



**mobiliteit en
openbare werken**
steunpunt goederenstromen

91
/

Beleidspaper

Noden van de Vlaamse logistieke sector

Augustus 2011

Auteurs: Jochen Maes, Christa Sys, Thierry Vanelslander

Steunpunt Goederenstromen
Prinsstraat 13
B-2000 Antwerpen
Tel.: -32-3-265 41 50
Fax: -32-3-265 43 95
steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be

INHOUD

1	ENQUÊTE FLANDERS LOGISTICS 2011	3
1.1	Doel	4
1.2	Doelgroep	4
1.3	Methode	5
1.4	Responsgraad	5
1.5	Verwerking	6
1.6	Een woord van dank	6
2	RESULTATEN	6
2.1	Profielschets van de deelnemende bedrijven	7
2.2	Belading en balancerings van logistieke stromen	14
2.3	Tijdstip van transport en regelgeving	27
3	ALGEMENE CONCLUSIES EN BELEIDSAANBEVELINGEN	34
	Bijlage 1 : Uitnodiging tot invullen van de enquête	39
	Bijlage 2 : Vragenlijst zoals online gepubliceerd	41

1 ENQUÊTE FLANDERS LOGISTICS 2011

De transportsector is goed voor meer dan 5% van het Belgisch bruto binnenlands product. Als ook de logistieke activiteiten buiten de sector van het vrachtvervoer worden meegenomen, is de toegevoegde waarde nog een stuk groter. Meer dan 9000 ondernemingen zijn in de sector actief. Bijna 70% van die ondernemingen bestaat uit vervoersondernemingen, iets meer dan 30% uit aanverwante logistieke ondernemingen. De directe investeringen bedragen 2 miljard euro voor de vervoerssector en 1,2 miljard euro voor de aanverwante logistieke sectoren. In totaal is de directe toegevoegde waarde 4,4 miljard euro voor de vervoerssector en 5,4 miljard euro voor de logistieke sector. De indirecte toegevoegde waarde bedraagt respectievelijk 2,3 en 4 miljard euro. In de brede zin loopt deze toegevoegde waarde op tot 25,1 miljard euro of 7,9% van het Belgisch bruto binnenlands product. Een totaal van 5 tot 8% van de werkgelegenheid kan gelinkt worden aan de logistieke sector, waarvan ongeveer twee derde zich situeert in Vlaanderen. (Website Flanders Logistics, 2011)

Om deze unieke sterkte te behouden werd binnen de Vlaamse overheid het strategische project Flanders Logistics opgestart. Vlaanderen wil tegen 2020 de beste Europese regio zijn op het vlak van slimme en duurzame logistiek. Die ambitie is een kernpunt van Vlaanderen in Actie, het sociaal-economisch impulsprogramma van de Vlaamse Regering. Flanders Logistics bevat vier pijlers en overkoepelende activiteiten die de vier pijlers samen aanbelangen.

Figuur 1 : Structuur Flanders Logistics



Flanders Land Logistics (FLL)
Acties Land en proceslogistiek

Flanders Port Area (FPA)
Acties Havens

Flanders Inland Shipping Network (FISN)
Acties Binnenvaart

Flanders Air Transport Network (FAN)
Acties Luchtvervoer

Dit document kadert in de pijler Flanders Land Logistics (FLL) waar door overheid, academici en het bedrijfsleven samen verschillende initiatieven worden ontwikkeld. In werkgroep 1 van Flanders Land Logistics (Optimaliseren van logistieke ketens) werd het initiatief genomen om een vragenlijst uit te zenden naar de Vlaamse logistieke sector. Dit is een goede manier om te weten te komen wat er leeft in de sector, en welke acties nodig zijn. Dit document bevat de resultaten van die enquête die in de maanden april, mei en juni 2011 online werd ter beschikking gesteld. Het proces van opstart, communicatie en verwerking werd door het Steunpunt Goederenstromen gecoördineerd en dit in nauwe samenwerking met OTM, Voka, Unizo, Comeos, Essenscia Vlaanderen en de leden van Werkgroep 1 van Flanders Land Logistics.

In 2008 vond een eerdere bevraging plaats die naast het thema bundeling van goederenstromen, verscheidene algemene thema's aankaartte. Het doel was om inzicht te verwerven in de logistieke organisatie in Vlaanderen, en te weten komen welke spelers welke specifieke noden hebben. De bevraging leverde interessante inzichten op. In het kader van het ontwikkelen van acties binnen het Flanders Logistics leek het opportuun om een aanvullende bevraging te lanceren.

Hierna wordt achtereenvolgens stilgestaan bij het doel van de enquête, de doelgroep, de enquêtemethode en de responsgraad.

1.1 Doel

Het doel van deze enquête is drieërlei. Ten eerste beoogt deze vragenlijst zicht te krijgen op een aantal specifieke problemen die zich in het Vlaamse goederenvervoer stellen. Ten tweede kan op basis van de antwoorden op deze vragen dan ook een vergelijking gemaakt worden met de bevraging van drie jaar geleden, en dus een evolutie en actualisatie van de noden gemaakt worden. Waar vergelijkingen mogelijk zijn tussen de edities 2008 en 2011 zal niet nagelaten worden de parallellen en verschilpunten mee op te nemen in de tekst. Een derde doel is om naast de knelpunten ook de opportuniteiten in kaart te brengen. De resultaten van het onderzoek zullen bij voorkeur leiden tot een aantal acties om op een efficiënte manier zoveel mogelijk van de gesignaleerde knelpunten op te lossen.

1.2 Doelgroep

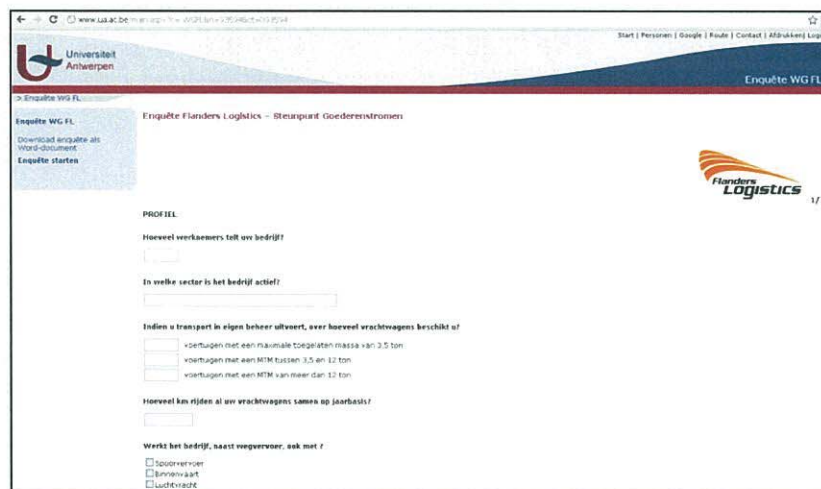
De enquêtering richtte zich naar de Vlaamse logistieke sector, maar vooral naar de verladers – de partijen die vrachten laten vervoeren door transporteurs-. Het was de bedoeling om vooral een respons te krijgen van de kleine KMO tot het middelgroot/groot KMO-bedrijf (bedrijven met + 50 – maar niet + 500 werknemers). Met andere woorden: de doelgroep waren vooral bedrijven die volumes hebben,

maar die niet groot genoeg zijn om ze zelfstandig 'professioneel' te managen, of toch niet zo goed als de zeer grote gespecialiseerde bedrijven.

1.3 Methode

De uitnodiging om de vragenlijst in te vullen werd per e-mail verstuurd door de organisaties OTM, Voka, Unizo, Comeos en Essenscia Vlaanderen naar hun respectieve leden. Sommige organisaties namen de uitnodiging op in hun nieuwsbrief of stuurden een specifieke nieuwsbrief uit. Enkele organisaties plaatsten ook een kleine tekst op hun website. De uitnodiging tot deelname werd opgenomen in Bijlage 1 van dit rapport. De bedrijven werden uitgenodigd de vragenlijst via een web-gebaseerd enquête-instrument te beantwoorden (zie Figuur 2). Voor het verstrijken van de uiterste datum voor het beantwoorden van de online vragenlijst werden de organisaties gevraagd om nog een herhalingsoproep te lanceren.

Figuur 2: Schermafdruk online enquête-instrument



1.4 Responsgraad

Een juist aantal van het totaal aantal bereikte personen kan niet gegeven worden, deels omwille van confidentialiteitsredenen van de respectieve deelnemende organisaties. Maar wat wel zeker is, is dat deze organisaties samen een groot aantal leden in verschillende sectoren tellen. De resultaten in dit rapport zijn deze tot het afsluiten van de enquête eind juni 2011. In totaal werden 87 bruikbare

antwoorden geregistreerd. Per vraag werden alleen de correct ingevulde resultaten weerhouden. Daarom zijn sommige antwoorden gebaseerd op een ruime of iets kleinere steekproef.

1.5 Verwerking

Dit onderzoek werd uitgevoerd door het Steunpunt Goederenstromen. De organisatie, opvolging en verwerking gebeurde door medewerkers van het Steunpunt Goederenstromen, verbonden aan het departement Transport en Ruimtelijke Economie (TPR) van de Universiteit Antwerpen.

1.6 Een woord van dank

Dank gaat uit naar de organisaties die medewerking verleenden (OTM, Voka, Unizo, Comeos en Essenscia Vlaanderen), alsook naar de leden van de Flanders Logistics werkgroepen, specifiek deze van Werkgroep 1 *Optimalisering van logistieke ketens*.

De verdere structuur van het voorliggend document is als volgt. In de resultatensectie komen achtereenvolgens volgende clusters aan bod: profielschets van de bedrijven, belading en balanceren van stromen, verhogen van de beladingsgraad via samenwerking met andere bedrijven of via andere hulpmiddelen, tijdstip van transport en regelgeving. Nadien volgt de globale conclusie gekoppeld aan een aantal aanbevelingen. De originele vragenlijst en uitnodiging tot deelname werden in de bijlagen opgenomen.

2 RESULTATEN

In de enquête werden de vragen geclusterd volgens onderwerp. De gehanteerde structuur wordt overgenomen doorheen dit document. In sectie 2.1 (Profielschets van de deelnemende bedrijven) wordt profiel weergegeven van de in totaal 87 bruibare antwoorden van de respondenten². In sectie 2.2 (Belading en balanceren van stromen) worden vragen behandeld die specifiek peilden naar problemen die Vlaamse bedrijven ondervinden met het balanceren van logistieke stromen. Dat wil zeggen: nagaan of de in- en uitgaande goederenstromen in evenwicht zijn. Er wordt dieper ingegaan op de beladingsgraad van de voertuigen. In de derde cluster van vragen, in sectie 2.3, werd er net zoals twee jaar geleden gekeken naar het uur van ophaling/aflevering van de goederen. Hoeveel bedrijven werken

² Onder een bruikbaar antwoord wordt begrepen een respondent die alle vragen van de enquête nauwkeurig beantwoordde.

via een vast schema van dagelijkse/wekelijkse beleving of schakelen over naar een vooraanmeldingssysteem? De vragen peilden naar de tevredenheid rond deze werkmethode en de knelpunten die deze geeft. Een aantal vragen rond beperkende regelgeving werden gesteld. Doorheen de verschillende resultaten van de editie van 2011 wordt, indien mogelijk, het resultaat van de eerste editie die liep in de periode maart-april 2008 mee opgenomen. Interessante parallellen of punten van verschil krijgen extra aandacht. Wanneer er verwezen wordt naar editie 2008 zal dit specifiek vermeld worden, de andere cijfers komen uit de editie 2011. In sectie drie worden conclusies en beleidsaanbevelingen gegeven.

