

Het beroepsgoederenvervoer over de weg

L. De Wilde, Sekretaris-Generaal SAV

De internationale roeping van België is vandaag een onbetwistbaar feit geworden. In de belangrijke bijdrage van de Westvlaamse regio tot de nationale economie kunnen wij eveneens het wegvervoer als stuwende kracht bij uitstek weerhouden.

Onze vervoermodus bestaat voor een snel en efficiënt transport, waar chauffeur en ondernemingshoofd garant staan voor een kwaliteitsvolle service. Insiders weten wel dat de eisen van het cliënteel vandaag verstrekkender zijn dan deze van voor een paar jaar.

Het wegvervoer is op deze nieuwe verlangens van 'total service' gaan inspelen: opslag, overslag, ro-ro, doeaneformaliteiten en dies meer behoren tot de reële mogelijkheden. Niet voor niks neemt het wegvervoer 70% van de te vervoeren massa voor zijn rekening.

De wegeninfrastructuur laat toe om op een gepaste wijze in te spelen op en vooral komplementair te zijn aan de andere vervoermodi, ondermeer het maritiem en het luchtvervoer. Het harmonieus inspelen van deze verschillende vervoerwijzen verzekert een kwaliteits-service waar alleen de klant de winnaar van is.

Verschuiving van eigen naar beroepsvervoer

Beroepsgoederenvervoer over de weg is vervoer, gericht voor derden; het betekent dat de transportactiviteit afhankelijk is gesteld van het bezit van een vergunning. Welnu, recente statistieken wijzen uit dat commerciële en industriële bedrijven steeds meer een beroep doen op beroepsgoederenvervoerders over de weg voor hun verzendingen en hun distributie. Daarbij stoten zij dikwijls hun 'eigen' vervoer, d.w.z. het vervoer van hun goederen met eigen transportmiddelen, af.

In dit artikel willen wij even de context belichten waarin deze verschuiving plaatsgrijpt.

Enkele cijfers van het Belgisch beroepsgoederenvervoer over de weg bieden de gelegenheid om de verschuivingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg even te analyseren.

Een eerste vaststelling is dat het totaal aantal ondernemingen in de sektor — namelijk 8.266 op 1 januari 1983 — sedert 1972 met een kwart gedaald is en sedert 1965 zelfs met 40%.

Deze evolutie duidt geenszins op een achteruitgang van de sektor, wel integendeel. Tijdens de afgelopen 15 jaren is het voertuigenpark immers spektakulair gestegen. Op het einde van de zestiger jaren beliep de stijging zelfs rond de 10% per jaar. Het is pas in 1981 dat het totaal aantal voertuigen lichtjes terugliep: van 57.008 op 1.1.81 tot 56.159 per 1.1.83, doch opnieuw stijgend naar 58.147 op 1.1.85.

Nog sterker dan het aantal voertuigen steeg het

laadvermogen van de voertuigen. De 43.417 voertuigen met laadvermogen stellen samen immers bijna 668 duizend ton laadvermogen ter beschikking, dat is gemiddeld 15,4 ton per voertuig en 81 ton per onderneming.

In het wegvervoer is dan ook een duidelijke concentratietendens aan het spelen: de bedrijven worden alsmar groter. Op 1 januari 1970 waren er gemiddeld slechts 3,2 voertuigen per onderneming terwijl dat er nu al 7,1 zijn.

De provincie West-Vlaanderen speelt een zeer belangrijke rol in het Belgisch wegvervoer; 1.093 ondernemingen zijn in deze regio gevestigd. Trekkende voertuigen zijn hier het meest vertegenwoordigd.

Kenschetsend voor de gang van zaken in de deelsektoren is de evolutie van de verschillende voertuigtypes. Het aantal kipwagens daalde sedert 1973 met 20%, wat een gevolg is van de daling van de openbare werken en van de crisis in de bouwnijverheid. De voertuigen voor algemeen vervoer (huifwagens, gesloten, enz.) en de tankwagens gingen flink vooruit, terwijl de gespecialiseerde voertuigen (koel-, vries- en speciale voertuigen) hun aantal verdrie- en zelfs verviervoudigd hebben. Deze voertuigen worden nog steeds talrijker, ondanks de crisis. Ook het fenomeen 'traktie- en containervervoer' gaat crescendo.

Deze ononderbroken specialisatie van het materieel vormt onbetwistbaar één van de belangrijkste aspecten van de soepelheid van het wegvervoer. De relatief korte afschrijvingstermijn van het materieel — in vergelijking met de andere vervoertakken — geeft de wegvervoerders de gelegenheid hun materieel frequent aan te passen aan de behoeften van de verladers.

