

Haven

in zicht

Een gesprek vanop de brug, over havens en hun hinterland

KOEN RAEYMAEKERS [HOOFDREDACTEUR RUIMTE]



Bart Vannieuwenhuyse © Reporters

RUIMTE nodigde twee sleutelfiguren uit voor een – *pardon the pun* – meanderend tafelgesprek: **Jan Blomme**, de kersverse gewestelijke havencommissaris, en **Bart Vannieuwenhuyse**, de architect van het ‘Extended Gateway’ concept en mede-oprichter van supply chain orchestrator TRI-VIZOR nv.



Jan Blomme © Reporters

Heren, kunnen jullie in een paar woorden jullie achtergrond schetsen? En hoe zouden jullie in het kader van het havengebeuren jullie huidige functie en ambities omschrijven?

JAN BLOMME | Ik was in het verleden hoofd van de studiedienst van het Antwerpse havenbedrijf. De laatste twee jaren was ik CEO van een dochter van het havenbedrijf: Port of Antwerp International, actief in havenconsulting en participaties in buitenlandse havens en terminals. Sinds augustus ben ik gewestelijk havencommissaris – een wettelijke functie voor het toetsen van de (ontwerp)beslissingen van de diverse Vlaamse havenbesturen aan het havendecreet. Ik geef de havenbedrijven visa voor participaties in andere bedrijven, waar ik ook weer moet toetsen of dat allemaal conform het havendecreet is. Mijn functie behelst ook het detecteren van signalen en trends die van belang kunnen zijn voor andere havens en voor de Vlaamse administratie. Prospectie behoort eveneens tot mijn takenpakket, en het promoten van havensamenwerking. Daar komt uiteraard het ruimtelijk aspect bij kijken, evenals innovatie, IT – zaken die de lokale havengrenzen overschrijden. Tenslotte heeft men mij ook gevraagd grijze zones in de regelgeving op te sporen en in samenspraak met de havenbesturen en stakeholders te kijken of we daar oplossingen voor kunnen vinden. In de toekomst hoop ik een rol te kunnen spelen in het zoeken naar synergieën tussen Vlaamse havens. Vandaag steunt de toegevoegde waarde in havens nog heel sterk op fysieke productieprocessen (lossen, laden, opslaan, eerste verwerking.). Ik wil nagaan hoe we dat verder zouden kunnen opentrekken naar andere domeinen, waar ook waarde rond logistieke processen kan gecreëerd worden.

BART VANNIEUWENHUYSE | Destijds heb ik een doctoraat geschreven rond multimodaal transport, en dat zoeken naar de integratie van verschillende modaliteiten is me blijven achtervolgen. Een tiental jaren geleden heb ik samen met Alex Van Breedam een logistieke strategie voor Vlaanderen uitgetekend: Extended Gateway Vlaanderen – een

concept dat we samen met duizend actoren hebben opgezet, via interviews, workshops, in de verschillende provincies. De havens waren daarbij prominent betrokken partijen. Daar waren uiteraard ook de nodige ruimtelijke componenten aan verbonden. Ik denk maar aan de ‘gedecentraliseerde bundeling’ in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen destijds – dat was één van de hoekstenen. We hebben dat ook vertaald naar de logistiek toe. In 2008 hebben we TRI-VIZOR opgericht als een marktpartij, omdat we de nood zagen aan een neutrale partij die clusterd en bundelt. Hoe we stromen gaan bundelen, het clusteren van activiteiten, het poolen van equipment en ook labour force, de deeleconomie... We hadden vastgesteld dat er op dat vlak toch wel verbetering mogelijk is in de logistiek. En die verbetering zit in samenwerking in de keten en tussen ketens.

De ‘tri’ in TRI-VIZOR staat voor de drie belangrijke dimensies in de logistiek: cost efficiency, effectiviteit (service aan de klant) en hoe langer hoe meer ook sustainability (hoe ga je op een duurzame manier om met de heersende schaarste op verschillende vlakken – ook van ruimte!). Vandaag proberen we de stem van de ‘verladende partijen’ – de industrie – te vertolken. TRI-VIZOR speelt hoofdzakelijk de rol van coördinator bij het creëren van ‘horizontale partnerships’. We noemen onszelf daarbij supply chain experts. En zo kijken we ook naar havens, als een actieve schakel binnen die supply chain.

Ruimte en productiviteit

In het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) is er vaak verwezen naar een **gewenste stijging van de ruimteproductiviteit**. Hoe moeten we ons zoiets voorstellen in een havencontext?

JAN BLOMME | De ruimteproductiviteit is spectaculair gestegen, de laatste honderd jaar. Van de Tweede Wereldoorlog tot het jaar 2000

Nadenken over ruimte en economie leidt vroeg of laat onvermijdelijk naar de Vlaamse havens. Hier ligt nog steeds het zwaartepunt van onze industriële bedrijvigheid. Hier komen ook een aantal ruimtelijke hot topics samen: plaatsgebrek, veranderende productiepatronen, reconversiestrategieën, infrastructuurvraagstukken, relaties met de achtergelaten geboortestad... Aan prangende vragen geen gebrek.*

* Met dank aan redactieleden Luuk Boelens (UGent), Guy Vloebergh (bureau Omgeving/ISOCARP) en Koen Vermoesen (Agentschap Ondernemen), voor hun hulp bij de voorbereiding van dit gesprek.



