



SUCCES STORIES

AFFILIPS SPAART 17.000 KM OVER DE WEG UIT

Wereldproducent van voorlegeringen Affilips NV gaat vanaf nu voor een combinatie van binnenvaart en wegvervoer voor het transport vanuit Tienen naar Antwerpen. Het bedrijf spaart daarmee 17.000 km over de weg uit en vermindert haar CO₂-uitstoot met 16 %.

Als één van de belangrijkste spelers op de internationale markt is de KBM Affilips-groep (*) voor meer dan 95 % gericht op export. Het bedrijf verscheppt jaarlijks ongeveer 20.000 ton aan zogenaamde 'master alloys' naar een brede waaier aan metaalindustrieën in 80 landen. Als gevolg heeft het bedrijf een enorme expertise ontwikkeld in wereldwijde verzending en lokale opslag. Maar, alle transport vanuit Tienen naar Antwerpen verliep tot voor kort volledig via de weg.

Grootste mobiliteitsknooppunten vermeden

Onder begeleiding van Multimodaal.Vlaanderen ging het bedrijf op zoek naar de mogelijkheden van een

modal shift. Al snel werd duidelijk dat het overschakelen naar een combinatie van binnenvaart en wegvervoer zowel de mobiliteit als de CO₂-uitstoot ten goede kwam. Vroeger ging de volledige route over de weg: via de E40 over de Brusselse Ring naar de E19 en de Antwerpse Ring tot op de zee-terminal. Nu worden de twee grootste mobiliteitsknooppunten vermeden. De route start over de weg naar de inland terminal BCTN in Meerhout waar wordt overgeschakeld op een binnenschip dat vaart tot aan de scheepsterminal.

Vlekkeloze tests

De tests bij twee rederijen, Manuport Logistics en CH Robinson, verliepen vlekkeloos. Ook de lokale transporteur 'Engelbosch Transport' die het voortransport verzorgt, is enthousiast. Geen wachttijden bij het afhalen van de lege container en terug binnenbrengen van de volle op de inland terminal van BCTN in Meerhout, geen files tijdens het transport, kortom: een tevreden chauffeur.

Gunter Wouters, Logistics Manager bij Affilips NV besluit:

“Dankzij de modal shift besparen we 17.000 km over de weg. En wie km-besparing zegt, zegt ook vermindering van CO₂-uitstoot: zowat 16 %. Daarnaast levert deze manier van werken ook een klein financieel voordeel op en door de containers via Meerhout te verschepen kan één chauffeur tot drie containers inleveren op een dag, via Antwerpen was dat vaak maar één.”

(*) KBM Affilips bestaat uit drie productie-sites: KBM Master Alloys BV in Oss en Delfzijl, Nederland en de uit Tienen afkomstige Affilips NV (Belgium). KBM Affilips is deel van de ROBA Holding.

MEER INFO? CONTACTEER

Antoon Desmet (antoon.desmet@vil.be)



TUINMATERIALEN MEYNEN GAAT VOOR DE MODAL SHIFT EN VERMINDERT CO₂-UITSTOOT MET 58 %

Expediteur TCI Carriers uit Antwerpen heeft nogmaals een van zijn klanten kunnen overtuigen om de modal shift van de weg naar de binnenvaart te maken. Tuinmaterialen Meynen gaat zijn importcontainers vanuit Antwerpen naar de inland terminal BCTN in Meerhout laten komen en bespaart daarmee 113.000 kilometers op de autowegen en 58 % CO₂-uitstoot.

Tuinmaterialen Meynen uit Meerhout is reeds 30 jaar invoerder en verdeler van natuursteen tuinmaterialen, constructiematerialen en tuindecoratie voor verkoop aan zowel particulieren als aannemers in de Benelux. Ze werken vanuit een duurzame missie rond tuinarchitectuur, tuinaanleg en groenvoorziening om tuinen en pleinen dat extra te geven én een lange levensduur.

Het 5 ha grote terrein van Meynen ligt op slechts 7,5 km van de inland terminal BCTN in Meerhout en is daarom perfect gesitueerd om zijn importcontainers vanuit Antwerpen via deze inland terminal te laten komen, via het Inland Container Yard concept. De lege containers mogen binnen dit concept ook terug binnengebracht worden op de inland terminal.

Alternatief via BCTN Meerhout

Op verzoek van zijn expediteur, TCI Carriers, heeft Mutimodaal.Vlaanderen een alternatief via BCTN Meerhout uitgewerkt, waarmee de klant kon overtuigd worden. Inmiddels zijn er via verschillende rederijen succesvolle tests gedaan.

