

## Nieuw: Masterclass Breakbulk



24

# IN DIT NUMMER



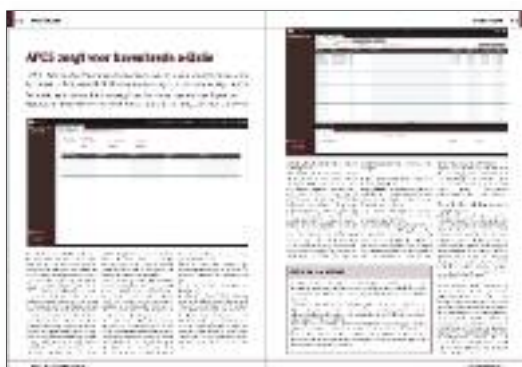
**06**  
BEDRIJF IN  
BEELD



**24**  
DUURZAAM  
ONDERNEMEN



**12**  
PORTICOM



**04**  
FOCUS



## TALENTMANAGEMENT

# 14

Windmolens op Linkeroever - Hamburg Süd - ARS Agencies  
- Kattendijksluis - Deurganckdoksluis - Induss - NYK

Nieuwe opzeggingstermijnen vanaf 1 januari 2012

Jan Van Wesemael - Lode De Maesschalck  
- Marc Huybrechts

Geen plaats voor illegaal afval in Antwerpen



Paul Valkeniers

## Alea iacta est!

**S**tralend opgelijnd op het bordes van het Koninklijk Paleis te Laken stelden ze zich voor: de dames en heren excellenties van de regering Di Rupo I. Elio Di Rupo, zoon van een Italiaanse immigrant, komt veertig jaar na de laatste Waalse premier Edmond Leburton, aan het hoofd van een federale regering. Opgejaagd door ratingkantoren als S&P's, Moody's en Fitch bleek in een tijdspanne van tien dagen toch te kunnen wat voordien onhaalbaar leek. Terwijl elk uur de rentelast van onze Belgische overheid verder steeg, vonden de dames en heren onderhandelaars opeens toch de vereiste 11,3 miljard euro, nodig om ons begrotingshuiswerk af te ronden volgens de richtlijnen – of waren het 'inspiratiebronnen'? – van Europa.

Het is positief om vast te stellen dat de onderhandelaars een aantal van onze aandachtspunten effectief als 'inspiratiebronnen' hebben gebruikt. Zo bevat het akkoord de nodige kapstukken om de ingezette modernisering van onze administratie douane en accijnzen verder te zetten. We hadden wel graag gezien dat de nodige budgetten waren voorzien om bijvoorbeeld de continue dienstverlening onmiddellijk te realiseren. Nu hangt zo'n operatie af van de 'beschikbaarheid van middelen'. We willen als private havensector alvast graag meegeven dat zo'n continue dienstverlening niet noodzakelijk de aanwerving van extra personeel hoeft te betekenen. Een combinatie van een meer flexibele inzet van het beschikbare personeel, ondersteund door performante IT-systemen, kan mogelijk al volstaan.

De ambities van de nieuwe federale regering op het vlak van het goederenvervoer lijken bescheiden. Nochtans drukt 'de politiek' op het belang van meer goederenvervoer via spoor. Die ambitie vereist echter de nodige investeringen. Wij hopen dan ook dat het meerjarenplan dat infrastructuurbeheerder Infrabel volgend jaar zal presenteren, wel degelijk de noodzakelijke investeringen in bijvoorbeeld de tweede spoorwegtoegang zal voorzien.

En uiteraard heb ik ook gezien dat deze federale regering het initiatief aankondigt om, in dialoog met alle betrokken stakeholders, de havenarbeid te moderniseren. Een gelijkaardige oproep tijdens de tweede Staten-Generaal eerder dit jaar is dus niet in dovemansoren gevallen. Wij zullen uiteraard constructief aan deze dialoog meewerken. Een aantal bevindingen die tijdens die tweede Staten-Generaal werden gepresenteerd, kunnen we niet negeren. Zo blijkt dat een flink deel van het contingent havenarbeiders de facto steeds voor één werkgever werken. Statutair zijn dat losse havenarbeiders, maar in de feiten werken ze voor dezelfde werkgever. Die verbondenheid met het bedrijf blijkt ook positieve effecten te hebben op de veiligheid op het werk. Havenarbeiders die steeds voor hetzelfde bedrijf werken, hebben acht maal minder kans op een arbeidsongeval dan een echt 'losse' havenarbeider die voor meerdere bedrijven werkt. Wat oorspronkelijk werd ontwikkeld als één grote pool van losse havenarbeiders voor de vele tientallen goederenbehandelaars in de haven, is geëvolueerd naar een pool van een beperkt aantal bedrijfspools. Misschien moeten we erover nadenken om die feitelijke situatie te formaliseren en over te gaan naar een juridisch vast dienstverband voor het leeuwendeel van de havenarbeiders, aangevuld met een beperkte pool? Een ander aandachtspunt tijdens die sociale dialoog zal ongetwijfeld de ontwikkeling van logistiek in de haven worden. We moeten meer zuurstof geven aan de logistieke activiteiten in onze haven. Het huidige wettelijke kader op de havenarbeid werkt verstikkend, waardoor we opportuniteiten missen. In een regio met nog steeds een hogere werkloosheid dan het Vlaamse gemiddelde, is logistiek een van de opportuniteiten die we beter moeten grijpen. Een aangepast wettelijk kader, dat beter rekening houdt met de eigenheden van de logistiek, zal een win-win voor alle partijen opleveren.

In elk geval kijken wij uit naar een constructieve samenwerking met de nieuwe federale regering.

**20** DYNAMIEK IN DE HAVEN

**10** CEPA-GROEP

**24** NIEUWS VAN DE LEDEN

**04** FOCUS

## portaal HET MAGAZINE VAN ALFAPORT ANTWERPEN & CEPA

COLOFON

**ALFAPORT ANTWERPEN** Brouwersvliet 33, bus 8 | 2000 Antwerpen | Tel. +32 3 205 18 80

Fax: +32 3 231 27 52 | info@alfaportantwerpen.be | www.alfaportantwerpen.be

**CEPA** Brouwersvliet 33 bus 7 | 2000 Antwerpen | Tel. +32 3 221 97 11 | Fax: +32 3 232 38 26

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER** Rudi De Meyer | J.B. Corremansstraat 62 | 2850 Boom

**REDACTIE | TEKSTEN** Stephan Vanfraechem, Rudi De Meyer, Paul Valkeniers, Annemie Morbee (coördinatie)

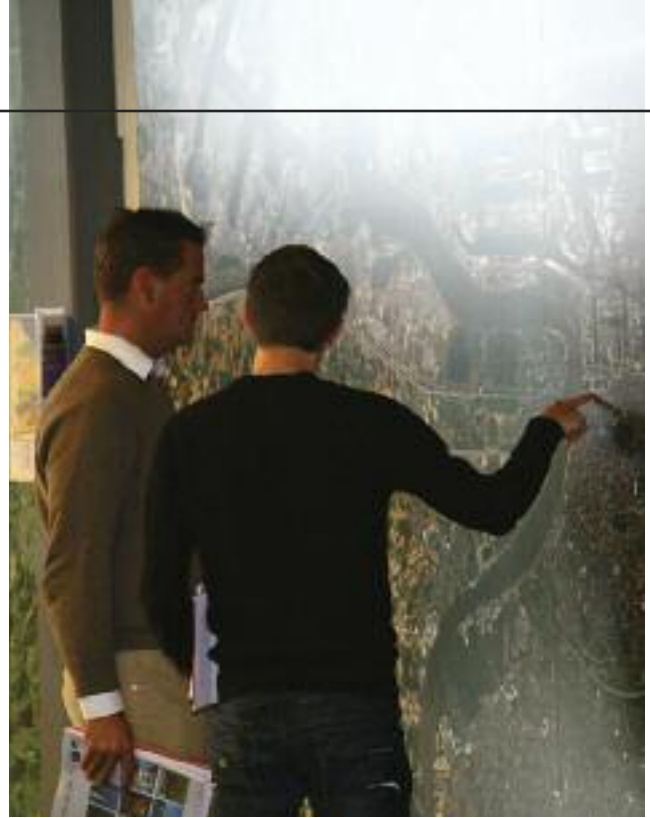


**| EINDREDACTIE** Alfaport Antwerpen, Cepa, Annemie Morbee

**| FOTOGRAFIE** Wouters-Fasseur, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Sandy Quidé (coördinatie)

**| ADVERTENTIES:** mail voor meer info naar stephan.vanfraechem@alfaportantwerpen.be

# Gebundelde krachten voor toekomst in de haven



*Het sectorale netwerk logistiek bundelt de krachten om werkzoekenden, onderwijsmiddelen en het bedrijfsleven 'a perfect match' te bezorgen inzake vraag en aanbod. Meer concreet houdt dit in dat organisaties zoals Alfaport Antwerpen, het Havenbedrijf, de stad Antwerpen, VDAB, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, LOGOS, SFTL (Sociaal Fonds Transport en Logistiek), Portilog, de onderwijsinstellingen en het RTC (regionaal technologisch centrum Antwerpen) vraag en aanbod zo nauw mogelijk op elkaar proberen af te stemmen. Projectleider Marie Schoeters (stad Antwerpen) licht toe.*

