

De logistieke keten ten dienste van de duurzame ontwikkeling

Op 21 november laatstleden organiseerde de Haven van Brussel, in de lokalen van de Kapiteinsdienst van de Haven van Brussel, haar tweede seminarie rond het thema van de duurzame ontwikkeling. Deze bezinningsvoormiddag was toegespitst op de rol van de logistieke keten in de duurzame ontwikkeling. Verschillende Brusselse havenondernemingen kwamen er getuigen over hun acties ten gunste van de drie componenten van de duurzame ontwikkeling maar ook over het belang dat ze hechten aan hun vestiging te Brussel. Deze workshop was ook de gelegenheid om de resultaten van de studie van VUB-professor Cathy Macharis te onthullen betreffende de milieubaten bij de aanwending van de waterweg te Brussel.

Laurence Bovy, voorzitter van de Haven van Brussel opende deze bezinningsdag met de lessen uit het eerste seminarie in herinnering te brengen: deze was gewijd aan de essentiële rol die het Vergotodok inzake de duurzame ontwikkeling te Brussel speelt. Zij verklaarde onder meer: *“logistiek neemt een dominante plaats in het huidige economische leven. Deze keten bevat heel wat schakels te beginnen bij de bevoorrading van de grondstoffen tot aan het einde, het gebruik van het eindproduct en zelfs meer dan dat: men kan er ook de recuperatie en de verwerking bijnemen na gebruik.*

Onze economie, die meer en meer gemonialiseerd is, met productiecentra vaak ver weg van de consumptiecentra, verplicht dat goederen en producten vele kilometers afleggen tussen de fabricageplaats en de consumptieplaats. De essentiële rol van de logistiek bestaat erin naar optimale oplossingen te zoeken voor de aanvoer van deze goederen en producten naar de plaatsen van consumptie.

Specialisten uit de sector denken al verschillende jaren na over de middelen om de logistieke keten te optimaliseren om een efficiënte en snelle distributie te verzoenen met de doelstellingen van de duurzame ontwikkeling.”

De wil van de Haven van Brussel bestaat erin tot deze drie componenten van de duurzame ontwikkeling aan te sluiten. Wanneer men het over duurzame ontwikkeling heeft, denkt men te vaak enkel aan de bescherming van het milieu en de natuur. Ofschoon dit aspect van primordiaal belang is, is het slechts één van de drie kernelementen van de duurzame ontwikkeling. De activiteiten in de Brusselse haven zijn echter begaan met de thema's van de drie kernzaken:

- Bescherming van het milieu: door vervoer via de waterweg –de minst vervuilende transportmodus- te bevorderen, vermijdt de Brusselse haven jaarlijks dat er zowat 700.000 vrachtwagens Brussel binnenrijden (VUB-studie). Indien de waterweg er met haar handelsactiviteiten niet zou zijn, zou Brussel dagelijks dus 2.000 vrachtwagens extra moeten slikken. De commerciële scheepvaart betekent ook dat er 100.000 ton CO₂ minder uitgestoten wordt.
- Een duurzame economische rol: de in de Brusselse haven gevestigde ondernemingen zijn er veelal reeds lang gevestigd en investeren in hun concessies. Dankzij deze langetermijninvesteringen kan de bestendigheid van de economische activiteit verzekerd worden en dus ook de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De Haven van Brussel voert trouwens een commercieel beleid dat er op gericht is langetermijninvesteringen aan te moedigen door de lengte van de concessies af te stemmen op de investeringen die de ondernemingen doen.
- Een sociale dimensie: de ondernemingen in de Brusselse haven onderscheiden zich in het bijzonder door hun zorg om hun bedienden en arbeiders goede arbeidsomstandigheden te schenken. Dit gebeurt natuurlijk door de arbeidsovereenkomsten die tegenwoordig in belangrijke mate voor werkzekerheid zorgen. Meerdere ondernemingen voeren overigens een belangrijk

preventiebeleid om zoveel mogelijk arbeidsongevallen – in een beroepssector die toch soms risicovol is – te beperken.

Hieronder volgen de samenvattingen van deze bezinningsochtend.

CFNR.