2.1 Profielschets van de deelnemende bedrijven

In een aantal eerste verkennende vragen werd er gepolst naar de typische logistieke karakteristieken van het bedrijf. Tot welke sector behoort het, hoeveel voertuigen telt de vloot, wordt er multimodaal vervoer gebruikt en wordt er frequent aan uitbesteding gedaan?

Wat betreft het profiel van de respondenten zijn er op basis van het aantal werknemers drie categorieën gemaakt. In de categorie 1-50 ligt het gemiddelde op 18 werknemers. De categorie >250 werknemers heeft een gemiddeld aantal van 2501 werknemers, en de tussencategorie telt gemiddeld 148 werknemers. Tabel 1 vat deze gegevens samen. In totaal konden 87 antwoorden verwerkt worden. In de editie 2008 werden er 110 antwoorden geregistreerd. Toen werd een beperkte profielschets gemaakt van de deelnemende bedrijven. Een vergelijking van het aantal werknemers en sector is niet mogelijk.

Tabel 1: Aantal werknemers (VTE) per bedrijf

	1-50	51-250	> 250
Aantal antwoorden	39	17	31
Gemiddeld aantal werknemers	18	148	2501

De categorieën bedrijven die vertegenwoordigd werden in de editie 2011, zijn vooral te vinden in de logistieke -, voedings-, chemie-, transportsector alsook de handel (Tabel 2).

Tabel 2: Opdeling respondenten per sector

Logistiek	13
Voeding	11
Chemie	10
Transport	9
Handel	8
Beleidsadvies/consultancy/opleidingen	6
Metaalindustrie	4
Tankwagentransport	3
Dienstverlening	3
Consultancy	3
Binnenvaart	3
Automobiel	3
Textiel	2
Onderwijs opleidingen	2
Maritiem vervoer	2
Houtindustrie	2
Betonproducten	2
Papierindustrie	1
ICT Supply chain	1
Elektronica	1
code 22220	1
Afvalverwerking	1
TOTAAL	89

In totaal hebben de respondenten een vloot van 1042 voertuigen. Dat zijn er 114 van minder dan 3,5 ton (laadvermogen), 779 van de categorie van meer dan 12 ton laadvermogen en 149 van de tussencategorie (Tabel 3). In totaal rijden deze voertuigen samen 79 885 200km per jaar (Tabel 4).

Tabel 3: Aantal vrachtwagens per bedrijf (uitgedrukt in 3 categorieën)

	< 3,5 ton	3,5 – 12 ton	> 12 ton
Totaal	114	149	779
Gemiddelde	8	15	41

Tabel 4: Hoeveel km rijden deze vrachtwagens samen op jaarbasis?

Kilometer per jaar	
Totaal	79 885 200
Gemiddelde per bedrijf	2.853.043

Tabel 5: Werkt het bedrijf met spoorvervoer, binnenvaart, luchtvracht en SSS?

Spoorvervoer	Binnenvaart	Luchtvervoer	Shortsea shipping	
29	32	26	24	Ja
58	55	61	63	Neen



Vraag: Waarom worden alternatieve modi gebruikt? (prijsvoordeel, groener, efficiënter, verplicht...)?

Uit de geregistreerde antwoorden op de vraag rond modale keuze (excl. wegvervoer) wordt geconcludeerd dat 29 van de deelnemende bedrijven aan spoorvervoer doen, 32 maken gebruik van binnenvaart, 26 van luchtvracht en 24 van Shortsea shipping (SSS) (zie Tabel 5).

De motivatie om deze modi te gebruiken werd ook gepeild. Spoor en binnenvaart worden vooral gebruikt om congestie op de wegen te vermijden en kosten te verlagen. Het duurzame aspect speelt ook mee, maar in mindere mate. Shortsea shipping geniet de voorkeur omwille van het aanbod van redelijke doorlooptijden al dan niet gecombineerd met aanvaardbare transportkosten. De redenen om geen alternatieve modi voor wegvervoer te proberen zijn gelijklopend over alle antwoorden: weinig kennis van de modus, geen geloof in de betrouwbaarheid ervan en vrees voor extra kosten m.b.t. transport en overslag. Luchtvracht wordt gebruikt wegens de snelheid en betrouwbaarheid. In de editie 2008 werd een ander opzet gekozen om het gebruik van niet-weg modi te peilen. Er werd toen meer expliciet naar de ervaringen gevraagd. Er is een gelijklopende tendens te merken in de ervaringen. De resultaten van de enquête 2011 worden besproken in Tabellen 6 en 7.

Uit de analyse van de resultaten, die in onderstaande Tabel 6 terug te vinden zijn, blijkt dat het argument 'Prijsvoordeel' met kop en schouders boven de andere uitsteekt. Opvallend is ook dat het groene argument op de tweede plaats komt, als gevraagd wordt waarom bedrijven niet-wegmodi gebruiken. De snelheid en kwaliteit komen iets minder prominent naar voor.

Tabel 6: Waarom werkt het bedrijf wel met alternatieve modi?

25	Prijsvoordeel
10	Groener
7	Snelheid
5	Kwaliteit
3	Klanteneisen
3	Efficientie
2	Congestie vermijden
2	Geloof in een trimodale toekomst
1	Specifieke stromen (uitzonderlijk vervoer, bulk, ..)

Wat de 'nee' antwoorden betreft, formuleerden enkele respondenten een nuance. Hierbij worden deze opgelijst in Tabel 7. Vooral de korte afstanden, betrouwbaarheid als een gebrekkig commercieel beleid van de transportmodi worden aangehaald als redenen om niet gebruik te maken van deze vervoersoplossingen. Te korte afstanden en een gebrek aan betrouwbaarheid komen voor, als gevraagd wordt waarom bedrijven deze modi niet gebruiken.

Tabel 7: Waarom werkt het bedrijf niet met alternatieve modi?

5	Betrouwbaarheid.
4	Te korte afstanden.
2	Geen ervaring.
1	Extra overslagkosten.
1	Geen commercieel beleid door de modi.
1	Klantenverwachtingen laten dit niet toe.
1	Spoorvervoer, binnenvaart is geen behoefte aan.
1	Spoorvervoer: geen faciliteiten.
1	Volumes laten dit niet toe.
1	Wegvervoer het meest efficiënt.
	Alle projecten die geprobeerd hebben zijn niet kostenefficiënt, of niet betrouwbaar. Ons werkgebied is ongeveer 500 km rond Brussel.
	Binnenvaart wordt niet gebruikt omdat de lokale terminal RTW gesloten werd.
	Geen opportuniteiten, verder in studies momenteel geen alternatief.

Havenarbeiders te duur. Slechte betrouwbaarheid. JIT delivery is uiterst moeilijk.
Kostprijs - stakingsmogelijkheden - goederen zijn te lang onderweg.
Langere transporttijd + onbetrouwbare dienstverlening (spoor).
Momenteel niet economisch en qua geografische "coverage" zeer beperkt zonder vrij intense bijkomende investeringen.
Niet praktisch in distributie.
Sommige bedrijven moeten beter gewezen worden op de alternatieven.
Soms te hoge prijzen, te lange levertijd, Franse spoorwegen onbetrouwbaar.
Spoor - geen goede connectie voor onze klanten + extra doorstroom tijd.
Binnenvaart - geen connectie naar klanten / 60% van onze verkopen ligt buiten EU.
Te korte leveringstermijnen en just in time leveringen.



Vraag: Indien u nog geen ervaring hebt met deze modi, zou u het gebruik hiervan willen overwegen?

Een aantal importeurs en transporteurs geven aan van gewoon bij wegvervoer te willen blijven. Er zijn 29 bedrijven die overwegen om de andere modi (spoorvervoer, binnenvaart, luchtvracht en Shortsea shipping) te gaan gebruiken. De reden waarom kon niet gepeild worden, daar er door deze 29 personen bij deze antwoorden geen opmerkingen werden meegegeven. Wat betreft de bedrijven geen alternatieve modi overwegen, werd er wel nuance aangebracht via opmerkingen. Daaruit werd onderstaande Tabel 8 opgesteld. In de editie 2008 werden dezelfde ervaringen opgetekend. Een aantal reacties wordt hier samengevat: de niet-weg modi staan ver van de klant en/of zijn niet flexibel. Ze zouden ook duurder zijn. Congestieproblemen spelen ook bij binnenvaartterminals in havengebieden en als laatste blijkt dat vooral spoorvervoer een negatieve indruk nalaat. In de editie 2011 komen dezelfde bevindingen terug. De flexibiliteit is beperkt (zowel bij de verzenders als de modi) en de kennis over het aanbod is beperkt. Indien een bedrijf geen grote volumes heeft, blijft de natuurlijke keuze om vooral of zelfs enkel wegvervoer te gebruiken.

Tabel 8: Profiel: Waarom gebruiken bedrijven geen alternatieve modi? – Opmerkingen

Andere modi te langzaam voor ons product en klanteneisen.
Wij zijn enkel actief op het vlak van nationale distributie naar eindverbruikers en dit volgens een bestelpatroon van dag A voor dag B.
Wij zien hiervoor niet meteen mogelijkheden m.b.t. spoor-lucht-water.

Just in time leveringen.

In principe is het marktbereik voor onze producten beperkt tot een straal van 300 à 400 km rond de productiesite. Momenteel zijn de door de klanten opgelegde doorlooptijden zeer kort (24 a 48 h).

Niet flexibel genoeg.

Nu geen vraag naar en/of behoefte.

Luchtvracht is uitgesloten gezien het gewicht van de te transporteren goederen.

Spoorvervoer, binnenvaart is geen behoefte aan.

Niet toepasbaar.

Klanteneisen te hoog.

Uitsluitend nationaal vervoer.

Binnenvaart, spoor en Shortsea shipping zijn niet te verenigen met luchtvracht.

Ligging.

Onvoldoende flexibel, te traag, te duur.

Beperkt aanbod, dat slechts voor een klein deel van onze verkopen een oplossing biedt.



Vraag: Indien u nog geen ervaring hebt met deze modi, zou u het gebruik hiervan willen overwegen? En daarenboven, zou steun (niet-financieel, wel op vlak van informatie, begeleiding) door de overheid in de opstartfase welkom zijn?

