

“De industrie bepaalt de koers van het goederenvervoer per spoor”

- Benoît Gilson

“Meer business, minder waterstress”

- Filip Boelaert



Samen bouwen aan multimodaal transport

Hoe maken we van Vlaanderen een duurzame, efficiënte en competitieve logistieke draaischijf? Door samen werk te maken van de modal shift. De troeven zijn er: sterke havens, waterwegen, spoorverbindingen en terminals. Maar infrastructuur alleen brengt geen goederen in beweging. Daarvoor zijn logistieke partners nodig die verbindingen en diensten aanbieden én verladers die hun goederenstromen slimmer willen organiseren.

De infrastructuur is er. De expertise is er. De goederenstromen zijn er. Nu komt het erop aan de juiste mensen te verbinden en samen beweging te creëren. Daarom brengt Baanbrekers bedrijven samen om ervaringen te delen. Zo worden mogelijkheden zichtbaar en groeit een eerste idee stap voor stap uit tot een haalbaar alternatief.

Om die mogelijkheden concreet te maken, adviseert en begeleidt Multimodaal.Vlaanderen bedrijven bij haalbare multimodale oplossingen. Daarbij is samenwerking de sleutel.

Die kracht van samenwerking staat centraal in deze brochure. Partners en believers tonen vanuit hun eigen expertise wat multimodaal transport voor bedrijven kan betekenen. Hun verhalen nodigen uit om met een frisse blik naar vertrouwde keuzes te kijken.

Laat deze brochure je inspireren om verder te kijken, vragen te stellen en nieuwe contacten te leggen. Want echte vooruitgang begint wanneer mensen kansen zien, elkaar vinden en samen de stap durven zetten.

Shauny Ammeloot,
Manager Multimodaal.Vlaanderen

03 **Infrabel**
"De industrie bepaalt de koers van het goederenvervoer per spoor", Benoît Gilson

07 **De Vlaamse Waterweg**
"Meer business, minder waterstress: de binnenvaart als hefboom voor groei", Filip Boelaert

10 **Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO)**
"Ruimte slim benutten is de sleutel tot de logistiek van morgen", Peter Van de Putte

12 **North Sea Port**
"Een structurele modal shift realiseer je nooit alleen", Kate Verslype

14 **Port of Moerdijk**
"Minder bekend, maar minstens zo onmisbaar: onze ligging maakt ons uniek", Kyra Lemmens

16 **Port of Antwerp-Bruges**
"Bereikbaarheid als hefboom voor duurzame groei", Greet Van Wesemael

Op weg naar het nieuwe normaal

Files, stijgende transportkosten en onvoorspelbare levertijden zetten goederenstromen steeds meer onder druk. Multimodaal transport kan bedrijven helpen om hun transport betrouwbaarder, efficiënter en duurzamer te organiseren. Door wegtransport slim te combineren met shortsea, spoor of binnenvaart ontstaan alternatieven die meer grip bieden op de goederenstroom.

Welke multimodale oplossing werkt, verschilt van bedrijf tot bedrijf. Daarom zijn neutraal advies en begeleiding op maat essentieel. Vanuit Multimodaal. Vlaanderen onderzoeken we samen met bedrijven hun goederenstromen en brengen we haalbare alternatieven in kaart, zonder één vervoersmodus of aanbieder naar voren te schuiven. Geen theoretisch advies, maar een praktijkgerichte aanpak die vertrekt vanuit de noden en dagelijkse werking van bedrijven.

Ook de ervaringen van andere bedrijven kunnen daarbij nieuwe mogelijkheden zichtbaar maken. Daarom zetten we met Baanbrekers bedrijven en mensen in de kijker die vandaag al multimodaal werken. Hun ervaringen tonen wat mogelijk is en welke keuzes en samenwerkingen daarvoor nodig zijn. Door die verhalen te delen, inspireren we andere bedrijven om nieuwe mogelijkheden te verkennen en multimodaal vervoer stap voor stap tot het nieuwe normaal te maken. Met dank aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.



© Infrabel x Benjamin Brolet



De industrie bepaalt de koers van het goederenvervoer per spoor

Benoît Gilson, CEO van Infrabel

Infrabel is al jaar en dag partner van Baanbrekers. Als beheerder van de Belgische spoorinfrastructuur wil het bedrijf niet alleen bijdragen aan duurzame mobiliteit, maar ook aan economische ontwikkeling, kennisdeling en samenwerking. CEO Benoît Gilson ziet een belangrijke rol voor Infrabel in het ondersteunen van het goederenspoorvervoer. “De modal shift is geen doel op zich. Het is een manier om economische groei, duurzame mobiliteit en Europese competitiviteit met elkaar te verzoenen.”

Waarom blijft Baanbrekers belangrijk voor het goederenvervoer per spoor?

“Baanbrekers sluit perfect aan bij de maatschappelijke rol die Infrabel wil opnemen. Als beheerder van de Belgische spoorinfrastructuur willen we niet alleen bijdragen aan duurzame mobiliteit, maar ook aan economische ontwikkeling, kennisdeling en samenwerking.

Dergelijke initiatieven brengen alle spelers van de logistieke keten samen en creëren een platform waar ideeën, expertise en concrete projecten kunnen ontstaan die de modal shift ondersteunen. Infrabel, de industrie, spooroperatoren en andere partners hebben elk hun rol.

Het is een ontmoetingsplaats waar we samen met klanten en partners bouwen aan het goederenvervoer van vandaag en de toekomst.”

Wat is er nodig om de modal shift naar het spoor echt te versnellen?

“De bewustwording rond duurzaamheid, congestie en strategische autonomie is vandaag groter dan ooit.

Het spoor speelt vandaag al een belangrijke rol in de Belgische logistiek. Infrabel maakt jaarlijks meer dan 142.000 rijpaden voor goederentreinen mogelijk en meer dan 52.000 goederentreinen verbinden onze havens met het Belgische en Europese hinterland. Een goederentrein met 30 wagons kan bovendien evenveel goederen vervoeren als ongeveer 60 vrachtwagens.

Willen we die modal shift verder versnellen, dan moeten drie voorwaarden samenkomen: een performant en betrouwbaar spoorwegnet, voldoende capaciteit op de strategische goederenassen en Europese corridors, en een logistieke keten waarin spoor vlot samenwerkt met wegvervoer, binnenvaart, terminals en havens.

In 2025 daalde het aantal aan Infrabel toegeschreven vertragingsminuten voor het goederenvervoer van ruim 63.000 naar ongeveer 41.600. Ons netwerk verbindt meer dan 200 rechtstreeks aangesloten bedrijven en 13 spoorwegondernemingen met de Belgische havens en Europese economische centra. Dat toont dat investeringen in betrouwbaarheid, capaciteit en samenwerking een directe impact hebben op de aantrekkelijkheid van het spoor.

