

Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge gaan uitdaging aan

Havens als logistieke knooppunten

Wat is de rol van de haven als logistiek knooppunt in het goederenvervoer? Een loeier van een vraag die niet zo eenvoudig te beantwoorden is. We legden ze voor aan maar liefst vijf havendirecteuren: Eddy Bruyninckx (Antwerpen), Charles Huygens (Brussel), Eugene Van Craeyvelt (Gent), Paul Gerard (Oostende) en Pierre Kerckaert (Zeebrugge) met als sparringpartners professor Alex Van Breedam (mede-initiatiefnemer van het Vlaams Huis van de Logistiek en beslagen in inland-logistiek) en Honoré Paelinck (specialist in havenlogistiek).

We legden de havendirecteuren vier vragen voor:

1. *Behoort logistiek tot de kernactiviteiten van de haven?*
2. *Op welke manier probeert de haven deze uitdaging aan te gaan?*
3. *Hoe ontwikkelen de logistieke activiteiten zich op dit moment en hoe wil u dit in de toekomst verder realiseren?*
4. *Welke aanpassingen zijn er nodig opdat de haven deze rol zo optimaal mogelijk zou kunnen vervullen (infrastructuur, wettelijk kader)?*

Binnen het korte tijdsbestek dat ik hen had toegemeten, kreeg ik een verrassend snel en uitgebreid antwoord, wat mijn vermoeden bevestigde dat dit een onderwerp is die in deze havens boven op de stapel prioriteiten prijkt.

Ik legde hun antwoorden voor aan de specialisten terzake, die op een al even snel tempo repliceerden. De commentaren en bedenkingen van Honoré Paelinck vindt u tussen de antwoorden verweven, deze van Alex Van Breedam gebundeld in een kader-tekst.

Logistiek als kernactiviteit Allen antwoordden volmondig JA op de vraag of ze logistiek als hun kernactiviteit beschouwden. Van Craeyvelt (Haven Gent) verwoordde het als volgt: "Havens zijn de poorten op de wereld en hebben precies de functie van inkomende, grote

goederenstromen te verdelen en uitgaande goederenstromen te bundelen. Binnen een havengebied en in de periferie is de verzamel- en verdelingsfunctie dus de kernactiviteit. Boven op de direct havengebonden distributie is zich vooral de laatste tien jaar een bijkomende -niet steeds puur havengebonden- distributie komen enten: logistic suppliers. Deze dienstverleners grijpen de aanwezigheid van industrie- gronden, transporteurs en industrie aan om zich in de havengebieden te vestigen. De sterke groei van de containerisatie, wat in zekere zin ook het massatransport van verbruiksgoederen meebrengt, heeft deze tendens nog versterkt en in de haven- taal ook het woord 'logistiek' en 'logistieke dienstverleners' ingang doen vinden. Zeebrugge ziet de haven als schakel in de logistieke keten en meer bepaald "een commercieel transport- en dienstencentrum voor het intermodaal vervoer, vandaar dat goede hinterlandverbindingen van belang zijn voor de optimalisering van de rol van de havens in de logistieke vervoersketen. Het is trouwens een rol die voortdurend wijzigt, waarbij ontwikkelingen in EDI-systemen een belangrijke plaats innemen. Logistiek wordt steeds meer geïntegreerd met productie, wat leidt tot concepten als JIT (just in time), BTO (build-to-order) en postponed manufacturing."

Hetzelfde geldt in Brussel: in haar hoedanigheid van binnenhaven en knooppunt

van distributie, beklemtoont de Brusselse haven haar ambitie om een internationaal platform te zijn in het hart van het Europees netwerk.

Ook Oostende vindt logistiek een vanzelfsprekende kernactiviteit: "Het is één van de doelstellingen om nieuwe logistieke activiteiten in onze haven te ontplooiën, naast de reeds bestaande logistieke bedrijven. We willen niet louter een transithaven zijn", weerklinkt het in de Ensor-stad.

Idem dito voor wat de haven van Antwerpen betreft, "Hoewel logistiek een vlag is die vele ladingen dekt. In de eerste plaats wordt logistiek geassocieerd met iets dat zich over een zekere geografische afstand afspeelt, omwille van het traject dat de goederen afleggen, maar we mogen niet vergeten dat een belangrijk gedeelte van de logistiek zich binnen de haven afspeelt. Vandaar dat we in de mission statement hebben geschreven dat we binnen het havengebied een maximale toegevoegde waarde willen kunnen realiseren", vertelt Eddy Bruyninckx.

