

KENNISMAKINGS-
BROCHURE

WAT KUNNEN WE VOOR JOU **VERSCHEPEN?**



WWW.VLAAMSEWATERWEG.BE

 De Vlaamse
Waterweg nv

ONTDEK DE VOORDELEN VAN DE BINNENVAART

Zowel voor grote bedrijven als voor kleine en middelgrote ondernemingen heeft de binnenvaart een oplossing.



1. Voor elke vracht

Bijna alle ladingtypes kunnen via de binnenvaart worden vervoerd: pallets, bulkloading of projectcargo, al dan niet verpakt in zeecontainers of andere laadeenheden en al dan niet geconditioneerd (op de juiste temperatuur). Maar ook bijna elk producttype (bouwmaterialen, chemische of farmaceutische producten, staal ...) is geschikt voor deze transportmodaliteit. Voor elk product- of ladingtype bestaat er immers een gepast binnenschip met de gewenste capaciteit: containerschepen, duwbakken, pontons, roll-on-roll-off schepen, olie-, gas- en poedertankers, bunkerschepen of klassieke bulkschepen: voor elke uitdaging kan de binnenvaart een oplossing bieden.

2. Voor elke behandeling

Gekwalificeerd binnenvaartpersoneel garandeert een professionele behandeling van je goederen. FCA- of ADN-conform, in koel- of tankcontainers of volgens andere protocollen? Dankzij track-and-tracetechnologie volg je je levering bovendien op de voet op. Varende ondernemers en overslagbedrijven bedenken ook graag oplossingen op maat. Zo ontwikkelden ze recent zelfladende en -lossende schepen, pontons en catamarans voor palletvervoer en zelfstandig varende duwbakken.

3. Voor elk traject

Bijna alle Vlaamse bedrijventerreinen zijn in de nabijheid van een waterweg gelegen. Onze regio beschikt over een dicht netwerk van 1000 kilometer bevaarbare waterwegen dat uitstekend verbonden is met de zeehavens. Al dan niet in combinatie met een kort voor- of natransport, bereiken je goederen heel Europa. Van de Noordzee tot de Zwarte Zee en van Parijs tot Berlijn varen binnenschepen langs alle belangrijke industriegebieden en afzetmarkten. Estuaire schepen varen ook langs de kustlijn van Zeebrugge naar Antwerpen en verder. Met andere woorden: over het water heb je vlot toegang tot alle wereldsteden waarnaar zeeschepen vanuit Antwerpen, Zeebrugge, Gent of Oostende varen.

4. Logistieke voordelen

Op de waterwegen kom je geen files tegen, wat de binnenvaart perfect inplanbaar maakt. Heel wat bedrijven zien hun goederen als voorraad van zodra ze zich op het schip bevinden. Of ze vertrouwen op de binnenvaart omwille van 24 uur op 24 just-in-time-leveringen. Tegelijk is de binnenvaart dankzij die betrouwbaarheid en track-and-tracemogelijkheden erg geschikt voor multimodale combinaties.

24 UUR OP 24
JUST-IN-TIME-LEVERINGEN

Doordat je makkelijk grotere volumes ineens aan- of afvoert, slagen heel wat bedrijven er ook in om dankzij de binnenvaart andere processen in hun workflow efficiënter te maken.

5. Duurzame oplossing

Meer goederen over het water transporteren helpt om de fileproblematiek en de luchtverontreiniging in het dichtbevolkte Vlaanderen aan te pakken. Als jouw bedrijf inzet op binnenvaarttransport, help je de uitstoot van CO₂ en fijn stof inperken en haal je vrachtwagens van de weg. Bij heel wat duurzame en andere vergunningsaanvragen zijn die milieu-inspanningen een extra troef, die ook de uitstraling van je onderneming ten goede komt.

6. Economisch voordelig

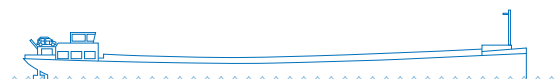
De binnenvaart staat voor een economisch interessante aanpak: het transport via het water verbruikt minder brandstof en spaart loonkosten uit. De gemiddelde prijs van 1000 ton per kilometer ligt volgens onderzoekers op het water twee tot drie keer lager dan op de weg of het spoor. Daardoor is de binnenvaart ook economisch een interessant alternatief.