De vraag is dan ook niet langer óf we meer goederen via spoor moeten vervoeren, maar hoe we dat op een efficiënte en competitieve manier realiseren. Een modal shift is noodzakelijk om de bereikbaarheid van onze havens en industriële clusters te verzekeren en zo de concurrentiekracht van de Belgische economie te versterken.”

Welke investeringen maken het goederenspoor aantrekkelijker voor bedrijven?

“Infrabel blijft investeren in een veilig, betrouwbaar en toekomstgericht spoor. Met een gecontroleerde actualisering van de investeringsplanning zetten we volop in op veiligheid, stiptheid, capaciteit, digitalisering en toegankelijkheid binnen het beschikbare budget en met Europese steun.

Tussen nu en 2032 investeert Infrabel ruim 110 miljoen euro in de spoorontsluiting van Port of Antwerp-Bruges en 62 miljoen euro in North Sea Port. Met deze middelen versterken we de capaciteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid van het goederenvervoer en ondersteunen we de verdere uitbouw van België als logistieke draaischijf in Europa.

Een modal shift realiseren kan geen enkele organisatie alleen. Ze ontstaat wanneer alle partners dezelfde richting uitgaan.

De recente verdubbeling en elektrificatie van lijn L11 in de Antwerpse haven is hiervan een mooi voorbeeld, net als de Bundel Mercator in North Sea Port. Daarnaast investeren we in langere sporen, zodat langere goederentreinen mogelijk worden. Vandaag zijn treinen op verschillende plaatsen nog beperkt in lengte.

Steeds meer investeringen komen er op vraag van de industrie. Waar vroeger de ambitie vaker vanuit de overheid werd bepaald, willen we sneller schakelen op basis van concrete behoeften uit de markt. In Gent en Antwerpen is de industrie zelf met concrete voorstellen gekomen. Zo kunnen we investeringen beter afstemmen op wat bedrijven nodig hebben.

Voor bedrijven vertaalt dit zich concreet in meer beschikbare rijpaden, minder operationele beperkingen, kortere doorlooptijden en meer voorspelbaarheid van hun logistieke keten.”

Hoe wil Infrabel de drempel voor nieuwe spoorgebruikers verlagen?

“Bedrijven verwachten vandaag eenvoud, transparantie en betrouwbaarheid. Daarom investeren we niet alleen in infrastructuur, maar ook in dienstverlening, digitale oplossingen en begeleiding.

We werken steeds intensiever samen met havens, terminals, spooroperatoren en logistieke partners om drempels weg te nemen en nieuwe trafieken mogelijk te maken. Ons Business Development-team gaat actief naar bedrijven die nog geen spoor gebruiken. We luisteren naar hun behoeften en zoeken mee naar oplossingen.

Bijvoorbeeld door een spooroperator te vinden, volumes te bundelen of te bekijken welke infrastructuur nodig is.

Voor een bedrijf hoeft spoor niet complex te zijn. Onze ambitie is dat het een logische keuze wordt.

Onze rol gaat vandaag veel verder dan het beheren van spoorinfrastructuur. We verbinden klanten, leveranciers, havens, industrie en spooroperatoren in één ecosysteem. Het capaciteitsvraagstuk lossen we niet op achter een bureau, maar in dialoog met onze partners.

Ook kennisdeling helpt om de drempel te verlagen. De masterclass Spoorwegwijs die Infrabel samen met Multimodaal.Vlaanderen organiseerde voor kleinere spoorgebruikers is daar een mooi voorbeeld van.
De spoorwegen van morgen bouwen we niet alleen, maar samen."

Hoe kan België zijn positie op de Europese goederencorridors versterken?

"België beschikt over een unieke geografische positie. Onze zeehavens vormen de toegangspoort tot Europa en het spoor vormt de verbinding met de economische centra in het hinterland.

De komende jaren zal het belang van internationale goederenstromen verder toenemen. Daarom moeten we blijven investeren in grensoverschrijdende verbindingen, interoperabiliteit en internationale samenwerking.

Ons land is een Europese draaischijf. Twee Europese goederencorridors, North Sea - Rhine - Mediterranean en North Sea - Baltic, stimuleren het goederenvervoer per spoor tussen de grote steden en economische polen in Europa, zoals havens en belangrijke terminals.

De Europese Unie vraagt aan de lidstaten om de hoofdspoorlijnen van deze corridors tegen 2030 met het Europese veiligheidssysteem ETCS (European Train Control System) uit te rusten, zodat veilig en vlot treinverkeer mogelijk is.

Het Belgische spoornet moet één van de meest performante schakels blijven binnen de grote Europese goederenassen. Die strategische positie moeten we maximaal benutten."

Waar ben je trots op bij Infrabel en wat wordt de grootste uitdaging?

"Ik ben vooral trots op de expertise en het engagement van onze medewerkers. Dag na dag zorgen zij ervoor dat een complex netwerk veilig, performant en beschikbaar blijft.

Eén van onze grote klanten verwoordde de evolutie van Infrabel onlangs treffend: volgens hem zijn we in enkele jaren tijd geëvolueerd van één van de minst klantgerichte spoorinfrastructuurbeheerders naar één van de beste. Dat is een heel mooi compliment voor onze medewerkers.

De vraag is dan ook niet langer óf we meer goederen via spoor moeten vervoeren, maar hoe we dat op een efficiënte en competitieve manier realiseren

Klantgerichtheid is bovendien niet langer alleen de verantwoordelijkheid van commerciële of productteams. Alle medewerkers binnen Infrabel denken mee over hoe we klanten kunnen ondersteunen.

Dat engagement zie je ook in de dagelijkse werking. Wanneer een goederentrein vertraging heeft, proberen medewerkers bijvoorbeeld werkzaamheden uit te stellen zodat de trein toch kan passeren. Ook tijdens moeilijke periodes zijn we erin geslaagd het goederenvervoer maximaal te blijven ondersteunen.

De grootste uitdaging is tegelijk een enorme opportuniteit: meer mobiliteit mogelijk maken met een duurzame infrastructuur, terwijl de vraag naar capaciteit blijft toenemen.
Dat vraagt investeringen, innovatie en nauwe samenwerking met alle partners in de logistieke keten.

Als we daarin slagen, kan het spoor een sleutelrol spelen in de economische én duurzame toekomst van België."

Wat moet er veranderen om het spoor tegen 2040 een vanzelfsprekende keuze te maken?

