



## SUCCES STORIES

# ONDERDEEL KALLOSLUIS PER ESTUAIR SCHIP NAAR OOSTENDE

**Dat ook breakbulk op een multimodale manier kan worden getransporteerd, is nogmaals bewezen.**

**Multimodaal.Vlaanderen bedacht een oplossing voor het transport van onderdelen van de Kallosluis naar Diksmuide. Vandezande Automation & Mechanics uit Diksmuide is verantwoordelijk voor de renovatie van deze onderdelen.**

**Voor het natransport werd gebruikgemaakt van uitzonderlijk wegvervoer, terwijl het grootste deel van het traject per estuaire schip naar Haven Oostende werd afgelegd.**

Op 3 juli deed de 'Polybotes' van PortConnect Haven Oostende aan. Naast de gebruikelijke containers op de dienst tussen Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, vervoerde het schip ditmaal ook een uitzonderlijke projectlading. Vandezande Mechanics & Automation uit Diksmuide is verantwoordelijk voor de mechanische en elektrische renovatie van de Kallosluis.

**“Bij de grondige renovatie van drie sluisdeuren moet telkens de bovenrolwagen naar ons atelier in Diksmuide worden gebracht. Normaal gezien maken wij hiervoor gebruik van uitzonderlijk wegtransport. Maar tijdens het uitwerken van een aantal andere cases met Multimodaal.Vlaanderen kwam dit project naar boven,”** Baptist Bulens, Senior Projectmanager bij Vandezande.

### Operationele haalbaarheidsstudie

Als neutraal adviesbureau is het uitwerken van haalbare multimodale

alternatieven voor (uitzonderlijk) wegtransport een kernactiviteit van Multimodaal.Vlaanderen. Verschillende mogelijkheden werden onderzocht. Eerst werd gekeken naar de nabijgelegen kade van ROC Diksmuide (regionaal overslagcentrum). Echter, door de beperkte diepgang van de IJzer kunnen daar enkel spitsen varen. Door de breedte van het onderdeel was een groter schip vereist. Ook de River Terminal Roeselare bleek geen optie omdat de weg tussen Roeselare en Diksmuide ongeschikt was voor natransport per uitzonderlijk wegvervoer. De oplossing werd uiteindelijk gevonden in Haven Oostende.

### Financieel plaatje

Het eerste idee van Multimodaal.Vlaanderen om een dedicated barge in te zetten, bleek qua kostprijs niet haalbaar. Om de rekening zowel operationeel als financieel te doen kloppen, stelde Multimodaal.Vlaanderen voor om gebruik te maken

van de bestaande estuaire connectie van PortConnect. Deze verbinding biedt een wekelijkse rotatie met voornamelijk containers tussen Antwerpen, Zeebrugge en Oostende.

De eerste zending van een bovenrolwagen van een sluisdeur is vlekkeloos verlopen. De renovatie in het atelier in Diksmuide zal ongeveer één jaar duren, waarna het onderdeel de omgekeerde weg zal afleggen om terug in de Kallosluis te worden gemonteerd. Daarna begint de renovatie van de tweede sluisdeur, gevolgd door de derde.

Deze business case werd uitgewerkt onder de operationele begeleiding van Multimodaal.Vlaanderen en valt onder de samenwerking met POM West-Vlaanderen.

### MEER WETEN?

Contacteer [multimodaal.vlaanderen@vil.be](mailto:multimodaal.vlaanderen@vil.be)



# VAN WEG NAAR WATER: ORAC'S DUURZAME TRANSPORTREVOLUTIE

**Orac, een familiebedrijf gevestigd in Oostende, is al meer dan 50 jaar actief in interieurdecoratie en zet sterk in op innovatie. Het bedrijf richt zich voortdurend op technologische, materiële en design vernieuwingen. Duurzaamheid vormt daarnaast een belangrijke pijler binnen de bedrijfsstrategie.**

## Shortsea shipping: duurzaam, snel en kostenefficiënt

Tot voor kort vertrok er wekelijks een trailer vanuit Orac Oostende via de Eurotunnel Calais-Dover naar een warehouse in het Verenigd Koninkrijk (VK). Dit gebeurde via begeleide vracht, waarbij de chauffeur meereist met de lading. Elke lading legde een afstand van 333 km af (exclusief de Eurotunnel) over Vlaamse, Franse en Britse wegen.

Port of Antwerp-Bruges, met name Zeebrugge, is een belangrijke hub voor goederenverkeer van en naar het VK. Dagelijks zijn er meerdere afvaarten naar verschillende havens in het VK en Ierland. Deze frequente afvaarten en snelle transittijden zijn cruciaal voor de just-in-time bevoorrading van de Britse markten. Een bijkomend voordeel is dat de goederen vanuit Zeebrugge ongebeleid worden verscheept, wat zorgt voor minder administratieve formaliteiten en het gebruik van lokale chauffeurs in Vlaanderen en het VK.

