

ROC-Sint-Pieters-Leeuw

Haalbaarheidsstudie

Contents

1.	Inleiding	2
2.	Aanleiding.....	3
3.	Situering	5
3.1	Beleidsmatige situering	5
3.1.1	Magneet voor Vernieuwing - Strategisch beleidsplan (2003)	5
3.2	Geografische situering.....	6
3.2.1	Macroschaal	6
3.2.2	Mesoschaal.....	8
3.2.3	Microschaal	9
3.3	Planologische situering.....	11
4.	Methodologie	12
4.1	Ruimtelijke factoren	12
4.2	Inschatting tonnagepotentieel	12
4.3	Inschatting operationele en financiële haalbaarheid.....	13
5.	Resultaten.....	14
5.1	Evaluatie van de ruimtelijke factoren	14
5.2	Bedrijvenscan	15
5.3	Perceptie mobiliteitsproblematiek.....	15
5.4	Potentieel tonnage	16
5.4	Resultaten operationele haalbaarheid	17
5.5	Besluit tonnagepotentieel	18
6.	Vervolgtraject	19
6.1	Uitdagingen	19
6.2	Ambities.....	19
6.3	Afweging.....	20
6.4	Marktraadpleging	21
7.	Conclusie	23

1. Inleiding

De Vlaamse Waterweg overweegt de realisatie van een ROC (Regionaal Overslag Centrum) langs het Kanaal Brussel-Charleroi, in Sint-Pieters-Leeuw.

Onderhavig rapport gaat de haalbaarheid na van dit initiatief, waarbij deze haalbaarheid wordt getoetst op basis van volgende factoren:

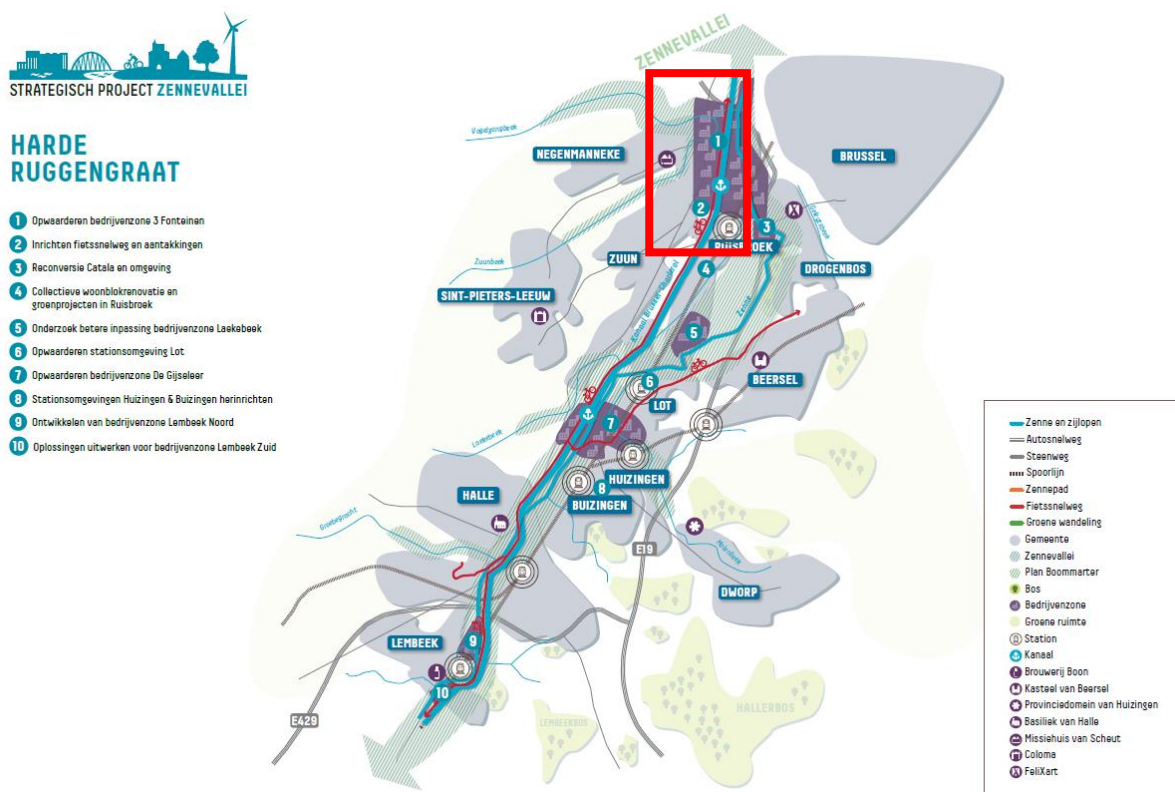
- ruimtelijke factoren,
- een screening van het aanwezige tonnagepotentieel,
- overwegingen aangaande de operationele en de financiële haalbaarheid.

Het rapport is als volgt opgebouwd. Eerst (H2) wordt kort de aanleiding van dit project gekaderd. In H3 wordt de situering van het ROC besproken, en dit zowel op beleidsmatig, geografisch en planologisch vlak. Vervolgens wordt toegelicht hoe de haalbaarheidsstudie werd uitgevoerd (H4), en welke resultaten hieruit voortvloeien (H5). In functie van de gekende troeven en knelpunten worden in H6 een ambitieniveau en een vervolgtraject vooropgesteld. H7 is het algemeen besluit.

2. Aanleiding

Dit ROC kadert in het strategisch project “Zennevallei”, waar de provincie samen met een aantal partners (waaronder De Vlaamse Waterweg, VOKA en de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos) ijvert voor de vernieuwing en de opwaardering van de economische structuur en het woonweefsel enerzijds (de zogenaamde “harde ruggengraat”), en een versterking van de waardevolle en openruimtestructuren anderzijds (de zogenaamde “zachte ruggengraat”). Algemeen gesteld streeft de harde ruggengraat van dit strategisch project naar het verbeteren van de mobiliteit en de opwaardering van de bedrijvencenters.

Het ROC situeert zich in actiepunt 1 van onderstaand schema, nl. de opwaardering van de bedrijvencenters “3 Fontein”:



Figuur 2-1: Situering projectgebied en Bedrijvencenters 3 Fontein in Strategisch Project Zennevallei (bron: provincie Vlaams-Brabant)

Andere, belangrijke elementen van dit strategisch project zijn:

- 3 Fonteinbrug

De huidige ontsluiting van deze bedrijvencenters nabij de RO op de linkeroever van het kanaal, tussen de Bergensesteenweg (N6) en het Kanaal naar Charleroi, is niet optimaal.

Vrachtwagens die van en naar deze site rijden kunnen dit voorlopig enkel via de N6 en doorheen een aantal woonwijken. De 3 Fonteinbrug maakt het mogelijk het vrachtverkeer af te leiden naar de RO, en dit over de brug naar de rechteroever via de Humaniteitslaan. De zone rond het kanaal zal daarmee aantrekkelijker worden voor de huidige en nieuwe

bedrijven, die op zoek zijn naar een locatie met een goede ontsluiting. En tegelijkertijd zal hiermee het lokale verkeer op de linkeroever vlotter en veiliger worden.

De brug is eveneens toegankelijk voor fietsers.

