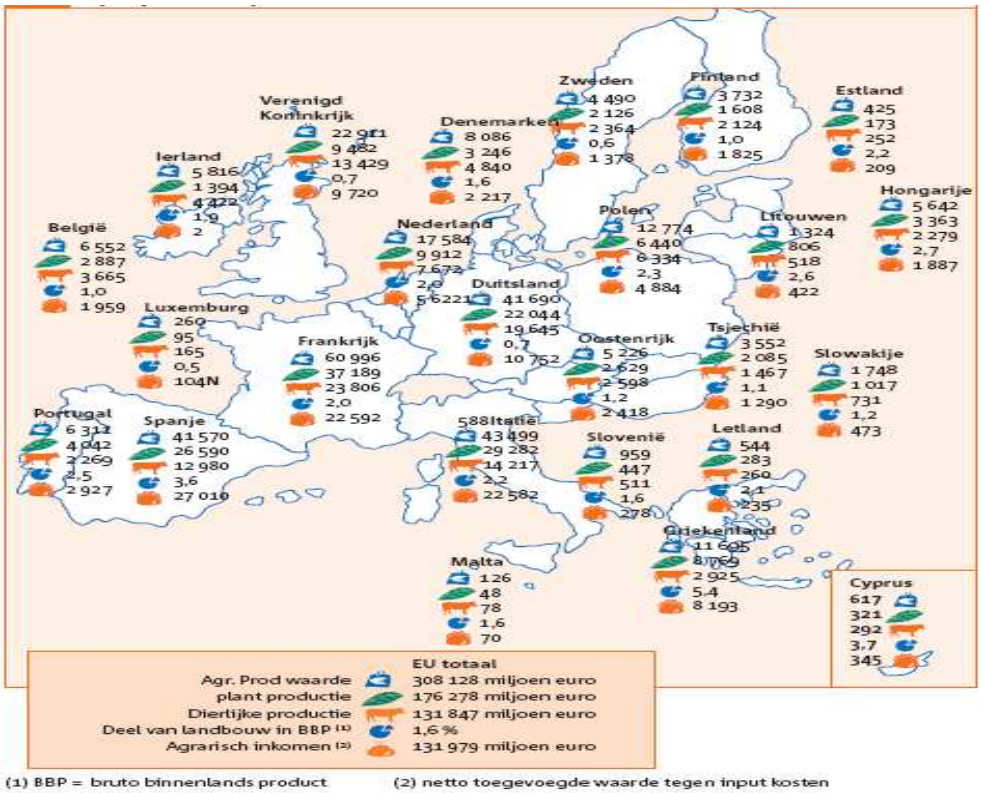
Het gevolg is dat in Europa twee op vijf vrachtwagens voedingsmiddelen of landbouwproducten vervoeren. Daarenboven kan de agrosector tot de "defensieve" logistieke sectoren gerekend worden. Dit zijn sectoren die weinig onderhevig zijn aan conjuncturele schommelingen en die transportstromen genereren die ofwel constant of groeiend zijn. Duurzame en innovatieve intermodale oplossingen voor deze transportstromen dragen daarom bij tot de herbalancering van het transportsysteem. Deze herbalancering is een politieke prioriteit.

Korte beschrijving van het economisch belang van de agrosector in België en Nederland

De agrosector bestaat uit een aantal deelsectoren:

- primaire land- en tuinbouw;
- visserij;
- voedings- en genotmiddelenindustrie;
- groothandel;
- detailhandel en horeca.

Figuur 1 Agrarische productiewaarde en agrarisch inkomen per land – 2004 (mln euro)



Bron: Eurostat

Wat de primaire land- en tuinbouw betreft, geeft figuur 1.1 een idee van het belang van deze deelsector in de landen van de Europese Unie in 2004. De figuur toont aan dat Nederland met € 56.221 miljoen het grootste agrarische inkomen heeft. Het aandeel van de landbouw in het BBP van Nederland bedraagt 2%, in België is dit de helft, nl. 1%.

Om een idee te geven van het economisch belang van de sector in België, leveren de gegevens uit de PRODCOM-database goed materiaal op. Deze database bevat alle leveringen in binnen- en buitenland van goederencategorieën volgens de CPA-klassering. Wat “Voedingsmiddelen en dranken” betreft, is de totale waarde van geleverde producten vastgesteld op € 18.632.329.923 voor 2003. In 2000 was dit € 16.710.304.174. Deze sector is daarmee één van de belangrijkste in de Belgische economie. Ter vergelijking: de waarde van de leveringen van “Textiel” –producten betreft € 4.750.652.719, deze van “Pulp, papier en karton” bedraagt € 3.708.809.109, enz. Alleen de leveringen van “Chemische producten en synthetische of kunstmatige vezels” overtreffen de “Voedingsmiddelen en dranken”. Het totaal voor chemische producten bedraagt € 26.959.347.652.

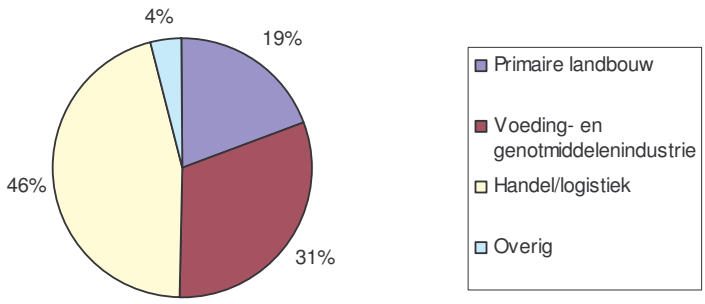
Tabel 1 geeft de top-10 van de grootste Belgische bedrijven in de voedingsindustrie (volgens omzet).