Verladers hebben laatste woord "In het moderne logistieke plaatje komt het woord transport niet meer voor", stelt Honoré Paelinck. "Het is vervangen door het woord distributie. Dat omvat zowel de aan- en afvoer met de verschillende modi als opslag, behandeling, zeevervoer en finale aflevering tot bij de consument. De haven is een onderdeel van het geheel en fungeert hierbij als eerste distributiecentrum."

Havens moeten zich in bovenstaand plaatje niet richten naar de rederijen, meent Paelinck: "De beslissing welke weg wordt gekozen om goederen zo snel en zo betrouwbaar mogelijk probleemloos ter bestemming te brengen, ligt bij de verlader. Het is hij die zal aangeven hoe snel, op welke manier, via welke hub en tegen welke prijs hij zijn goederen wil aangeleverd krijgen."

Volgens deze havenexpert is het huwelijk tussen havens en rederijen gedoemd te mislukken. "De reder vecht op dit ogenblik



Antwerpen is trots op de industriële verankering in de haven

(Foto BASF)

een bij voorbaat verloren strijd uit om te trachten verladers te overtuigen zo dicht mogelijk bij de zee goederen aan wal te kunnen krijgen. Rederijen zijn genoodzaakt aan te leggen waar de lading zich bevindt en zijn niet bij machte die beslissing te sturen.

En welke rol speelt de haven hierbij? "Die ondergaat. Zij wordt afgerekend op haar betrouwbaarheid (sociale rust), haar snelheid, haar prijs en haar soepelheid om in te spelen op de snel veranderende eisen van de werkelijke klanten: de verladers."

Cirkels rond maken Wat vooral opvalt bij de antwoorden op de tweede vraag (hoe deze uitdaging aangaan?) is dat er in alle

havens getracht wordt te komen tot een sluitende cirkel: zeezijde aansluiten op landzijde, transportmodi naadloos in elkaar laten overvloeien,...

"De haven van Oostende tracht een win-win situatie te creëren door enerzijds voldoende regelmatige lijnen te voorzien en anderzijds ervoor te zorgen dat er voldoende logistieke zones zijn waar lading kan gegenereerd worden."

Zeebrugge stelt dat de belangrijkste goederencategorieën die voor deze haven een logistieke meerwaarde genereren de roro-, container en stukgoedtrafiek zijn en wil deze verder ontwikkelen door een verdere uitbouw van zowel de zee- als landinfrastructuur. Bovendien gaat zij nog een stap

verder: "De haven van Brugge-Zeebrugge heeft zich ontwikkeld tot centrum voor op- en overslag, diensten, distributie en logistiek, waarbij zij creatieve oplossingen aanreikt op het gebied van telematica en technologie."

Een totaal ander verhaal vinden we natuurlijk in Brussel, dat zich een landlord-haven noemt. Daar wil men gewoonweg het logistieke systeem op allerlei manieren optimaliseren door vooral een beter evenwicht tussen de verschillende transportmodi. Opvallend hierbij is dat hier duidelijk de kaart wordt getrokken van Europa: "de haven van Brussel is ideaal gelegen in het hart van een trimodaal Trans-Europees netwerk, bereikbaar voor binnen- en zeevaart tot 4.500 ton, vlakbij een dicht wegen- en spoorwegnet en Brucargo".

Nadruk op faciliteren Gent wil binnen dit alles een faciliterende rol spelen: "De havenbeheerder moet niet ingrijpen in het proces", aldus Van Craeyvelt. "Hij moet zorgen voor een goede ontsluiting naar weg, spoor, binnenvaart en kustvaart. Hij kan dit doen door het ruimtelijk beleid te sturen en door tussen te komen bij andere overheidsdiensten voor het aanpassen van ontsluitingsinfrastructuur. Daarnaast moet er een goede dialoog zijn met de havengebruikers omdat precies vanuit de neutrali-



Brussel wil een internationaal platform zijn in het hart van het Europees netwerk

teit van de gebiedsbeheerder zaken waargenomen worden die voor verbetering vatbaar zijn: modal shift, revaloriseren van oudere havengebieden e.d."