"Infrabel heeft een unieke positie in het spoor-ecosysteem. Wij verbinden alle schakels van de keten. Onze rol is om een betrouwbare spoorinfrastructuur aan te bieden én samenwerking mogelijk te maken door partners samen te brengen en infrastructurele knelpunten gezamenlijk aan te pakken.

Onze grootste troef is misschien niet ons spoorwegnet, maar ons vermogen om mensen en organisaties rond een gemeenschappelijk doel te verbinden. Een modal shift realiseren kan geen enkele organisatie alleen. Ze ontstaat wanneer alle partners dezelfde richting uitgaan. Infrabel wil daarbij een verbindende en faciliterende rol opnemen.

Tegelijk is de toekomst van het goederenvervoer nauw verbonden met de toekomst van onze industrie. Het spoor weerspiegelt de dynamiek van onze economie. Als België een sterke industriële basis behoudt, zie ik veel toekomst voor het goederenvervoer per spoor.

Mijn ambitie is dat spoor tegen 2040 een aanzienlijk groter aandeel van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt en een vanzelfsprekend onderdeel is van multimodale logistieke ketens. Succes betekent voor mij dat bedrijven het spoor niet langer zien als een niche-oplossing, maar als een concurrentieel, betrouwbaar en duurzaam alternatief."



© De Vlaamse Waterweg nv



Meer business, minder waterstress: de binnenvaart als hefboom voor groei

Filip Boelaert, gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg nv

De Vlaamse goederenstromen blijven groeien, terwijl de druk op het wegennet toeneemt. Voor De Vlaamse Waterweg nv ligt een deel van het antwoord op het water. Maar meer goederen via de binnenvaart vervoeren vraagt meer dan infrastructuur alleen. Betrouwbaarheid, efficiëntie, digitalisering en een goede aansluiting op de rest van de logistieke keten bepalen mee of bedrijven de overstap maken. Filip Boelaert kijkt in dit interview vooruit: waar liggen de groeikansen voor de binnenvaart, welke investeringen zijn nodig en hoe kan De Vlaamse Waterweg bedrijven helpen om de waterweg als onderdeel van hun logistieke strategie te benutten?

Waarom verdient transport via het water meer aandacht?

"De waterweg is vaak onbekend en onbemind. Initiatieven zoals Baanbrekers geven erkenning aan ondernemers die zich dagelijks inzetten voor duurzaam transport en aan vernieuwende logistieke projecten die extra aandacht verdienen. Zo ontstaat de kans om breder te tonen dat logistiek ertoe doet. Niet alleen via de weg, maar ook via het water. Dat is voor ons een belangrijke reden om Baanbrekers te blijven ondersteunen."

Waar liggen de grootste kansen om meer goederen via de binnenvaart te vervoeren?

"Bepaalde goederenstromen lenen zich heel goed voor de waterweg. Denk aan bouwlogistiek en containervervoer. Maar er zijn ook stromen die vandaag minder met de binnenvaart worden geassocieerd. Daarom hebben we naast bouwlogistiek en containervervoer bijkomende groeisegmenten geïdentificeerd, waaronder circulaire economie zoals afvalstromen, grensoverschrijdende logistiek, stedelijke logistiek, energiegerelateerde stromen en RoRo-vervoer.

De nood is groot. Goederenvervoer draagt bij aan de druk op de weg en de transportvraag zal verder stijgen. De waterweg blijft daarom nodig om een deel van die groei op te vangen.

Tegelijk moet de binnenvaart blijven vernieuwen. Zo biedt autonoom of op afstand bestuurd varen mogelijkheden. De technologie moet wel aansluiten bij de praktijk. Uiteindelijk is het businessmodel bepalend. De volledige logistieke keten moet competitief zijn. Niet alleen de transportprijs telt, maar ook overslag, voor- en natransport, doorlooptijd, betrouwbaarheid en de maatschappelijke voordelen.

Ook digitalisering en datadeling bieden kansen. Bedrijven kunnen transportstromen slimmer organiseren en verschillende vervoerswijzen beter combineren. Tegelijk moeten betrouwbaarheid en dienstverlening verder verbeteren. Informatie over vaartijden en verwachte reistijden kan bedrijven helpen om betere keuzes te maken."

Afstandsbediening is een eerste stap naar verregaande digitalisering van de keten

Welke investeringen maken de binnenvaart betrouwbaarder voor bedrijven?

"Een belangrijke ontwikkeling is bediening op afstand van sluizen en beweegbare bruggen. Die afstandsbediening is een eerste stap naar verregaande digitalisering van de keten. Op termijn moet dat bijdragen aan meer voorspelbaarheid. Een schipper of bedrijf moet beter kunnen inschatten wanneer een traject kan worden afgelegd en waar mogelijke vertragingen kunnen ontstaan.

Tegelijk mag de basis niet uit het oog worden verloren. Een belangrijke prioriteit is onderhoud: zorgen dat waterwegen voldoende diep zijn, kunstwerken goed blijven functioneren en oevers en kaaimuren waar nodig worden onderhouden. Betrouwbaarheid is noodzakelijk om bedrijven voor de waterweg te laten kiezen.

Daarom geven we prioriteit aan investeringen die de bedrijfszekerheid verhogen en tegelijk de grootste economische meerwaarde creëren.



Hoe helpt De Vlaamse Waterweg bedrijven om de mogelijkheden van de binnenvaart te benutten?

"De Vlaamse Waterweg wil bedrijven niet alleen infrastructuur aanbieden, maar hen ook helpen om de mogelijkheden van de binnenvaart voor hun goederenstromen te onderzoeken.

Onze marktdevelopers begeleiden ondernemers bij die keuze. Samen brengen ze de goederenstromen in kaart en bekijken ze welke mogelijkheden er zijn. Ook wanneer een bedrijf niet rechtstreeks aan een waterweg ligt, kan worden nagegaan of vervoer over water haalbaar is. Op basis daarvan helpen we de mogelijkheden te verkennen en geschikte infrastructuur en logistieke partners te vinden.

Ook ruimte wordt steeds belangrijker. Vlaanderen heeft weinig beschikbare ruimte voor economische activiteiten. Daarom willen we watergebonden bedrijventerreinen, kades en overslaglocaties gerichter inzetten en samen met de markt nieuwe economische kansen ontwikkelen. Zo creëren we ruimte om te ondernemen en kan het potentieel van de waterweg beter worden benut."

De waterweg blijft nodig om een deel van die groei op te vangen

Hoe kunnen terminals en overslaglocaties meer bedrijven toegang geven tot de waterweg?

