

Als goed en tijdig gecommuniceerd wordt, kan veel fileleed vermeden worden

Transport, Logistiek en Haven zijn onderwerpen die ons allemaal bezig houden. We worden er allemaal dagelijks mee geconfronteerd en maar goed ook, want zij bepalen voor een groot deel onze welvaart. Maar elk voordeel heeft ook een nadeel.

In dit geval is het gevolg van zoveel activiteit het dichtslippen van onze wegen. Jaarlijks trachten we afgevaardigden van de sectoren, die rechtstreeks betrokken zijn bij Transport, Logistiek en de Haven, rond de tafel te brengen en hen enkele vragen uit de actualiteit voor te leggen.

Dit jaar gaven volgende specialisten uit deze sector gevolg aan onze oproep:

Ingrid Aubry
Frank Boogaerts
Annelies Dedeker
Philippe Degraef
Jan De Block
René De Brouwer
Willy De Decker

Balie 21
VEA
Easyfairs
Febetra
Synergie Interim
Cepa
Promotie
Shortsea
Shipping
Vlaanderen
Van Aert Distri
VEA
Maersk Benelux
UPTR
Pauls Convoy
Service

Erwin Dols
Marc Huybrechts
Tony Hylebos
Kristiaan Mennens
Rik Pauls

Vlaams Instituut
voor de Logistiek
Alfaport
Antwerpen
Havenbestuur
Zeebrugge
Stow
International
Transport &
Project Logistics

Alex Van Breedam
Stephan Vanfraechem

Miel Vermorgen

Piet Vermeersch

Robert J. Vermetten

We ontvingen deze delegatie in een ver-

gadering van Cepa en zoals gebruikelijk stelden wij de vragen en gaven zij ons hun deskundige antwoorden.

VRAAG 1

Vrachtwagentransport heeft de kwalijke reputatie ons wegennet te verpesten en dit om diverse redenen zoals het niet respecteren van maximale laadvermogens, door een teveel aan vrachtwagens die tegelijkertijd op het wegennet bollen. Vaak wordt de haven als de grote schuldige met de vinger gewezen. Toen er medegedeeld werd dat het Deurganckdok – wanneer het op kruissnelheid zou opereren – voor een verdubbeling van het vrachtvervoer op onze wegen zou zorgen. Uit een ver doorgevoerde

verkeerstelling op de Antwerpse Ring en aanpalende wegennet is ondertussen gebleken dat slechts 23% van het verkeer op ons wegennet zware vrachtwagens zijn en dat slechts 18% daarvan haven gerelateerd is. Met andere woorden: het grootste volume van vrachtvervoer is doorgaand verkeer. Volgens havenschepen Marc Van Peel is dit voldoende aanduiding om het wegvignet – naar Zwitsers model b.v. – in te voeren. Hoe ziet het panel dit?

Stephan Vanfraechem: De cijfers verrassen mij niet. Vroegere studies, eind jaren negentig, gingen ook al in die richting. Het is ook niet verwonderlijk, vind ik.

Willy De Decker: Vrachtwagens vertegenwoordigen wel 2,5 tot 3 maal het volume van personenwagens.

Philippe Degraef: Over gans België draagt het zwaar goederenverkeer 13 procent van onze trafiek. In tegenstelling tot wat Jan Modaal denkt en sommige politici nog steeds blijven beweren, bestaat er in België al sinds 1995 een wegvignet (Eurovignet in het vakjargon) voor voertuigen van meer dan 12 ton. De vignetplicht geldt zowel voor Belgische trucks, als voor

in het buitenland ingeschreven voertuigen. Het is dan ook intellectueel onjuist te beweren dat buitenlandse vrachtwagens gratis van ons autosnelwegennet gebruik mogen maken. Veel juister is te stellen dat veel buitenlandse vrachtwagens de Eurovignetplicht aan hun laars lappen. Dat is te begrijpen. Er zijn weinig controles, de pakkans is dus klein. Komt daar nog bij dat het Eurovignet alleen op weekdays tijdens de kantooruren te verkrijgen is. En dan nog vaak op plaatsen, die haast niet met een vrachtwagen te bereiken zijn.

Marc Huybrechts: Het overgrote deel van de vrachtwagens op onze wegen zijn niet Belgisch. Het eurovignet waarover ik sprak zal wel 1.240 euro kosten.

Tony Hylebos: Laat ons maar hopen dat de gelden die met om't even welke vorm van tolheffing geïnd worden, ook gebruikt worden om de infrastructuur van het wegennet te verbeteren en te onderhouden.