Op deze manier worden potentieel 800 keer 20-voet containers van de Antwerpse Ring en de E313 gehaald,

wat zowel de mobiliteit als het klimaat ten goede komt.

Tom Leonaers, Director bij TCI Carriers, kiest bewust voor de binnenvaart:

“Bij TCI Carriers dragen we betaalbaar, duurzaam transport hoog in het vaandel. Het ICY-concept helpt ons de hoge demurragekosten voor de eindklant te vermijden.”

Dit succesverhaal bevestigt dat de modal shift wel degelijk mogelijk is zonder afbraak aan service en prijs.

MEER INFO? CONTACTEER

Shauny Ammeloot
(shauny.ammeloot@vil.be)



BAANBREKER IN THE SPOTLIGHTS

INTERVIEW MET NICK CELIS, MULTIMODALE AMBASSADEUR 2022



Wat en wanneer was voor u de rechtstreekse aanleiding om te starten met multimodaal transport?

NC: Het is een dikke 10 jaar geleden gestart als een noodoplossing. Op een bepaald moment zag ik dat er een 20-tal opleggers op straat stonden te wachten om gelost te worden op ons terrein. We moesten daar een oplossing voor vinden. Een schipper heeft mij toen warm gemaakt om eens te komen kijken. Van het één is toen het ander gekomen en zijn wij beginnen varen.

Natuurlijk speelt de congestie ook mee. Leuven wordt omringd door files. De mobiliteitsproblemen worden groter, maar wij willen hier ook niet weg.

De binnenvaart biedt zoveel voordelen. Het biedt zekerheid, maar ook logistieke rust. Je kan de inhoud van 20 vrachtwagens laden op een schip en je weet dat die op het juiste tijdstip op zijn bestemming aankomt. Het komt ook aan op een apart stuk van het terrein, waar er zo goed als geen verkeer is.

In dit geval kan je spreken over 'verborgen opbrengsten'. Naast de rust op het terrein, zorgt binnenvaart er ook voor dat ik mijn service hoog kan houden. De aanvoer van het materiaal komt stipt aan via het water. Waardoor ik mij op de service kan richten: de uitgaande levering op de werf. Door te starten met watertransport zijn we een hele duurzame visie beginnen ontwikkelen en hebben we ontdekt dat

het ons ook veel voordelen oplevert. Het heeft mij een hele andere mindset gegeven. Zo hebben we ook andere zaken onder de loep genomen die duurzamer konden, zoals elektrische heftrucks en het watertransport omzetten naar biodiesel.

Wat was de grootste hindernis die u heeft overwonnen?

NC: Onzekerheid. Transport via het water is ingewikkeld. Fabrikanten en medewerkers heb ik moeten laten zien wat de voordelen zijn. Ook schippers hebben wat overtuiging nodig gehad om met bouw- en slooppafval te willen varen. Maar ik ben blij om te zien dat mijn medewerkers vooral heel fier zijn op wat we doen.

Er zijn zelfs bedrijven die actief blijven tegenwerken. Bedrijven waar wij serieus moeten bijbetalen omdat we via het water komen. Dat zijn bedrijven die ook een duurzaamheidsvisie hebben maar die helemaal niet uitdragen. Daar wordt ik echt boos van.

Welke beleidsmatige maatregelen kunnen de modal shift nog bevorderen?

NC: Ervoor zorgen dat het goedkoper wordt om via het water te varen dan te rijden met een vrachtwagen. Je hebt de kilometerheffing, maar ik denk dat je ook structureel moet belonen om het water te gebruiken.

Het is bovendien ongelooflijk hoeveel documenten en certificaten je nodig hebt om aan watertransport te kunnen doen. Daar is echt nood aan een administratieve vereenvoudiging. Dat is niet eenvoudig, maar als er niets gebeurt, kan het ook een uitdovend verhaal zijn.

Hoe ziet u het multimodale landschap evolueren op korte termijn?

NC: Ik voel dat er een bewustzijn aan het groeien is. Watertransport zou wel

eens de levensader kunnen worden voor bepaalde regio's. Toch wordt het nog altijd door veel grote bedrijven gebruikt in het kader van greenwashing. Ik hoop dat daar verandering in komt en dat bedrijven een duurzame visie echt durven doortrekken. Ook in crisisperiodes. Dat zijn momenten dat het grote geheel snel vergeten wordt.