Hier werd gepeild naar de interesse om alternatieve modi te gebruiken, en of de overheid hier een rol dient in op te nemen. De resultaten, opgenomen in tabel 9, zijn geordend volgens het antwoord op de bovenstaande vraag. Van de bedrijven die nu geen alternatieve modi gebruiken, maar een alternatief overwegen (29 bedrijven), zouden er 22 steun verwachten vanuit de overheid. Vijf verwachten geen steun. Van de 30 bedrijven verwachten 20 geen alternatieve modi te gaan gebruiken. De twee bedrijven die geen verandering in gedrag verwachten en wel steun verwachten geven in de opmerkingen mee dat het bedrijf wel wil veranderen, maar de klanten niet. Indien deze van gedacht veranderen, verwachten ze steun van de overheid bij de opstart.

Tabel 9: Profiel: wil het bedrijf alternatieve modi gebruiken, en rekent het op steun van de overheid?

Neen - 20	
12	/
2	Steun
6	Geen steun

Ja - 29	
22	Steun
5	Geen steun
2	/



Vraag : Indien u zaken uitbesteedt, welk percentage van transport besteedt u uit aan een vrachtvervoerder of logistieke operator?

Negen van de bedrijven besteden minimaal uit. Maar de meerderheid, negenentwintig in totaal, besteedt meer dan 75% van zijn transport uit, zoals weergegeven in Tabel 10. Er is geen groot verschil waar te nemen in de graad van uitbesteding tussen de aan- en afvoer van producten.

Tabel 10: Profiel: Welk percentage van het transport wordt uitbesteed aan logistieke spelers?

77 %	Voor aanvoer van goederen/grondstoffen
78 %	Voor de afvoer van producten



Vraag: Indien u transport in eigen beheer uitvoert, heeft uw bedrijf al gedacht aan uitbesteding om de beladingsgraad/efficiëntie op te krikken?

Negen bedrijven met transport in eigen beheer gaven aan niet te denken aan uitbesteding met het achterliggende idee om de beladingsgraad te verhogen. Drie maal zoveel, negenentwintig, zouden juist wel uitbesteding overwegen.

2.2 Belading en balanceren van logistieke stromen

In deze cluster van vragen werd specifiek gepeild naar problemen die Vlaamse bedrijven ondervinden met het balanceren van logistieke stromen. Dat wil zeggen of de in- en uitgaande goederenstromen in evenwicht zijn. Verder werd er dieper ingegaan op de beladingsgraad van de voertuigen, en met name of dit verschilt wanneer men dit in gewicht en volume uitdrukt?



Vraag: Hoeveel % van het totaal aantal gereden km (met wegvervoer) gebeurt met welke beladingsgraad?

Wat betreft beladingsgraad werden er een aantal bemerkingsen meegegeven aan de deelnemers. De beladingsgraad kan geïnterpreteerd worden als maximaal volume of maximaal gewicht. Daarom wordt er een opsplitsing gemaakt. Er werden twee Tabellen opgesteld. Tabel 11 behandelt de beladingsgraad voor nationale en internationale stromen, en dit op basis van het volume. Tabel 12 doet hetzelfde, maar op basis van het gewicht. Een lege container wordt gezien als een lege rit. In Tabel 13 worden de resultaten opgenomen van editie 2008 om een vergelijking mogelijk te maken.

Tabel 11: Beladingsgraad op basis van het volume

Beladingsgraad op basis van het volume	80-100%	60-80%	40-60%	20-40%	0-20%
Nationaal vervoer (totaal 100%)	55,83	15,56	10,28	4,72	14,17
Cumulatief		71,99	81,67	86,39	100
Internationaal vervoer (dat Vlaanderen passeert) (totaal 100%) Bv. NL- B / B – NL / NL - F	62,50	14,06	10,00	2,81	10,63
Cumulatief		76,56	86,56	89,37	100

Tabel 12: Beladingsgraad op basis van het gewicht

Beladingsgraad op basis van het gewicht	80- 100%	60-80%	40-60%	20-40%	0-20%
Nationaal vervoer (totaal 100%)	46,38	10,77	28,08	11,92	1,92
Cummulatief		57,15	85,23	97,15	100
Internationaal vervoer (dat Vlaanderen passeert) (totaal 100%)	64,37	14,68	9,06	10,31	1,55
Bv. NL- B / B – NL / NL – F					
Cummulatief		79,05	88,11	98,42	100

De beladingsgraad, gebaseerd op *volume*, is in het nationaal vervoer in 55,83% van de ritten meer dan 80%. 71,99% van de ritten zou met een beladingsgraad van + 60% uitgevoerd worden. Langs de andere zijde is 1 op 5 ritten (18,89%) amper 40% (of minder) beladen. Internationale stromen hebben een hogere beladingsgraad. 62,5% wordt uitgevoerd met een beladingsgraad op volume van meer dan 80%. Tegelijk echter is 13,44% van de ritten minder dan 20% beladen, en 10,63 % van de ritten is minder dan 40% beladen. Wat betreft beladingsgraad op basis van *gewicht* is er een duidelijk verschil tussen nationale en internationale stromen waar te nemen. Internationale stromen hebben in 64,37% van de gevallen een beladingsgraad van meer dan 80% (meer dus dan de 46,38% voor de nationale ritten). In totaal heeft 79,05% zelfs een beladingsgraad van meer dan 60%. Een lage beladingsgraad op basis van gewicht komt minder voor dan op basis van volume. Dit kan er op duiden dat de vrachtwagens snel het maximale gewicht bereiken, waardoor er volume onbenut blijft.

In de editie 2008 werd gevraagd om een percentage te plakken op de categorie van beladingsgraad voor hun bedrijf. Deze cijfers worden nogmaals meegegeven in Tabel 13. Er werd toen een andere opdeling gemaakt. Er werd gesproken over binnenlands vervoer, derdelandenvervoer, import en export. Er werd toen ook geen onderscheid gemaakt tussen gewicht en volume. Uit de cijfers van 2008 werd geconcludeerd dat op het totaal aantal kilometers voor het binnenlands vervoer 36,38% met een beladingsgraad van 40-60% werd gereden. In totaal werd 84,93 % van de voertuigkilometers met meer dan 40 % beladingsgraad gereden. Bij de import lag de beladingsgraad lager dan bij het binnenlands vervoer. Hier wordt maar 65,37% van de ritten met een beladingsgraad van meer dan 40% uitgevoerd.

Tabel 13: Editie 2008: Beladingsgraad

Beladingsgraad	80-100%	60-80%	40-60%	20-40%	0-20%
Binnenlands vervoer (totaal 100%)	21,98	27,57	36,38	6,81	6,45
Cummulatief		48,55	84,93	91,74	100
Derlandenvervoer dat deels over Vlaams grondgebied passeert (totaal 100%)	37,05	26,65	23,27	5,35	7,68
Cummulatief		63,7	86,97	92,32	100
Import (totaal 100%)	19,83	12,98	32,56	26,06	8,58
Cummulatief		32,18	65,37	91,43	100
Export (totaal 100%)	31,56	12,05	37,48	11,52	7,31
Cummulatief		43,61	81,09	92,61	100

Als de cijfers voor 2008 en 2011 vergeleken worden met elkaar blijkt dat in 2011 zowel in gewicht als in volume meer dan 81% van de nationaal gereden kilometers met een beladingsgraad van +40% uitgevoerd worden. Dit komt overeen met de cijfers voor 2008. Daar is in totaal 85,84% van de nationaal gereden kilometers +40% beladen. Voor het derdelandenvervoer schommelt dit rond 73%.

Toch is er een verschil te merken tussen de cijfers in de twee edities. Het grootste verschil zit in het nationaal vervoer: in 2011 is 55% (in volume) en 46% (in gewicht) van de kilometers +80% beladen. In de editie 2008 ligt dit op 21,98%, een zeer groot verschil. Het derdelandenvervoer/internationaal vervoer toont gelijkaardige verschillen: in 2011 is 62,5% (in volume) en 64,37% (in gewicht) meer dan 80% beladen. In de editie 2008 werd er echter 23,05% opgetekend.



Vraag: Zijn de transportstromen in uw bedrijfsomgeving gebalanceerd (gelijkaardig volume in aan- en afvoer)?

Eenendertig bedrijven geven aan dat de stromen van nature uit niet gebalanceerd zijn. In dertien bedrijven, de minderheid dus, zijn de stromen wel gebalanceerd. In de volgende vraag werd er gekeken naar de manier waarop bedrijven hier mee omgaan. De vraagstelling is weergegeven in figuur 3. De antwoorden zijn gebundeld in tabellen 14 en 15 op de volgende pagina. Er wordt blijkbaar veel aandacht aan de balanceringsproblemen besteed. De bedrijven die er aandacht voor hebben, kijken ten eerste naar de eigen volumes, op de tweede plaats komt samenwerking met andere bedrijven voor. Ladingbeurzen zijn niet populair in het oplossen van de balanceringsproblemen. Indien bedrijven aangeven van er niet actief aan te werken, wil dit zeggen dat de problemen worden afgeschoven op de transporteur of dat de goederencategorieën in de bedrijfsstromen dit niet toelaten.

Figuur 3: Vraagstelling online

Zijn de transportstromen in uw bedrijfsomgeving gebalanceerd (gelijkaardig volume in aan- en afvoer)?

☐ Ja
☐ Neen

Werkt u hier op een actieve manier aan?

☐ Ja
☐ Neen

Indien ja:

☐ Eigen volumes laten dit toe
☐ Via samenwerking met andere bedrijven
☐ Via (online) ladingbeurzen
☐ Door transporten uit te besteden aan logistieke professionals

Indien neen:

☐ Probleem wordt afgeschoven op de transporteur
☐ Geen mogelijkheden binnen eigen volumes
☐ Geen actie ondernomen
☐ De categorie van goederen laat dit niet toe

Op de vraag of bedrijfsleiders bewust werken aan een betere balanceringsproblemen zijn er 38 die antwoorden er aandacht aan te besteden. In 9 gevallen via eigen volumes, in 7 gevallen via samenwerkingsverbanden. 14 bedrijven kiezen voor uitbesteding, om zo de beladingsgraad op te krikken. (Zie Tabel 14). Langs de andere kant antwoorden zesentwintig bedrijven negatief. Ze besteden zelf geen aandacht aan een betere balanceringsproblemen, en dit om verschillende redenen. Ofwel laten de goederen het niet toe (11 x), schuiven ze het probleem af op de transporteur (7 x), zijn de volumes te klein (6 x), of ze ondernemen gewoon geen actie (2 x).

Tabel 14: Werkt u actief aan het probleem van de balancerings van stromen?

	Via eigen volumes	Samenwerking met anderen	Ladingbeurzen	Uitbesteden
Ja 38	10	11	3	14

De bedrijven die er aandacht voor hebben kijken ten eerste naar de eigen volumes (tabel 15). Op de tweede plaats komt samenwerking met andere bedrijven voor. Ladingbeurzen zijn niet populair in het oplossen van de balanceringsproblemen, deels te verklaren door het feit dat deze van toepassing zijn op transporteurs. En de focus van deze vragenlijst lag op de verladers.

Tabel 15: Hoe werkt u aan het probleem van de balancerings van stromen?

