



SUCCESS STORIES

ALTACHEM Kiest VOOR BINNENVAART EN SPOOR

Altachem uit Harelbeke heeft onder begeleiding van Multimodaal Vlaanderen en POM West-Vlaanderen de eerste stappen gezet om hun transporten op een duurzame manier te organiseren. Dit voor zowel de maritieme als continentale import van goederen.

Altachem is wereldleider in de ontwikkeling en productie van ventielen, toepassingshulpmiddelen en accessoires voor 1K-PU-schuim in bussen onder druk. Het bedrijf importeert jaarlijks containers uit het verre oosten, alsook volle vrachten vanuit Italië. Omdat het bedrijf dichtbij de inland terminal in Wielsbeke alsook de haven Zeebrugge gelegen is, heeft Multimodaal Vlaanderen voor beide stromen een multimodaal alternatief uitgewerkt via binnenvaart en spoor.

Binnenvaart via Wielsbeke

Een Inland Container Yard (ICY)-concept via River Terminal Wielsbeke was voor de maritieme importstroom een volwaardig en duurzaam alternatief voor het huidige wegtransport. De containers worden niet meer per truck

vanuit de haven van Antwerpen naar Harelbeke gebracht, maar vanuit Antwerpen via binnenvaart naar Wielsbeke gevaren om daarna met een kort lokaal transport bij Altachem gelost te worden. Aangezien de lege container in Wielsbeke kan ingeleverd worden, kunnen er nog meer wegekilometers vermeden worden. In totaal gaat het over een besparing van bijna 10.000 km op de E17 en de Antwerpse ring, goed voor een reductie van 33% CO₂.

Spoor via Zeebrugge

De goederen die Altachem per truck vanuit Italië importeert, worden nu op enkele kilometers van de spoorterminal van Segrade, Milaan geladen en per spoor naar Zeebrugge gebracht. Gezien er een hoogfrequente spoorverbinding is tussen Milaan en Zeebrugge, is ook dit een duurzaam multimodaal alternatief. Het levert een besparing van maar liefst 38.000 km en 58% CO₂ op.

Altachem is dit jaar erkend als 'Fabriek van de Toekomst'. De vestiging in Harelbeke maakt in de hele fabriek gebruik van technologie, variërend van het nieuwste ERP-systeem om een

papierloze werkvloer te garanderen tot het testen en implementeren van AGV's (Automatisch Geleide Voertuigen) om de efficiëntie in de productie te verbeteren.

Het concept dat Multimodaal Vlaanderen voor hen uitwerkte, past dan ook perfect bij de ecologische strategie en visie van dit bedrijf.

"Een aantal van onze toeleveringsketens loskoppelen van standaard truck/land transport was een belangrijk onderdeel van onze CO₂-reductiestrategie bij Altachem. De steun van Multimodaal Vlaanderen is van onschatbare waarde geweest en we kijken er nu naar uit om onze inspanningen verder op te schalen."

Wouter Van haute, Operations Manager, Altachem

MEER WETEN?

Contacteer
multimodaal.vlaanderen@vil.be



GROOTHANDEL IN MEUBELEN VINDT WEG NAAR NIEUWE INLAND TERMINAL LCZ

Dankzij het advies en de begeleiding van de experts van Multimodaal.Vlaanderen, is nu ook Oosterlynck Furniture overtuigd van het belang van de binnenvaart.

Dit familiebedrijf van de derde generatie, is oorspronkelijk gestart als meubelfabriek in Kuurne. In 2009 hebben ze beslist om trendy meubelstukken te gaan importeren uit Azië. Als vooruitstrevende groothandel zijn ze gespecialiseerd in eigentijdse eet- en slaapkamermeubels die eenvoudig in elkaar kunnen gezet worden. Zij leveren aan meubelzaken in België en Noord-Frankrijk, alsook aan diverse online winkels.

Van truck naar binnenvaartschip

Tot voor kort kwamen alle containers binnen via de haven van Antwerpen. Deze werden per truck naar Zwevegem gebracht om na lossing terug naar Antwerpen te worden gereden. Door de komst van de nieuwe inland terminal, genaamd Logistiek Centrum Zwevegem, was de beslissing om hun transporten te shiften van truck naar binnenvaart, snel genomen.

