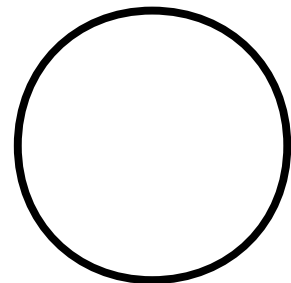




LEVE DE FILES

Wie boekt het meeste resultaat in het verminderen van het verkeersinfarct op onze wegen? Onze bedrijven. Ze doen dat vooral met innovatieve oplossingen. Leve de files dus.

TEKST **Karin Swiers**



‘Ongeveer één vrachtwagen op vier rijdt leeg rond. De gemiddelde beladingsgraad ligt rond de 57%. Deze cijfers zijn zeer recent nog door een live-meting van Mercedes Benz

bevestigd’, schetst Alex Van Breedam, CEO van Tri-Vizor de huidige situatie. Tweederde van alle goederenkilometers in ons land wordt uitgevoerd door bestelwagens, geeft hij aan. In België zijn meer dan 700.000 camionetten ingeschreven. Tegen minder dan 100.000 vrachtwagens, zo blijkt uit de Kerncijfers van de Mobiliteit 2016. Een studie uit Nederland, dit voorjaar gepresenteerd op het jaarcongres van Topsector Logistiek, geeft aan dat slechts 2 tot 3% van de bestelwagens effectief wordt ingezet voor de bezorging van e-commerce. Aangezien ook bij ons de aankopen via internet elk jaar serieus toenemen, is dat geen goed nieuws. De consument verwacht dat het pakje binnen 24 uur geleverd wordt. ‘De vraag naar meer capaciteit wordt altijd maar acuter, terwijl de partijen die het transport verzorgen meer en meer leeg gaan rijden. Er is namelijk geen tijd meer om bestellingen te combineren. Dat is het paradoxale aan het hele verhaal. De consument wil zich niet verplaatsen om te winkelen om de files te vermijden, maar daardoor groeien die files aan. Zo geraak je in een negatieve spiraal.’

PHYSICAL INTERNET

Tri-Vizor zet actief stappen om uit die spiraal te geraken door als eerste in ons land te experimenteren met het *Physical Internet*. Wat is dat? Het ‘gewone’ internet is gebaseerd op vervoer van pakketjes data over een netwerk met knooppunten. Het *Physical Internet* werkt op een vergelijkbare manier.

Stel, je hebt zes pallets in Madrid staan en je wil die naar België laten komen. Je belt je transporteur en maakt een prijsafpraak. De vrachtwagen pikt je vracht op en komt terug. Daarmee heb je acht dagen beslag gelegd op een vrachtwagen. In 2050 bestaat de vervoerscapaciteit hiervoor niet meer. Je kan niet langer meerdere dagen beslag leggen op een vrachtwagen.’ In het *Physical Internet*-tijdperk wordt die vracht in Spanje aangemeld via een portal waar ook geaccrediteerde transporteurs op aangesloten zijn, legt hij uit. ‘Slimme algoritmes gaan voor jou de optimale route zoeken en daarbij maken ze gebruik van de beschikbare capaciteit van de deelnemende transporteurs. Een transporteur gaat de vracht oppikken in Spanje en naar een magazijn in Clermont-Ferrand brengen. En zo gaat het in etappes en verschillende transporteurs verder van Frankrijk tot België. Het zal wellicht een stuk sneller gaan ook, omdat de rij- en rusttijden van de chauffeur mee in overweging worden genomen door het algoritme. Het zal dus heel efficiënt gebeuren. Wat is onze belangrijkste boodschap? Wat ook de vorm gaat zijn, je moet vervoerscapaciteit gaan delen. Wij zijn het datingbureau dat de bedrijven met de juiste profielen samenbrengt. We zijn de architect die samenwerkingsplatforms opzet voor het poolen van

cargo. En we zijn de orkestrator die de *supply chains* van de bedrijven synchroniseert.’ Het Antwerpse bedrijf is wereldwijd actief, maar

organiseerde dit voorjaar een baanbrekende *cargopooling* met Delhaize, Colruyt en koekjesfabrikanten Vondelmolen, Vermeiren, Poppies en Desobry. ‘We hebben met de koekjesbedrijven ook een gezamenlijk magazijn van Kühne+Nagel uitgebouwd als consolidatiecentrum. De koekjesleveranciers vullen hun

De gemiddelde beladingsgraad ligt rond de

57%

In België zijn meer dan

700.000 camionetten ingeschreven

voorraden in dat centrum aan met volle vrachten. De retailers vullen hun vrachtwagens vanuit dit centrum. Met dergelijke samenwerkingsverbanden kan het aantal vrachtwagenbewegingen sterk worden verminderd.’