"Terminals maken deel uit van het volledige netwerk. Daarom moet per regio worden bekeken waar overslaglocaties het meeste effect kunnen hebben. In Oost-Vlaanderen hebben we onlangs samen met de provincie een visie uitgewerkt met negen strategische locaties als basis voor een sterker netwerk van watergebonden bedrijventerreinen en overslaglocaties.

De ligging blijft daarbij belangrijk. Als een terminal te ver van een bedrijventerrein of bedrijf ligt, ontstaan er dus extra kosten. Een goed gelegen terminal kan voor bedrijven net een belangrijke toegangspoort tot de waterweg zijn.

Regionale overslagcentra kunnen daarin een belangrijke rol spelen. Ze geven bedrijven zonder eigen kade toegang tot de waterweg en kunnen goederenstromen van verschillende bedrijven bundelen.

Ook bestaande terminals blijven belangrijke schakels. Het doel is niet om een parallel netwerk naast de bestaande infrastructuur te creëren, maar om die infrastructuur te versterken en gericht nieuwe locaties te ontwikkelen."

Waarom is samenwerking onmisbaar om de modal shift te versnellen?

"De omslag kan niet door één partij worden gerealiseerd. De Vlaamse Waterweg is één schakel in een netwerk van publieke en private partijen. Daarom wordt samengewerkt met lokale en regionale overheden, bedrijven, terminals en andere spelers om watergebonden bedrijvigheid en overslag verder te ontwikkelen."

De Vlaamse Waterweg nv

Hoe ziet de binnenvaart er idealiter uit in 2040?

"Ik hoop dat vervoer over water tegen 2040 een vanzelfsprekende keuze is geworden. Dat kan alleen als de binnenvaart verder verduurzaamt en tegelijk datagedreven wordt ontwikkeld. Nieuwe technologieën en betere data kunnen helpen om ruimte, goederenstromen en transport slimmer op elkaar af te stemmen.

Maar de basis blijft een betrouwbare infrastructuur. Als waterwegen, sluizen, bruggen en laad- en losplaatsen niet goed functioneren, kan de volgende stap niet worden gezet.

Het doel is dat ondernemen langs het water een evidente keuze wordt wanneer een goederenstroom zich daarvoor leent. De waterweg moet een vanzelfsprekende mogelijkheid zijn binnen een bredere multimodale strategie."

Wat houdt bedrijven nog tegen om voor de binnenvaart te kiezen, en hoe kunnen ze de eerste stap zetten?

"Bedrijven die vandaag al actief zijn op de waterweg, zijn doorgaans enthousiast en overtuigd van de meerwaarde. Andere bedrijven staan open voor gesprekken, maar hebben vaak eerst behoefte aan inzicht in haalbaarheid, kosten en betrouwbaarheid.

Het businessmodel blijft bepalend. De kosten, de betrouwbaarheid en het aantal extra handelingen in de keten maken het verschil. De boodschap is daarom eenvoudig: onderzoek wat de binnenvaart voor het bedrijf kan betekenen.

De Vlaamse Waterweg staat samen met partners zoals Multimodaal.Vlaanderen (VIL) klaar om kansen zichtbaar te maken, drempels te verlagen en de juiste partners samen te brengen. We zorgen niet alleen voor betrouwbare infrastructuur. Ook bij commerciële en logistieke vragen kan worden meegedacht over welke oplossing in de praktijk werkt.

De binnenvaart hoeft niet voor elk bedrijf de enige oplossing te zijn. Maar wie vandaag werk wil maken van een toekomstbestendige multimodale strategie, doet er goed aan de mogelijkheden van de waterweg te onderzoeken. Soms begint een modal shift met één goederenstroom, één gesprek en de vraag: kan het ook anders?"

Wij staan klaar om bedrijven samen met partners zoals Multimodaal.Vlaanderen (VIL) te ondersteunen



Ruimte slim benutten is de sleutel tot de logistiek van morgen



Peter Van de Putte, Algemeen directeur van Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO)

De ruimte in Vlaanderen staat onder druk. Zeker in de Waaslandhaven is elke hectare van strategisch belang. Toch ziet Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) die schaarste niet alleen als een beperking, maar ook als een stimulans om verder te ontwikkelen. Door in te zetten op multimodaliteit, duurzame gebiedsontwikkeling en innovatieve infrastructuur wil MLSO de haven ook op lange termijn bereikbaar én aantrekkelijk houden. Algemeen directeur Peter Van de Putte licht toe hoe economie, leefbaarheid en duurzaamheid daarbij hand in hand gaan.

Waarom is samenwerking cruciaal voor de modal shift?

“Een modal shift is essentieel om de bereikbaarheid van onze haven en de leefbaarheid van de omliggende dorpen te vrijwaren. Daarom ondersteunt MLSO initiatieven zoals Baanbrekers. Bedrijven inspireren elkaar, delen praktijkervaringen en ontdekken hoe spoor, binnenvaart en andere duurzame transportmodi een volwaardig alternatief kunnen zijn voor wegvervoer. Waar grote goederenstromen samenkomen, liggen immers ook de grootste kansen om het verschil te maken bij het transport ervan.”

Hoe zet de schaarse ruimte de Waaslandhaven onder druk?

“De beschikbare ruimte wordt steeds schaarser, terwijl de vraag naar logistieke locaties sterk blijft groeien. In de Waaslandhaven is de vraag naar bedrijventerreinen veel groter dan het aanbod. Dat betekent dat MLSO voortdurend weloverwogen keuzes moet maken tussen sterke investeringsdossiers.

Waar grote goederenstromen samenkomen, ontstaan de grootste kansen voor een succesvolle modal shift

Die schaarste dwingt ons tegelijk om slimmer met ruimte om te gaan. We zien magazijnen hoger worden, bedrijven investeren in automatisering en gedeelde infrastructuur wint aan belang. Daarnaast blijven we inzetten op de herontwikkeling van bestaande terreinen. Zo creëren we bijkomende ruimte zonder onnodig nieuwe open ruimte aan te snijden.

Voor logistieke bedrijven is de nabijheid van containerterminals daarbij cruciaal. De korte afstand tussen overslag en magazijn in de Waaslandhaven biedt tijds- en efficiëntiewinst. Zo kan er gereden worden met havenvoertuigen. De korte afstand levert niet alleen economische voordelen op, maar een transport naar een magazijn binnen de haven vermindert ook de druk op het wegennet buiten de haven.”

Hoe kan de haven duurzaam blijven groeien met beperkte ruimte?

“Duurzaamheid begint al bij de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen. We voorzien ruimte voor groen-blauwe infrastructuur, stimuleren hernieuwbare energie en moedigen samenwerking tussen bedrijven aan.