Daarenboven wordt met een vrije doorvaarhoogte van 7m20 en een vrije brugoverspanning van circa 80m alle mogelijkheden voor een modernisering van het Kanaal naar Charleroi open gehouden.

- de opmaak van een GRUP
Men gaat ervan uit dat de modernisering van het bestemmingsplan nodig is zodat toekomstige projecten gerealiseerd kunnen worden. Dit gebeurt in samenwerking met het Vlaams Gewest.
- aanleg van een fietssnelweg op het jaagpad van de rechteroever van het kanaal
Zodoende worden interferenties tussen fietsverkeer en watergebonden bedrijvigheid (prioritair op linkeroever) vermeden.

Een uitgebreid beschreven visie over een ROC ten zuiden van Brussel is terug te vinden in het “Strategisch Beleidsplan voor het Kanaal naar Charleroi – magneet voor vernieuwing”, dat dateert van 2003. In hiernavolgend Hoofdstuk 3.1 wordt hier dieper op ingegaan.

3. Situering

3.1 Beleidsmatige situering

3.1.1 Magneet voor Vernieuwing - Strategisch beleidsplan (2003)

Het ROC vindt zijn wortels in het Strategisch beleidsplan voor het kanaal naar Charleroi. Dat beleidsplan werd opgesteld in 2003 en had als doel om een verdere ontwikkeling van de waterweg en zijn omgeving op langere termijn efficiënt, geïntegreerd en transparant mogelijk te maken.

In dat beleidsplan worden 26 acties voorgesteld, die samen de verwezenlijking van de volgende drie doelstellingen mogelijk moet maken:

- 1) uitbouwen van een interregionale vervoersas,
- 2) ontwikkeling van het kanaal tot pleisterplaats van innovatie,
- 3) opwaarderen van het kanaal als landschappelijke en natuurlijke schakel.

Per doelstelling worden een aantal acties geformuleerd. Samengevat wordt de uitbouw van een interregionale vervoersas (doelstelling 1) mogelijk gemaakt door:

- de modernisering van het kanaal, waarbij de aanpak van een aantal infrastructurele knelpunten (zoals doorvaarthoogte van de bruggen) een belangrijk aspect vormen,
- de ontwikkeling van een ROC.

De wijze waarop een ROC uitgewerkt kan worden, wordt uitvoerig omschreven in het beleidsplan (pg. 31 – 37), en kan als volgt worden samengevat:

Stap 1: uitbouw van een “Bouwplatform”, gericht op de stromen van (bulk) bouwmaterialen. Het grote voordeel van een ROC is dat zowel inkomende als uitgaande stromen veel beter gebundeld kunnen worden en kunnen bijdragen aan een optimalisatie van de transportkosten. Een ander voordeel is dat de levering naar de werven, inclusief kleinere vrachten, veel beter afgestemd kunnen worden op de wens van de klant. Een voorwaarde is wel dat de totale logistieke kosten aanvaardbaar blijven.

Het ROC Bouwplatform zal moeten beschikken over opslagplaatsen waar bouw materiaalproducenten en -handelaars ruimte kunnen huren voor tijdelijke opslag van goederen.

Stap 2: aantrekken van hoogwaardige goederenstromen, waaronder zowel containers als paletten worden verstaan. Het ROC moet dus van bij de start multifunctioneel geconcipieerd worden, zowel wat de infrastructuur als de uitrusting betreft.

Stap 3: Indien het ROC een succes blijkt, kunnen netwerkeffecten worden gegenereerd voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen en containers.

In het beleidsplan is er eveneens sprake van een “afval-ROC”, maar sinds Ecowerf Wilsele (Leuven) aangeduid werd als overslagcentrum voor huishoudelijk afval in Vlaams-Brabant, is dit gegeven niet meer aan de orde.

Tevens worden in het beleidsplan een aantal aanbevelingen gedaan wat betreft het selecteren van de meest geschikte locatie. Er bestaat sindsdien al enige tijd consensus over het feit dat Sint-Pieters-Leeuw zich het best verleent tot de uitbouw van een ROC, en dit omwille van volgende argumenten:

- een geschikte oppervlakte (3 à 4 ha),
- goede ontsluiting (dankzij de aanleg van de 3 Fonteinbrug),
- nabijheid t.o.v. Brussel,
- het beoogde perceel is in eigendom van De Vlaamse Waterweg.

3.2 Geografische situering

3.2.1 Macroschaal

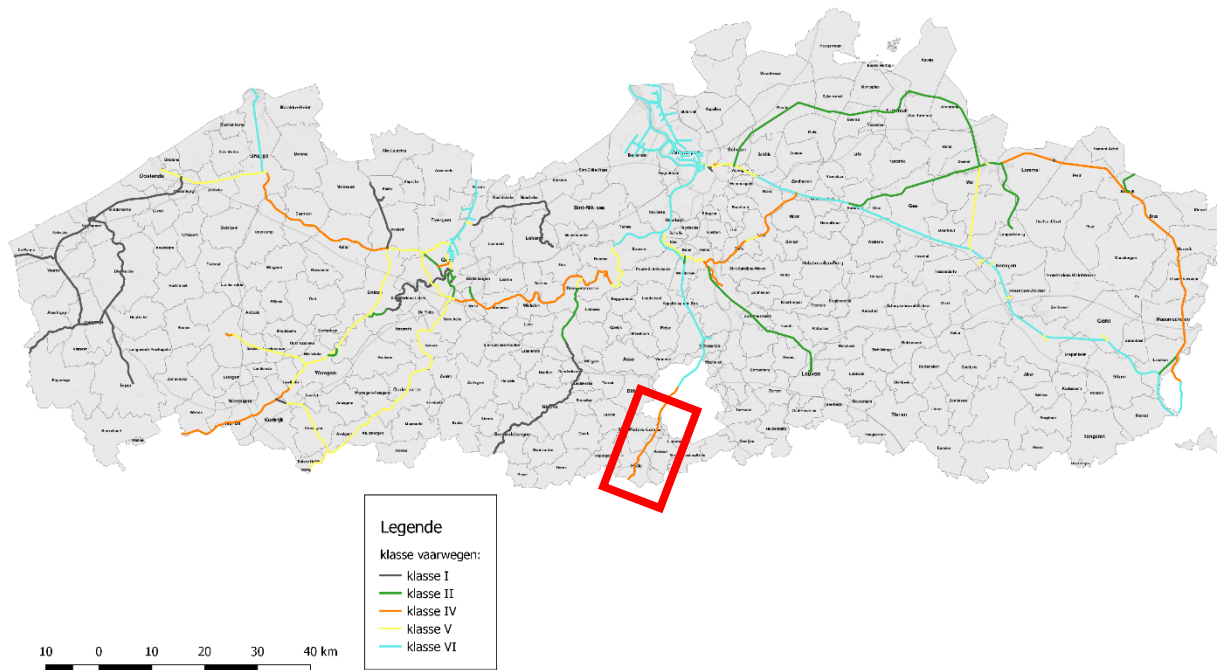
Het Kanaal Brussel-Charleroi maakt deel uit van de ABC-as (Antwerpen – Brussel – Charleroi) en bevindt zich ten zuiden van Brussel. Het is een klasse IV-kanaal, wat wil zeggen dat tot 1.350 ton vervoerd kan worden.