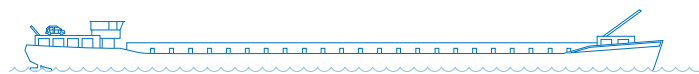
SPITS ▶ L 38,70 X B 5,05 X D 2,20 M
▶ LAADVERMOGEN 350 TON



KEMPENAAR ▶ L 50 X B 6,60 X D 2,50 M
▶ LAADVERMOGEN 600 TON OF 20 TEU



D.E.K. (DORTMUND-EMS-KANAAL) ▶ L 67-80 X B 8,20 X D 2,50 M
▶ LAADVERMOGEN 968 TON OF 28 TEU



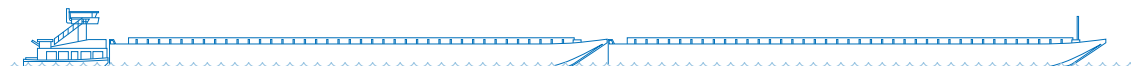
R.H.K. (RIJN-HERNE-KANAAL) ▶ L 80-85 X B 9,50 X D 2,50 M
▶ LAADVERMOGEN 1.378 TON OF 96 TEU



GROOT RIJNSCHIP ▶ VAN L 95 X B 11,40 X D 2,70 M TOT L 110 X B 11,40 X D 3,50 M
▶ LAADVERMOGEN 2.160 TON OF 165 TEU



GROOT CONTAINERSCHIP ▶ L 135,00 X B 17,00 X D 3,00 M
▶ LAADVERMOGEN 470 TEU



DUWKONVOOI ▶ L TOT 190 METER X B 11,40 (ENKEL KONVOOI) OF 22,80 METER (DUBBEL KONVOOI)
▶ LAADVERMOGEN TUSSEN 800 EN 12.000 TON OF TUSSEN 576 TEU EN 654 TEU

7. De juiste partner

Weet je niet waar te beginnen om je transport naar het water te brengen? Op het eerste gezicht kan de binnenvaartmarkt complex lijken. Maar zodra je met een aantal basisprincipes vertrouwd bent, valt je transport in een handomdraai te regelen en op te volgen. Heel wat spelers op de markt zorgen ervoor dat je zelf niets moet organiseren. Maar wie dat wil, kan ook zoveel mogelijk zelf doen en rechtstreeks met een varende ondernemer afspreken.

8. Gratis begeleiding

Voor je eraan begint, helpen onze specialisten je graag om het financiële plaatje van vervoer over water te berekenen en concurrentieel te maken. Wens je de multimodale vervoersopties te vergelijken? Dan kan je terecht bij onze marktdevelopers. Kies je voor de binnenvaart als vervoersmodus? Wil je pakweg weten welke schepen en waterwegen het meest geschikt zijn voor jouw goederen, of wens je een overzicht van wie wat doet? Onze marktdevelopers helpen je op basis van hun expertise in de logistieke sector én kennis van de binnenvaart graag en gratis op weg om je goederenstromen te optimaliseren (www.vlaamsewaterweg.be/advies-op-maat).

▶ 14 

▶ 30 

▶ 42 

▶ 60 

▶ 140 

▶ 250 

▶ 440-600 



STAPPENPLAN BINNENVAART



1. Analyseer je stromen

Alles begint bij de vraag wat je wilt vervoeren: om welke volumes en welke trajecten gaat het? Kun je bepaalde vrachten bundelen? Hoe inplanbaar zijn je stromen? Hanteer eventueel het 80-20-principe. Daarbij vervoer je het gros over het water en hou je alleen 20% lastminute transport op de weg over.

Voor heel wat goederen maakt het niet uit dat ze langer onderweg zijn. Doordat er op het water geen files zijn, biedt de binnenvaart heel betrouwbare just-in-time leveringen. Een groot volume ineens lossen, betekent ook een snellere handling en minder administratie. Plus: minder verliesuren van medewerkers die stand-by staan voor leveringen. Bekijk hoe je jouw werkprocessen kunt afstemmen op de binnenvaart en hoe je logistieke winst kunt realiseren.