Tabel 1 Top-10 van de grootste Belgische voedingsbedrijven

		Wereldwijde omzet (mln. Euro)	Aantal werknemers	Producten
1	Cargill	1.139.400	329	Raffinage plantaardige oliën en vetten
2	Interbrew Belgium	940.068	2.894	Bier
3	Barry Callebaut Belgium	892.927	672	Chocolade en suikerwerk
4	Tate & Lyle Europe	816.694	532	Zetmeel en zetmeelproducten
5	Coca-Cola Enterprises Belgium	769.728	2.100	Frisdranken en mineraalwater
6	Unilever	701.169	868	Voedingsmiddelen en dranken
7	Tiense Suikerraffinaderij	490.763	712	Suiker
8	Kraft Foods Belgium	418.858	1.369	Chocolade en suikerwerk
9	Vandemoortele Izegem	396.838	464	Margarines
10	Danone	361.219	644	Zuivelproducten

Ook in Nederland is de agrosector één van de belangrijkste economische pijlers. Zo nam de bruto toegevoegde waarde van de totale sector in Nederland toe van € 32,3 miljard in 1995 tot € 41,6 miljard in 2003. Het aandeel van de sector in de nationale toegevoegde waarde nam echter af van 12% in 1995 tot 10,4% in 2003. De samenstelling van de agrosector in 2003 wordt weergegeven in figuur 2.

Figuur 2 Samenstelling Nederlandse agrosector in 2003 (in %)



Bron: Landbouw-Economisch Instituut (LEI)

De Nederlandse voedings- en genotmiddelenindustrie telt ongeveer 4.800 bedrijven die werk bieden aan 140.000 personen. Het is dan ook meteen de grootste sector binnen de totale industrie, die in 2003 een omzet genereerde van € 156 miljard. Figuur 3 geeft een aantal kengetallen van de Nederlandse voedings- en genotmiddelenindustrie.

Figuur 3 Kengetallen van de voedings- en genotmiddelenindustrie in Nederland, 2003

Kengetallen van de voedings- en genotmiddelenindustrie in Nederland 2003

	Bedrijven met > 100 werknemers	Werkzame personen (x 1.000)	Netto omzet (mln. euro)
Slachterijen en vleesverwerkende industrie	60	18,5	4952
Slachterijen (excl. pluimvee-)	20	5,5	2502
Pluimveeslachterijen	15	3,0	648
Vleesverwerking	25	10,0	1802
Visverwerkende industrie	10	1,8	339
Zuivelindustrie	15	11,2	5534
Groente- en fruitverwerkende industrie	25	9,0	2631
Margarine- en vettenindustrie	10	2,3	5702
Meelindustrie	5	3,6	1532
Diervoederindustrie	20	4,9	2585
Brood-, banket-, biscuitfabrieken e.d.	50	12,3	1567
Cacaoboonverwerkende industrie	10	5,4	3125
Drankenindustrie	15	8,5	3731
Tabaksindustrie	10	4,8	3384
Overige voedings- en genotmiddelen-industrie	20	12,6	7242
Totaal voedings- en genotmiddelen-industrie	250	94,9	42 324
Totale industrie	1455	473,3	155 516
Aandeel (%) van V&G-industrie	17,2	20,0	27,2

Bron: CBS

Figuur 4 geeft de top-10 van de grootste Nederlandse bedrijven uit de voedings- en genotsmiddelenindustrie

Figuur 4 Top-10 van de grootste Nederlandse voedingsbedrijven

Lijst van de tien grootste voedsel-multinationals, 2004

	Wereldwijde omzet (mln. euro)	Aantal werknemers	Producten
1. Unilever	40 366	234 000	Food en non-food
2. Heineken	10 005	61 732	Bier
3. Sovion	5918	13 655	Slachterijen en vleesverwerkers
3. Friesland Foods	4449	17 580	Zuivel
4. Nutreco	3858	12 541	Diervoeder, visvoer en pluimveevlees
5. Campina	3559	7099	Zuivel
6. CSM	3475	13 242	Suiker, bakkerijbenodigdheden biochemische producten
7. Wessanen	2120	8950	Natuur en gezondheidsvoeding en andere voedingsproducten
8. Numico	1702	14 000	Babyvoeding en klinisch voedsel
9. Provimi	1580	8000	Diervoeder
10. Cosun	1317	3993	Natuurlijke ingrediënten en voedingsmiddelen

Bron: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

De Europese vervoerspolitiek

Door het aanzienlijke belang van de agrosector in de Belgische en Nederlandse economie, zijn de voedingsmiddelen- en landbouwstromen die elk jaar vervoerd worden, substantieel. Een vervoershift van weg naar binnenvaart of spoor van een gedeelte van deze stromen draagt bij tot de doelstellingen van de Europese vervoerspolitiek.

De basis van het huidige Europese beleid op het gebied van vervoer is het Witboek van de Europese Commissie van 12 september 2001: 'Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen' (COM(2001) 370). Doelstelling van het Witboek is de ‘ontwikkeling van een duurzaam vervoer tegen 2010 teneinde de economische ontwikkeling te verzoenen met de hoge eisen van de samenleving op het gebied van levenskwaliteit en veiligheid’.