LCZ heeft voorlopig maar één carrier depot waardoor de mogelijkheid tot ICY (Inland Container Yard) beperkt is tot

één rederij, ONE (Ocean Network Express). Maar dat was voldoende voor Oosterlynck om in dit verhaal te stappen. Door de korte afstand tussen het magazijn en de terminal, is er een reductie van 97% aan wegekilometers en zorgen zij voor 51% minder CO₂-uitstoot.

“Door onze keuze voor binnenvaart dragen we bij aan het verminderen van het vrachtwagenverkeer van en naar Antwerpen. Door de duurzame verschuiving van weg naar water streven we naar een verkeersluwere toekomst, in het belang van ons allemaal.”

Johan Oosterlynck, zaakvoerder, Oosterlynck

MEER WETEN?

Contacteer
multimodaal.vlaanderen@vil.be



BAANBREKER IN DE KIJKER

JOHAN GEMELS MULTIMODALE AMBASSADEUR 2023



Johan Gemels is de winnaar van de Baanbrekers award van Multimodale Ambassadeur 2023. Johan Gemels stond mee aan de wieg van verschillende intermodale terminals in België, zowel bi-modaal als tri-modaal zoals Combinant, Antwerpen Main Hub, Liège Container Terminal, Liège Logistics Intermodal, Tri-Modal Terminal Brussel, Associated Terminal Operators en vele anderen. We vroegen hem zijn mening over multimodaal transport in Vlaanderen.

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

JG: Ik ben er eerder toevallig ingerold. Ik kom eigenlijk uit de IT-sector. Mijn eerste job in de transportwereld was bij de NMBS. In het begin van de jaren tachtig baatten we daar al een paar inland container terminals uit. Daar ben ik vrij snel in de sales gerold en zag ik de mogelijkheden van het intermodale.

Wat was de grootste hindernis die u heeft moeten overwinnen?

JG: De grootste hindernis zit in de hoofden van de mensen. Intermodaal vervoer lijkt moeilijk van buitenaf. Het is ook een beetje moeilijker om te starten. Maar eens het loopt, is het dikwijls gemakkelijker en mensen die er gebruik van maken willen de omgekeerde stap nooit meer zetten. Hoe kleiner het bedrijf, hoe moeilijker mensen te

overtuigen zijn. Bedrijven die maar af en toe een container hebben, hebben er natuurlijk minder voordeel bij. Maar als je een regelmatige bevoorrading hebt, zoals bijvoorbeeld een koffiebranderij, dan wil je wel dat dat continu blijft lopen.

“Bedrijven die gebruik maken van multimodaal vervoer willen de omgekeerde stap nooit meer zetten.”

Als een lading toekomt in Zeebrugge en die moet naar Luik, dan kunnen we die rechtstreeks met de trein naar Luik brengen, in de plaats van eerst langs Antwerpen te passeren. Dan win je twee dagen. Maar bij sommige klanten blijft dat een moeilijke stap.

Events zoals die van Multimodaal.Vlaanderen, zijn daar goed voor. Daar krijg je veel positieve ervaringen te horen. Al zijn de bedrijven die moeilijk te overtuigen zijn, ook moeilijker op die events te krijgen. Maar voor mensen die twifelen, zijn zulke events ideaal. Die worden er sowieso door andere bedrijven over de streep getrokken.

Wat ook hoopvol is om te zien is dat veel logistieke vastgoedbouwers locaties kiezen rond inland terminals. Dat is een heel positieve ontwikkeling.

Hoe ziet u het multimodale landschap evolueren?

JG: Voorlopig hebben we de wind in de zeilen. Op ecologisch gebied heeft het voordelen. Qua kostprijs is het ook doenbaar. Er zit groei op de markt. Al groeit het nog altijd niet voldoende snel. Maar het bewustzijn bij de bedrijven is wel aan het toenemen. Om nu te zeggen dat het gaat verdubbelen op 5 of 10 jaar tijd, zoals de EU voor ogen heeft, dat lijkt me wat te optimistisch.