	Goederen laten dit niet toe	Afschuiven op transporteur	Te beperkte volumes	Geen actie ondernomen
Neen	11	7	6	2

In Tabel 16 worden de resultaten weergegeven van een vraag uit de editie 2008. Er werd toen gevraagd of bedrijven al eerder geëxperimenteerd hadden met het verhogen van de beladingsgraad door samenwerking. Toen werd er in 44,8% van de gevallen positief geantwoord. In de editie 2011 levert deze vraag een positief resultaat op van 29% (11/38 antwoorden).

Tabel 16: Editie 2008: Heeft uw bedrijf al eerder geëxperimenteerd met het verhogen van de beladingsgraad door samenwerking?

Ja	43	44,80 %
Neen	53	55,21 %
TOTAAL	96	100 %

Tabel 17: In hoeveel % van de afleverstops is er terugvracht aanwezig?

Nationaal vervoer (totaal 100%)	29 %
Internationaal vervoer (Dat Vlaanderen passeert) (Totaal 100%)	33 %

Wanneer een bedrijf probeert te balanceren blijkt ook relatief weinig terugvracht aanwezig te zijn op de afleverstops. Uit Tabel 17 en 18 blijkt er in amper 1 op de 3 afleverstops teruglading aanwezig te zijn. Er is weinig verschil te merken tussen nationaal en internationaal transport. In 52 % van deze gevallen gaat het wel over volle vrachtwagens (Tabel 18). Dit, gecombineerd met het feit dat er weinig interesse is in ladingbeurzen geeft een opmerkelijke conclusie. Deze combinatie kan te wijten zijn aan de focus op de verladers.

Tabel 18: Zijn de aanwezige terugvrachten dan volledige vrachtwagenladingen of minder dan dat?

Volledige vrachtwagenlading	52 %
Minder dan volledige vrachtwagenlading	53 %



Vraag: Maakt uw bedrijf gebruik van ladingbeurzen (zoals o.a. Teleroute, Timocom, Nolis, Trans, etc.)?

Binnen de transportwereld bestaan er online ladingsbeurzen zoals o.a. de veelgebruikte Teleroute en TimoCom. In bovenstaande vraag werd er gevraagd of bedrijven deze gebruiken, en of ze tevreden zijn over de service, of net niet. Enkel vijf bedrijven hebben positief geantwoord. De resultaten worden weergegeven in Tabel 19. De andere 33 bedrijven die hebben geantwoord hebben er nog geen gebruik van gemaakt. 11 geven aan het niet te kennen. Vier gebruikers hebben slechte ervaringen uit het verleden. Zes vinden dat de systemen een hoge kost hebben. Tot slot hebben de laatste vijf lage prijzen als knelpunt aangegeven. Lage prijzen slaat hier op de tarieven die transporteurs krijgen om gepubliceerde vracht te vervoeren. De opmerkingen uit Tabel 20 geven dezelfde tendens. De systemen zouden eerder voor *spot*-diensten ontwikkeld zijn (niet-geplande ritten), dan voor de reguliere activiteiten.

Tabel 19 : Gebruik van online ladingbeurzen en ervaringen

Ladingbeurzen	Tevreden	Niet gekend	Slechte ervaringen	Hoge kost	Lage prijzen
Ja	Ja 3				
	Neen 2			1	
Neen	Neen 33	11	4	6	5

Tabel 20 : Gebruik van online ladingbeurzen en ervaringen: opmerkingen

Opmerkingen in verband met ladingbeurzen
<i>Teleroute</i> bijvoorbeeld is goed, maar duur. Er is een kost om in te loggen, zonder garantie op succes.
Niet gebruikt in distributie.
Grotendeels volle vrachten.
Netwerk met vaste vertrek- en aankomsttijden, niet mogelijk met ladingbeurzen.
Lijkt eerder bruikbaar voor spot transportopdrachten.
Niet relevant voor ophalen van afvalstoffen.
Transporten worden uitbesteed.
Niet van toepassing op aard goederen.



Vraag: Wordt er actief gewerkt aan het verhogen van de beladingsgraad van de vrachtwagens?

Deze vraag peilde specifiek naar de achterliggende redenen waarom de beladingsgraad niet hoger ligt. De antwoorden worden weergegeven in Tabellen 21, 22 en vooral 23. Tabel 21 kijkt specifiek naar de actieve strategieën die de bedrijven toepassen. Bedrijven werken duidelijk aan de verhoging van hun beladingsgraden, en dit op verschillende manieren. Vele bedrijven hanteren een strikte planning, al dan niet ondersteund door een IT-systeem. Zo kan er ook sneller vracht worden gevonden in de buurt van de afleverlocatie. Samenwerking met verladers rendeert. Door de orderplanning te wijzigen kunnen

vollere vrachtwagens gecreëerd worden. Het gebruik van een online ladingbeurs komt eenmaal voor. Het gebruik van een 4PL³-dienstverlener komt twee maal voor. Dit ligt in de lijn van Tabel 14.

Tabel 21: Werkt u actief aan het verhogen van de beladingsgraad, en zo ja, hoe?

Ja	8	Door de opdracht als transporteur en expediteur optimaal te combineren.
	5	Door planning.
	4	Door retourlading te vinden.
	2	Door middel van gebruik van een 4PL.
	2	Via een routeplanningssysteem slagen wij er in om onze voertuigen te laten vertrekken met een beladingsgraad van min. 95%.
	1	Gezien we zowel een gewicht-product als in andere vestigingen een volume-product grotendeels in volle vrachten beleveren zijn we steeds op zoek naar maximale beladingsgraad hiervoor.
	1	Leveringen bij de klant worden gebundeld, doordat de klanten vaak beschikken over grote opslagruimtes is er marge op de leverdatum.
	1	Basiscontracten bestaan voor transporten uit België naar alle Europese landen. Voor bijkomende nodige vrachtwagens : 's ochtends bijbesteld; overbodige vrachtwagens: worden 's ochtends afbesteld
	1	Door het toepassen van een regelmatige evaluatie.
	1	Door continue monitoring d.m.v. on board unit met satellietverbinding.
	1	Door volle vrachten.
	1	Combineren van vracht met andere filialen (binnen cirkel van 125km) en met andere verladers.
	1	Uitgaande transporten in de mate van het mogelijke vertragen zodat wagens terugvrachten kunnen laden binnen een redelijke straal van het afleveradres.
	1	Door partnerschappen.
Neen	8	Wordt afgeschoven op de transporteur.

Opmerking : 4 maal werd geen antwoord meegegeven

Net zoals bovenstaande Tabel 21 peilt Tabel 22 naar de beladingsgraad van trucks. Er werd gevraagd of bedrijven verschillen merken binnen wegtransport. Met “trailers” wordt het grootst mogelijke laadvermogen bedoeld, een trekker/trailer-combinatie. Met vrachtwagen wordt een vaste wagen

³ Een 4PL-er is een ketenregisseur, die dikwijls zonder eigen materieel voor de *supply chain* van de klant de beste oplossing zoekt. Hierbij worden 3PL-ers en partners ingeschakeld om transport, opslag, toegevoegde waarde-logistiek maar vaak ook planning en voorraadbeheer uit te voeren. (Logistiek.nl, *Dossier logistieke dienstverlening: trends en kansen: Wat is het verschil tussen 3pl en 4pl?*, Online te raadplegen op : [http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/id830-Wat is het verschil tussen pl en pl.html](http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/id830-Wat%20is%20het%20verschil%20tussen%20pl%20en%20pl.html))

bedoeld zonder aanhanger. In onderstaande antwoorden werd er gekeken naar de verschillen tussen deze vrachtwagens en trailers met betrekking tot de beladingsgraden. Er werd veertien maal 'ja' geantwoord op de vraag of er een verschil te merken is tussen de benutting van deze twee voertuigen. Er werd ook tweeëntwintig maal negatief geantwoord. De antwoorden die werden genuanceerd met opmerkingen geven een beter beeld (Tabel 22). Bij de tweeëntwintig negatieve opmerkingen werd er bijvoorbeeld meegegeven dat de bedrijven enkel één van de twee gebruiken, en dus geen verschil kunnen kennen. De anderen merken geen verschil, omwille van een goede planning. Wat betreft de veertien personen die wel een verschil zien, heeft dit te maken met de afstand die verschilt en met het type goederen.

Tabel 22: Is er een verschil in beladingsgraad tussen lichte en zware vrachtwagens (truck –trailer)?

Verskil?	Waarom?
Ja 14	Distributie wagens worden anders benut dan internationale wagens.
	De klant beheert het transport.
	Heeft te maken met het volume karakter van onze goederen.
	De kilometerkost met een lichte vrachtwagen ligt lager dan bij een zware vrachtwagen.
	Korte afstand meer dringende, kleinere zendingen
	Lichte vrachtwagens (distributie) zijn gemiddeld maar voor 60% vol, door het type werk.
	Lichte vrachtwagens zijn meestal distributie, dus beladingsgraad is maar 50-70%.
	Zwaar = lange afstand, dus vulgraad wordt geoptimaliseerd; licht = leveringen aan deur, dus spoed.
Neen 22	Alleen gebruik van volumewagens. (2 x)
	We gebruiken enkel zware vrachtwagens. (2 x)
	Goederen sowieso zeer licht, totale volume capaciteit benut van <50%.
	99,5% van het vrachtwagenpark is truck-trailer.
	Distributiesector is een andere wereld qua planning.
	Steeds wordt de optimale beladingsgraad nagestreefd, ongeacht de wagencapaciteit.



Vraag : Indien u ook containervervoer naar/vanuit de zeehavens doet, hoeveel % van die containers worden onderweg overgeslagen van/op huifwagens, eer ze bij u aankomen of nadat ze van bij u vertrekken?

De resultaten in Tabel 23 zijn moeilijk te interpreteren. Twintig antwoorden werden gegeven. Dertien gaven aan dat er bijna niet wordt overgeladen. Bij twee bedrijven wordt 100% overgeladen van container naar truck, voor het van de haven op de eindbestemming toekomt.

Tabel 23: Hoeveel % van de containers wordt overgeslagen tussen de haven en de eindbestemming?

Overslag tussen de haven en de eindbestemming	
Aantal antwoorden	Antwoord in procent
1	1
1	10
1	70
1	2
1	5
2	100
13	Containers worden niet overgeslagen
20	TOTAAL

De volgende vraag geeft meer inzicht in het aantal kilometers van de haven dat deze overslag plaats vindt. Doch hier dezelfde opmerking: door het beperkt aantal gegevens is de mogelijkheid om conclusies te trekken beperkt.



Vraag: Indien tussendoor overslag van huifwagen naar container of omgekeerd gebeurt, op hoeveel kilometer van de haven gebeurt dat?

Tabel 24 geeft aan dat 43% wordt overgeslagen op amper 20km van de haven. In totaal zou zelfs 83% op minder dan 50km worden uitgeladen.

Tabel 24: Overslag heeft plaats, maar op hoeveel kilometer van de haven?

	0-20 km	20-50 km	50 km +
% van overslag container/huifwagen (totaal 100%)	43	40	17

Er werden maar acht resultaten gegeven, in tegenstelling tot in 2008. Toen werden er 28 antwoorden geregistreerd, die een meer genuanceerd beeld kunnen geven. Tabel 25 geeft deze weer. Al heeft de tabel 24 minder resultaten, de cijfers geven eenzelfde beeld: meer dan 40% van de containers die in de haven aankomen worden binnen een zone van 20km overgeslagen. Amper 17% wordt overgeslagen op meer dan 50km van de haven.