VRAAG 2

Marc Van Peel opperde tijdens een fel gesmaakte voordracht tijdens een ontbijtvergadering van de A12 Business Club ook dat we verkeerstechnisch Antwerpen als één groot rond punt moeten bezien voor het doorgaand ver-

Lees verder pag. 36



ALFAPORT ANTWERPEN
Stephan Vanfraechem
Stephan.vanfraechem@alfaportantwerpen.be
www.alfaportantwerpen.be



BALIE 21
Ingrid Aubry
ifa@balie21.be
www.balie21.be



CEPA
René De Brouwer
rene.debrouwer@cepa.be
www.cepa.be



STOW INTERNATIONAL
Piet Vermeersch
pvm@stowint.be
www.stowint.be



VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK (VIL)
Alex Van Breedam
alex.vanbreedam@vil.be
www.vil.be



MAERSK BENELUX
Tony Hylebos
belopsnmng@maersk.com
www.maerskkline.com



PAULS CONVOY SERVICE
Rik Pauls
Rik.pauls@paulsconvoysservice.be
www.paulsconvoysservice.be



PROMOTIE SHORTSEA SHIPPING VLAANDEREN
Willy De Decker
willy.de.decker@shortsea.be
www.shortsea.be



VAN AERT DISTRI
Erwin Dols
erwin.dols@vanaert.be
www.vanaert.be



VEA
Frank Boogaerts
frank.boogaerts@vea-ceb.be
www.expan-vea.be



VEA
Marc Huybrechts
march@art.be
www.art.be



FEBETRA
Philippe Degraef
philippe.degraef@febetra.be
www.febetra.be



HAVENBESTUUR ZEEBRUGGE
Miel Vermorgen
miel.vermorgen@mbz.be
www.mbz.be



TRANSPORT & PROJECT LOGISTICS (TPL)
Robert J. Vermetten
r.vermetten@tpl.be
www.tpl.be



UPTR
Kristiaan Mennens
kris.mennens@uptr.be
www.uptr.be



EASY FAIRS
Annelies Dedeker
annelies.dedeker@easyfairs.be
www.easyfairs.com



SYNERGIE INTERIM
Jan De Block
jan.deblock@synergie-belgium.be
www.synergie-interim.be





Vervolg van pag. 35

keer. Is dit een oplossing om het fileleed aan te pakken?

Erwin Dols: Niet alleen Antwerpen maar ook Brussel en Luik bijvoorbeeld. Misschien moeten we maar eens het Nederlands model van de tijdzones verder onderzoeken. Deze tijdzones voeren het principe in dat bepaalde voertuigen niet op het wegennet mogen aanwezig zijn binnen een bepaald uurrooster.

Rik Pauls: Dit is ook niet altijd de oplossing want het verkeer verlegt zich dan automatisch.

Alex Van Breedam: Op het vlak van de rijtijden en de laad- en losperiodes zijn momenteel enkele interessante onderzoeken aan de gang. Flexibilisering van laad- en lostijden bij verladings biedt wellicht mogelijkheden. Het zijn aspecten die nog verder onderzocht moeten worden, maar die alleszins zullen leiden tot een efficiëntere manier van laden en lossen door de meest geschikte en haalbare periodes te kiezen. Het is één van een batterij maatregelen die kunnen helpen om pekbelasting wat af te vlakken.

Jan De Block: Het is natuurlijk zeer de vraag of de vakbonden hiermee akkoord zullen gaan, want dat houdt in dat er andere werkuren ingevoerd zullen moeten worden.

Robert Vermetten: Alle leveranciers zijn met het routeschema natuurlijk bezig. Sinds 1992 worden iedere dag 400 concessiearissen van Renault met nachtleveringen bediend tussen 22.00 en 07.00 uur, dit tot ieders tevredenheid. Het tijds-

venster van laad- en lostijden moet door de industrie verbreed worden. Een ruimere toepassing zou de exploitatie van de transportfirma ten goede komen en tevens zou het fileleed kleiner worden.

Philippe Degraef: Het zal een kwestie zijn van over die materie zowel intern als extern goed en tijdig te communiceren en duidelijke afspraken te maken met ALLE actoren die deel uitmaken van de logistieke keten. En daar durft het soms wel eens fout lopen. Communicatie is zeer belangrijk. Het fileprobleem is zo stringent geworden dat één geïsoleerde maatregel nooit een afdoende oplossing zal kunnen bieden. Er is een coherent pakket aan maatregelen nodig.

Willy De Decker: Het beste voorbeeld is nog altijd de werken aan de Antwerpse Ring. Hierover is zeer goed en tijdig gecommuniceerd waardoor die werken uiteindelijk maar een relatief beperkte hinder hebben veroorzaakt.

Frank Boogaerts: Het opentrekken van de uren zal geen gemakkelijke klus zijn want het zal vooral moeilijk zijn om te veralgemenen. Het probleem zal voornamelijk de kleindistributie zijn, want niet de vestigingen van distributieketens aan de rand van een stad zullen een probleem zijn, wel de binnenstad, waar de kleinere bedrijven gevestigd zijn.

Marc Huybrechts: De klant is ook veel moeilijker geworden. De klant heeft geen geduld meer, hij moet alles onmiddellijk hebben. Dat is een maatschappelijk fenomeen. **Tony Hylebos:** Hoofdzak is voor mij nog altijd het gebrek aan communicatie tussen de verschillende partijen. Alle vrachtwagens komen allemaal tegelijk aanschuiven,

terwijl ze twee uur laten niet meer zouden moeten aanschuiven. De zaterdag aanvoeren zal niet pakken, heb ik begrepen. We zullen verplicht zijn nochtans om stilaan te evolueren naar een 24 uur economie op langere termijn. Heineken bijvoorbeeld wenst enkel nog 's nachts te rijden.