Jongeren bereiken en hen attent maken op de boeiende jobmogelijkheden voor hoger- en lager geschoolden in de haven van Antwerpen", is een van de doelstellingen van het sectorale netwerk logistiek. Door de voorheen versnipperde inspanningen en acties te bundelen, wil het netwerk een antwoord bieden op de grote nood aan niet-ingevulde vacatures in het bedrijfsleven van de Antwerpse haven. Haar grote sterkte is dat alle belanghebbende partijen, met allen dezelfde doelgroep, binnen dat netwerk verenigd zijn. Vanuit verschillende invalshoeken wordt een duurzame toekomst voor de haven voorbereid waarbij jongeren niet alleen kennismaken met, maar ook een brede kijk krijgen op wat logistiek allemaal inhoudt.

## Infonamiddagen leerkrachten

Om de medewerkers van morgen te bereiken, moet je ze nu informeren. De ideale toegangsweg zijn de leerkrach-

ten, vandaar dat het sectorale netwerk de afgelopen maanden twee logistieke infonamiddagen organiseerde voor leerkrachten uit het secundair onderwijs. Na een korte introductie over het belang van logistiek voor de Vlaamse economie en de grote toegevoegde waarde en tewerkstelling die logistieke activiteiten in Antwerpen te bieden hebben, werd het kennismakingspakket van Flanders Logistics toegelicht. Dit interactief educatief pakket, uitgewerkt voor leerlingen uit de derde graad van het secundair onderwijs, biedt een op maat gesneden inzicht in het belang van de logistieke keten en de tewerkstellingsmogelijkheden. Het pakket en de bijhorende kant- en klare lesvoorbereidingen voor de leerkrachten, werd vorig jaar door dertig scholen uitgetest en unaniem positief onthaald, maar verder niet erg actief verspreid naar de Vlaamse scholen. Het leerlingmagazine, ontwikkeld op maat van de jongeren, brengt het logistieke verhaal op een erg aantrekke-



lijke en interactieve manier. Om hiervan een idee te krijgen: [www.the-flow.be](http://www.the-flow.be). Daarom besloten de stad en de provincie budget vrij te maken zodat dit educatief pakket gratis kan aangevraagd worden door alle leerlingen in de provincie Antwerpen. Een schot in de roos, zo blijkt, want de nagenoeg 60 leerkrachten die deze infonamiddagen volgden, waren razend enthousiast. Er

staan quasi 2.000 bestellingen op de teller.  
**Havendoedagen**

Een ander initiatief zijn de havendoedagen, die nu voor de derde keer op rij worden georganiseerd, in samenwerking met het Havencentrum Lillo. Het opzet is om leerlingen uit de Antwerpse scholen, uit alle richtingen, op gezette tijden te laten proeven van het haven- en logistieke gebeuren. Er worden specifieke programma's opgezet voor de derde graad uit het lager onderwijs, de eerste en de derde graad van het secundair (ASO, TSO en BSO). Met dit project 'Jonge Haven' worden jaarlijks zo'n 3.000 jongeren bereikt uit alle netten. Dit schooljaar ligt het streefdoel op 4.500. Uniek aan deze aanpak is dat de jongeren meermaals tijdens hun studiericarière worden aangesproken en dit telkens op een zeer specifiek manier. In de lagere school is het nog een speelse kennismaking, in de eerste jaren van het secundair krijgen ze een geleid bezoek aan Lillo Fort, een rondrit met de bus, een maritieme quiz en andere doeactiviteiten, terwijl de oudsten zeer doelgerichte activiteiten en bedrijfsbezoeken krijgen die gericht zijn op een latere studiekeuze. Dit schooljaar wordt een extra focus ge-

kelijk pakket te kunnen aanbieden, doet 'Jonge Haven' een beroep op het bedrijfsleven (zie kader)

### Move your world

POM Antwerpen, RTC Antwerpen en de stad Antwerpen hebben ook een brochure uitgegeven waarin jongeren kunnen kennismaken met de logistieke wereld: jobmogelijkheden en opleidingen staan er op een aantrekkelijke manier in beschreven, afgewisseld met boeiende getuigenissen van jongeren die vanuit verschillende scholingen vertellen over hun job. Deze brochure wordt verspreid over alle scholen in de provincie Antwerpen.

### Servicepunt havenlogistiek

Om de verschillende initiatieven beter op elkaar af te stemmen en de middelen optimaal in te zetten, wordt nagedacht over een servicepunt logistiek waarin de verschillende belanghebbende partijen hun eigen sterktes zouden inbrengen. Dit servicepunt zou bemand worden door een vijftal mensen die elk vanuit hun invalshoek de logistieke mogelijkheden in de haven benaderen en op die manier een antwoord kunnen vormen op vragen van werkzoekenden, leerlingen, onderwijsinstellingen en bedrijven. Zoals de plannen er nu voorliggen, zou dit servicepunt een vaste stek krijgen op het gelijkvloers in het Havenbedrijf en een

gespecialiseerd informatienetwerk vormen voor alle belanghebbenden. Vacatures worden er gebundeld via een VDAB-medewerker, alle mogelijke opleidingsvormen komen aan bod via een onderwijsconsulent ... Naast een informatief en adviserend luik, zal dit servicepunt de consolidatie vormen van de samenwerking die nu met bovenstaande projecten gebeurt. Meer nog wil dit servicepunt gezamenlijke onderzoeken en bevestigingen uitvoeren en vooral: proactief ingrijpen. Zodat binnenkort de haven een duurzaam werknemerspotentieel heeft.

### Gevraagd: bedrijven die hun kennis en deuren willen openzetten

Om de laatste jaren uit het secundair onderwijs te bereiken en hiervoor een kwalitatief programma uit te bouwen, is het project 'Jonge Haven' op zoek naar bedrijven die hun deuren willen openzetten voor een bedrijfsbezoek door BSO- en TSO-leerlingen of die een van hun medewerkers willen afvaardigen om over zijn of haar jobinhoud te komen vertellen aan ASO-jongeren. Interesse?