Alles begint bij de vraag
wat je wilt vervoeren



2. Maak je overzicht concreet

Je moet zicht krijgen op de waterwegen die voor je traject geschikt zijn. Zijn het vertrek- en eindpunt van je goederen watergebonden locaties of heb je voor- en/of natransport nodig? Welke infrastructuur is er beschikbaar om schepen te laden en te lossen?

Verzamel in deze fase zoveel mogelijk nuttige informatie. Op www.visuris.be vind je een overzicht van de laad- en losmogelijkheden, de bedieningsuren van bruggen en sluizen, de afmetingen van containers en diverse waterwegenkaarten. Met een online routeplanner stippel je in een paar klikken jouw ideale traject uit.

Lijst op welke goederen je via het water zou vervoeren en hoe die behandeld moeten worden. Welk van de vele types schepen is het best geschikt? Hoe regel je de overslag van wal naar schip? Heb je zelf twijfels over deze en andere vragen, neem dan contact op met **de marktdevelopers van De Vlaamse Waterweg nv**. Zij verkennen samen met jou de binnenvaartdenkpiste en brengen je in contact met diverse marktspelers, zoals bevrachters en container-terminals.



INFO

Marktdevelopers De Vlaamse Waterweg nv

- LIMBURG EN ANTWERPEN:

Johan Grutman

johan.grutman@vlaamsewaterweg.be, 0475 30 76 75

- VLAAMS-BRABANT, OOST- en WEST-VLAANDEREN:

Antoon Desmet

antoon.desmet@vlaamsewaterweg.be, 0473 88 58 10

1, 2, 3, 4, START!



3. Bereken je economisch voordeel

Tijd om na te gaan of je plannen economisch haalbaar zijn: bereken hoeveel je huidige transport kost en wat je financieel voordeel is van een omschakeling naar de binnenvaart. De belangrijkste factoren hierbij zijn de first mile, de overslagmomenten, de volumes en de last mile. Elk dossier heeft eigen financiële kantelpunten, maar volgens onderzoekers is de binnenvaart voor minstens een vijfde van het wegvervoer een haalbaar alternatief.

De sector staat garant voor zeer concurrentiële prijzen, waar nog een pak voordelen bovenop komen. Een binnenschip verbruikt per tonkilometer (het vervoer van 1 ton over 1 kilometer) drie tot vijf keer minder brandstof dan een vrachtwagen. Dat levert zowel economisch als ecologisch voordeel op. De CO₂-uitstoot is bijna twee derde lager dan bij het wegvervoer. Binnenvaart helpt bovendien de congestie op lokale wegen aanpakken.

Bij De Vlaamse Waterweg nv zijn twee marktdevelopers actief die op vraag de kost van binnenvaarttransport onderzoeken. Deze service is voor bedrijven volledig gratis. Ze houden jouw volledige goederenlogistiek tegen het licht: wat komt er binnen en wat gaat er buiten? Wat betaal je nu voor transport? Hoe worden de goederen opgeslagen of verpakt? Zijn er mogelijkheden om dat te optimaliseren of om samen te werken met bedrijven uit de buurt?



4. Doe een proefvaart en stel de organisatie op punt

Oogt de balans positief, ga dan effectief tot actie over: Zet een samenwerkingsverband op poten met andere marktspelers, zoals containerterminals, laad- en losbedrijven en bevrachters, en probeer het eens uit. Ook in deze fase staan de marktdevelopers van De Vlaamse Waterweg nv je graag bij met hun deskundige advies.

Eenmaal je vertrouwd bent met een aantal basisprincipes, blijkt de binnenvaart lang niet zo complex als het op het eerste gezicht lijkt. Heel wat spelers op de markt zorgen ervoor dat je zelf niets moet organiseren. Maar wie dat wil, kan ook zoveel mogelijk zelf doen en rechtstreeks met een schipper afspreken.

INNOVATIEVE VERVOERSCONCEPTEN

Containers via de binnenvaart: a perfect match!



Haven Genk

Vlaanderen beschikt over een zeer denses netwerk van binnenvaartterminals die specifiek zijn uitgerust voor de behandeling en het vervoer van zeecontainers (20 voet, 40 voet, 40 voet HC, open top, flatbed, reefer ...) van en naar de nabijgelegen zeehavens (Antwerpen, Rotterdam, Gent, Zeebrugge ...). Door het grote volume dat jaarlijks door deze inlandcontainerterminals wordt behandeld (meer dan 1 miljoen TEU in 2021) ligt de kost per eenheid voor het vervoer via de binnenvaart veel lager dan via de weg.

