

VLAAMSE
ONDERNEMERS
GAAN VOOR



**OPTIMODAAAL
GOEDERENVERVOER**



INHOUD

04. EEN EFFICIËNT
GOEDERENVERVOER
ALS MOTOR VOOR
DE VLAAMSE ECONOMIE

06. BEST PRACTICES

13. AANBEVELINGEN
VOOR ONDERNEMINGEN

16. AANBEVELINGEN
VOOR DE OVERHEID



INTRO

EEN EFFICIËNT GOEDERENVERVOER ALS MOTOR VOOR DE VLAAMSE ECONOMIE

Een vlotte logistiek is van groot belang voor Vlaamse ondernemingen, zowel om grondstoffen aan te voeren als om de eindklant te beleveren. De klant verwacht natuurlijk dat dat op een betrouwbare en kostenefficiënte manier gebeurt.



Vlaanderen kan voor import en export rekenen op de aanwezigheid van de Vlaamse zeehavens, een uitgebreid spoor-, binnenvaart- en wegennet en een centraal uitgebouwd pijpleidingennet. In combinatie met zijn centrale ligging, dicht bij een belangrijk deel van de Europese markt, zijn dat belangrijke troeven voor de Vlaamse ondernemingen. In 2019 bedroeg de toegevoegde waarde van de logistieke sector in het Vlaamse Gewest 11,5 miljard euro, ofwel 4,6% van de totale toegevoegde waarde in het Vlaamse Gewest. Maar die troeven zetten de capaciteit en de werking van ons transportsysteem ook onder druk. Het Nationaal Planbureau voorspelt tegen 2040 een groei in vervoerde tonkilometers van 20% tegenover 2019. De toename situeert zich vooral in het internationaal vervoer. Om de groei op te vangen, is het cruciaal om het transportsysteem in zijn geheel zo efficiënt mogelijk in te zetten, waarbij de sterktes van de verschillende modi optimaal benut worden. Het wegvervoer zal altijd een cruciale rol spelen in ons transportsysteem, zeker voor just in time beleving van kleinere volumes, maar het spoor en de binnenvaart kunnen voor bepaalde stromen minstens even competitief zijn. Ook combinaties van verschillende modi (multimodaal goederenvervoer) kunnen uiteraard een efficiënte oplossing betekenen.

Wie en wat bepaalt de 'optimale' modus?

Bedrijven kiezen meestal niet bewust voor een modus, wel voor een (kosten)efficiënte en betrouwbare beleving van de klant. Het spoor en de binnenvaart komen alleen in aanmerking als ze concurrentieel zijn met het wegvervoer. Alternatieve modi zijn meer of minder geschikt voor bepaalde transporten, afhankelijk van de te vervoeren producten, herkomst en bestemming, en logistieke organisatie. De kostprijs blijft natuurlijk ook een belangrijke factor. De beslissing ligt bij de verlader, logistieke dienstverlener of forwarder.

Met dit project willen we demonstreren dat er nu al heel wat bedrijven inzetten op alternatieve modi, omdat die bepaalde voordelen met zich meebrengen, bijvoorbeeld op het vlak van de kostprijs, maar ook als het gaat over betrouwbaarheid, organisatie, veiligheid, ... Bedrijven zijn er mee gebaat om proactief na te denken over een vlotte en duurzame beleving van de klant. In deze uitgave bieden we alvast heel wat praktijkvoorbeelden.



Vanuit maatschappelijk oogpunt is het ook belangrijk om rekening te houden met de externe kosten van het transport, zoals luchtvervuiling, klimaatimpact, congestie, ... De verwachting is dat technologische ontwikkelingen (en strengere regelgeving) op termijn een belangrijke vergroening zullen teweegbrengen voor alle modi. Congestie zal echter een belangrijke factor blijven, aangezien de vervoerde volumes blijven groeien, terwijl de capaciteit op het wegennet maar beperkt stijgt.

De 'maatschappelijk optimale modus' betekent niet dat alle goederen per spoor of binnenvaart vervoerd moeten worden. Dat zou niet efficiënt zijn en impliceert een te hoge kostprijs. Het is aan de overheid om een juist kader te creëren waarin ondernemingen voor de maatschappelijk optimale modus kiezen. Dat betekent: focussen op de goederenstromen waarvoor de shift naar spoor en binnenvaart het minst inspanningen vraagt. Spoor en binnenvaart vergen vaak een of meerdere overslagbewegingen, die de kostprijs ten opzichte van het wegvervoer de hoogte in duwen. De meeste winsten zijn nog te vinden bij goederenstromen waar overslagbewegingen vermeden kunnen worden (bv. containertransport vanuit de havens, bouwmaterialen) of waar de kostprijs van het hoofdtraject gedrukt kan worden door middel van grote volumes en/of lange afstanden (bv. continentale transportstromen langs bepaalde goederencorridors). Maar multimodaal transport kan ook haalbaar zijn over kortere afstanden of voor kleinere volumes. In aanloop naar de verkiezingen van 2024 formuleren we alvast een aantal aanbevelingen voor het beleid.



Bedrijven kiezen meestal niet bewust voor een modus, wel voor een (kosten)efficiënte en betrouwbare beleving van de klant.

VLAAMS WERKGEVERSPLATFORM

22 Vlaamse werkgeversorganisaties bundelen de krachten in het Vlaams Werkgeversplatform, ook wel de Vlaamse Ondernemers genoemd. Ze verdedigen de belangen van de Vlaamse ondernemingen en werken jaarlijks samen een aantal projecten uit rond actuele onderwerpen. Gezien de cruciale rol van de havens inzake goederenvervoer, werd dit project getrokken door de Vlaamse Havenvereniging. essenscia werkte nauw mee aan dit project.

