

Bevoorrading in heel Vlaanderen

‘De haven in je winkelkar’



Foto: Leo De Bock

▲ Wijnadviseur Christel Cornet en diensthoofd import David Hofmans: ‘De wereldwijnen van Colruyt komen allemaal binnen via de haven van Antwerpen.’

Als je in de supermarkt een product koopt dat buiten Europa is geproduceerd, is de kans groot dat het via de haven van Antwerpen is ingevoerd en steeds vaker in een container. Onze reporter ging langs bij een winkel van Colruyt en stond versteld van de vele handen die hieraan meewerken.

‘Laat ons bijvoorbeeld de reisweg van wijn even schetsen’, zegt David Hofmans, diensthoofd import bij Colruyt Group terwijl hij ons meeneemt naar de wijnafdeling. ‘We importeren onze wijn van overal in de wereld. Naast de Europese wijnen verkopen wij ook wereldwijnen, bijvoorbeeld uit Zuid-Afrika, Australië of Argentinië. Gezien de productie hiervan in andere continenten plaatsvindt, komen die allemaal in containers aan in de haven van Antwerpen.’

‘In de haven wordt de wijn gelost door de havenarbeiders en voert de douane een controle uit. Ongeveer 80 procent van de wijn wordt verder via het water getransporteerd. Een binnenschipper brengt de wijn immers van Antwerpen naar de haven van Brussel. Het laatste stukje van de

weg wordt afgelegd met de vrachtwagen naar een centraal magazijn. Van hieruit verdelen we de wijn over al onze winkels in het land.’

Het bord van Vlaanderen

Uiteraard doet Colruyt meer dan enkel wijn verkopen. Terwijl we de rekken aflopen, legt David uit: ‘Ook conserven en verse groenten en fruit komen binnen via de haven, en deze producten volgen een gelijkaardige weg. Het is dus een hele economische keten die op gang komt, bij wijze van spreken van op het schip dat aanmeert in Antwerpen tot op het bord ergens in Vlaanderen.’

En waarom dan de keuze voor de Antwerpse haven? ‘De verbinding met havens overal ter wereld en de nabijheid voor onze winkels zijn voor ons de voornaamste troeven’, zegt Hofmans.

‘Het is een hele keten van mensen die ervoor zorgt dat de producten in de winkel komen’

- David Hofmans, diensthoofd import Colruyt Group



Foto: Leo De Bock

Flexibel vervoeren

De enorme hoeveelheden aan producten die via de haven binnen komen, doen vragen rijzen: hoeveel vrachtwagens zijn dit op de weg? Is dat wel ecologisch verantwoord? Bij Colruyt Group zien ze het probleem. ‘Vroeger werd inderdaad alles per truck gedaan. Vandaag zetten wij sterk in op een verschuiving naar meer milieuvriendelijke vervoersmiddelen zoals per schip of trein. Dit zijn bovendien meer betrouwbare middelen, gezien ze niet vaststaan in de file’, zegt David.

Deze alternatieve vervoersmiddelen zetten ze flexibel in. Het eerste deel van het traject is het zeeschip dat van alle uithoeken in de wereld in de haven van Antwerpen aankomt. Dit deel van het traject staat vast en is essentieel. Vervolgens kiest Colruyt het meest aangewezen transportmiddel, binnenschip of vrachtwagen, afhankelijk van het tijdstip en de plaats waar de goederen moeten worden aangeleverd.

David besluit: ‘De vervoerswijzen zijn dus niet op voorhand vastgepind, je kijkt wat er best past afhankelijk van de situatie.’

Sinaasappels op

En hoe ziet de toekomst er dan uit? ‘Steeds meer goederen komen binnen via goederencontainers. Het belang van de haven van Antwerpen wordt dus steeds groter voor ons. Toch merken we dat er soms opstoppingen zijn bij de containerterminals. Dit leidt al eens tot vertragingen in de aanvoer van goederen. Het is dus belangrijk dat er verder wordt in-

gezet op voldoende capaciteit om de goederen af te laden of over te laden op binnenschepen. We zouden niet graag willen dat de toevoer stopt en we bijvoorbeeld tijdelijk geen sinaasappelen of blikjes zalm kunnen aanbieden. Gelukkig kunnen we dit aanpakken bij de Antwerpse haven en zoeken zij oplossingen samen met de andere belanghebbenden.’

Lekkers via de haven



De meeste bananen die in onze supermarkten liggen, komen op schepen binnen vanuit Afrika en Centraal- en Zuid-Amerika.



Zowel de grote chocolademerken als Barry Callebaut en Côte d’Or, maar ook topchocolatiers zoals Dominique Persoone laten hun cacaobonen invoeren via de haven.



