



## SUCCESS STORIES

### PIANO'S MAENE ZIET MUZIEK IN MODAL SHIFT

**Het familiebedrijf Piano's Maene heeft, onder begeleiding van Multimodaal.Vlaanderen en POM West-Vlaanderen, de stap gezet naar multimodaal transport. Het bedrijf uit Ruiselede reduceert daarmee haar transport op de Vlaamse wegen met 76 % en de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 38 %. Piano's Maene importeert kleinere volumes in vergelijking met andere bedrijven uit de regio, maar dat belet de onderneming niet om haar ecologische verantwoordelijkheid ten volle op te nemen.**

Voorheen werden de volle containers per truck van de deepsea terminal in Antwerpen tot het hoofdkantoor in Ruiselede gebracht. Een traject van bijna 100 kilometer, via de ring van Antwerpen en Gent. Eenmaal de container werd gelost bij Piano's Maene, ging de lege container opnieuw terug naar de haven van Antwerpen.

#### 120 km via binnenvaart met het ICY-concept

Multimodaal.Vlaanderen stelde een modal shift voor, gebruik makend van het ICY-concept: Inland Container Yard. De volle container wordt in Antwerpen overgeladen op een binnenvaartschip en gaat via de binnenvaart (120 km) naar de intermodale River Terminal Wielsbeke. Vervolgens wordt enkel

nog de last mile van 23 km via de vrachtwagen vervoerd. De lege container mag nadien terug worden binnen gebracht op de container yard van de River Terminal Wielsbeke.

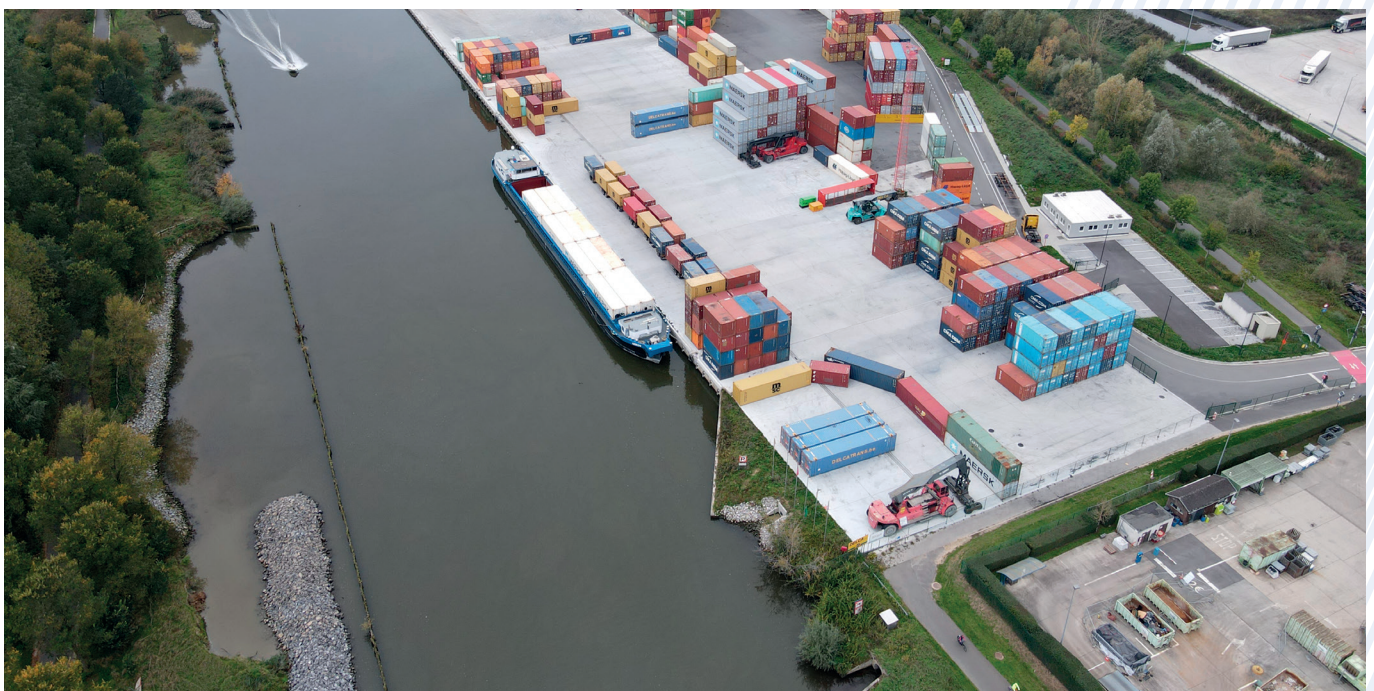
De iets langere duurtijd van het binnenvaarttraject Antwerpen-Wielsbeke is in verhouding tot het totale traject Azië-Ruiselede verwaarloosbaar. Bovendien biedt de River Terminal Wielsbeke meer flexibiliteit naar interne logistieke optimalisatie. Piano's Maene kan zijn container afhalen wanneer het binnen hun interne logistiek past, wat een heel verschil is met een vrachtwagen die met een lading aankomt die onmiddellijk moet gelost worden.

