

Waar gaan we met al die vrachtwagens naartoe?

Voor wat regio Antwerpen en Mechelen betreft zijn haven, transport en logistiek sterk met elkaar verbonden. Een groot deel van het vrachtvervoer op onze wegen wordt door de activiteiten in de haven gestuurd. En dat zal nog intenser worden van zodra het Deurganckdok op volle toeren draait. Je kan daar veel theorieën over ontwikkelen maar we meenden er goed aan te doen om rond dit thema dat het merendeel van onze bedrijven rechtstreeks of onrechtstreeks aanbelangt, uit te werken als een paneldebat. We nodigden enkele toonaangevende bedrijven en organisaties in de sector van de haven, het transport en de logistiek uit en legden hen een reeks vragen voor.

De Dienstengroep Cepa, tevens sociaal secretariaat van de havenarbeid, was zo vriendelijk ons in haar vergaderlokalen te ontvangen en deel te nemen aan het debat. Het werd een boeiend en constructief debat waarbij geen van de specifieke knelpunten voor onze regio uit de weg gegaan werden. Oordeelt u zelf maar.

Het is opmerkelijk hoe gering de kennis is van de Antwerpen haven bij het bedrijfsleven dat niet rechtstreeks bij transport en logistiek betrokken is. Het is vreemd dat het economisch belang van deze haven zo weinig bekend is. Gelukkig is er nog het havencentrum Lillo, waar op aanschouwelijke wijze de omvang van de havenactiviteiten in beeld brengt. In het begin van het jaar noteerde men daar de 500.000ste bezoeker. Sedert mei 2006 is Philippe Demoulin de nieuwe directeur. Hoe verloopt de samenwerking tussen havencentrum Lillo en de bedrijven die in de haven actief zijn? Hebt u het gevoel dat de aanwezigheid van dit provinciaal initiatief gewaardeerd wordt?

Philippe Demoulin (Havencentrum Lillo): Absoluut. Zoals u al zei is het destijds in het leven geroepen door het provinciebestuur. Vanuit dit havencentrum begeleiden we groepen per autocar en per boot naar de cruciale plaatsen in de haven.

We doen dit vanuit een educatieve invalshoek voor scholen en voor bedrijven. Hiervoor hebben wij 10 vaste en 60 freelance gidsen ter beschikking. De laatste jaren krijgen we gemiddeld 900 groepen en 43.500 personen over de vloer. We informeren hen ook over de knelpuntberoepen binnen de haven. We ontvangen ook veel buitenlandse missies. Verschillende havenbedrijven zoals PSA bijvoorbeeld, maken van het havencentrum gebruik om nieuwe medewerkers een duidelijk inzicht te geven in de haven van Antwerpen.

Umno Bruns (PSA): Het is goed dat een instelling als het havencentrum Lillo bestaat. Het is een neutrale instelling, die een correct inzicht verschaft in de goederenstromen die we in onze haven kennen. Bezoekers leren er alle facetten van de haven kennen. Eén van de opdrachten van het havencentrum is de haven van Antwerpen iets meer sexy maken, minder saai als wanneer zakenmensen erover vertellen.

Frank Boogaerts (VEA): Als beroepsgroepering hechten wij zeer veel belang aan het havencentrum Lillo. Hier worden mensen op jonge leeftijd geconfronteerd

Lees verder pag. 60





ALFAPORT
Stephan Vanfraechem
info@alfaportantwerpen.be
www.alfaportantwerpen.be



A.R.T. (Gosselin)
Marc Huybrechts
marc@art.be
www.art.be



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



CEPA
Guy Vankrunkelsven
gvkrunkje@cepa.be
www.cepa.be



DOCKX GROEP
Erik Dockx
erik.dockx@dockx.be
www.dockx-logistics.be

Vervolg van pag. 59

met de omvang en de realiteit van onze haven. Ze zien wat de mogelijkheden zijn. Wij zijn trouwens sponsors van dit havencentrum. Zopas werd er een nieuw paneel gemaakt met een overzicht van de verschillende beroepen in de haven. Ik kan iedereen een bezoek aan dit havencentrum aanbevelen. Het speelt echt een belangrijke rol voor de toekomst van onze haven.