Het moderniseringsplan van het kanaal¹ is bedoeld om in de toekomst zijn functie te kunnen opnemen als onderdeel van het TEN (Trans European Network). Dit houdt in dat het kanaal toegankelijk moet worden voor schepen tot 1.500 ton, dat de vier bruggen in het studiegebied een vrije hoogte van 7m moeten garanderen, dat de sluizen van Lembeek en Halle moeten worden aangepast, en dat het kanaal in het vak Halle-Lembeek met 1,45m moet worden verdiept.

Het Vlaamse deel van het kanaal is ongeveer 13 km lang en telt vier sluizen: Ruisbroek, Lot, Halle en Lembeek. Het kanaal vervult voornamelijk een doorvoerfunctie. In de periode 2014 – 2017 voeren er jaarlijks tussen 3.100 en 3.700 beladen schepen langs het kanaal, goed voor 2.6 à 3.0 miljoen ton aan boord². Het gaat weliswaar om een dalende tendens (eerste cijfers zijn de meest recente). In stroomafwaartse richting zijn er ongeveer twee keer zoveel beladen schepen als in de stroomopwaartse richting. Het aantal overslagbewegingen bevestigt de dalende tendens. Zo waren er in 2014 650 overslagbewegingen (409.000 ton); in 2017 waren dat er nog 500 (365.000 ton).

¹ Moderniseringsplan, goedgekeurd door Raad van Bestuur van NV Zeekanaal in mei 2000. Zie ook Strategisch Beleidsplan 2003.

² Bron: Aquascape, periode 2014 - 2017



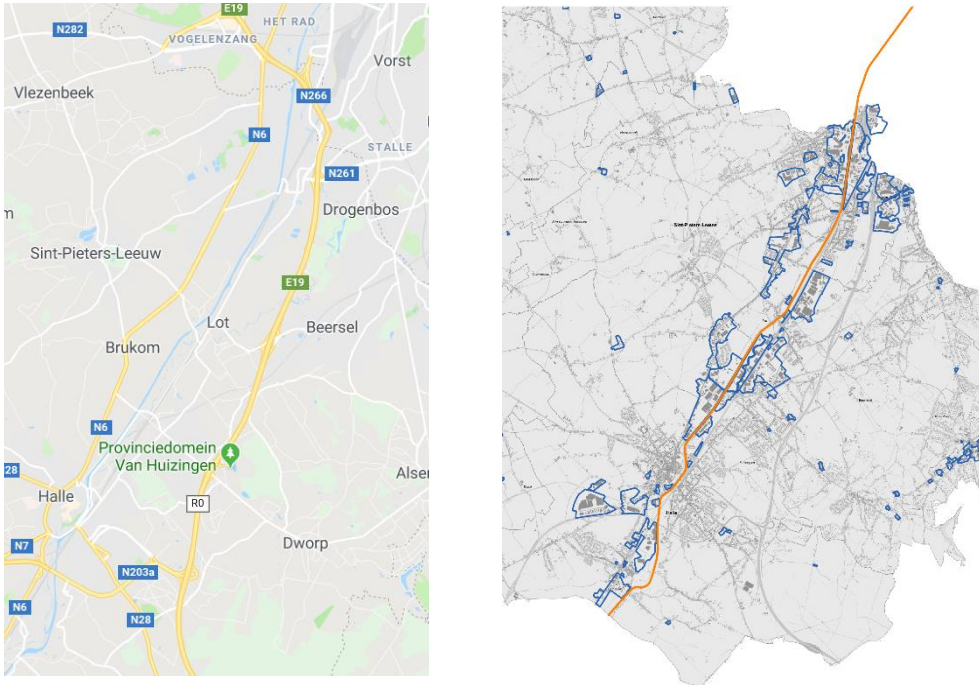
Figuur 3-1: Situering van het kanaal Brussel-Charleroi in het Vlaamse Waterwegennet



Figuur 3-2: Situering sluizen kanaal Brussel-Charleroi

3.2.2 Mesoschaal

Het valt op dat in de regio de bedrijvigheid zich bijna uitsluitend concentreert langsheen het kanaal en de N6-Bergensesteenweg, westelijk gelegen t.o.v. het kanaal:



Figuur 3-3: Ligging bedrijvenzones t.o.v. N6 en kanaal

Van deze bedrijventerreinen zijn in onderstaande figuur de groen gearceerde voorzien van een kaaimuur.



Figuur 3-4: Terreinen voorzien van overslaginfrastructuur

De groen gearceerde terreinen geven aan waar overslag plaatsvindt. De overslagwaarden variëren van 30.000 à 100.000 ton (gegevens van 2017).³

Het gaat in hoofdzaak om (bulk) bouwmaterialen; daarnaast zijn er ook, weliswaar in mindere mate, gepalettiseerde bouwmaterialen, sloopaval en granen (dat laatste sporadisch).

Als principe geldt dat watergebonden bedrijvigheid bij voorkeur plaatsvindt op de linkeroever; langs de rechteroever wordt een fietssnelweg aangelegd tussen Halle en Brussel.

³ Bron: Visibiliteitstool, 2017

In de nabije omgeving zijn geen containerterminals. De dichtstbijzijnde containerterminals zijn TTB (Brussel, 25 km via de RO), Garocentre (La Louvière, 40 km) en Van Moer Group (Vilvoorde, 30 km), allen op de ABC-as gelegen.



Figuur 3-5: Ligging containerterminals t.o.v. ROC

3.2.3 Microschaal

Het bedrijventerrein 3Fonteynen is 67ha groot en is gelegen tussen de RO (ten noorden), de N6-Bergensesteenweg (ten westen) en het kanaal (ten oosten).