**“Voor onze containers in 2023 hebben we aan onze expediteur gevraagd voor levering via binnenvaart tot in Wielsbeke. Vanaf de eerstkomende container zal dit zo gebeuren. Het is net iets duurder, maar we hebben het er voor over, om op die manier toch iets maatschappelijk verantwoord te kunnen ondernemen.”**

Stefaan Vanfleteren, CEO van Piano's Maene

#### BENIEUWD NAAR DE OPPORTUNITEITEN VAN DE MODAL SHIFT VOOR UW BEDRIJF?

Contacteer Shauny Ammeloot ([shauny.ammeloot@vil.be](mailto:shauny.ammeloot@vil.be))



# BAANBREKER IN THE SPOTLIGHTS

## INTERVIEW GEERT VAN OVERLOOP NAVAL INLAND NAVIGATION



**Naval Inland Navigation won de Baanbreker Award Binnenvaart 2022 met het project van de River Drones. De River Drone is een nieuw semi-autonoom binnenvaartschip dat op 24 maart voor het eerst in gebruik werd genomen.**

### Hoe zijn jullie op het idee gekomen om de River Drone in het leven te roepen?

GVO: We wilden diversifiëren naar de drogeladingvaart en daarnaast ook vergroenen en innoveren. Tegelijkertijd wilde een scheepseigenaar aan een nieuwe investering beginnen. Met de River Drone wilde hij het concept van de watertrucks met de Seafar-technologie opschalen en een nieuw soort vaartuig bouwen dat aan alle wensen van de toekomst voldoet.

In de eerste plaats op het vlak van vergroening. In heel de transportsector, staan we voor de grootste transitie sinds de uitvinding van de verbrandingsmotor. Daarom voorziet de River Drone een aantal oplossingen waardoor het schip in de toekomst verder kan vergroenen en bijvoorbeeld kan overschakelen op waterstof.

Daarnaast kan de River Drone varen met een sterk gereduceerde bemanning, met één kapitein en twee matrozen. In een tweede fase willen we iedereen met een vaarbewijs van boord halen en enkel nog matrozen op het schip houden.

### Hoe verloopt het besturen van de River Drone?

GVO: Alle nautisch-technische zaken worden opgelost met het remote controle station en met protocols in de software. Als de veiligheidsevaluatie positief is, is er niemand met een vaarbewijs meer nodig op het schip. In theorie kan je ook de taken van matrozen automatiseren. Je kan een robotarm van 150.000 euro kopen om één taak uit te voeren. Maar dat lijkt mij niet echt zinvol.

De operator in het controlecenter zal altijd iemand met een vaarbewijs voor de binnenvaart zijn. Deze persoon bestuurt het schip zonder nog aan boord te gaan en heeft op die manier een betere work-life balans.

De geesten beginnen intussen ook te rijpen dat deze nieuwe manier van werken niet minderwaardig of bedreigend hoeft te zijn.

### Zijn er plannen om dit concept uit te breiden?

GVO: Zeevaart zit er voorlopig niet aan te komen. Maar als we het semi-autonoom varen kunnen uitbreiden naar de tankvaart, zullen we het zeker doen. Door de strenge veiligheidsvoorschriften daar, hopen we de komende jaren uit de praktijk te kunnen aantonen dat veiligheid geen enkel probleem is.

### Wat was de grootste hindernis die jullie moesten overwinnen voor de verwezenlijking van dit project?

GVO: Het is een gigantisch grote investering om deze schepen te bouwen. Dat is de grootste stap die genomen is door de scheepseigenaar.

Over het regelgevend kader in Vlaanderen kan ik niets dan positiefs zeggen. De Vlaamse overheid is de enige overheid die een regelgeving heeft opgezet om met dit soort technologieën te gaan experimenteren. Onze buurlanden zijn aan het kijken naar wat er in Vlaanderen gebeurt, maar daar is men eigenlijk niets aan het doen. In Vlaan-

deren mogen we zeker trots zijn dat we hiermee aan de slag kunnen.