Stijgend transportaandeel

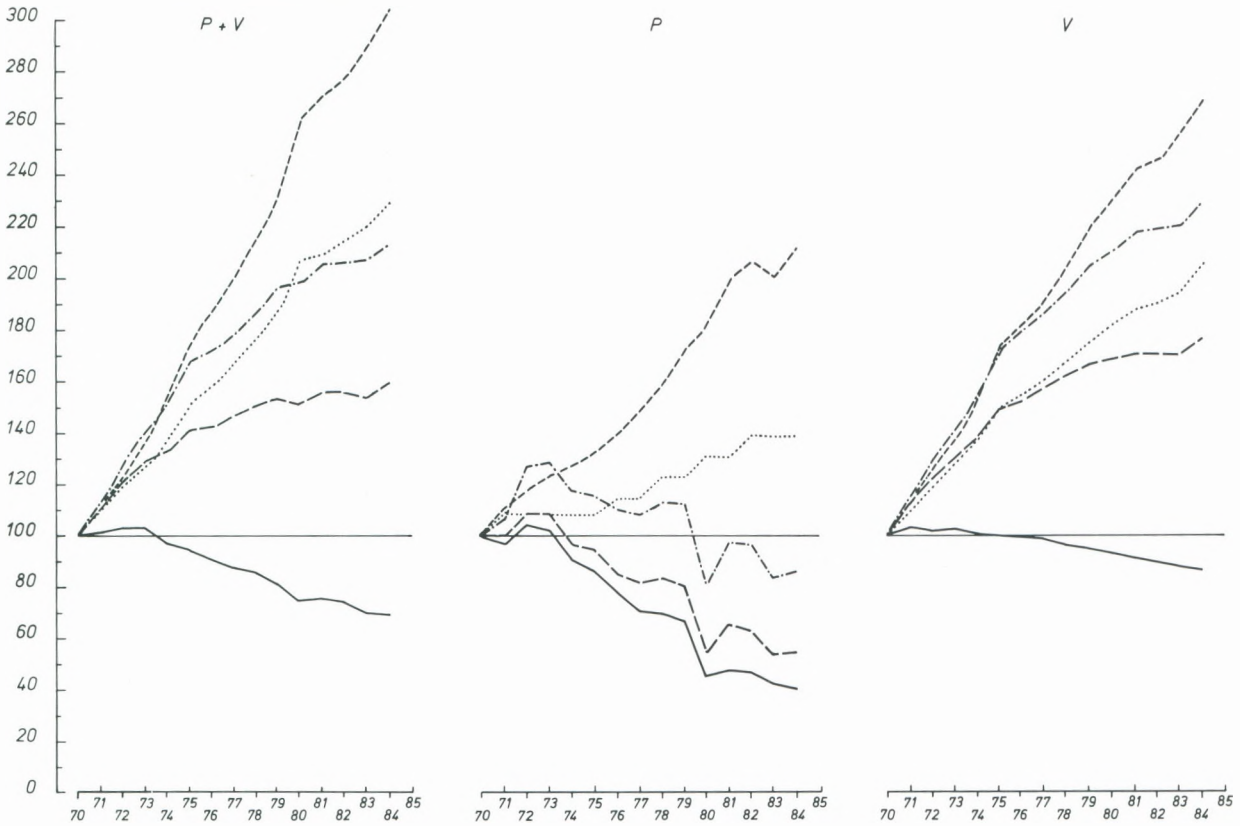
Het wegvervoer is met de jaren uitgegroeid tot de belangrijkste vervoertak. Eigen- en beroepsvervoer over de weg samen vervoeren immers circa 2/3 van alle tonnen. Door de economische crisis is deze tendens nog versterkt. Spoorvervoer en binnenscheepvaart worden zwaarder getroffen door de crisis dan het wegvervoer, aangezien zij vooral afhankelijk zijn van de (sterker getroffen) massa-trafiek.

Ook de verhouding tussen eigen- en beroepsvervoer over de weg ondergaat echter wijzigingen. Van 1965 tot 1982 is het aandeel van het binnenlands eigen vervoer afgenomen van 64 tot 55%. Het beroepsvervoer heeft zijn aandeel in dezelfde periode zien oplopen van 36 tot 45%.

