



SUCCESS STORIES

REAZN GAAT VOOR ICY-CONCEPT

Zinkrecyclerend bedrijf REAZN Group kiest voor duurzaam transport door middel van het ICY-concept. Het bedrijf gaat zo voor een 500-tal vrachtwagenritten minder op de E17 en een CO₂-reductie van 40 ton.

De zinksmelterij van REAZN in Kruisem in Oost-Vlaanderen voert zinkproducten aan om ze te recyclen tot herbruikbare half-fabrikaten.

Jaarlijks importeert het bedrijf een 200-tal containers met materiaal om te recyclen en exporteert het een 300-tal containers via de Haven van Antwerpen-Zeebrugge. Voor deze import- en exportstromen werkte Multimodaal Vlaanderen een alternatief uit.

Via binnenvaart naar Wielsbeke

Gezien de ligging van het bedrijf in Kruisem, op een boog-scheut van Wielsbeke, bleek het Inland Container Yard (ICY)-concept een volwaardig en duurzaam alternatief voor het wegtransport. De containers worden vanuit Antwerpen via binnenvaart naar Wielsbeke aan- en afgevoerd om daarna met een kort lokaal transport op de site in Kruisem gelost of geladen te worden.

Door deze modal shift is REAZN niet langer afhankelijk van de verkeerssituaties op de ring van Antwerpen en de E17.

42 % minder CO₂

De containers kunnen op afroep lokaal worden geleverd, waardoor REAZN flexibeler met leveringen kan omspringen en exportzendingen sneller geladen kunnen worden. De voordelen voor het bedrijf zijn groot. Het lagere aantal vrachtwagenritten zorgt voor een CO₂-reductie van 42 %.

“Betrouwbaarheid, duurzaamheid en kwaliteit zijn de key words die REAZN typeren. Deze modal shift laat ons toe om duurzamer te werken, wat perfect past in onze visie.”

Tom De Martelaere, Environmental Manager bij REAZN.

Intussen onderzoekt Multimodaal Vlaanderen of de modal shift ook mogelijk is voor bijkomende stromen van het bedrijf.

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

Contacteer Filip Dupré (filip.dupre@vil.be)



BAANBREKER IN THE SPOTLIGHTS

INTERVIEW HUGO DONCHE, LEUNG WAN, YVES STRUBBE - ECS



Hugo Donche

ESC won tijdens Baanbrekers 2022 de award van Baanbreker Spoor.

Hoe lang werkt ECS al met een spooransluiting?

HD: We zijn zo'n 15 jaar geleden begonnen met een eerste site met een spoorverbinding.

Als firma geloven we sterk in het spoor: voor het vervoer van containers, maar ook voor transport voor producenten die aan een spoor aangesloten zijn en op die manier rechtstreeks een verbinding kunnen maken tussen hun fabriek en ons magazijn zonder dat er ook maar één kilometer over de weg moet gaan.

Wat is het voordeel van het spoor?

HD: Het grote voordeel voor ons is dat klanten grotere volumes in één keer kunnen vervoeren. Dat zorgt voor meer efficiëntie, zowel voor hen als voor ons. Je kan die capaciteit in één keer inplannen, voldoende mensen voorzien om te kunnen laden en lossen. Een trein die bij ons binnenkomt heeft ongeveer 1000 paletten aan goederen aan boord. Dat is het equivalent van ongeveer 48 à 49 vrachtwagens die in één keer binnenkomt. Een lading die binnenkomt via een trein is makkelijker te behandelen dan wanneer vrachtwagens apart toekomen op verschillende momenten. Een bijkomend voordeel is gewicht. Je kan makkelijk 8 tot 10 % goederen meer per keer vervoeren.

LW: De modal shift is bovendien deel van onze visie. Tegen 2025 zullen we 50 % van ons landtransport via het

spoor organiseren, 60% tegen 2030. In 2021 zaten we aan 70 miljoen kilometers via het spoor en in 2022 aan 72 miljoen. Dat is indrukwekkend. Ook het chauffeurstekort speelt mee. Als we de chauffeurs lokaal houden lossen we dat probleem voor een stuk op. Door meer lokale ritten is een chauffeur veel minder lang onderweg en kan die 's avonds gewoon naar huis gaan. Ook voor de klant is het interessant dat ze in hun eigen taal geholpen worden.

Wat is de grootste hindernis die ECS heeft moeten overwinnen?

HD: Klanten overtuigen, want het spoor staat niet gelijk aan goedkoop. De uitdaging is vooral de klant bewust te maken van de voordelen. Maar de laatste 5 à 6 jaar zien we dat meer en meer klanten mee zijn met het verhaal. Duurzaamheid is een hot topic. Wie niet mee gaat, zal er op termijn ook voor beboet worden, dus iedereen is nu die shift aan het maken.

