



Flexibel inspelen op toenemende trafiek en logistieke activiteit

De functie van de Antwerpse haven als logistieke draaischijf voor het Duitse hinterland is gekend. De Scheldestad bekleedt wat dit betreft een vooraanstaande positie, al blijft het opletten om niet te verstikken in de groeiende goederentrafiek.

Guy Beyens

Op het eerste zicht lijkt de positie van Antwerpen als logistiek knooppunt en doorgeefsluis naar het Duitse hinterland onaantastbaar. Maar dat is het geenszins. Als er niet wordt geanticipeerd op de jongste evoluties en trends zal het aan belang inboeten.

Zowel havenmiddens, autoriteiten als logistieke dienstverleners hebben dit tijdig ingezien. De bouw en ingebruikname van het Deurganckdok laten toe dat Antwerpen de komende jaren de verwachte stijging van de goederentrafiek zal aankunnen.

Maar goederenontvangst is één zaak, het wegvoeren is een andere. De bereikbaarheid van het Deurganckdok is met andere woorden cruciaal. In het raam van het masterplan voor de mobiliteit in Antwerpen heeft de Vlaamse regering 180 mln EUR uitgetrokken, die het tussen 2006 en 2008 aanbesteedt.

Een belangrijke schakel in dit mobiliteitsplan is de Oosterweelverbinding, die de R1 sluit en tegen eind 2010 voltooid moet zijn, wat over-

eenstemt met de periode waarin het Deurganckdok de volle capaciteit zal bereiken. Inmiddels heeft de NMBS de nodige maatregelen getroffen om de capaciteit van het spoornet in en rond de haven te maximaliseren. Vlaanderen zal in de komende jaren echter nog miljarden euro's moeten investeren in infrastructuur, indien mogelijk in combinatie met de privésector.

Daarnaast moet men ook op lange termijn kijken voor wat betreft de invulling van logistieke sites. Volgens Alex Van Breedam, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, zal men een selectie moeten maken volgens het type product en de logistieke behandeling daarvan.

"Voor volumeproducten zullen gateways als de haven van Antwerpen uitermate geschikt blijven, want door daar de logistieke activiteiten te vestigen sluit men extra handling uit en wordt het dure voor- en natransport vermeden. Tijdkritische producten daarentegen zijn beter af in het achterland, om zo de congestiepro-



© Foto Coolens & Deleuil

De gateway Antwerpen zal uitermate geschikt blijven voor volumeproducten.

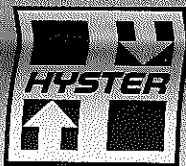
blematiek met zijn wachttijden, de schaarsheid aan (duurdere) arbeidskrachten en dure concessiegronden te omzeilen", stelt Van Breedam. Hij is dan ook groot voorstander van de ontwikkeling van de "extended gateways", waarbij logistieke activiteiten zich vestigen op hun meest ideale locatie in functie van de goederen

en de logistieke behandeling van de goederen.

Door het clusteren van bedrijven met complementaire logistieke activiteiten kunnen goederenstromen van verschillende bedrijven gebundeld worden en zo aanleiding geven tot een minimalisering van de totale logistieke kost voor elk bedrijf.

Een mooi voorbeeld hiervan is de extended gateway verbonden met de haven van Antwerpen, namelijk Logistieke Poort Limburg, tot voorbij de haven van Genk. Ook met de haven van Luik is Antwerpen een samenwerking aangegaan.

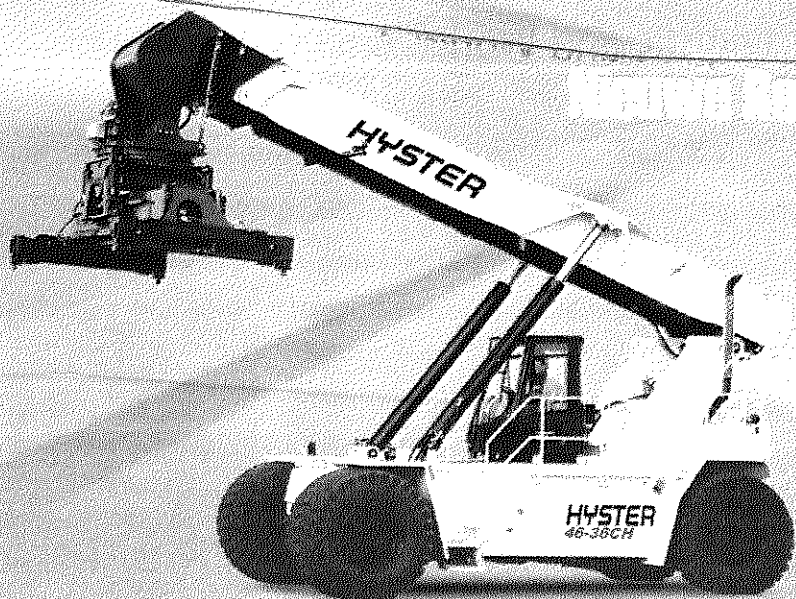
www.vil.be



Nieuwe generatie
Empty Container Handlers



Nieuwe Rekrasstoel Lift



Barloworld
Handling

Compleet
gamma

verkoop - verhuur - service

Barloworld Handling nv

Haachtsesteenweg 1459 - 1130 Haren

☎ 02 245 25 65 ☎ 02 245 00 92

info@handling.barloworld.be

Servicepunt in Harelbeke

☎ 056 36 00 38

www.barloworld.be