Ook Antwerpen trekt bij deze de macrokaart: "De voorwaarde om het aantrekken van logistieke activiteiten te kunnen realiseren is dat er voldoende ruimteoppervlakte voorhanden is om dit waar te maken en dat het sociaalwettelijk kader voorhanden is om dit uit te voeren". Bruyninx verwijst hiermee naar "onze oppervlakte overdekte warehousing die op dat vlak ons paradijs is en het statuut van de havenarbeider. Dit mag de logistieke activiteiten niet in de weg staan. De sociale partners hebben dan ook van creativiteit getuigd door naast het statuut van de dokwerker eveneens een bijzonder statuut van distributie- en logistieke arbeider te voorzien". Het totaalplaatje van faciliteren is de som van de behandeling van goederen én documenten, voegt Paelinck hieraan toe. "Daarbij komt de stielkennis aan bod van alle betrokkenen: scheepsagent, expediteur, magazijnbeheerder, goederenbehandelaar, vervoerder en... douane. De best georganiseerde haven kan volledig worden verlamd door een slecht werkend douanesysteem." Vanzelfsprekend speelt EDI hierbij in al zijn moderne vormen, een steeds grotere rol, waarbij alle actoren over deze middelen dienen te beschikken, meent hij.

Ruimte, ruimte, ruimte Logistieke activiteiten vereisen oppervlakte. Dat is in alle havens weliswaar voorhanden, maar om dit alles verder te ontplooiën is er nog meer ruimte nodig, zo blijkt uit de ant-



Oostende wil win/win situatie creëren door zee en land met elkaar te verbinden

(Foto Mike Louagie)



Havens moeten makkelijker publiekprivate ondernemingen kunnen vormen, is men van oordeel in Gent

woorden op vraag 3 (stand van zaken en toekomst aspiraties).

Het schoolvoorbeeld in Zeebrugge zijn de autotrafieken en meer bepaald de aanverwante activiteiten (PDI en VLC): vanaf 2011 stelt zich daar een extra terreinbehoefte van 85 ha. Daarnaast wil men er de containertrafieken verder ontwikkelen, aangezien containervervoerders ook logistieke bedrijven opzetten die vaak gerelateerd zijn aan Europese distributiediensten. Maar ook dit vergt tegen 2011 een bijkomende oppervlakte van 51 ha. Tenslotte zijn er de nichetrafieken in de achterhaven, waarbij men streeft naar een verdere verankering via kwalitatief hoogtechnologische toegevoegde functies. "Om als volwaardige schakel in de logistieke keten te kunnen functioneren", somt Zeebrugge tevens infrastructurele behoeftes op zoals onder meer: een getijzone voor de containervaart, een vlotte en directe toegang met het hoofdwegenet, een gemoderniseerd en uitgebreide vormingsstation en een volwaardige 9.000 ton-binnenvaartverbinding. Innovatie transportmodi worden door deze haven uitdrukkelijk als toekomstmogelijkheden omschreven: het traditionele pijplijnvervoer voor bulkgoederen enerzijds en nieuwe ondergrondse systemen voor het vervoer van stukgoederen anderzijds.

Brussel ziet het meer bescheiden. De krapte van het havendomein wordt verklaard door het feit dat het grondgebied van het Brussels Gewest zeer beperkt is. Niettemin kunnen er jaarlijks niet minder dan 20 mln ton goederen verhandeld worden via de drie transportwijzen en dit op slechts 70 ha die het havendomein beschikbaar heeft. Dit veronderstelt een rationele aanwending van de ruimte en een optimale

integratie met het stedelijk milieu. Brussel heeft afgelopen jaar de multimodale containerterminal in de voorhaven in gebruik genomen en hoopt haar landpatrimonium nog uit te breiden met de voormalige terreinen van Carcoke (12 ha) en de uitbreiding van het TIR-centrum met 9 ha om er het Brussel International Logistics Center op te richten.