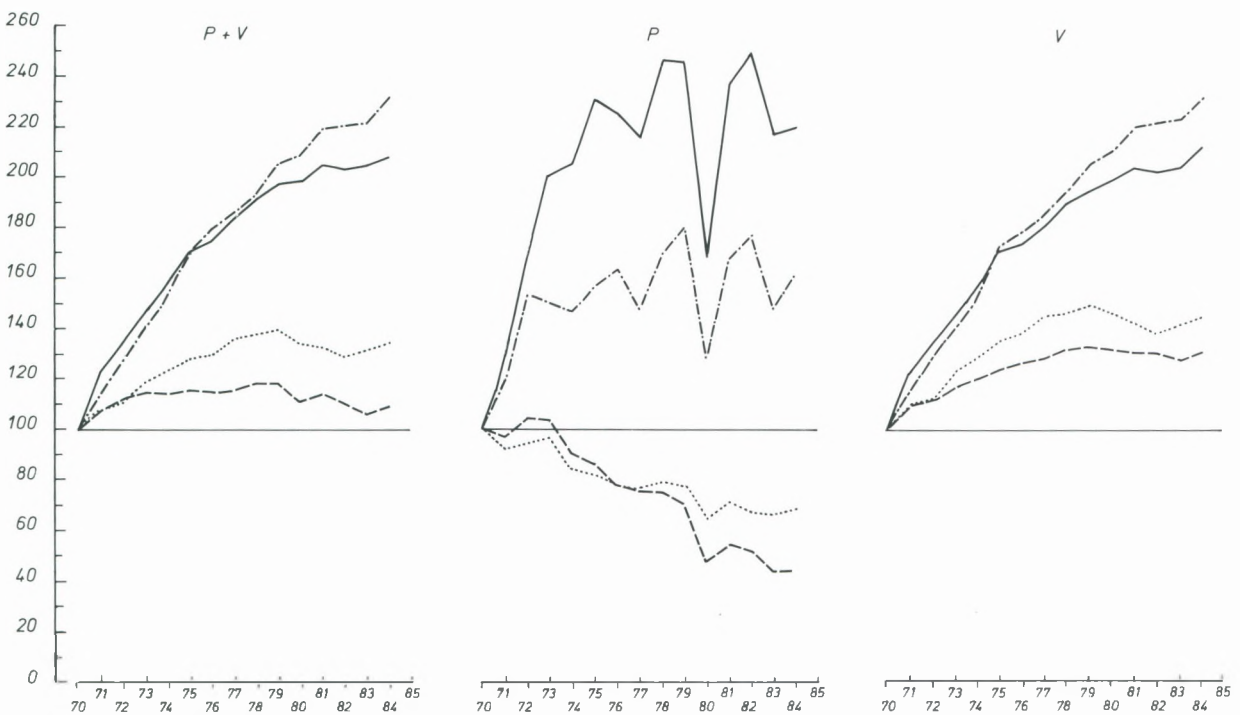
Om de meest recente evolutie te kennen, is een onderzoek van de NIS-cijfers van 1979 tot 1981 echter nog relevanter.

EVOLUTIE IN INDEXCIJFERS (BASIS : 1970 = 100)

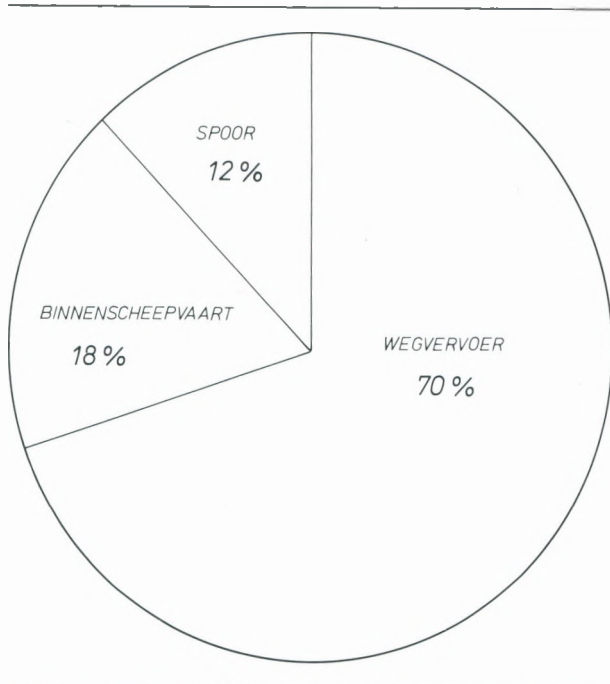
- TOTAAL AANTAL ONDERNEMINGEN
- - - TOTAAL AANTAL VOERTUIGEN
- · - · TOTAAL LAADVERMOGEN
- GEMIDDELD AANTAL VOERTUIGEN PER ONDERNEMING
- - - GEMIDDELD LAADVERMOGEN PER ONDERNEMING



- TOTAAL AANTAL :
- - - VRACHTWAGENS
 - TREKKERS
 - AANHANGWAGENS
 - · - · OPLEGGERS



Bron: IWT, 84/61-N-ML/JVO



Van de aangroei met 1,4 miljard t/km¹ sedert 1979, nam het beroepsvervoer het leeuwenaandeel voor zijn rekening, nl. 1,08 miljard t/km.