Rik Pauls: Alles zal moeten volgen, het is een kettingreactie.

Robert Vermetten: Het fileprobleem is niet alleen een probleem van attitude. Concreet denken we inderdaad aan verruiming van carpooling, van en naar industrieterreinen en de haven dient werk te worden gemaakt. Vanzelf zal het probleem niet opgelost geraken.

Piet Vermeersch: Vroeger deden we minstens één klant meer per dag. Dat zijn de feiten.

Rik Pauls: Het duurt ook soms ook zo traag voor men veranderingen invoert. Neem nu het verhogen van de bruggen langs bepaalde autowegen. Daar worden rapporten over gemaakt maar als alles dan in de fase van de uitvoering moet geraken, dan is er plots geen geld.

Erwin Dols: Iedereen moet ervan overtuigd zijn dat alle oplossingen die aangevoerd worden niet een kwestie zijn van of, of, of maar wel van én, én en én.

VRAAG 3

Eerst was er Alex Van Breedam, vervolgens Vlaams minister (en ondertussen minister-president

Lees verder pag. 38

Zowel op kantoor als bij u thuis heeft professionele camerabewaking haar toepassingen. Denk maar aan diefstallen, vandalisme, klantendiscussies, overval en inbraak. Het zal je maar overkomen. Neem dus geen risico's, zorg voor een veilige omgeving, een veilig en eerlijk gevoel en sluit onnodige discussies uit. Tom Geldolf van ASEQ is een specialist in de materie. De Antwerpse Dierentuin is ondertussen al vele jaren klant. Hij kan bedrijven goed raad geven.



Camerabeveiliging is geen luxe meer

Tom Geldolf: "Hoofdzak is dat bedrijven zich realiseren dat ze ernstig en degelijk te werk moeten gaan. Wij werken volgens het Smart Security Concept, op basis van een strikte structuur en gebaseerd op 4 hoekstenen:

- het juiste materiaal
- op de juiste plaats,
- voor de juiste toepassing en
- op het juiste moment geplaatst.

Als de oplossing niet aan alle vier van deze basisprincipes beantwoordt, is de beveiliging waardeloos. Wij hebben dit systeem ontwikkeld dankzij een doorgedreven en jarenlange ervaring en vele nuttige contacten met klanten en officiële instanties. Smart Security geeft iedereen maximaal resultaat, zowel voor, tijdens als na de installatie."

ASEQ heeft ondertussen een enorme ervaring opgedaan en biedt gebruiksvriendelijke en duurzame systemen aan. Doordat

de beelden digitaal op harde schijf worden opgeslagen gedurende een maand, heeft de gebruiker steeds een voldoende groot archief. Vaak wordt pas later ontdekt dat iets moet worden herbekeken.

Naast camerabeveiliging is ASEQ ook gespecialiseerd in alarmsystemen?

Tom Geldolf: "Wij hebben gekozen voor de meest betrouwbare en gebruiksvriendelijke materialen: computergestuurde centrales voorzien van een telefoonmelder die uitgerust is met een aansluiting naar een meldkamer. De centrale is zodanig bedrijfszeker dat valse alarmen zo goed als

uitgesloten zijn. Wij bieden ook alarmsystemen zonder telefoonaansluiting. Via de ingebouwde GSM-melder kunnen tot 16 verschillende sms-berichten worden verstuurd. Onze alarmsystemen zijn ook geschikt voor werfcontainers en werfateliers, chalets en caravans, boten en jachten."

ASEQ heeft zich ondertussen ook gespecialiseerd in toegangscontroles. Zij bepalen van wie, wanneer en waar juist wel of niet toegang heeft. De controle kan gebeuren door personen of door middel van een toegangscontrolesysteem.

Tom Geldolf: "Wij maken gebruik van een revolutionair systeem waarin hardware en software gelijktijdig zijn ontwikkeld. Dankzij de nieuwste technologie staat de hardware garant voor snelheid en betrouwbaarheid. De software is ontwikkeld voor maximale functionaliteit en de hoogste gebruiksvriendelijkheid."



Camerabeveiliging: discreet en op maat

Zichtbare camera's zijn belangrijk voor de bewaking van parkings, terreinen, straten, pleinen, benzinstations e.d., of bij controle van productieprocessen of ter ontmoediging van gawdieven. Verborgene camera's daarentegen dienen zeer discreet worden weggevoerd.

- Ingewerkt in de omgeving dus ideaal als identificatiebeeld
- Microtechnologie met lenzen ter grootte van een suikerklontje
- Mogelijkheid om dichtbij te plaatsen zonder hinder voor uw klanten of personeel
- Bij interne controles kan deze camera niet omzeild worden
- Niet te saboteren voor of tijdens een misdaad

De beelden worden digitaal op harde schijf opgeslagen gedurende een maand. De voordelen liggen voor de hand. Vraag vrijblijvend ons advies: 03 226 87 82

Info:



Boomsesteenweg 293
2610 Wilrijk
T. 03 226 87 82
F. 03 225 27 21
info@aseq.be
www.aseq.be