YS: De infrastructuurwerken aan het spoor vormen nog een grote hindernis. De aanleg van een nieuwe spoorlijn of terminal neemt veel tijd in beslag. Wij wilden de afgelopen jaren al meer en sneller handelen, maar de infrastructuur moet ook mee kunnen natuurlijk. Niet alle sporen in verschillende landen zijn bijvoorbeeld op elkaar afgestemd. We blijven wel constant op zoek naar nieuwe connecties. Zo zijn we in mei gestart met een nieuwe connectie tussen Rotterdam en Warschau.

Als u één beleidsmaatregel mag kiezen om de modal shift te bevorderen, wat zou u dan kiezen?

HD: De prijs van spoor zou moeten zakken. De prijs is nog te hoog in vergelijking met de vrachtwagen. De hoge prijs houdt verschillende klanten tegen om de modal shift te maken. Vrachtwagens zullen we uiteraard altijd nodig hebben. Maar de focus zou meer moeten liggen op wat het spoor teweeg kan brengen.

LW: Op Europees niveau zou er ook meer uniformiteit moeten zijn. Duitsland doet de grootste inspanningen, maar andere landen dan weer helemaal niet. Om een voorbeeld te geven dat aantoont dat er te weinig uniformiteit is: als je van hier door Frankrijk naar Spanje een trein inzet, moeten de wagons in Spanje vervangen worden. Er is nog veel werk aan de winkel. We gaan vooruit, maar heel traag.

Hoe ziet u het multimodale landschap evolueren?

YS: Ik verwacht dat we een groei zullen zien. Europa had tien jaar geleden al veel meer moeten investeren in spoor en infrastructuurwerken. Nu loopt iedereen wat achter de feiten aan. Die infrastructuurwerken zijn een werk van lange adem. Binnen ECS zullen we zeker ons netwerk verder uitbreiden. Maar dat zal dan vooral binnen de bestaande lijnen moeten zijn. Ik verwacht wel dat de steun van zowel de overheid als de bedrijven zal groeien. In Duitsland wordt volgend jaar bijvoorbeeld de wegenbelasting verdubbeld. Ik vermoed dat er meer en meer van deze maatregelen genomen zullen worden. Die zullen er mee voor zorgen dat meer en meer mensen kiezen voor de modal shift.

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

HD: De award staat heel zichtbaar aan onze receptie.

Na de awardshow zijn er gesprekken gestart met een grote multinational. Dus het duidt wel aan dat het een positieve impact heeft op klanten. Het heeft ons verhaal zeker wat meer kracht bijgezet.

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

Contacteer
Shauny Ammeloot
(shauny.ammeloot@vil.be)

OPINIESTUK

DE GEBRUIKER MOET MEE BETALEN

Is het nu 7u 's morgens, 14u 's middags of 19u 's avonds, het is vandaag de dag haast onmogelijk om zich van punt A naar punt B te verplaatsen zonder ook maar eenmaal een file, van welke grootte dan ook, te moeten trotseren. Ter illustratie, ondergetekende dient dagelijks een summier traject (Hoboken-Berchem) van om en bij de 8 km te overbruggen om tot op z'n arbeidsplaats te komen, helaas is ook daar 'bumperen' elke dag opnieuw het sleutelwoord. Het is geen geheim dat fileleed één van de grote uitdagingen is waar we tegenwoordig mee te maken hebben. Het zorgt niet alleen voor frustratie bij weggebruikers, maar heeft ook een enorme economische en milieu-impact. Bedrijven verliezen immers veel geld aan verloren productiviteit en verhoogde transportkosten.

Als manager Multimodaal.Vlaanderen maak je bij jezelf dan de volgende bemerking: "Met de druk o.a. om de doelstellingen van het klimaat-akkoord van Parijs te halen, zijn er grote veranderingen nodig in de wijze waarop we onszelf en onze goederen verplaatsen. Waarom is de modal shift nog niet meer ingeburgerd?" De modal shift verwijst naar het verschuiven van goederenvervoer van de weg naar andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart of de estuaire vaart. Ik moet toegeven dat één antwoord steeds terug naar boven komt om het doel te bereiken: "Creëer nu eindelijk eens dat level playing field, zodat de binnenvaart, weg- en spoorvervoer met gelijke wapens strijden. Breng die externe kosten van het vervoer nu eens mee in rekening."