Op lange termijn moeten we ook kijken welke technologische oplossingen er nog op ons af komen. Het grote voordeel van intermodaal vervoer is al lang de ecologische voetafdruk. Het is de vraag wat er gaat gebeuren als de vrachtwagens allemaal elektrisch worden.

Er zijn ook ontwikkelingen in de spoorsector, zoals zelfrijdende wagons. De vraag is wel hoe snel de overheid zal toelaten om ermee te experimenteren. De Vlaamse Waterweg heeft autonoom varen toegelaten en heel Europa heeft er mee naar gekeken. Je hebt voor spoor ook een pionier nodig die dat aandurft. Uit de testen die lopen zijn we nu al veel aan het leren. Maar het wordt tijd dat de overheid er mee over begint na te denken.

“Subsidiegeld dat nu naar 100 jaar oude spoor-technologieën gaat, zou beter aan research besteed worden.”

Op lange termijn zie ik dat wel positief evolueren, maar we moesten er eigenlijk al lang mee bezig zijn. Nu houden we spoortechnologie van 100 jaar geleden met subsidies in stand, omdat er nog niet gemoderniseerd is. We zouden dat geld beter aan research geven. We hebben er al te lang mee gewacht. Technologie gaat ons vooruithelpen. Maar de overheid moet ook toelaten dat dit kan gebeuren.

Welke plaats heeft uw award gekregen?

JG: Die staat voorlopig nog bij mij thuis, maar ik ga 'm binnenkort mee naar Luik nemen.

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

Contacteer
multimodaal.vlaanderen@vil.be

SAMENWERKING

SUCCESSVERHAAL KENT VOLGEND HOOFDSTUK

POM West-Vlaanderen en Multimodaal.Vlaanderen bundelen sinds 2020 de krachten om de modal shift bij West-Vlaamse bedrijven mogelijk te maken. Gezien het succes wordt deze samenwerking alvast verdergezet voor twee jaar.

Duizelingwekkende cijfers

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

In 2023 werden 34 concrete business cases uitgewerkt, waarbij 18 West-Vlaamse ondernemers ondertussen daadwerkelijk de modal shift naar binnenvaart, spoor en shortsea maakten.

Concreet betekent dit een potentiële kilometerreductie van 1.418.961 km op Vlaamse wegen dankzij West-Vlaamse ondernemers, wat neerkomt op bijna een verdubbeling ten opzichte van 2022 en maar liefst een verviervoudiging ten opzichte van 2021!

Potentieel voor West-Vlaanderen

Bedrijven voelen nu meer dan ooit de impact van de aankomende duurzaamheidsverplichtingen, het toenemende vrachtverkeer en de dagelijkse files. De noodzaak aan een duurzame aanpak voor hun logistieke stromen wordt dus almaar duidelijker.

Jean de Bethune, voorzitter bij POM West-Vlaanderen, spoort bedrijven aan om de boot richting een duurzame toekomst niet te missen:

“West-Vlaanderen ontwikkelt zich op vlak van infrastructuur tot dé multimodale topregio in Vlaanderen. Dankzij onze samenwerking met Multimodaal.Vlaanderen stimuleren we die infrastructurele transformatie en bieden we bedrijven toegankelijk multimodaal advies dat ze direct kunnen omzetten in de praktijk.”

What does the future hold?

Duurzaamheid is en blijft een thema dat hoog op de agenda staat van menig bedrijf uit West-Vlaanderen, en dat is goed nieuws! De komende jaren zal de shift naar binnenvaart en/of spoor meer dan ooit belangrijk zijn, dat beaamt ook manager van Multimodaal.Vlaanderen Filip Van Hulle:

“Het is een feit dat het vrachtverkeer jaarlijks groeit met 0,5 tot 1 procent en dat grote wegenwerken aan de gang zijn of gepland. Files zijn en blijven een vast gegeven in ons dagelijks leven. Het is dus essentieel om nu versneld en op een slimme manier in te zetten op het verduurzamen van goederentransporten.”

WERKT U IN EEN BEDRIJF IN WEST-VLAANDEREN EN WILT U UW MULTIMODALE ALTERNATIEVEN IN KAART LATEN BRENGEN?

Contacteer
multimodaal.vlaanderen@vil.be