10

BEST PRACTICES

Met deze 10 casestudies willen we bedrijven inspiratie en tips geven om zelf aan de slag te gaan. Deze voorbeelden tonen aan dat multimodaal transport ook over kortere afstanden of voor kleinere volumes haalbaar kan zijn, iets waarover vaak nog misverstanden bestaan.



1 binnenschip haalt 40 tot 50 vrachtwagens van de weg.



01

Omnibeton

BETROUWBARE LEVERING DOOR FILES TE VERMIJDEN

Omnibeton is een Hasselts familiebedrijf dat betonproducten produceert, zoals betonblokken en geluidsmuren. Klanten zijn vooral aannemers actief in de wegenbouw. De kade van het bedrijf langs het Albertkanaal laat toe om voor grote projecten voor de binnenvaart te kiezen. De grootste uitdaging is vaak om - in samenwerking met een logistieke dienstverlener - in de nabijheid van de werf een geschikt watergebonden terrein te vinden. Van daaruit wordt de werf just in time beleverd, met een aantal vrachtwagenshuttles die continu heen en weer rijden tussen de kade en de werf. Op die manier wordt het aantal roundtrips per dag gemaximaliseerd. Door die extra tussenstop is de binnenvaartoplossing niet goedkoper dan transport over de weg. Maar de manier van werken heeft wel andere troeven. Naast de evidente duurzaamheidsimpact (1 binnenschip haalt 40 tot 50 vrachtwagens van de weg), is ook de betrouwbaarheid van de beleving hoger, omdat de files rond Antwerpen/Brussel vermeden kunnen worden. Ook het laden van het binnenschip op de kade kan beter ingepland worden in vergelijking met wegtransport. Een belangrijke randvoorwaarde om concurrentieel te zijn met het wegvervoer, is wel dat er voldoende volumes zijn om het schip vol te laten varen. Er moet vooraf meer geproduceerd worden en de goederen moeten tijdelijk op de kade opgeslagen (kunnen) worden.



Bekijk hier hoe Omnibeton optimaal goederenvervoer organiseert



02

Beaulieu Mats

90% VAN TRANSPORT NAAR POLEN LOOPT OVER HET SPOOR

Beaulieu Mats produceert onder andere badkamertapijt en verwerkt producten die binnen Beaulieu International Group in West- en Oost-Vlaanderen geproduceerd worden. Het versnijden/afwerken gebeurt in de eigen fabriek in Kietrz (Polen). Tot voor kort verliep het transport tussen België en Polen volledig per truck, goed voor 500 trucks op jaarbasis. Om zijn CO₂-uitstoot te reduceren, ging het bedrijf met Multimodaal.Vlaanderen op zoek naar een duurzamere transportwijze. Sinds 2021 verloopt het traject Antwerpen - Gliwice voor 90% van de transporten per spoor. De Poolse logistieke dienstverlener PCC organiseert het volledige traject. Door volumes van verschillende spelers te bundelen, kunnen wekelijks 3 verbindingen ingelegd worden. Het voor- en na traject gebeurt nog per vrachtwagen. Voor het transport richting Antwerpen zou Beaulieu Mats ook graag een oplossing per spoor of binnenvaart opzetten, maar het heeft nog geen verbinding gevonden die naadloos aantakt op het spoortraject.

De kostprijs van het spoortransport is vergelijkbaar met die van vervoer over de weg. Er is wel een belangrijk verschil op het vlak van doorlooptijd. Per spoor zijn de producten een week onderweg, over de weg 2 dagen. Daarom behoudt de onderneming voor tijdsgevoelige transporten een back-up-oplossing over de weg. Omdat de producten in deze multimodale oplossing in containers geladen worden, zullen de fabrieken op lange termijn ook moeten investeren in geschikte laadkades. Als tijdelijke oplossing wordt gewerkt met een mobiele ramp.

03

ECS Zeebrugge

SPOORCAPACITEIT WORDT UITGEBOUWD IN KADER VAN GROEISTRATEGIE

ECS levert logistieke diensten over heel Europa, waarbij Zeebrugge als belangrijke hub functioneert tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland. ECS heeft zich de voorbije jaren geprofileerd als een voortrekker in multimodale logistiek, met de nadruk op het spoornetwerk. Vandaag worden al 48% van de road/trein-kilometers afgelegd per spoor. Naast de positieve milieueffecten, wil het bedrijf zo ook anticiperen op chauffeurstekorten in het wegvervoer. Dankzij de spoorgebonden magazijnen kan het rechtstreeks goederen per spoor ontvangen, zonder overslagbeweging.

In het kader van de verdere uitbouw van zijn intermodale netwerk in Europa en het Verenigd Koninkrijk, zet het bedrijf voor een van zijn klanten een nieuwe bloktreinverbinding (eigen trein die van punt naar punt gaat zonder tussenstop) op tussen Zeebrugge en een Tsjechische spoorterminal. Grondstoffen worden in Zeebrugge gebundeld op het spoor gezet richting de Tsjechische fabriek. De afgewerkte producten komen per spoor terug voor verdere distributie vanuit Zeebrugge. Bij de opstart zal 1 bloktrein per week ingelegd worden om zo de huidige 60 vrachtwagens per week te vervangen, maar het is de bedoeling om dat op termijn op te schalen tot 3 treinen per week. Het verder uitbouwen van spoorcapaciteit aan een competitieve prijs is voor ECS dan ook zeer belangrijk om zijn groeistrategie verder te ondersteunen.