Externe kosten van het vervoer

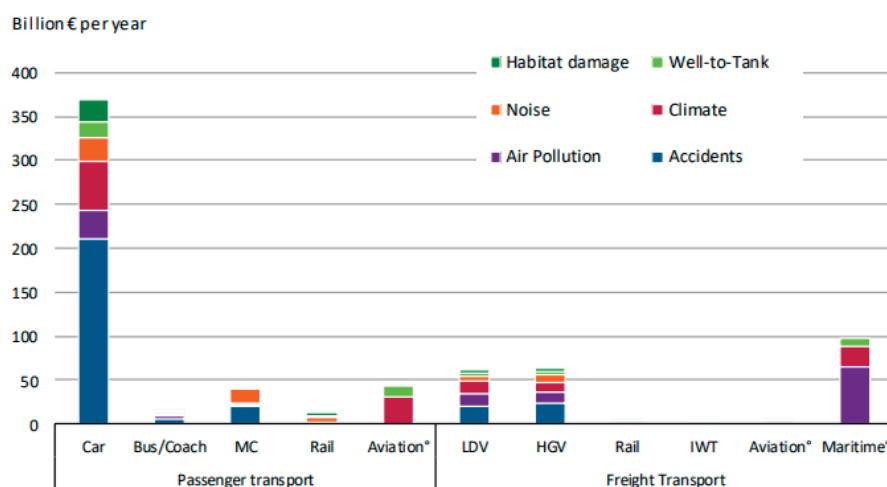
De enige juiste manier om echt naar de duurzaamheid van vervoer te kijken, is door de externe kosten in kaart te brengen en in een later stadium door te rekenen aan de gebruiker. Dat zijn de kosten die veroorzaakt worden door een activiteit, maar waar de veroorzaker niet voor betaalt.

Zo wordt bij het rijden/varen in een voertuig, binnenvaartschip of trein bijvoorbeeld de klimaatschade die daardoor optreedt momenteel niet meegenomen in de prijs van die rit. Andere belangrijke externe kosten bij mobiliteit zijn die door ongelukken, luchtvervuiling, geluid, congestie, well-to-tank-emissies en de kosten van schade aan de biodiversiteit.

Cijfers liegen niet!

Onderstaande figuur toont de totale externe kosten van vervoer (zowel personen- als goederenvervoer) voor de 28 Europese lidstaten per vervoerswijze en per kostencategorie voor het jaartal 2016 (met de Brexit zijn er anno 2023 uiteraard nog maar 27 Europese lidstaten). De totale externe kosten voor weg- en spoorvervoer, binnen-, lucht- en zeevaart bedragen maar liefst 987 miljard euro oftewel 6,6 % van het bbp van diezelfde 28 Europese lidstaten. De belangrijkste kostencategorie zijn de kosten van ongevallen, die 29 % van de totale kosten vertegenwoordigen, gevolgd op de voet door de congestiekosten met 27 % van het totale aandeel.

Het zal u niet verbazen dat wegvervoer



* Data for aviation and maritime: rough estimations for EU28.

Bron: Handbook on the external costs of transport, European Commission, 2019

DATUMPRIKKERS

THEMATISCHE EVENTS MULTIMODALITEIT

WEST-VLAANDEREN: MAXIMAAL SYNCHROMODAAL

12 OKTOBER 2023 - HARELBEKE

In het kader van het Industriepartnerschap organiseert Multimodaal.Vlaanderen thematische events rond multimodaliteit. Op 12 oktober vindt opnieuw 'West-Vlaanderen: Maximaal Synchronodaal' plaats, in samenwerking met POM West-Vlaanderen.

Steeds meer West-Vlaamse bedrijven maken de overstap naar duurzaam transport, via binnenvaart en/of spoor. Benieuwd naar de overtuiging, ervaringen en toekomstvisie van enkele pioniers?

Wilt u weten wat deze regio op het vlak van multimodale infrastructuur in petto heeft?

Klaar voor nieuwe inzichten om het duurzaam transport voor uw bedrijf op scherp te stellen?

Laat u inspireren door boeiende getuigenissen van West-Vlaamse aanbieders en gebruikers van de bestaande multimodale infrastructuur. En wissel van gedachten met experts tijdens het netwerkmoment.

In het voorjaar van 2024 volgt er een nieuw thematisch event in samenwerking met POM Oost-Vlaanderen en North Sea Port.



AGENTSCHAP
INNOVEREN &
ONDERNEMEN

AGORIA
sirris



samen voor
#sterkondernemen

BAANBREKERS 2023

28 NOVEMBER 2023 - MECHELEN

Op 28 november 2023 gaat Multimodaal.Vlaanderen opnieuw op zoek naar twee Vlaamse bedrijven en één multimodale ambassadeur die kleine of grote stappen hebben gezet naar multimodale transportoplossingen.

Stel uw bedrijf kandidaat

Er worden awards uitgedeeld voor een baanbrekend multimodaal project in de categorie verlader en voor een baanbrekend multimodaal project in de categorie logistieke dienstverlener.

Elk in Vlaanderen gelegen bedrijf kan zich kandidaat stellen via multimodaal.vlaanderen@vil.be.

Wie wordt Multimodale Ambassadeur 2023?

Met deze eretitel bekroont Multimodaal.Vlaanderen een professional die bijdraagt tot een grote of kleine mentaliteitswijziging in het eigen bedrijf, de sector, Vlaanderen of zelfs Europa.

Iedere persoon die zich in zijn of haar carrière uitzonderlijk heeft ingezet om multimodaal transport op de kaart te zetten komt hiervoor in aanmerking.

U kan uzelf kandidaat stellen, maar ook iemand voordragen via multimodaal.vlaanderen@vil.be.

MEER WETEN?

Download de kandidaatstellingsformulieren op www.baanbrekers2023.be