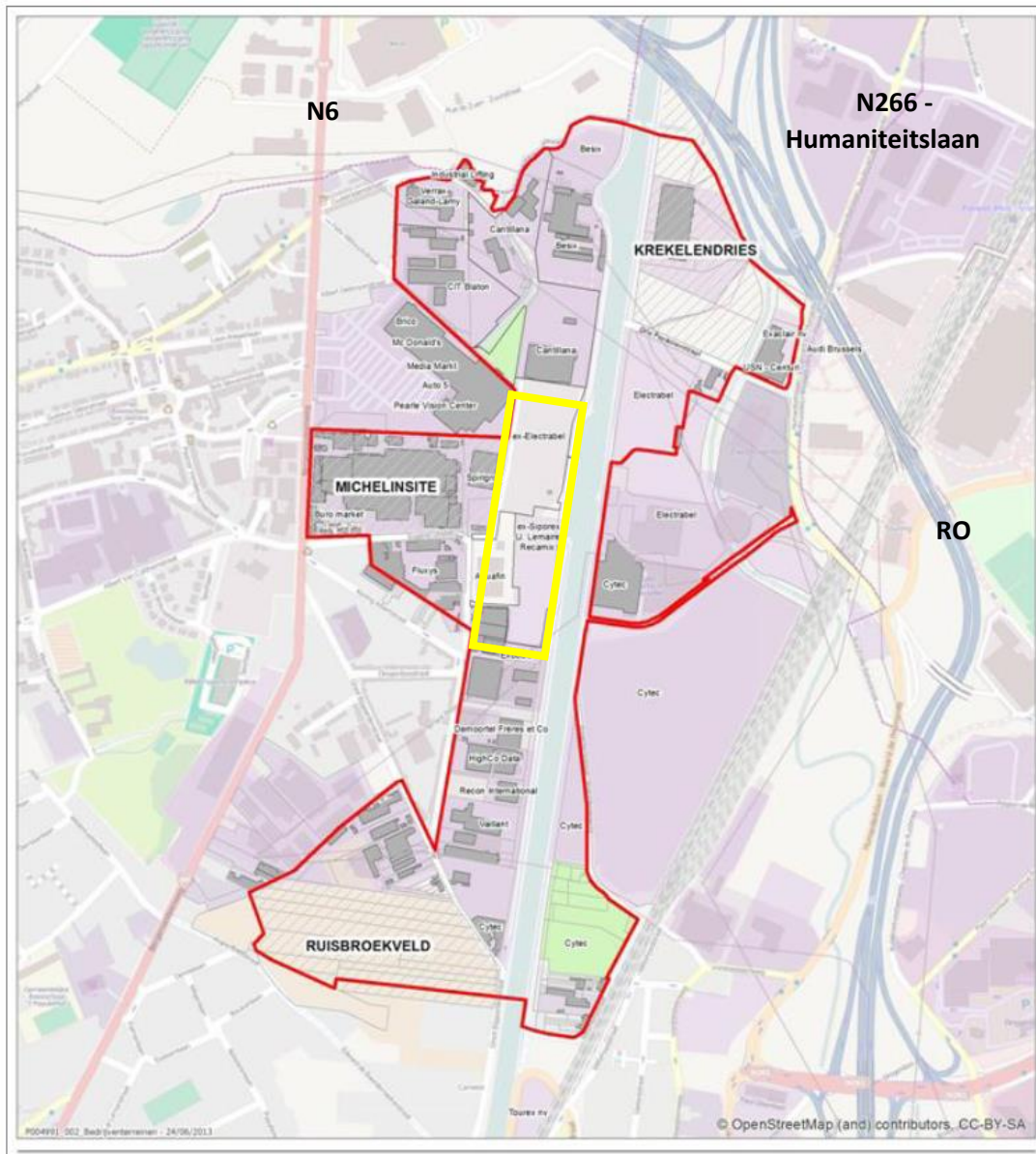
Op het bedrijventerrein vindt een grote verscheidenheid aan bedrijfsactiviteiten plaats (zie fig. 3.6). Zo zijn er bouwgerelateerde activiteiten. De voormalige Michelinsite wordt ingenomen door een twintigtal KMO's (drukkerij, auto-onderdelen, handel,...). Voor een gedetailleerde beschrijving van de bedrijfsactiviteiten verwijzen we naar de studies die Technum verricht heeft in 2013-2014.⁴

De Vlaamse Waterweg is eigenaar van een perceel van ongeveer 4.5ha (schematische weergave in het geel omlind op onderstaande figuur). Het noordelijke deel van dit perceel is tijdelijk in concessie gegeven. Daarvan zal een deel ingenomen worden voor de bouw van de nieuwe brug. Het zuidelijke deel was enkele jaren geleden in concessie gegeven, maar door een juridisch geschil heeft het bedrijf de locatie verlaten. Dit perceel is momenteel ingenomen door grond- en/of afvalhopen. Vooraleer het terrein opnieuw in gebruik kan worden genomen, dient het eerst gesaneerd te worden. De aard, de omvang en de taakverdeling van deze sanering zijn nog uit te klaren.

⁴ Economische en stedenbouwkundige studies voor de opwaardering van een bedrijvenzone langs het kanaal naar Charleroi te Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos: tussentijds rapport – Luik 1, 2013

Het bedrijventerrein is voorzien van twee overslagkades, die slechts door twee bedrijven gebruikt worden. De multimodale ontsluitingsmogelijkheden van deze bedrijvenzone zijn bijgevolg onderbenut.

Beide kades zijn toe aan renovatie. Voor de ene kade zijn er concrete plannen om een PPS-project op te starten, wat de laad- en loscapaciteit aanzienlijk zal verhogen. Voor de andere kade hangt dit af van de toekomstige vermarkting (zie H6).

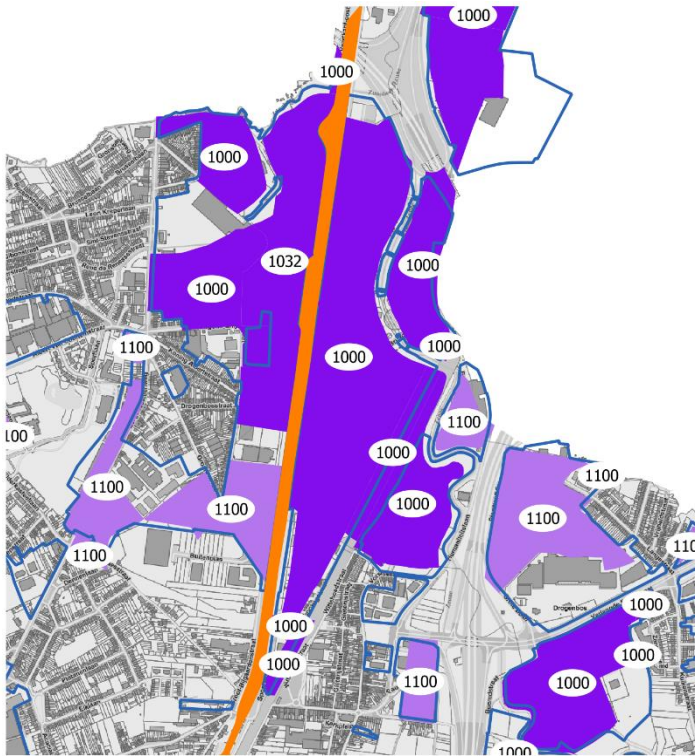


Figuur 3-6: Invulling bedrijvenzone 3 Fontein (Bron: Technum 2003)

Het terrein grenst aan woonwijken. De ontsluiting via de weg gebeurt nu via deze woonwijken naar de (verzadigde) N6. Bedoeling is dat de ontsluiting naar het hogere wegennet toekomstig niet meer via de N6, maar via een nieuw te bouwen brug, de Humaniteitslaan en de RO zal gebeuren. Zo zal het vrachtverkeer de woonwijken niet meer hinderen. De gunning van de werken aan deze nieuwe ontsluiting is voorzien halverwege 2019; en de oplevering in 2021.

De fietsverbinding tussen Halle en Brussel komt op de andere oever; evenwel kan de linkeroever per fiets bereikt worden via de nieuwe brug.

3.3 Planologische situering



Volgens het gewestplan is de bestemming van het terrein 3 Fonteinen momenteel als volgt vastgelegd:

- donkerpaars: regionaal bedrijventerrein (code 1000) en watergebonden bedrijventerrein (code 1032)
- lichtpaars: ambachtelijke bedrijven, KMO's (code 1100)

Het perceel dat in aanmerking komt voor het ROC is dus al gelegen in een watergebonden bedrijvenzone.

Een GRUP is opgestart (zie H2).

Figuur 3-7: gewestplan van het projectgebied, met aanduiding van de bestemmingscodes

4. Methodologie

De haalbaarheid van een ROC hangt af van een aantal kritische succesfactoren:

- ruimtelijke factoren:
 - o oppervlakte,
 - o ontsluiting (weg – water),
 - o ligging,
 - o inrichtingsmogelijkheden,
- economische factoren:
 - o voldoende tonnagepotentieel (vraagzijde, t.t.z. de verladers),
 - o operationele en financiële haalbaarheid (aanbodzijde, t.t.z. de logistieke dienstverlening).