Om de problemen van wegvervoer zoals congestie en schadelijke emissies tegen te gaan, stelt het Witboek maatregelen voor om intermodaal transport te bevorderen. Dit betekent concreet dat een modal shift van wegvervoer naar spoor en binnenvaart wordt beoogd. Om een dergelijke shift te realiseren, is het echter nodig om een aangepast intermodaal transportsysteem te ontwikkelen dat tegemoet komt aan de noden van verladers en logistieke dienstverleners. Intermodale transportoplossingen zijn in de regel slechts concurrerend met wegvervoer, en dus aantrekkelijk voor verladende bedrijven, als er voldoende volumes worden vervoerd over voldoende grote afstanden. Intermodaal transport is dan immers een goed alternatief voor wegvervoer wegens de geboden prijs- en schaalvoordelen. Uiteraard komen niet alle agrostromen in aanmerking voor een modal shift. Voor sommige van deze stromen (de perishables) met een houdbaarheidsdatum zal het niet eenvoudig (maar ook niet onmogelijk) zijn om een shift op bepaalde bestemmingen door te voeren.

2 Probleemstelling en projectdoelstellingen

Probleemstelling

De agrosector kent grosso modo drie grote types van ketens, die elk specifieke transportoplossingen vergen. Daarnaast bestaan verschillende hybride tussenmodellen. Volgende types kunnen onderscheiden worden:

1 ***Droge en natte bulkstromen*** van producten zoals granen, vetten, oliën enz. Deze worden voor bewerking opgeslagen bij de fabriek of bij een tussenhandelaar.
2 De ***koud/koelketen***. Allerlei producten zoals verse of diepgevroren vlees en vis, en verse groenten en fruit, die gekoeld of diepgevroren moeten bewaard en vervoerd worden van een distributiecentrum naar een retailer (groot of klein).
3 ***Droge voedingsmiddelen en drank*** die op paletten vanuit een distributiecentrum naar de retailer worden vervoerd.

In het tweede en derde ketentype speelt binnenvaart op dit ogenblik geen of slechts een beperkte rol. Wat de eerste transportketen betreft, wordt binnenvaart wel gebruikt maar dit gebruik kan nog sterk worden opgevoerd. In het algemeen kunnen we stellen dat de overgrote meerderheid van de agroproducten per vrachtwagen vervoerd worden. De reden hiervoor is de versnippering van de sector en het ontbreken van elke vorm van samenwerking tussen de verschillende ketenspelers. De benodigde consolidatieslag blijft dus uit. Daarenboven is de bestaande kennis over de mogelijke rol van binnenvaart (en intermodaal transport in het algemeen) zeer beperkt. Nochtans zijn er de afgelopen tijd enkele veelbelovende experimenten geweest.

Verse groenten en fruit, die in het verleden 100% met wegtransport vanuit de streek rond Valencia naar de UK werden vervoerd, worden nu met speciaal uitgeruste reeferschepen[1] getransporteerd. Alhoewel deze nieuwe verbinding slechts sedert een aantal maanden loopt, zijn de resultaten toch zeer bemoedigend.

Het bedrijf Dole heeft berekend dat er wekelijks ongeveer 2.000 paletten met bananen met het binnenschip tussen de haven van Antwerpen en Duisburg zouden kunnen vervoerd worden. Het gaat hier om een gekoeld binnenschip, de zogenaamde ‘bananenboot’.

De genoemde segmentering van de sector is één van de redenen waarom binnenvaart niet aan bod komt als alternatieve vervoersmodus. De tweede reden is het gebrek aan grensoverschrijdende samenwerking. De sector bestaat voor een groot deel uit kleinere of mid-

[1] Reeferschepen zijn schepen die gebouwd zijn om gekoelde cargo te vervoeren.

delgrote bedrijven die vooral op regionaal vlak actief zijn. Hierdoor zijn de te vervoeren stromen te weinig geconsolideerd om met een binnenvaartoplossing vervoerd te worden. Tot slot, is het binnenvaartaanbod niet afgestemd op de noden van de sector.

Projectdoelstellingen

De doelstellingen van het voorstel zijn aldus:

- Awareness creëren over de mogelijkheden van binnenvaart voor het vervoer van voedingsmiddelen, landbouwproducten en aanverwante producten, vooral bij de vele KMO/MKB's die in het Benelux Middengebied zijn gevestigd;
- De logistieke concepten en randvoorwaarden scheppen voor het gebruik van binnenvaartoplossingen. Deze randvoorwaarden hebben voornamelijk te maken met samenwerking tussen verladende partijen en gespecialiseerde logistieke operatoren en het aanwezig zijn van aangepaste diensten en technologie;
- Pilots organiseren waarbij aan marktpartijen de efficiëntie van binnenvaartoplossingen wordt aangetoond en er een modal shift van weg naar binnenvaart tot stand wordt gebracht.
- De resultaten breed communiceren naar de agro- en logistieke sectoren zodat er een blijvende en duurzame shift tot stand kan worden gebracht.

3 Projectpartners

Projectverantwoordelijke (trekker)

1 Waterwegen en Zeekanaal NV
Oostdijk 110
2830 Willebroek, België
Contactpersoon: Dhr. Willy Robijns
Tel: +32-38606272
Fax: +32-38606300
GSM: +32-495224657
E-mail: willy.robijns@wenz.be

Overige partners

2 nv De Scheepvaart
Havenstraat 44
3500 Hasselt, België
Contactpersoon: Dhr. Chris Danckaerts
Tel: +32-11225912
Fax: +32 -11221277
GSM: +32-496578510
E-mail: cdanckaerts@dienst-scheepvaart.be

3 Provincie Limburg
Gouvernement
Limburglaan 10
6229GA Randwyck-Maastricht
Contactpersoon: Huub Servais
Tel: +31-433899999
Fax: +31-433618099
E-mail: hpmj.servais@prvlimburg.NL