Neem contact op met Veerle Bauters: [jongehaven@havencentrum.be](mailto:jongehaven@havencentrum.be), 03 250 61 69.



legt op de ASO-richtingen, omdat zij op deze doedagen ondervertegenwoordigd zijn en het toch deze opleidingsvorm is waar de meeste logistieke bachelors uit voortkomen. De stad en de provincie hebben de handen in elkaar geslagen en een extra personeelslid aangeworven die vanuit het Havencentrum Lillo deze doelgroep extra zal bewerken. Om de leerlingen uit het BSO, TSO en ASO een aantrek-





## SPIEGELBEELD VAN DE ANTWERPSE HAVEN

*Geodis, de transport- en logistieke dochter van de Franse spoorwegmaatschappij SNCF, heeft met al zijn divisies een fikse poot aan de grond in de Antwerpse haven. “Nogal logisch”, meent Philippe Baetens, Director Strategic Development Benelux, “Antwerpen is belangrijk voor onze groep in het kader van de internationale supply chains. Het is hier dat wij onze klanten toegevoegde waarde kunnen bieden.” De sterktes van Antwerpen liggen niet toevallig perfect in lijn met de verwachtingen van Geodis.*

**Portaal: U bent binnen de Geodis-groep verantwoordelijk voor de strategische ontwikkelingen in de Benelux. Wat houdt dat precies in?**

**Philippe Baetens:** Ik sta in voor de structurele uitbouw van onze groeupage-activiteiten en tevens voor de ontwikkeling van Supply Chain projecten, om van daaruit nieuwe strategische groei binnen de Benelux te realiseren. Een van mijn objectieven is om geïntegreerde logistieke projecten voor internationale klanten op te zetten, waarbij geheel naar de wensen van de klant een combinatie van de producten van onze

verschillende divisies ingezet wordt. Wij beschouwen dit als een van onze strategische aandachtspunten omdat er internationaal een toenemende vraag is naar dat soort oplossingen. Precies door haar multifunctioneel karakter en de beschikbare expertise biedt de haven van Antwerpen de ideale uitvalsbasis om geïntegreerde oplossingen aan te bieden. Het is dan ook geen toeval dat ik in Antwerpen een kantoor heb. Met de divisie Geodis Supply Chain Optimisation, focussen we ons volledig op dat single point of contact.

**Portaal: In welke klantensectoren zijn jullie actief?**

**Philippe Baetens:** Hightech, FMCG (Fast Moving Consumer Goods), industriële goederen (zoals chemicaliën), automotive en healthcare. Met de vijf verschillende Geodis-divisies spelen wij perfect in op elk stuk van de value chain. Als je naar het begin van deze keten gaat, zit je in grondstoffen, commodities: grote volumes die op de beste en meest efficiënte manier moeten vervoerd worden. Hiervoor is het spoorvervoer uitstekend geplaatst. Binnen dat kader krijg je ook nog het vervoer

van volle vrachten (Geodis Road). Ga je verder in de keten, dan moeten producten in verpakte vorm worden opgeslagen; daar zorgt Geodis Logistics voor. Ga je nog verder in de value chain, richting afgewerkte producten, dan worden de zendingen kleiner en is er nood aan groepagevervoer (Geodis Calberson). Geodis Wilson staat in voor de overzeese import via lucht- en zeevracht en de organisatie van alle tussenschakels. Overkoepelend kan Geodis Supply Chain Optimisation dan weer op vraag van de klant de verschillende onderdelen beheren of optreden als een 4PL.

**Portaal: Wat is precies de meerwaarde van Geodis Supply Chain Optimisation (GSCO)?**

**Philippe Baetens:** Een klant kan de verschillende divisies van Geodis uiteraard steeds individueel benaderen met een specifieke vraag: expeditie, wegvervoer, logistiek (opslag en behandeling), ... Kiest hij er echter voor om de hele supply chain uit te besteden, dan wil hij over het algemeen niet met elk van de verschillende divisies apart praten, maar met één iemand. Binnen GSCO kijken wij naar het type product van de klant, de volumes, de oorsprong, de bestemming ... Op basis van die specificaties gaan we bepaalde divisies van de groep aanspreken die elk naadloos een deel van de logistieke ketting zullen beheren. Het contact van de klant ligt op één plaats: onze Control Tower die de andere onderdelen aanstuurt.

De klant kan echter ook vragen dat GSCO als een 4PL optreedt en zijn supply chain gaat optimaliseren. Op dat moment kunnen ook externe dienstverleners ingeschakeld en aangestuurd worden door de betreffende Control Tower.

**Portaal: Zijn klanten overtuigd van de neutraliteit van een 4PL die afkomstig is uit een groep met eigen assets?**

**Philippe Baetens:** Dat moet je zelf waarmaken. Met de neutraliteit valt of staat alles. En wij hebben bewezen dat we dat kunnen. Een zeer belangrijke en jarenlange partner van onze groep is IBM. Zij beslisten in 2008 om Geodis aan te stellen als 4PL partner. Vanaf dat moment werden de bestaande logis-

tieke afdelingen van IBM wereldwijd geïntegreerd binnen de Geodis groep en worden alle dienstverleners op een 100 % neutrale manier aangestuurd door GSCO.

**Portaal: Hoe belangrijk is een haven als Antwerpen voor SNCF Geodis?**

**Philippe Baetens:** Heel belangrijk, vooral als scharnierpunt binnen de internationale supply chains. Producties worden nog steeds gedelokaliseerd en Europa ontvangt nog steeds meer dan 40 % van alle volumes die wereldwijd worden geëxporteerd. En daartussen zitten de havens. Zij vormen de spil voor de aanvoer van grondstoffen naar grootindustriële centra en voor de aanvoer van consumptiegoederen naar grootstedelijke agglomeraties. Bovendien is een haven als Antwerpen quasi van nature uit multimodaal: wat ons toelaat om ter plaatse voor de klant de beste oplossing te kiezen. Dat is ook de reden waarom Geodis hier een belangrijke aanwezigheid heeft en wij al een aantal jaren van hieruit klanten bedienen in onze vijf kernsectoren.

**Portaal: Twee jaar geleden sloten jullie een joint venture met Nova Natie?**

**Philippe Baetens:** Geodis Nova Logistics. Dat was voor ons een logische keuze omdat we in die joint venture de sterke punten van beide groepen hebben verenigd: de sterke aanwezigheid van een zeer kwaliteitsgedreven bedrijf in de haven, gecombineerd met ons internationaal netwerk en geïntegreerde dienstverlening. Op Linkeroever beschikken wij over een modern magazijn van 8.000 m<sup>2</sup> dat volledig is uitgerust voor de behandeling van gevaarlijke goederen en een algemeen magazijn van 16.000 m<sup>2</sup> dat ook recent werd opgetrokken.

**Portaal: In het Totaalplan van de Antwerpse havengemeenschap staat het supply chain denken centraal. Net zoals bij SNCF Geodis. Welke troeven heeft Antwerpen om dit waar te maken?**

**Philippe Baetens:** Antwerpen heeft dat uniek gegeven van de multifunctionaliteit: een maritiem karakter, een logistiek karakter en een industrieel karakter. Die combinatie past perfect





binnen het supply chain verhaal. Daarnaast zijn we een multimodale gateway waar goederen een toegevoegde waarde krijgen. Bovendien bestaat dat hier al eeuwen. Wij zijn op dat gebied experts als geen ander. Dat is het unieke in vergelijking met andere havens.

**Portaal: Toch is het blijkbaar nodig om die troeven nog beter in de verf te zetten. Wat is daar volgens u voor nodig?**

**Philippe Baetens:** Door een combinatie van ligging, expertise, productiviteit en beschikbare ruimte voor ontwikkeling heeft de haven van Antwerpen als logistieke hub nog een enorm groeipotentieel. Alleen moeten de juiste condities gecreëerd worden, opdat we die troeven ten volle zouden kunnen uitspelen.

Die randvoorwaarden kwamen in het Totaalplan reeds aan bod (mobiliteit, organisatie van de havenarbeid, douane, infrastructuur ...) en dat is effectief datgene waaraan moet gewerkt worden. Geflankeerd door de nodige commerciële inspanningen moeten we er kunnen in slagen om onze ontwikkeling naar de toekomst toe te garanderen. De wereldproductie drijft in onze richting. Het is kwestie om daar op een slimme manier mee om te gaan zodat Antwerpen als logistieke hub nog sterker op de kaart komt te staan.