Tabel 25: Editie 2008: Indien tussendoor overslag van huifwagen naar container of omgekeerd gebeurt, op hoeveel km van de haven gebeurt dat?

	0-20 km	20-50 km	50 km +
% van overslag container/huifwagen (totaal 100%)	48,68	33,42	17,89

2.3 Verhogen van de beladingsgraad via samenwerking met andere bedrijven of via andere hulpmiddelen

In de derde cluster met vragen werd er meer specifiek gekeken naar de gevolgen van aandacht voor de beladingsgraad, en de samenwerkingsverbanden die er eventueel door ontstaan zijn.

Er werd gevraagd of bedrijven specifiek samenwerken met andere bedrijven om de beladingsgraad te verhogen. Hierop komt geen uitgesproken antwoord. Dertien bedrijven hebben nog nooit samengewerkt met andere (om de beladingsgraad op te krikken), twaalf bedrijven deden dit wel. De anderen gaven geen antwoord. Tabel 16 gaf al aan dat, ook in de editie 2008, een beperkt aantal samenwerkingsverbanden waren aangegaan. De volgende Tabellen 26, 27 en 28, die resultaten uit de editie 2011 samenvat, geven een meer genuanceerd antwoord. De antwoorden op de vraag wat de succesfactoren van samenwerking tussen bedrijven zijn, zijn te vinden in transparantie tussen de partners en de duidelijke kostendaling. Dit komt ook terug bij de belangrijkste redenen waarom samenwerking beëindigd werd (zie tabel 27). Bedrijven zijn moeilijk te overtuigen om samen te werken omdat ze hun eigenheid en onafhankelijkheid deels dienen op te geven. Gelijklopend zijn er de praktische problemen die opduiken.

Tabel 26: Belangrijkste succesfactoren in het samenwerken rond bundeling van goederenstromen

Door het voeren van echte <i>collaborative logistics</i> .
Enkel met vaste collega's.
Goede communicatie en overleg.
Samenwerking vereist transparantie, en de systemen moet men op elkaar afstemmen.
Verkorte leveringstermijn en besparen van kosten helpt overtuigen.
Succes door een netwerk waar iedereen aandeelhouder is.
Werken met andere verladers aan plan, maar moet nog uitgevoerd worden.

Tabel 27: Belangrijkste redenen waarom een samenwerking rond bundeling van goederenstromen mislukte

5 Moeilijk om bedrijven te overtuigen of betrouwbare partner te vinden.
6 Praktische invulling: wie neemt leidingverantwoordelijkheid etc.
4 Eigen identiteit/herkenbaarheid vermindert.
3 Angst om eigen klanten te verliezen aan partners.
3 Goederencategorieën zijn beperkt combineerbaar (ADR, voeding, ...).
2 Technologische eisen bv. op ICT-vlak.
2 Vragen rond verdeling lasten/baten
1 Voordelen ervan moeilijk in te schatten.
1 Andere : Winstdeling is een probleem.

Tabel 28: Redenen waarom er geen samenwerking rond bundeling van goederenstromen werd opgezet

Confidentiële goederen en hoogwaardige goederen laten dit niet toe.
De aard van de business (automotive spare parts distributie). Voor nationale distributie wordt meestal wel een <i>shared user network</i> aangewend.
Door onze geïsoleerde geografische ligging.
De keuze van het bedrijf om enkel met eigen materiaal en chauffeurs uit te voeren. In het geval van uitbesteden is het niet evident om aan alle verplichtingen die te maken hebben met de distributie van voeding te voldoen.

Tabel 29 geeft de resultaten uit de editie 2008 op de vraag waarom bestaande samenwerkingsverbanden uit het verleden mislukt waren. Redenen om niet samen te werken vinden vooral hun oorsprong in het benodigde vertrouwen tussen de partners of in de specifieke aard van trajecten die de bedrijven uitvoeren. De recentere Tabel 27 geeft gelijkaardige redenen. Vijf bedrijven geven aan dat het moeilijk is om bedrijven te overtuigen en om een betrouwbare partner te vinden. De praktische invulling is bij zes bedrijven een belemmering. Vier vinden het verlies van de eigen identiteit/herkenbaarheid een probleem.

Tabel 29: Editie 2008: Al samengewerkt met andere bedrijven, maar niet succesvol. Reden van het mislukken?

Angst om eigen klanten te verliezen aan partners	12
Moeilijk andere bedrijven te overtuigen of betrouwbare partner te vinden	7
Praktische invulling: wie neemt leidingverantwoordelijkheid/...	3
Vragen rond verdeling lasten/baten	2
Andere: vraag en aanbod zijn onvoldoende stabiel	1
Technologische eisen bv. Op IT-vlak	1



Vraag: Maakt uw bedrijf actief gebruik van routeplanningssoftware?

Routeplanningssoftware kan bedrijven helpen om de route van hun vrachtwagens optimaal te plannen. De systemen kunnen zeer uitgebreid of zeer beperkt zijn. In totaal gebruiken 12 van de deelnemers aan de vragenlijst zo een systeem. 25 van de 27 bedrijven gebruiken het niet om verschillende redenen: het bedrijf is te klein, het systeem is te duur, of het biedt niet de voordelen die het bedrijf er van verwacht (Tabel 30). De redenen om het te implementeren zijn: optimalisatie van de operaties, planning en verlagen van de kosten.

Tabel 30: Gebruik van route planningsoftware en ervaringen

Gebruikt u deze software? En waarom wel/niet?	
Ja 12	Voor de optimalisatie. (2 x)
	Noodzaak om enerzijds aan de wensen van de klant te voldoen. (2 x)

	Kosten en tijdsafspraken kunnen nagekomen worden.
	Belangrijk om routes op voorhand te bepalen om de overheden in te lichten.
	TMS Visibiliteit & Management by exception.
	Alles wordt uitbesteed. De verschillende transportfirma's doen dit voor ons.
	Meestal één klant per wagen.
Nee 25	Transporten worden uitbesteed. (6 x)
	Niet relevant voor ons. (2 x)
	Door de vele veranderingen die dagelijks optreden is dit niet haalbaar: vertragingen
	Aankoop te duur.
	Ze zijn te weinig flexibel.
	Hebben geen vrachtwagens in eigen beheer.

2.3 Tijdstip van transport en regelgeving

In deze vierde, en laatste, cluster van vragen werd er net zoals in 2008 gekeken naar het uur van ophaling/aflevering van de goederen. Vele bedrijven werken via een vast schema van dagelijkse/wekelijkse belevring of schakelen over naar een vooraanmeldingssysteem. De vragen peilden naar de tevredenheid rond deze andere werkmethode en de knelpunten die deze geeft. Als laatste werden er een aantal vragen rond beperkende regelgeving gesteld.



Vraag: Wie bepaalt er het uur van ophaling/aflevering?

Tabel 31 geeft weer dat vooral de verlader het uur van afspraak bepaalt. In het merendeel van de gevallen (26 op 46 antwoorden) bepaalt de verlader het uur van ophaling/aflevering.

Tabel 31: Wie bepaalt uur van ophaling of aflevering?

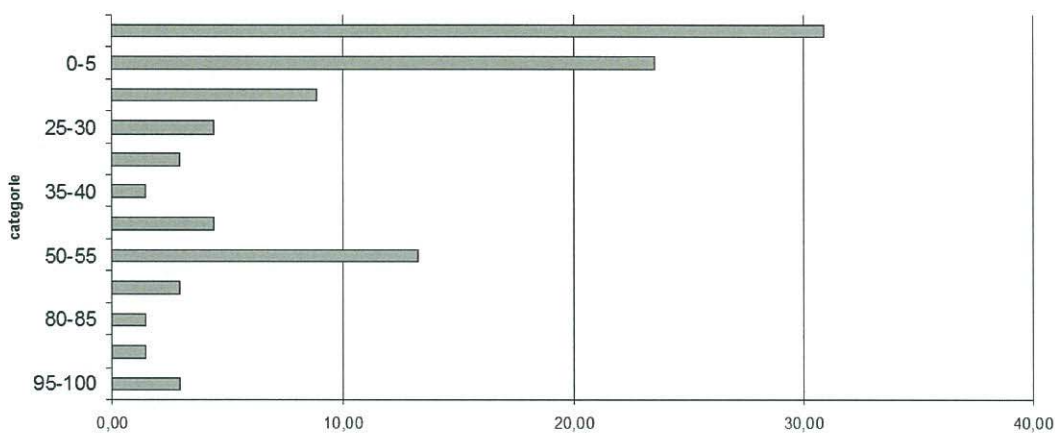
Transporteur	Verlader	Anderen
9	26	11



Vraag: Indien er vaste afspraken worden gemaakt wat betreft het uur van ophaling/aflevering, heeft dit dan gevolgen (stiptheid, beladingsgraad, efficiëntie,...)?

Vaste afspraken komen veelvuldig voor, de gevolgen werden gepeild via een open vraag. De antwoorden worden weergegeven in Tabel 32. Sommige bedrijven zien een stiptheidsstijging, anderen niet. Het gebruik van de vrachtwagen wordt, volgens een aantal bedrijven, minder efficiënt. Meer voertuigen zouden nodig zijn om aan alle gestelde eisen te voldoen. Hoe kleiner de tijdsvensters, hoe kleiner de combinatie-mogelijkheden, zeker bij vertragingen op de weg. In de editie 2008 gaven de transporteurs aan in hoeveel % van de stops de aflevertijd kan beïnvloed worden (Figuur 4 - weergave : Aantal antwoorden per categorie). Minder dan de helft van de locaties laten het toe om in meer dan 50% van de stops de aflevertijd aan te passen. Ook in 2011 blijkt de transporteur beperkte macht te kunnen uitoefenen. De gevolgen komen terug in Tabel 32.

Figuur 4: Editie 2008: In hoeveel % van de transporten kunt u de levertijden bij uw klanten zelf beïnvloeden als u dat beter uitkomt?



Tabel 32: De gevolgen van afspraken voor ophaling/aflevering

Efficiëntie

Vooraf het laden wordt zoveel mogelijk georganiseerd om te vermijden dat vrachtwagens te lang moeten wachten voor belading.

Dit komt de efficiëntie niet ten goede. Aangezien er zijn meer middelen nodig om af te leveren/af te halen.

Efficiëntie vermindert enorm. Als je bij een verlader 15 minuten te laat bent, dan kan je minstens enkele uren wachten zonder extra vergoeding voordat je beladen wordt.

Dit heeft soms tot gevolg dat de lading moet uitgesteld worden of dat er eerst andere vrachtwagens beladen worden.

Minder flexibiliteit bij de planning, daardoor is het kostenverhogend.

Stiptheid

Is essentieel om wachtlijnen te vermijden aan laad- of losplaatsen. Vermijden van opslingereffect wachttijd en idle time.

Je kan wel een uur afspreken maar in de praktijk heb je altijd vertraging of komt het vooropgestelde laad tijdstip niet overeen.