Omdat de meeste bedrijven op minder dan 20 kilometer van deze terminals liggen, zijn de kosten voor het voor- of natransport van/naar zo'n terminal bovendien ook beperkt. Hierdoor is de binnenvaart een zeer competitief alternatief voor het vervoer van containers via de weg. Dit is zeker het geval voor zendingen die bestaan uit meerdere containers waarbij het voor- of natransport kan worden geoptimaliseerd door het opzetten van een shuttleservice.

De containerbinnenvaart is een zeer betrouwbaar en duurzaam transportconcept, mede door het gebruik van vaste slots in de zeeterminals en het feit dat transport via de binnenwateren niet congestiegevoelig is.

Maar er wordt ook sterk ingezet op innovatie: verschillende terminals onderzoeken momenteel de mogelijkheden van Smart Shipping (autonoom varen, alternatieve brandstoffen ...) terwijl heel wat rederijen er inmiddels ook voor kiezen om empty depots op te zetten, waarbij lege containers worden gestockeerd in het hinterland in afwachting van hergebruik. Omdat de rederijen bij dit "Inland Container Yard"-concept (ICY) zelf instaan voor het vervoer van en naar de terminals kunnen er heel wat containerbewegingen van en naar de zeehavens worden vermeden, wat flinke mobiliteits- en klimaatwinsten kan opleveren. Deze werkwijze biedt voordelen (efficiëntie, transparantie ...) voor rederijen, terminals en expediteurs maar zeker ook voor de verladers die gebruik kunnen maken van een duurzame en competitieve transportoplossing met een "free time" (= de tijd waarover men beschikt om de container terug binnen te leveren bij de rederij) die pas begint te lopen vanaf vertrek in de inland terminal en niet in de zeehaven. Hierdoor kunnen onnodige "detention"-kosten worden vermeden, wat op zijn beurt ook nog eens flinke besparingen kan opleveren.

Via Palletto vaart vaste routes met gepalletiseerde bouwmaterialen

“Ontdek lijnvervoer voor kleine vrachten”



Vanaf 2010 werd een belangrijke modal shift van gepalletiseerde bouwmaterialen van de weg naar het water gerealiseerd. Die was hoofdzakelijk gericht op volle scheepsloadingen. Om het grote modal shift-potentieel van deze productgroep verder te ontwikkelen, werd op initiatief van De Vlaamse Waterweg nv en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken het pilootproject Via Palletto opgestart. In tegenstelling tot voorheen, betreft het groupageleveringen van nieuwe stromen van zowel producenten als bouwmaterialenhandelaren.

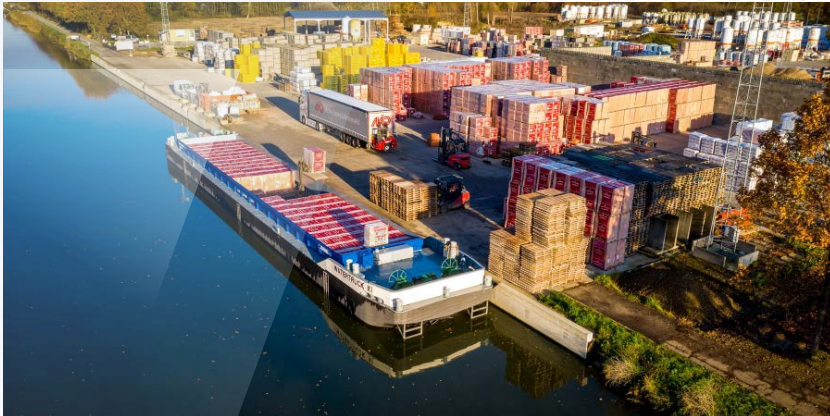
FACT SHEET

- ▶ **Regelmatige lijndiensten** met verschillende laad- en losplaatsen gespreid over de noord-zuid- en oost-westassen van het Vlaamse waterwegennetwerk.
- ▶ Oktober 2021-juli 2022: **17.000 ton gepalletiseerde bouwmaterialen** per kraanschip vervoerd.
- ▶ Focus op **fast movers**: cement, spuitgips, snelbouwstenen, betontegels enz.
- ▶ **Voorraadopvolging** mogelijk.
- ▶ **CO₂-reductie** en minder sociale en maatschappelijke kosten.
- ▶ **Samenwerking** met binnenvaartbedrijven Blue Line Logistics en Shipit Multimodal Logistics.
- ▶ **Distributieplatform** voor West-Vlaanderen in samenwerking met River Terminal Wielsbeke.
- ▶ www.vlaamsewaterweg.be/viapalletto