### **SNCF Geodis**

100 % dochter van de Franse spoorwegmaatschappij SNCF  
Kernactiviteiten: goederentransport en logistiek

Vijf divisies

SNCF Frêt: goederenspoorvervoer (Captrain buiten Frankrijk), zowel bloktreinen als spoorwegoperatoren (Naviland Cargo)

Geodis Logistics: opslag, behandeling en toegevoegde waardediensten

Geodis Road: FTL, containertracties in Antwerpen en Rotterdam, bulkvervoer van vloeibare chemicaliën

Geodis Wilson: organisatie van geïntegreerd lucht- en zeevrachtvervoer met alle gerelateerde documentatie

Geodis Calberson: groepage en expresvervoer over de weg

Geodis Supply Chain Optimisation: geïntegreerde end-to-end supply chain oplossingen wereldwijd, zowel 3PL als 4PL

Aanwezig in 120 landen

Omzet 2010: 8,9 miljard euro

Voertuigenpark: 20.000

Verwerkte zeevracht: 400.000 TEU

Magazijnruimte: 3.000.000 m<sup>2</sup>

Medewerkers 29.000

Vijfde grootste logistieke speler ter wereld

### **Activiteiten in Antwerpen**

Spoorvervoer (Captrain en Naviland Cargo)

Logistieke activiteiten (Geodis Nova Logistics)

Wegvervoeractiviteiten (Geodis Road)

Expeditie (Geodis Wilson)

Groepage en expresvervoer (Geodis Calberson)

Supply chain oplossingen (Geodis Supply Chain Optimisation)

# MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



MSC BELGIUM NV  
Noorderlaan 127A  
B-2030 Antwerpen  
+ 32 3 543 22 00  
[www.msobelgium.com](http://www.msobelgium.com)



# NIEUWE OPZEGGINGSTERMIJNEN VANAF 1 JANUARI 2012: een concreet overzicht

*Vanaf 1 januari 2012 gelden er nieuwe regels bij ontslag. In een eerste poging om de statuten van arbeiders en bedienden dichterbij elkaar te brengen werden de opzeggingstermijnen van beide categorieën lichtjes aangepast. Maar enkel voor werknemers die pas vanaf 2012 in dienst treden. Voor werknemers die reeds in dienst zijn, wijzigen de opzeggingstermijnen niet. Althans nog niet. Want tegen midden 2013 moet nog een veel grotere stap gezet worden en moeten de discriminerende verschillen op het vlak van ontslag tussen arbeiders en bedienden weggewerkt zijn.*

## NIEUWE REGELS VOOR NIEUWKOMERS

De nieuwe ontslagregels gelden enkel voor werknemers die vanaf 1 januari 2012 in dienst treden. De ingangsdatum van de arbeidsovereenkomst is hier bepalend.

Voor de werknemers die vóór 1 januari 2012 reeds in dienst zijn, blijven de oude ontslagregels van toepassing. Waarmee in feite een nieuw onderscheid gemaakt wordt tussen werknemers die vóór of na 1 januari 2012 in dienst getreden zijn.

Meteen ook al een uitzondering: bij arbeidsovereenkomsten die elkaar opvolgen met een onderbreking van maximaal 7 dagen, is de dag waarop de eerste overeenkomst ingaat, bepalend om uit te maken of de nieuwe dan wel de oude regeling van toepassing is. Begon de eerste overeenkomst in 2011, dan zijn de oude ontslagregels van toepassing.

## NIEUWE OPZEGGINGSTERMIJNEN VOOR BEDIENDEN

Het onderscheid tussen de zogenaamde 'lagere' bedienden (jaarloon tot 30.535 EUR) en 'hogere' bedienden blijft bestaan in de nieuwe regeling.

Voor de 'lagere' bedienden, aangeworven vanaf 2012, wijzigen de opzeggingstermijnen niet. Het wettelijke minimum blijft dus ook voor hen gelden, nl. 3 maanden opzeg per begonnen periode van 5 jaar anciënniteit in geval van ontslag door de werkgever. Wanneer de bediende zelf opzegt, geldt een opzeggingstermijn van 1,5 maand of 3 maanden, naargelang de bediende minder of minstens 5 jaar in dienst is.

Voor de 'hogere' bedienden houdt de nieuwe regeling een drastische wijziging in, in die zin dat de opzeggingstermijnen niet meer worden vastgesteld bij overeenkomst tussen werkgever en bediende, of door de rechter, maar dat ze wettelijk vastliggen. Dit betekent meteen ook het einde van berekeningsformules zoals de formule Claeys, althans voor de bedienden aangeworven vanaf 2012.

De nieuwe regeling gaat uit van een opzeggingstermijn van 30 dagen per begonnen jaar anciënniteit in geval van opzegging door de werkgever. De opzeggingstermijn mag hierbij echter niet korter zijn dan die van de 'lagere' bedienden. Merk op dat deze opzeggingstermijnen uitgedrukt worden in dagen in plaats van in maanden:

Anciënniteit bediende	Opzeggingstermijn werkgever (na proef)
< 3 jaar	91 dagen
< 4 jaar	120 dagen
< 5 jaar	150 dagen
< 6 jaar	182 dagen
vanaf 6 jaar	30 dagen per begonnen jaar

Daarnaast werd ook de mogelijkheid behouden om de opzeggingstermijn vast te leggen bij de indiensttreding voor bedienden met een jaarloon van meer dan 61.071 EUR.

Nieuw is, dat voor de berekening van de anciënniteit, de werkgever in bepaalde gevallen zal moeten rekening houden met de periode waarin de bediende, voorafgaand aan de aanwerving, bij hem als uitzendkracht werd tewerkgesteld. Dit kan maximum één jaar extra anciënniteit opleveren, indien de bediende nadien in dezelfde functie aangeworven werd.

Wanneer de (hogere) bediende zelf opzegt, gelden volgende termijnen:

Anciënniteit bediende	Opzeggingstermijn bediende (na proef)
< 5 jaar	45 dagen
< 10 jaar	90 dagen
≥ 10 jaar	135 dagen
≥ 15 jaar én jaarloon > 61.071 EUR	180 dagen

Toch ook nog even dit: alle andere ontslagregels gelden ook voor de nieuwkomers. We denken hierbij aan de opzeggingsmodaliteiten tijdens de proefperiode, de verkorte opzeggingstermijnen met het oog op pensioen, de mogelijkheid voor de bediende om een tegenopzegging te doen ...

#### NIEUWE OPZEGGINGSTERMIJNEN VOOR ARBEIDERS

Voor de arbeiders die vanaf 2012 in dienst treden, gelden in geval van opzegging door de werkgever volgende opzeggingstermijnen:

Anciënniteit arbeider	Opzeggingstermijn werkgever (na proef)
<6 maanden	28 dagen
6 maanden tot < 5 jaar	40 dagen
5 jaar tot < 10 jaar	48 dagen
10 jaar tot < 15 jaar	64 dagen
15 jaar tot < 20 jaar	97 dagen
vanaf 20 jaar	129 dagen

Het gaat hier om een verhoging van de opzeggingstermijnen van cao nr. 75 met 15 %. Wanneer de opzegging uitgaat van de arbeider, blijven de opzeggingstermijnen ongewijzigd: 14 dagen wanneer de arbeider nog geen 20 jaar in dienst is, en 28 dagen wanneer hij 20 jaar of langer in dienst is.

#### Sectorale afwijkingen

Sectoren met afwijkende opzeggingstermijnen (d.w.z. sectoren met opzeggingstermijnen vastgelegd bij koninklijk besluit of met regelingen die hen bv. omwille van financiële compensaties bij ontslag uitsluiten uit het toepassingsgebied van cao 75), mogen voor hun arbeiders, aangeworven vanaf 2012, de bestaande sectorale regelingen voorlopig blijven toepassen. Deze sectoren moeten evenwel vóór 1 januari 2013 beslissen of ze hun afwijkende opzeggingstermijnen behouden of verhogen. Bij gebrek aan akkoord hierover worden de sectorale opzeggingstermijnen voor ontslagen vanaf 1 januari 2013 (van arbeiders aangeworven vanaf 2012) verhoogd met 15 %.

Net als bij de bedienden zal ook voor arbeiders die vanaf 2012 in dienst treden, een periode van tewerkstelling als uitzendkracht kunnen meetellen als anciënniteit voor de berekening van de opzeggingstermijn. Daarnaast blijven ook hier de andere ontslagregels gelden voor de nieuwkomers: de regels voor opzegging tijdens de proefperiode, de mogelijkheid om verkort op te zeggen tijdens de eerste 6 maanden van de arbeidsovereenkomst, het willekeurig ontslag ...

Ook de crisispremie, een compensatie voor de lagere opzeggingstermijnen voor arbeiders, blijft behouden. Vanaf 1 januari 2012 wordt deze ontslaguitkering volledig door de RVA betaald, aan alle ontslagen arbeiders, ongeacht de datum van indiensttreding.