Oostende heeft haar Plassendale-project, waarbij Plassendale 1 en 2 erop gericht zijn om logistieke- en distributiebureaus aan te trekken die van de regelmatige roordiensten gebruik kunnen maken voor het distribueren van de goederen. Maar de horizon reikt verder: langs maritieme zijde wil men de diensten uitbreiden naar andere Europese bestemmingen, gaande van het Iberisch schiereiland tot Scandinavië en de Baltische staten. "Dit zal zowel de haven als de logistieke bedrijven ten goede komen". Om haar logistieke functie te kunnen uitspelen, moet er echter ook langs de landzijde geïnvesteerd worden: wegeninfrastructuur naar Plassendale en een spoorbundel voor het vrachtvervoer.

Logistiek trio De Antwerpse havendirecteur is trots op de industriële verankering in de haven: "Het belangrijkste kenmerk is dat er een mooie driehoek gevormd wordt tussen de overslag-, industriële en logistieke activiteiten waartussen zich door de jaren heen een uitgebreide knowhow heeft verweven zodat er een uniek logistiek platform ontstond. Dit uniek gegeven leidt tot de paradox dat we zelfs met minder overslagvolume dan de haven van Rotterdam toch de evenknie van deze haven zijn geworden inzake toegevoegde waarde". Ook hier speelt het ruimtegebruik in de toekomst een

belangrijke rol: "Doorheen de verschillende strategische plannen voor het havengebied zullen we de grenzen vastleggen en de activiteiten daarbinnen duidelijk omschrijven, wat ons zal dwingen tot een zuinig ruimtegebruik. Dit zal onder meer inhouden dat we de industriële sites intensiever zullen moeten gebruiken met het oog op het aanbieden van toegevoegde waarde." Maar ook hier: geen ruimte zonder afvoermogelijkheden. De binnenvaart noteert met stip, zeker nu ze het afgelopen jaar in de containervaart een modal shift heeft kunnen realiseren van het wegvervoer met maar liefst 7%. Het spoor blijft het zorgkind: "Dit aandeel stagneert. Grote uitdagingen zijn de ontsluiting van Linkeroever

en de tweede spoortoegang naar de haven, alhoewel bijkomende infrastructuur op zich niet zal volstaan. Spoorwegondernemingen zullen aantrekkelijker moeten worden en hierbij is het voor een haven niet zozeer belangrijk wie de operator is (overheid of privé), dan wel of er voldoende commerciële feeling aanwezig is." Qua wegvervoer zit deze haven goed, hoewel het nog even zal duren alvorens de resultaten van het sluiten van de Ring daadwerkelijk voelbaar zullen zijn. En tenslotte, ook hier plaats voor innoverende projecten: "De pijplijn is een belangrijke af- en aanvoerlijn. We sluiten niet uit dat we in samenspraak met de Nederlandse havens Terneuzen en Rotterdam op dit gebied

nieuwe dingen gaan ontwikkelen. De gesprekken hierover zijn lopende."

Meer tonnage = meer oppervlakte

"Industrie in een haven is een onmiskenbaar voordeel: niet enkel wat de werkgelegenheid betreft, maar vooral als aangever van import en export", vult Paelinck aan. "De noodzaak om industriegronden te voorzien in en om de haven voor dat type bedrijf dat nauw bij de haven aanleunt, wordt té veel onderschat". Paelinck onderschrijft ten volle de these dat de groei van een haven afhankelijk is van de mogelijkheid over meer ruimte te kunnen beschikken. "Empirisch is reeds lang aangetoond dat, daar waar de productiviteit per meter



Troeven uitspelen

Professor Alex Van Breedam, mede-initiatiefnemer van het in de steigers staande Vlaams Huis van de Logistiek, is ervan overtuigd dat door het uitspelen van enkele bestaande en te realiseren troeven, de logistieke ronde met glans door de Vlaamse havens kan gewonnen worden. Sleutelwoorden hierbij zijn: ideale vestigingsplaats, logistieke expertise, aansluiting met verschillende transportmodi en een administratieve versoepeling.

"Vlaanderen staat wereldwijd bekend als een ideale vestigingsplaats voor Europese distributiecentra (EDC). Een EDC wordt gemeenzaam gedefinieerd als een distributiecentrum van waaruit goederen naar minstens 5 Europese landen worden verdeeld en waarin value-added logistics (VAL) activiteiten worden

uitgevoerd. Naast een centrale ligging, de goed opgeleide werknemers, de relatief lage distributie- en opslagkost, de goede ontsluiting, is de aanwezigheid van (zee-)havens een belangrijke troef voor Vlaanderen.