Hiernavolgend wordt uiteengezet op welke wijze deze factoren onderzocht werden.

4.1 Ruimtelijke factoren

De ruimtelijke factoren kwamen al uitgebreid aan bod in het vorige hoofdstuk. In de evaluatie (H5) wordt kort toegelicht in hoeverre ze het slaagpotentieel van het ROC versterken, dan wel bemoeilijken.

4.2 Inschatting tonnagepotentieel

Om een inschatting te kunnen maken van het tonnagepotentieel, werden bedrijven gecontacteerd waarvan op basis van ligging, activiteit en omvang kan worden aangenomen dat op zijn minst een deel van hun transporten via de waterweg en het ROC kan plaatsvinden.

Er werd bewust voor geopteerd om niet enkel de bedrijven van het bedrijventerrein 3 Fonteynen of Sint-Pieters-Leeuw te benaderen, maar eveneens andere bedrijven die gelokaliseerd zijn langsheen het kanaal naar Charleroi.

Hiervoor werd gebruik gemaakt van:

- bedrijvendatabase Kompass (be.kompass.com),
deze bedrijvenlijst laat toe selecties te maken op basis van locatie (gemeente) en activiteit
- terreinkennis en expertise vanuit gerelateerde dossiers en projecten van de Vlaamse Waterweg,
- deelnemerslijsten van netwerkevents in kader van het project Zennevallei.

Om de deelnamerespons zo hoog mogelijk te houden, werd gekozen om alle interessant bevonden bedrijven te verzoeken om een overlegmoment. Op enkele uitzonderingen na gingen alle bedrijven hierop in. Tijdens dat overleg werd gepolst naar:

- bedrijfsactiviteit,
- mobiliteit: profiel, bekommernis, visie,
- goederenstromen (type en hoeveelheid),
- bereidheid/mogelijkheid tot mental/modal shift.

4.3 Inschatting operationele en financiële haalbaarheid

Hoewel de nadruk van onderhavige studie voornamelijk ligt op een inschatting van het tonnagepotentieel (voorgesteld in H 4.2), werd de operationele en daaruit voortvloeiende financiële haalbaarheid al kort afgetoetst aan de hand van enkele gesprekken met logistieke dienstverleners die ervaring hebben met binnenvaart.

Doel hiervan is om in deze fase al rekening te kunnen houden met de visie van toekomstige exploitanten.

5. Resultaten

5.1 Evaluatie van de ruimtelijke factoren

De netto-oppervlakte van het perceel in eigendom van de Vlaamse Waterweg is 4.5ha (na bouw van de brug en de wegenis). Dit wordt als voldoende beschouwd voor een ROC.

De bedrijvenzone 3 Fonteinenvan zal vanaf 2022 ontsloten worden via een brug, richting RO. Dit is een belangrijke meerwaarde voor het terrein, te meer dat de aanpalende woonwijken niet meer gehinderd zullen worden door het vrachtverkeer richting N6. De provincie is inmiddels gestart met een studie om na te gaan hoe de individuele bedrijven van 3 Fonteinenvan precies aangesloten zullen worden op de brug.

Het terrein beschikt nu al over een bulkade, die weliswaar aan renovatie toe is, zeker als er overslag voorzien wordt van zwaarder stukgoed of containers.

Het perceel dat in aanmerking komt voor het ROC is al in eigendom van de Vlaamse Waterweg. Tevens is het in het gewestplan al ingekleurd als watergebonden bedrijventerrein. Beide troeven verlichten zienderogen het realisatieproces van het ROC op planologisch vlak.

Het kanaal Brussel-Charleroi wordt stapsgewijs gemoderniseerd: het kanaal wordt verbreed waar nodig, bruggen worden verhoogd. De nieuwe brug beantwoordt trouwens aan de vrije hoogte van 7m, en de verbreding is voorzien t.o.v. de lijn waar de bestaande kade nu al enkele meters achteruit ligt. Deze moderniseringswerken zullen de binnenvaartactiviteiten van het kanaal zeker ten goede komen. We mogen echter niet uit het oog verliezen dat het kanaal slechts een onderdeel is van noord-zuid georiënteerde ABC-as, dat deels gelegen is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest enerzijds en het Waals Gewest anderzijds. De impact van deze moderniseringswerken zal des te groter zijn als deze afgestemd kunnen worden met de visie van onze noorder- en zuiderburen.

Evenwel is het zo dat de nabijheid van Brussel als belangrijke hefboom kan fungeren voor de uitbouw van het ROC. Zo zijn een aantal complementariteiten en synergiën waarop ingespeeld kan worden, waaronder:

- het ruimtegebrek in Brussel voor (de uitbreiding van) watergebonden activiteiten,
- het noord-zuidproject (deelladingproject op de as Brussel - Antwerpen),
- de opstart van het Materialendorp Brussel (consolidatiecentrum voor de beleving van bouwwerken).

De ruimtelijke concentratie van de bedrijvenzones langs het kanaal en de N6 vormt een interessante aanzet om bundelingsopportuniteiten nader te onderzoeken, ook al spelen andere factoren eveneens een rol in de haalbaarheid van bundelingsprojecten.

Minpunt is de nog nader te bepalen vervuiling van het zuidelijke perceel alsnog de onzekerheid van zowel ernst, omvang als saneringskost. Dit komt de vermarktingswaarde van het terrein niet ten goede.

5.2 Bedrijvenscan

Een eerste desktop screening van de bedrijvenzone 3 Fonteinen en van de Kompas database wijst uit dat:

- het veelal gaat om (zeer) kleine (ambachtelijke) bedrijven (dikwijls hooguit enkele werknemers),
- er een grote diversiteit aan activiteiten is, waarbij handel zeer aanwezig is (zowel groot- als kleinhandel) en zich ruimtelijk voornamelijk uit in baanwinkels langsheen de N6,
- de bouwsector aanwezig is, zij het op zeer gediversifieerde wijze: (kleine) aannemers (in klusjesdiensten, woningbouw, verwarming, enz.), productie (beton, mortel, bekisting, metaalverwerking...), (groot)handel (hout, tegels,...), grond- en afbraakwerken,...
- de automobielsector eveneens niet te onderschatten is: garages, dealers, bandenhandel, groothandel in auto-benodigdheden, auto-assemblage (Audi-fabriek),...
- Colruyt met zijn DC in Halle veruit de grootste economische speler van de regio is,
- veel in de buurt gevestigde transportbedrijven minstens gedeeltelijk voor Colruyt actief zijn.

Bijgevolg is het van belang dat het draagvlak van het ROC zich niet selectief beperkt tot de bedrijvenzone 3 Fonteinen, of bouwmaterialen, maar mikt op een ruimere geografische radius en een breder productengamma.