Bekijk hier hoe
ADPO optimodaal
goederenvervoer organiseert



04

ADPO

INVESTERING IN BINNENVAARTKADE VERDIENT ZICHZELF TERUG

ADPO is een geïntegreerde logistieke dienstverlener voor specialty chemicals in de Antwerpse haven. Naast tankopslag levert het bedrijf ook ondersteunende diensten zoals afvullen, blenden, distilleren, ... Om de supplychain te decarboniseren, heeft de onderneming verschillende projecten opgezet. Zo nam het op zijn site in Kallo een eigen lichterkaai in gebruik, vooral voor de behandeling van importcontainers. WeBarge organiseert elke week 2 'melkrondes' om de containers voor ADPO op te halen op de verschillende deepsea-terminals in de Antwerpse haven, in totaal goed voor 12.000 containers per jaar, 3 keer meer dan oorspronkelijk voorzien. Lege containers worden meestal nog wel over de weg vervoerd, aangezien de meeste depots niet langs het water liggen. Bij de opstart van het project ontving ADPO van de Vlaamse overheid subsidies per container die van de weg naar de barge (het binnenschip) is gegaan, maar intussen is het project ook rendabel zonder die steun. Doordat wachttijden aan de terminals vermeden worden en er geen first of last mile vereist is, is het binnenvaarttransport significant goedkoper dan het transport over de weg. De investeringen in de versteviging van de kade en een dedicated reachstacker die containers kan verplaatsen, werden zo al bijna volledig terugverdiend. Er zijn ook operationele voordelen: door te werken met een loskoppelbare duwbak, beschikt de terminal over meer flexibiliteit om die te lossen. Meestal worden de geloste containers 's nachts verdeeld over de site. Daardoor is er overdag voldoende capaciteit om te kunnen focussen op de behandeling van het vrachtverkeer.

De onderneming zet ook in op de circulaire economie en het vermijden van transporten. ADPO bouwde een destillatiekolom die vloeibare afvalstoffen (glycol) herwerkt tot nieuwe grondstoffen, voor bijvoorbeeld antivriesproducten. Dankzij die eigen destillatiekolom worden 2 transportbewegingen uitgespaard, want vroeger werden de grondstoffen voor de destillatie per tankwagen van en naar Rotterdam vervoerd.





05

Ineos Phenol

MINDER TANKWAGENTRANSPORTEN DOOR NAUWE SAMENWERKING

De fabriek van Ineos Phenol in de Antwerpse haven beschikt al meer dan 20 jaar over een steiger die klanten toelaat om producten op te halen per lichter. Sommige klanten verkiezen om per spoor te werken, maar door de lay-out van de site is het niet mogelijk om een spooraansluiting aan te leggen. Toen het bedrijf ADPO op de naburige concessie een spoorontsluiting plande, sprak het voor zich om onderlinge afspraken te maken, zodat Ineos Phenol daarvan ook gebruik zou kunnen maken. Voor een vlotte verbinding tussen beide concessies legde ADPO een pijpleiding aan.

Het product fenol wordt eerst gestockeerd in opslagtanks bij ADPO en wordt nadien overgeladen naar ketelwagens voor het spoorvervoer naar de klant, vooral via bloktreinen. Het vervoer van kleinere volumes naar verschillende bestemmingen binnen Europa gebeurt als verspreid vervoer, met een langere doorlooptijd en een moeilijkere organisatie. Op die manier worden 3.000 tankwagentransporten per jaar uitgespaard. De doorgedreven samenwerking tussen 2 private spelers kon uiteraard enkel tot stand komen met goede onderlinge afspraken, zowel naar minimale volumes als naar grondgebruik, aangezien de pijpleiding van ADPO over de concessie van Ineos loopt.



Toen het bedrijf ADPO op de naburige concessie een spoorontsluiting plande, sprak het voor zich om onderlinge afspraken te maken.



06

Umicore**FLAWS IN BEIDE RICHTINGEN
IN EVENWICHT**

Umicore Olen is de Europese hub van het bedrijf voor de productie van specialty materials, zoals kobalt en nikkel. Tot voor kort sloeg Umicore die materialen op in verschillende magazijnen verspreid over België, maar door de opkomst van elektrische voertuigen (en hun batterijen), voldeed de capaciteit niet langer aan de sterk toegenomen vraag. Daarom nam het bedrijf enkele jaren geleden de beslissing om de opslag te consolideren in een dedicated magazijn, vlak naast de binnenvaartterminal van Grobbendonk. Dat betekent een significante besparing op het vlak van transport- en stockagekosten, vergeleken met het eerdere gedecentraliseerde systeem. De terminal in Grobbendonk functioneert ook als container yard voor de lege containers.

De aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte producten verloopt per containerbinnenvaart tussen de Antwerpse haven en de containerterminal in Grobbendonk. Wachttijden aan de containerterminals en files op de E313 worden vermeden. De last mile tussen het magazijn in Grobbendonk en de productie in Olen verloopt per vrachtwagen. De shuttlevverbinding kan 5 roundtrips per dag maken. Doordat de flows in beide richtingen in evenwicht zijn, worden lege ritten vermeden. De vaste chauffeurs kunnen zo ook de nodige expertise opbouwen om de veiligheid en kwaliteit te kunnen waarborgen.



Doordat de flows in beide richtingen in evenwicht zijn, worden lege ritten vermeden.

07

Aurubis**EIGEN LAAD- EN LOSKADE**

Koperproducent Aurubis Belgium zet sterk in op de alternatieve modi spoor en binnenvaart. Zowel de aanvoer van grondstoffen als de afvoer van (half)afgewerkte producten gebeurt grotendeels met containers via de Antwerpse haven, die van daaruit per binnenvaart naar de binnenvaartterminal in Meerhout worden vervoerd. Tot enkele jaren geleden verliep de last mile tussen Meerhout en Olen nog over de weg, totdat Aurubis in 2019 investeerde in een eigen laad- en loskade aan zijn productiesite in Olen. Gezien de beperkte afmetingen van het Kempisch Kanaal, blijft een overslag in Meerhout wel nodig. Daar consolideert BCTN de containers om te voldoen aan de minimum call sizes in de Antwerpse haven. Doordat de doorlooptijd per binnenvaart enkele dagen langer is dan over de weg, blijft het een uitdaging om de nodige flexibiliteit te verkrijgen bij de rederijen (en zo detention & demurrage-kosten te vermijden) en om gebruik te kunnen maken van de container yard in Meerhout voor de pick-up/drop-off van lege containers. De totale kostprijsvergelijking blijft wel in het voordeel van de binnenvaart.