Willy De Decker (Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen): Wij hebben een stand in het havencentrum Lillo. Via deze stand informeren wij de bezoekers wat wij als Shortsea Shipping allemaal doen.

Een recente studie, in opdracht van de Kamer van Koophandel (Voka) Antwerpen – Waasland en Alfaport stelt dat de grootindustriële en havengebonden bedrijven in Antwerpen en in het Waasland tot en met 2008 zowat 4.500 openstaande jobs moeten invullen. De Vlaamse regering heeft 999.261 euro opleidingssteun toegezegd aan P&O Ports in Antwerpen. Het investeringsproject moet zorgen voor 1.500 directe en 1.500 indirecte arbeidsplaatsen. Is het zo'n groot probleem om geschikte medewerkers te vinden? En hoe komt dat? Wat maakt "werken in de haven" zo weinig aantrekkelijk?

Eric Dockx (Dockx Groep): Het probleem stelt zich niet alleen in de haven. Er is in de transportwereld in het algemeen een probleem om bepaalde beroepen in te vullen.

Marc Huybrechts (A.R.T.): Het is vandaag over het algemeen zeer moeilijk om een administratieve mensen enthousiast te krijgen. Er is altijd wel iets waarover ze een opmerking kunnen of willen maken.

Ingrid Aubry (Balie 21): Havenarbeid heeft nog altijd de reputatie en het imago van slavenarbeid. De werkuren aan de haven zijn de grootste hinderpaal. Werken van 8 tot 22 uur is niet heel sexy, is niet iets waarnaar jongeren uitkijken.

Guy Vankrunkelsven (Cepa): Je moet ervan uitgaan dat jongeren dat vergelijken met jobs in de financiële wereld, bij banken bijvoorbeeld. Daar is uurregeling veel soepeler en is er voor de werknemers ook meer tijd voor hun vrije tijd, hetgeen vandaag heel belangrijk geworden is voor jongeren.

Umno Bruns: Alles is afhankelijk van uw betrokkenheid, van uw verantwoordelijkheidsgevoel. Ik voel mij niet goed, niet voldaan, wanneer ik om 18 uur moet of wil stoppen. Ik doe dan nog wel een paar zaken van thuis uit, maar ik begrijp dat dit niet in een instelling is die men kan veralgemenen.

Marc Huybrechts: De haven heeft misschien nog wel iets teveel het aureool van conservatisme. We moeten dringend nadenken over het werken in shifts. Het probleem is vóór 08.30 's morgens of na 17 uur in de namiddag. Helaas kan het soms in de haven niet anders. We zijn soms afhankelijk van toestemmingen die we vooraf moeten vragen aan douanediensdiensten enzo. Het heeft met professionaliteit te maken.

Ingrid Aubry: De douanediensdiensten zijn weinig flexibel, ze werken soms meer tegen dan voor.

Eric Dockx: Het is moeilijk om in de haven gewoonten te veranderen. Er is een gebrek aan flexibiliteit en dat zorgt soms voor tegenstellingen. We moeten daar kunnen over praten en zaken verbeteren waar we kunnen.



HAVENCENTRUM LILLO
Philippe Demoulin
havencentrum@skynet.be
www.havencentrum.be



MOTRAC HANDLING & CLEANING
René Danielsson
rene.danielsson@motrac.be
www.motrac.be



NYK LOGISTICS
Stefan Durt
stefan.durt@be.nyklogistics.com
www.nyk.be



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



PROMOTIE SHORTSEA SHIPPING

Willy De Decker
willy.de.decker@shortsea.be
www.shortsea.be
www.binnenvaart.be



PSA HESSE NOORDNATIE

Ummo Bruns
immo.brunsz@psahnn.be
www.internationalpsa.com



VEA - Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen

Frank Boogaerts
frank.boogaerts@vea-ceb.be
www.lloyd.be



VLAAMS INSTITUUT VOOR LOGISTIEK

Prof. Alex Van Breedam
alex.vanbreedam@vil.be
www.vil.be

kmo-insider • September 2006

Willy De Decker: Het beeld dat de buitenwereld van de haven en de havenarbeid heeft klopt niet met de realiteit. En hier kunnen de media een belangrijke informatieve rol spelen. Helaas cultiveren de media vaak het ouderwetse beeld van de zee- en binnenvaart. Vier jaar geleden was er een VRT-nieuwsbericht naar aanleiding van onze "Ronde van Vlaanderen" met een binnenschip. We stelden voor om de opnamen binnen de stuurhut, de "cockpit" van een modern schip te doen, maar de programmamakers wilden absoluut een oud stuurwiel, een roer in beeld hebben. Mensen geven blijkbaar liever de voorkeur aan de tijd van toen, de nostalgie van weleer.

