



Met multimodaal.vlaanderen:

# JUISTE MODUSKEUZE VOOR JOUW GOEDERENSTROMEN

*In de haven moet een vlotte aansluiting zijn op de zeeterminals.*

Je zit met een fundamentele transportvraag? Contacteer dan het adviespunt multimodaal.vlaanderen van VIL. Dit zou in de toekomst de reactie moeten zijn als jouw bedrijf met logistiek of goederenstromen te maken heeft.

**TEKST:** Guy Beyens

**FOTO'S:** Guy Beyens, Hupac SA

Het adviespunt multimodaal.vlaanderen is in juli 2017 opgestart als een volwaardige business unit van VIL, het voormalige Vlaams Instituut voor de Logistiek dat afgelopen zomer is omgevormd tot simpelweg VIL. "De oude benaming dekte niet langer de lading nu we speerpuntcluster zijn", zegt Peter Lagey, unit manager multimodaal.vlaanderen. "Door de term instituut werden wij vaak geassocieerd met een overheidsbedrijf of een academische instelling, wat we niet zijn. Bovendien zijn wij niet Vlaams, maar vertegenwoordigen wij Vlaanderen. Vandaar onze rebranding en het nieuwe

logo." Dat is er ook voor multimodaal.vlaanderen. "Als adviespunt hebben we een eigen missie, eigen activiteiten en een eigen team", benadrukt Peter Lagey.

## CONGESTIE TERUGDRINGEN

Multimodaal.vlaanderen is door Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts in het leven geroepen, nadat een aantal initiatieven in het vrachtvervoer zoals Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Promotie Shorstsea Shipping Vlaanderen en de Flanders Logistics-consulenten werden opgedoekt. Bedoeling is om met het adviespunt de voorspelde toenemende congestie op onze wegen te counteren. Peter Lagey onderstreept dat multimodaal.vlaanderen niet zomaar in de plaats is gekomen van deze organisaties, maar dat er een compleet nieuw businessplan en visienota achter schuilt. "Beiden zijn gebaseerd op modusneutraliteit en onafhankelijkheid. Het maakt niet uit of de goederen vervoerd worden met een vrachtwagen, binnenschip, trein, via een

pijpleiding of per vliegtuig. Zolang dat maar efficiënt gebeurt en het een bewuste keuze is. Bij de moduskeuze mag niet de gemakkelijksoplossing, gewoonteplossing, goedkoopste oplossing of het gebrek aan expertise primeren, maar moet het gaan om een weloverwogen beslissing. Het moet de juiste modus zijn voor de juiste toepassing."

Het adviespunt multimodaal.vlaanderen is zeker niet tegen het wegvervoer. "De vrachtwagen heeft zijn volwaardige plaats in de supply chain. Wie dat niet begrijpt, is wel erg naïef. Want je gaat met geen enkel schip ooit een winkel kunnen bevoorraden", verdedigt Peter Lagey zijn standpunt.

## GEEN SIGNIFICANTE MODAL SPLIT

Volgens het Federaal Planbureau zal het goederenvervoer in België tegen 2030 met 40% tot 45% toenemen ten overstaan van 2012. "Dat is goed nieuws voor onze



economie en onze welvaart. Want logistiek is hiervoor een perfecte barometer", stelt Lagey, "maar het legt enorm veel druk op de mobiliteit."

Qua voertuigkilometers wordt de grootste groei voorspeld bij de bestelwagens (+43%). Voor trucks gaat het Federaal Planbureau uit van een stijging met 30% en voor auto's van een groei van 19%. "Dit betekent dat er tegen 2030 gemiddeld 22% meer kilometers zullen worden gereden in ons land dan vijf jaar geleden. Vooral het nationaal vervoer zal fors aanzwellen (40%), net zoals import (+51%) en export (+60%). Terwijl transitverkeer veel minder zal uitdijen (+26%). "België is weliswaar een transitland, maar de grote groei valt niet hier te verwachten", aldus Lagey.

De groei in het nationaal transport ver- taalt zich echter nauwelijks in de modal split. Het wegvervoer zalslechts met 4% krimpen, van 74% tot 70%. Terwijl de binnenvaart en het spoorvervoer amper een toename zullen kennen, respectievelijk van 16% naar 18% en van 10% naar 12%, zo blijkt uit de cijfers van het Planbureau. "Met zo'n beperkte verschuiving gaat dus zo goed als alles van de volumestijging op onze wegen terecht komen. Die kunnen dit niet meer dragen", stipt Peter Lagey aan. "Het is de taak van het adviespunt om de groei van het goederenvervoer op te vangen door veel efficiënter gebruik te maken van alle bestaande infrastructuur, van alle beschikbare capaciteiten en van wat er in de toekomst zal bijkomen aan infrastructuur en capaciteiten."