## Samenwerking en modal shift

Voor een multimodaal alternatief worden door Multimodaal.Vlaanderen steeds meerdere voorstellen uitgewerkt. Ook in deze businesscase werd dat gedaan. Uiteindelijk koos Orac ervoor om met ECS samen te werken. Na enkele testzendingen bleek de modal shift – en daarmee de modal shift – succesvol. Vanaf september 2024 zullen alle zendingen naar het VK uitsluitend via shortsea shipping worden verstuurd.

**“Door een modal shift van weg naar spoor en shortsea shipping aan te moedigen, creëert ECS duurzame en betrouwbare logistiek. We noemen dit CSR-logistiek en het ligt aan de kern van alles wat we doen,”**

Sven Pieters, CEO, ECS.

## Duurzaamheidsverslag

Deze modal shift levert een positieve bijdrage aan de duurzaamheidsambities van Orac. In hun duurzaamheidsverslag valt te lezen dat Orac streeft om tegen 2050 klimaatpositief te zijn. Dit betekent dat de totale CO<sub>2</sub>- en equivalente uitstoot van het bedrijf - of het nu gaat om productie, transport of totale activiteiten - minder is dan de CO<sub>2</sub> die vrijkomt in de atmosfeer.

**“De overgang naar shortsea shipping is een van de vele stappen in onze duurzaamheidsstrategie. Door wegtransport te vervangen door een multimodaal alternatief, verminderen we niet alleen onze CO<sub>2</sub>-uitstoot maar versterken we ook onze toewijding aan innovatieve en verantwoorde logistiek.”**

Louis Boel, Logistic Lead, Orac

Binnen de samenwerking met POM West-Vlaanderen werden meerdere goederenstromen geanalyseerd en diverse businesscases uitgewerkt. Sinds de uitwerking van deze businesscase heeft Orac een eerste goederenstroom naar het VK volledig verschoven en onderzoekt het momenteel de mogelijkheden om andere goederenstromen binnen continentaal Europa te verschuiven.

## MEER WETEN?

Contacteer  
[multimodaal.vlaanderen@vil.be](mailto:multimodaal.vlaanderen@vil.be)





# BAANBREKERS 2024

## STOW

### INTERVIEW MET WIM GANTOIS



**Stow sleepte vorig jaar de award van Baanbrekende Verlader in de wacht. Wij vroegen Group Supply Chain and Purchase Director, Wim Gantois naar zijn visie op het multimodale landschap in Vlaanderen.**

#### Wanneer is Stow begonnen met vervoer via binnenvaart?

Een drietal jaar geleden stelde een belangrijke partner voor of binnenvaart geen goede optie zou zijn. Voor ons was dat toen nog onbekend terrein. Eens we ermee aan de slag gingen, waren we snel verkocht.

Een dik jaar geleden zijn we dan effectief van start gegaan in samenwerking met Logistiek Centrum Zwevegem. Intussen vervoeren we alle volumes die via die weg kunnen op deze manier.

Er zijn heel weinig nadelen en heel veel voordelen verbonden aan binnenvaart. Er was weinig overtuigingskracht nodig om ons mee aan boord te trekken. Er zijn twee grote voordelen. Enerzijds het weghalen van de vrachtwagens van de baan en de ecologische en maatschappelijke voordelen die daaraan vasthangen.

Anderzijds zorgt het voor veel meer zekerheid. Een lading vanuit de Haven van Antwerpen laten komen met een vrachtwagen, bracht regelmatig vertragingen met zich mee, door het chauffeurstekort, files, etc. Dat zorgde voor veel onzekerheid. Nu hebben we dat probleem niet meer.

De zekerheid van het hebben van je producten als je ze nodig hebt, is natuurlijk een groot voordeel. We zetten nu enkel nog vrachtwagens in voor de last mile vanuit Zwevegem tot Sint-Denijs.

#### Wat is voor uw bedrijf de grootste hindernis geweest in heel het multimodale verhaal?

We hebben het langst gekeken naar de kostprijs, om een goed beeld te hebben van wie wat zal betalen.

Voor Antwerpen is er nooit veel discussie geweest. Het is goedkoper om te stockeren buiten de Haven van Antwerpen.

Ik denk dat multimodaal transport meestal een probleem geeft in supply chains waar snelheid heel belangrijk is. Maar bij ons valt dat wel mee. Als wij voldoende proactief zijn, doet het er niet toe of onze lading een week of twee weken onderweg is. Ons product speelt hier zeker in ons voordeel.

**“Er zijn heel weinig nadelen en heel veel voordelen verbonden aan binnenvaart. Er was weinig overtuigingskracht nodig om ons mee aan boord te trekken.”**

#### Hoe ziet u het multimodale landschap in Vlaanderen evolueren?

Ik denk en ik hoop dat het zal uitbreiden. Op dit moment heeft multimodaal vervoer de grootste voordelen bij zwaardere goederen die niet snel moeten getransporteerd worden. Zeker als je kijkt naar relatief korte afstanden, dan is binnenvaart de beste manier om te transporteren. Je kan de groei van multimodaal transport natuurlijk niet enkel binnen de grenzen van Vlaanderen bekijken. Zeker als je kijkt naar treinverbindingen. Daar zijn we bij Stow nu ook recent mee gestart.