Eric Dockx: De vakbonden spelen ook een belangrijke rol. Zij zouden ook wat meer de realiteit mogen opvolgen. Voor wat werkgelegenheid betreft is er momenteel een opbod. Een bekend frisdrankenmerk betaalt momenteel 500 euro per week voor magazijnwerk. Er zijn nochtans nog veel opportuniteiten in de haven. Er liggen hier nog veel kansen en dat moeten we in onze communicatie veel meer benadrukken. Zo is het multicultureel en internationaal aspect van de haven iets dat de job al sexier maakt.

Frank Boogaerts: Het opbod is er bij gebrek aan een aantrekkelijk imago. Er zijn vandaag veel sexier sectoren dan de haven, zoals de media zelf bijvoorbeeld. Er wordt voor wat de beroepen en functies binnen de haven betreft, te weinig de nadruk gelegd op de enorme doorgroeimogelijkheden die er in de haven zijn.

Ummo Bruns: België is nochtans vele malen beter bezig met het opleiden van mensen. De technische opleiding in België voor wat havenarbeid betreft, is echt toonaangevend. Nederlanders komen tegenwoordig het vak in België leren. Maar daar is tegenwoordig ook een trend waarbij de meeste liefst rond de eigen kerktoren willen werken.

Stefan Durt (Nyk Logistics): De moeilijkheid om in de transportsector gepast personeel te vinden heeft ook te maken met een relatief laag startloon. Dat spoort mensen niet aan.

Marc Huybrechts: De havengemeenschap is niet altijd een hechte gemeenschap en daar mag heel dringend verandering in komen. Er is een gebrek aan samenwerking. Met de activiteiten op de rechter- zowel als op de linkeroever (Waasland) dreigen we de eenheid van de haven te verliezen. Er gaan zelfs stemmen op om andere werkmanieren te hebben op linker- dan op rechteroever. Daar moet iets aan gedaan worden want dat is een gevaar.

Guy Vankrunkelsven: Cepa tracht wel met de vakbonden iets te realiseren inzake flexibiliteit en weekendwerk. Streefdatum is daarbij eind van dit jaar omdat er volgend jaar opnieuw

CAO-besprekingen op de agenda staan. Als wij als werkgevers iets willen realiseren dan moet het bijgevolg nu gebeuren.

Philippe Demoulin: We moeten met z'n allen de haven blijven promoten als een bron van welvaart.

Willy De Decker: We moeten Vlaanderen positioneren als de toegangspoort tot Europa. We mogen wel eens wat minder bescheiden zijn. We moeten de complementariteit van onze havens beklemtonen in plaats van elkaar concurrenten te zijn.

Alex Van Breedam: Hier raken we een belangrijk punt aan. We moeten ons niet zo bescheiden opstellen. We moeten ons gewoon beter en assertiever verkopen. De Hollanders promoten hetgeen ze niet hebben en wij promoten niet eens hetgeen we wel hebben.

In 2007 zou het Deurganchedok een operationele oppervlakte bereiken van 2 miljoen m² over een kaai met een lengte van 2.750 meter. Eenmaal klaar zullen hier jaarlijks 6,4 miljoen containers kunnen verwerkt worden. Tegen 2010 worden hier 1500 werknemers verwacht als men ze kan vinden. Hiermee zou de haven haar containercapaciteit op termijn verdubbelen?