Petrochemische industrie in de Antwerpse haven © Reporters

is de kaaimuurlengte in de haven van Antwerpen met een kwart toegenomen. De overslag is met 150 procent gestegen. Je hebt dus een groei van de productiviteit van die kaaimuren van 100 procent. Hoe dat komt? De overslagtechnieken zijn sinds de komst van de containers sterk geautomatiseerd. Per vierkante meter wordt vandaag op een containerterminal 30 tot 35 ton overgeslagen, twintig jaar geleden was dat nog maar 15 ton. Dat ligt twee- tot viermaal hoger dan op de klassieke stukgoedterminals, met gemiddelden van ongeveer zes à zeven ton stukgoed per vierkante meter. Dat brengt ons tot de wat verrassende

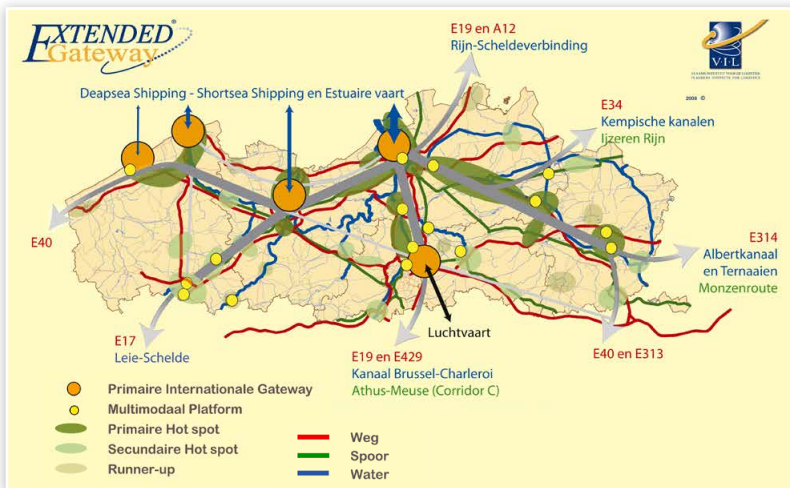
conclusie dat de haven, zonder containerisering, wellicht al letterlijk de grenzen van haar ruimtelijke uitbreidingsmogelijkheden zou hebben bereikt. Idem voor de strekkende meter: vroeger was het al heel veel als je 700 tot 800 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit = ca. 38 m³) per meter deed, vandaag is dat makkelijk 1.400 tot 1.500 TEU per meter. Dat is dus echt wel een spectaculaire vooruitgang. Havenuitbreiding gaat vaak schoksgewijs – zoals destijds

met het fameuze Tienjarenplan van de haven van Antwerpen, met al die grote dokken richting Nederlandse grens. Daardoor kwamen er plots letterlijk duizenden hectare op de markt. Politici en havenbedrijven – die toen nog heel sterk afhankelijk waren van stedelijke administraties, veel meer dan nu het geval is met de autonome havenbedrijven – kwamen onder druk te staan om dat in te vullen. Dat verloopt niet altijd synchroon. Je krijgt ‘verhittingen’, grote investeringen om die infrastructuur uit te breiden en dan valt de conjunctuur stil. Neem nu de eerste Maasvlakte in Nederland. Die was al in 1969 klaar. Daar is toen één grote terminal gekomen en voor de rest heeft die bijna twintig jaar leeggestaan. Pas bij de containerboom,

begin jaren negentig, is die gigantische vlakte op een tiental jaren tijd volledig ingevuld. Idem voor de Antwerpse linkeroever: na de grote boom van de jaren vijftig en vooral de jaren zestig kwamen de eerste en de tweede oliecrisis. De haven werd wel verder uitgebouwd, maar de ruimtelijke invulling is toen bijna stilgevallen. Er kwam wel wat industrie bij, maar de tijd voor grote industriële investeringen in Noordwest-Europa is ondertussen stilaan voorbij. Die zijn nu in andere, niet-grondgebonden sectoren te vinden. Dat heeft dan twintig jaar later een totaal andere én succesvolle invulling gekregen:

containers, logistiek en andere. Wat ruimteproductiviteit betreft, moet je dus ook rekening houden met een soort cyclus in de tijd: die loopt niet altijd perfect gelijk met de conjunctuur. Jongere, opstartende havens hebben vaak ruimte op overschot, terwijl veel grotere, mature havens met schaarste kampen. Ook daar zit een cyclus in: die jongere havens – ik spreek nu op wereldniveau, niet op Vlaams niveau – gaan in eerste instantie activiteiten opzoeken die een extensieve benutting van de ruimte vereisen.

Naarmate die ingevuld geraakt en schaarser wordt, krijg je een tendens om activiteiten te genereren of een reconversiebeweging te maken richting ruimte-intensieve activiteiten. RO-RO bijvoorbeeld vraagt grote oppervlakten. Men gaat dan stilaan delen daarvan verschuiven naar containeractiviteiten, een deel wordt gebruikt voor opslag en logistieke activiteiten, er komen PDI (pre-delivery inspection) faciliteiten. Geleidelijk aan komen er intensievere reconversieactiviteiten. Als je het dus hebt over stijging van ruimteproductiviteit: die is sterk gebonden aan de geografie en aan de tijdsdimensie. Het komt er in essentie op aan die ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten in de omgevingscontext van de haven.