Stiptheid wordt opgelegd in *service level agreements* met *KPI's (Key Performance Indicators)* = verantwoordelijkheid van de transporteur; vulgraad = verantwoordelijkheid van de verlader.

Stiptheid is moeilijk te garanderen wegens overmatige files en verkeersproblemen.

Just in time

Wij moeten '*just in time*' leveren, de verlading is dan zoveel uren vroeger.

Hoe nauwer de tijdsvensters, hoe kleiner de combinatiemogelijkheden.

Er wordt gewerkt met zoveel mogelijk *vaste time slots*.

Beperkte gevolgen

Daar wij ruim, op voorhand, onze transporten regelen moest er toch iets misgaan ondergaan.

Overleg met de klanten

In overleg met de klanten worden levervensters afgesproken.

Flexibiliteit van klant en leverancier maken het mogelijk volle vrachtwagens te versturen.

Onontbeerlijk

Nauwkeurige tijdsvensters zijn onontbeerlijk om een efficiënt systeem op te bouwen.



Vraag: Veroorzaakt specifieke regelgeving inefficiënties in de belevering?

In tabel 33 worden venstertijden, gewichtsbeperingen en rij- en rusttijden genoemd als belangrijke hinderpalen. De Tabel geeft aan dat tweeëntwintig personen venstertijden zien als een maatregel met als resultaat inefficiëntie in de sector. Milieuzones worden amper gezien als hinderend. Vermoedelijk doordat deze maatregel in Vlaanderen vooralsnog weinig wordt toegepast. Tabel 34 geeft nog een aantal andere oorzaken van inefficiëntie.

Tabel 33: Regelgeving die inefficiënties creëert

		Venstertijden	Milieuzones	Gewichtsbepierking
Ja	28	22	2	13
Nee	8	/	/	/

Tabel 34: Overige regelgeving die inefficiënties creëert

Als we de maximumvracht van 24ton naar 27 ton (max gewicht + 44 ton) opvoeren betekent dit minder
Bepaalde landenspecifieke regelgeving bemoeilijkt de export (extra certificaten,...).
Grensoverschrijdend vervoer van afvalstoffen is streng gereglementeerd.
Ladingszekerheid.
Rij- en rusttijden.
Reglementering rond uitzonderlijk vervoer.



Vraag: Hoe staat u tegenover de invoering van milieuzones – *low emission zones*?

(Milieuzones worden ingevoerd als gemeentelijke beperking op bepaalde corridors of in bepaalde zones). Vrachtwagens met een minder schone uitstoot (bv. <euro 3) worden geweerd.

De antwoorden op bovenstaande vraag worden in Tabellen 35 tot 37 opgenomen. Tien bedrijven staan positief tegenover de invoering van milieuzones. Veertien anderen zijn terughoudend, vijf hebben er geen last van en veertien zien het eerder als een negatieve beleidsmaatregel, daar het de beladingsgraad zou verlagen. De handhaving en coördinatie tussen de verschillende gemeentes lijken een knelpunt te zijn.

Tabel 35: Houding ten opzichte van de invoering van milieuzones

Terughoudend	14
Positief	10
Geen last van	5

Tabel 36: Gevolgen van het invoeren van milieuzones

Beperken de vrijheid van plannen en verlagen de beladingsgraad.	14
Minder vrachtwagens in de stad.	2
Meer vrachtwagens in de stad.	0
Hogere beladingsgraad.	0

Tabel 37: Houding ten opzichte van de invoering van milieuzones - opmerkingen

Handhaving ? <i>Positief</i> indien evolutie naar schonere motoren. <i>Negatief</i> indien niet gecoördineerd
Daardoor moet men soms teveel omrijden waardoor weer meer kilometers (+ uitstoot) gereden wordt.
Iedere stad vindt haar eigen systeem uit. Dit wordt onbetaalbaar.
Negatieve invloed op transportprijzen.
Indien wetgeving rekening houdt met de technische mogelijkheden stelt dit geen probleem.
Niet realiseerbaar zonder ernstige discriminatie.
Milieu-parameters worden onontbeerlijk bij de evaluatie tijdens het tenderproces.
Nachtbelevering zou een pluspunt zijn.



Vraag: Heeft u in uw bedrijfsvoering te maken met een vooraanmeldingssysteem? (Een producent/verzender laat een transporteur alleen ophalen en afleveren op een vooraf vastgelegd tijdstip)?

Het gebruik van een vooraanmeldingssysteem is niet nieuw. 29 bedrijven hebben er ervaring mee, 8 bedrijven niet.



Vraag: Heeft u in uw bedrijfsvoering te maken met een systeem van vaste afspraken? (Bv. elke dag om 8u of elke dinsdag voormiddag). En wie bepaalt de afspraken?

Ook Tabel 38, over vaste afspraken, geeft aan dat vooral de klant/verlader de beslissingsmacht bezit. Er zijn vaste afspraken bij 27 van de 37 bedrijven die deze vraag hebben beantwoord. In 19 van de 37

gevallen waar dit van toepassing is, is het de verlader die bepaalt. Hier zien we dezelfde trend als bij de vragen rond vaste levertijdstoppen. Tabel 32 blijkt wel dat vele personen de invloed positief zien. Ze geven aan dat het ze het makkelijker maken om efficiënt te leveren. Anderen zien de stiptheid en juist in time afspraken niet positief beïnvloed. Tabel 39 geeft nogmaals aan dat de klanten (verladers) het moment van afspraak bepalen. Al geven 5 aan dat dit in overleg gebeurt tussen klant-dienstverlener.

Tabel 38: Ervaringen + beslissingsmacht bij vaste aflever-/ophaal afspraken

		Beslissingsmacht		
Ervaring?		Transporteur	Verlader	Andere
Ja	27	4	19	10
Neen	10	/	1	1

Tabel 39: Wie bepaalt de laad-/losmomenten?

In overleg. (5 x)
Klanten. (4 x)
Import- en exportdepartement.
De transporteur.



Vraag: Denkt u dat deze vooraanmeldingssystemen of vaste afspraken een positieve invloed hebben op de efficiëntie in de transportsector?

In deze vraag werd gepeild naar de ervaring met vooraanmeldingssystemen. De antwoorden worden meegegeven in Tabel 40 en 41. Hebben ze een positieve of negatieve invloed op de efficiëntie in de sector? Volgens 24 bedrijven verhogen ze de efficiëntie. De beladingsgraad ondervindt volgens vijf personen een positieve invloed. Langs de andere zijnde zijn er 17 personen die een negatieve ervaring hebben met deze systemen. Volgens 13 maken ze het juist moeilijker om efficiënt te leveren. De meningen zijn duidelijk verdeeld.

Tabel 40: De invloed van vooraanmeldingssystemen

	Positief		Negatief	
	Ze verhogen de beladingsgraad	Ze maken het makkelijker om efficiënt te leveren	Ze halen de beladingsgraad naar beneden	Ze maken het moeilijker om efficiënt te leveren
Ja	5	19	1	1
Nee	/	/	4	13

Tabel 41: De invloed van vooraanmeldingssystemen – opmerkingen

Ze maken het onmogelijk voor vrachtwagenchauffeurs om maximale beschikbaarheid voor hun werkgever te realiseren.
Vooraanmeldingssysteem, laadplaats en losplaats zijn niet op elkaar afgestemd, dus veel incompatibiliteit (= wachttijden).
Ze verlagen emissies.
De verladers houden geen rekening met transporteurs.
Vanuit de verladerskant is het noodzakelijk om met tijdsvensters te werken om de workload in het magazijn te regelen.
Wij stellen wel vast dat de nationale chauffeurs binnen kantooruren werken, internationaal transport kan beter gespreid worden tussen 06:00h en 22:00h
Transport is altijd duurder dan magazijnkost, optimalisatie is dus sub-optimalisatie.
Nachtleveringen? Nachtpersoneel bij klant = te duur.
In tegenstelling tot het doel van vooraanmelding leidt het dikwijls tot langere wachttijden.
Heeft ook met security te maken.

3 ALGEMENE CONCLUSIES EN BELEIDSAANBEVELINGEN

Dit document bevat de resultaten van een uitgebreide enquête. Het brengt de logistieke knelpunten in Vlaanderen in kaart en levert een aantal interessante inzichten en aanbevelingen op.

In totaal werden er 87 bruikbare antwoorden geregistreerd. Het profiel van de deelnemende bedrijven is als volgt: 39 respondenten behoren tot bedrijven in de categorie 1-50 werknemers, 17 respondenten in de categorie 51-250 en de overige reacties komen van bedrijven met meer dan 250 werknemers. De respondenten behoren tot verschillende sectoren: zowel de logistieke, de voedings-, de chemische als de transportsector alsook de handel is vertegenwoordigd. Ze hebben in totaal 1042 voertuigen in dienst, die jaarlijks gemiddeld 2.9 miljoen km afleggen.

De enquête was opgebouwd rond een aantal clusters van thema's, meer specifiek het gebruik van alternatieve modi, de belading en balanceren van logistieke stromen en het uur van ophaling/aflevering van de goederen. Alternierend worden hierna de resultaten per cluster en beleidsaanbevelingen weergegeven.

Als eerste blijkt uit de enquête dat alternatieve modi (spoorvervoer, binnenvaart, luchtvracht en Shortsea shipping) al gebruikt worden. Het belangrijkste argument hiertoe is het prijsvoordeel. Het groene/duurzame aspect en kwaliteit van dienstverlening spelen ook mee, maar in iets mindere mate. Bovendien geven 29 bedrijven aan het gebruik van alternatieve modi te overwegen. De enquête brengt aan het licht dat te korte afstand, betrouwbaarheid, ontbreken van ervaring en van betrouwbaarheid verklaringen zijn waarom bedrijven geen gebruik maken van de alternatieve modi.



AANBEVELING 1

Uit zowel de resultaten van editie 2008 als editie 2011 blijkt dat de niet-weg of alternatieve transportmodi ver van de klant staan. De niet-weg modi zijn nog altijd niet voldoende gekend. In combinatie met een verhoogd kostenplaatje en beperkte flexibiliteit leidt dit er toe dat vele transportgebruikers voor het wegvervoer blijven kiezen. Hier ligt duidelijk een rol voor de operatoren zelf, maar verder ook voor de overheid. Uit de antwoorden blijkt dat bedrijven die overwegen over te schakelen van

6

transportmodi ook gericht advies verwachten, bijvoorbeeld over wanneer de alternatieve modi wel en niet kunnen concurreren qua prijs, dienst, enz. Bovendien verwachten 22 op de 29 bedrijven die open staan voor niet-weg modi **overheidssteun** in deze transitie, in de eerste plaats in de zin van **advies**, niet **noodzakelijk financieel**. Amper vijf bedrijven gaven aan geen enkele steun te verwachten. In deze steunverlening ligt mogelijk ook een belangrijke taak voor sectororganisaties, maar uiteraard vooral voor de overheid, daar waar de sectoren zelf niet bij machte zijn dergelijke informatie te verstrekken. Het geven van de juiste prikkels kan het best door een overheid worden gecoördineerd en maatschappelijk afgewogen.