- *Verdubbelen we dan ook het vrachtvervoer op onze wegen?*
- *In hoeverre kan het spoorvervoer voor ontlastingszorgen?*
- *Hoe past het verkeer op de binnenuwateren, de kanalen zich aan?*

Alex Van Breedam (Vlaams Instituut voor Logistiek): De vooruitzichten zijn op het eerste gezicht niet bemoedigend op dit vlak. De vraag is: hoe gaan we daar mee om? In het verleden kenden we een concentratie langs zeezijde. In de toekomst zal dit het hinterland zijn. In Vlaanderen is men wel bevooroordeeld met twee gateways op circa 100 km van elkaar. Er is bij ons een multimedial netwerk aanwezig. Bepaalde plaatsen zijn op verschillende manier bereikbaar. Vroeger moest men zo kort mogelijk bij de gateways aanwezig zijn. Daar komt nu verandering in omdat het te duur geworden is. Een goed voorbeeld op dit vlak wordt momenteel gegeven in Meerhout. Nike gaat b.v. via Antwerpen in het hinterland de goederen verwerken. Aan het Albertkanaal is het ideaal voor grote bedrijven om er zich te vestigen. Heel kort bij de gateways en de kustvaart komt tot op het Albertkanaal. Nike heeft zich uitstekend aangepast aan de tijd: vanuit Meerhout Rusland met de trein, informatica vanuit Meerhout voor heel Europa. Omdat de plaatsen op de knooppunten te schaars zijn, worden nu prime occasions ontwikkeld.

Umma Bruns: Dat is zeker waar. Mag ik onder- tussen wel betreuren dat de politiek slechts zeer

Lees verder pag. 62

Vervolg van pag. 61

langzaam de actuele situaties volgt?

Alex Van Breedam: Het grote probleem bij de politiek is vooral dat ze geen visie heeft.

Rik Pauls (Pauls Convoy Service): Al lemaal prachtig maar ondertussen zitten we toch nog met een paar problemen die maar blijven aanslepen. De bruggen op het Albertkanaal worden voorlopig niet verhoogd omdat er geen geld is. De sluis van Wijnegem is ook geen pretje. Maar terug naar de vraag: ik denk dat de vrees voor een verkeersinfarct terecht is. We gaan naar een oververzadiging met als flessenhals de Kennedytunnel. En over de infrastructuur van het Deurganckdok wil ik het dan nog niet hebben. Misschien komen er ook niet genoeg signalen vanuit de havenbedrijven?

Alex Van Breedam: Er moet in de eerste plaats visie komen, dat is duidelijk. We moeten ageren. De Vlaamse regering heeft nochtans zeer veel aandacht voor logistiek. Daar is nu wel een eensluidende visie. Er moeten prioriteiten gesteld worden, ook door Alfaport. En we moeten rapporten degelijk onderbouwen door cijfers.

Umma Bruns: Iedereen denkt voorname-lijk aan zichzelf. Gaat dit wel lukken?

Marc Huybrechts: Weten de mensen wel wat Alfaport is? Alfaport Antwerpen behartigt de sociaal-economische belangen van de havengebonden en logistieke bedrijven. De organisatie vertegenwoordigt zo'n 400 bedrijven, aangesloten bij haar leden beroepsverenigingen. (zie apart verhaal over Alfaport).

Stefan Vanfraechem (Alfaport): Een deel van de oplossing voor de havenbedrijvigheid is vanzelfsprekend de uitbreiding van de bediening. We moeten leren de infrastructuur optimaal te gebruiken. We moeten naar een 24-uursbediening. Met andere woorden: vroeger open gaan en laten open blijven.

Eric Dockx: Flexibiliteit van dienstbe-toon dus.

Alex Van Breedam: De toekomst van het transport heeft ook te maken met afspra-ken die buurtbedrijven kunnen maken. In Beerse hebben recent vier bedrijven langs het kanaal Schoten/Dessel een goed voorbeeld gegeven. Zij hebben beslist via kanaalvervoer hun transporten te groepe-ren. Elk van de vier bedrijven afzonderlijk heeft onvoldoende vracht om zo'n ingreep te financieren, maar samen is het abso-luut haalbaar. Per jaar gingen er vroeger 10.000 vrachtwagens door Beerse. Dit is een goed voorbeeld van mobiliteitsaan-pak. Waarom zouden bedrijvenparken ook niet de krachten bundelen en afspra-ken maken voor gezamenlijk transport langs het water?