Via bedrijventerreinmanagement onderzoeken we samen met bedrijven bijvoorbeeld hoe ze infrastructuur, energie of voorzieningen kunnen delen. Ook ons concessiebeleid ondersteunt die ambitie. Bedrijven die investeren in duurzame oplossingen krijgen daarvoor extra waardering. Zo stimuleren we investeringen die niet alleen vandaag, maar ook op lange termijn maatschappelijke meerwaarde creëren.”

Waarom moet multimodaliteit al bij de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen meespelen?

“Multimodaliteit is vandaag geen extra troef meer, maar een basisvoorwaarde. Nieuwe logistieke ontwikkelingen worden van bij de start en indien fysiek mogelijk afgestemd op scheepvaart, spoor, binnenvaart en andere duurzame vervoersmodi. Zo wordt bij toekomstige ontwikkelingen zoals De Bieshoek bewust gestuurd op een evenwichtige modal split, zodat de verkeersdruk beheersbaar blijft.

Daarnaast mogen ook pijpleidingen niet worden vergeten. Ze zijn misschien minder zichtbaar, maar vormen een bijzonder efficiënte transportmodus die enorme volumes kan verwerken zonder extra vrachtwagens op de weg. Zeker voor de chemische sector leveren ze een belangrijke bijdrage aan een duurzamer transportsysteem.

De Waaslandhaven beschikt over een unieke combinatie van maritieme trafieken, spoor, binnenvaart en pijpleidingen. Precies die combinatie maakt het mogelijk om de modal shift verder te realiseren.”

Duurzame investeringen maken niet alleen bedrijven sterker, maar ook de haven als geheel

Wat verwachten bedrijven vandaag van de bereikbaarheid van de haven?

“Bedrijven verwachten vandaag meer dan alleen een goed gelegen locatie. Ze willen een vlotte en betrouwbare bereikbaarheid via verschillende transportmodi.

Daarom blijven investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Denk voor de weg aan de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, de verdere ontwikkeling van de E34 en de voltooiing van de Oosterweelverbinding.

Daarnaast moeten we blijven investeren in multimodale infrastructuur. Extra spoorcapaciteit, ruimte voor pijpleidingen en bijkomende laad- en loskades voor de binnenvaart zijn essentieel om de groeiende goederenstromen op een duurzame manier op te vangen.”

Waar liggen de kansen om de Linkerscheldeoever verder te ontwikkelen?

“De internationale context verandert snel, maar net daarom moet de Waaslandhaven blijven investeren in haar sterke punten. De combinatie van een geïntegreerde industriële cluster, uitgebreide logistieke dienstverlening en een unieke multimodale ontsluiting maakt dit gebied bijzonder aantrekkelijk.

Projecten zoals Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) zijn daarbij van groot belang. Ze creëren bijkomende capaciteit voor containerbehandeling en maken tegelijk ruimte voor nieuwe logistieke en industriële ontwikkelingen.

Dat versterkt niet alleen de concurrentiepositie van de haven, maar ook de werkgelegenheid en economische groei in Vlaanderen.”

Wat verandert ECA concreet voor de toekomst van de Linkerscheldeoever?

“De containertrafiek blijft groeien. Om ook in de toekomst een toonaangevende Europese haven te blijven, is bijkomende capaciteit noodzakelijk. Met ECA wordt ruimte gecreëerd voor een nieuw getijdendok, bijkomende logistieke zones en een betere ontsluiting van de Waaslandhaven.

Inzake mobiliteit is de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven een belangrijk onderdeel daarvan. Die zorgt ervoor dat havenverkeer sneller aansluiting vindt op het hoofdwegennet en dat zwaar verkeer uit de omliggende dorpen wordt geweerd.

Tegelijk wordt geïnvesteerd in betere spoorverbindingen, veilige fietsinfrastructuur en bijkomende buffers en natuurcompensaties.

Voor MLSO gaat ECA veel verder dan extra containercapaciteit. Het project creëert de voorwaarden om economische groei, bereikbaarheid en leefbaarheid duurzaam met elkaar te verzoenen. Dat maakt het één van de belangrijkste investeringen voor de toekomst van de Linkerscheldeoever.”





Een structurele modal shift realiseer je nooit alleen

Kate Verslype, Advisor Rail & Modality bij North Sea Port

North Sea Port ondersteunt Baanbrekers opnieuw als Believer. Volgens Kate Verslype begint een succesvolle modal shift niet alleen bij spoor of binnenvaart. Ze begint vooral bij samenwerking, betrouwbare infrastructuur en een langetermijnvisie. “Bedrijven kiezen pas écht voor multimodaal transport wanneer de voordelen structureel zijn”, klinkt het.

Waarom is Baanbrekers belangrijk voor de verdere ontwikkeling van multimodaal transport?
“Multimodaliteit realiseer je alleen door samen te werken. Baanbrekers brengt bedrijven, logistieke dienstverleners en overheden samen en laat zien hoe multimodaal transport in de praktijk werkt. Concrete voorbeelden inspireren andere bedrijven en verlagen de drempel om zelf de overstap te zetten. Dat maakt dit initiatief zo waardevol.”

Bedrijven kiezen pas structureel voor multimodaal transport als het betrouwbaar én voorspelbaar is

Wat houdt bedrijven vandaag nog tegen om voor multimodaal transport te kiezen?
“De grootste uitdaging blijft dat wegtransport vandaag vaak goedkoper en flexibeler is. Veel bedrijven kijken daarom pas naar alternatieven wanneer files of andere problemen zich voordoen. Dat zorgt meestal voor tijdelijke oplossingen, terwijl een structurele modal shift net vraagt om een langetermijnvisie.

Daarnaast blijft betrouwbaarheid cruciaal. Bedrijven moeten kunnen rekenen op voorspelbare transittijden en een stabiele dienstverlening. Ook een versnipperd aanbod van terminals en verbindingen maakt het soms moeilijk om efficiënte oplossingen uit te bouwen. Daarom blijft samenwerking tussen alle spelers in de logistieke keten noodzakelijk.”

Wat overtuigt bedrijven om meerdere transportmodi te combineren?
“Duurzaamheidsdoelstellingen spelen uiteraard een belangrijke rol, maar bedrijven kijken ook steeds vaker naar betrouwbaarheid en risicospreiding. Door in te zetten op verschillende transportmodi, zijn ze minder afhankelijk van één oplossing of modus en kunnen ze sneller inspelen op onverwachte omstandigheden.

Bovendien bieden multimodale oplossingen op langere termijn meer stabiliteit. Bedrijven die vandaag investeren in een bredere logistieke strategie, bouwen aan een flexibele supply chain die klaar is voor de uitdagingen van morgen.”