4 N.V. REWIN West Brabant
Mozartlaan 7
48DJ Breda, Nederland
Contactpersoon: P.Nijskens
Tel: +31-765646782
Fax: +31-765646789
GSM: +31-653263351
E-mail: p.nijskens@rewin.nl

5 REWIN Projecten B.V.
Mozartlaan 7
4837 EH Breda
Contactpersoon: Mevr. Corina van Unen
Tel + 31- 765646785
Fax +31 – 765646789
GSM + 31 630987667
e-mail c.vanunen@rewin.nl

6 Mepavex Logistics B.V.
Blankenweg 11
4612 RC Bergen op Zoom
Contactpersoon A. van der Vorst
Tel: + 31- 164288901
Fax: + 31-164288091
GSM: +31- 629543045
E-mail: arn.vandervorst@mepavex.nl

7 Platform Agro-Logistiek
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Postbus 20401
2500 EK Den Haag
Contactpersoon: Arno Rohde
Tel: +31-703784486
E-mail: a.j.rohde@minlnv.nl

8 Logistiek Forum Limburg
Elfde Liniestraat 23
3500 Hasselt
Contactpersoon: Toni Fonteyn
Tel.: +32-11238758
E-mail: info@logforlim.be

9 Maxx Thiébaut
Rietschoorvelden 20
2170 Antwerpen
Contactpersoon: Guido Matthyns
Tel.: +32-36409220
E-mail: guido.matthyns@ritel.be

10 Stichting Projecten Binnenvaart
Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam
Contactpersoon: Ton Roos
Tel.: +31-7989800
E-mail:t.roos@binnenvaart.nl

Bijlage 1 bevat een toelichting van de projectpartners.

4 Projectopzet

De volgende taken moeten uitgevoerd worden:

Fase 0: Projectcoördinatie
Fase 1: Ketenorganisatie van de sector
Fase 2: Logistieke uitwerking
Fase 3: Uitvoeren pilots
Fase 4: Verstrekken van informatie

Fase 0 Projectcoördinatie

Doel

Deze fase beoogt het plannen en afstemmen van alle projectactiviteiten zodat op een efficiente manier concrete en werkbare resultaten worden bekomen.

Methodologie

Om de projectcoördinatie vlot te laten verlopen zal er een stuurgroep samengesteld worden met vertegenwoordigers van alle partners. De stuurgroep heeft als taak een werkplan op te stellen, taken toe te bedelen en, in het algemeen, ervoor te zorgen dat het project wordt uitgevoerd zoals voorzien. De stuurgroep zal viermaal per jaar samenkomen.

Resultaten

De uitvoering van het project zoals begroot en gepland.

Fase 1 Ketenorganisatie van de sector

Doel

Deze eerste fase beoogt een gedetailleerd overzicht verkrijgen van ***de ketenorganisatie van de agrosector*** en een inschatting van ***het potentieel van vrachtstromen*** die naar de

binnenvaart zouden kunnen geshift worden. Het onderzoeken van een aantal ***good practices*** uit het buitenland is een tweede doelstelling.

Methodologie

1 Om de verschillende agroketens goed in beeld te brengen, zullen we voor elk van de drie types een case uitwerken in Vlaanderen en Nederland (6 cases in totaal). Dit betekent concreet dat een agroproduct getraceerd wordt van de bron tot aan de eindconsument. De bron is meestal een land- en tuinbouwer of veekweker maar kan ook een producent van additieven zijn. Per case zullen we de verschillende productie- of processtadia in beeld brengen en besteden we speciale aandacht aan de rol van vervoer. Er wordt naar gestreefd om deze cases complementair te ontwikkelen om zo een gedegen beeld van de sector te krijgen. Met als basis de cases, zal per keten de potentie voor intermodaal transport, en meer specifiek binnenvaart worden geïdentificeerd. Dit betekent dat we zullen nagaan op welk moment van het productieproces de binnenvaart een rol kan spelen. Er zal eveneens getracht worden om een kwalitatieve inschatting van potentieel te shiften transportvolumes te geven, alsook de oorsprong en bestemming ervan.

2 De agrobedrijven (met shiftpotentieel) die gevestigd zijn in het Benelux Middengebied zullen geïdentificeerd worden en een bedrijvendatabase zal worden aangelegd. Met deze bedrijven zullen interviews (een 50-tal) worden georganiseerd. Deze beogen het identificeren van concrete stromen met shiftpotentieel en het aftoetsen van de bereidheid van de bedrijven om een effectieve shift naar de binnenvaart uit te voeren en mee te werken aan de pilots.

3 Tenslotte, zullen een drietal good practices uit het buitenland worden verzameld. Deze good practices zullen gefocust zijn op intermodaal transport. Er zal vooral gekeken worden naar agroproducten zonder uit te sluiten dat andere producten eveneens meegenomen zullen worden als hun transport op een innovatieve manier met de binnenvaart gebeurt. Meer specifiek zal voor deze good practices gekeken worden naar de organisatie van transport en logistiek, de randvoorwaarden, de innovatieve elementen, enz. Voor het vinden en identificeren van deze good practices denken we vooral aan landen zoals Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk.

Resultaten

Deze taak streeft de volgende resultaten na:

- Een inzicht in de logistieke organisatie van de agrosector aan de hand van zes business cases uit het Benelux Middengebied;
- Een database van relevante agrobedrijven uit het Benelux Middengebied;
- De identificatie van concrete stromen die een shiftpotentieel hebben;
- Drie good practices uit het buitenland van intermodaal vervoer van voedingsmiddelen.