Watertruck+

“Flexibel inzetbare duwbakken voor de kleine waterwegen”



Watertruck+ is een innovatief transportsysteem dat tot stand kwam via een publiek-private samenwerking met als partners Group De Cloedt, Groep André Celis, Antwerp Management School en De Vlaams Waterweg nv, met de steun van CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, departement Connecting Europe Facility (CEF).

Het concept bestaat uit innovatieve en milieuvriendelijke duwbakken die snel en flexibel inzetbaar zijn. De duwbakken kunnen bulk, pallets en containers transporteren over kleine waterwegen en kunnen daarenboven dankzij de koppelbare duwbakken een logistieke verbinding maken tussen de kleinere waterwegen en het TEN-T netwerk.

Het project Watertruck+ kwam tot stand om de kleinere binnenvaartwegen en de ontsluiting van regio's voor vervoer via water verder te ontwikkelen.

FACT SHEET

- ▶ **10 zelf-aangedreven duwbakken** van de **CEMT klasse I** (38,50 x 5,05 x 2,80 meter; 400 ton laadvermogen), waarvan **4** uitgerust met **boeg- en hekschroef** en **geschikt om autonoom te varen**.
- ▶ **2 duwbakken** van de **CEMT klasse II “short”** (40,00 x 6,60 x 2,80 meter; 550 ton laadvermogen), waarvan **1** uitgerust met **boeg- en hekschroef** en **geschikt om autonoom te varen**.
- ▶ **6 duwbakken** van de **CEMT klasse II “long”** (50,00 x 6,60 x 2,80 meter; 650 ton), waarvan **3** uitgerust met een boegschroef.
- ▶ Gedurende de proefprojectfase vervoerde de Watertruck+-vloot meer dan **160.000 ton** per jaar, onder meer op de Ilzer, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het kanaal Leuven-Dijle.
- ▶ Tussen januari 2020 en 30 juni 2022 werd in totaal **414.166 ton** goederen vervoerd met de Watertrucks.
- ▶ Meer dan **16.500 vermeden vrachtwagenritten** per jaar.
- ▶ www.watertruckplus.eu



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

AMBASSADEURS

Aurubis, een slimme inkoper

“30% extra over water”



Aurubis is een toonaangevende, wereldwijde leverancier van non-ferrometalen en de grootste koperrecycler ter wereld. Het bedrijf verwerkt complexe metaalconcentraten, schroot en metaaldragende recycling-materialen in metalen van de hoogste kwaliteit. In Olen maakt het bedrijf vooral koperdraad, met koper dat wordt ingevoerd via de haven van Antwerpen. Dankzij het project Cu-Port realiseert Aurubis Belgium een modal shift van 30% van de weg naar het water.

“Het transport van Antwerpen naar Olen duurt met een binnenschip ongeveer zes keer langer dan met een vrachtwagen,” zegt Bram Bellemans, Logistics Manager bij Aurubis Belgium. “Maar het is beter inplanbaar en **30 tot 40% goedkoper**. Bovendien verloopt het laden en lossen van een binnenschip aanzienlijk sneller.”

FACT SHEET

- ▶ In Olen, langs het kanaal Bocholt-Herentals
- ▶ Meer dan **100 jaar** ervaring
- ▶ Jaarlijks **400.000 ton in** en **400.000 ton out**
- ▶ Eigen **PPS-kade voor containers** (multimodale terminal Cu-Port)
- ▶ Van **10% naar 40%** over water
- ▶ **Efficiënter** en **duurzamer**
- ▶ www.aurubis.be

Copertiz doet het multimodaal

“Kokosgrondstoffen in containers”