80% van de investeringskosten van de kade wordt afgedekt door de Vlaamse Waterweg in een publiek-private samenwerking, op voorwaarde dat Aurubis jaarlijks een vooropgesteld minimumvolume over de waterweg vervoert. Daarnaast investeerde Aurubis zelf ook nog in het nodige equipment om de lichters te laden en lossen en het jaagpad tussen de kade en de productie te overbruggen. Om de hinder voor de omwonenden te beperken, werd er gezocht naar geluidsarm equipment en vinden operaties enkel overdag plaats.



Tot enkele jaren geleden verliep de last mile tussen Meerhout en Olen nog over de weg, totdat Aurubis in 2019 investeerde in een eigen laad- en loskade aan zijn productiesite in Olen.

08

André Celis**ELK JAAR 90.000 TON VIA DE BINNENVAART**

Bouwmaterialenhandel André Celis nam in 2019 een nieuw logistiek centrum in Tildonk in gebruik. Het wordt gebruikt als centrale opslagplaats voor alle bouwmaterialen. De site beschikt over een binnenvaartkade langs het kanaal Leuven-Dijle, die in een publiek-private samenwerking met de Vlaamse Waterweg werd gerealiseerd. Daardoor kan de aanvoer van bouwmaterialen zoveel mogelijk per binnenvaart gebeuren. De groep heeft 1 duwschip en 2 duwbakken in eigen beheer. Als de verkoper zelf niet bereikbaar is over het water, wordt er samen naar een oplossing gezocht met voortransport over de weg. Elk jaar wordt meer dan 90.000 ton via de binnenvaart aangevoerd, het equivalent van 4.500 vrachtwagenritten.

Door de beladingsgraad van de schepen te maximaliseren, blijft de kostprijs concurrentieel in vergelijking met het wegvoer. Het gebruik van de binnenvaart laat vooral een efficiëntere logistieke organisatie toe: omdat het bedrijf perfect kan voorspellen wanneer het binnenschip aankomt, kan het het lossen beter inplannen. Die extra capaciteit op de site laat toe om de behandeling van uitgaande goederenstromen te optimaliseren, aangezien die meestal per vrachtwagen naar de klant of naar afhaalpunten gaan. Een bijkomende motivatie om in te zetten op de binnenvaart is om de schaarste aan wegchauffeurs op te vangen. Aangezien het ook in de binnenvaart steeds moeilijker is om geschikt personeel te vinden, zet André Celis ook in op autonoom varen.

Stukwerkers**INNOVATIEVE
VIERMODALE TERMINAL**

Stukwerkers is een Gentse terminaloperator, die daarnaast ook andere logistieke diensten aanbiedt, zoals warehousing en transport. Diverse marktstudies toonden aan dat er heel wat volume in en rond de Gentse haven verspreid zat. De terminal trad uit zijn comfortzone en nam zelf het initiatief in handen. Als neutraal dienstverlener ging het voor een gezamenlijk logistiek concept een strategische alliantie aan met Port of Antwerp, de Antwerpse diepzeeterminals en containercarriers. Stukwerkers ontwikkelde een innovatieve viermodale terminal. Het doel: klanten vanuit één locatie een duurzame en congestievrije transportoplossing bieden met een uitgewerkt en duurzaam EU-hinterlandnetwerk. Zo werd er samen met de Danser Groep een binnenvaartverbinding opgezet tussen de Antwerpse haven en de Gentse Stukwerkers-terminal, die intussen voldoende kritische massa heeft voor meerdere aanlopen per week. De last mile tot bij de naburige bedrijven gebeurt met lokale transportfirma's over de weg. Stukwerkers ontwikkelde ook een digitaal platform om de afwikkeling op de terminal vlot te laten verlopen en de turnaround time op de terminal tot een minimum te beperken.

Door met de binnenvaart te werken, kunnen in vergelijking met het wegvervoer volumepieken beter opgevangen worden. Een belangrijke succesfactor om een antwoord te bieden op de langere doorlooptijden, is de organisatie van de trafieken als carrier haulage waarbij het voor- en natransport door de rederij zelf wordt uitgevoerd. Zo kan de terminal in Gent als container yard gebruikt worden, en begint de free time pas te lopen op moment van aankomst in Gent. Op die manier kunnen de demurrage & detention-kosten beperkt worden.



Bekijk hier hoe
Stukwerkers optimodaal
goederenvervoer organiseert

**Eastman****ENKEL DRINGENDE ZENDINGEN
GAAN NOG OVER DE WEG**

Chemiespeler Eastman maakt zoveel mogelijk gebruik van alternatieve modi. Sinds 2018 zet het een groot deel van zijn containers richting Antwerpse haven op de binnenvaart, via de Stukwerkers-terminal die hiernaast aan bod komt. Voor klanten binnen Europa worden vaak intermodale spoorverbindingen gebruikt. Eastman werkt daarvoor samen met verschillende intermodale transportondernemingen die het volledige transport op zich nemen. Zeker op lange afstanden is dat goedkoper dan het wegvervoer, zelfs rekening houdend met de extra overslagkosten en first & last mile over de weg. Enkel dringende zendingen gaan nog over de weg. De meerprijs wordt aan de klant doorgerekend.