Wat sterk opvalt is de verschuiving van 1980 tot 1981: de aangroei ging integraal naar het beroepsvervoer en dit slaagde er zelfs in 134 miljoen t/km over te nemen van het eigen vervoer.

Deze laatste konklusie wordt in de praktijk door heel wat signalen van de markt bevestigd.

Heel wat hoofdkwartieren van industriële en commerciële bedrijven onderwerpen hun vervoerkosten momenteel aan een kritisch onderzoek. De konklusie is bijna steeds:

afstoting van het eigen vervoer en overstappen naar het beroepsvervoer;
soms ook wel eens het oprichten van een transportbedrijf, dat dan de produkten van de eigen onderneming vervoert.

Het is echter een feit dat deze oplossingen veelal niet meteen gerealiseerd worden. Op zo'n overschakeling wegen immers belangrijke hinderpalen waarvan wij er hier enkele opsommen:

de psychologische weerstand tegen het afstanddoen van een oplossing die men steeds als de goede beschouwd heeft;

de problemen in verband met tewerkstelling, zoals afstoting van personeel — of nog

de moeilijkheid om een voertuigenpark dat meestal niet past in een transportbedrijf van de hand te doen.

Over de keuze tussen eigen en beroepsvervoer valt heel wat te zeggen. Wijzen we er alleen op dat de industriële of commerciële onderneming die voor de keuze staat, ettelijke aspecten onder de loupe zal moeten nemen zoals: alle kostenaspecten, gewenste service, frequentie van vervoer, al dan niet seizoengebonden activiteit, enz.

Zo het aantrekkelijk is om over een eigen wagenpark te beschikken, betekent dit niet alleen een forse investering, maar tevens zware kosten voor het wagenparkbeheer: routeplanning, kostenadministratie, efficiency-bewaking, technisch materieel-beheer. Een

en ander vergt uiteraard gespecialiseerd personeel voor de transportadministratie, de chauffeurs, onderhouds- en herstellingsdiensten.

Al deze factoren samen maken dat de eigen vervoerders zich extra-investeringen en -exploitatiekosten op de rug halen, die de middelen, ingezet voor bijvoorbeeld één produktieketen, gemakkelijk kunnen evenaren. Al deze kosten staan in een eigen vervoerbedrijf logischerwijze verspreid geboekt en voorzeker niet als 'transportkosten'.

Vervoer is meer dan de investering in materieel alleen. Deze laatste vertegenwoordigt amper iets meer dan 1/7 van de totale kosten.

Toekomstgericht

In het jongste decennium, sedert de eerste petroleumkrisis, zijn binnen het beroepsgoederenvervoer nieuwe stromingen op gang gebracht. Daar waar de taak van de vervoerder zich vroeger alleen beperkte tot het vervoer van A naar B, zijn steeds meer vervoerders overgestapt naar een meer allround-dienstverlening.

De vervoerder krijgt meer oog voor de logistieke benadering van transport.

In de distributieketen zijn er componenten waarop een transportondernemer kan inspelen. En dan denken wij niet alleen aan de al lang bestaande activiteit van fysieke distributie (opslag, groepage, overslag en verdere distributie), maar ook aan orderacceptatie, bemonstering, ompakken van groot- naar kleinverpakking, etikettering, palettisering, bezorgen van alle mogelijke dokumenten, administratieve verwerking en beheer; een veelheid van activiteiten die voorheen alleen door verladers zelf verricht werden.

Met dit logistiek proces is elke vervoerder dagelijks bezig, al onderkent hij het wellicht (nog) niet. Eenmaal dat de vervoerder de logistieke benadering in zijn bedrijf onderkent en bewust gaat stimuleren, kan hij met potentiële klanten een gesprek aangaan op voet van gelijkheid.

Hij is dan immers niet alleen meer geïnteresseerd in het vervoer van A naar B, maar hij ziet het vervoer- en distributieprobleem in de hele ondernemingscontext van de klant. Hij zal in staat zijn zijn gesprekspartner te laten genieten van zijn know-how en kan adviezen geven op het gebied van de vorm van de verpakking, tijdstip van vervoer, wijze van vervoer met een bepaald type voertuig, en dies meer.

