

A photograph of two men in business suits standing in a modern, industrial-looking environment. The man on the left is wearing glasses and a dark suit, while the man on the right is wearing a pinstriped suit. They are both looking towards the camera. The background is a light-colored, possibly concrete or metal, wall with some faint markings.

Antwerp East Port wordt nieuwe binnenhaven

Groep Heylen uit Herentals ontwikkelt langs het Albertkanaal in Grobbendonk een logistiek park. Het bewam hiervoor een concessie van 20 ha van NV De Scheepvaart. Heylen richt zich op multinationals die hier een Europees distributiecentrum willen vestigen en voor hun aan- en afvoer grotendeels gebruik willen maken van het Albertkanaal, om zodoende niet enkel kosten te besparen, maar ook ecologisch verantwoord te werken. Groep Heylen mikt niet enkel op op- en overslag, maar ook op 'postponed manufacturing', de toegevoegde waardelogistiek, die de aangevoerde goederen klaarmaakt voor distributie naar consumenten in Europa, Midden-Oosten en Afrika. Deze activiteiten zouden voor een totale tewerkstelling van 1.000 FTE kunnen zorgen.

INVESTEREN IN BUSINESS EN BUILDINGS

Is Heylen een vastgoedgroep, een bouwpromotor, immobiëlmakelaar of wat dan wel? Niets van dat alles, zegt Marc Luyckx. Wij investeren in business en buildings. Met succes, want met 250 mensen draaien wij een omzet van 250 miljoen euro, zegt Wim Heylen.

Wat business betreft kan dat gaan over participaties of overnames. Groep Heylen was en is actief in verschillende sectoren zoals retail, winkel- en magazijninrichting, steigerbouw, automatische deuren en toegangstechnieken, kantoormachines, horeca (Link21 Resto), businesscentra (Frame 21 Living Offices), distributie in wit- en bruingoed, transport en logistiek, minting, IT & Telecom...

Wat gebouwen betreft heeft Groep Heylen tot nu ongeveer 180.000 m² gerealiseerd. Heylen treedt op als bouwheer voor projecten op maat van de klant. Meestal logistieke gebouwen en steeds met een architecturale meerwaarde en met de nadruk op duurzaamheid. De partners waar Groep Heylen vandaag mee samenwerkt zijn distributeurs van consumentengoederen. Zo opent het in mei 2010 in Roosendaal het Europese distributiecentrum van Warnaco, een 36.000m² groot state-of-



the-art logistiek gebouw. Warnaco verdeelt wereldwijd merken als Calvin Klein en Speedo. Naast alle distributiegerelateerde activiteiten wordt in deze nieuwe vestiging ook het Europese 'shared service center' van Warnaco ondergebracht. Wim Heylen heeft er de glimlach bij dat hij zo'n project over de grens kon realiseren.

In Eindhout werd 56.000 m² gebouwd voor Energizer en Wilkinson, in Geel 20.000 m² voor Flamingo en recent Frame 21 in Herentals met o.a. het Europese distributiecentrum van Pentair. En er was niet te vergeten Link21 in Herentals zelf. Kroon op het werk moet voorlopig Antwerp East Port worden.

Wim Heylen, oprichter en afgevaardigd bestuurder van Groep Heylen, verschijnt anderhalf uur te laat op de afspraak in zijn kantoor in Herentals. In de file gestaan van voor de Kennedytunnel en dan op een slakkengangetje over de ring rond Antwerpen. Zoals zovele duizenden autobestuurders en vrachtrijders elke dag. Hij had niet beter kunnen illustreren hoeveel tijd en geld daarbij verloren gaat en waarom Antwerp East Port (AEP) in Grobbendonk voor transport van en naar Antwerpen over het Albertkanaal landinwaarts zinvol is.

De mogelijkheid om magazijnen te bouwen op het industrieterrein in Grobbendonk in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) was Heylen niet ontgaan. Antwerp East Port is ons geesteskind, zegt Wim Heylen. Wij hebben het initiatief genomen om met de nv De Scheepvaart aan de slag te gaan, bevestigt Marc Luyckx, business development manager. Maar wij zijn geen maritiem bedrijf en wij hebben

geen ervaring in de scheepvaart, binnenvaart of het uitbaten van een terminal. Gelukkig was er complementaire belangstelling van Dubai Ports World, een van de grootste goederenbehandelaars wereldwijd en actief aan drie dokken in de haven van Antwerpen.