Ten tweede werd in de enquête specifiek gepeild naar de beladingsgraad en de problemen die Vlaamse bedrijven ondervinden met het balanceren van logistieke stromen. De **beladingsgraad**, gebaseerd op *volume*, is in het nationaal vervoer **in 55,83%** van de ritten meer dan 80%. 81,67% van de ritten zou met een beladingsgraad van meer dan 60% uitgevoerd worden. Anderzijds is één op vijf ritten (18,17%) amper 40% (of minder) beladen. Internationale stromen hebben een hogere beladingsgraad: 62,5% van de ritten wordt uitgevoerd met een beladingsraad op volume van meer dan 80%. Echter is 10,63% van de ritten minder dan 20% beladen en 13,44% van de ritten is minder dan 40% beladen. Wat betreft de beladingsgraad op basis van *gewicht* is er een duidelijk verschil tussen nationale en internationale stromen waar te nemen. Internationale stromen hebben in 64,37% van de gevallen een beladingsgraad van meer dan 80%. In totaal heeft bijna 80% (79,05%) zelfs een beladingsgraad van meer dan 60%. Voor de nationale stromen is dit maar 57,15%. Een lage beladingsgraad op basis van gewicht komt minder voor dan op basis van volume. Dit kan er op duiden dat de vrachtwagens snel het maximale gewicht bereiken, waardoor er volume onbenut blijft.

Als de cijfers van 2008 en 2011 vergeleken worden, blijkt dat in 2011 zowel in gewicht als volume meer **dan 81% van de nationaal gereden kilometers met een beladingsgraad van +40% uitgevoerd** worden. Dit komt overeen met de cijfers van 2008. Daar is in totaal 84,93% van de nationaal gereden kilometers +40% beladen. Dit is voor het derdelandenvervoer 86,97%.

Er wordt veel aandacht aan de balancerings van de logistieke stromen besteed. De bedrijven die er aandacht voor hebben kijken ten eerste naar de eigen volumes; op de tweede plaats komt samenwerking met andere bedrijven voor. Ladingbeurzen zijn niet populair in het oplossen van de

balanceringsproblemen. Indien bedrijven aangeven er niet actief aan te werken, wil dit zeggen dat de problemen op de transporteur worden afgeschoven ofwel dat de goederencategorieën dit niet toelaten.

De antwoorden op de vraag wat de succesfactoren van **samenwerking** tussen bedrijven zijn, zijn te vinden in transparantie tussen de partners en de duidelijke kostendaling. Dit komt ook terug bij de belangrijkste redenen waarom samenwerking beëindigd werd. Bedrijven zijn **moeilijk te overtuigen om samen te werken** omdat ze hun eigenheid en onafhankelijkheid deels dienen op te geven. Gelijklopend zijn er de praktische problemen die opduiken.

code
3

Binnen de transportwereld bestaan er online **ladingsbeurzen** zoals o.a. de veelgebruikte Teleroute en TimoCom. In bovenstaande vraag werd er gevraagd of bedrijven deze gebruiken, en of ze tevreden zijn over de dienst, of net niet. Enkel vijf bedrijven hebben positief geantwoord. De andere 33 bedrijven die hebben geantwoord hebben er nog geen gebruik van gemaakt. Elf geven aan het niet te kennen. Vier gebruikers hebben slechte ervaringen uit het verleden. Zes vinden dat de systemen een hoge kost hebben. Vijf vinden de lage prijzen een knelpunt.

In totaal gebruiken 12 van de deelnemers aan de vragenlijst een **routeplanningssysteem**. 25 van de 37 gebruiken het niet om verschillende redenen: het bedrijf is te klein, het systeem is te duur, of biedt niet de voordelen die het bedrijf er van verwacht. De redenen om het te implementeren zijn optimalisatie van de operaties en planning enerzijds en verlagen van de kosten anderzijds.

31 bedrijven geven aan dat de stromen van nature uit niet gebalanceerd zijn. In dertien bedrijven, de minderheid dus, zijn de stromen wel gebalanceerd. Op de vraag of er een verschil is in beladingsgraad tussen vrachtwagens en trekker/trailer combinatie werd veertien maal positief versus 22 maal negatief geantwoord.



AANBEVELING 2

Balancerings van goederenstromen blijkt ook een knelpunt te zijn. De bedrijven beschikken over een beperkte kennis om structurele oplossingen te vinden. **Samenwerkingen** kunnen positieve resultaten opleveren: **verhoogde beladingsgraden** en **gedaalde kosten**. Al is het verdelen van risico en opbrengsten een oud zeer. Belangrijk is om vertrouwen en transparantie te creëren tussen de partners. Onafhankelijke ladingbeurzen kunnen ook gebruikt worden op beladingsgraad op te krikken of om balancerings van goederenstromen te creëren, maar zijn niet dé oplossing.

Ze worden eerder als een ad hoc oplossing gezien en lossen structureel weinig op. De overheid zou een adviserende rol kunnen opnemen. Ook kan het helpen om bedrijven “best practices” aan te reiken. Eveneens kan het nuttig zijn een soort standaard-overeenkomst te helpen ontwikkelen, dat de rechten en plichten van elk van de partijen op uniforme wijze vastlegt.

Gelijklopend met de editie 2008 kan vervolgens geconcludeerd worden dat de overslag van containers naar vrachtwagens op zeer beperkte afstand van de haven gebeurt. Meer dan 40% (47,68%) van de containers die in de haven toekomen worden binnen een radius van 20km overgeslagen. Amper 17,89% wordt overgeslagen op meer dan 50km van de haven.



AANBEVELING 3

Gegeven dat deze overslag plaats vindt op beperkte afstand van de haven, lijkt het nog meer oprichten van intermodale transferia op relatief korte afstand van de haven aangewezen. Dit dient zodanig te gebeuren dat er grote volumes kunnen transiteren, zodat de extra overslagkost die zo ontstaat, kan gecompenseerd worden.

Ten vierde wordt geobserveerd dat de verlader het uur van ophaling/aflevering bepaalt. Sommige bedrijven zien een stiptheidsstijging als gevolg van vaste afspraakmomenten, anderen niet. Venstertijden, gewichtsbeperkingen en rij- en rusttijden werden genoemd als belangrijke hinderpalen.



AANBEVELING 4

Wat betreft beperkingen door regelgeving worden venstertijden, gewichtsbeperkingen en rij- en rusttijden vermeld. Milieuzones worden beperkt positief bevonden, toch als ze eenvormig en transparant ingevoerd zouden worden. De handhaving van de milieuzones zou het grote probleem kunnen geven. Ook wordt coördinatie tussen de gemeentes gevraagd om tegengestelde regelgeving te vermijden.

Tweeëntwintig personen zien venstertijden als een maatregel met als resultaat inefficiëntie in de sector. Milieuzones worden amper gezien als hinderend. Vermoedelijk doordat deze maatregelen in Vlaanderen weinig wordt toegepast. 10 bedrijven staan positief tegenover de invoering van milieuzones. 14 anderen zijn terughoudend, vijf hebben er geen last van en 14 zien het eerder als een negatieve beleidsmaatregel, daar het de beladingsgraad zou verlagen. De handhaving, en coördinatie tussen de verschillende gemeentes lijken een knelpunt te zijn.

Tot slot brengt de enquête aan het licht dat vooral de *verladers* moeten bewerkt worden indien efficiënt positieve resultaten op korte termijn verwacht worden. Zo zal bij bv. verschuivingen in de tijd vooral de verlader de eindbeslissing dragen. De transporteur voert meestal uit naar de richtlijnen van de verlader. Vaste afspraakmomenten bewijzen dit nogmaals. Vele bedrijven voeren een systeem met vaste afspraakmomenten voor ophaling of aflevering in dat de flexibiliteit en efficiëntie niet ten goede komt. Ze spelen hun marktmacht uit.



AANBEVELING 5

Er ligt voor de overheid vooral een rol in **sensibilisering van de verladers**, best via hun respectieve sectororganisaties. Eventueel kan sensibiliseren gepaard gaan met het geven van bepaalde prikkels: positief als stimulerend, negatief als sanctionerend.

Bijlage 1 : Uitnodiging tot invullen van de enquête

Geachte,

Bij deze vragen we even van uw kostbare tijd om onderstaande vragenlijst in te vullen.

Vlaanderen wil tegen 2020 de beste Europese regio zijn op het vlak van slimme en duurzame logistiek. Die ambitie is een kernpunt van Vlaanderen in Actie, het sociaal-economisch impulsprogramma van de Vlaamse Regering. Om deze ambitieuze logistieke doelstellingen concreet vorm te geven, heeft de Vlaamse overheid het strategische project Flanders Logistics ontwikkeld. Vlaams Minister Hilde Crevits steunt dit onderzoek - in kader van het Flanders Logistics programma - dan ook ten volle.

De bedoeling van deze vragenlijst is om zicht te krijgen op een aantal specifieke problemen die zich in het goederenvervoer stellen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het Steunpunt Goederenstromen in samenwerking met de actieve werkgroepen van het Flanders Logistics programma.

Deze vragenlijst bouwt deels verder op een gelijkaardige bevraging die twee jaar geleden plaatsvond, en die geleid heeft tot het huidige Flanders Logistics actieprogramma. We willen vooral inzicht verwerven in de logistieke organisatie in Vlaanderen, en te weten komen welke spelers welke specifieke noden hebben. Op basis van de antwoorden op deze vragen kan er ook een vergelijking gemaakt worden met de bevraging van twee jaar geleden. De bedoeling is om de evolutie en een update van de noden in de Vlaamse logistieke sector op te maken. Een derde doel is om naast de knelpunten ook de opportuniteiten in kaart te brengen. De resultaten van het onderzoek zullen bij voorkeur leiden tot een aantal acties om op efficiënte manier zoveel mogelijk van de gesignaleerde knelpunten op te lossen. Op die manier hopen we Vlaanderen een nog sterkere logistieke concurrentiekracht te kunnen geven. Momenteel werden verschillende werkgroepen opgestart die nieuwe Flanders Logistics initiatieven uitwerken. Deze groepen zijn samengesteld uit personen uit de privésector, overheid, politiek en academici. Deze manier van werken geeft een meerwaarde en verhoogt de slaagkansen van nieuwe initiatieven.

Eén van de concrete initiatieven binnen Flanders Logistics is inzet van Vlaamse logistieke consultants. Deze gaan in de loop van 2011 de eerste keer op pad. Ze hebben als missie om de logistieke afwikkeling in, vanuit en naar Vlaanderen groener én sociaal duurzamer te maken, met als belangrijke doelstelling uiteraard dat de operaties zowel kostenefficiënter zijn, en evenals economisch duurzamer. Ze zullen bedrijven helpen met het verminderen van het aantal wegkilometer door modusverschuiving of transportuitsparing, het bundelen van goederenstromen, het zoeken van extra lading of teruglading om zo stromen in beide richtingen te balanceren. De instrumenten die voor de logistiek consultants worden ontwikkeld, nuttig om het verbeteringspotentieel door te rekenen, worden verfijnd door de resultaten uit deze vragenlijst te integreren.