### Als u één beleidsmatige maatregel mag kiezen om de modal shift te bevorderen, welke zou dat dan zijn?

GVO: We moeten ervoor zorgen dat verschillende modi met gelijke wapens strijden. Dat wil zeggen: niet één modus subsidiëren boven een andere. Ik denk ook dat we naast kosten ook goed moeten letten op uitstoot als we het hebben over Total Cost of Ownership. De kostprijs van laden en lossen ligt bij binnenvaart een stuk hoger dan bij vrachtvervoer. Maar als we kijken naar uitstoot dan zijn er grote voordelen voor schepen en spoor.

### Hoe ziet u het multimodale landschap evolueren de komende jaren?

GVO: Ik ben bang voor een reverse modal shift. Dat heeft te maken met de beschikbaarheid van scheepsruimte, maar ook met klimatologische omstandigheden. Als we niet snel genoeg vergroenen gaan klanten overschakelen naar de groene alternatieven op de weg, zoals waterstoftrucks. Vergroening komt natuurlijk niet vanzelf. Er is nog heel veel werk aan de winkel. We kunnen die reverse shift zeker wel voor zijn, alleen moet de sector zelf goed beseffen dat dit risico bestaat. Bij het bouwen van een nieuw schip moet men zich de vraag stellen "Hoe gaat dit schip over 20 jaar nog kunnen varen?".

### Waar heeft de Baanbrekers award een plaats gekregen in het bedrijf?

GVO: Die staat in ons hoofdkantoor centraal in de lunchruimte zodat iedereen hem elke dag kan bewonderen.

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

Contacteer

Shauny Ammeloot

(shauny.ammeloot@vil.be)

# SAMENWERKING

## POM WEST-VLAANDEREN: DERDE JAAR OP RIJ

**POM West-Vlaanderen en Multimodaal.Vlaanderen bundelen sinds 2020 de krachten om de modal shift bij West-Vlaamse bedrijven mogelijk te maken. De succesvolle samenwerking wordt verdergezet.**

In 2022 werden 40 concrete business cases uitgewerkt, waarbij 12 West-Vlaamse ondernemers ondertussen daadwerkelijk de modal shift naar binnenvaart, spoor en shortsea maakten. Concreet betekent dit een kilometerreductie van 742.275 km op Vlaamse wegen dankzij West-Vlaamse ondernemers, wat neerkomt op meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2021.

### 2023: never change a winning plan

Beide partners willen in 2023 opnieuw heel wat nieuwe bedrijven overtuigen om een versnelling hoger te schakelen aangezien er heel wat duurzaamheidsverplichtingen in een sneltempo aankomen. De sense of urgency was nog nooit zo groot.

**“Samen reiken we de hand uit naar bedrijven om hun logistieke stromen duurzamer te maken en de wegen meer congestievrij.”**

Filip Van Hulle, Manager Multimodaal.Vlaanderen.

Op de planning staan o.a. verschillende collectieve initiatieven en workshops om bedrijven samen te brengen en te informeren over de vele voordelen, zowel op financieel als ecologisch vlak.

Treed in de voetsporen van Céline Kindts, process improvement manager bij Mulder Natural Foods:

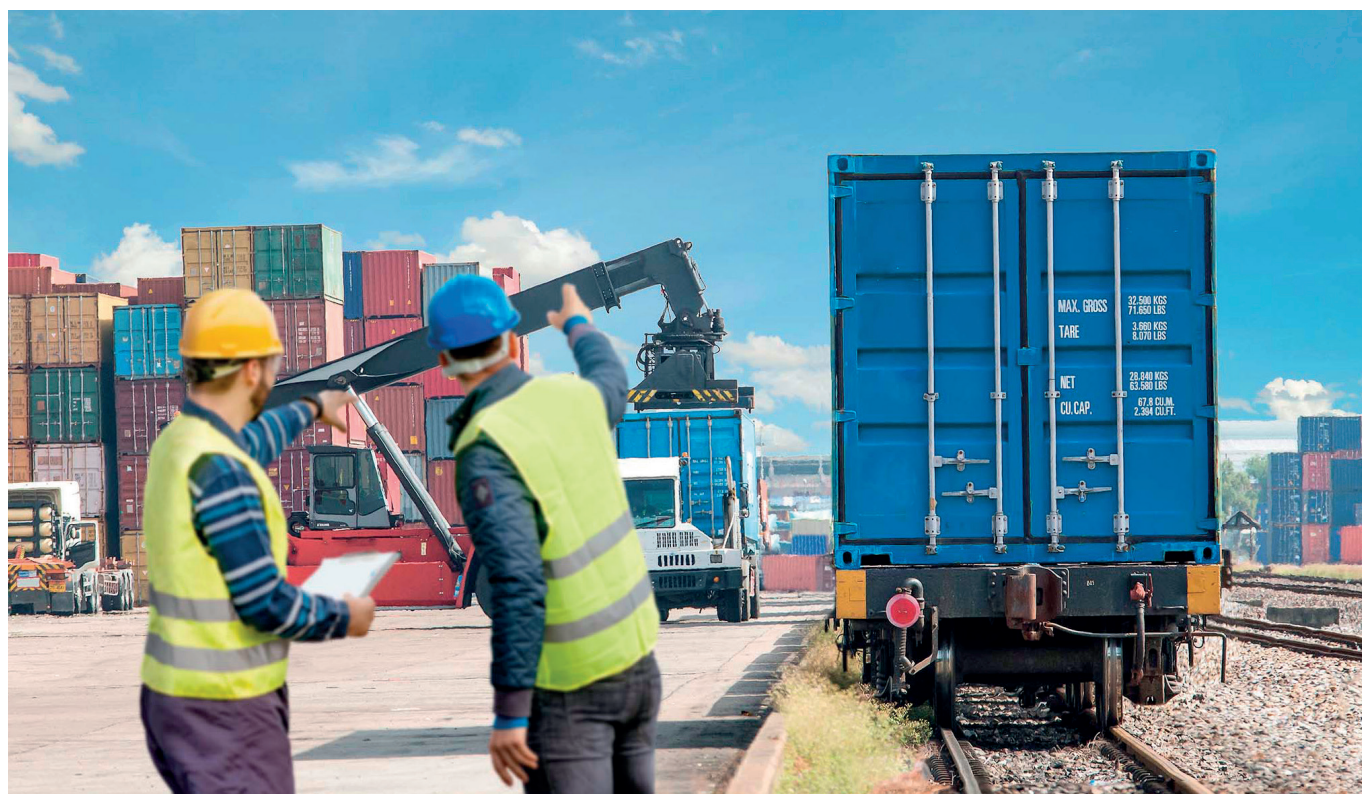
**“Na het verkennende gesprek en de analyse door Multimodaal.Vlaanderen stellen we onszelf – en onze logistieke dienstverleners – bij elke goederenstroom de vraag of hier een multimodaal alternatief voor is.”**

Werkt u voor een West-Vlaams bedrijf dat (gratis) zijn goederenstromen in kaart wil laten brengen? Maak gebruik van ons aanbod en kies voor de modal shift.

### MEER INFO?

Contacteer

Shauny Ammeloot ([shauny.ammeloot@vil.be](mailto:shauny.ammeloot@vil.be))



# DUURZAMER TRANSPORT VAN AFGEDANKTE ELEKTRISCHE EN ELEKTRONISCHE APPARATEN

**Multimodaal.Vlaanderen en Recupel slaan de handen in elkaar om duurzame opportuniteiten te onderzoeken voor het vervoer van afgedankte elektro.**

Producenten van elektr(on)ische apparaten hebben de wettelijke verplichting om de inzameling en verwerking van de afgedankte toestellen op zich te nemen. In België leidt Recupel vzw dit duurzame systeem in goede banen in samenwerking met handelaars, gemeenten, kringwinkels, regionale overheden en intercommunales.

## Niet-dringende stromen

Multimodaal.Vlaanderen werkte reeds op individuele basis samen met enkele van deze partijen, maar na gesprekken met Recupel blijkt dat verduurzaming van transport van afgedankte elektrische en elektronische apparaten (AEEA) hoog op de agenda staat.

**“De goederenstromen van deze apparaten zijn vaak niet dringend en leggen vaak behoorlijke afstanden af. Binnen een duurzame en circulaire samenleving is ook transport een belangrijke component.”**

Eric Dewaet, CEO van Recupel.

Binnen de samenwerking willen Multimodaal.Vlaanderen en Recupel de goederenstromen die het grootste volume in transport vertegenwoordigen onderzoeken waar vrachtwagenkilometers vermeden of naar spoor of water kunnen verschoven worden.

Uit de oefening komen mogelijk een aantal opportuniteiten naar voor die verder onderzocht kunnen worden. Multimodaal.Vlaanderen en Recupel gaan hiermee aan de slag om het aantal transporten op de Vlaamse wegen te verminderen, capaciteiten beter te benutten en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de transporten te reduceren.

Meer weten?

## MEER WETEN?

Contacteer

Filip Dupré ([filip.dupre@vil.be](mailto:filip.dupre@vil.be))