Welke voordelen van multimodaliteit verdienen meer aandacht?
“Veel bedrijven bekijken multimodaal transport vanuit duurzaamheid, terwijl het ook economisch interessant kan zijn. Praktijkvoorbeelden tonen aan dat spoor en binnenvaart niet alleen de CO_2-uitstoot verlagen, maar ook op langere termijn een economisch duurzame keuze kunnen zijn.

Daarnaast is het belangrijk om de supply chain te diversifiëren. Bedrijven die vandaag verschillende transportmodi combineren, zijn beter voorbereid op onverwachte situaties zoals congestie, geopolitieke spanningen of verstoringen in de logistieke keten.

Multimodaliteit verhoogt dus niet alleen de duurzaamheid, maar ook de weerbaarheid van ondernemingen.”

Welke samenwerkingen maken het verschil voor de modal shift?
“Multimodaal goederenvervoer is teamwork. Geen enkele speler kan het verschil alleen maken.

Verladers, logistieke dienstverleners, spooroperatoren, infrastructuurbeheerders, havens en organisaties zoals Multimodaal.Vlaanderen hebben elk hun eigen rol. Pas wanneer die partijen elkaar vinden en hun kennis delen, ontstaan duurzame oplossingen.

Bij North Sea Port merken we bovendien dat bedrijven vaak nood hebben aan begeleiding. Door de juiste partners met elkaar in contact te brengen, ontstaan nieuwe verbindingen en kansen die anders onbenut zouden blijven.”

De modal shift is geen verhaal van één organisatie, maar van een volledig ecosysteem dat samenwerkt

Wat maakt de grensoverschrijdende samenwerking bijzonder waardevol voor bedrijven?
“Door de fusie hebben bedrijven vandaag één aanspreekpunt voor een veel grotere havenregio. Die schaalvergroting heeft North Sea Port internationaal sterker op de kaart gezet. Ze maakt het ook mogelijk om een breder logistiek aanbod te bieden.

Daarnaast zorgt de samenwerking voor waardevolle kennisuitwisseling. Ervaringen uit Vlaanderen en Nederland versterken elkaar, waardoor bedrijven beter advies krijgen en sneller toegang vinden tot nieuwe opportuniteiten.

Die grensoverschrijdende samenwerking maakt onze dienstverlening sterker.”

Waar liggen de volgende groeikansen voor de havenregio?
“North Sea Port blijft inzetten op de verdere versterking van de bestaande industriële clusters, zoals chemie, bulk- en stukgoed. Daarnaast onderzoeken we de kansen van logistieke corridors richting het hinterland, met bijzondere aandacht voor Noord-Frankrijk.

Door beter aan te sluiten op bestaande verbindingen kunnen bedrijven gebruikmaken van een groter multimodaal netwerk.

Dat versterkt niet alleen de dienstverlening voor bestaande klanten, maar maakt de haven ook aantrekkelijker voor nieuwe bedrijven.”

Welke ontwikkelingen zullen multimodaal transport verder vooruithelpen?
“Investeringen in spoor- en binnenvaartinfrastructuur blijven essentieel om multimodaal transport verder te laten groeien. Betere verbindingen en een grotere capaciteit maken alternatieven voor wegtransport aantrekkelijker.

Daarnaast zal digitalisering een steeds grotere rol spelen.

Door realtime informatie over transportstromen en een betere gegevensuitwisseling kunnen bedrijven hun logistieke processen efficiënter plannen en sneller inspelen op wijzigingen. Ook dat draagt bij aan een betrouwbaardere multimodale keten.”

Door kennis en ervaring over landsgrenzen heen te delen, kunnen we bedrijven een sterker totaalpakket aanbieden



Minder bekend, maar minstens zo onmisbaar: onze ligging maakt ons uniek



Kyra Lemmens, Commercieel Manager Logistiek bij Port of Moerdijk

Voor veel Vlaamse bedrijven is Port of Moerdijk minder bekend dan de grote zeehavens. Toch speelt de Nederlandse haven een strategische rol in de logistieke keten van Noordwest-Europa. Als compacte, landinwaarts gelegen zeehaven verbindt Port of Moerdijk weg, spoor, binnenvaart, shortsea én pijpleidingen. Als nieuwe Believer van Baanbrekers zet de haven haar schouders onder een toekomst waarin samenwerking, multimodaliteit en slimme logistieke netwerken centraal staan. Kyra Lemmens licht toe waarom juist die combinatie bedrijven vandaag én morgen vooruithelpt.

Voor wie Port of Moerdijk nog niet goed kent: hoe zou je de haven omschrijven en wat maakt ze uniek?

"Port of Moerdijk is een compacte, multimodale zeehaven die weg, spoor, binnenvaart, shortsea en pijpleidingen samenbrengt. We zijn bovendien de meest landinwaarts gelegen zeehaven van Nederland. Dat biedt een belangrijk voordeel: goederen uit het achterland kunnen al gebruikmaken van havenfaciliteiten vóór ze de drukte van grotere zeehavens bereiken. Omgekeerd kunnen schepen vanuit zee verder landinwaarts varen en van daaruit eenvoudig overschakelen op andere transportmodi.

Daarnaast onderscheiden we ons door onze schaal. Dankzij de compacte haven zijn de lijnen tussen bedrijven kort en kunnen logistieke partners sneller schakelen. Die flexibiliteit maakt het mogelijk om bedrijven persoonlijk te begeleiden en oplossingen op maat uit te werken."

Port of Moerdijk ondersteunt Baanbrekers voor het eerst als Believer. Waarom zet de haven in op meer vervoer via spoor, binnenvaart en shortsea?

"Duurzaamheid vormt een belangrijke pijler binnen onze visie. Daarom willen we bedrijven stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame transportmodi. In Port of Moerdijk zijn alle modaliteiten aanwezig: shortsea, binnenvaart, spoor en wegtransport. Daardoor kunnen bedrijven steeds de combinatie kiezen die het best aansluit bij hun logistieke behoeften.

Als Havenbedrijf kijken we verder dan alleen de infrastructuur. We willen bedrijven inspireren om de stap naar een modal shift te zetten en hen daarbij ondersteunen. Zeker voor shortsea is een goede aansluiting op spoor en binnenvaart essentieel.

Alleen door die modaliteiten slim met elkaar te verbinden, ontstaat een duurzaam én efficiënt logistiek netwerk."

Wat levert de strategische ligging bedrijven concreet op?

"Onze ligging biedt bedrijven een uniek bereik. De haven heeft directe verbindingen met 12 landen en 44 bestemmingen in Europa. We zijn via shortsea verbonden langs de Europese westkust en beschikken daarnaast over sterke verbindingen op het Europese spoornetwerk, via binnenvaart en pijpleidingen.