Met alle koffiebonen die momenteel behandeld worden in de haven, zou je 27 miljard kopjes koffie kunnen zetten.



In West-Europa wordt enorm veel suiker gewonnen uit suikerbieten. De helft daarvan passeert de haven voor verdere behandeling om uiteindelijk in de winkelrekken hier maar ook wereldwijd te belanden.



De haven van Antwerpen heeft de grootste bierterminal ter wereld. Hier worden 2 miljard pintjes verscheept, van onder meer AB Inbev, die zo over de hele wereld gaan.

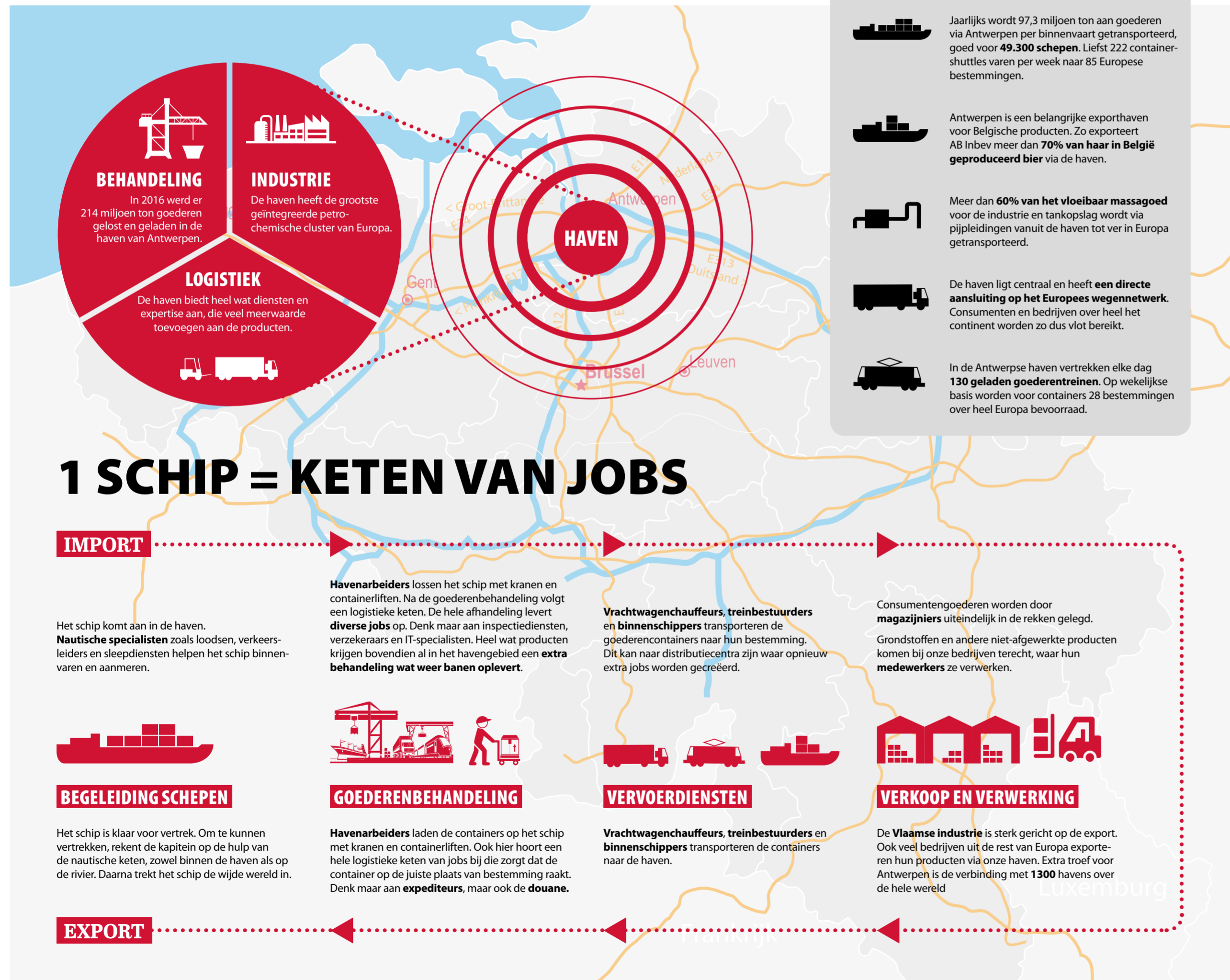


De meeste aardappelen die we eten zijn Belgisch, maar de vroege aardappelen komen uit Egypte, Cyprus en Marokko via de haven op ons bord terecht. We exporteren ook aardappelen, diepvriesproducten en conserven.

