

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



INLANAV

Innovative Inland Navigation

Persmap

Het Zalmhuis – Rotterdam

Persconferentie 19 oktober 2010



KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Inhoudstafel

●	Programma	3
●	Persbericht	4
●	Projectvoorstelling	6
●	Projectdoelstellingen	8
●	Meer informatie	13
●	Partners	14
●	Bijlagen	16
.	Presentatie project	
.	Brochure	
.	Aanwezigheidslijst	

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Programma

- 10u30 Onthaal
- 10u45 Verwelkoming door Eric Van den Eede, algemeen directeur - Waterwegen en Zeekanaal NV
- 10u50 Toelichting van het **INLANAV**-project door Willy Robijns, projectmanager
- 11u05 Panelgesprek met projectpartners
Panelleden:
- Johan Overmeer, operational manager, en Anton van Megen, technical manager – Research Small Barges BV
- Leen Schipper, directeur – Schipco BV
- Edwin van Hassel, wetenschappelijk medewerker – Universiteit Antwerpen - Departement Transport en Regionale Economie
- 11u25 Vraagstelling
- 11u40 Aperitief en verdere bespreking
- 12u00 Lunch
- 13u30 Einde

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Persbericht

INLANAV - Innovatieve binnenvaart voor het goederenvervoer over kleinere waterwegen

Noord West Europa beschikt over een fijnmazig waterwegennetwerk. Dat is een belangrijke troef om de mobiliteit te beheersen en om zo onze regio's leefbaar te houden. In die zin is de binnenvaart een volwaardig alternatief voor het wegvervoer, gelet op de toenemende congestie van de wegen. De binnenvaart is een betrouwbare, veilige, milieuvriendelijke en stille modus.

De kleine waterwegen van het waterwegennetwerk verbinden belangrijke internationale centra en hebben een groot economisch potentieel. Het inzetten van schepen op deze waterwegen kan verder worden verbeterd.

Innovative Inland Navigation (**INLANAV**) wil het vervoer op de kleine waterwegen optimaliseren en stimuleren via nieuwe technologieën en logistieke concepten om schaalvoordelen te creëren, zodat de modus binnenvaart kostenefficiënt en performant kan ingezet worden.

Publieke en private partners uit Nederland, Frankrijk en België (Vlaanderen) zetten samen hun schouders onder dit transregionale project met de steun van het Europese programma Interreg IVB Noord West Europa.

Het **INLANAV**-project loopt tot juni 2012 en heeft als doel om het gebruik van de kleine waterwegen in Noord West Europa te optimaliseren en te stimuleren. Op die manier kan de toekomst van deze waterwegen verzekerd worden.

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Door middel van drie “work packages” zal aan deze doelstelling gewerkt worden binnen

INLANAV:

1. Het aantonen dat gekoppelde schepen ook nieuwe marktsegmenten, met name paletten en big bags, kunnen bedienen. Dit door binnenschepen te koppelen en ze met een kleine hijskraan uit te rusten, zodat ze zelfstandig kunnen laden en lossen. Dit verdubbelt de vervoerscapaciteit en verlaagt de overslagkosten.
2. Het ontwikkelen van een “volgende generatie” Waterslagconcepten met nadruk op technologische innovaties, het gebruik van nieuwe materialen en nieuwe logistieke concepten. Daartoe wordt een platform aangeboden om verschillende innovatieve projecten die zich toespitsen op gekoppelde binnenschepen samen te brengen. Deze projecten gaan van duwbakken die door elektromotoren worden aangedreven, tot het realiseren van een automatisch geleid binnenschip met een groter scheepsruim al dan niet volledig gebouwd uit composietmateriaal.
3. Het harmoniseren van bemanningsregels om de internationale exploitatie van gekoppelde schepen te faciliteren. Binnenvaartondernemers zijn immers meer en meer internationaal actief, maar toch verschillen deze voorschriften momenteel van elkaar. Door deze regelgeving te harmoniseren zal dit het internationale goederenvervoer van gekoppelde schepen ten goede komen.

Om het voormelde project te kunnen realiseren, is een budget voorzien van in totaal ongeveer 960.000 euro waarvan de helft wordt voorzien door Interreg.