Ook bepaalde gevaarlijke stoffen die niet over de weg mogen, worden per spoor aangevoerd. Dat gebeurt via verspreid spoorvervoer, wat betekent dat de treinen op lange afstand opnieuw samengesteld worden op de rangeerhevel Antwerpen-Noord voor de last mile richting Gentse haven. De doorlooptijd is wel langer en de kostprijs is het laatste jaar gestegen.

AANBEVELINGEN VOOR ONDERNEMINGEN

Je ziet: er zijn heel wat bedrijven die al inzetten op multimodaal transport. Maar hoe begin je daar nu mee? Enkele tips & tricks.

Maak gebruik van het bestaande multimodale aanbod

De eenvoudigste manier om te starten met multimodaal vervoer, is door gebruik te maken van het bestaande multimodale aanbod. Dat is ook al haalbaar voor ondernemingen met kleine volumes. Logistieke dienstverleners hebben een uitgebreid aanbod uitgewerkt aan spoor- en binnenvaartverbindingen. Zeker op bepaalde assen waar voldoende volumes gebundeld kunnen worden, is het aanbod zeer concurrentieel met het wegvervoer. Denk maar aan het Albertkanaal voor de binnenvaart en spoorverbindingen op lange afstand zoals richting Polen of Italië. Het bundelen van volumes langsheen die assen maakt het multimodaal transport aantrekkelijk op het vlak van kostprijs, frequentie, ... Ook goederen met herkomst of bestemming in de haven hebben vaak rechtstreeks toegang tot een uitgebreid multimodaal aanbod. Daarbij kan aan de kant van de haven het first of last mile-transport over de weg vermeden worden, en dus ook de behandelingskosten daarvan. Bewijs daarvan is het relatief grote aandeel van het spoor en de binnenvaart in de modal split van de Vlaamse zeehavens, in vergelijking met de algemene modal split op Vlaams niveau.

Werk samen met nabijgelegen bedrijven voor een concurrentieel product

Als het bestaande multimodale aanbod toch ontoereikend blijkt, kan het zinvol zijn om volumes van nabijgelegen bedrijven te bundelen, zodat voldoende lading aanwezig is om een volledig schip of trein te vullen of de frequentie op te schalen. In het ideale geval kan daardoor ook retourvracht gevonden worden, om de kostprijs verder te drukken. Door de concentratie van volumes in havens, zien we dat daar vaak zulke samenwerkingen tot stand komen. Maar ook langs belangrijke multimodale assen/hubs of in andere bedrijventerreinen kan potentieel zitten. Bedrijven die investeren in een multimodale ontsluiting, zijn vaak ook

bereid om die open te stellen voor nabijgelegen bedrijven. Zo kunnen ze zelf een deel van de investering terugverdienen en wordt het voor ondernemingen zonder eigen aansluiting ook mogelijk om gebruik te maken van spoor of binnenvaart. Door het voor- of natransport en de extra handling cost, is het wel mogelijk dat het concurrentiële voordeel met het wegvervoer (deels) teniet gedaan wordt. Bij zulke samenwerkingen spreekt het voor zich dat het cruciaal is om tussen de verschillende partijen goede afspraken te maken over de beschikbare capaciteit, service levels, datadeling, ... Zulke samenwerkingen kunnen belemmerd worden door een gebrek aan vertrouwen tussen partijen.

Laat je bijstaan door de nodige logistieke expertise

Het belangrijkste verschil tussen het transport via de weg of een transport waar binnenvaart of spoor deel van uitmaken, is de complexiteit van de keten. Logistieke dienstverleners beschikken over de nodige knowhow en expertise en kunnen ondernemingen bijstaan om daarin hun weg te vinden. Ook een organisatie als Multimodaal.Vlaanderen kan bedrijven in contact brengen met de juiste partijen. Die expertise is ook waardevol om verschillende bedrijven samen te brengen, een nieuwe dienstverlening op te starten en (een deel van) het risico op te vangen.

Kijk naar de niet-kwantificeerbare voordelen van spoor en binnenvaart

Kostprijs blijft een belangrijk criterium voor de vervoermoduskeuze, maar daarnaast kunnen andere elementen meespelen in de beslissing. Duurzaamheid is natuurlijk een belangrijk argument om voor spoor of binnenvaart te kiezen. Meer en meer bedrijven halen dat aan als beweegreden, al blijven bedrijven die CO₂-uitstoot expliciet in hun aanbestedingsproces opnemen de uitzondering. Daarnaast moet het product nog steeds competitief zijn als het gaat over de andere criteria. Met andere woorden, als de duurzaamste optie significant duurder is of niet past binnen de logistieke organisatie, zal die toch niet gekozen worden. Naast de transportkosten op papier, is het vaak



**“
Bedrijven beseffen
steeds meer
dat logistiek een
bepalende rol kan
spelen in hun
concurrentiepositie.**

nog belangrijker om de reële kosten voor de organisatie in kaart te brengen. Zo worden filekosten vaak niet (volledig) doorgerekend aan de klant of onvoldoende in rekening gebracht bij de transportbeslissing. Bedrijven beseffen steeds meer dat logistiek een bepalende rol kan spelen in hun concurrentiepositie, waar het vroeger eerder een noodzakelijk kwaad of kostenpost was. De ervaring leert dat het transport per spoor of binnenvaart andere voordelen kan hebben die iets moeilijker te kwantificeren zijn, maar die wel een significante impact hebben op de organisatie. Denk maar aan:

- De mogelijkheid om aan strikte veiligheidseisen te voldoen voor de behandeling van goederen.
- De mogelijkheid om bepaalde klanten te kunnen bedienen die enkel per spoor of binnenvaart beleverd willen worden.
- Een efficiëntere planning van de laad- en losoperaties en efficiëntere inzet van het personeel.