Maar minstens zo belangrijk is de manier waarop die verbindingen op elkaar aansluiten. Goederen die via shortsea aankomen, kunnen vlot worden doorgestuurd via spoor of binnenvaart en omgekeerd. Dat maakt Port of Moerdijk tot een efficiënte schakel tussen internationale en regionale goederenstromen.

Een mooi voorbeeld is de West-Brabant Corridor. Containerterminals in Moerdijk, Oosterhout en Tilburg bundelen er hun volumes richting Rotterdam. Ondanks dat ze concurrenten zijn, werken ze samen om efficiënter te opereren, betrouwbaardere verbindingen aan te bieden en meer lading van de weg naar het water te verplaatsen."

Hoe verbindt Port of Moerdijk regionale en internationale goederenstromen?

"Wij zien onszelf als een Europese logistieke hub. Port of Moerdijk is veel meer dan een bestemming op zich. Voor veel goederen vormt onze haven een slim overstappunt tussen verschillende transportmodi. Vanuit shortsea sluiten goederen naadloos aan op spoor- en binnenvaartverbindingen richting het Europese achterland en andersom.

Juist die verbinding tussen modaliteiten maakt het mogelijk om goederen efficiënter én duurzamer door Europa te laten stromen. Als Havenbedrijf investeren we daarom niet alleen in infrastructuur, maar ook in sterke logistieke netwerken en samenwerkingen die bedrijven helpen om hun supply chain verder te optimaliseren."

Waar liggen de volgende kansen om het Europese netwerk uit te breiden?

"Als Havenbedrijf bepalen we niet zelf welke verbindingen worden opgestart. We luisteren vooral naar de noden van ondernemers en ondersteunen initiatieven waarvoor voldoende vraag bestaat. Zien we dat meerdere bedrijven interesse hebben in een bepaalde regio of corridor, dan bekijken we samen hoe we die verbinding kunnen helpen realiseren én versterken.

Een regio waar we vandaag veel potentieel zien, zijn de Baltische Staten. Op dit moment ontbreekt daar een sterke shortseaverbinding vanuit Moerdijk. Zodra de marktomstandigheden het toelaten, gaan we daar aan de slag om het netwerk verder uit te breiden. Zo blijven we inspelen op de behoeften van bedrijven en versterken we stap voor stap onze Europese logistieke positie."

Hoe helpt de haven bedrijven om nieuwe logistieke verbindingen te realiseren?

"Onze rol gaat veel verder dan het beheren van infrastructuur. Ons motto is niet voor niets *Connecting You*. We brengen bedrijven samen, stimuleren samenwerking en ondersteunen projecten die bijdragen aan een duurzamer en efficiënter logistiek systeem.

Dat doen we onder meer via overlegtafels waar bedrijven uit dezelfde sector ervaringen en uitdagingen delen. Vaak ontstaan daar nieuwe samenwerkingen. Zo groeide ook een nieuwe binnenvaartverbinding met Duisburg uit contacten die tijdens zo'n bijeenkomst werden gelegd.

Daarnaast ondersteunen we ondernemers bij innovatieve projecten, zoals walstroom, energie-uitwisseling tussen bedrijven en de ontwikkeling van nieuwe logistieke verbindingen.

Als onafhankelijke partner kunnen we partijen op een neutrale manier met elkaar verbinden."

Wat bepaalt vandaag de keuze van bedrijven voor verschillende transportmodi?

"Bedrijven kiezen vandaag niet alleen op basis van kostprijs. Betrouwbaarheid, flexibiliteit en voorspelbaarheid worden minstens even belangrijk. Juist daar maakt Port of Moerdijk het verschil. Dankzij de compacte haven zijn de lijnen kort en kunnen terminals snel schakelen. Bovendien is de congestie er aanzienlijk beperkter dan in grotere zeehavens.

Voor bedrijven betekent dat een efficiënte combinatie van verschillende transportmodi, met betrouwbare aansluitingen en een vlotte doorstroming van goederen. Dat maakt onze haven aantrekkelijk als logistieke vestigingslocatie én als multimodale schakel binnen internationale supply chains."

Hoe kunnen havens samen logistieke netwerken in Noordwest-Europa versterken?

"Wij geloven sterk in samenwerking. Bedrijven kennen hun logistieke processen het best; onze taak is hen ondersteunen waar nodig. Wanneer nieuwe verbindingen worden opgestart of extra stimulansen nodig zijn, bekijken we hoe we die ontwikkeling kunnen faciliteren.

Zo werken we samen met andere havens en logistieke partners om goederenstromen slimmer te organiseren. Een recent voorbeeld is de samenwerking met North Sea Port om nieuwe binnenvaartverbindingen te stimuleren. Dergelijke initiatieven tonen dat samenwerking tussen havens niet draait om concurrentie, maar om het versterken van logistieke netwerken in heel Noordwest-Europa."

Concurrenten kunnen perfect samenwerken als dat de hele logistieke keten sterker maakt



Bereikbaarheid als hefboom voor duurzame havengroei

Greet Van Wesemael, Port Accessibility Manager bij Port of Antwerp-Bruges



Port of Antwerp-Bruges ondersteunt Baanbrekers opnieuw als Believer. De haven wil duurzame groei mogelijk maken door bedrijven te inspireren om de mogelijkheden van multimodale logistiek te ontdekken. Volgens Greet Van Wesemael is bereikbaarheid daarbij een belangrijke pijler: alleen met betrouwbare, duurzame en goed verbonden logistieke ketens kan de haven haar rol als economische motor blijven waarmaken.

Waarom is bereikbaarheid cruciaal voor duurzame havengroei?

"Baanbrekers sluit sterk aan bij onze eigen doelstelling om een duurzame groei van de haven mogelijk te maken. Die groei kan alleen als goederenstromen vlot, betrouwbaar en op een duurzame manier hun weg vinden van en naar het hinterland. Bereikbaarheid is daarom geen randvoorwaarde, maar een strategische pijler van onze havenontwikkeling.

De noodzaak om multimodaal te werken wordt steeds groter. Congestie neemt toe, infrastructuur staat onder druk en bedrijven moeten rekening houden met klimaat-doelstellingen. Daarom willen we tonen dat er vandaag al alternatieven bestaan en bedrijven ondersteunen om die stap te zetten."

Wat maakt internationale logistieke ketens vandaag kwetsbaar?

"Internationale logistieke ketens worden steeds complexer. Geopolitieke spanningen, veranderende handelsstromen, energieprijzen en nieuwe regelgeving zorgen ervoor dat bedrijven zich sneller moeten aanpassen. Stabiliteit en voorspelbaarheid zijn minder vanzelfsprekend geworden.