Deze samenwerkingsverbanden worden gezien als het embryo van het *Physical Internet*. Bedrijven delen magazijnen en capaciteit onder elkaar waardoor ze de kosten zien dalen. ‘Al vereist het operationeel maken van consolidatieplatformen heel wat mentale barrières, die je ook moet nemen als je gaat carpoolen. De verladers moeten bereid zijn om capaciteit te delen en niet alleen voor zichzelf op te eisen. Ook de logistieke dienstverlener moet afstappen van zijn traditionele opbrengstmodellen, aangezien die zich nu bindt aan een platform in plaats van aan een verlader. Om dit te institutionaliseren zijn, en ik ga een stoute uitspraak doen die niemand graag zal horen, de files nog niet lang genoeg. Als we echt gedragsverandering willen krijgen, dan moeten we nog grotere files krijgen.’

RIJDEND KANTOOR

Een 100-tal werknemers van Colruyt pendelen sinds september vorig jaar in een bus naar het werk. Niets bijzonders? De bus is wel ingericht als een

echt kantoor met dezelfde faciliteiten. Werknemers kunnen documenten raadplegen in de cloud of inloggen op de server van het werk. Daarnaast beschikt de autocar over stopcontacten, een printer, koffiemachine en toilet. Reistijd wordt zo omgezet in gewerkte en betaalde tijd. Na een proef op het traject Gent - Halle is dit project sinds

maart van dit jaar verlengd met twee jaar. Het project *Office On Wheels*, getrokken door Antwerp Management School, Smart Mobility en de Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers, heeft nog meer potentie. Dit jaar stapte EY Diegem in met een kantoorbus voor vier dagen

2/3

van alle goederenkilometers in ons land wordt uitgevoerd door bestelwagens

per week vanaf Luik. Staf Cars uit Lommel overweegt om tegen 2020 in heel Vlaanderen snelbussen te laten rijden, ingericht als kantoor.

TRIMORDIALE HUBS

Steeds meer bedrijven kiezen voor vervoer over water, merken onder meer POM West-Vlaanderen en Waterwegen en Zeekanaal nv. De capaciteit van de River Terminal Wielsbeke wordt daarom flink uitgebreid. Ze investeren ook samen in een nieuw overslagplatform: River Terminal Roeselare aan het kanaal Roeselare-Leie. Verwacht wordt dat met deze investering minimaal 3.500 vrachtwagens van de weg gehaald kunnen worden. Logistiek dienstverlener H. Essers schat in dat het met vervoer van chemische producten over water 1.800 vrachtwagens per maand uit het verkeer kan halen. Daarvoor moet wel eerst een nieuwe hub worden gebouwd langs het Albertkanaal. De megasite Dry Port Genk, met 160.000 m² aan magazijnruimte oftewel 30 voetbalvelden, zou in de tweede helft van 2018 operationeel moeten zijn. Deze terminal wordt trimodaal, hetgeen wil zeggen dat er gekozen kan worden tussen vervoer over weg, water of spoor.

AUTOLOZE WERKDAGEN

Primeurtje voor Deloitte Belgium afgelopen zomer: de eerste *car free day*. CEO Piet Vandendriessche vroeg aan alle 3.500 medewerkers om op 27 juni niet met de wagen naar het werk te komen. Zelf nam hij de trein. ‘Ik droom ervan om ooit een bus of een trein in Deloitte kleuren te hebben’, zegt Piet Vandendriessche. Hij is goed op weg, want in februari van dit jaar bundelde het bedrijf vier kantoren in één gloednieuwe hoofdzetel in Zaventem: Gateway is de hub voor 2.500 medewerkers. ‘We hebben bewust gekozen voor een centraal knooppunt van openbaar vervoer. We willen onze mensen aanmoedigen ook bij te dragen aan het verminderen van de mobiliteitsknoop en aan de groene agenda. Als grote werkgever moeten we niet wachten op de

700

De carpool-app Commuty wordt door meer dan 700 medewerkers gebruikt

overheid en zelf het goede voorbeeld stellen. Elke steen die we kunnen verleggen in de rivier is belangrijk. Het is misschien een kleine steen, maar we willen ook in de hoofden van de mensen een mentaliteitsverandering creëren. We zijn niet tegen de bedrijfswagen, maar we moeten een beetje af van alleen maar die bedrijfswagen. Het aanbieden van alternatieven, wat we ook kunnen nu we in Zaventem gehuisvest zijn, is één van onze verplichtingen als bedrijf.

Piet Vandendriessche merkt bij zijn medewerkers en zijn cliënten dat 'het stilstaan' een belangrijk thema is. 'Overall waar ik kom, wordt heel veel over mobiliteit en de negatieve kanten daarvan gesproken. Ik denk dat we een bocht aan het nemen zijn, maar het zal nog wel een paar jaar duren. De wagen is nog altijd een noodzakelijk transportmiddel in België. Cliënten zijn ook niet altijd dicht bij een trein- of busstation gevestigd. Je moet toch wel bijzonder veel moed en doorzettingsvermogen tonen om de wagen helemaal op te geven. De bedrijfswagen is voor veel mensen de enige wagen, Het is voor veel mensen de enige wagen, dus ook de gezinswagen. En ja, de wagen is nog altijd voor heel veel mensen een statussymbool, daar kan je ook niet omheen.'

