

voorzitter van nieuwe milieuvriendelijke initiatieven zoals rijden op waterstof", legt Van Riel uit.

### Gaten in de tijd

Waar railvervoerders vaak werken met shuttles en een vaste dienstregeling, kijkt Trimodal als ketenregisseur naar de gaten in de tijd en de leegloop van locs en personeel (machinist en rangeerders). „We hebben wel een bijzondere passie voor het spoor, maar kiezen voor andere modaliteiten als dat wenselijk is. Over het water kunnen veel grotere volumes worden vervoerd. Kolen is een commercieel laagwaardig product. Per trein kan bijvoorbeeld maximaal 5.000 ton kolen worden vervoerd, terwijl dat per duwbak zo'n 25.000 ton is. Indien mogelijk benutten we het water, dat wil zeggen als er tijd voor is en het goedkoper kan", verklaart Van Riel, die al ruim 35 jaar actief is met spoorexpeditie.

### Drie modaliteiten

De naam Trimodal wijst op de drie modaliteiten spoor, water en weg met een sterke nadruk op de eerste twee. „Wij prefereren een combinatie van de binnenvaart en het spoor. Aansluitend dient alleen het laatste stukje over de weg vervoerd te worden. Bijvoorbeeld containers die aangeleverd worden op de spoorterminal in de haven van Rotterdam en van daaruit naar Wenen moeten worden vervoerd. De klant wil zoveel mogelijk meenemen tegen zo laag mogelijke kosten. Een goede beladingsgraad is dan ook van groot belang. Wij zorgen ervoor dat ook die laatste container meegaat. Lege containers blijven in principe in Oostenrijk. Dat spaart kosten uit van het vervoer van lege containers naar Rotterdam. Dit is een voordeel van het spoor ten opzichte van het wegvervoer. De kilometers die een vrachtwagen leeg rijdt worden namelijk bij de prijs opgeteld."

### Betonbouw

Trimodal is altijd op zoek naar de meest efficiënte en innovatieve oplossing. Sinds twee jaar is het bedrijf uit Hoogvliet ook te vinden in de wereld van de betonbouw. „Zo hebben wij al diverse bouwmaterialen van de weg over gezet naar het spoor en het water. De bouwsector is snel geneigd om alle prefab modules op de traditionele manier over de weg te vervoeren. Wij kijken verder en bieden onze klanten alternatieven aan en ontwikkelen nieuwe concepten. Door innovatief om te gaan met de te vervoeren elementen, kunnen wij op de middellange en lange afstanden over het algemeen goedkopere transportoplossingen aanbieden ten opzichte van de traditionele manier. Een bijkomend voordeel is de lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>. Het spoor en de binnenvaart zijn vele malen schoner dan de weg optie", zegt Jumelet.



Foto: Portpictures

### Flexibel

Geen uitdaging is te groot voor ons, gaat hij verder. „Zo zijn wij bezig met de ontwikkeling van nieuwe concepten, zodat bouwelementen zonder overslag via verschillende modaliteiten vervoerd kunnen worden. De elementen zijn erg kwetsbaar en bij elke overslag is er kans op schade. Door de sandwich elementen van fabriek tot bouwplaats zonder overladen te vervoeren zijn de kosten lager, ben je flexibeler en is de kans op de schades minimaal."

### Nieuwe bestemmingen

Naast de vaste routes zoals Duitsland, Scandinavië en Oost Europa, biedt Trimodal veel nieuwe bestemmingen aan. „Geheel Zuid-Europa en Turkije zijn nu ook landen waar wij sterk op zijn. Voor alle bestemmingen kan Trimodal het voor- en natransport verzorgen met haar lokale partners op

basis van containers en trailers", benadrukt Patricia Breederland, key account manager customer service.

### Ketelwagons

Trimodal is sinds de millenniumwisseling ieder jaar stevig door blijven groeien. Met een specialisatie van zowel het conventionele als het intermodale spoorvervoer speelt het bedrijf een belangrijke rol in de vervoersketen en zorgt het voor creatieve logistieke oplossingen.

### Conventioneel

„Trimodal Europe is van oudsher specialist met betrekking tot het conventionele vervoer van gassen en vloeistoffen (gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen). Wij verzorgen bijvoorbeeld via ketelwagons het vervoer per

*Vervolg op pagina 13*