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Projectvoorstelling

De voordelen van de binnenvaart zijn algemeen gekend. Binnenvaart is milieuvriendelijk, veilig en betrouwbaar. Als gevolg van de toenemende congestie op de wegen en de toenemende maatschappelijke aandacht voor het verminderen van de carbon footprint, kijken verladers hoe langer hoe meer naar innovatieve intermodale transportoplossingen. Desalniettemin bestaan er vandaag voor de binnenvaart nog verschillende uitdagingen. Zo is binnenvaart bijvoorbeeld zeer competitief voor het vervoer van containers en bulkkladingen, maar biedt het nog te weinig oplossingen voor geünitiseerde ladingen zoals paletten en big bags. Dit geldt zeker voor goederenstromen langsheen kleinere waterwegen, waar kleine schepen onvoldoende schaalvoordelen kunnen bieden om competitief te kunnen zijn.

Nieuwe technologische en logistieke inzichten vergroten evenwel gradueel de service scope van de binnenvaart. **INLANAV** biedt innovatieve oplossingen voor het vervoer van geünitiseerde ladingen over kleinere waterwegen.

INLANAV is een eenvoudig maar innovatief concept

In 2006 werd het ECSWA-project (ook Waterslag genoemd) gelanceerd onder het Europese steunprogramma INTERREG III B North-West Europe. Dit project had tot doel om het vervoer van bulk ladingen en containers over kleinere waterwegen te stimuleren. ECSWA heeft de haalbaarheid aangetoond van het vervoer van deze ladingen in 2 gekoppelde schepen die autonoom door de sluisen kunnen varen.

De voordelen van het koppelen van bestaande schepen werden aangetoond d.m.v. verschillende proefvaarten in Vlaanderen en Nederland. Na de succesvolle afronding van ECSWA in 2008, heeft de binnenvaartsector het concept in de praktijk toegepast. Gekoppelde binnenschepen worden momenteel hoe langer hoe meer ingezet.

INLANAV bouwt verder op de resultaten van dit succesverhaal, én gaat een stap verder. Binnen het kader van drie 'work packages' zullen een aantal concrete acties worden ondernomen, essentieel voor het welslagen van het project. **INLANAV** wil aantonen dat het

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



concept van gekoppelde schepen ook haalbaar is voor het (grensoverschrijdende) vervoer van geünitiseerde ladingen zoals big bags en pallets. Tevens zal het project leiden tot de ontwikkeling van een tweede generatie gekoppelde binnenschepen door het gebruik van state-of-the-art technologieën en logistieke know-how. En 'last but not least' worden ook de bemanningsregels die gelden in België, Nederland en Frankrijk, onder de loupe gelegd met het doel om ze te harmoniseren met het oog op het mogelijk maken van een rendabele exploitatie van de gekoppelde schepen.

INLANAV vraagt participatie van verladers

Een modal shift van geünitiseerde ladingen van de weg naar de binnenvaart kan enkel maar gerealiseerd worden wanneer het concept beantwoordt aan de eisen en verwachtingen van de verladers. Niet alleen hun input, maar ook de samenwerking met de verladers is essentieel.

Gesprekken zullen georganiseerd worden met verladers in Nederland, België en Frankrijk om concrete ladingstromen met **INLANAV** -potentie te kunnen identificeren. Op basis van deze interviews worden vervolgens verschillende business cases uitgewerkt om de voordelen van het concept te illustreren. Tot slot, zullen er enkele proefvaarten georganiseerd worden.

INLANAV wordt gesteund door de Europese Unie.

Het **INLANAV**-project wordt uitgevoerd onder het INTERREG IV B North-West Europe programma. Het project is een transnationale samenwerking tussen publieke en private partners in Nederland, België en Frankrijk. De publieke partners zijn Waterwegen en Zeekanaal NV (B), nv De Scheepvaart (B) en Voies Navigables de France (FR).

De private partners zijn de Universiteit Antwerpen – Departement Transport en Ruimtelijke Economie (B), Research Small Barges BV (NL), Schipco BV (NL). Buck Consultants International verzorgt de coördinatie van het project.