Extended Gateways

BART VANNIEUWENHUYSE | Het idee dat wij destijds ontwikkeld hebben binnen het Vlaams Instituut voor Logistiek was de Extended Gateway. Daarmee willen we het Vlaamse achterland betrekken in de havenactiviteit, en omgekeerd. Een goed voorbeeld is de distributie. Die kan je misschien ook wel in de haven ontwikkelen, maar daar heb je het nadeel dat je relatief ver van de consument zit. Daarom is het interessant om ergens een ‘extended gate’ te hebben in het achterland, van waaruit je je klant makkelijker kan beleveren. Maar dan uiteraard wel met een goede connectie met de gateway. Dus, een gateway, een extended gateway en een goede link tussen de twee: multimodaal, synchromodaal verbonden met elkaar. En dan gaat het natuurlijk ook over efficiëntie, synergie en maximale benutting van ruimte. Neem nu Nike – zowat een typevoorbeeld van Europese distributie. Die hebben zo’n twintig jaar geleden gekozen voor Laakdal en niet voor de Antwerpse haven, om dicht bij de klant te zitten, maar wel op voorwaarde dat er een duidelijke en gemakkelijke link met de Antwerpse haven voorhanden was. En die had men, via de binnenvaart en het Albertkanaal. Daar werd dan ook samen met Nike een terminal ontwikkeld. Een terminal die nu, twintig jaar later, vele andere bedrijven in de buurt ook voorziet. Dat is voor mij dus een goed voorbeeld van hoe je een verbeterslag kan organiseren rond ruimtegebruik.

Samen sterk?

In wat jullie nu vertellen speelt de samenwerking tussen de verschillende Vlaamse havens dan toch wel een belangrijke rol, neem ik aan?

JAN BLOMME | Op een aantal vlakken zijn de Vlaamse havens altijd concurrenten gebleven, maar rond niet-commerciële aspecten hebben ze altijd al goed samengewerkt. Er is vaak gemeenschappelijk overleg met de Vlaamse administratie rond het formuleren van een gemeenschappelijke visie op een aantal beleidsdomeinen op Europees niveau. Ook rond veiligheid, milieuaspecten en informatica merk ik dat. Om te vermijden dat elke Vlaamse haven een verschillend IT-systeem heeft, zijn er op dat vlak een aantal goede initiatieven ontwikkeld. Ik denk bijvoorbeeld aan het CCS (het cargo community system), waarin havens samenwerken. Er wordt ook gewerkt aan een havenneutraal IT-platform. Nu wordt bekeken in welke mate er op andere domeinen, die wat meer commercieel gekleurd zijn, zou kunnen samengewerkt worden. Gent is zo heel recent beginnen samenwerken met Zeeland Seaport op het vlak van vessel traffic management: het gezamenlijk nautisch beheer van schepen die vanaf de Noordzee via het kanaal Gent-Terneuzen binnenkomen. Veel hangt af van de mate waarin havens hun visie definiëren, in welke domeinen ze willen excelleren – dat is vandaag misschien nog onvoldoende het geval. In Nederland heb je een heel ander model,



Haven Gent © Reporters

met een duidelijk trekkende rol voor Rotterdam; daar bestaat quasi een consensus over, waardoor anderen zich op andere domeinen gaan toeleiden. In Vlaanderen gaat het er anders aan toe, maar in de toekomst zie ik op dat vlak toch wel een paar mogelijkheden. Een goed voorbeeld is het achterland, waar ook TRI-VIZOR actief is. Een goede logistiek naar het achterland resulteert in kritische massa, voldoende volume, goede evenwichtige ingaande-uitgaande stromen. En ja, op dat vlak heb je er wel degelijk alle belang bij dat je als havens samenwerkt, dat je poogt die stromen in de mate van het mogelijke – want de havenbesturen zijn níét de eigenlijke actoren in dat gebeuren – samen te faciliteren, om te helpen bundelingsinitiatieven te concretiseren.

BART VANNIEUWENHUYSE | Het gaat sowieso altijd om een hybride vorm van samenwerking. Ook in ons métier, waar we werken met bedrijven die evengoed ‘competitors’ zijn. Je moet dus op zoek naar domeinen – ICT, het achterland werden al genoemd – waar je gemeenschappelijke belangen hebt en je de krachten kunt bundelen. Dat betekent uiteraard niet dat je een ‘unie’ krijgt, er blijft altijd een competitiegegeven. In het vormen van clusters heb je op dat vlak altijd een combinatie van ‘collaboratie’ (samenwerkingsopportuniteiten) en competitie. Dat maakt een cluster sterk, idem dito voor onze Vlaamse logistieke regio. Maar waar samenwerken mogelijk is, moet dat ook gebeuren. Het zou toch hallucinant zijn dat men in verdeelde slagorde naar het buitenland trekt en de verschillende havens tegen elkaar op gaat promoten. Als je elkaar niet in de vernieling wil rijden, zal je met een gezamenlijke visie moeten komen. Dat lijkt me evident.

... En u speelt daar vermoedelijk een rol in, meneer Blomme?

JAN BLOMME | Ik doe mijn best om een paar nieuwe initiatieven en ideeën te coördineren, maar uiteindelijk zijn het wel de economische actoren in de havens zelf, de bedrijven, die ervoor zorgen dat bepaalde zaken gebeuren.