#### NIEUWE VERSIE FORMULE CLAEYS

Zoals eerder aangestipt blijven de bestaande ontslagregels gelden voor de bedienden in dienst vóór 1 januari 2012. Voor de 'hogere' bedienden moeten de opzeggingstermijnen dus nog steeds in onderling overleg vastgelegd worden en behoudt de formule Claeys haar nut.

Deze formule, die gebaseerd is op een analyse van recente rechterlijke uitspraken, werd als volgt aangepast:

- jaarloon tot 120.000 EUR:  
(anciënniteit x 0,87) + (leeftijd x 0,055) + (jaarloon/1000 x 0,038) - 1,95 = maanden opzeg
- jaarloon vanaf 120.000 EUR:  
(anciënniteit x 0,87) + (leeftijd x 0,055) - (jaarloon/1000 x 0,0029) + 2,96 = maanden opzeg

De aangepaste formule resulteert in iets lagere opzeggingstermijnen dan haar voorganger.

HERVORMING ONTSLAGRECHT: twee concrete voorstellen

De nieuwe opzeggingstermijnen zullen alleszins geen lang leven beschoren zijn. Het Grondwettelijk Hof heeft de wetgever immers de opdracht gegeven om tegen uiterlijk 8 juli 2013 de ongelijkheden tussen arbeiders en bedienden o.m. op het vlak van de opzeggingstermijnen weg te werken (zie vorige editie van Portaal).

Meteen ook de aanzet voor een aantal juridische denkers om een eigen voorstel te lanceren. Zo o.m. het voorstel van Claeys en Engels dat een geharmoniseerde opzeggingsregeling inhoudt.

Het voorstel gaat uit van een opzeggingstermijn van 1 maand per gewerkt jaar, zowel voor arbeiders als bedienden, met een minimum van 3 maanden opzeg en een maximum van 12 maanden. Om de kost voor de werkgevers te beperken, wordt de opzeggingsvergoeding vrijgesteld van sociale zekerheidsbijdragen. Behalve tijdens de proefperiode, zal de werkgever ook elk ontslag moeten motiveren, anders wordt de opzeggingstermijn met de helft verlengd. Werkgever en werknemer zouden in dit voorstel ook kunnen onderhandelen over een hogere termijn. Dit voorstel is vooral eenvoudig en rekent af met het onderscheid tussen arbeiders en bedienden. De opzeggingstermijnen voor de arbeiders verhogen drastisch, maar voor bedienden met veel dienstjaren worden zij aanzienlijk beperkt.

Echt vernieuwend is het voorstel voor een nieuwe arbeidsovereenkomstenwet van professor Rauws (VUB). Dat voorstel herschrijft volledig het arbeidsrecht en werkt hierbij het onderscheid weg tussen arbeiders en bedienden.

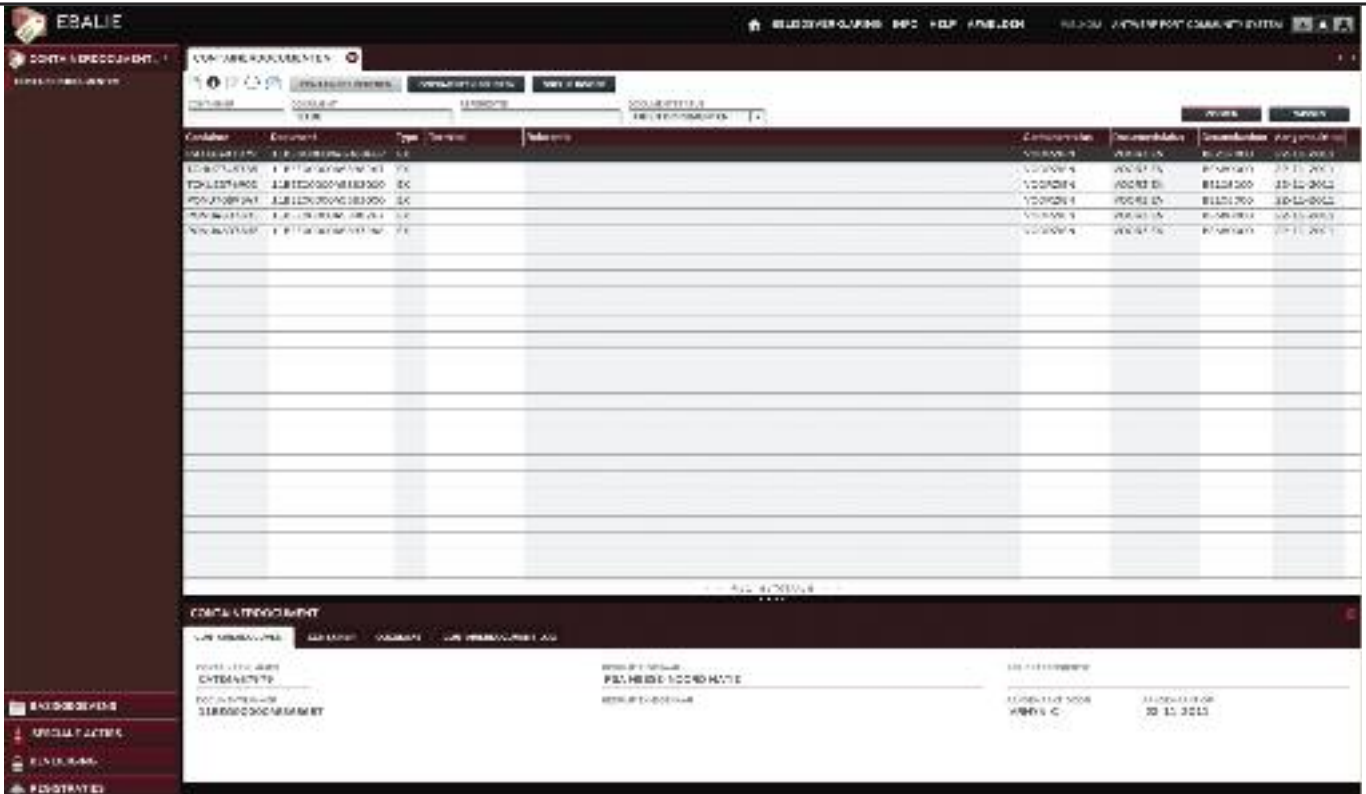
Wat de opzeggingstermijnen betreft, gaat ook dit voorstel uit van 1 maand opzeg per jaar anciënniteit, maar zonder minimum en met een maximum van 18 maanden. De ontslagregeling wordt opgefrist met verschillende nieuwigheden: een opleidingsrecht tijdens de opzeggingstermijn, de invoering van een korte afkoelingsperiode bij een ontslag om dringende reden, het niet meer verlengen van de opzeggingstermijn met vakantie- en ziekteperiodes, de invoering van een spaarsysteembijdrage (1 % ten laste van de werkgever) waarvan de opbrengst bij ontslag of pensioen door de werknemer kan opgevraagd worden ...

De nieuwe arbeidsovereenkomstenwet van Rauws biedt verder onderdak aan een hele reeks regelingen die nu in andere of aparte reglementeringen thuishoren: de vakantiewetgeving, de feestdagenwet, de loonbeschermingswet. Ook een aantal cao's van de Nationale Arbeidsraad werden in de wet geïntegreerd.

Kortom, dit voorstel geeft vooral stof tot nadenken en heeft mogelijk als grootste verdienste dat het aanzet tot discussie ...

Voor meer informatie: [lutgarde.debruyne@cepa.be](mailto:lutgarde.debruyne@cepa.be)





### Portaal: Op welke terminals is e-Balie van toepassing?

**John Kerkhof:** In Antwerpen op alle terminals van PSA Antwerp: Noordzee terminal (kaai 913), Europa terminal (kaai 869), Churchill terminal (kaai 420), Deurganck terminal (kaai 1742), en ook de MSC Home terminal (kaaien 702-736). In de loop van volgend jaar zal dit ook mogelijk zijn op de terminals van DP World Antwerp: Delwaide terminal (kaai 742) en Antwerp Gateway (kaai 1700). In Zeebrugge kan e-Balie gebruikt worden op de terminals van PSA Zeebrugge: Container Handling Zeebrugge (kaai 202-207) en Zeebrugge International Port (kaai 125-129). Later zullen nog andere terminals volgen. Gesprekken hiervoor zijn lopende met o.a. APMT Zeebrugge en

Independent Maritime Terminals Antwerpen.