De doorstroomtijd van een produkt kan dus verkleind worden en de produktiviteit van de vervoermiddelen verhoogd.

De marges van levertijd en kwaliteit worden beter. Dat heet betrouwbaarheid, dat heet service.

Het wegvervoer en Zeebrugge

Zeebrugge is één van West-Europa's meest moderne container- en roll-on/roll-of-havens, en het containervervoer, zowel Europees als intercontinentaal, zal in aantal nog wel blijven toenemen.

Het aandeel dat de carferry-schepen hebben op het

(1) t/km = tonkilometer (1 t/km = 1 ton, vervoerd over een afstand van 1 km).



Foto H. Maertens, Brugge

transport van de Zeebrugse haven is vrij groot, en het ro-ro-verkeer van en naar Groot-Brittannië maakt van deze haven voor dit verkeerstype de eerste haven van het vasteland.

Toch worden meer en meer stukgoederen, vloeibare produkten en vaste stortgoederen aan- en afgevoerd. De ontwikkeling van de haven en een aantal nieuwe vestigingen in het havengebied zijn het bewijs dat in de nabije toekomst deze activiteiten snel zullen toenemen.

In de laatste 10, 20 jaar heeft het wegvervoer in alle Westeuropese havens een toenemend aandeel in de aan- en afvoer voor zijn rekening genomen, zo ook in Zeebrugge, alhoewel wij niet beschikken over de nodige cijfers voor het juiste marktaandeel van het wegvervoer te staven. De soepelheid, de flexibiliteit, de direkte serviceverleningen en de 'from-door-to-door-formule' liggen mede aan de basis van deze toename. De snelheid waarmee de goederen vervoerd worden, zal in de volgende decennia steeds meer aan belangrijkheid winnen.

Rekening houdend met de belangrijke concentratie in West-Vlaanderen van transportondernemingen (1.093 bedrijven, waarvan 439 internationaal gestructureerd), en met het feit dat de bedrijfsleiders over de nodige know-how en vakbekwaamheid beschikken, menen wij dat het wegvervoer zijn volledige kansen moet krijgen bij de uitbouw van Zeebrugge-haven.

Onze ondernemingen hebben zware investeringen gedaan om in te spelen op de structurele wijzigingen die het wegvervoer heeft ondergaan en nog steeds ondergaat. Op deze wijze trachten zij meteen het overwicht van de spoorwegen inzake goederenvervoer naar de havens op een economisch-verantwoorde wijze te doorbreken.

'Zeebrugge-snelhaven' is een begrip en een troef. Dit begrip moet verder worden uitgebouwd door alle partijen, betrokken bij de exploitatie van de haven. Eén

van de voornaamste elementen om dit begrip te handhaven en verder uit te bouwen is een verbetering en aanpassing van de infrastructuur aldaar.

In orde van prioriteit stellen wij:

1. Het verbeteren van de toegangswegen tot de haven; twee nieuwe bruggen die verbinding maken met de haven. Er zijn immers nog steeds 2 militaire Bailybruggen, die voorlopig werden gebouwd, maar die nog in gebruik zijn. Ze zijn echter slecht gelegen en bovendien zijn ze beperkt in hoogte.
2. Aanpassing van wegaanwijzingen: aanduidingen naar de verschillende terminals en bij voorkeur met nummering van de kaaimuren.
3. Een betere verbinding is noodzakelijk van de expressweg van Antwerpen, die nu via de dorpskom van Knokke-Heist naar Zeebrugge leidt.
4. Een tunnel onder de Koninklijke baan, zodat het toeristisch verkeer niet langer gebruik moet maken van de haveninfrastructuur, en het havenverkeer niet langer gebruik dient te maken van de toeristische wegen.

De realisatie van deze vooropgestelde aanpassingen zou als prioriteit moeten worden gesteld. Zij betekenen voor ons de vijfde versnelling.

Wie of wat men ook verdedigt of promoveert, een haven als Zeebrugge heeft tenslotte hoe dan ook nood aan een 'baacentrum'. In Zeebrugge wordt dergelijk centrum verwezenlijkt in de transportzone. Alles wat niet noodzakelijk en direkt gebonden ligt aan kaaimuren, zou daar zijn onderkomen kunnen vinden. En dan denken wij vnl. aan de opvang van vrachtwagenchauffeurs met restauratie en ontspanning, en eventueel slaapgelegenheden; verder aan een centrum voor technische diensten, garage en onderhoud.

Ook andere activiteiten zouden daar gecentraliseerd kunnen worden, zonder dat uiteraard op dit ogenblik alles reeds tot de laatste dienstverleningsvorm te omschrijven dient te zijn.