In dat verband ook het volgende: onze havens bestaan al heel lang en de meeste goederenstromen zoeken eenvoudigweg de gemakkelijkste weg. Het is niet voor niets dat Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre altijd vooraan zitten. Maar dan zie je ook nieuwe, dynamische spelers komen – in Vlaanderen bijvoorbeeld Zeebrugge, maar ook Gent heeft een heel sterk industrieel complex, met de autoassemblage en staalindustrie – waar nieuwe stromen ontstaan die hun plaats ook buiten de gevestigde waarden vinden. En dáár liggen heel wat mogelijkheden om de logistieke performantie van de havens te verbeteren door samenwerking. Die kritische massa, bundeling, daar geloof ik heel sterk in. Maar er is uiteraard een groot verschil tussen een mooi basisprincipe en de lastige realiteit. Daarvoor dient een instrumentarium te worden uitgebouwd, zodat je een hefboom hebt om bepaalde zaken in gang te zetten voor het achterlandbeleid. Op het vlak van IT merk ik alvast veel goodwill en het besef dat iedereen erbij wint als men erin slaagt die verschillende complexe systemen te harmoniseren. Daar gaat het dus alvast de goede richting uit. Maar naar het achterland toe kunnen er nog wel een paar stappen gezet worden.

BART VANNIEUWENHUYSE | Even vanuit de ‘vraagzijde’ bekeken: de grote bedrijven in het achterland en de platformen van de inland terminals hebben er alle belang bij om altijd een logistiek alternatief te hebben. Die kijken niet naar één haven waarmee ze alles kunnen organiseren, maar zoeken naar verschillende uitwegen, connecties met verschillende gateways. Ik kom de laatste tijd regelmatig in Venlo, dé logistieke hotspot van Nederland. Daar heeft men een natuurlijke link met Rotterdam, maar keer op keer wordt daar gezegd: we willen ook onze link met Antwerpen versterken. Omdat je dan qua logistiek een robuust systeem hebt. Vanuit de optiek van supply chain is dat een heel belangrijk gegeven. We moeten dus níét streven naar een verdeling van activiteiten, waarbij je voor chemie één bepaalde richting uit moet, en voor voeding een andere. Nee, die variëteit is vanuit supply chains bekeken een positieve zaak.

Focus op de maakindustrie

De tijd lijkt voorbij dat er nog nieuwe maritieme grootschalige industriële complexen bijkomen. Stel dat er – Opel indachtig – verdwijnen, in hoeverre heeft de haven dan een reconversiestrategie voor die vrijgekomen sites?

JAN BLOMME | Wel, iedereen weet dat het Antwerpse havenbestuur voor de gronden die zijn vrijgekomen door de verhuis van MSC naar linkeroever – en trouwens ook voor de gronden van Opel – sterk inzet op het aantrekken van maakindustrie. A propos, ze zijn momenteel aan het onderhandelen met een grote speler: ERS, een servicebedrijf in de milieutechnologie dat plastics terug omzet in een aantal grondstoffen.



Haven Oostende © Reporters

Een van de redenen waarom ze hierop focussen, is dat ze een goede mix van maritieme overslag, logistiek en industrie willen behouden. Ik merk die focus op de maakindustrie zowel in Antwerpen als in Gent, waar men zich sterk op de bio-gerelateerde en energie-industrieën richt. En volgens mij is dat een goede politiek. Die industriële component verrijkt enorm. De activiteitenmix in de haven zorgt voor een basislading, voor tewerkstelling en belangrijke toegevoegde waarde. Havens zijn in dat verband méér dan ‘ontkoppelingspunten’ van logistieke stromen. Wat al die verschillende activiteiten verbindt, is inderdaad wel logistiek, maar de invulling is veel breder – of kan veel breder zijn. Wat nieuwe grootschalige maritieme complexen betreft: ik geloof inderdaad niet dat er nog nieuwe havens zullen bijkomen. Maar als er opnieuw iets vrijkomt in bepaalde havens – zoveel ruimte is er niet meer in Vlaanderen – mikken havenbesturen toch nog altijd op een veelzijdige invulling. Trouwens, elders in Vlaanderen en in de rest van Noordwest-Europa is het uitermate moeilijk om nog klassieke grote industriële bedrijven aan te trekken. Ford Genk: wat gaat dáár in de plaats komen? Of kijk maar eens naar Renault in Vilvoorde – daar zijn geen grote industrieën in de plaats gekomen. Vanwege de maritieme binding, die voor bepaalde industrieën almaar belangrijker wordt, slagen de havens er wél nog in die aan te trekken.

Haven en stad

Die productiviteit in de havencontext brengt me tot een andere bedenking: hier in Vlaanderen is een havengebeuren ook steeds gelinkt aan stedelijkheid. En die link kan af en toe wel voor problemen zorgen – omdat hij er niet is, bijvoorbeeld. Hoe zit het met de relatie tussen stad en haven?