### Portaal: Wat moet ik doen om e-Balie te kunnen gebruiken?

**John Kerkhof:** Eerst dient de aangever zich (het bedrijf + de gebruikers) te registreren op de website van het Antwerp Port Community System:

<http://www.portofantwerp.com/register/> zodat we u in de APCS e-Balie applicatie kunnen activeren.

Als zijn bedrijf reeds geregistreerd is voor een andere APCS-applicatie, bijvoorbeeld het Barge Traffic System of Facturen Havenbedrijf, dan dient hij enkel de e-Balie applicatie toe te voegen als extra functionaliteit, via de in gebruik zijnde applicatie(s) of via de eServices

(knop 'functionaliteit aanvragen').

Aangevers kunnen het MRN-nummer en de containergegevens manueel ingeven via de webapplicatie ofwel deze gegevens inladen vanuit de eigen douanesoftware d.m.v. elektronische gegevensuitwisseling in XML-formaat.

### Portaal: Is e-Balie enkel van toepassing voor containers?

**John Kerkhof:** Voorlopig wel. Andere verscheppingsvormen als breakbulk, ro-ro en bulk zijn voorlopig nog niet mogelijk. Zowel de uitvoeraangiften als de transit-aangiften voor uitvoer kunnen via e-Balie aangemeld worden. Bij transit is het nog steeds wettelijk verplicht om het begeleidingsdocument fysiek aan de douane te overhandigen, maar daar staat tegenover dat een transitaanmelding via de APCS e-Balie het voordeel heeft dat de aangever dan ook hiervoor de track & trace mogelijkheid kan benutten.

### Portaal: Hoeveel moeten aangevers betalen om e-Balie te kunnen gebruiken?

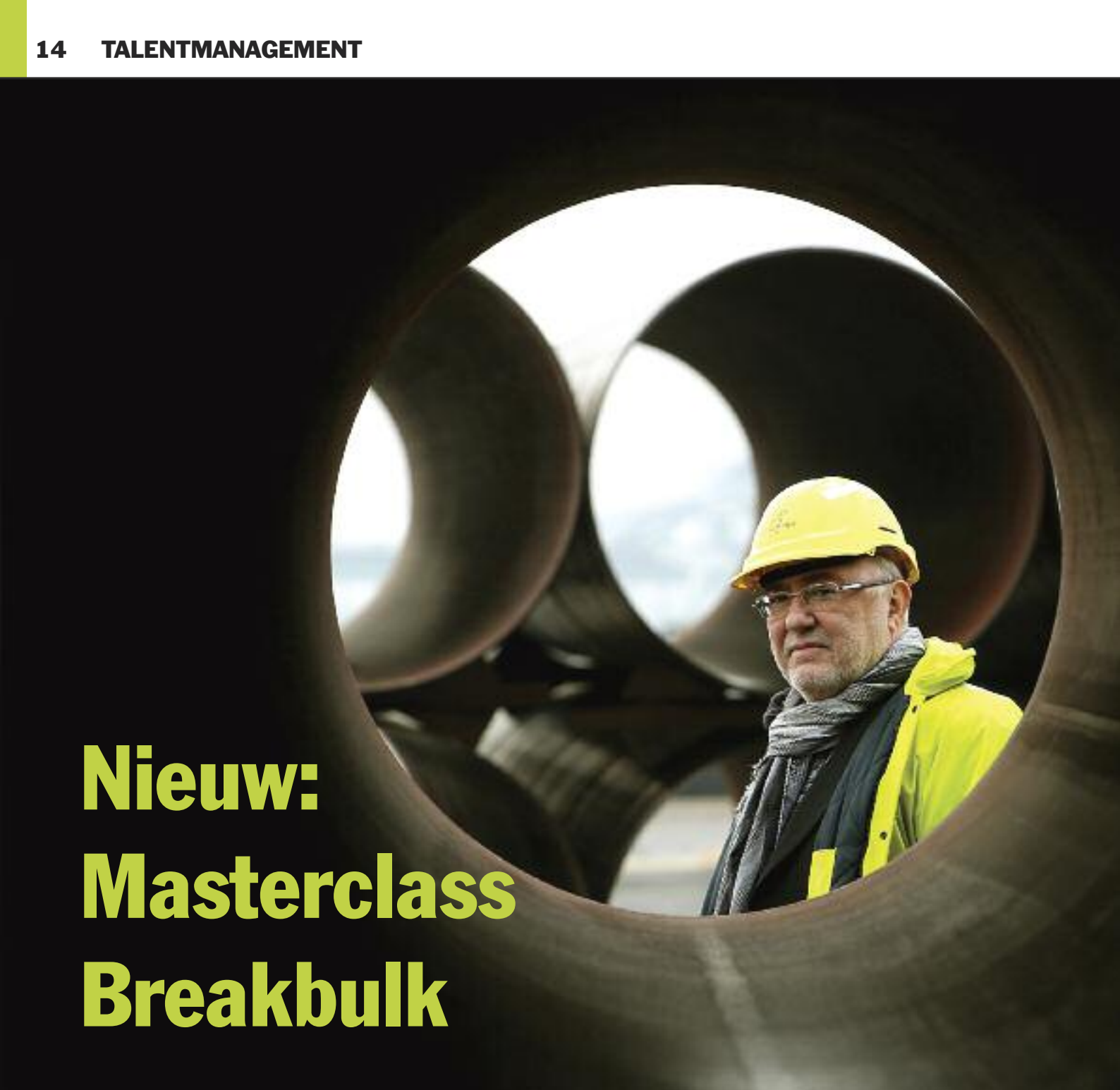
**John Kerkhof:** Het Antwerp Port Community System stelt de e-Balie voor containers kosteloos ter beschikking van de havengebruikers. De communicatiekosten en de aansluiting op het APCS-netwerk worden ten laste genomen van het Havenbedrijf Antwerpen. Eén uitzondering evenwel: indien het bedrijf een communicatieprotocol toepast dat niet standaard door het APCS-netwerk wordt aangeboden, wordt er een eenmalige aansluitingskost verrekend.

## APCS lid van EPCSA

De European Port Community Systems Association (EPCSA) werd opgericht om de concurrentiepositie van Europese zee- en luchthavengemeenschappen te bevorderen door het verder automatiseren van hun havengerelateerde en logistieke processen.

Alle leden hebben binnen EPCSA een uitvoerende rol. Zij benadrukken bij de Europese Commissie de centrale positie van Port Community Systemen en willen gehoord worden bij de opmaak van reglementering met betrekking tot een European single window-concept.

APCS zetelt als lid in de EPCSA-werkgroep Standards & Technologies. Een doorgedreven gebruik van dezelfde standaarden bij automatisatie van maritieme processen is immers in het belang van APCS en zijn gebruikers. Verder zal APCS deelnemen aan de werkgroep die zich bezighoudt met de ontwikkeling van het Europese Port Community systeem.



# Nieuw: Masterclass Breakbulk

*Binnenkort wordt de kick-off gegeven voor een nieuwe en unieke opleiding in de Benelux: een Masterclass Breakbulk. Een opleiding voor iedereen die van ver of dichtbij met het breakbulkgebeuren te maken heeft. Gegeven door mensen die met hun beide voeten in de praktijk staan, zodat interactie gewaarborgd is. De Masterclass Breakbulk wordt georganiseerd door Portilog en met de zeer gewaardeerde ondersteuning van ING als hoofdsponsor en de medewerking van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ITMMA / UA en de beroepsverenigingen ABAS, KVVBG, KBRV, VEA en ASV. Portaal sprak met programmamanager Albert Weynen.*

### Portaal: Waarom een Masterclass Breakbulk?

**Albert Weynen:** Antwerpen is dé breakbulkhaven van Europa. Om deze leidende positie te kunnen behouden en verder te versterken, mag de aanwezige knowhow niet vervagen of verloren gaan. Kennisoverdracht speelt hierbij een sleutelrol. Daarnaast wil deze opleiding mensen inzicht doen krijgen in het breakbulkebeuren en hen meenemen in de internationale veranderingen. En tenslotte kunnen we via deze opleiding het gemeenschapsgevoel versterken binnen onze breakbulkhaven en een netwerking opzetten waarbij mensen niet enkel hun kennis versterken met de knowhow en ervaring van de ander, maar tevens onderling tot nieuwe inzichten komen.