De dag werd aangevangen door de uiteenzetting van Ferenc Szilagyí van de Compagnie Française de Navigation Rhénane, die de containerterminal van de Haven van Brussel uitbaat.

Ferenc Szilagyí beklemtoonde vooreerst het belang van de binnenvaart in de inperking van de vervuilende uitstoot bij het transport, door duidelijk te stellen dat transport via de waterweg de meest milieuvriendelijke transportmodus is. De activiteiten van de Brusselse containerterminal heeft in 2007 Brussel van 7.000 vrachtwagens gespaard. CFNR streeft ernaar zoveel mogelijk het aandeel van de vrachtwagens te verminderen daar de meeste containers voor de voorhaven bestemd zijn. Wanneer transport met vrachtwagens nodig is, spant CFNR zich in om conventies met haar klanten af te sluiten om de vrachtwagens buiten de spitsuren het verkeer in te sturen.

Door de activiteiten van de containerterminal is de modale overslag van baanverkeer naar de waterweg mogelijk geworden voor containers afkomstig uit Antwerpen die, voor de containerterminal in dienst was, via de weg aangevoerd werden. Deze activiteit zorgde ook voor tewerkstelling in Brussel.

Ferenc Szilagyí schetste ook de toekomstvooruitzichten van de containerterminal waarbij tegen 2012 een volume van 25.000 TEU verwacht wordt (17.000 vrachtwagens minder) alsook 30 tot 35 nieuwe jobs en ook de ontplooiing van het transport via het spoor, meer bepaald dankzij de infrastructuurwerken die Infrabel momenteel realiseert.

Ceres.

Jean-Pierre Roels, van de firma Ceres, de grootste maalterij van Europa, heeft er vervolgens aan herinnerd dat duurzame ontwikkeling ook een dagelijkse zorg is voor een meelfabrikant. Zo worden 95 % van de grondstoffen nodig voor de maalterij via de waterweg (68,5 %) en het spoor (25,5 %) aangevoerd. 38 % van de uitvoer gaat via de waterweg, hetzij langs "traditionele" lichters hetzij via containers. De keuze van Ceres om massaal voor de waterweg te kiezen heeft Brussel vorig jaar van 20.000 vrachtwagens gespaard.

Jean-Pierre Roels heeft dan de grote toekomstprojecten ten gunste van de duurzame ontwikkeling aangehaald. Ceres is, voor haar productie, een grootverbruiker van energie. Ze ontwikkelt momenteel een cogeneratieproject: voor een deel van hun elektriciteitsbehoefte gebruiken ze afgedankte spoorwegbalken. Met dit project kan er hernieuwbare energie opgewekt worden waardoor gasuitstoot met broeikas effect gereduceerd wordt.

Ter afsluiting maakte Jean-Pierre Roels de beschouwing van Ceres kenbaar om de vrachtwagens te verminderen die ingezet worden om hun klanten in de Benelux te bedienen, meer bepaald de oprichting van via de waterweg bevoorradde depots, dichtbij de klanten.

Reibel.

Nathalie Geshier van logistiek bedrijf Reibel, presenteerde wel een zeer bijzondere visie van deze firma die opgericht werd op een basis van duurzame ontwikkeling. Enerzijds vanuit logistiek oogpunt omdat Reibel zich, voor rekening van grote internationale organisaties, toelegt op humanitaire logistiek. Maar Reibel biedt ook oplossingen aan voor kleinere economische spelers die vaak uitgesloten worden uit de logistieke keten. Dat geldt onder meer voor de onafhankelijke champagneproducenten aan wie Reibel aangepaste en performante oplossingen biedt om deze producten binnen bereik te brengen op markten die voor hen vaak ontoegankelijk zijn.

Een tweede activiteit van Reibel gebeurt via haar dochteronderneming Belpower: daar wordt hernieuwbare energie geproduceerd en gecommercialiseerd. Zo biedt Reibel aan kleine verbruikers (particulieren) oplossingen die gelijkwaardig zijn aan deze van grote verbruikers. De

productie van deze energie komt tot stand dankzij middelen die 100 % hernieuwbaar zijn: zon, wind en water.