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



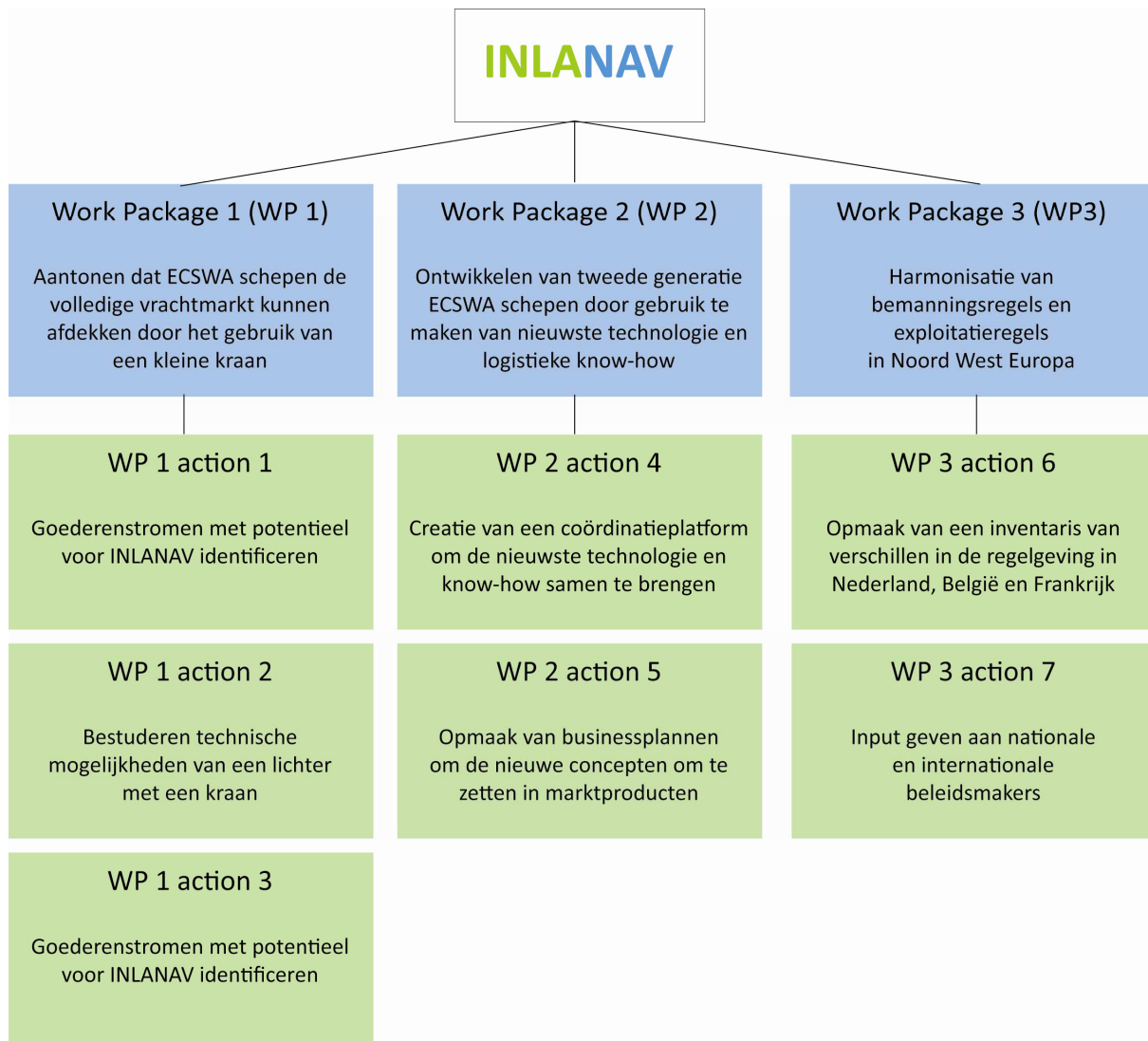
Projectdoelstellingen

A. De drie doelstellingen van INLANAV zijn:

1. Aantonen dat ECSWA-schepen de gehele vrachtmarkt kunnen bedienen door gebruik van een kraan, inclusief palletten en big bags. Deze doelstelling zal bereikt worden door drie acties.
 - a. Identificeren van concrete geünitiseerde vrachtstromen met INLANAV-potentieel, langs kleine waterwegen in Vlaanderen, Noord-Frankrijk en Nederland.
 - b. Onderzoeken van de technische haalbaarheid van een schip uitgerust met een kraan voor de kleine waterwegen, door de oprichting van een technische 'task force'.
 - c. Organiseren van transnationale proefvaarten.
2. Ontwikkelen van "tweede generatie" waterslagschepen (innovatief en milieuvriendelijk) door gebruik te maken van de meest recente technologische en logistieke kennis. Deze doelstelling wordt bereikt door middel van twee acties.