Het wagenpark en de business travel blijven dus een uitdaging, zegt hij, maar het bedrijf kiest voor een positieve campagne. 'We willen niemand verplichten, maar we stimuleren onze medewerkers wel om alternatieven te overwegen voor de wagen.' Met de verhuis naar Zaventem werden meteen verschillende mobiliteitsformules gelanceerd. Zo is het kantoor voorzien van fietsparkings, laadstations voor e-cars en poolwagens. Ook innovatieve apps moeten de medewerkers helpen om op een alternatieve manier van A naar B te komen. Het bedrijf ontwikkelde onder meer zelf een app, *Get2Work*, die de snelste manier berekent om naar Gateway te komen: met het openbaar vervoer, de wagen of met de fiets. De carpool-app *Commuty* wordt door meer dan 700 medewerkers gebruikt, waarbij sinds april meer

dan 250 carpoolritten en meer dan 350 bikepoolritten zijn geregistreerd. 'Iedereen kon ook intekenen op een formule voor duurzaam vervoer, zoals bijvoorbeeld

een trein- of busabonnement. Ze kregen dat in ruil voor een persoonlijk engagement om regelmatig een alternatief vervoermiddel te gebruiken. De proefperiode van zes maanden is nu verlengd met drie maanden, want meer dan 1000 mensen hebben zich hiervoor ingeschreven. Dat is een behoorlijk succes.'

GREEN XPRESS

Elke dag levert AB InBev Jupiler van de brouwerij in Jupille (bij Luik) aan het depot van Delhaize in Ninove. En dat gebeurt met vrachtwagens. Vanaf het tweede kwartaal van 2018 zal dat per trein gebeuren. Als de vrachtwagens worden ingeruild voor een trein betekent dat op jaarbasis 5.000 trucks minder. Het positieve effect zal vooral voelbaar zijn op de ring van Brussel, verwacht Delhaize. Het innovatieve van dit project is de samenwerking tussen de partners uit de verschillende sectoren voor de eerste 'proeftrein' afgelopen juni: AB InBev, Delhaize, Remitrans, Lineas, de Provincie Oost-Vlaanderen en POM Oost-Vlaanderen. Meer partners zijn welkom voor het vervolg.

Het Belgische Lineas, de enige spoorvrachtmaatschappij van Europa die groeit én winst maakt, bouwt ondertussen verder aan het Green Xpress Network, het meest innovatieve spoorproduct en dé transportmodaliteit van de toekomst. Hierin worden verschillende individuele wagonladingen en containers gebundeld om grote volumes te transporteren, zonder tussenstops. Het netwerk biedt nu al snelle, rechtstreekse, frequente en betrouwbare spoorverbindingen naar een tiental economische bestemmingen in Europa. Tegen 2020 moeten er daar nog eens twintig bijkomen.

2-3%

van de bestelwagens wordt effectief ingezet voor de bezorging van e-commerce



» 'DE WAGEN HELEMAAL OPGEVEN, VERGT BIJZONDER VEEL MOED EN DOORZETTINGSVERMOGEN'

THE LAST MILE

Bubble Post is gespecialiseerd in *last mile delivery* waarbij het met elektrische fietsen en koelwagens op aardgas op een efficiënte en duurzame manieren het transport in de binnenstad organiseert. Innovatief én een schot in de roos. CEO Marc Morieux: 'We bundelen voor verschillende partijen de goederen in onze depots aan de rand van de steden en leveren die af in het centrum. Dit op een intelligente manier met onze eigen planning software. Vervuilde camionetten en vrachtwagens worden hierdoor geweerd uit het centrum.'

Dat meer en meer steden die toegang ook bemoeilijken of zelfs verbieden (Gent en Leuven) helpt met het uitbouwen van de business. De *low emission* zones in Antwerpen en straks in Brussel stuwden het bedrijf

eveneens vooruit. Bubble Post is sinds 2013 uitgegroeid tot 120 medewerkers en actief in zestien steden in België en Nederland. Om verder te kunnen bouwen en de koppositie te handhaven, is een strategische partner nodig. Die is gevonden in Bpost, dat met dochter Citydepot ook actief is in *the last mile*. Het nieuws over de overname is in augustus bekendgemaakt. 'Ons succes hebben we ook te danken aan een goede timing. Tien jaar geleden zou geen kat in ons verhaal geïnteresseerd zijn. Vandaag is de tijdgeest helemaal anders, je moet die dus mee hebben. Als maatschappelijk verschijnsel wint duurzaam en ecologisch vervoer meer en meer aan belang. Ook het kostenaspect begint stilletjes aan mee te tellen, vooral bij het gekoeld transport dat inmiddels tweederde van onze omzet uitmaakt.' ■