JAN BLOMME | Bijna alle havens in Noordwest-Europa zijn gegroeid vanuit een stedelijke context. De havens lagen vroeger letterlijk in de stad, in het centrum werd er aan kaden gelost en geladen. Tussen bevolking en haven bestond een diepe, bijna emotionele band. Men vergeet dat wel eens, maar tot in de jaren 1960 werd twee derde van het stukgoed in Antwerpen behandeld langs de Scheldekaaien. Schaal en volumes zijn intussen zozeer gegroeid dat de havens letterlijk weggetrokken zijn uit de stedelijke context. Er treedt dan ook vervreemding op: op een zeker moment verliest de bevolking de visuele band met de haven. En naarmate de havens groter en zelfstandiger worden, beginnen de negatieve externe effecten meer door te wegen op de stedelijke centra errond. Het beste voorbeeld: de congestie op de weg. Nu is het alleen nog de vraag of die wel te wijten is aan de haven, of niet. Idem dito met emissies, vervuiling en dergelijke. De havenbesturen zijn zich daar vanaf de jaren 1990 steeds meer bewust van geworden. En je merkt dat ook in hun beleid. Havenbesturen beginnen heel sterk het milieueffect te monitoren en bij te sturen, ook in het kader van gewestelijke en internationale verdragen en overeenkomsten. Ik denk dat qua luchtkwaliteit, bijvoorbeeld, de havengebieden voor een aantal emissies tot de beste in Vlaanderen behoren. Ik heb ooit een studie uitgevoerd rond het aantal in- en uitgaande vrachtwagens rondom Antwerpen, waaruit bleek dat het aantal vrachtwagens die uit de haven van Antwerpen kwamen uiteraard vrij groot was, maar in het totale autoverkeer op de Antwerpse ring was dat uiteindelijk toch bescheiden: vijf procent van alle voertuigen. Van alle vrachtwagens was dat ongeveer een 15 tot 20 procent. Het merendeel – bijna 50 procent – waren vrachtwagens uit Nederland die langs Antwerpen kwamen, op weg naar het zuiden, en daardoor de ring zwaar belastten. In die context denk ik dat het beleid zoals dat in Zwitserland en Oostenrijk wordt gevoerd met de ‘Alpenpassage’ ons in Vlaanderen moet aanzetten om ons ook eens ernstig te bezinnen over hoe we iedereen zijn correcte deel kunnen laten bijdragen. Vlaanderen is niet voor niets een van de meest succesvolle regio’s in Europa op het vlak van logistiek. Dat heeft alles te maken met onze goede geografie en de expertise en kennis die we de laatste tweehonderd jaar hebben opgebouwd. Maar dat betekent niet dat we onszelf moeten laten wurgen door doorgaand verkeer van andere landen. Je moet daar een zekere realiteitszin aan de dag leggen. Je zou het beleid zodanig kunnen ontwikkelen, dat men voor doorgaand verkeer veel meer gebruik maakt van multimodaal vervoer in plaats van trucks en wegvervoer, en dat men fiscaal gestimuleerd wordt om alternatieve shortcuts (binnenvaart, spoor) op te zoeken.

Met het creëren van autonome havenbedrijven zijn havenbesturen

onafhankelijk geworden van de stedelijke context, maar de band met de bevolking en de politiek moet natuurlijk behouden blijven. De havenbesturen en het Vlaamse gewest beginnen gelukkig steeds meer aandacht te besteden aan het ‘maatschappelijk draagvlak’, om het met een cliché uit te drukken. Studies tonen aan dat in de haven van Antwerpen alleen al zo’n 60.000 mensen direct hun brood verdienen, in de haven van Gent 27.000, in Zeebrugge 9.000 en in Oostende – dat het à propos erg goed doet tegenwoordig, met zijn focus op offshore en de maritieme bediening van offshore activiteiten – zo’n 5 tot 6.000. Er worden havendagen georganiseerd, waarbij tienduizenden mensen naar het lossen en laden van schepen komen kijken. Ik denk dat men daar op de goede weg is, hoewel er nog wel forser in zou mogen geïnvesteerd worden. Zo’n 22 jaar geleden, toen ik in de Antwerpse haven begon, was er geen enkel uitkijkpunt waar je schepen kon zien. Nu begint men daar aandacht aan te besteden. Ook de intensieve natuurontwikkeling in de haven begint nu op gang te komen. Die duizenden hectaren areaal – dat is toch niet niks. Daar kan je prachtige dingen mee doen.

BART VANNIEUWENHUYSE | Een haven is, wat mij betreft, een community met veel stakeholders. En uiteindelijk moeten die ook aan hun trekken komen, inclusief de inwoners van de stad die die haven huisvest.

Maritime cities

BART VANNIEUWENHUYSE | Mag ik nog een andere dimensie ter sprake brengen: wat met kennis en innovatie? Als we het hebben over een community of een cluster, dan zitten daar ook de elementen kennis en innovatie in. Het is essentieel dat je als havencommunity een goede relatie hebt met kennisinstellingen. Dat merk je ook in het buitenland: sterke clusters hebben steeds een component ‘kennis en innovatie’ en werken daar ook op een goede manier mee samen. De overheid, de industrie, de bedrijfswereld én de kenniscomponent – dat moet een goede triple helix vormen. En dát bepaalt de sterkte van de cluster.