 - a. Creëren van een synergetisch en coöperatief platform om up-to-date technologieën en know-how samen te brengen. Monitoren van de voortgang van de drie projecten: Universiteit Antwerpen (Departement Transport en Ruimtelijke Economie), Research Small Barges BV en Schipco BV.
 - b. Opstellen van businessplannen als ondersteuning bij het vlot op de markt brengen van het nieuwe type schepen.
3. Harmoniseren van bemannings- en exploitatieregels in Noord West Europa met als doel het faciliteren van transregionale stromen. Dit houdt twee acties in:
 - a. Inventariseren van de verschillen in het wettelijk kader in Nederland, België en Frankrijk.
 - b. Input geven aan nationale en internationale beleidsmakers met het oog op de harmonisering van het wettelijk kader.



B. Schematische voorstelling :



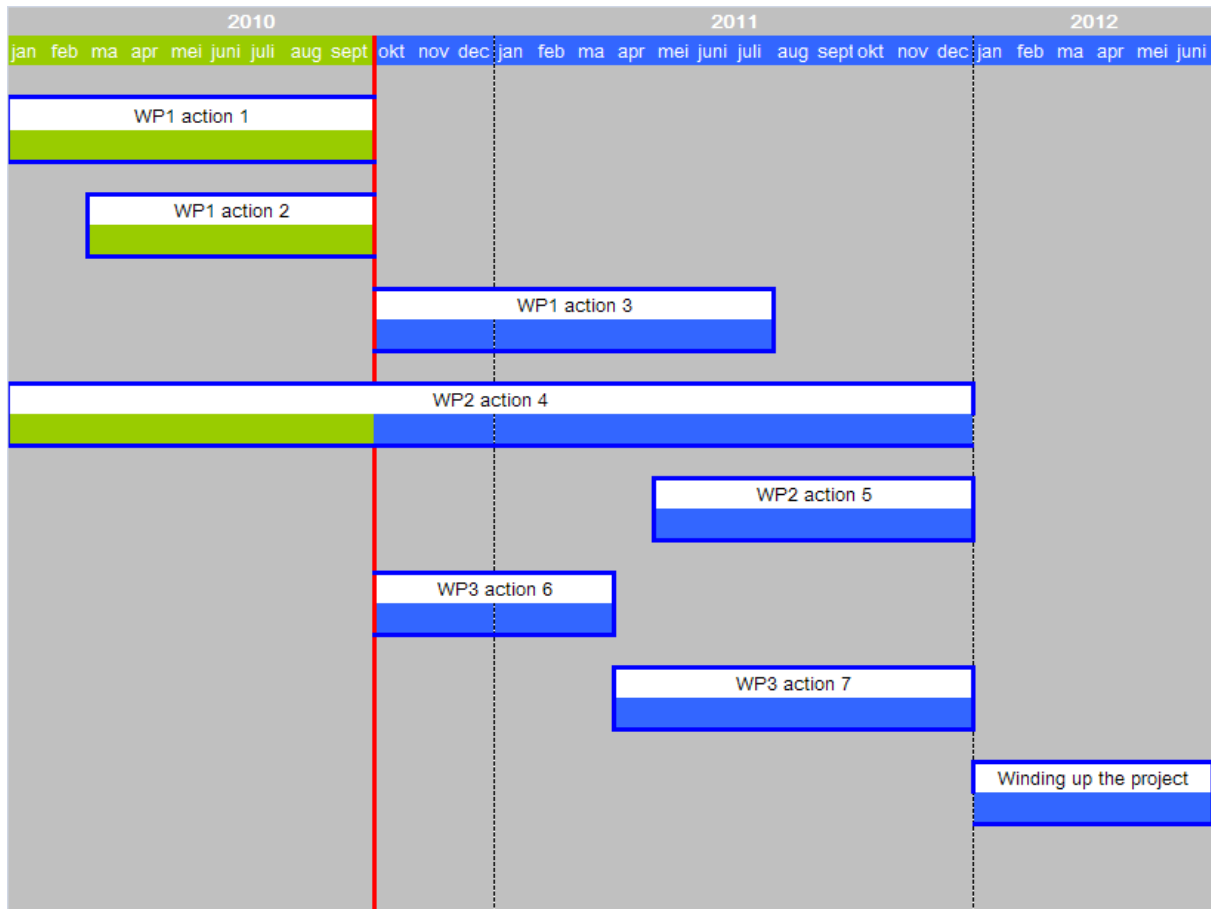
KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