Tonnages via kleine kanalen gaan ook fors achteruit. Ik probeer daar, samen met andere believers, een stokje voor te steken. Maar ook het vinden van schippers wordt moeilijk. Je moet twee jaar matroos zijn vooraleer je schipper mag zijn. Ik begrijp dat daar een hele opleiding aan vast zit, maar dat zou toch ook makkelijker moeten kunnen. Als ik twee weken les volg, mag ik met een vrachtwagen rijden met 44 ton, dat tegen 90 km/u. Dat is een heel groot verschil.

De prijs die ik van Multimodaal.Vlaanderen heb ontvangen heeft ervoor gezorgd dat er een aantal deuren open zijn gegaan die voordien dicht bleven. Ons verhaal zet nu meer mensen aan het denken.

Het hele multimodale verhaal zit intussen in ons DNA ingebakken. Wij kunnen er ook niet meer mee stoppen. Dit verhaal gaat sowieso verder en blijft groeien.

Welke plaats heeft de award gekregen?

NC: Op het bureau van mijn vader. Hij heeft mij de mogelijkheden gegeven om te dromen, om mijn ding te doen. Het gaat over veel middelen en zonder hem had ik dit nooit kunnen uitbouwen.

WILT U OOK KANS MAKEN OP EEN BAANBREKERS AWARD OF WILT U IEMAND KANDIDAAT STELLEN?
CONTACTEER

Shauny Ammeloot
(shauny.ammeloot@vil.be)

WAS U ERBIJ?

200.000 TON VERBRANDBAAR AFVAL VAN WEG NAAR BINNENVAART OF SPOOR DANKZIJ NIEUWE KORTING OP MILIEUHEFFING

Wie verbrandbaar afval via binnenvaart of spoor vervoert, geniet sinds 1 januari 2023 van een korting van 12 euro/ton op de milieuheffing, een verhoging van 8 euro per ton! Multimodaal.Vlaanderen is de motor achter deze verandering en ambieert hiermee om 200.000 ton verbrandbaar afval van de weg naar binnenvaart of spoor over te zetten. De primeur over deze maatregel werd gegeven tijdens het event 'Afval in Stroomversnelling' op 8 december in Vilvoorde.

Jaarlijks wordt in Vlaanderen 2.000.000 ton restafval verbrand in twaalf centrales, waarbij de aanvoer hoofdzakelijk via wegtransport verloopt. Op de volumes voor verbranding is een milieuheffing verschuldigd van 14,4 euro/ton voor huishoudelijk afval en 25 euro/ton voor bedrijfsafval. Een korting op de milieuheffing van 4 euro/ton was reeds van toepassing voor transport via binnenvaart of spoor in de

plaats van wegvervoer. Maar aangezien de meerkost van binnenvaart of spoor in de meeste gevallen hoger ligt, bleek die korting onvoldoende om een echte modal shift te realiseren of in stand te houden.

Voorstel Multimodaal.Vlaanderen goedgekeurd

Multimodaal.Vlaanderen zet al een ruime periode in op modal shift van afval- en recyclagestromen. Doordat afvalstromen voldoende aanwezig en niet dringend zijn, kaartte Multimodaal.Vlaanderen, in zijn adviserende rol, deze problematiek aan bij de Vlaamse regering en stelde een korting voor van 12 euro/ton voor transport via binnenvaart of spoor.

Multimodaal.Vlaanderen werkte samen met de OVAM een dossier uit met als doel: het ondersteunen van de modal shift en het voorkomen van de reverse modal shift van binnenvaart naar wegvervoer van bestaande stromen. De Vlaamse regering keurde het

voorstel goed. De korting is van toepassing voor ieder afvaltransport bestemd voor (mee)verbranding dat via binnenvaart of spoor verloopt.

50 % minder CO₂

De doelstelling van 200.000 ton verbrandbaar afval via binnenvaart en spoor betekent concreet een CO₂-reductie van 50 % en 300.000 tot 800.000 vrachtwagenkilometers minder op de Vlaamse wegen.

Om deze doelstelling te bereiken zijn synergieën tussen private bedrijven en intercommunales noodzakelijk.

GAAT UW BEDRIJF MET DEZE MAATREGEL AAN DE SLAG? LAAT HET ONS WETEN. WE LEREN GRAAG OVER DE IMPACT OP MOBILITEIT EN DUURZAAMHEID.

MEER INFO? CONTACTEER

Filip Dupré (filip.dupre@vil.be) en ontdek de mogelijkheden voor uw bedrijf.