Het belang van de VAL-activiteiten wordt duidelijk door de participanten onderkend. Vlaanderen zal op termijn steeds meer concurrentie krijgen van lagere loonlanden op het gebied van operationele logistieke activiteiten (transport en opslag). Bijgevolg heeft Vlaanderen er alle belang bij om logistieke expertise, die waarde-toevoegend is voor de klant, op te bouwen. Immers, inzake logistieke expertise is de relatieve hoge loonkost van Vlaanderen geen nadeel, zoals dat wel het geval is voor operationele activiteiten. Daarom moet Vlaanderen zich steeds meer gaan concentreren op de regiefunctie in de logistiek: ELC's (Europese Logistieke Centra) eerder dan EDC's. Waarde-toevoegende activiteiten omvatten echter meer dan het opsplitsen van vrachten in deelvrachten, zoals dikwijls in havens gebeurt. Ook uitgestelde fabricage (postponed manufacturing) vormt vandaag al een belangrijke activiteit voor de aangeleverde auto's in een aantal Vlaamse havens. Het uitbouwen van call-center activiteiten, het uitvoeren van het voorraadbeheer voor klanten, het opzetten van een naverkoopdienst, kortom het sturen en plannen van een volledige supply chain zijn VAL-activiteiten die vandaag al door logistieke dienstverleners worden aangeboden, maar meestal nog maar weinig of niet aanwezig zijn in onze havens, ondermeer ook omdat de nabijheid van de haven weinig of geen voordelen biedt.

Om logistieke parken te kunnen aantrekken in haar periferie, moet de haven goed ontsloten zijn door verschillende transportmodi. De gebrekkige of verouderde infrastructuur van sommige havens maakt dat bedrijven of logistieke dienstverleners niet bepaald geneigd zijn om er een distributiecentrum of een opslagmagazijn neer te zetten. Bovendien is in het recente verleden het verplicht inzetten van duurdere havenarbeiders voor logistieke activiteiten in de periferie van de haven lang een remmende factor geweest.

Binnenvaart wordt inderdaad een belangrijk alternatief voor het wegvervoer. Ook bij de oprichting van het Vlaams Huis van de Logistiek hebben we kunnen vaststellen dat bij vele bedrijven binnenvaart hoog op de logistieke agenda stond. Door een creatieve en innovatieve conceptontwikkeling is reeds aangetoond dat de binnenvaart zelfs kan ingezet worden voor snelroterende consumptiegoederen, zoals dranken en bruingoed. Er wordt zelfs gedacht aan een Europees logistiek binnenvaartnetwerk. De Vlaamse havens kunnen daarin een belangrijke rol vervullen, zeker als multimodaal overslagpunt voor de binnenvaart.

Bij bevragingen van buitenlandse investeerders die zich in Vlaanderen gevestigd hebben voor hun logistiek, worden de stroeve afhandeling van fiscale en douaneformaliteiten, en de hoge belastingsdruk zeer dikwijls aangehaald als belangrijke nadelen. Misschien kunnen havenbesturen alvast meehelpen om de afhandeling van de douaneformaliteiten te verbeteren...

kaailengte is gestegen met een factor 10 en meer, de productiviteit voor het gebruik van de oppervlakte niet verandert. De conclusie blijft derhalve: meer tonnen hebben meer oppervlakte nodig". Een logische gevolgtrekking ligt volgens hem hierbij voor de hand: "het is nodig dat in Europa de landbouw wordt afgebouwd en zeker minder gesubsidieerd. Het zijn de haven en industrie die geld in het laatje brengen!". Een frappante illustratie ligt voor de hand in Antwerpen, waar de boeren op de Linkerscheldeoever reeds jaren geleden onteigend werden maar hardnekkig de onteigende akkers blijven bebouwen...