Draaischijf

De crisis is in zekere zin een welgekomen geschenk, zegt Heylen. De operatoren van terminals zijn verplicht tot delen en samenwerken willen ze er allen beter van worden. Je moet over de minpunten heen kunnen stappen en geloven in de goeie dingen, onderstreept hij. Ik denk dat het Antwerps Havenbedrijf de ontwikkelingen wel ziet zitten, inclusief de naam. Die zal in het buitenland gemakkelijker deuren openen en er toe bijdragen om van Antwerp East Port een echte satellithaven te maken en niet alleen een containerterminal.



Wim Heylen en Marc Luyckx van Groep Heylen.

Ons land is een logistieke draaischijf maar de ruimtelijke druk op de Antwerpse haven is enorm en de verkeersdruk is bijna onhoudbaar. Daarom zet de Vlaamse overheid in op modal shift die ook door Voka Kempen sinds jaren wordt gepromoot. Met ENA wil de overheid watergebonden activiteiten verleggen naar het binnenland. DP World ziet Grobbendonk als een uit- en instapplaats op een tramlijn naar het hinterland. Het 'transferium' is een satelliet van de Antwerpse haven op 3 u. varen. Door dagelijks enkele schepen over het Albertkanaal te laten varen kan DP zijn positie in de haven verder consolideren.

Van alle goederen die DP World in de Antwerpse haven behandelt, rekent het dat 730.000 TEU of 31 % per schip verder naar het westen kan gaan, 590.000 of 25% oostwaarts en verder 23% naar het zuiden en 20% naar het noorden. DP World verwacht dat in de eerste fase 3% van de oostelijke trafiek of 17.700 TEU via Grobbendonk zal gaan. Dat zijn 11.800 vrachtwagens. Eenmaal op volle toeren en bij 80% truck barge zouden per jaar 160.000 trucks van de weg kunnen gehouden worden.

Tijdsbetrouwbaarheid

De maximum capaciteit van WCT in Meerhout is haast bereikt, meent Luyckx te weten, en dat biedt kansen tot een doorgedreven samenwerking zoals het samen charteren van grotere schepen / duwbakken. Door schaalvergroting is er minder tijdsverlies en worden meer kosten bespaard. Een vrachtwagen naar Antwerpen sturen kost vandaag minstens € 230. De chauffeur moet op een terminal gemiddeld 1 à 1,5 u. in de rij staan, op een inlandterminal heb je dat niet. Reken dat een groot containerschip bv. 200 containers kan laden. Maar even goed kan de terminal stukgoed zoals ijzer en staal behandelen.

Het belangrijkste is evenwel de tijdsbetrouwbaarheid. Met een afstand van 60 km te rekenen van het Deur-

'BUNDELEN' VOOR CONGESTIE-VRIJ EN GROENER TRANSPORT

Grobbendonk Cargo Care is een project van Van Wellen Projectmanagement, goed voor 10 ha op Beverdonk. VWP beheert op dit ogenblik als eindinvesteerder reeds 400.000 m2 opslag en 20.000 m2 kantoren in de Antwerpse haven en omgeving.

Een zeehaven kan niet zonder duurzame hinterlandverbindingen, zegt Raf Michiels van VWP. Om het hoofd te bieden aan toeneemende verkeersdruk en milieuproblematiek bouwt DP World in Grobbendonk een satellietterminal, net buiten de congestiegordel rond Antwerpen. Een deel van de containers die nu via truck langs de overvolle E313 / E34 van en naar Antwerpen gaan, zullen de laatste 30 km per schip naar de containerterminals in de haven vervoerd worden.

Behalve voor overslag van truck op binnenschip en omgekeerd, zal de terminal ook gebruikt worden om vrachten van binnenschepen te groeperen. Nu worden de grote Antwerpse containerterminals te vaak aangelopen door tal van binnenschepen die slechts enkele containers laden en lossen. Door vrachten te bundelen kunnen grotere volumes aangeboden worden. Dit zal de efficiëntie verhogen en de wachttijden aan de terminals in de zeehaven verminderen.