FACT SHEET

- ▶ Kokosproducten uit Azië (600-tal 40-voetscontainers/jaar)
- ▶ Per binnenvaart vanuit de Haven van Antwerpen naar Haven Genk
- ▶ Last mile per truck met kipchassis
- ▶ Analyse van mogelijkheden via de binnenvaart voor outbound-transporten
- ▶ www.copertiz.be



Copertiz, leverancier van kokosproducten en -substraten uit Bree, importeert kokosturf en -chips in 40-voetcontainers vanuit verschillende locaties in Azië naar de haven van Antwerpen om deze vervolgens per binnenschip naar Haven Genk te verschepen. “Vanuit Genk worden jaarlijks ongeveer 600 containers per vrachtwagen met kipchassis naar onze site in Bree gebracht voor verdere behandeling,” zegt mede-eigenaar Marc van Dael. “Wij bekijken momenteel de mogelijkheden om ook de leveringen naar onze belangrijkste klanten via de binnenvaart te organiseren.”

De Bonte Group

“Revolutionair en hersmeltbaar zwavelbeton”



De Bonte is een familiebedrijf met een jarenlange ervaring in de productie van prefab betonproducten. Vanuit productiefaciliteiten in België, Polen, Frankrijk en Turkije produceren zij betonproducten van de hoogste kwaliteit voor de spoorweg-, riolerings- en wegeninfrastructuur.

Voor de aanvoer van grondstoffen zoals zand en grind maar ook voor de afvoer van grote volumes afgewerkte producten gebruikt De Bonte de 300 meter lange kade die werd gerealiseerd in samenwerking met De Vlaamse Waterweg nv.

“Als innovatief en sterk groeiend bedrijf draagt De Bonte maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel”, vertelt zaakvoerder Filip De Bonte. “Vanuit dit perspectief werd het revolutionaire en hersmeltbare zwavelbeton ontwikkeld, een 100% circulair materiaal voor de aanleg van infrastructuur met een minimale impact op het milieu en zonder kwaliteitsverlies.”

Zwavelbeton is vergelijkbaar met klassiek cementbeton, behalve dat het cement en het water door zwavel zijn vervangen. De productie van zwavelbeton is een fysisch proces van smelten en stollen dat oneindig herhaald kan worden. Hierdoor is zwavelbeton 100% circulair en kan het eendeloos hergebruikt worden in een identieke toepassing.

FACT SHEET

- ▶ Betonproducten
- ▶ Kade van 300 m langs Albertkanaal
- ▶ Toegankelijk voor schepen klasse V
- ▶ Zowel aanvoer grondstoffen in bulk als afvoer afgewerkte producten (stukgoed)
- ▶ Min. 120.000 ton/jaar
- ▶ www.debonte.com

EcoWerf en Van Moer Logistics

“Ingescheept: huishoudelijk afval”



In de provincie Vlaams-Brabant organiseren verschillende actoren samen het transport van huishoudelijk afval per binnenschip. Per jaar wordt zo'n 30.000 ton over de Leuvense Vaart, de Rupel en de Schelde afgevoerd naar de verbrandingsinstallatie van Indaver in Beveren. Ook vanuit Grimbergen, op de containerterminal van Van Moer Logistics, vertrekt nog eens 30.000 ton huishoudelijk afval richting Beveren.

“We gebruiken voor het transport een omgebouwd schip en specifieke open 30-voetcontainers,” zegt Rudi Beeken, voorzitter van EcoWerf. “Het schip is ingekort om het af te stemmen op het kanaal Leuven-Dijle. Het kreeg ook een hypermoderne motor waardoor het vervoer 50% minder uitstoot in vergelijking met het wegtransport. De containers sluiten we bovenaan af met een dubbele vogelnetafdekking.” Voor het afvaltransport werken maar liefst negen partners vlot samen: EcoWerf, Interrand, Incovo, Interza, Intradura, Ovam, De Vlaamse Waterweg nv, Indaver en de Provincie Vlaams-Brabant.

