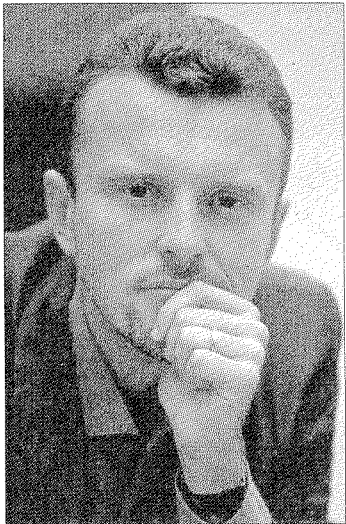


Zeehavens moeten dringend logistieke strategie bepalen

- **Studiedag Vlaanderen Logistiek 2004 wijst de weg**
- **Havens zullen moeten investeren in bedrijfslocaties in hinterland en ontsluiting ervan**
- **Samenwerking en synergie tussen verschillende actoren zal fundament zijn voor logistieke concurrentiekracht**

Op de studiedag Vlaanderen Logistiek 2004, georganiseerd door de Nederlandse onderneming "topontmoetingen", gaf Karel Vanroye, directeur van



Alex Van Breedam: "Havens moeten selectief zijn in het soort goederen dat we willen behandelen."

Buck Consultants International België, een overzicht van de logistieke ontwikkelingen in België.

In zijn conclusies riep hij vooral beleidsmakers en operationele decision makers tot actie op. Want er moet volgens hem ingegrepen worden, wil België een cruciale rol blijven spelen in het wereldwijde logistieke gebeuren. "Een beleid dat stelt dat logistiek het speerpunt is van de economie, moet daar ook naar handelen", onderstreepte Vanroye.

Dringende nood aan logistieke terreinen

Er is een *nood aan ruimte* voor goed ontsloten logistieke verzamelterreinen en daar moet de overheid voor zorgen, meent Vanroye: Hiervoor dienen niet enkel nieuwe terreinen vrijgemaakt, maar kunnen ook "oude-re" locaties worden geherwaardeerd, zoals dit het geval zal zijn met een gedeelte van het gebied Petroleum-Zuid in Antwerpen.

Deze logistieke terreinen moeten liefst *multimodaal ontsloten* zijn. Niet zozeer omdat logistieke dienstverleners per se willen overstappen op alternatieve vervoersmodi, aldus de spreker, maar eerder om zich in te dekken tegen mogelijke risico's die een zich enkel verlaten op het wegvervoer met zich mee kan brengen. Het wegvervoer blijft hoedanook een cruciale factor in de logistieke activiteiten; bedrijven die morgen hun logistieke activiteiten zouden verhuizen, kiezen onbetwistbaar voor een ligging langsheen de autosnelweg, heeft een BCI-enquête bij 500 bedrijven uitgewezen.

Stromen worden belangrijker dan stocks

Zeehavens blijven cruciaal in het logistieke debat, maar moeten een achterlandstrategie bepalen. Zij transformeren zich tot *servicecentra met een regiefunctie en tot knooppunten van intermodale infrastructuur*. Stromen worden belangrijker dan stocks, stelde Vanroye verder, benadrukkend dat zeehavens keuzes moeten maken met betrekking tot de logistieke niches waarin ze zich willen ontwikkelen. Dit houdt eveneens in dat havens zullen moeten investeren in achterlandlocaties: in bedrijventerreinen en de ontsluiting ervan.

Vanroye werd hierin bijgetreden door Alex Van Breedam,

directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL): "Hetgeen havens absoluut niet kunnen gebruiken, is dat ze enkel een overslagplatform worden zonder dat er toegevoegde-waardediensten worden aangeboden. We moeten selectief zijn in het soort goederen dat we willen behandelen, en dat hoeft niet noodzakelijk in de haven zelf te zijn", stelde hij.

Samenwerking en synergie als sleutelwoorden

Karel Vanroye stelde tenslotte dat samenwerking het fundament is voor de logistieke concurrentiekracht van Vlaanderen en België. "Het wordt tijd dat er een samenwerking en synergie komt tussen de belanghebbenden. Momenteel missen we scenario's om Vlaanderen als logistieke regio op de kaart te zetten". Vanroye doelt hiermee op samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, verladers, logistieke dienstverleners en andere betrokken actoren. Er zullen synergieën moeten gecreeërd worden tussen poorten en modi op Vlaams (Belgisch) vlak. Samenwerkingsverbanden tussen logistieke actoren zullen tot gevolg hebben dat de Value Added Warehouse & Distribution (VAWD)-infrastructuur beter benut zal worden.

Die stelling was natuurlijk koren op de molen van Van

Breedam, die onmiddellijk wist te melden dat in de schoot van het VIL een stuurgroep is opgericht waarin zowel verladers, logistieke dienstverleners, overheid en alle relevante multimodale actoren zeten. Deze stuurgroep vormt een draagvlak en zal als klankbord fungeren waarbij de innovatieve projecten die binnen het VIL zullen ontwikkeld worden op het vlak van multimodaal vervoer, aan de realiteit zal kunnen getoetst worden.

AM



Karel Vanroye: "Momenteel missen we scenario's om Vlaanderen als logistieke regio op de kaart te zetten."