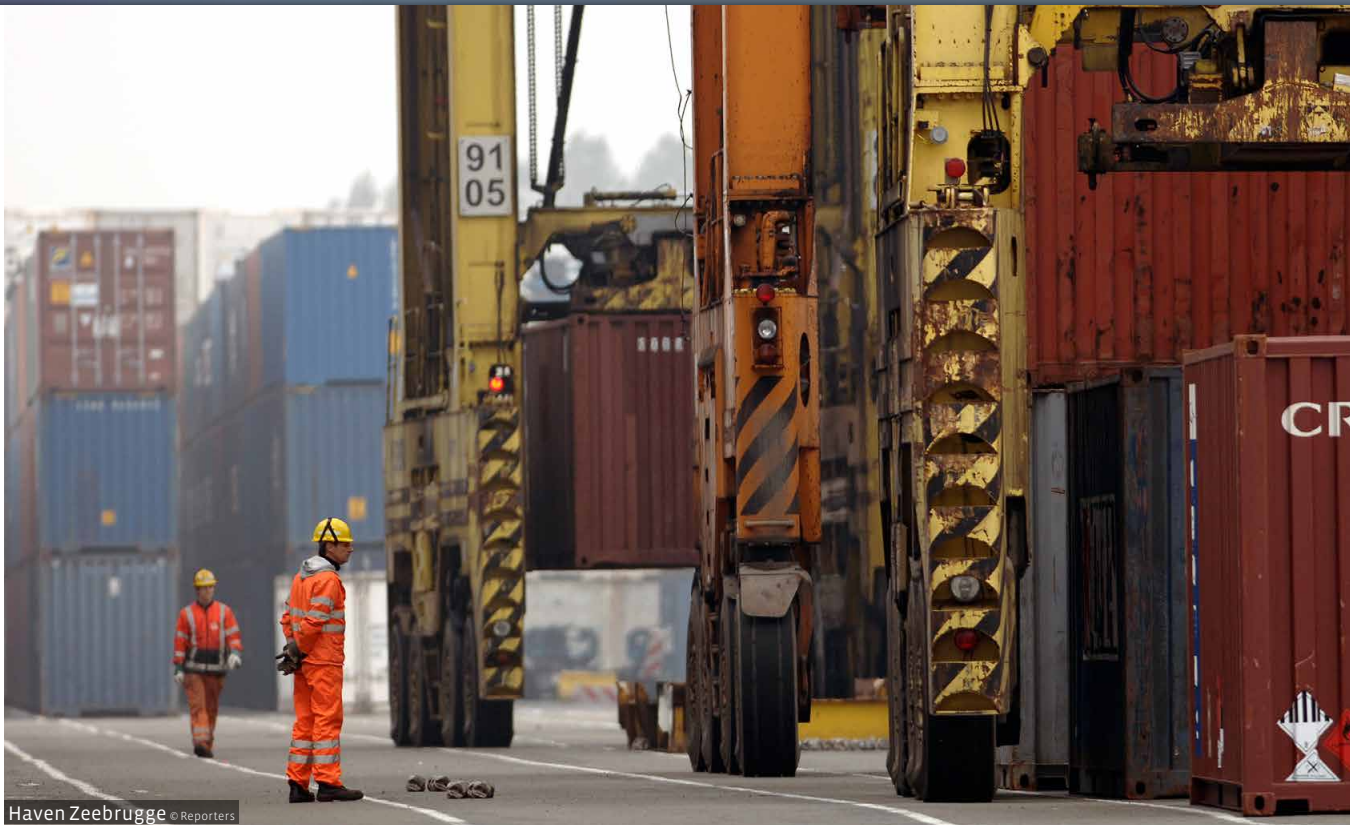
JAN BLOMME | Wat ik voor Vlaanderen heel graag zou willen, is dat men rond de fysieke productie – opslaan, lossen, laden, productie van chemicaliën, et cetera – meer kansen geeft aan de dienstensector die daaraan verbonden is: R&D, hoofdkwartieren, service centres, trading firma’s, maritieme verzekering, het bancaire-financiële, eventueel ingenieurskennis rond bepaalde logistieke aspecten. Daar ligt nog een quasi onontgonnen markt. Aan de UA zijn er een paar goede onderzoeken gebeurd rond ‘maritime cities’: maritiem vitale dienstencentra, die vroeger belangrijke havens waren – Londen en New York zijn daar schitterende voorbeelden van. Steden waar de havens gaandeweg weggedeemsterd zijn, ook weer omwille van geografische omstandigheden (diepgang, steeds grotere schepen, gebrek aan ruimte ...), maar die er wel in geslaagd zijn een intensieve dienstenverlening rond dat maritieme en logistieke gebeuren uit te bouwen. Ook voor Vlaamse havens als Antwerpen en Gent zit daar nog een enorm groeipotentieel.

Ik herinner me nog dat in Antwerpen voor het eerst de discussies oplaaiden: wat na het Deurganckdok? The Saeftinghe Development Area, dat is de laatste grote uitbreiding in de haven van Antwerpen, in Gent heb je het Kluizendok, als een van de laatste grote uitbreidingen. Ook in Zeebrugge is de ruimte niet langer onbeperkt. Dus zijn er twee mogelijkheden. Enerzijds gaan we die ruimte veel intensiever moeten gebruiken, als het trafiekvolume blijft toenemen – en volgens mij gaat dat effectief gebeuren, zij het veel minder snel dan de voorbije vijftien jaar. Anderzijds kan je daarnaast een heel ander type activiteiten toevoegen dat veel minder of niet ruimte-afhankelijk is en ook in een stedelijke context goed kan gedijen.

En de kenniseconomie?