Naast truck-lichter en lichter-lichter overslag zal naast deze satelliet een logistiek park ontwikkeld worden dat kan genieten van dezelfde hoogfrequente verbinding met de zeehaven.

WCT VERLAADT 250.000 TEU

De Water Container Terminal in Meerhout groeide in minder dan tien jaar uit tot een van de grootste in zijn soort in Europa. In 2009 hebben de 58 werknemers in 3 ploegen omgerekend 250.000 TEU verladen. De ontsluiting van de terminal is al die tijd verre van optimaal geweest, maar dat probleem wordt in 2010 verholpen. Beweren dat de grenzen van de groei bereikt zijn, klopt niet, zegt Govers. Het gespecialiseerde Nederlandse studiebureau TBA berekende dat WCT op jaarbasis niet 150.000 containers aan kan, maar 225-250.000 of omgerekend 380.000 à 425.000 twintig-voet containers.

WCT wordt vooral aangedaan door zeereederijen. De bestemmingen liggen hoofdzakelijk in een straal van 60 km, maar vaak ook Luik of Duitsland. Een probleem is altijd om het verkeer zoveel mogelijk in twee richtingen te laten verlopen, dan moeten er geen lege con-

tainers terug. Wat dat betreft mag WCT niet klagen. De aanvoer van volle containers is goed voor 60% van de activiteiten, 40% van de laadkisten gaan vol weer terug.

WTC heeft vijf lichters varen. De trein richting Zeebrugge is in juni stopgezet als gevolg van de economische crisis. Niettegenstaande blijft het aantal behandelingen groeien.

In 2006 kocht Euroports WCT. Later kwam daar Manuport bij dat al Westerlund en CBT Luik beheerde. Euroports neemt vandaag voor tweederde deel in de oprichting van Trilogiport in Luik, de belangrijkste binnenvaarthaven van België. Het andere derde wordt ingebracht door DP World.

WCT zit in Luik dus al met DP World aan de tafel. We gaan kijken of er ook samenwerking mogelijk is in Grobbendonk, besluit Govers.

ganckdok tot Grobbendonk kan precies dat bij wegtransport fout lopen. Over het Albertkanaal is er tussen Antwerpen en Grobbendonk alleen de sluis van Wijnegem. Dit maakt dat de timing, van levensbelang in een kostefficiënte operatie, kan worden gerespecteerd. WCT slaagt er bv. in om een "Nike" container 8 minuten na lossing uit het binnenschip tegen de loskade van het magazijn te plaatsen. Dit moet Antwerp East Port haar klanten op de on-site terminal ook kunnen aanbieden. Meer nog, op de containerterminals aan het Albertkanaal kan vracht ook overgeladen worden op Kempenaars die op de kleinere kanalen kunnen varen, tot de Zuid-Willemsvaart toe.

“ Je moet over de minpunten heen kunnen stappen en geloven in de goeie dingen.”

De containertrafiek is het voorbije jaar drastisch gedaald, maar Wim Heylen gaat ervan uit dat die op middenlange termijn zeker weer zal aantrekken. Elk initiatief om de economische activiteit aan te zwengelen is goed, maar laat het ons dan meteen op een ecologisch verantwoorde wijze doen, zegt hij. De ecologische footprint van de goederen die op de AEP-site behandeld zullen worden, zal zo klein mogelijk zijn,



zonder dat het voor de distributeur of consument meer kost. Voor- en natransport, behandeling on site, op- en overslag, distributie, kortom, voor deze onderdelen van de logistieke keten wil Groep Heylen zich profileren als een volwaardig partner in een duurzaamheidsstrategie. Een middelgroot binnenschip met 150 à 160 TEU houdt minstens 80 vrachtwagens van de baan, die staan voor 3.500 km en 1.000 liter diesel of 2.500 kg CO₂. Komt daarbij dat alle gebouwen in duurzaam materiaal worden opgetrokken en zoveel mogelijk energiepassief zijn en de site wordt uitgerust met milieuvriendelijke toepassingen.