Stem de organisatie af op het gebruik van spoor of binnenvaart

Transport kan niet los van de andere bedrijfsprocessen gezien worden. Het

gebruik van spoor of binnenvaart kan een impact hebben op andere afdelingen binnen de organisatie, zoals de productie, personeelsplanning, ... Het loont dan ook om die afdelingen vroeg genoeg in het beslissingsproces te betrekken, om samen na te denken over mogelijke wijzigingen in de organisatie, en om alle relevante elementen mee te nemen in de financiële analyse. Dit zijn een aantal voorbeelden:

- Voor containertransporten per spoor of binnenvaart is het vaak een uitdaging om de lege container tijdig terug op de terminal te krijgen. De rederij kan mee nadenken over mogelijke oplossingen zoals demurrage & detention-voorwaarden, container yard-faciliteiten, hergebruik van de container, ... Het kan zinvol zijn om dat als randvoorwaarde mee te nemen in de aankoop van het zeetransport, in plaats van enkel naar het laagste zeevrachttarief te kijken.
- Mogelijk is het nodig om de laad- en loskade opnieuw in te richten om de goederen rechtstreeks op spoor of binnenvaart te laden, en om een overslagbeweging (en de bijhorende kostprijs) te vermijden.

- Spoor en binnenvaart hebben meestal een lagere leveringsfrequentie dan het wegvervoer. Extra buffercapaciteit kan dat opvangen. Zijn er toch hoogdringende leveringen nodig? Dan kan het wegvervoer als back-up dienen.
- Iets ingrijpender: het gebruik van spoor of binnenvaart kan fundamenteel goedkoper worden mits een relocatie van de opslagcapaciteit naar bijvoorbeeld magazijnen vlak bij een multimodale hub, zodat de last mile tot een minimum herleid kan worden.

Zet de juiste modus in om in te spelen op wijzigende omstandigheden

Omdat een modal shift vaak gepaard gaat met aanpassingen in de organisatie van de goederenstromen, zijn ondernemingen geneigd om bij de modus te blijven die ze al kennen. Pas wanneer bepaalde verstoringen ontstaan of als de prijs verhoogt, gaan ze actief op zoek naar oplossingen in de vorm van alternatieve modi. Voorbeelden zijn congestie, chauffeurstekorten, wachttijden op de containerterminals, stijgende brandstofkosten en energieprijzen, militaire conflicten, cargo opening times, ... Ook in de andere richting (reverse modal shift) kunnen zulke factoren opduiken, zoals laagwaterstanden, overstromingen, stakingen, ... Dergelijke onzekerheden en verstoringen zien we meer en meer. Logisch ook, want de wereld gaat van de ene crisis naar de andere. De verschillende modi kampen regelmatig met capaciteitstekorten en de onzekerheden op de energiemarkt hebben ook hun weerslag op transportprijzen.

Het ziet ernaar uit dat de transportmarkt ook in de toekomst gekenmerkt zal blijven door die volatiliteit. Het is dan ook verstandig om te opteren voor flexibiliteit. Spelers die met verschillende modi werken, kunnen flexibel switchen tussen verschillende modi (synchromodaliteit), inspeland op steeds wijzigende omstandigheden. Die flexibiliteit



en continuïteit kunnen een echte troef zijn ten opzichte van concurrenten. Door samenwerking met logistieke dienstverleners wordt zo'n flexibiliteit ook haalbaar voor kleinere spelers.

Denk ook na over een verschuiving in de tijd van de wegtransporten

Structurele verzadigings- en congestieproblemen op het wegennet situeren zich vooral in de ruime daguren, waarbij de traditionele ochtend- en avondpiek almaar breder worden. Van de late avond tot de vroege ochtend blijft de wegcapaciteit onderbenut. Transporteurs zien de voordelen ervan in om meer gebruik te maken van die daluren, maar dat is alleen mogelijk wanneer de verschillende schakels in de keten dat faciliteren.

Containerterminals in de Antwerpse haven zijn al verschillende jaren 's nachts geopend, maar afleverpunten in het hinterland volgen nog onvoldoende. De kostprijs van nachtopeningen is niet in alle gevallen economisch te verantwoorden, maar het loont de moeite om te kijken naar technologische oplossingen of het multifunctioneel inzetten van personeel. Overleg tussen transporteur en klant/leverancier is ook op dat vlak cruciaal.



Spelers die met verschillende modi werken, kunnen flexibel switchen tussen verschillende modi, inspeland op steeds wijzigende omstandigheden.

AANBEVELINGEN VOOR DE OVERHEID

Al meerdere Vlaamse en federale regeringen stelden een ambitieuze modal shift voorop van het wegvervoer naar de alternatieve modi. Maar in het gevoerde beleid zijn er nog geen significante stappen gezet om die doelstelling te bereiken. We formuleren rond dit thema dan ook enkele aanbevelingen voor de overheid. Ook het meest recente Mobiliteitsrapport van de Mobiliteitsraad Vlaanderen definieerde een aantal nuttige bouwstenen.



Bepaal duidelijk de doelstellingen van het beleid

Een modal shift richting spoor en binnenvaart mag geen doelstelling op zich zijn. Elke modus heeft zijn eigen sterktes en zwaktes, en wegvervoer zal steeds zijn plaats hebben in het goederenvervoer. Dat neemt niet weg dat het zinvol kan zijn om het gebruik van spoor en binnenvaart of combinaties van verschillende modi te stimuleren om bepaalde doelstellingen te behalen, bijvoorbeeld op het vlak van congestie, duurzaamheid, opvangen van de vervoersgroei, ... Ook om Vlaanderen verder uit te bouwen als logistieke topregio is een performant transportsysteem (voor de verschillende modi) cruciaal. Het blijft echter belangrijk om vooraf duidelijk te bepalen welke doelstellingen men vooropstelt, en die als leidraad te gebruiken voor de uitwerking van het beleid en concrete maatregelen.