Fase 2 Logistieke uitwerking

Doel

De doelen van deze fase zijn het opstellen van aangepaste ***logistieke concepten*** om transport per binnenvaart van agroproducten en aanverwante producten aantrekkelijk te maken en het identificeren van een drietal ***pilots***.

Methodologie

1 In het verleden is gebleken dat verladende partijen slechts geneigd zijn om de stap naar binnenvaart te zetten indien er voor hen duidelijke voordelen aan verbonden zijn. Naast kostenvoordelen, die voornamelijk te maken hebben met het creëren van schaalvoordelen, zijn het toch vooral de ketenvoordelen die van belang zijn om verladers en logistieke operators over de brug te helpen. De resultaten van fase 1, de good practices enerzijds, en de analyse van de bestaande stromen anderzijds, zullen met elkaar geconfronteerd worden. Uit deze confrontatie zullen een aantal ***innovatieve logistieke concepten*** voortspruiten die in pilots kunnen uitgetest worden. Deze concepten zullen concreet worden uitgewerkt met binnenvaart als voornaamste transportmodus en doorvertaald worden naar het pilotniveau. Dit zal tot stand worden gebracht met input van de stakeholders: de logistieke dienstverleners en de binnenvaartsector. Om deze input te verkrijgen zal zowel in Vlaanderen als in Nederland een tiental gesprekken worden georganiseerd met zowel logistieke dienstverleners, binnenvaartoperators als verladers. Hun input zal worden verwerkt. Er wordt naar gestreefd om per ketentype één pilot uit te werken. Deze seminars zullen ons toelaten om de voorgestelde logistieke concepten en de pilots te verfijnen.

2 Daarenboven zullen we in een volgende stap eenvoudige rekentools opstellen om de kostenvoordelen van deze innovatieve binnenvaartconcepten voor verladers te berekenen.

3 De bedrijven die in fase 1 hebben aangegeven dat zij bereid zijn een shift te overwegen naar binnenvaart, zullen opnieuw worden gecontacteerd. Het relevante binnenvaartconcept, afgestemd op hun specifieke keten, zal hen worden voorgesteld en de kostenvoordelen van een shift zullen worden aangetoond aan de hand van de rekentools.

4 Op het einde van deze fase volgt een ***go – no go*** moment voor elke voorgestelde pilot. Bij een go beslissing wordt er automatisch een aanvang genomen met Fase 3. Bij een no go beslissing voor één of meerdere pilots, zal er sprake zijn om deze pilots te hercalibreren.

Resultaten

Deze fase zal de volgende output hebben:

- een drietal innovatieve logistieke concepten en pilotvoorstellen;
- rekentools om de kostenvoordelen van een shift van weg naar binnenvaart te berekenen voor de pilots;
- een shortlist van bedrijven die aan de pilots zullen deelnemen;
- een go – no go beslissing.

Fase 3 Pilots

Doel

Het uitvoeren van een pilot per ketentype, indien mogelijk, om aan te tonen dat het vervoer van voedingsmiddelen en aanverwante producten met de binnenvaart een haalbare kaart is.

Methodologie

1 Per pilot zal een business plan worden opgesteld. Deze zullen als leidraad dienen voor de uitvoering van de pilots. Er zal tevens een begin gemaakt worden met de cocnrete voorbereiding van de pilots.

2 De drie pilots zullen uitgevoerd worden in samenwerking met de verladers die in fase 2 zijn geïdentificeerd. Deze pilots zullen zoveel mogelijk geënt worden op bestaande diensten en gebruik maken van bestaand varend materieel. Elke pilot zal ongeveer 2 maanden duren[2]. Alhoewel de precieze inhoud en scope van de pilots slechts kan worden gefinaliseerd na het grondig onderzoek van fases 1 en 2, denken wij tentatief aan:

- Pilot 1

De markt van biobrandstoffen[3] staat nog in de kinderschoenen, zowel in Vlaanderen als in Nederland. Door de stijgende brandstofprijzen worden versneld proeven gedaan met biodiesel en andere mengsels. Deze mogelijke pilot beoogt dan ook om biobrandstof van Noord-Frankrijk naar het Benelux Middengebied per binnenschip te vervoeren. Om deze pilot uit te voeren zal een duwbak moeten gehuurd worden. De

---

[2] Pilots kunnen echter langer duren indien projectplan dit toelaat. Het Agroship-project zal in geen geval langer duren dan juni 2008.

[3] Biobrandstoffen zijn vloeibare of gasvormige brandstoffen die gewonnen zijn uit biomassa (VROM, 2005). Biomassa omvat al het organische materiaal dat afkomstig is van planten en bomen en kan specifiek voortgebracht worden voor energiedoeleinden of het resultaat zijn van rest- of afvalstromen.

precieze technische specificaties van de duwbak zullen tijdens het project worden opgesteld.

-Pilot 2

Voor deze mogelijke pilot denken wij vooral aan het vervoer van producten zoals groenten, fruit, vis en vlees, die eventueel via een zeehaven transiteren. Het vervoer moet gebeuren onder temperatuur gecontroleerde omstandigheden. Hiervoor zullen bestaande schepen worden gebruikt, die eventueel aangepast moeten worden om toe te laten koelcontainers (reefer containers) te vervoeren. Voor het uitvoeren van deze pilot zal ook gekeken worden naar de optimalisatie van het koelingsproces op binnenschepen.

-Pilot 3

Een derde pilot zou het vervoer van glucose, tabak en aanverwante stromen kunnen omvatten via containervervoer. Zonder degelijke studieresultaten is het echter niet mogelijk om te weten of dit überhaupt haalbaar is. Met name inkomende stromen hebben potentie om per binnenschip vervoerd te worden.