Haven creëert jobs en welvaart

Impuls voor heel Vlaanderen

Het belang van de Antwerpse haven kan moeilijk overschat worden. Elk jaar creëert de haven meer dan 20 miljard euro aan economische waarde, en bijna 150.000 mensen waarvan meer dan 60.000 binnen de haven en meer dan 80.000 buiten de haven, hebben er hun job aan te danken. Ontdek hier het economische kloppende hart van Vlaanderen.



Samenwerken voor de toekomst

Om de ontwikkeling van de haven alle kansen te geven organiseert de Vlaamse Overheid het overlegproces 'Extra Containercapaciteit Havengebied Antwerpen'. Alle relevante spelers hebben inspraak over de mogelijke alternatieven om extra containercapaciteit te creëren. We legden enkele van hen drie vragen voor.

1. Wat is jullie rol in het overleg?
2. Waarom is inspraak zo belangrijk?
3. Op welk tussentijds resultaat zijn jullie het meest trots?

Eugène Vanfleteren,
CEO-Cluster Benelux bij CMA CGM, rederij

1. Wij hebben vanuit onze operationele kennis advies gegeven over de verschillende projecten die op tafel liggen. Vooral de aanlegplaatsen voor onze grote schepen zitten vol. Schepen moeten regelmatig wachten. We hebben dus echt meer capaciteit nodig.

2. De aanlegplaatsen moeten in staat zijn grote volumes te verwerken. Oplossingen die hier en daar wat capaciteit creëren, kunnen misschien wiskundig correct lijken maar zijn in de praktijk absoluut niet haalbaar. Daar wijzen wij op.

3. Omdat men naar alle elementen kijkt, voorkomen we dat groeperingen achteraf vinden dat ze niet aan bod zijn gekomen.

Marc Van de Vijver,
burgemeester van Beveren

1. Wij worden voor advies gevraagd en zitten ook in de stuurgroep. Tijdens het openbaar onderzoek hebben wij duidelijk onze mening gegeven over enkele zaken. We hopen dat hier rekening mee wordt gehouden.

2. Het is belangrijk dat de gemeentes die erbij betrokken zijn, erkend worden. Dit wil uiteraard niet zeggen dat er geen beslissingen moeten worden genomen. Uiteindelijk moet de Vlaamse regering weloverwogen kunnen beslissen.

Het is zeer belangrijk dat er rechtzekerheid komt.

3. Wij hebben duidelijk gemaakt dat dat niet enkel een maritiem verhaal is maar men ook oog moet hebben voor het industriële. Vooraleer er verder sprake kan zijn van extra containercapaciteit moet er ook een oplossing komen voor de mobiliteit.

Jan D'Haeyer,
medeoprichter van Shipit, logistiek bedrijf

1. Als betrokken partij zien wij een structurele groei van containertransport wereldwijd. Extra containercapaciteit is dus nodig. Het is een zeer goed initiatief om alle actoren te betrekken, om zo te vermijden dat er later iemand opstaat die niet gehoord is. Alle mogelijke alternatieven moeten degelijk worden beschouwd.

2. Mensen die voeling hebben met de markt, moeten mee kunnen nadenken en advies geven aan de beslissingsnemers.

3. We mogen er trots op zijn dat zoveel wetenschappers en deskundigen gemobiliseerd zijn. De echte resultaten moeten natuurlijk nog komen.

Jan Creve,
woordvoerder actiegroep Doel2020

1. Als Doel2020 proberen wij het algemeen belang te verdedigen. In die zin komen wij op voor de belangen van de bewoners maar ook voor

het behoud van Doel en het ruime poldergebied, een voor Vlaanderen meer dan uniek cultuurlandschap. Wij betwisten niet het belang van de haven of de economie. Maar economie is er voor de mens, niet omgekeerd.

2. Zonder inspraak of tegenspraak loop je het risico dat beslissingen niet of onvoldoende gedragen worden. Je krijgt dan te maken met het recht van de sterkste. Tot wat dat kan leiden hebben we voorbij decennia kunnen vaststellen in Doel. Daar is niemand mee gediend.

3. We zijn tevreden dat er nu is aangetoond dat een verhoging van de containercapaciteit in Antwerpen ook te verwezenlijken is binnen de huidige havengrenzen. Zonder dat dus Doel of de omliggende polder daarvoor moet verdwijnen. Daarmee is er voor het eerst in meer dan 20 jaar een mogelijkheid tot vergelijk tussen de ambities van de Haven en de wensen van de bewoners in de ruime regio. Dat is niet min.