Creëer een level playing field tussen verschillende modi inzake externe kosten

Een efficiënt transportsysteem houdt niet alleen rekening met de financiële kostprijs, maar ook met de externe kosten, zoals klimaatimpact, luchtvervuiling, congestie, ... Het doorrekenen van die externe kosten stuurt de markt richting een maatschappelijk optimale modus. Er bestaan momenteel al verschillende vormen van heffingen en vergoedingen (zoals de kilometerheffing, brandstofaccijnzen, rijpadvergoedingen, ...) maar er ontbreekt een globale visie voor een prijsbeleid dat een level playing field creëert tussen de verschillende modi. Dat moet binnen een Europees beleidskader gebeuren, om de concurrentiepositie van de Vlaamse economische poorten niet in het gedrang te brengen.

Investeer in een kwalitatief infrastructuurnetwerk

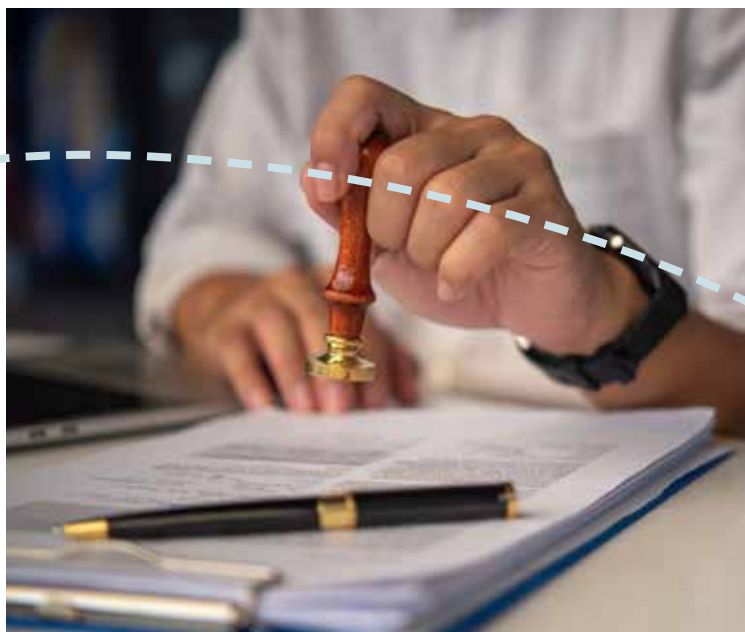
Voor alle modi geldt dat een performant transportsysteem enkel mogelijk is als er kwalitatieve infrastructuur beschikbaar is. Dat vereist een significante en structurele toename van de overheidsinvesteringen op de verschillende beleidsniveaus (Vlaams, federaal,

havenbedrijven, ...), zowel voor het onderhoud van het bestaande netwerk als voor de realisatie van nieuwe infrastructuur om bottlenecks weg te werken. Ook investeringen in ondersteunende infrastructuur, zoals parkeergelegenheid op het spoorwegennet, en koppelingen tussen de verschillende modale netwerken (multimodale hubs) mogen niet uit het oog verloren worden. Verschillende projecten strijden voor eenzelfde (beperkt) budget. Het is dus belangrijk om prioriteiten te stellen op basis van objectieve criteria, zoals een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse. Dat kunnen projecten zijn die bestaande volumes efficiënter (sneller, veiliger, duurzamer, ...) afwickelen, of die bedrijven(terreinen) ontsluiten met groot potentieel om nieuwe volumes aan te trekken.

Om versnippering te vermijden, moet wel de afweging gemaakt worden tussen rechtstreekse aansluitingen op het spoor- of binnenvaartnetwerk en consolidatie van volumes. Dat is vooral belangrijk in het containertransport (van/naar de zeehavens). Intermodale producten kunnen enkel succesvol zijn als er voldoende kritische massa is. Dat is enkel mogelijk met grote hubs waar voldoende lading in beide richtingen aanwezig is. In het verleden is daar onvoldoende kritisch mee omgegaan, waardoor een versnippering in het terminallandschap een negatieve impact heeft op de efficiëntie van de behandeling op terminal (minimum call sizes voor de binnenvaart) en het herpositioneren van empty equipment.

Faciliteer private investeringen in multimodale infrastructuur

Ondernemingen die zelf willen investeren in een logistieke hub en de daarbij horende multimodale ontsluiting, botsen vaak op het starre vergunningenkader in Vlaanderen. Hoewel beleid en maatschappij pleiten voor meer vervoer over water, blijkt het vaak zeer moeilijk om sites langsheen de bevaarbare waterwegen te ontwikkelen voor logistieke activiteiten. Ook voor pijpleidingen botst men vaak tegen vergelijkbare beperkingen aan. Gereserveerde leidingenstroken komen almaar voller te liggen, waardoor nieuwe pijpleidingen meer en



meer bovengronds aangelegd worden. Zelfs binnen havengebied moeten logistieke spelers rekening houden met stringente regelgeving zoals de instandhoudingsdoelstellingen. Naast vertragingen in de realisatie, jaagt die regelgeving ondernemingen vaak op extra kosten, zoals investeringen in geluidsarm equipment, beperkte openingstijden, keuringen, ... Naast een rechtszeker vergunningenkader met realistische randvoorwaarden, is het ook belangrijk dat de overheid (administraties en politiek) haar steun voor zulke projecten expliciet uitspreekt, het maatschappelijk belang ervan blijft benadrukken, en daarrond ook consequente beslissingen neemt.