### Portaal: Wat houdt de opleiding precies in?

**Albert Weynen:** Het is een gespecialiseerde opleiding die een bundeling vormt van de professionele kennis van diverse lokale specialisten, allemaal ervaringsdeskundigen in een specifiek vakgebied van de breakbulksector. De opleiding heeft een sterke theoretische en juridische onderbouw, maar is bovenal zeer praktijkgericht. Er wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen op de breakbulkmarkt die een impact hebben op de operationele en commerciële werking van de havens en de betrokken partijen en op de Antwerpse havengebruiken. De opleiding omvat ca. 70 uren, verdeeld over sessies van een halve dag en dit gespreid over meerdere maanden. Circa dertien thema's worden gebundeld in vier modules. Het is de bedoeling om de opleiding op verschillende locaties in te richten, al naargelang de te behandelen thema's.

### Portaal: U hebt een uitgelezen equipe docenten/sprekers kunnen strikken ...

**Albert Weynen:** Iedereen die ik daarover aansprak, stond uitermate positief tegenover dit initiatief, zag de noodzaak ervan in en was onmiddellijk bereid om mee te werken. Ik heb mensen gecontacteerd die

*“We juichen dit initiatief toe. Het komt de kwaliteit en de kennis van de breakbulksector ten goede, zodat de positie van de haven en de bedrijven die actief zijn in deze sector, verder kan uitgebouwd worden. Het is daarbij belangrijk dat men oog heeft voor de veranderende context waarbinnen wij opereren.”*

Maarten Geerardyn, CEO Nova Natie Group

*“De kennis en kunde van onze medewerkers zorgt er nog steeds voor dat Antwerpen de leidende concurrentiële positie op de Europese breakbulkmarkt bekleedt. Om onze toekomst veilig te stellen, is het van primordiaal belang dat deze kennis op alle niveaus verspreid wordt, maar tegelijkertijd ook aangepast wordt aan de huidige juridische en economische omstandigheden. Daarom is DP World Breakbulk oprecht verheugd met dit initiatief dat onze volle steun wegdraagt en waaraan wij zeker onze werknemers zullen laten deelnemen.”*

Eric Noterman, managing director DP World Breakbulk

met hun beide voeten in de praktijk staan en door hun kennis en jarenlange ervaring deskundigen zijn binnen hun vakgebied. De opleiding moet niet enkel een theoretische ‘fond’ geven, maar vooral praktisch toepasbaar zijn. Ik voorzie dat deelnemers zeer praktijkgerichte problematieken kunnen voorleggen, waarbij samen mogelijke oplossingen worden besproken.

### Portaal: Welke thema's komen er allemaal aan bod?

**Albert Weynen:** De organisatie van de havenarbeid, zijn sterktes en zwaktes geplaatst in een Europese context. Het zeeschip en het beladen van schepen, de rol en de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Steel shipping & handling, een belangrijk deelsegment in de behandeling en verscheping van breakbulk in de haven van Antwerpen. Verzekeringen & risk management, met nadruk op de overgang van risico's tussen partijen, het behandelen van cargo-claims en het gebruik van garantiebrieven. Juridische verantwoordelijkheden van de betrokken partijen, met aandacht voor de positie van agent, expediteur en terminaloperator. Verantwoordelijkheden en beperkingen in het kader van de vervoersovereenkomsten, waar in detail wordt ingegaan op de positie van de rederij en op de juridische achtergrond van het cognossement en de internationale verdragen die op het zeevervoer betrekking hebben. Aanlevering

en aflevering van goederen. Boeking van cargo en typecontracten. Shortseaoperaties en coasterbevrachting, het beheer van een heavy lift vloot met nadruk op de operationele en commerciële aspecten, en de structuur, werking en vervoer van goederen via binnenvaart.

### Portaal: Welk doelpubliek verwacht u op deze Masterclass?

**Albert Weynen:** Je zou er verstueld van staan wie er allemaal van ver of dichtbij met het breakbulkebeuren te maken krijgt. De opleiding richt zich naar iedereen die al vertrouwd is met het breakbulkebeuren en zich hierin verder wil verdiepen, hierin een leidinggevende functie bekleedt of wil doorgroeien naar een leidinggevende functie. De thema's die aan bod komen, zijn ook interessant voor wie in zijn functie met de problematiek van breakbulk, of met deelaspecten ervan, in aanraking komt. Ik denk hierbij aan juridische medewerkers, verzekeraars en medewerkers uit de bank- en financiële sector.

### Portaal: Wanneer gaat de opleiding van start?

**Albert Weynen:** In de loop van het eerste kwartaal 2012. We starten met een kick-offsessie die bedoeld is voor allen die betrokken zijn bij havens, scheepvaart en vervoer en waarvoor afzonderlijk kan worden ingeschreven. Professor Theo Notteboom zal tijdens deze sessie dieper ingaan op de marktontwikkelingen in de breakbulksector. Bedoeling van deze sessie is om deelnemers een inzicht te geven in de gewijzigde marktomstandigheden, evoluties en hun impact op de werking van de havens. Zijn inzichten zullen gestaafd worden door praktijkgetuigenissen van enkele belangrijke breakbulkrederijen.

Voor meer info: [www.portilog.be](http://www.portilog.be)

## ING België partner van Masterclass Breakbulk



“Deze opleiding kadert volledig in onze business approach”, verklaart Bram Debruyne, Business Desk Manager Antwerpen-Haven bij ING België.

“In de eerste plaats bepalen de internationale goederenstromen het internationale zakendoen, waarin onze bank een partner kan zijn op het vlak van betaalverkeer, het indekken van munten en grondstoffen, en het structureren van de financieringen via documentaire kredieten.

In de tweede plaats sluit dit aan bij het internationale karakter van onze bank. Breakbulkverkeer is een business waar meerdere landen wereldwijd bij betrokken zijn en het is ook vanuit die optiek dat wij werken.

Ten derde willen wij ons als ING onder meer positioneren als een transportlogistieke bank in Antwerpen, in België en op Europees niveau.”

Afgelopen najaar heeft professor Theo Notteboom van het ITMMA, in opdracht van ING, een studie uitgebracht over de Rijn-Schelde Delta waaruit de noodzaak bleek dat deze havens moeten investeren in innovatie en de relaties met het achterland. ING investeert doelbewust in studies zoals deze, om de cliënten bijvoorbeeld proactief te kunnen bijstaan in hun dagelijkse bedrijfsvoering. De doorgedreven sectorspecialisatie voert ING ook door op Europees niveau. ING is aanwezig in meer dan 40 landen. Jaarlijks wordt de International Business Week georganiseerd waarbij Belgische bedrijven de gelegenheid krijgen om met verschillende landenexperten van gedachten te wisselen en om hen de investeringsmogelijkheden in die landen te schetsen.

“De Masterclass Breakbulk zal uiteraard ook bijgewoond worden door een selectie van ING-medewerkers. Hierdoor wordt ook de kennis van de ING-experten verhoogd, waardoor ING zich nog beter kan positioneren in de transport en logistieke sector”, besluit Bram Debruyne.



“Vanzelfsprekend sta ik uitermate positief tegenover dit initiatief: het is levensnoodzakelijk voor de haven. Het is tevens van groot belang dat dit niet enkel wordt aangeboden aan stouwerijen, maar aan iedereen in de logistieke keten die hiermee te maken heeft zodat iedereen weet wat de reikwijdte is van het breakbulkgebeuren. Ik zal mijn mensen zeker stimuleren om daarnaartoe te gaan.”

Fernand Huts, CEO Katoen Natie

“De Masterclass Breakbulk beantwoordt aan een behoefte van onze haven, waar breakbulk een nicheactiviteit is geworden en de jongeren hierin niet volledig zijn opgeleid. De knowhow bevindt zich bij de oudere generatie.

Daarnaast zal zo’n opleiding ongetwijfeld een positieve uitstraling hebben voor de haven van Antwerpen.