Eddy Wouters,
directeur-generaal Antwerpse Scheepvaartvereniging

1. De voorspelde groei van de wereldhandel en daaruit voortvloeiende containervolumes zal de vraag naar extra behandelingscapaciteit opdrijven. De blijvende aantrekkelijkheid van Antwerpen voor de rederijen hangt af van het aanbod van behandelingscapaciteit en van de mogelijkheid tot uitbouwen van grootschalige operationele clusters.

2. Inspraak is belangrijk omdat er verschillende betrokkenen zijn.

Dankzij de dynamiek van inspraak in dit complex project maakt een eenzijdige oplossing geen kans.

3. De aanpak van dit complex proces is ondertussen voor iedereen inzichtelijk, maar het voorgestelde tijdschema moet nu strikt aangehouden worden om de overheid tijdig de juiste keuzes te laten maken.

Jan Van Mossevelde,
Managing Director PSA Antwerp, goederenbehandelaar

1. Als goederenbehandelaar hebben wij de alternatieven vooral bekeken op hun operationele haalbaarheid. We kijken ook naar de wensen van onze klanten, de rederijen, die zich momenteel verenigd hebben in 3 grote allianties. Gezien de grote volumes die deze allianties met zich meebrengen, zijn de alternatieven die beperkte bijkomende capaciteit creëren volgens ons onvoldoende. Wij zijn de afgelopen twee jaar gegroeid met 15 procent, voor de verdere groei die we verwachten is dringend meer capaciteit nodig. We moeten als haven kijken naar de grotere alternatieven, waarbij we de hub-functie van de haven kunnen versterken.

2. Bij een dergelijk complex dossier is het belangrijk om alle partijen van bij aanvang samen aan tafel te brengen om alle opties bespreekbaar te maken en op die manier te komen tot een gedragen resultaat waarin de verschillende belangen optimaal worden verenigd.

3. We zitten met veel expertise aan één tafel, om met kennis van zaken overleg te plegen.

CEO's roepen op tot constructief overleg

Groeikansen voor de Antwerpse haven

Een haven die jaar na jaar groeicijfers voorlegt, kent onvermijdelijk ook groeipijnen. Hoe we deze het best kunnen aanpakken, vragen we aan een gebruiker van de haven – Marc Pauwels, CEO van chocoladeproducent The Belgian Chocolate Group NV – en de CEO van het Havenbedrijf, Jacques Vandermeiren. Zij roepen op om oog te blijven hebben voor de jobs die de ondernemingen creëren. 'Als ze zich niet in Antwerpen kunnen ontwikkelen, dan gaan ze wel naar Nederland of Duitsland'.

Mijnheer Pauwels, u produceert chocolade in de Kempen en in Oost-Vlaanderen, dat is tientallen kilometers van de Antwerpse haven. Waarom is de haven zo belangrijk voor u?

Pauwels: 'De Antwerpse haven is een van de belangrijkste importhavens ter wereld van cacao. Er is daar een hele industrie rond ontstaan, van opslag, controle en verdere doorvoer van cacao. Zo is de haven de bakermat van onze chocolade-industrie geworden. Dankzij deze expertise hebben wij een vlotte aanvoer van kwalitatieve

'150.000 jobs zouden er niet zijn mocht de haven niet blijven groeien. Dat beseffen we soms te weinig.'

- Jacques Vandermeiren, CEO Havenbedrijf Antwerpen

cacao. Maar het belangrijkste nut van de haven zit in de export: wij kunnen onze chocolade snel en in optimale omstandigheden verdelen in bijna 100 landen wereldwijd. Het is dus onze levenslijn die heel wat jobs creëert en de kans om dit stukje Belgische trots over heel de wereld te verspreiden.'

Vandermeiren: 'Dit is een herkenbaar verhaal dat ook opgaat voor bijvoorbeeld koffie of petrochemische toepassingen. We hebben een uitstekende ligging, in het hart van Europa. Zestig procent van het Europese consumptievermogen ligt in ons direct bereik dankzij de goede verbindingen via de weg, het water en het spoor.'

Wij zijn een uitstekende schakel tussen de invoer van producten en de producenten die ze nodig hebben, en omgekeerd voor de export. Geen wonder dus dat deze activiteiten zich rond de haven ontwikkelen en tewerkstelling creëren.'

Toch werpt de problematische mobiliteit rond Antwerpen daar een schaduw op.