C. Overzicht en timing van de INLANAV acties:



KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



D. Extra toelichting bij de INLANAV doelstellingen:

1. Het innovatieve idee achter INLANAV is de uitrusting van gekoppelde schepen met een kraan die het autonoom laden en lossen van geünitiseerde ladingen mogelijk maakt. Dit concept biedt oplossingen aan verladers om hun transporten op een milieuvriendelijke en kostenefficiënte wijze te organiseren. Verladers kunnen hun goederenstromen bundelen en met de binnenvaart vervoeren zonder te moeten investeren in eigen laad- en losinstallaties.

INLANAV focust specifiek op de kleinere waterwegen (Klasse II) in Noord West Europa. De gekoppelde eenheden op deze waterwegen kunnen een gemiddelde capaciteit bereiken van ca. 400 big bags of meer dan 340 europallets (indien 2 hoog geladen wordt), wat overeenstemt met ca. 44 vrachtwagens.

Het ECSWA-project (Waterslag) heeft duidelijk aangetoond dat, terwijl de laadcapaciteit op de kleinere waterwegen verdubbelt, de exploitatiekosten gemiddeld slechts met 50% toenemen. Dit resulteert in lagere vrachttarieven die uiterst competitief zijn.

2. INLANAV biedt een gemeenschappelijk, synergetisch platform aan onderstaande drie projecten opdat de kracht van elk van deze projecten kan versterkt worden en dubbel werk vermeden wordt:
 - Universiteit Antwerpen (Departement Transport en Ruimtelijke Economie), waarbij duwbakken van de grootte van een schip van het type Kempenaar worden gekoppeld en geduwd door een duwboot. De duwbakken kunnen autonoom varen met behulp van een elektrische motor.
 - Research Small Barges BV stelt de Q-barge voor, een nieuw type standaardschip zonder woonruimte en met 20 tot 25% meer laadruimte. Dit schip beschikt over een computergestuurd navigatiesysteem en een geautomatiseerd laad- en lossysteem. Daarnaast wordt de Q-barge gedeeltelijk gebouwd met nieuwe materialen. Op grotere vaarwegen kunnen twee tot vier schepen gekoppeld worden.

KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



- Schipco BV is een project uitgaande van aangepaste spitsen in die zin dat ze volledig gemaakt worden uit composiet en uitgerust worden met een eigen aandrijving. Deze zouden vooral ingezet worden voor trafiek vanuit de zeehavens naar Frankrijk. Bedoeling is dat ze gekoppeld varen op de grote waterwegen en nadien autonoom ingezet kunnen worden op de kleine Franse kanalen.
3. De bemanningsregels verschillen in Noord West-Europese landen. **INLANAV** zal de afwijkingen in de nationale regelgevingen in kaart brengen en een positioneringsdocument opmaken. Deze paper wordt de basis voor het pleidooi bij de Belgische, Franse en Nederlandse transportministeries, maar ook bij de Europese Commissie en de CCR om bemannings- en exploitatieregels op elkaar af te stemmen. Dit heeft immers een significant effect op een efficiënte en rendabele uitbating van gekoppelde schepen.