3 Na afloop van de pilots zal er een grondige evaluatie plaatsvinden. Deze zal toelaten om de logistieke concepten, waar nodig, bij te sturen. De resultaten zullen ook dienen om de take-up van de diensten door de marktpartijen te stimuleren.

Resultaten

De resultaten van deze fase zijn:

- het concreet opstarten van binnenvaartdiensten volgens drie logistieke concepten;
- het verwezenlijken van een effectieve modal shift naar binnenvaart;
- een evaluatie van de resultaten en een eventuele bijsturing van de logistieke concepten.

Fase 4 Verstrekken van informatie

Doel

Het continu verstrekken van informatie aan verladers en logistieke dienstverleners over de mogelijkheden van binnenvaart voor agroketens met het oog op de verwezenlijking van een modal shift.

Methodologie

Van bij de start van het project zal een communicatiekernteam samengesteld worden. Dit zal als doelstelling hebben om een communicatiestrategie te ontwerpen die de projectresultaten zo breed mogelijk kan verspreiden naar de stakeholders. Het zal samengesteld zijn uit communicatie-experten van Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en REWIN. Indien nodig kan beroep gedaan worden op experten van de andere partners en/of externen. Alle partners zullen eveneens actief deelnemen aan de verspreiding van de resultaten van Agroship door deelname aan conferenties, het geven van presentaties, inrichten van workshops, enz. Vooral Logforlim en het Platform Agro-Logistiek zijn in dit perspectief belangrijk.

Met het project wordt het bekomen van een multiplierefect beoogt. Door de resultaten publiek te maken en ze te verspreiden op ruime schaal, wordt verwacht dat het project navolging zal vinden en dat er effectief een shift tot stand komt van weg naar binnenvaart in de agrosector.

De gehanteerde communicatiestrategie zal minimaal de doelgroepen identificeren alsook de te gebruiken middelen om deze doelgroepen te bereiken. Naast deze specifieke middelen zullen er ook een aantal meer algemene tools gebruikt worden. Hierbij wordt gedacht aan:

1. Een website zal vanaf het begin van het AGROSHIP-project online zijn en informatie verstrekken over het project, de doelstellingen, de voortgang en de resultaten.
2. Bij de start van het project en na elke projectfase zullen er nieuwsbrieven geproduceerd worden om de resultaten te verspreiden.
3. Twee persconferenties zullen georganiseerd worden. De eerste binnen de zes maanden na de start van het project en de tweede op het einde van Agroship-project.
4. Een conferentie voor de verspreiding van de pilotresultaten zal georganiseerd worden.
5. Een Engelstalige DVD zal geproduceerd worden om de resultaten ook op EU-niveau toegankelijk te maken.
6. Tenslotte, zullen er posters ontworpen worden.

Het communicatieteam dat actief zal zijn van bij de start tot aan het einde van het project, zal minimaal éénmaal per trimester samenkomen. Het communicatieteam werkt strategisch. De operationele aspecten zoals het effectief aanmaken van een website, het ontwerpen en printen van posters, enz. zullen uitbesteed worden aan externe leveranciers.

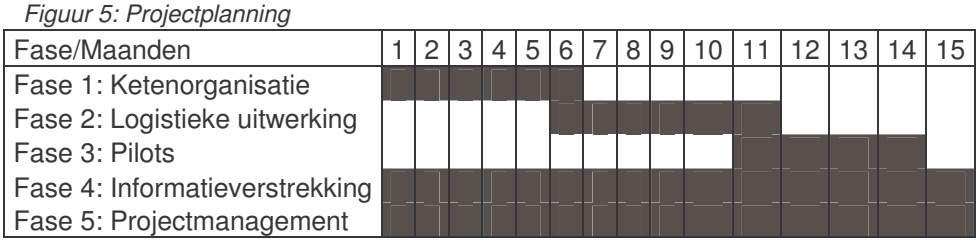
Resultaten

De output van deze fase is een serie van informatie-, communicatie- en promotieactiviteiten.