En tot slot: Reibel verhuist eerlang en breidt uit op de linkeroever aan de voorhaven: zij kondigt aan dat ze gebouwen zal optrekken met enkel passieve energie.

Katoen Natie.

De vennootschap Katoen Natie ontwikkelt momenteel als nieuwe klant van de Haven van Brussel de oude Carcoke site om er haar Brusselse logistieke standplaats te vestigen. Liens Schellens lichtte de visie betreffende duurzame logistiek van een van de grootste wereldspelers in logistiek toe. Deze visie begint met een vertrouwensrelatie op lange termijn met de klanten, waardoor er een stevige economische basis tot stand komt alsook een garantie voor toegevoegde waarde voor alle partijen.

Katoen Natie heeft vervolgens de intenties uiteengezet omtrent de bouw van energiezuinige gebouwen en het permanent streven naar oplossingen om de werkmethodes te verbeteren met respect voor duurzame ontwikkeling. Zo bedient een bootpendel in Antwerpen de verschillende sites en zorgt voor een aanzienlijke vermindering van vrachtwagens bij het overslaan van containers.

Katoen Natie wijdt bijzonder veel aandacht aan de arbeidsomstandigheden binnen de onderneming, onder meer via intensieve programma's ten gunste van veiligheid en gezondheid, een permanente vorming van haar personeel, een «welfare@work» maar ook een aanpak om de duurzame mobiliteit bij haar personeel te bevorderen (pendeldiensten en gemeenschappelijk vervoer) of ook nog diversiteit in de werkplaatsen.

Katoen Natie had het tot slot over haar ontwikkelingsprojecten te Brussel, meer bepaald de sanering van Carcoke die momenteel bezig is, en waarvan het afval via de waterweg ontruimd wordt. De ontplooiing van de site zal een werkgelegenheid van 400 mensen tot stand brengen alsook een watergebonden trafiek van 500 000 ton.

Professor Cathy Macharis.

VUB-professor Cathy Macharis heeft de resultaten van haar onderzoek over de milieubaten bij aanwending van de waterweg te Brussel voorgesteld. De resultaten van deze studie spreken voor zich en bevestigen de centrale rol die de Brusselse haven speelt in de duurzame ontwikkeling te Brussel.

700.000 vrachtwagens vermeden te Brussel in 2007.

In 2007 hadden er, om de 4,3 miljoen ton goederen via de waterweg overgeslagen van of uit Brussel te vervoeren, meer dan 255.000 volgeladen vrachtwagens nodig geweest. Wanneer men de scheepvaart te Brussel in haar geheel (met inbegrip van het doorvarend verkeer) bekijkt, met name 7,5 miljoen ton, alsook de trajecten die lege vrachtwagens zouden moeten doen, dan zijn het nagenoeg 700.000 vrachtwagens minder op het wegennet te Brussel.

Jaarlijks 27,5 miljoen euro externe onkosten vermeden.

Het team van professor Macharis heeft voor de eerste maal de externe onkosten precies berekend die dankzij de aanwezigheid van de haven vermeden worden. Op basis van de laad- en losoperaties in 2007 heeft men berekend dat dankzij de haven 11,5 miljoen euro kon bespaard worden, de kosten van files niet meegerekend. Wanneer men rekening houdt met de huidige verkeersopstoppingen op de weg (opstopping bij «matig» verkeer), zijn het een bijkomende 27,5 miljoen euro die vermeden worden.

Tot 81,6 miljoen euro per jaar vermeden in externe onkosten tot in 2015.

Ook de toekomstperspectieven van de haven werden door het team van professor Macharis onder de loep genomen, op basis van de huidige elementen en de strategische opties en projecten uit het Masterplan met horizon 2015 van de Haven van Brussel. Het team bepaalde dat, voor eigen trafieken (zonder transitio) van 5,716 miljoen ton in 2015, de bezuiniging in externe onkosten (verkeersopstoppen inbegrepen) 36,1 miljoen euro bedragen. Indien de problemen ten gevolge van de verkeersverzadiging te Brussel tegen die tijd nog zouden verergeren zou de bezuiniging 81,6 miljoen euro bereiken.

