

## **BINNENVAART MOET GOED GEORGANISEERD WORDEN**

Als het volume van het transport van en naar de diepzeeterminals toeneemt, zal dit voor nog meer opstoppingen zorgen. Om hiervan zo weinig mogelijk hinder te ondervinden, hebben verladers er alle belang bij om hun stromen onderling zo goed mogelijk en zo ver mogelijk in het achterland te bundelen. Verladers zullen hierdoor belangrijke verbeteringen kunnen realiseren in efficiëntie en duurzaamheid, aldus Alex Van Breedam, CEO van Tri-Vizor. Dat is het eerste bedrijf ter wereld dat gespecialiseerd is het bundelen en orkestreren van logistieke stromen.

De zeehaven moet een vlotte afhandeling en verduurzaming van de goederenstromen blijven garanderen. Het verschuiven van de toegangspoorten van de zeehaven tot net voor de congestiepunten in zogenaamde Gateway Access Points (GAPs) kan de capaciteit van de haven aan landkant substantieel en duurzaam verhogen. Door het orkestreren en synchroniseren van de goederenstromen vanuit deze GAPs kan de zeehaven de totale supply chain-kost van de verladers in het achterland positief beïnvloeden.

Anders dan een containerterminal heeft een GAP als eerste bedoeling om het volume dat met vrachtwagens de haven wil binnenrijden te consolideren op korte afstand van de haven en vervolgens met multimodale shuttle-diensten te transporteren tot de diepzeeterminals. Dit is volgens Van Breedam een afdoende manier om de haventoeegang aan landkant congestievrij te houden. GAPs liggen best zo kort mogelijk bij de toegang tot het havengebied, zeg maar op 20-30 km, waar maximale volume- en consolidatie-effecten kunnen gerealiseerd worden en vanaf waar de doorstroomsnelheid concurrentieel is met die van de vrachtwagen.

Om de stromen vanuit de GAPs naar de diepzeeterminals naadloos in elkaar te doen passen en de capaciteit van de infrastructuur ten volle te benutten en aldus de totale kost voor de verlader structureel te verlagen, is regie nodig. Omdat dit marktgevoelige informatie kan inhouden dient de regie door een neutrale ketenregisseur behartigd te worden. Het Antwerpse Havenbedrijf moet garant staan voor de neutraliteit, zeker indien een marktpartij de regie op zich neemt.

Regisseren kan je je best voorstellen als een doos met Lego-blokjes, zegt Van Breedam. Als je de blokjes mooi op elkaar zet, krijg je er 30% meer in dan wanneer je ze er zo maar ingooit. Door de transportstromen beter te orkestreren kan je met dezelfde capaciteit tot 30% meer goederen transporteren waardoor je met dezelfde de totale kosten 30% meer vracht kan vervoeren.

Met het consolidatiepotentieel langs het Albertkanaal vormen de Kempen een zeer belangrijk achterland voor de Antwerpse haven, besluit hij.