5 Planning

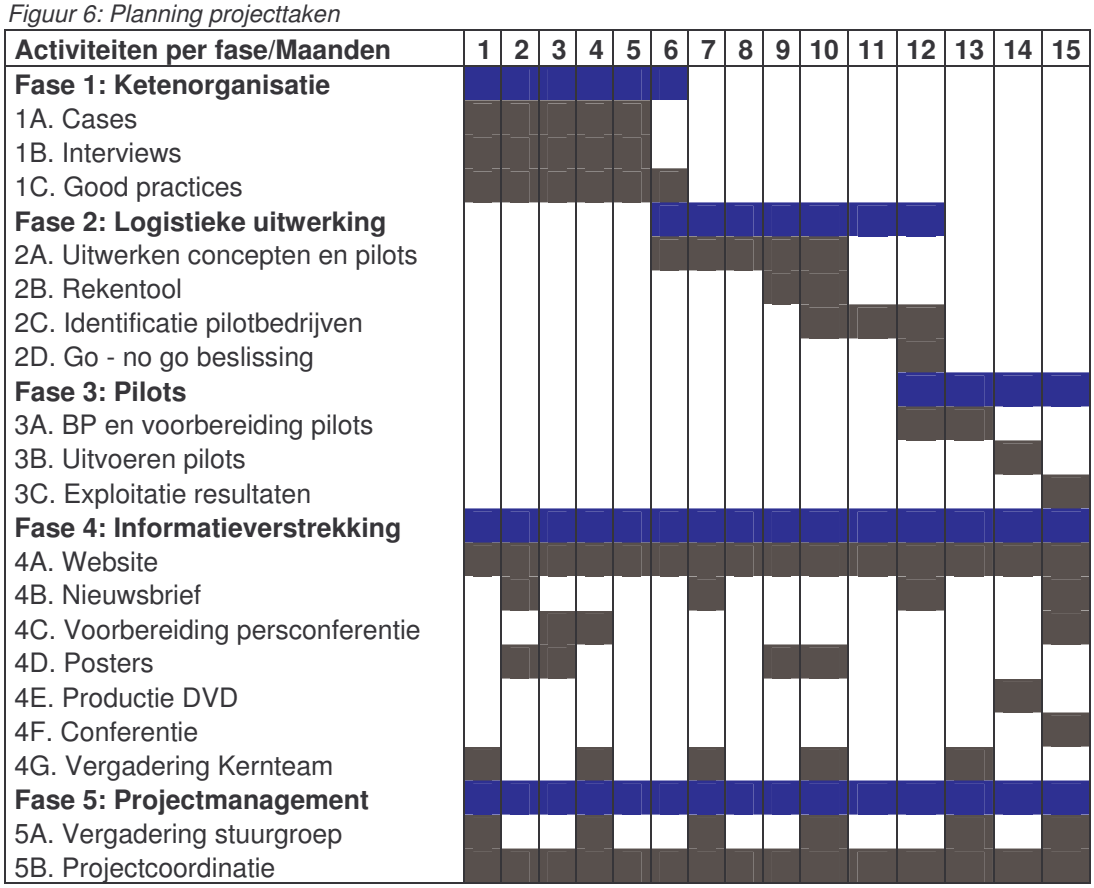
De doorlooptijd van het project bedraagt 18 maanden.

Figuur 5: Projectplanning



De gedetailleerde activiteitsplanning kan als volgt worden weergegeven:

Figuur 6: Planning projecttaken



Bijlage 1 Toelichting projectpartners

In het AGROSHIP-project werken de volgende partners samen: Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, N.V. REWIN West Brabant, Mepavex Logistics B.V., Platform Agrologistiek, Logistiek Forum Limburg en Maxx-Thiébaut. Hieronder is en korte beschrijving per organisatie gegeven, inclusief een link voor meer informatie.

Waterwegen en Zeekanaal NV (WENZ) is een naamloze vennootschap van publiek recht. WENZ beheert de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen en de ernaast gelegen gronden, uitgezonderd de waterwegen die beheerd worden door een havenautoriteit of door nv De Scheepvaart. Concreet komt dit neer op de waterwegen in het westelijke en centrale deel van Vlaanderen.
WENZ stimuleert het multifunctioneel gebruik van de waterwegen door aandacht te besteden aan alle maatschappelijke actoren, zowel commerciële partijen als recreanten, overheden op verschillende niveaus en andere groeperingen.
Naast het onderhoud en de uitbouw van de waterwegen binnen haar werkingsgebied, is WENZ ook actief betrokken bij het werken aan reële oplossingen voor actuele en toekomstige vervoersproblemen. Meer informatie is te vinden op http://www.wenz.be

nv De Scheepvaart werd opgericht in 2004 als een naamloze vennootschap van publiek recht. Nv De Scheepvaart is de opvolger van de Dienst voor de Scheepvaart. De belangrijkste opdracht van nv De Scheepvaart is het onderhoud, de exploitatie, het beheer en de commercialisering van het Albertkanaal, de Kempense kanalen, de Schelde-Rijnverbinding en de gemeenschappelijke Maas (de waterwegen die niet onder het beheer van WENZ vallen). In het bijzonder is de organisatie verantwoordelijk voor het onderhoud en de bouw van nieuwe infrastructuur, de bediening van sluizen en bruggen, het commercialiseren van watergebonden gronden, het afleveren van vergunningen en tot slot de promotie van de binnenvaart. Meer informatie kan gevonden worden op http://www.descheepvaart.be

De Provincie Limburg heeft duidelijk een eigen profiel. De sociaal-economische ontwikkelingen die zich hier in de afgelopen decennia hebben voltrokken, brachten tevens een proces van verandering en vernieuwing op gang. Daardoor heeft Limburg de nadelen van een perifere ligging in nationaal verband kunnen omzetten in de voordelen van een gunstige positie ten opzichte van zijn Europese omgeving. Limburg geldt vandaag als een Europese provincie bij uitstek, het is de hand die Nederland uitstrekt naar Europa. . Meer informatie kan gevonden worden op http://www.limburg.nl

N.V. REWIN West Brabant is de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor West Brabant. REWIN heeft als belangrijkste doelstelling om de bedrijvigheid in West Brabant te bevorderen. Verder heeft REWIN een uitvoerende rol in Zuidwest Nederland voor het programma Pieken in de Delta van het ministerie van Economische Zaken. Een van de Pieken in Zuid-

west Nederland is de logistieke sector. Een actielijn uit het programma voor de logistiek is multimodaliteit. Meer informatie kan gevonden worden op http://www.rewin.nl

REWIN Projecten B.V. is opgericht op 21 maart 2006 en heeft als doel: ontwikkeling, management, uitvoering en administratie van projecten en programma's; verder het ten behoeve van projecten en programma's afsluiten van tijdelijke of projectmatige arbeidsovereenkomsten en verder alles wat daarmee samenhangt. N.V. Rewin West-Brabant is aandeelhouder van Rewin Projecten B.V.