Volgens de unit manager van multimodaal.vlaanderen is er dringend behoefte aan extra beton. "Onze weginfrastructuur dateert grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw. De infrastructuur is niet mee geëvolueerd met onze geëxplodeerde economie. Een schoolvoorbeeld van de achterophinkende weginfrastructuur is de E313. Veertig jaar geleden was die grotendeels omzoomd door weilanden en bossen. Nu is deze snelweg, die nog steeds over 2x2 rijvakken beschikt

en een flessenhals is als aansluiting op de ring, over heel grote stukken afgeboord met industriezones."

## DUURDER TRANSPORT

"Wij gaan geen mirakels teweegbrengen", beseft Peter Lagey. "Alle bestaande en nieuwe infrastructuur en capaciteit zullen we op een efficiënte en geïntegreerde manier moeten gebruiken." Volgens hem staan we hier voor een gigantische uitdaging. "De enige slaagkans die we hebben, is als we bij de beslissingsnemers in de bedrijven een mental shift kunnen bewerkstelligen. Multimodale transportdiensten aan eenzelfde of lagere prijs als het wegvervoer leveren, is niet haalbaar. Als we duurzaam willen tewerkgaan, moeten we rekening houden met een structurele toename van de transportprijzen. Bovendien zitten we met een fundamenteel onevenwicht tussen de vraag naar en het aanbod van mobiliteit. Het is een economische wetmatigheid dat de kostprijs voor transport zal stijgen."

Deze evolutie is nu al ingezet. Niet alleen de kilometerheffing maar ook het nijpend chauffeurstekort jaagt de prijzen de hoogte in. "Er zijn al wegvervoerders die hun transportprijzen vanaf deze maand optrekken met 5% tot 8%. Anderen gaan voor bepaalde trajecten extra kosten aanrekenen, zoals bijvoorbeeld naar de haven van Antwerpen. Daarvoor hanteren ze dan een soort congestietaks, omdat ze lang in de file op de Antwerpse Ring staan. Deze evolutie zal heel wat be-

slissingsnemers aan het denken zetten. Enerzijds zal het omslagpunt om gebruik te maken van een binnenschip sneller bereikt worden. Anderzijds zal de nood om samen te werken in het wegtransport groter worden."

In de binnenvaart vreest Lagey niet meteen een capaciteitstekort. "Met onze rivieren en kanalen beschikken we over genoeg waterinfrastructuur. Naar beschikbare vaartuigen zie ik evenmin onmiddellijk een probleem", geeft hij aan. "Er zijn nu veel minder binnenschepen dan vroeger. Maar er staan genoeg investeerders klaar om die te bouwen als de vraag er is. De sluizen zijn ook nog niet meteen een knelpunt. Wel moet er wat gebeuren aan de diepzeeterminals. Binnenschepen zouden er geen tweedetrangsbehandeling mogen krijgen zoals nu. Als daarvoor geen oplossing wordt gevonden, is het bijzonder lastig om de binnenvaart op een hoger niveau te krijgen. Maar het is niet de taak van het adviespunt om hierin te bemiddelen. Daar zijn andere partijen beter voor geplaatst. Alleen geeft dit aan dat we niet al onze pijlen op de binnenvaart moeten richten, wat in het verleden wel is gebeurd. We moeten ook oog hebben voor het spoor."

## ZORGENKIND MET PERSPECTIEF

De unit manager van multimodaal.vlaanderen geeft toe dat er op vlak van het spoorvervoer nog erg veel werk aan de winkel is. "Er is nog een grote inhaalbeweging nodig", stipt hij aan. "Spoor is veel minder flexibel. Je zit met een infrastructuur die je moet delen met het personenvervoer, dat altijd voorrang heeft. Daar-

**De moduskeuze moet een weloverwogen beslissing zijn. Het moet de juiste modus voor de juiste toepassing zijn**

## OVER VIL

Als erkende Speerpuntcluster Logistiek staat VIL ten dienste van alle bedrijven die met logistiek, goederen- en informatiestromen te maken hebben. VIL zet voor hen innovatieve projecten op met als doel hen zo slimmer, sterker, competenter en efficiënter te maken. Om toe te treden tot de speerpuntcluster Logistiek, betalen bedrijven een lidmaatschapsbijdrage aan VIL. Naast gratis netwerkevents en bedrijfsbezoeken worden leden geïnformeerd over trends en opportuniteiten en kunnen zij deelnemen aan grotendeels gesubsidieerde projecten, waardoor de individuele bijdrage per deelnemer beperkt is. Alle clusterleden, inmiddels meer dan 550, krijgen de resultaten en conclusies van alle door VIL uitgevoerde innovatieprojecten.