Het invullen van de lijst zal vermoedelijk 20 minuten in beslag nemen. We benadrukken daarbij dat de resultaten vertrouwelijk zullen worden behandeld en onherkenbaar in de onderzoeksrapporten zullen worden verwerkt. Voor verdere praktische en inhoudelijke vragen kan u steeds contact opnemen met Jochen Maes (Jochen.Maes@ua.ac.be).

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Minister Hilde Crevits

Flanders Logistics

Steunpunt Goederenstromen

Departement Mobiliteit en openbare werken

Sectororganisaties (OTM, Voka, Unizo, Comeos, Essenscia)

Gelieve uw antwoorden terug te bezorgen:

- Via de website www.ua.ac.be/enqueteflanderslogistics
- ofwel via **e-mail** aan Jochen.Maes@ua.ac.be
- ofwel via de **post**
Drs. Jochen Maes
Steunpunt goederenstromen
Faculteit TEW
Universiteit Antwerpen
CST B405
Prinsstraat 13
B-2000 Antwerpen
- ofwel via het **faxnummer** -32-3-265 43 95

Bijlage 2 : Vragenlijst zoals online gepubliceerd

Profiel

- Hoeveel werknemers (VTE) telt uw bedrijf.
- In welke sector is het bedrijf actief?
- Indien u transport in eigen beheer uitvoert, over hoeveel vrachtwagens beschikt u?
 - voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5 ton
 - voertuigen met een MTM tussen 3,5 en 12 ton
 - voertuigen met een MTM van meer dan 12 ton

- Hoeveel km rijden al uw vrachtwagens samen op jaarbasis?

- Werkt het bedrijf, naast wegvervoer, ook met ?

- ☐ SPOORVERVOER
- ☐ BINNENVAART
- ☐ LUCHTVRACHT
- ☐ SHORT SEA SHIPPING

Waarom wordt er met deze modus/modi gewerkt? (prijsvoordeel, groener, efficiënter, verplicht...)

Waarom niet? (slechte betrouwbaarheid, prijzen, geen ervaring mee)

Indien u nog geen ervaring hebt met deze modi, zou u het gebruik hiervan willen overwegen?

☐ JA

Zou steun (niet-financieel, wel op vlak van informatie, begeleiding) door de overheid in de opstartfase welkom zijn?

☐ JA

☐ NEEN

☐ NEEN

Omdat :

--

- Indien u zaken uitbesteedt, welk percentage van transport besteedt u uit aan een vrachtvervoerder of logistieke operator?

%	
	voor aanvoer van goederen/grondstoffen?
	Voor de afvoer van producten?

- Indien u transport in eigen beheer uitvoert, heeft uw bedrijf al gedacht aan uitbesteding om de beladingsgraad/efficiëntie op te krikken?

☐ JA
☐ NEEN

Belading en balanceren van stromen

- Hoeveel % van het totaal aantal gereden km gebeurt met welke beladingsgraad?

Wat betreft beladingsgraad eerst een aantal opmerkingen:

- Beladingsgraad kan geïnterpreteerd worden als maximale volume of maximale gewicht. Daarom wordt er een opsplitsing gemaakt.
- Een lege container wordt gezien als een lege rit.

Beladingsgraad op basis van het volume	0-20%	20-40%	40-60%	60-80%	80-100%
Nationaal vervoer (totaal 100%)					
Internationaal vervoer (Dat Vlaanderen passeert) (totaal 100%)					
Bv. NL - B					

B - NL NL - F					
------------------	--	--	--	--	--

Beladingsgraad op basis van het gewicht	0-20%	20-40%	40-60%	60-80%	80-100%
Nationaal vervoer (totaal 100%)					
Internationaal vervoer (Dat Vlaanderen passeert) (totaal 100%)					
Bv. NL - B B - NL NL - F					

- Zijn de transportstromen in uw bedrijfsomgeving gebalanceerd (gelijkaardig volume in aan- en afvoer)?

☐ JA
☐ NEEN

- Werkt u hier op een actieve manier aan?

☐ JA

- ☐ EIGEN VOLUMES LATEN DIT TOE
- ☐ VIA SAMENWERKING MET ANDERE BEDRIJVEN
- ☐ VIA (ONLINE) LADINGBEURZEN
- ☐ DOOR TRANSPORTEN UIT TE BESTEDEN AAN LOGISTIEKE PROFESSIONALS

☐ NEEN

- ☐ PROBLEEM WORDT AFGESCHOVEN OP DE TRANSPORTEUR
- ☐ GEEN MOGELIJKHEDEN BINNEN EIGEN VOLUMES
- ☐ GEEN ACTIE ONDERNOMEN
- ☐ DE CATEGORIE VAN GOEDEREN LAAT DIT NIET TOE

- In hoeveel % van de afleverstops is er terugvracht aanwezig?

Terugvracht aanwezig	%
Nationaal vervoer (totaal 100%)	
Internationaal vervoer (Dat Vlaanderen passeert) (Totaal 100%)	

- Zijn deze vrachten dan :

--	--

%	
	Full truck load
	Minder dan full truck load

- Wordt er actief gewerkt aan het verhogen van de beladingsgraad van de vrachtwagens?

- ☐ JA
☐ NEEN

- Op welke manier?

- Is er een verschil in beladingsgraad tussen lichte en zware vrachtwagens (truck -trailer)?

- ☐ JA
☐ NEEN

- Waarom ?

- Indien u ook containervervoer naar/vanuit de zeehavens doet, hoeveel % van die containers worden onderweg overgeslagen van/op huifwagens, eer ze bij u aankomen of nadat ze van bij u vertrekken?

- hoeveel km van de haven gebeurt dat?

	0-20km	20-50km	50 of meer km
% van overslag container/huifwagen (totaal 100%)			

Verhogen van de beladingsgraad via samenwerking met andere bedrijven of via andere hulpmiddelen

- Indien u transport in eigen beheer uitvoert, heeft uw bedrijf al eerder geëxperimenteerd met het verhogen van de beladingsgraad door samenwerking?

- ☐ JA
☐ NEEN

Zo ja en het is succesvol, wat waren de belangrijkste succesfactoren?

Zo ja en het is niet succesvol, wat was de reden van het mislukken?

- ☐ moeilijk andere bedrijven te overtuigen of betrouwbare partner te vinden
☐ eigen identiteit/herkenbaarheid vermindert
☐ praktische invulling: wie neemt leidingverantwoordelijkheid/...
☐ voordelen ervan moeilijk in te schatten
☐ vragen rond verdeling lasten/baten
☐ angst om eigen klanten te verliezen aan partners
☐ technologische eisen bv. op ICT-vlak
☐ Goederen categorieën zijn beperkt combineerbaar (bv. ADR, voeding, ...)
☐ andere:

Zo neen, waarom niet?

- Maakt uw bedrijf gebruik van ladingbeurzen (Zoals o.a. Teleroute, Timocom, Nolis, Trans) ?

- ☐ JA

Bent u dan tevreden van deze systemen?

- ☐ JA
☐ NEEN

- ☐ NEEN

Waarom gebruikt u dit niet?

- ☐ NIET GEKEND
☐ SLECHTE ERVARING
☐ TE HOGE KOST VAN HET SYSTEEM
☐ TE LAGE PRIJS VOOR OPDRACHTEN

Indien u andere opmerkingen over deze systemen heeft kan u deze hier achterlaten.

- Maakt uw bedrijf actief gebruik van routeplanningssoftware ?

- ☐ JA
☐ NEEN

Waarom wel of niet?

Tijdstip van transport en regelgeving

- Wie bepaalt er het uur van ophaling/aflevering?

- ☐ TRANSPORTEUR
☐ VERLADER
☐ ANDERE

- Indien er vaste afspraken worden gemaakt wat betreft het uur van ophaling/aflevering, heeft dit dan specifieke gevolgen (stiptheid, beladingsgraad, efficiëntie, ..)?

- ☐ JA
- | | |
|--------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | Venstertijden |
| <input type="checkbox"/> | Milieuzones |
| <input type="checkbox"/> | Gewicht beperkingen |
| <input type="checkbox"/> | Anderen |

- ☐ NEEN

- Hoe staat u tegenover de invoering van milieuzones – low emission zones (Milieuzones worden ingevoerd als gemeentelijke beperking op bepaalde corridors of in bepaalde zones). Vrachtwagens met een minder schone uitstoot (bv <euro 3) worden geweerd.

- ☐ Positief
☐ Terughoudend
☐ Geen last van
☐ Deze beperken de vrijheid van plannen en halen de beladingsgraad naar beneden ☐
 Deze zorgen voor een hogere beladingsgraad
☐ Deze zorgen voor meer vrachtwagens in de stad
☐ Deze zorgen voor minder vrachtwagens in de stad

Indien u opmerkingen over milieuzones heeft :

Vooraanmelding

- Heeft u in uw bedrijfsvoering te maken met een vooraanmeldingssysteem?
(Een producent/verzender laat een transporteur alleen ophalen en afleveren op een vooraf vastgelegd tijdstip)?
☐ JA
☐ NEEN

- Heeft u in uw bedrijfsvoering te maken met een systeem van vaste afspraken? (Bv. De goederen worden elke dag om 8u of elke dinsdag voormiddag afgeleverd)
☐ JA
Indien u in uw bedrijfsvoering te maken heeft met een systeem van vaste afspraken, wie bepaalt deze?
☐ TRANSPORTEUR
☐ VERLADER
☐ ANDERE

- ☐ NEEN

- Denkt u dat deze vooraanmeldingssystemen of vaste afspraken een positieve invloed hebben op de efficiëntie in de transportsector?
☐ JA
☐ Ze verhogen de beladingsgraad
☐ Ze maken het makkelijker om efficiënt te leveren
☐ NEEN
☐ Ze halen de beladingsgraad naar beneden
☐ Ze maken het moeilijker om efficiënt te leveren

Indien u opmerkingen over vooraanmeldingssystemen heeft kan u deze hier achterlaten.

Vlaamse Logistieke consulenten

Als de Vlaamse logistieke consulenten op pad gaan, dan sta ik open voor een gratis vrijblijvend gesprek. Ik laat de contactgegevens van de logistieke verantwoordelijke hieronder achter.

De Vlaamse logistieke consulenten gaan in de loop van 2011 de eerste keer op pad. Ze hebben als missie om de logistieke afwikkeling in, vanuit en naar Vlaanderen groener én sociaal duurzamer te maken, met als belangrijk doel kostenefficiëntere operaties die ook duurzaam zijn. Zo zullen deze bedrijven o.a. helpen met het verminderen van het aantal wegkilometer door bijvoorbeeld modusverschuiving of transportuitsparing, het bundelen van goederenstromen, het zoeken van extra lading of teruglading om zo stromen in beide richtingen te balanceren.

Algemene opmerkingen

Indien u nog verdere aanvullingen heeft bij de bovenstaande thema's, of andere logistieke topics vernemen we deze graag hier.

Steunpunt Goederenstromen

Prinsstraat 13 B-2000
Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50
Fax: -32-3-265 43 95

steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be
www.steunpuntgoederenstromen.be