FACT SHEET

- ▶ Jaarlijks 60.000 ton **huishoudelijk afval**
- ▶ Met specifiek **aangepast schip**: ms Greenford
- ▶ **50% minder uitstoot** dan over de weg
- ▶ Specifieke open **30-voetcontainers**
- ▶ Vanuit **Leuven** en **Vilvoorde** naar **Beveren**
- ▶ Dankzij **9 partners**
- ▶ **14 volle containers** van 21 ton per schip vanuit Leuven
- ▶ www.vanmoer.com

Wienerberger en shortsea shipping, een steengoed concept

“Export via alternatieve transportmodi”



In 2014 besloot Wienerberger om het grootste deel van zijn bakstenen-uitvoer van België naar Groot-Brittannië niet langer op vrachtwagens te zetten die gebruikmaken van de veerdiensten naar het Verenigd Koninkrijk, maar daarvoor kustvaarders in te leggen. De producent van bouwmaterialen ging hiervoor in zee met de Belgische rederij Fast Lines Belgium. Van Moer Logistics staat in voor de overslag in Bornem aan het Zeekanaal.

Hoewel shortsea een vaak vergeten transportmiddel is, zijn kusters ideaal in de strijd tegen files en luchtverontreiniging. Shortsea schepen pikken goederen op dicht bij de producent om ze te leveren dicht bij de eindconsument. Zo halen ze vrachtwagens van onze overvolle wegen. Bovendien is scheepvaart per tonkilometer de schoonste transportmodus.

FACT SHEET

- ▶ 2021: **35 shortsea verschepingen**, goed voor 74.500 ton bakstenen en 2.750 vermeden vrachtwagenritten.
- ▶ **Voortransport** vanuit de fabriek tot de laadkade van de coasters grotendeels **per binnenschip**.
- ▶ **Verschillende loshavens** in het Verenigd Koninkrijk, waardoor de **last mile** per vrachtwagen **tot een strikt minimum beperkt** wordt.
- ▶ **Vermindering** van de **wegcongestie** in het Verenigd Koninkrijk en **antwoord op nijpend tekort aan vrachtwagenchauffeurs**.
- ▶ **Administratieve vereenvoudiging**: slechts 1 douane-document per verscheping.
- ▶ www.wienerberger.be



stow kiest resoluut voor de waterweg



stow is een wereldleider in innovatieve en automatische opslagoplossingen en speelt een actieve voortrekkersrol in het sterk veranderende logistieke landschap met 10 productievestigingen in Europa. De vestiging in het West-Vlaamse Spiere-Helkijn ontvangt jaarlijks een grote hoeveelheid coils voor de productie van kwalitatief hoogwaardige stelling- en opslagsystemen, die wereldwijd geëxporteerd worden.

Voorheen werden de coils uitsluitend per vrachtwagen aangeleverd, onder meer omdat de site van Spiere-Helkijn niet direct watergebonden is. In samenwerking met alle betrokken stakeholders heeft stow vanuit mobiliteits-, capaciteits- en duurzaamheidsredenen de overweging gemaakt of een modal shift naar watergebonden transport mogelijk is. Samen met de marktdeveloper van De Vlaamse Waterweg nv is een analyse gemaakt van de verschillende logistieke opties. Hieruit bleek dat scheepslieferingen tot Zwevegem in combinatie met een tussenstockage en een last mile per vrachtwagen tot de site in Spiere-Helkijn een volwaardig en duurzaam alternatief voor wegvervoer is, dat bovendien relatief snel implementeerbaar is. De eerste verscheping vond plaats in augustus 2022.

FACT SHEET

- ▶ Per binnenschip tot het Logistiek Centrum Zwevegem (**LCZ**) in Zwevegem, langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk.
- ▶ Enkel last mile tot site per vrachtwagen.
- ▶ Meer dan **160.000 ton coils** inkomend per jaar, met een stukgewicht tot 25 ton.
- ▶ 6.000 vrachtwagenritten per jaar minder
- ▶ Geen capaciteitsproblemen met wegvervoer, minder files en een lagere CO₂-uitstoot.
- ▶ www.stow-group.com

BINNENVAART- EN CONTAINER-TERMINALS IN VLAANDEREN

PPS laad- en losinstallaties en binnenvaartcontainerterminals in Vlaanderen. Je kaaimuur tot 80% gefinancierd.

Als je een laad- of loskade bouwt, kun je overheidssteun krijgen binnen het PPS-kaaimurenprogramma van de Vlaamse regering. De bijdrage kan oplopen tot 80% van de bouwkosten voor watergebonden infrastructuur en toegangswegen, met een maximum van de helft van de totale projectkost. In ruil voor de financiering moet je bedrijf een bepaald volume via de waterweg vervoeren. Sinds 1998 zijn al meer dan honderd kaaimuren binnen dit Publiek-Private Samenwerkingsprogramma ingehuldigd.