5.3 Perceptie mobiliteitsproblematiek

Uit de gesprekken met de bedrijven bleek dat de mobiliteitsproblematiek in grote lijnen als volgt wordt ervaren. Quasi alle bedrijven klagen over de structureel problematische doorstroming van de N6-Bergensesteenweg. Bedrijven die voor hun import- of exportactiviteiten gebruik maken van de haven (van Antwerpen), voegen daar de wispelturigheid van de RO aan toe, en in mindere mate de toekomstige werken aan de Ring. Enkele bedrijven halen het gebrek aan een kwalitatief multimodaal aanbod aan. Er is dan bv. sprake van weinig begrip voor het feit dat er geen mogelijkheid is voor containeroverslag, tenzij men er de Brusselse Ring of een lange rit naar La Louvière voor over heeft.

De wijze waarop wordt omgesprongen met de mobiliteitsproblematiek kan als volgt worden onderverdeeld:

- voor velen maakt het fileleed deel uit van de dagelijkse beslommeringen (typische houding van aannemers): files worden indien mogelijk vermeden door bv. wat vroeger te vertrekken, en anders worden ze lijdzaam ondergaan,
- KMO's of middelgrote bedrijven die hun transport uitbesteden via (jaarlijks hernieuwbare) tenders, gaan er een beetje van uit dat de mobiliteitsproblematiek mee wordt uitbesteed; het probleem wordt als het ware doorgeschoven naar de vervoerder,
- een (beperkt) aantal bedrijven gaat actief op zoek naar duurzame oplossingen:
 - o gemeenschappelijke parking en andere diensten,
 - o (fiets)koerierdienst om de Brusselse binnenstad te bevoorraden,
 - o multimodaal aanbod (in hoofdzaak containers).

Tot slot zien vooral grotere bedrijven in dat ze structurele oplossingen moeten uitwerken voor de verduurzaming van hun bedrijfsactiviteiten. Ze vragen zich af in hoeverre modal shift kan bijdragen

tot deze verduurzaming. Het viel in dat opzicht op dat bij de gesprekken naast een logistiek manager dikwijls een milieucoördinator betrokken was.

5.4 Potentieel tonnage

Hoewel het opstartproces van het ROC voorziet in een drievoudig stappenplan⁵, waarbij in een eerste fase bulkstromen, vervolgens palletstromen en daarna pas containers in aanmerking komen, brengt de bedrijvenscan heel andere noden aan het licht.

Vele bestaande goederenstromen in de regio zijn te klein, te gefragmenteerd, te complex of incompatibel om op interessante wijze over te schakelen tot binnenvaart, ook al hebben veel stromen een directe relatie met de haven (van Antwerpen).

Enkele voorbeelden, ter illustratie:

- bedrijven waarvoor slechts partiële ladingen of enkele vrachten per dag of per week volstaan, en dit van diverse origine
- bedrijven met beperkte opslagcapaciteit
- bedrijven met een complex logistiek proces
- bedrijven waar de logistieke keten incompatibel is met binnenvaart
- bedrijven die momenteel geen directe meerwaarde zien in modal shift
- bedrijven die aangeven geen interesse te hebben in modal shift:

Het containerpotentieel is veruit het interessantste potentieel dat geïdentificeerd werd, en kan geraamd worden op 3.500 à 4.000 containers (zowel 20 & 40 ft), te verdubbelen indien het transport van de lege containers wordt meegerekend. Dit op voorwaarde dat alle geïnterviewde bedrijven hun intentie / interesse daadwerkelijk in modal shift omzetten. Er waren in totaal vier bedrijven die containers wensten in te zetten, gaande van een tweetal containers per week tot een tiental per dag.

1 bedrijf heeft ook uitgesproken interesse voor palletvervoer. De andere bedrijven die eventueel in aanmerking komen voor deze vorm van overslag, hadden echter geen onmiddellijke interesse, of zagen de meerwaarde er niet van in. Wat niet wil zeggen dat er geen potentieel is; het probleem is eerder dat de kloof tussen de huidige situatie van deze individuele bedrijven en wat een ROC zoal te bieden heeft, nog als te groot wordt ervaren.

Een derde potentieel wordt aangereikt door grondverzetactiviteiten. In 2018 werd via de bestaande kade naar verluidt zo'n 50.000ton afgevoerd, en dit zou de komende jaren kunnen oplopen tot 100.000 ton per jaar.

Het feit dat verschillende partijen uit diverse sectoren interesse hebben in het concept van een ROC is bemoedigend. Bovendien gaat het om grotere, toonaangevende bedrijven wiens visie en bovenregionale uitstraling zeker een positieve impact kunnen hebben op de wijze waarmee met mobiliteit in de regio wordt omgesprongen. Het hefboomeffect dat een aantal toonaangevende spelers in werking kunnen laten treden, beschikkend over een wijdvertakt handelsrelatienetwerk in de regio, kan een belangrijke, positieve stimulans betekenen voor het ROC. Ook de expertise op het vlak van de inschakeling van binnenvaart in grondtransporten is een belangrijke troef.

⁵ Zie Magneet voor Vernieuwing – strategisch beleidsplan (2003)

Desondanks is de kritische massa vooralsnog te klein om op rendabele en verantwoorde wijze een ROC op te starten. Zo zijn er enkele tienduizenden TEU's nodig vooraleer een containerterminal als rendabel beschouwd kan worden. Bovendien is het aantal geïnteresseerde bedrijven dat voldoende containers kan inzetten beperkt. Stel dat één van die bedrijven wegvalt, dan valt ook een substantieel aandeel van het aantal TEU's weg.

5.4 Resultaten operationele haalbaarheid

Hiervoor werd naar de visie van enkele logistieke dienstverleners gepolst. Al deze dienstverleners zijn actief in watergebonden activiteiten en hebben tevens ervaring met behandeling van containers en/of met logistieke dienstverlening die min of meer aansluit met ROC-activiteiten.

4 dienstverleners werden aangesproken.

Uit de gesprekken met deze dienstverleners bleek er weliswaar interesse te zijn voor de potenties van het terrein (ligging, oppervlakte, bereikbaarheid), maar desondanks stelde men zich eerder afwachtend of terughoudend op over de potenties van een ROC.

Een eerste reden hiervoor is het feit dat de kritische massa van het aantal inzetbare containers nog niet bereikt is. Bovendien is er in dit stadium nog geen zekerheid over de reële deelname van de verladers.

Tevens is er nog geen pasklare oplossing om deze containers op een rendabele wijze van overslag te voorzien.

Zo is er (nog) geen containerkade. De bouw van een containerkade is duur; hier is een investering van minimaal 1 miljoen € gemoeid.

Welke overslagwijze economisch en operationeel gesproken in verhouding staat tot het aantal containers, moet nader onderzocht worden. Een reach stacker die negatief kan laden en lossen is wellicht te duur (aankoopwaarde ± 500.000€). Mogelijk voorstel is om een "lean" en innovatief alternatief uit te werken, op basis van een telescoopkraan⁶. Deze kan vrij eenvoudig gehuurd en gedimensioneerd worden. Een kade die bestand is om druklasten van zo'n kraan en bijhorende ballast op te vangen is nog uit te werken, maar de investering in zo'n kade zal alleszins veel minder duur zijn dan die van een containerkade. Tegenover dit financiële voordeel staat echter een zeer strikte en goed afgestemde logistieke planning. Zo dient er per geloste container een containerchassis aan de kade klaar te staan waarop de container geplaatst kan worden en die vervolgens met een trekker naar zijn eindbestemming wordt gereden (en omgekeerd voor het laden van containers). Containers kunnen kortstondig op de chassis blijven, maar er kan geen sprake zijn van volwaardige stockagefaciliteiten van containers. Het ROC wordt als het ware een kortstondige overstaplocatie van containers tussen weg en kanaal. Het aantal vereiste chassis zal afhangen van het aantal verscheepbare containers enerzijds en van de tijd dat de chassis onderweg zijn van en naar de verladers anderzijds. Tot slot is er voldoende parkeergelegenheid te voorzien voor de wachtende of ongebruikte containerchassis.