Optimaliseer het gebruik van de beschikbare infrastructuur

Verschillende prognoses en doorrekeningen geven aan dat de infrastructuur zelfs met de realisatie van alle geplande investeringen nog steeds onvoldoende zal zijn om de ambitieuze groei van de binnenvaart en vooral van het spoorvervoer volledig op te vangen. Daarbij komt ook dat de realisatie van nieuwe infrastructuur tijd vraagt. Zelfs met een fundamentele verhoging van het investeringsniveau zal het nog jaren duren vooraleer de infrastructuur volledig op peil staat. Dat maakt het des te belangrijk om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten. Daarin heeft de overheid een belangrijke rol. Denk maar aan een betere capaciteitstoewijzing in het spoorvervoer, regelgeving binnen de zeehavens, ... Ook private partijen kunnen de capaciteit optimaler benutten, door onderling betere afspraken te maken. Dat vereist natuurlijk doorgedreven datadeling en gepaste digitale infrastructuur (zie verder).



Hoewel beleid en maatschappij pleiten voor meer vervoer over water, blijkt het vaak zeer moeilijk om sites langsheen de bevaarbare waterwegen te ontwikkelen voor logistieke activiteiten.



“
Bij een doorgedreven samenwerking tussen verschillende partijen is het ook cruciaal dat de juiste data op een betrouwbare manier gedeeld kunnen worden.

Faciliteer samenwerking tussen bedrijven

Spoorvervoer en binnenvaartproducten zijn pas efficiënt en concurrentieel interessant als er voldoende kritische massa is. Kleinere bedrijven kunnen die enkel bekomen door samen te werken met nabijgelegen bedrijven. De rol van de overheid is om bedrijven elkaar te laten vinden en synergieën te laten ontdekken. De dienstverlening van Multimodaal.Vlaanderen is een voorbeeld van hoe bedrijven op een neutrale manier wegwijs gemaakt kunnen worden in het bestaande aanbod. Het is voor een onderneming echter niet altijd duidelijk welke instanties het best geplaatst zijn om hen op weg te helpen. Ook (tijdelijke) subsidies kunnen een trigger zijn om samenwerking tussen bedrijven op gang te trekken en om een deel van het opstartrisico weg te nemen.

Faciliteer digitalisering en datadeling voor een vlottere samenwerking

Bij een doorgedreven samenwerking tussen verschillende partijen is het ook cruciaal dat de juiste data op een betrouwbare manier gedeeld kunnen worden. Dat geldt zowel voor bedrijven onderling, bijvoorbeeld om de goederen doorheen de keten te kunnen volgen en de juiste administratieve afhandeling te verzekeren, maar ook tussen de private en publieke sector, bijvoorbeeld voor een betere sturing en toewijzing van de beschikbare capaciteit aan het spoor en de binnenvaart. Er werden verschillende havenbrede initiatieven opgezet, zoals NxtPort en RX/SeaPort, om een platform te bieden voor zo'n datadeling, maar concrete toepassingen komen moeizaam tot stand.

Net als investeringen in fysieke infrastructuur, is het aan de overheid om te investeren in de onderliggende data-infrastructuur. Dat leidt niet alleen tot een beter vestigingsklimaat, maar laat ook toe om de bestaande transportinfrastructuur

beter te benutten, de visibiliteit doorheen de keten te verbeteren en de concurrentiepositie van het spoor en binnenvaart te verbeteren.

Werk oplossingen uit voor de krapte op de arbeidsmarkt

De verschillende modi kampen met een tekort aan geschikt personeel, wat bijdraagt aan capaciteitsbeperkingen. Ondernemingen zoeken niet enkel bestuurders (vrachtwagenchauffeurs, binnenschippers, machinisten), maar ook technisch geschoold personeel voor het onderhoud van de vaar- en voertuigen en de randapparatuur. Bedrijven verwachten dat overheden de juiste (neutrale) opleidingen voorziet. Ook imagocampagnes kunnen bijdragen tot een hogere instroom. Daarnaast kunnen ook innovaties een oplossing bieden voor de krapte op de arbeidsmarkt, door bijvoorbeeld autonoom varen, AGV's, digitale autonome koppelingen, ... Zulke innovaties kunnen mee ondersteund worden door een gepast regelgevend kader en financiële steun.

Maak subsidies doelgericht en tijdelijk

In de eerste plaats pleiten we voor investeringen die duurzame verbeteringen in het transportsysteem teweegbrengen. Subsidies kunnen zinvol zijn om de overstap naar alternatieve modi te faciliteren, maar zijn het best tijdelijk. Na afloop van de subsidie moeten de projecten zelfstandig kunnen voortbestaan. De 10 voorbeelden in deze publicatie tonen alvast aan dat spoor en binnenvaart concurrentieel kunnen zijn met het wegvervoer, onder de juiste voorwaarden. Daarnaast kunnen subsidies wel ruimte bieden om te experimenteren, zodat innovaties sneller tot stand kunnen komen en inefficiënties op een structurele manier kunnen wegwerken. Ze kunnen ook een stimulans zijn om samenwerking tussen verschillende partijen te stimuleren.

22 ORGANISATIES



VLAAMS WERKGEVERSPLATFORM

22 Vlaamse werkgeversorganisaties bundelen de krachten in het Vlaams Werkgeversplatform, ook wel de Vlaamse Ondernemers genoemd. Ze verdedigen de belangen van de Vlaamse ondernemingen en werken jaarlijks samen een aantal projecten uit rond actuele onderwerpen. Gezien de cruciale rol van de havens inzake goederenvervoer, werd dit project getrokken door de Vlaamse Havenvereniging. essenscia werkte nauw mee aan dit project.

Eindredactie

Capone

Foto's

Vlaamse Ondernemers
en Adobe Stock

Vormgeving

Capone

Druk

INNI Group, Heule

Verantwoordelijke uitgever

Hans Maertens i.o.v. Voka vzw
Burgemeester Callewaertlaan 6
8810 Lichtervelde
info@voka.be - www.voka.be