Vandermeiren: 'Het is een geluk dat onze haven groeit, maar dat heeft inderdaad impact op het netwerk en het wegverkeer. Men heeft nu een Toekomstverbond gesloten dat eindelijk een oplossing brengt voor de mobiliteitsproblematiek in en rond de regio. Zonder een akkoord hadden we zeker een ernstig probleem gekregen met onze concurrentiekracht. Een vervoerder kan immers vrij makkelijk beslissen om zijn activiteiten te verplaatsen naar een haven in Nederland of Duitsland. Met verende krachten proberen

we deze problematiek nu aan te pakken. Ook zetten we sterk in op de verschuiving van wegverkeer naar de binnenvaart en het spoor.'

Waarom zou iemand uit Limburg of West-Vlaanderen van de ontwikkeling van de haven van Antwerpen wakker liggen?

Pauwels: 'Kijk naar Nike. Die hebben in het Kempense Meerhout en Laakdal en in het Limburgse Ham enorme hubs uitgebouwd voor de verpakking en dispatching van hun producten.'

Een duidelijk voorbeeld van een internationale speler die kiest voor Vlaanderen dankzij haar verbinding met de haven. Dat creëert dus heel wat jobs in Vlaanderen.'

Vandermeiren: 'Er zijn in alle Vlaamse provincies honderden distributiecentra die zich kunnen ontwikkelen dankzij de haven. Ook hebben heel wat Belgische bedrijven zich door de nabijheid van de haven internationaal kunnen ontplooiën. Denk maar aan het beeldvormingsbedrijf Barco in West-Vlaanderen. Naast de 60.000 jobs die in de haven zelf gecreëerd worden, zijn er meer dan 80.000 jobs daarbuiten dankzij de haven. Deze jobs zouden er niet zijn mocht de haven niet blijven groeien. Dat beseffen we soms te weinig.'

Ook de creatie van extra ruimte voor goederencontainers is een actueel thema.

Pauwels: 'Dat wordt inderdaad de grootste uitdaging. We zien dat de containertrafiek wereldwijd gigantisch blijft stijgen. Als hier geen passend aanbod op komt, gaat dit op termijn onze Belgische concurrentiepositie bedreigen, met alle gevolgen van dien voor onze economische groei en tewerkstelling. Verschepen vanuit andere containerhavens is geen oplossing: zoals voor alle industrieën is ook voor The Belgian Chocolate Group de snelheid van de hele keten van cruciaal belang. We moeten dus anticiperen op de verdere groei van goederencontainers.'

De Vlaamse regering probeert hiervoor via haar overlegproces 'Extra containercapaciteit havengebied Antwerpen' met alle betrokkenen zoals burgerbewegingen, bedrijven en lokale overheden een draagvlak te vinden. Een goed idee?

Vandermeiren: 'Alle belanghebbenden zitten mee rond de tafel en alle alternatieven worden grondig onderzocht en besproken. Onze klanten - het zijn zij die investeren - hebben zo kunnen aangeven wat voor hen het meest aantrekkelijk alternatief is, zowel naar efficiëntie als productiviteit.'

En dan kijken ze naar alternatieven met een Saefthingedok. Uiteindelijk beslist de Vlaamse regering als democratisch orgaan over een optimale oplossing op vlak van tewerkstelling, operationaliteit, milieu, mobiliteit, enzoverder. Hopelijk kan iedereen zich ook achter deze keuze scharen.'

Dan stelt zich de vraag: wat als het mislukt?

Pauwels: 'De buitenlandse ondernemers en investeerders die ik spreek, vragen zekerheid over waar ze investeren. Als wij die niet geven, dan wijken ze uit naar waar ze die wel krijgen. We spreken veel over de nadelige gevolgen van de Brexit, maar we moeten zorgen dat we zelf geen exit uit de markt organiseren.'

Vandermeiren: 'Onzekerheid is het ergste. Het is inderdaad belangrijk dat we het signaal geven dat ondernemers zich in Antwerpen kunnen ontwikkelen. Dat brengt jobs en vooruitgang in heel Vlaanderen. Mijn oproep is dus om te blijven samenwerken met open vizier, het beste alternatief te kiezen voor de extra capaciteit en onze energie te richten op de realisatie daarvan.'



Marc Pauwels (links), CEO van chocoladeproducent The Belgian Chocolate Group NV – en de CEO van het Havenbedrijf, Jacques Vandermeiren (rechts).

Foto: Stefan Dewichere

Meer weten over de ontwikkeling van de haven?

www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
www.complexeprojecten.be
www.ontwikkelinghavengebiedantwerpen.be

Of verneem meer van de haven van Antwerpen via:

www.portofantwerp.com
Facebook, Instagram en Twitter: portofantwerp

Contact

03 205 20 11
communicatie@portofantwerp.com