Andere concepten die eventueel meegenomen kunnen worden om de aantrekkelijkheid van containeroverslag te verhogen:

⁶ Cfr. nota Lean Container Terminal Aalter, Carl Verhamme, januari 2019

- RO-RO-systeem, zoals bv. wordt geopperd in het “Trail on Barge” concept waarover het VIL momenteel een haalbaarheidsonderzoek wil starten,
- Dwars laden en lossen van 20ft afzet- of haakcontainers met PSB (op voorwaarde dat de hellingshoek tussen kade en barge niet te groot is).

De gelimiteerde doorvaarthoogte doorheen Brussel van maximaal twee lagen (geladen) containers is een andere beperkende factor voor de rendabiliteit.

Tot slot dient ook rekening gehouden te worden met de minimum call van 30 containers die geldt in de Antwerpse haven om de daar heersende congestieproblematiek het hoofd te bieden. Mogelijke oplossing is het opzetten van een pendeldienst met bv. TTB (Brussel) of Van Moer (Cargovil Vilvoorde) zoals al het geval is met Garocentre in La Louvière. Zo zou het ROC als satellietpost deel kunnen uitmaken van een groter, gestructureerd geheel.

5.5 Besluit tonnagepotentieel

Voor dit potentieelonderzoek zijn een twintigtal bedrijven gecontacteerd voor een gesprek om de haalbaarheid van een ROC in Sint-Pieters-Leeuw nader te onderzoeken. Het ging om 18 verladers en 4 logistieke dienstverleners.

Van de verladers waren 6 bedrijven daadwerkelijk geïnteresseerd in de mogelijkheden van een ROC.

De potentieelstudie levert vooral containers op, naast een structurele grondverzetactiviteit. Er werden 3.500 à 4.000 (geladen) containers opgetekend. Dit resultaat is zeker bemoedigend, maar jammer genoeg onvoldoende om op economisch verantwoorde wijze een ROC op te starten. Naargelang de operationele omstandigheden heeft een terminal enkele tienduizenden containers nodig om rendabel te zijn.

Desalniettemin brengt de enquête duidelijk aan het licht dat er oplossingen vereist zijn om de mobiliteitsproblematiek op een duurzame wijze aan te pakken.

6. Vervolgtraject

6.1 Uitdagingen

De ruimtelijke troeven bieden de bedrijvenzone 3 Fonteinen een bovenregionale uitstraling die in termen van binnenvaartpotenties zeker gevaloriseerd kan worden.

De alomtegenwoordige mobiliteitsproblematiek die zowel het personen- als het goederenvervoer treft, zet aan tot het realiseren van een brede en doordachte waaier van structurele oplossingen. De uitbouw van een ROC als multimodale hub die overweg kan met de goederenstromen van kleinere verladers is er één van, naast o.m. de aanleg van een fietssnelweg tussen Halle en Brussel, of de bouw van de nieuwe brug t.h.v. de bedrijvenzone 3 Fonteinen.

Het feit dat het potentieelonderzoek een tonnagepotentieel aan het licht brengt dat vooral containers bevat (die een complexer en duurder logistiek proces vereisen) en op de koop toe onder de kritische massa ligt, werkt de onzekerheid van de rendabiliteit in de hand, en noopt tot innovatieve, slimme oplossingen.

De Vlaamse Waterweg hoort hierbij een voortrekkersrol te spelen.

6.2 Ambities

De missie van de Vlaamse Waterweg indachtig houdende, kunnen volgende ambities als uitgangsprincipes gesteld worden:

- Optimale benutting van de watergebonden ligging.
Gezien de ruimte beschikbaar voor watergebonden ontwikkelingen algemeen gesteld beperkt is, zou alles in het werk gesteld moeten worden om deze zoveel mogelijk te vrijwaren van activiteiten die de nabijheid van de waterweg in mindere mate vereisen. Een efficiënte toegang tot de waterweg dient niet alleen verzekerd te worden voor de eerstelijns watergebonden bedrijven, maar tevens voor de tweede- en derdelijns watergebonden bedrijven. Zo kan het ROC zijn dienstverlenende functie ten volle uitspelen.
- Een bedrijventerrein met duurzame inrichtingsprincipes, met aandacht voor een efficiënte inrichting en ontsluiting.
Het strategische project Zennevallei biedt de opportuniteit om de bedrijvenzone beter, groener en slimmer in te richten. Er wordt gestreefd naar samenwerking tussen bedrijven. Een ROC is daar één voorbeeld van, maar andere vormen van “shared services” komen eveneens in aanmerking. Tevens onderzoekt de provincie de mogelijkheid tot efficiënt gebouwenbeheer en het opzetten van een warmtenet tussen de verschillende bedrijven.
- Marktconforme projectontwikkeling, waarbij ontplooiing van zowel watergebonden bedrijvigheid als duurzame mobiliteit voorop wordt gesteld.
Hierbij kan gestreefd worden naar een optimale afweging van maximaal tonnage enerzijds en maximaal van verladers anderzijds.

Wil men deze ambities realiseren, dan zijn o.m. volgende acties noodzakelijk:

- Actieve ondersteuning en opvolging van het realisatieproces van het ROC. Dit houdt o.m. het uitklaren van het gewenste saneringstraject in, alsook het waarborgen van een efficiënte inrichting van het terrein en het opzetten van een optimale aanpassing van de kaaimuur.
- Sturend optreden bij het planologisch proces teneinde erover te waken dat er zich meer bedrijven komen vestigen die de uitdaging willen en kunnen aangaan om daadwerkelijk gebruik te maken van de waterweg.
- De daar aanwezige bedrijven aanzetten tot samenwerking, of het nu in kader van een ROC, dan wel in kader van duurzame ruimtegebruik of mobiliteit past.

6.3 Afweging

Het perceel beschikt over troeven dankzij dewelke een traditionele vermarkting, in de vorm van een concessie, naar alle waarschijnlijkheid vrij eenvoudig en succesvol opgestart kan worden, en dit ondanks de saneringsplicht.

Vanuit beleidsmatig oogpunt en de mobiliteitsproblematiek indachtig houdende, stellen we echter vast dat het aanbod aan multimodale oplossingen voor het goederenvervoer in de regio ondermaats is. Ondanks de potenties van het KBC kunnen betrekkelijk weinig bedrijven er daadwerkelijk gebruik van maken.

Voor verladers wiens goederenstromen weliswaar in aanmerking voor vervoer via de waterweg, maar die niet beschikken over een (toegang tot een) watergebonden terrein / overslagfaciliteiten / aangepaste opslag / expertise, kan een ROC een oplossing bieden.