BART VANNIEUWENHUYSE | Ik mis toch wel de innovatieve kracht die zou kunnen uitgaan van een kennisinstelling of universiteit. Als je dat vergelijkt met andere regio's, moeten we vaststellen dat we op dat vlak niet bepaald scoren. Misschien een gebrek aan focus? Spin-off activiteit, bijvoorbeeld: die is er veel te weinig in Antwerpen. Vergelijk maar eens met Leuven: die hebben een welbepaalde focus, de nanotechnologie, Imec, ... Hier zou de focus de haven en supply chain kunnen zijn. Bedrijfjes die bvb. inzetten op ketenregie en control tower ontwikkeling. Maar dan merk je dat die spin-offs er niet komen. Wél een resem van start-ups, kleine bedrijfjes die innovatief bezig zijn – en die je cluster óók versterken, laat ons wel wezen. Want dat maakt dan ook weer de aantrekkelijkheid van de haven uit. Grote partijen kiezen voor zo'n cluster omwille van diverse redenen, waaronder ook de innovatieve kracht van de regio...

JAN BLOMME | Klopt. Misschien wel met die nuance: wat transport-economie betreft, behoort de Antwerpse universiteit tot de absolute wereldtop, qua aantal publicaties in internationale tijdschriften. En Gent heeft een heel goede maritieme rechtsfaculteit. Maar je hebt wel gelijk, wanneer je bedenkt dat Antwerpen bij mijn weten nog altijd geen burgerlijk ingenieursopleiding heeft... Spin-offs in de transport-economische wereld, op technologisch vlak, daar gebeurt nog veel te weinig. Omgekeerd – en dat is maar weinig geweten – is Vlaanderen qua IT-ontwikkeling op het vlak van logistiek wél een belangrijke speler. Wat ik mis is een cultuur vanuit de besturen, om rond dat haveneconomisch aspect, en misschien ook wat breder – de belangrijke havenindustrieën, petrochemie, brandstoffenproductie, staal en autoassemblage – gericht ondersteuning te geven aan start-ups. Die cultuur om jonge bedrijfjes wortel te laten schieten – wat in Leuven wél het geval is rond nanotechnologie, in Gent rond biotechnologie – daar ligt echt een nieuwe kans om in te investeren. Voor alle duidelijkheid: het is nu ook niet zo dat er niets gebeurt op dat vlak. Het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) en dergelijke geven wel kansen aan bedrijven, maar er ontbreekt een gecoördineerd beleid. Er zijn wel wat initiatieven genomen in de schoot van de toenmalige Staten-Generaal van de Antwerpse haven, in 2010-2011, na de grote crisis, om een aanzet te geven tot het



Haven Zeebrugge © Reporters

profilieren van Antwerpen als een 'maritime city'. Maar ik denk dat er in Vlaanderen op dat vlak nog meer mogelijkheden bestaan. De vraag is: hoe zorg je ervoor dat dit geen eendagsvlieg wordt en dat dit bij elk havenbestuur, elke minister, elke wetenschapsinstelling ingang vindt als een duidelijk verhaal: 'kijk, dit zijn de drie, vier clusters waarin we gaan investeren'? We hebben hier een aantal bedrijven, die op hun eigen terrein tot de wereldtop behoren. Alle grote logistieke bedrijven hebben belangrijke vestigingen in onze havens. De voedingsbodem is er dus wel.

Werken voor een draagvlak

JAN BLOMME | Om nog even terug te komen op die band met de stad en de omgeving... Er wordt steeds meer – maar nog altijd onvoldoende naar mijn smaak – actief geïntervenieerd door havenbesturen. Vroeger stond elke burgemeester te dringen om een lintje door te knippen voor een zoveelste nieuwe autoweg. De naoorlogse jaren '50 en '60, schaarste-economie: als je maar kon investeren in economische groei, was iedereen gelukkig. En vervolgens kwam de paradox van het succes. De haven werd zo groot, dat de negatieve effecten, op milieuvlak, emissies, congestie, begonnen door te wegen. Ik denk dat havenbesturen en havens in het algemeen – ook op Vlaams niveau, met het Vlaams havenbeleid – sterk moeten inzetten op het 'verlichten' van die factoren. Doen we dat niet, dan gaan door de groeiende negatieve perceptie die havenkolossen onder hun eigen gewicht bezwijken en alle maatschappelijke steun verliezen. Maar nogmaals: ik voel zowel op Vlaams niveau als bij de havens zelf dat men nu volop bezig is om daaraan te verhelpen. Ik geef als voorbeeld het Albertkanaal. Indertijd voerden we studies uit naar de modal split: de vervoersvolumes via truck, via binnenvaart en via spoor. Vijftien jaar geleden werd nog 90 procent van alle containers voor de haven van Antwerpen vervoerd per truck. Vandaag is dat nog maar 40 procent. Hoe heeft men dat voor elkaar gekregen? Dankzij het succes van de binnenvaart, maar ook mede door de steun van de Vlaamse overheid, die meewerkte aan kaaimurenprogramma's,

het mee opstarten van nieuwe terminals op initiatief van bepaalde ondernemers, begeleidende systemen in de haven van Antwerpen, met de ontwikkeling van een Barge Traffic System om beter de coördinatie met de terminals te organiseren. Het kán dus. Je moet er wel wat durf voor hebben. En je kan het anderzijds ook niet forceren, we zitten tenslotte in een vrije markt. Maar ik denk dat de overheid, zowel lokaal als gewestelijk, daar wel in kan sturen. Zeker met de huidige congestieproblematiek in het Antwerpse, die tot ver buiten de stadsregio weegt. In afwachting van een Oosterweelverbinding die er misschien nog komt, zou je dat proces van zoeken naar alternatieven moeten kunnen versnellen. De fragmentatie van al die partijen, die hun eigen transportsystemen gebruiken, is wraakroepend. In de mate van het mogelijke dient het Extended Gateway principe – dat jullie indertijd ontwikkeld hebben, Bart – nog versterkt te worden. En dat kan met relatief weinig middelen. Uiteindelijk gaat de congestie zelf wel een aantal spelers die richting uitduwen, maar als de overheden en havenbesturen daar mee aan kunnen trekken, moeten ze dat zeker doen.