Mepavex Logistics B.V. beschikt over een zeer modern, in eigen huis ontwikkeld, warehouse management-systeem. Met behulp van barcodering en RF-scanning worden gegevens on-line en real-time verwerkt. In totaal beschikt Mepavex Logistics in Bergen op Zoom over ruim 100.000 m2 opslagruimte; verdeeld over een 7-tal warehouses. Mepavex behoort tot de Meeus Group waarvan alle bedrijven zijn gespecialiseerd in transport en/of logistiek. http://www.nijpavex.nl

Het **Platform Agrologistiek** werd in 2000 opgericht in Nederland door het bedrijfsleven en de overheid. Het is een uniek platform dat concrete problemen van bedrijven gezamenlijk aanpakt en kansen in de sector realiseert. In 2001 gaf het Platform Agrologistiek de aanzet tot een Visie Agrologistiek. De doelstelling hiervan is het leveren van een bijdrage aan het ontwikkelen van duurzame, vernieuwende en efficiënte logistieke systemen voor de agrofoodsector. Het Platform Agrologistiek heeft 6 concrete doelstellingen:

- Advisering, samenwerking en begeleiding bij uitvoering van de voorbeeldprojecten om de, in de Visie Agrologistiek genoemde systeeminnovaties in deze sector tot stand te helpen brengen;
- Stimuleren, aanjagen, ideeën opperen, creëren van enthousiasme van betrokkenen bij proefprojecten;
- Ambassadeur van de Visie Agrologistiek;
- Het creëren van politieke bewustwording in Nederland en de Europese Unie inzake het belang van de agrologistiek;
- Het op de politieke agenda krijgen van knelpunten en kansen in de agrologistiek;
- Informatie-uitwisseling over o.a. knelpunten, oplossingen en kansen in de agrologistiek.

Meer informatie is te vinden op http://www.agrologistiek.nl

Het **Logistiek Forum Limburg (LogforLim)** is een organisatie die opgericht werd om de belangen van de logistieke sector in Belgisch Limburg op een gestructureerde en efficiënte manier te behartigen. Tot de leden van LogforLim behoren ondernemingen die actief zijn op het vlak van logistiek, openbare instellingen en vertegenwoordigers uit de onderwijswereld. Eén van de doelstellingen van het logistieke forum is de bundeling en verspreiding van kennis over de logistieke sector in Limburg. Daarnaast biedt het LogforLim een aantal diensten aan haar leden, zoals dienstverlening en adviesverstrekking en onderzoek rond logistieke vragen. Meer informatie is beschikbaar op http://www.logforlim.be

Maxx Thiébaut is een logistieke dienstverlener die deel uitmaakt van de Rhenus-groep. Maxx Thiébaut is actief op verschillende domeinen van de transportsector: binnenvaart, overzees transport, wegvervoer, binnenvaart, shortsea shipping, etc. Daarnaast biedt Maxx

Thiébaut ook diensten aan op het vlak van import, opslag en distributie en verleent het bedrijf advies op het vlak van transport en logistiek. De strategie van het bedrijf is vooral gericht op het creëren van innovatieve logistieke oplossingen in nieuwe markten die vaak gekenmerkt worden door een hoge graad van complexiteit.
Meer informatie is te vinden op www.maxx.be

De **Stichting Projecten Binnenvaart** is een organisatie van de binnenvaart dat zich richt op innovaties en expertiseontwikkeling in en voor de binnenvaartsector in de brede zin van het woord. Het SPB heeft de afgelopen jaren diverse onderzoeken en demonstratieprojecten verricht en begeleid op het gebied van logistiek, veiligheid, milieu en economie.
Tevens heeft het SPB de verantwoordelijkheid voor het programma Bureau Innovatie Binnenvaart, met steun van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Het SPB is ook actief op europees niveau (WP6) als projectleider van het Binnenvaart researchproject “Creating”.
Meer informatie is te vinden op: www.innovatie.binnenvaart.nl

Bijlage 2 Voorgeschiedenis

Het projectvoorstel is gegroeid uit bestaande contacten tussen ***WENZ*** en ***Rewin*** die beiden de meerwaarde van grensoverschrijdende samenwerking zochten. Door vroegere en lopende projecten zochten beide partners een verdere verbreding en verdieping van grensoverschrijdende samenwerking. Na een inventaris van de noden bleek dat zowel WENZ als REWIN de agrosector als een speersector voor modal shift beschouwen. Dit idee werd gecheckt bij een aantal belangrijke marktpartijen, die unaniem enthousiast reageerden. Er werd dan ook beslist om een projectvoorstel uit te werken en in te dienen bij Interreg IIIA.

Bijlage 3 Rol van Maxx Thiébaut en Mepavex

Wat de rol van privé-partijen in het Agroship-project betreft en een mogelijke vorm van staatsteun, kan o.a. verwezen worden naar artikel 3 van de Richtlijn 1107/70 dd 4 juni 1970, waardoor in dit geval een vrijstelling van concurrentieregels geldt. Er kan verder ook verwezen worden naar het ECSWA-project dat door Interreg IIIB wordt gesubsidieerd. In dit project is Maxx Thiébaut eveneens betrokken in een gelijkaardige rol en functie als deze in Agroship. De juridische dienst van Interreg IIB bevestigde dat er van concurrentievervalsing.geen sprake is.

Maxx Thiébaut zal na het in kaart brengen van de ketenorganisatie van de agro-sector mede verantwoordelijk zijn om de logistieke concepten uit te werken, alsook een aantal concrete te shiften stromen te identificeren. Samen met Mepavex zal er ook kennis en expertise in de pilots ingebracht worden.

Uiteraard zal voor de uitvoering van deze pilots de geldende aanbestedingsprocedures gevolgd worden.

06-048