De aantrekkelijkheid, en daarmee het succes van een ROC hangt af van een aantal belangrijke voorwaarden:

- de overslaginfrastructuur moet voldoende gediversifieerd en aangepast zijn aan de diverse noden,
- het belang van samenwerking moet worden ingezien:
 - o bereidheid tot samenwerking en bundelen van stromen,
 - o bereidheid tot samenwerking tussen verladers en ROC-exploitant ,
 - o bereidheid tot samenwerking tussen de verschillende gewestelijke en gemeentelijke overheden,
 - o enkele mogelijke voorbeelden:
 - opstarten van een container shuttledienst van de containerterminal van Brussel of Vilvoorde,
 - creëren van synergiën met het Brusselse Materialendorp (BCCC, Brussels Construction Consolidation Centre),
 - aansluiten op het project Noord-Zuidverbinding,
 - inspelen op het ruimtegebrek voor watergebonden activiteiten in de Brusselse regio,
- slimme oplossingen moeten worden uitgewerkt om de geïdentificeerde zwaktes op zijn minst te compenseren (zoals bv. 2 laag doorgang containers doorheen Brussel, overslagconcept voor laden en lossen van containers,...)

- deelname aan het ROC-concept moet een duidelijke meerwaarde bieden, niet alleen op het vlak van mobiliteit in zijn algemeenheid, maar ook en vooral op het vlak van logistieke diensten die aansluiten op reële behoeften van de verladers:
 - o tijdelijke opslag
 - o voor- en of natransport
 - o VAL: Value Added Logistics

6.4 Marktraadpleging

In wezen zijn er drie scenario's om het terrein te vermarkten:

- vermarkting aan één enkele concessionaris,
- vermarkting met het oog op een ROC,
- vermarkting die een combinatie van unieke concessionaris en ROC mogelijk maakt.

De eerste optie is, zoals eerder gesteld, vrij eenvoudig op te starten en te realiseren. Als gunningsvoorwaarden kunnen o.m. de sanering en een zo hoog mogelijk overslagtonnage opgelegd worden.

Dit scenario heeft als dubbel voordeel dat de vermarktprocedure eenvoudig is, en het tonnagerendement hoog kan zijn. Het nadeel is echter dat er slechts één partij kan genieten van de watergebonden faciliteiten. Er is geen aanbod voorzien voor bedrijven die niet beschikken over een toegang tot het kanaal.

Het tweede scenario gaat uit van de idee dat het volledige terrein ingericht wordt ten dienste van derden, zijnde verladers. Deze verladers zijn wellicht niet op het terrein zelf gevestigd. Het terrein wordt gesaneerd, ingericht en geëxploiteerd door een logistieke dienstverlener. Deze staat in voor de aanpassing van de kade zodat overslag van verschillende soorten goederen mogelijk is. De aanpassing van de kade kan worden gesubsidieerd in het kader van een PPS-structuur. Er is mogelijkheid tot tijdelijke stockage, eventueel aangevuld met andere logistieke diensten. De logistieke dienstverlener verzorgt zowel het transport over het water als het voor- en/of natraject over de weg. Hij zet aan tot samenwerking en bundelt waar mogelijk.

In dit scenario trekt men volledig de kaart van het wensbeeld van een ROC. Het is echter nog maar de vraag of dit wensbeeld realistisch dan wel financieel haalbaar is, en dat er een logistieke dienstverlener gevonden wordt die bereid is zowel de extra kost van een sanering, de onzekerheid van de deelname van de verladende bedrijven als de investering in een innovatief containeroverslagconcept te dragen.

Het derde en laatste scenario pleit, de voor- en nadelen van scenario 1 en 2 indachtig houdende, voor een combinatie van scenario 1 en 2. Dit scenario staat enerzijds open voor een watergebonden activiteit van een concessionaris, maar stelt anderzijds voorwaarden op die de uitbouw van een ROC garanderen:

- inrichting van het terrein laat voldoende ruimte over voor tijdelijke overslag,
- aanpassing van de kade laat overslag van containers toe,
- parkeerfaciliteiten voor containerchassis,
- terrein en kaden moeten toegankelijk zijn voor derden.

Met deze combinatie is er zowel garantie voor rendabele watergebonden activiteiten, voldoende overslag als de uitbouw van een ROC, inclusief overslag van containers.

Hierbij kan ook gespeeld worden met de idee om de activiteit van de concessionaris op korte termijn te vermarkten. Stel dat het ROC vroeger dan verwacht een succes wordt, dan kan dat deel dat aan één enkele concessionaris werd toevertrouwd sneller in het ROC-gebeuren ingeschakeld worden.

7. Conclusie

De Vlaamse Waterweg wenst het perceel gelegen in de bedrijvenzone 3 Fonteynen uit te bouwen tot een ROC.

Het succes van een ROC hangt van een aantal factoren:

- ruimtelijke factoren,
- voldoende tonnages,
- operationele en financiële haalbaarheid.

Het perceel in kwestie, gelegen in de bedrijvenzone 3 Fonteynen te Sint-Pieters-Leeuw, beschikt alvast over heel wat ruimtelijke troeven, waaronder de nabijheid van Brussel, de toekomstige brugontsluiting naar de RO, en een voldoende grote oppervlakte.

Om het tonnagepotentieel in te schatten, werd een 25-tal bedrijven aangesproken. Er werd bewust voor gekozen om niet alleen de bedrijven in de directe omgeving van de bedrijvenzone 3 Fonteynen aan te spreken, maar ook bedrijven die meer zuidwaarts langsheen het kanaal zijn gevestigd. Uit de bevraging bleken vooral bedrijven met containertransporten geïnteresseerd in het concept van het ROC. Samen werd een potentieel van 3.500 à 4.000 containers opgetekend. Een aanmoedigend volume, en eveneens een sterk signaal dat modal shift oplossingen noodzakelijk zijn, maar echter onvoldoende om een rendabele containeroverslag te overwegen.

Ook wat betreft het operationele luik zijn er een aantal aandachtspunten. Doorgaans zijn tienduizenden TEU's vereist vooral een containerterminal rendabel genoemd kan worden. Willen we de mogelijkheid voorzien om een kleiner aantal containers via binnenvaart te vervoeren, dan zullen innovatieve oplossingen uitgewerkt moeten worden. Er wordt bv. gedacht aan overslag met een telescoopkraan, gecombineerd met voor- en natransport via containerchassis.

Samenwerking en inspelen op bestaande netwerken is essentieel om het ROC voldoende slagkracht te geven, en dit vanuit verschillende invalshoeken.

Op exploitatieniveau kan samenwerking tussen verschillende vormen van watergebonden expertise (bv. verladers – logistieke dienstverleners, bulk/palletgoed/containers) ervoor zorgen dat er voldoende tonnages overgeslagen kunnen worden.

Ook op beleidsniveau is samenwerking een absolute must, zodat beleidsdoelstellingen correct op elkaar aansluiten en elkaar niet tegenspreken of contraproductief werken.

Samenwerkingsvormen tussen bestaande netwerken, zoals het opzetten van een shuttle containerdienst vanuit Vilvoorde of Brussel, of het inspelen op de uitbouw van het Brusselse Materialendorp of de Noord-Zuidverbinding, kunnen extra opportuniteiten bieden.

Er wordt gepleit voor een vermarkting waarbij gestreefd wordt naar de opzet van een ROC, en dit in combinatie met de mogelijkheden van een traditionele concessie.