Marc Huybrechts: We moeten misschien onze shifts ook omdraaien. Het Just In Time principe heeft ervoor gezorgd dat de mensen verleerd hebben te plannen. Mis-schien moeten we het Just In Time prin-cipe toch eens herbekijken.

Willy De Decker: Met de synergie van binnenvaart langs de waterwegen en shortsea shipping langs de kustwateren is het perfect mogelijk een hinterland te be-dienen, van Scandinavië tot Portugal bij wijze van spreken. Er zijn flexibele alter-

natieven aanwezig. Maar we zijn op goede weg want van 1999 tot 2005 is shortsea shipping in de Vlaamse havens met 28% gestegen! Op 16 oktober wordt een forum georganiseerd over een shortsea hub of terminal in een Vlaamse haven, zeer be-langrijk voor de toekomst van het vervoer langs de kustwateren en onze waterwegen. (zie apart verhaal elders in dit nummer). We moeten het hinterland voor onze ha-vens ruimer zien dan het Noord-Frank-rijk-Ruhrgebied.

Stephan Vanfraechem: Alles valt of staat met het verblijf in de haven en met de daartoe aan te passen arbeidsorganisatie.

Rik Pauls: Antwerpen is zeker één van de betere havens, maar de beleidsmensen kunnen het tempo dat de haven heeft niet volgen. Sedert 1992 wordt ons een KB beloofd over Uitzonderlijk Vervoer. Het is nog altijd maar een ontwerp.

Hoe staat het met de evolutie van het spoor-vervoer. Wat levert de liberalisering ons op?

Stephan Vanfraechem: Het spoorvervoer zweeft tussen een lichte neerwaartse trend en een stabilisatie. Men had verwacht het containervervoer voor 10% per spoor te kunnen laten gaan, maar nu zitten we nog maar 7,5%. De liberalisering heeft deze trend voorlopig nog niet doen keren. In gans Europa kent het containervervoer per spoor een achteruitgang van ± 2%. Met andere woorden: de liberalisering heeft nog niet het effect opgeleverd dat ervan verwacht werd. De NMBS moet nu rendabel zijn en heeft minder rende-bele transporten gestopt. Bovendien zijn de tarieven voor spoortransport nog niet

Lees verder pag. 64



Vervolg van pag. 62

interessant voor de bedrijven.

Frank Boogaerts: Er beweegt wel iets met betrekking tot het spoor maar zeker nog niet voldoende. De inbreng van de expeditie sector wordt niet altijd en door iedereen gewaardeerd. De binnenvaart heeft zeker onze aandacht. Er worden volop cursussen georganiseerd om de mensen bewust te maken van de vele mogelijkheden die deze vervoerswijze te bieden heeft. Er rijpt ook bij verschillende instanties de wens om dingen te bundelen. We moeten in elk geval zorgen dat we de trafik van lege containers verminderen, maar niet alle spelers appreciëren die oefening.

Marc Huybrecht: Het spoor is zeker niet sexy, niet flexibel. Wij weten zelfs niet welke mogelijkheden het spoor biedt. Naar verluidt zou er in september een grote presentatie komen over heel Europa over het spoor. Er bestaat vandaag geen naslagwerk over.

Concept en vragen:

Freddy Michiels

Foto's

Pixelshop/Luc Peeters

Wat is Alfaport Antwerpen?

Alfaport Antwerpen behartigt de sociaal-economische belangen van de havengebonden en logistieke bedrijven. De organisatie vertegenwoordigt zo'n 400 bedrijven, aangesloten bij haar leden beroepsverenigingen.

Stichtende leden zijn:

- De Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (ABAS)
- De Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV)
- De Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV)
- Het Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen (KVVBG)
- De Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen (VEA)

Volgende instanties zijn geassocieerde leden:

- Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA)



- Flanders Maritime Equipment Association (FLAMEA)
- Koninklijke Belgische Beroepsvereniging der Scheepsbevoorraders (KBBS)
- De Koninklijke Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederenvervoerders en Logistieke Dienstverleners (SAV)

Info: www.alfaportantwerpen.be