Van praktijk tot beleid Op onze laatste vraag (noodzakelijke aanpassingen) kwamen, zoals verwacht, uiteenlopende antwoorden. Zeebrugge wil de zgn. interne logistiek (binnen de haven) optimaliseren door een nieuwe distributiezone op te starten in de achterhaven, bedoeld voor logistieke activiteiten, arbeidsintensieve distributie en VAL-activiteiten. Voor de externe logistiek (bereikbaarheid via de landzijde) moet er "een netwerk uitgewerkt worden, al dan niet in samenwerking met logistieke markspelers. Op uitgelezen marktposities dient de capaciteit gevrijwaard te worden via overslagplatformen. Dit streven wordt het maatschappelijk doel van een logistieke cel die het Zeebrugse cliënteel zal bedienen met rechtstreekse alternatieven en aanbiedingen, waarbij de klanten elektronisch hun lading zullen kunnen opvolgen".

Brussel blijft ook hier de Europese kaart spelen: "De projecten die geconcretiseerd werden en nog gerealiseerd zullen worden, hebben allen tot doel de haven van Brussel in te

passen in de Trans-Europese logistieke en transportnetwerken. Door de voortdurende modernisering van de haven, het uitvoeren van baggerwerken, het gevoelig terugschroeven van vaart- en havenrechten op het kanaal en het havengebied in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de aanmoediging van Short Sea Shipping en de opvolging van het Europees Witboek, draagt de haven van Brussel niet alleen bij tot een aanzwengeling van het gebruik van de waterweg maar ook tot een aanmoediging van alternatieve vervoersmiddelen en maakt ze het mogelijk de mobiliteit te verbeteren."

"Aanpassingen die nodig zijn om deze rol zo optimaal mogelijk te vervullen, situeren zich enerzijds op het vlak van formaliteiten en procedures en anderzijds op het vlak van regelgeving", meent Eddy Bruyninckx van de haven van Antwerpen. "Wat het eerste betreft, willen we ons nog sterker concentreren op IT en elektronische communicatie. We zijn al goed op weg, maar willen in de toekomst op een revolutionaire manier doorbreken. Wat het tweede betreft, ben ik van mening dat de havenbestuurlijke bevoegdheden meer uitbreiding moeten krijgen. Via het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt er een duidelijk omschreven havengebied afgebakend. Welnu, havenbedrijven zouden binnen dit gebied meer macht moeten krijgen zodat ze bv. autonoom bouwvergunningen kunnen afleveren".

Zijn collega uit Gent stelt het nog scherper: "Het contact met andere administraties vindt plaats maar verloopt té traag, soms te moeizaam. Er is een veelheid aan adviezen nodig, de regelgeving neemt sterk toe. Ondernemen en veranderen is niet steeds



Honoré Paelinck:
"Het huwelijk tussen
havens en rederijen
is gedoemd te mislukken"

eenvoudig, zelfs als de wil er is. Dat moet dringend vereenvoudigd worden. Ook moeten de havens makkelijker publiek-private ondernemingen kunnen vormen om veranderingen sneller te kunnen doorvoeren door een gedeeld risico waar de hogere overheid -tegen een resultaatsverbintenis- ook geld onder de vorm van subsidies zou voor moeten kunnen vrijmaken. Binnen het huidige havendecreet is dit bijvoorbeeld in de praktijk niet mogelijk", besluit hij.

Permanente uitdagingen "In alles wat hierboven door de participanten werd aangehaald, dient het moderne havenbeheer zijn weg te zoeken met inzicht in wat vandaag gebeurt en met een visie voor hetgeen morgen te gebeuren staat", synthetiseert Paelinck de uitdaging waar deze havens voor staan.

"Vragen die de bestuurders zich hierbij moeten stellen, zijn:

- zoeken wij onze weg met die inzichten en visies?
- moeten wij inderdaad de bemiddelaar zijn om het faciliteren sneller te doen verlopen?
- hebben wij inzicht onder welke druk de privé-ondernemer staat?
- moeten wij niet helpen aan te geven wat er te gebeuren staat?
- is samenwerking tussen publiek en privé vandaag niet nog meer een noodzaak?"

Een helse taak, maar een bijzonder waardevolle, en hij sluit dan ook in schoonheid af met een citaat van Ovidius:

*"Niets is constant in het beelal,
alles is eb en vloed,
en elk nieuw beeld dat wordt geboren
draagt in zijn schoot
het zaad van verandering".*



Zeebrugge wil een nieuwe distributiezone opstarten in de achterhaven

(Foto Mike Louagie)

AM