door heb je voor het goederenvervoer slechts een beperkte infrastructuurcapaciteit. Bovendien zit je vast aan de rijpaden, wat enorme beperkingen inhoudt. In principe moet je rijpaden een jaar vooraf aanvragen. Spoorconnecties op ad hoc basis aanbieden, is quasi onmogelijk. Daarnaast zijn de kapitaalkosten ontzettend hoog. Als je trein niet vol heen en vol terug rijdt, dan wordt dit onmiddellijk afgestraft in je financiële business case. Je krijgt die onmogelijk rond, zeker omdat je ook nog eens zit met voor- en natransport. Er zijn in ons land nog maar erg weinig bedrijven die een spooraansluiting hebben. Dat zijn allemaal elementen die maken dat de spooropportunities veel beperkter zijn, zeker op korte afstand."

Hoe dan ook bekijkt het adviespunt of het mogelijk is om nationaal en regionaal bepaalde corridors te bedienen via het spoor. Een vereiste is dan wel dat de efficiëntiegraad omhoog gaat. "Als we

hierin willen slagen, dan moet het voor- en natransport heel efficiënt georganiseerd zijn met vrachtwagens die dagelijks continu containers aan- en afvoeren.

Met zo'n shuttledienst kan je de kosten van de vrachtwagen en chauffeur per dag afschrijven over minstens zeven tot negen containers om het betaalbaar te houden. Alleen treinen die vol van en naar de haven rijden en waar alle soorten goederen op zitten, zijn rendabel.

In de haven moeten dan ook de aansluitingen op internationale spoorconnecties gegarandeerd zijn en moet er een vlotte aansluiting zijn op de zeeterminals."

## MOMENTUM GEBRUIKEN

Om de mental shift te bewerkstelligen, gaat multimodaal.vlaanderen gericht infossessies geven en bedrijven adviseren en sensibiliseren. "Door schakels aan elkaar te koppelen en te gaan bundelen, gaan we slimmer transport organiseren",

De  
**infrastructuur is  
niet mee geëvolueerd  
met onze geëxplodeerde  
economie. Een  
schoolvoorbeeld  
is de E313**

legt Peter Lagey uit. "We moeten maximale schaalvoordelen en synergieën opzoeken en partijen vinden die niet alleen op puur winstbejag uit zijn. Partijen die bereid zijn om te investeren in de opstart van een business met aanvankelijk minder marge, maar die na verloop van tijd toch voldoende volume genereert en zo financieel interessant wordt." Volgens de unit manager is er eindelijk een momentum aan het ontstaan, waarin duurzaam transport bespreekbaar is geworden.

Multimodaal.vlaanderen heeft een budgetair gegarandeerd mandaat tot 2022 om dit momentum te grijpen. Het adviespunt hangt helemaal niet af van wijzigingen op politiek vlak na de verkiezingen in 2019 en kan dus werken aan langetermijnoplossingen. "Liever dan ons blind te staren op de eerste jaren, moeten we ons afvragen hoe we het mobiliteitsprobleem op lange termijn aanpakken", zegt Peter Lagey nog. "Het mobiliteitslandschap zal er binnen vijf jaar helemaal anders uitzien, met totaal andere vraagstukken en uitdagingen. Zaken als platooning en zelfvarende schepen zullen dan wellicht dagelijkse kost zijn in transport. Dat verandert het speelveld. We hebben uitdagingen vandaag en morgen, maar moeten absoluut ook nadenken over overmorgen. Het is niet omdat we vandaag iets oplossen dat het opgelost blijft. Het mobiliteitsvraagstuk is iets dat zich permanent heruitvindt en opnieuw vastrijdt."



Peter Lagey

## PETER LAGEY

Peter Lagey startte in 2012 bij het VIL als projectleider van innovatieprojecten. Voordien was hij in de contractlogistiek actief bij DHL Supply Chain en verantwoordelijk voor operationele logistiek bij de Antwerpse trader Kreglinger. Een van de meer bekendere VIL-projecten waar Peter Lagey zijn schouders heeft ondergezet, is Lean & Green. De jongste vijf jaar heeft hij zich vooral toegelegd op projecten rond duurzame logistiek.