Een consequente CO₂ uitstootreductie.

Ook de CO₂ uitstoot van het watergebonden en het baanverkeer werden geraamd. Daaruit blijkt dat de aanwezigheid van de waterweg en de haven te Brussel momenteel een bezuiniging van CO₂ vertegenwoordigt die voor het eigen verkeer in de haven tussen de 32.590 en 51.545 ton ligt, naargelang het gebruikte scenario en tussen de 67.942 en 108.683 ton CO₂ wanneer men er het op het kanaal doorvarende kanaal meerekent.

Haveninvesteringen te Brussel zijn duurzame investeringen.

Het team van professor Macharis heeft, tot slot, ook de weerslag van de duurzame investeringen inzake infrastructuur, zoals bijvoorbeeld een kademuur, berekend.

Zo heeft de studie zich gebogen over de sociale baten die de bouw van een nieuwe kademuur in de haven genereren, onder de vorm van een analyse van de sociale kosten en baten. Deze investering – a priori duur, 8.500 euro per meter hetzij 1,7 miljoen euro – zorgt, op Belgisch niveau, dankzij de sociale en ecologische voordelen die het meebrengt, voor een positief rendement van 9,38 euro per geïnvesteerde euro. Wanneer men rekening houdt met de kostprijs van de opstoppen klimt de verhouding van het rendement naar 11,84 euro per geïnvesteerde euro. De verklaring voor deze zeer positieve rendementsverhoudingen houdt verband met de beperkte eenmalige investeringskost, aan de lange levensduur en aan de zeer beperkte onderhoudskostprijs enerzijds en aan de jaarlijks vermeden externe onkosten anderzijds. De aanwezigheid van de waterweg en de haveninrichtingen in het hart van de stad Brussel, zorgt er voor dat er met een beperkte investering aanzienlijke sociale en ecologische bezuinigingen kunnen gerealiseerd worden.

Besluiten.

Charles Huygens, directeur-generaal van de Haven van Brussel sloot deze bezinningsochtend af met een samenvatting van de werkzaamheden die het strategische belang en de hoge prestaties van de Brusselse havenondernemingen voor de duurzame ontwikkeling op de voorgrond geplaatst hebben, zowel op sociaal, ecologisch en economisch vlak.

Charles Huygens benadrukte het belang van de overheidsinitiatieven inzake investeringen in infrastructuur op lange termijn ten voordele van de gemeenschap en de ondernemingen, ongeacht of het om kunstwerken gaat, kademuren (9 euro return voor 1 euro investering), logistieke platforms of nog spoorweginfrastructuur.

Charles Huygens wilde graag ook het belang van de collectieve kostprijs voor de samenleving onderlijnen, die veroorzaakt wordt door het baantransport en als voorbeeld haalde hij de gevolgen aan van het ongeval met een vrachtwagen op de ring in november 2006. Dit ongeval veroorzaakte gedurende 6 uur opstoppen, heeft 30.000 mensen klem gezet (met een verlies van 20.000 uur arbeid) en heeft globaal gezien aan de samenleving zo'n 200.000 euro gekost.

Dit voorbeeld moet de overheid aanmoedigen om de externe kostprijs **intern trachten te houden**. Dat doet het «Naiade» programma, onder meer met de steun aan watergebonden containertransport.

Charles Huygens wenste voorts ook nog de aandacht te vestigen op het feit dat de ontplooiing van de maritieme containertransport sneller evolueert dan de containerbinnenvaart met als gevolg dat er nog meer containers op het baanverkeer aangewezen zijn om de consumptiecentra te bereiken. Deze trend zou moeten kunnen omgeslagen worden en het is met dat inzicht dat de Haven van Brussel zal doorgaan met haar inspanningen om de containertransport vanuit de grote kusthavens via de waterweg naar Brussel te intensifiëren.

Ter afsluiting maakte Charles Huygens een allusie op de huidige economische crisis die wel eens de manier waarop goederen vervoerd worden radicaal zou kunnen veranderen. Hij verwees in dit verband onder meer naar de ideeën van Ceres omtrent de bouw van depots die via de waterweg dichtbij hun klanten, bevoorrad worden.