KOPPELING

SAMENWERKING

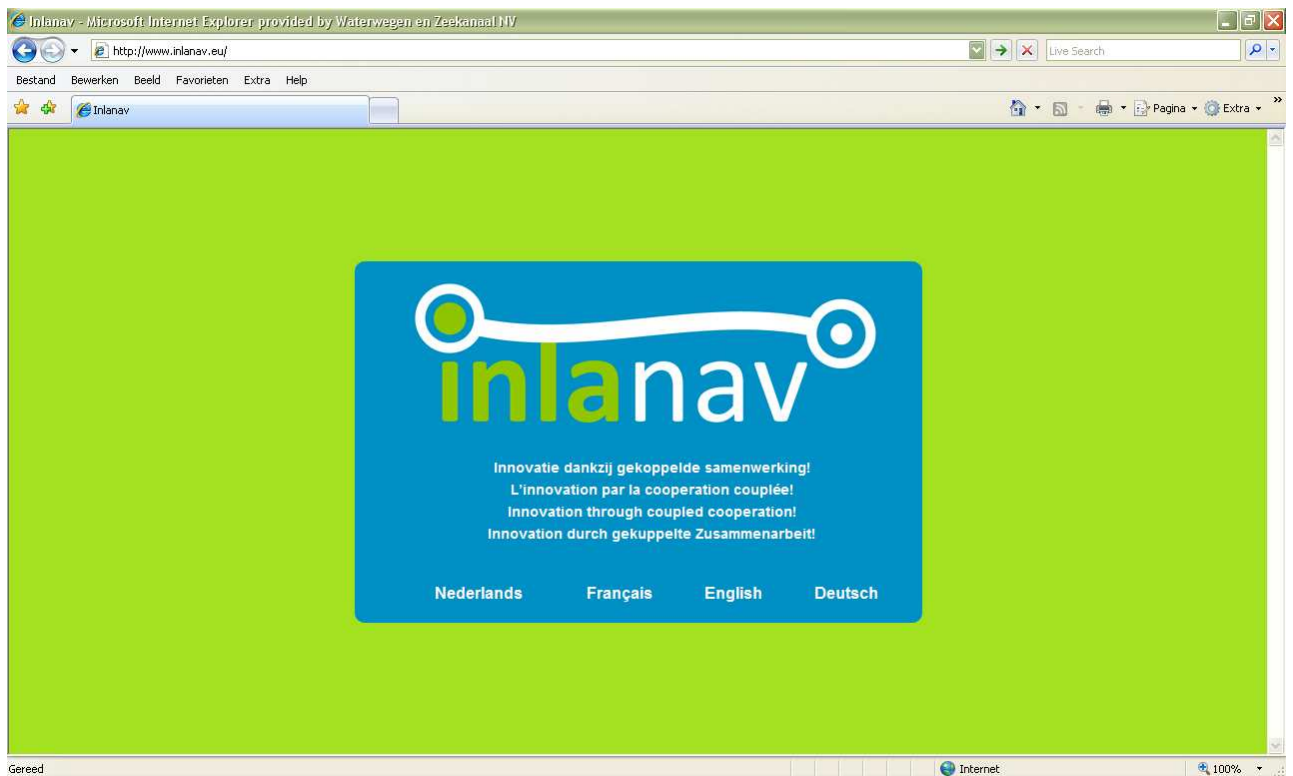
INNOVATIE



Meer informatie

Voor meer informatie, kijk ook op de **INLANAV** website:

www.inlanav.eu



KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Partners

Waterwegen en Zeekanaal NV (B)

Dhr. Willy Robijns of Mevr. Joke Sips

Tel.: +32 (0)3 860 62 11

Mail: willy.robijns@wenz.be

Mail: joke.sips@wenz.be



NV De Scheepvaart (B)

Dhr. Joël Bijmens

Tel.: +32 (0)11 298 400

Mail: j.bijmens@descheepvaart.be



Voies Navigables de France (FR)

Dhr. Philip Mauge

Tel.: +33 (0)3 21 63 24 24

Mail: philip.mauge@vnf.fr



Universiteit Antwerpen (B)

Dhr. Thierry Vanelslander

Tel.: +32 (0)3 265 40 34

Mail: thierry.vanelslander@ua.ac.be



KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Schipco BV (NL)

Dhr. Leen Schipper

Tel.: +31 (0)642 74 17 21

Mail : info@schipcobv.eu



Research Small Barges bv (NL)

Dhr. Johan Overmeer

Tel.: +31 (0)20 606 30 60

Mail: johan.overmeer@overmeer.com



Buck Consultants International

Dhr. Karel Vanroye

Tel.: +32 (0)2 709 77 50

Mail: karel.vanroye@bciglobal.com



KOPPELING

SAMENWERKING

INNOVATIE



Bijlagen

- Presentatie project
- Brochure
- Aanwezigheidslijst