Tegelijk ontstaan er ook nieuwe opportuniteiten. Bedrijven zoeken meer flexibiliteit en kijken naar nieuwe markten en goederenstromen. Door sterke, betrouwbare en duurzame verbindingen met het hinterland kunnen we die veranderingen mee opvangen en nieuwe groei mogelijk maken, zonder de druk op de weg en de omgeving verder te verhogen."

Welke voorwaarden zijn nodig om de overstap naar multimodaal transport eenvoudiger te maken?

"De overstap moet vooral eenvoudig, betrouwbaar en bereikbaar worden. Bedrijven moeten weten welke mogelijkheden er zijn en erop kunnen vertrouwen dat hun goederen op het juiste moment op de juiste plaats aankomen. Multimodale logistiek draagt zo niet alleen bij aan duurzamer transport, maar ook aan de structurele bereikbaarheid die nodig is om verdere havengroei mogelijk te maken.

Daarom zetten we niet alleen in op verbindingen, maar ook op begeleiding en informatie. We gaan actief met bedrijven in gesprek om te bekijken welke oplossingen passen bij hun goederenstromen. Daarnaast blijven gebruiksvriendelijke digitale systemen belangrijk.

Hoe eenvoudiger het wordt om multimodaal transport te organiseren, hoe groter de bereidheid om de stap te zetten."

Welke factoren het belangrijkst voor een efficiënte multimodale logistieke keten?

"Betrouwbaarheid, samenwerking en zichtbaarheid zijn volgens mij de drie belangrijkste factoren. Een multimodale keten bestaat uit meerdere schakels. Dan is het essentieel dat alle partijen goed samenwerken en over de juiste informatie beschikken. Alleen zo kunnen we bereikbaarheid structureel versterken en duurzame groei van de haven ondersteunen.

Digitalisering speelt daarin een belangrijke rol. Vandaag zit informatie over bijvoorbeeld vrachtbrieven en laadlijsten vaak verspreid over verschillende systemen. Als elke partij die informatie opnieuw moet invoeren of opvragen, wordt een keten met meerdere transportmodi snel complex. Door informatie digitaal te delen, kunnen alle betrokken partijen zien waar goederen zich bevinden en sneller inspelen op veranderingen. Zo wordt de volledige keten transparanter en beter beheersbaar."

Welke investeringen zijn nodig om de modal shift te versnellen?

"Investeringen in infrastructuur blijven noodzakelijk. Voor spoor betekent dit onder meer verdere elektrificatie en voldoende capaciteit. Voor binnenvaart zijn onderhoud van vaarwegen, voldoende diepgang en aangepaste infrastructuur belangrijke aandachtspunten.

Duurzame groei van de haven vraagt om sterke bereikbaarheid en slimme multimodale keuzes

Daarnaast moeten we blijven investeren in digitale oplossingen die verschillende schakels met elkaar verbinden. Een multimodale keten werkt pas optimaal wanneer de fysieke infrastructuur én de informatie-uitwisseling goed georganiseerd zijn."

Welke nieuwe markten bieden kansen voor Vlaamse bedrijven?

"De energietransitie en circulaire economie creëren nieuwe kansen. We zien bijvoorbeeld nieuwe goederenstromen rond hernieuwbare energie, nieuwe materialen en het hergebruik van grondstoffen.

Ook geografisch ontstaan er nieuwe mogelijkheden. Naast traditionele markten zoals Frankrijk en Duitsland zien we groeipotentieel richting Oost-Europa, zoals Polen, Hongarije en Turkije.

Sterke hinterlandverbindingen zijn essentieel om die nieuwe markten efficiënt en duurzaam te ontsluiten en zo bijkomende goederenstromen op een verantwoorde manier aan de haven te verbinden."

Hoe beïnvloeden nieuwe ontwikkelingen de logistieke keuzes van bedrijven?

"Digitalisering zal een belangrijke rol blijven spelen. Bedrijven hebben steeds meer nood aan inzicht en flexibiliteit om snel te kunnen reageren op veranderingen.

Ook congestie zal logistieke keuzes beïnvloeden. We merken vandaag al dat bedrijven niet alleen kijken naar kosten, maar ook naar betrouwbaarheid en beschikbare capaciteit.

Daarnaast zullen regelgeving en duurzaamheidsdoelstellingen mee bepalen hoe bedrijven hun logistieke ketens organiseren."

Waarom is nachtlogistiek volgens jullie essentieel voor een efficiëntere logistiek?

"Ik spreek liever over spreidingslogistiek dan enkel over nachtlogistiek. Het gaat er vooral om transportstromen beter te spreiden in de tijd. Niet elke verplaatsing hoeft tijdens de klassieke uren plaats te vinden.

Daarvoor is samenwerking doorheen de volledige keten noodzakelijk. Het volstaat niet dat terminals langer open zijn als andere schakels niet volgen. Ook transporteurs, containerdepots en verladers moeten hun werking daarop afstemmen.

We zien vandaag al dat er stappen worden gezet. Door bijvoorbeeld ruimere openingsuren kunnen nieuwe mogelijkheden ontstaan om goederenstromen slimmer te organiseren."

Door goederenstromen slimmer te spreiden en schakels beter op elkaar af te stemmen, benutten we onze bestaande infrastructuur efficiënter

MET STEUN VAN

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

CONTENT PARTNER

MEDIA MIXER

SYMPATHISANTEN

YOUR GREEN WAY TO SHIP
BCTN Connecting the Flows

DE BESTUURDER
VISIE & STRATEGIE

DENY LOGISTICS
YOUR TRUSTED LOGISTIC PARTNER

GLOBIS
Global Business Information Systems

GOSSELIN LOGISTICS

GROUP GTS

H.ESSERS
IT'S TRANSPOSSIBLE.

LKW WALTER

NPRC
EST. 1935

ODTH
First Class Logistics

OOCL
We take it personally

PCC
Local. Global. Integrated.

ABEL

Samsonite

SCHAVEMAKER
Logistics & Transport

TCI
CARRIERS

MULTIMODAAL
VLAANDEREN

www.multimodaal.vlaanderen
multimodaal.vlaanderen@vil.be

Colofon

V.U. Liesbeth Geysels, De Burburestraat 6-8, B-2000 Antwerpen |
Eindredactie: Shauny Ammeloot, Kiara Klüttermann

Alle rechten voorbehouden. Niets in deze editie mag worden gereproduceerd, opgeslagen in een geautomatiseerde database en/of openbaar gemaakt in welke vorm of op welke wijze dan ook, hetzij elektronisch, mechanisch, door het te kopiëren, op te nemen of op enige andere manier zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. ©VIL 2026