Ook het chauffeurstekort zal zijn impact hebben. Vanaf dat de economie weer een boost krijgt, zal dat tekort alleen maar groter worden en zal de vraag

naar multimodaal vervoer gigantisch hard toenemen.

#### Hoe concreet zijn jullie plannen om ook treinverbindingen van Gent naar Tsjechië te gaan gebruiken?

We zijn net gestart om 500 tot 1000 ton per maand van Gent naar Tsjechië te vervoeren per trein. Het is niet de snelste manier, maar wel de meest ecologische. En qua kostprijs komt het op hetzelfde neer. De keuze was daarom snel gemaakt.

#### Wat is volgens u de belangrijkste beleidsmaatregel die de modal shift kan bevorderen?

De nodige investeringen moeten gebeuren om het netwerk verder uit te bouwen. Het verhogen van alle bruggen op het Albertkanaal is er een goed voorbeeld van. We moeten de juiste connecties tussen de vaarroutes hebben. Hetzelfde geldt voor treinconnecties.

Wat vooral goedkoper moet worden zijn de handlings voor het laden op het schip of de trein. Met de juiste investeringen kan dat efficiënter en goedkoper worden. Dat zou multimodaal vervoer pas echt een boost geven.

Daarnaast ben ik geen voorstander van hoge subsidies. Als er goede investeringen in het netwerk zijn, zal de markt wel volgen. Het wegtransport duurder maken via kilometerheffing vind ik ook een goede maatregel. Onze wegen zijn nu eenmaal verzadigd.

#### Waar heeft de Baanbrekers award een plaats gekregen?

Die staat op een centrale plaats in ons hoofdgebouw.

#### BENIEUWD WIE DE KANDIDATEN VAN DIT JAAR ZIJN?

U leest het op de volgende pagina.

## ONTDEK ONZE KANDIDATEN

**Op 26 november is het weer zover. Dan worden de nieuwe Baanbrekers awards uitgereikt aan zij die indrukwekkende stappen hebben gezet voor een mobieler en duurzamer Vlaanderen. We stellen de kandidaten graag aan u voor.**

Naast een persoonlijke award van Multimodale Ambassadeur, zullen twee bedrijven een award in de wacht slepen: een Baanbrekende Verlader en een Baanbrekende Logistieke Dienstverlener. Per categorie zijn twee bedrijven genomineerd. Alle bedrijven hebben een bijzondere bijdrage geleverd aan de mobiliteit in Vlaanderen en zullen hun case uitgebreid aan u voorstellen tijdens het event.

### Baanbrekende dienstverlener

Voor de award van Baanbrekende Logistieke Dienstverlener zijn ECS en Medway de genomineerden. ECS heeft nieuwe intermodale treinconnecties ontwikkeld tussen Vlaanderen, Tsjechië en Zuid-Duitsland. Deze nieuwe treinverbindingen resulteren in een modal shift van maar liefst 21400 volle trucks per jaar van de weg naar de trein. Spooroperator Medway heeft sinds haar opstart in België al meer dan 1400 roundtrips gedaan en ruim 230.000 TEU over het spoor vervoerd.

### Baanbrekende verlader

De award van Baanbrekende Verlader zal gaan naar Agristo, of Vandezande.

Agristo heeft in samenwerking met Flanders Road Services een transporttraject ontwikkeld waarbij op weekbasis 72 transporten omgezet worden van wegvervoer naar binnenvaart.

Firma Vandezande is in opdracht van de Vlaamse overheid de sluisdeuren 1, 2 en 3 van de Kallosluis aan het renoveren, zoals u al in deze nieuwsbrief kon lezen.

De bovenrolwagen van de sluisdeur werd via multimodaal transport getransporteerd van Antwerpen naar Diksmuide.

### Multimodale ambassadeur

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

De genomineerden zijn Jo Van Moer (Van Moer Logistics), David Huybrechts (BCTN) en Kathleen Keuleers (MSC Belgium). Vanaf 9 oktober kan u via de Baanbrekers website stemmen op uw favoriet.

**“Het is een hele eer deze prijs in ontvangst te mogen nemen. Ik zie het als een bekroning van het werk dat ik al jaren met passie doe. Het is van groot belang dat we als sector de komende jaren de hele keten vergroenen. Multimodaal transport is daarvoor cruciaal.”**

Johan Gemels  
Multimodale Ambassadeur 2023

### Wees erbij

U kan er ook bij zijn in Technopolis Mechelen. Die dag verwelkomen we meer dan 250 deelnemers uit de logistieke sector. Het belooft opnieuw een uniek netwerkmoment te worden in combinatie met een inspirerende keynote. We laten bovendien echte baanbrekers aan het woord die met hun innovatieve ideeën en hands-on mentaliteit het pad effenen voor efficiëntere en duurzamere logistiek.

### Meer weten?

Contacteer  
[multimodaal.vlaanderen@vil.be](mailto:multimodaal.vlaanderen@vil.be)