PPS LAAD- EN LOSINSTALLATIES

- Klasse I 300T
- Klasse II 600T
- Klasse III 1350T
- Klasse IV 2000T
- Klasse V > 2000T
- Verbod door te varen
- Sluis
- ⊗ Aangevraagd
- ⊗ In bedrijf
- ⊙ Containers (& pallets)
- ⊙ Vloeibare producten
- ⊙ Bulk (& pallets)
- ⊙ Stukgoed
- ⊙ Afval
- ⊙ Ondeelbare stukken

BINNENVAART-CONTAINERTERMINALS

- 1 Avelgem Container Terminal (AVTC)
- 2 BLC (Groep Gheys)
- 3 ESG (Euro Shoe Group)
- 4 GCT (Gosselin Container Terminal)
- 5 Haven Genk
- 6 HutchisonPorts Belgium (TCT Belgium)
- 7 BCTN Meerhout
- 8 Multimodal Inland
- 9 Container Terminal DLCT
- 10 RWT River Terminal Wielsbeke (RTW)
- 11 Alpro Wevelgem
- 12 BCTN Geel
- 13 BCTN Beringen
- 14 IOK Beerse
- 15 IOK Mol
- 1 Antwerpen
 - Euroports Container Terminal
 - Katoen Natie Terminals NV K 1510
- 2 Gent
 - Ghent Container Terminal
 - Ghent Seaport Container Barging
- 3 Zeebrugge

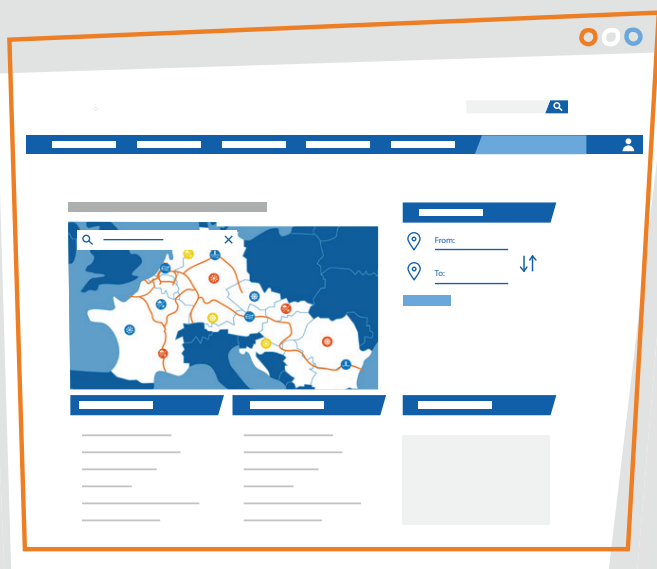
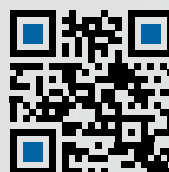
Alle kaaimuren, kunstwerken, details over Vlaamse waterwegen vind je op: www.visuris.be

De Vlaamse Waterweg nv helpt ondernemers

Check online met welke vaarroute je goederen het best op hun bestemming geraken. De tool houdt rekening met scheepsafmetingen, bedieningstijden voor sluisen en doorvaarthoogtes onder bruggen om je geschatte aankomsttijd te berekenen.

- Bereken je **vaarroute**
- Check **realtime** waterstanden en verkeer
- Bekijk **afmetingen** van bruggen, sluisen en waterwegen
- Vraag **bediening** van kunstwerken aan
- Vind alle **reglementering**
- En veel meer!

Scan de **QR-code**:



Interesse in ons aanbod? Neem contact op!

Tel. 011 29 84 00 of via e-mail: info@vlaamsewaterweg.be

Website: www.vlaamsewaterweg.be/advies-op-maat

Meer informatie

De Vlaamse Waterweg nv
Havenstraat 44
3500 Hasselt

 facebook.com/vlaamsewaterweg

 linkedin.com/company/de-vlaamse-waterweg-nv

 twitter.com/vlaamsewaterweg



WWW.VLAAMSEWATERWEG.BE