BART VANNIEUWENHUYSE | Ik denk dat de tijd gekomen is om ook ernstig aan nieuwe, innovatieve transportsystemen beginnen te denken. Ook in Europa begint dat te knagen. Zeker wanneer we dan die groeicijfers zien: 200 procent in de twee komende decennial Ik geloof daar niet veel van, maar goed, er zijn wel wat prognoses die inderdaad uitgaan van een substantiële groei. Wel, dan moeten we gaan nadenken over nieuwe, ongehinderde (soms zelfs ondergrondse) geautomatiseerde, onbemande systemen. Misschien niet binnen tien, maar dan toch zeker wel binnen twintig jaar zullen die technologieën operationeel zijn. Dus moeten we daar vandaag al op inzetten. We moeten heus niet wachten tot alles stil staat en het verkeersinfarct compleet is om beginnen na te denken over toekomstbestendige transportsystemen.

JAN BLOMME | Een kleine kanttekening daarbij... De haveningenieurs die ik ken zeggen: technologisch kan bijna álles, maar het moet betaalbaar blijven – zeker in die competitieve internationale havenomgeving. Maar ik denk dat de evolutie inderdaad wel die richting uitgaat. Neem nu bijvoorbeeld het idee van de overkapping van de ring: tien jaar geleden zou dat ondenkbaar geweest zijn. Als kleine jongen herinner ik me dat we op weg naar het zuiden de hele agglomeratie van Lyon doorreden; die route is vandaag bijna volledig overdekt. Maar die alternatieve vervoerstechnologieën – zelfrijdende vrachtwagens et cetera – zullen wel meer tijd in beslag nemen, onder meer omwille van veiligheid. En wat die tunnels betreft: die zijn ongelooflijk duur...

BART VANNIEUWENHUYSE | Ja, maar je moet de vinger op de knip houden en zo iets goed opvolgen. Ik merk dat er op het vlak van technologie een aantal dingen de laatste jaren heel snel gaan, en we kunnen het ons niet permitteren om die boot te missen. Dat die nieuwe systemen peperduur zijn, dat staat buiten kijf. Maar anderzijds heb je ook een belangrijke maatschappelijke druk. De overlast van wegtransport begint in Vlaanderen toch wel zeer zwaar door te wegen...

De nieuwe wereld

Voelt u op dat gebied ook een mentaliteitsverandering binnen de sector? Ik denk dan vooral aan innovatieve systemen in functie van duurzaamheid.

BART VANNIEUWENHUYSE | De sector stelt zich op dat vlak eerder afwachting op – zeker in Vlaanderen. Maar anderzijds wordt hij wel geconfronteerd met twee dingen. Ten eerste: de druk vanwege de consument om naar duurzame oplossingen te zoeken. We moeten 'groener' beginnen te werken en we moeten vooral betrouwbare supply chains hebben. Die supply chains moeten enige veerkracht hebben, je moet dus over een alternatief beschikken. En anderzijds krijgt de sector te maken met een beperking in capaciteit, op het vlak van equipment en vooral infrastructuur. Als je stilstaat, ben je niet langer betrouwbaar als supply chain. De bedrijven worden dus wel geconfronteerd met de grenzen van het systeem. Sommigen herdenken hun supply chain vanuit de nieuwe ideeën en uitdagingen die op ons afkomen. En ik denk dat dat nieuwe transportsysteem waarover ik het daarnet had, moet passen binnen de denkoefening 'hoe maken we onze supply chain toekomstbestendig of future-proof?' Misschien niet naar 2020, maar dan toch naar 2030 toe. Ik denk dat dát de termijn wordt, dat er op 15 jaar tijd bijzonder veel gaat veranderen.

JAN BLOMME | Klopt. Wat die veranderende mindset betreft: die is nog maar een jaar of tien aan de gang, maar ik ken een paar grote marktspelers in de distributie, waarvan de logistieke managers zeggen dat ze richtlijnen gekregen hebben om op drie jaar tijd hun stukvervoer met honderdduizend ritten te verminderen. In sommige bedrijven is dat echt een onderdeel van de bedrijfsfilosofie. Bij een van de grote marktleiders willen ze mordicus binnen 3 à 4 jaar x-aantal trucks van de weg af krijgen. Of dat op korte termijn haalbaar is, weet ik niet, maar wat je nu alvast kunt doen is via betere communicatie en IT-systemen het aantal lege ritten reduceren. Een betere coördinatie, wat meer samenwerking tussen al die logistieke spelers, en je bent al een heel eind verder. En ik begin nu toch bemoedigende signalen te krijgen: er zijn spelers op de markt die zo'n IT-platform aanbieden waarmee je heel snel vracht kan zoeken, waardoor je vrachtwagen niet leeg moet terugrijden. De projecten die TRI-VIZOR via bundeling tussen verschillende bedrijven realiseert – daarmee kan je op korte termijn al heel veel vooruitgang boeken.