Ik ben vast van plan om medewerkers aan deze opleiding te laten deelnemen. Natuurlijk voorzien wij in huis een ‘learning on the job’, maar het is nuttig om ook de theoretische zaken te kennen en een breder zicht te krijgen op het breakbulkgebeuren dan enkel datgene wat Euroports aangaat. Bovendien zal ik ook onze ervaren werknemers aanraden om deze opleiding te volgen: hoe breder de kijk, hoe beter.”

Marc Pirenne, CEO Euroports

“Ik vind dit een fantastisch initiatief. Als we onze voorsprong inzake breakbulk willen behouden, is dit het minimum dat we moeten doen. Ik verwacht dat hieruit nog meerdere initiatieven zullen groeien en ik ben dan ook van plan om ons personeel aan deze Masterclass te laten deelnemen. Natuurlijk geven wij intern de nodige opleidingen, maar van breakbulk kan je nooit genoeg afweten. Wij steunen deze Masterclass dan ook ten volle.”

Peter Van den Eynde, managing director Wijngaard Natie



## Your ONE STOP SHOP for :

- Sea, air and road transportation
- Warehousing & handling
- Full customs clearance
- Industrial packaging
- Lashing & securing cargo
- Logistical solutions
- Physical distribution
- National and international removals
- Relocation assistance
- Industrial & project removals

**YOUR PREFERRED PARTNER IN MOVING & LOGISTICS**



## WANT TO KNOW MORE ABOUT US ?

Gosselin Group Headquarters - Belgium :

Belcrownlaan 23 • 2100 Antwerp • T +32 3 360 55 00 • F +32 3 360 55 79 • [info@gosselingroup.eu](mailto:info@gosselingroup.eu) • [www.gosselingroup.eu](http://www.gosselingroup.eu)

# Geen plaats voor illegaal afval in Antwerpen

*Enkele maanden geleden kwam de Antwerpse haven in de pers als zou de trafiek in tweedehandswagens als verpakking dienen voor het exporteren van illegaal afval.*

*Recent keurde de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een nieuw reglement voor de export van tweedehandsvoertuigen goed. Vanaf 1 januari 2012 zal nog strenger worden toegezien op de verscheping van tweedehandsvoertuigen. De voorwaarden waaraan die voertuigen voortaan moeten voldoen, staan voortaan beschreven in een 'Reglement voor het behandelen van tweedehandsvoertuigen in de haven van Antwerpen'. Niet alleen de voertuigen, ook de bijladingen zullen scherper worden gecontroleerd. De private havensector nuanceert de berichten over de massale export van illegaal afval via tweedehandsvoertuigen, maar neemt ook haar verantwoordelijkheid op. Paul Plomteux, secretaris van het KVVBG (Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen) en expert ter zake, licht toe.*

**Portaal:** We vervoeren illegaal afval via tweedehandsauto's naar Afrika, zo lijkt het. Is de berichtgeving in de pers correct?

**Paul Plomteux:** Allereerst even stellen dat in Antwerpen de roortrafiek, van oudsher sterk aanwezig. In 2010 klokte het deze goederenstroom af op 3,9 miljoen ton. Een belangrijk deel daarvan zijn nieuwe auto's. Antwerpen is een wereldspeler voor wat betreft de distributie van nieuwe wagens. Veel van deze nieuwe wagens worden in Antwerpen in de zogenaamde PDI-centra klaargemaakt voor de finale klant. Antwerpen is echter ook de grootste exporthaven van tweedehandswagens in de Hamburg-Le Havre range. In de recente berichtgeving heeft men een aantal zaken door elkaar gegooid en het kind met het badwater weggespoeld. Wat zijn de feiten? Tweedehandswagens zien er niet nieuw uit. Bovendien worden de kostbare onderdelen aan de buitenkant (zoals lampen en spiegels) vaak verwijderd, om diefstal te voorkomen. Bij sommige mensen roept dit beeld onterecht de connotatie 'afval' op. Ik ontken ook niet dat zeker in het verleden een minderheid van die tweedehandswagens volgestouwd waren met spullen bestemd voor de Afrikaanse markt.

**Portaal:** Om dit tegen te gaan heeft de private havensector samen met bepaalde overheidsadministraties in 2005 al een aantal maatregelen uitgetekend?

**Paul Plomteux:** Zes jaar geleden besloten de Antwerpse goederenbehandelaars en expediteurs die tweedehandsauto's verscheepten, een code of conduct op te stellen waarin stond waaraan de auto's moesten voldoen om te mogen verscheept worden. We deden dit uit veiligheidsoverwegingen, maar ook om komaf te maken met een aantal wanpraktijken, want er zaten effectief regelmatig wrakken tussen die auto's. Een jaar later bevestigde een studie van het ministerie van Leefmilieu dat onze inspanningen resultaat opleverden. In 2009 kwam er een verhoogde staat van paraatheid bij de havenkapiteinsdienst, mede onder druk van Europa, die de export van illegaal afval aan banden wilde leggen. Voor alle duidelijkheid: als private havensector ondersteunen wij dit voor de volle 100%. Maar we willen niet dat de effectief rotte appels die er nog tussen zitten, het beeld van de ganse sector domineren. Wij willen een correcte voorstelling van de feiten en dat was in sommige persartikels niet altijd het geval. In 2009 werd door Alfaport Antwerpen een workshop georganiseerd waaruit het volgende bleek:

- tweedehandswagens zijn niet het ideale verpakkingsmiddel om illegaal transport te verschepen. Hier wil ik even opmerken dat tot 90 % van alle afval uitsluitend per container wordt geëxporteerd.
- er zijn effectief een paar zaken gebeurd die niet door de beugel konden inzake veiligheid die dienden aangepakt: de code of conduct voor de behandeling van tweedehandswagens diende verder aangepast
- een nauwere samenwerking tussen verschillende overheidsdiensten (havenkapiteinsdienst, Ovam, de federale, de regionale milieu-inspectie en niet in het minst de douanediensten) drong zich op.
- de Europese regelgeving is maatgevend op voorwaarde dat die in alle lidstaten op dezelfde manier wordt geïnterpreteerd en op het terrein opgevolgd. Met andere woorden: het level playing field mag niet uit het oog worden verloren.

**Portaal: Eerder dit jaar werden een aantal basisprincipes van de code of conduct opgepikt en uitgebreid met nog een aantal andere maatregelen in een tijdelijk reglement uitgevaardigd, door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen?**

**Paul Plomteux:** Inderdaad. Het is die herziene code of conduct die is uitgegroeid tot een tijdelijk reglement voor het behandelen van tweedehandsvoertuigen. Dit reglement is er niet zozeer op gericht om de export van illegaal afval aan banden te leggen, maar in de eerste plaats om de behandeling van die voertuigen te stroomlijnen en er strenger op toe te zien. En een van de maatregelen die de havenkapiteinsdienst heeft genomen is het aanwerven van acht extra mensen die specifiek zijn opgeleid voor het detecteren van afval. Afval in zijn algemeenheid, niet enkel illegaal afval. In dat licht moet je die controles op de auto's ook zien. Het waren auto's die niet voldeden aan het tijdelijke reglement en dus als afval konden beschouwd worden. Dat reglement werd de voorbije maanden, in samenspraak met de verschillende bevoegde autoriteiten, verder verfijnd.

**Portaal: Toch verhindert dit niet dat er bijvoorbeeld illegaal afval wordt geëxporteerd via tweedehandsvrachtwagens of gesloten bestelwagens, waar de inhoud moeilijk met het blote oog te zien is?**

**Paul Plomteux:** Daarvoor hebben we een oplossing. Elke container moet vergezeld worden door een laadlijst, waarin opgesomd wordt wat zich in de container bevindt. Welnu, binnenkort moet ook iedere vrachtwagen en gesloten bestelauto zo'n laadlijst voorleggen. Klopt de laadlijst niet, dan is het de verscheper die voor alle kosten en effecten opdraait. We leggen met andere woorden, de verantwoordelijkheid vroeger in de keten: bij de verscheper. We hopen dat dit afschrikkingseffect tot gevolg zal hebben dat het illegale afval dat via deze weg wordt verscheept, uit onze haven verdwijnt. Want nogmaals: wij, goederenbehandelaars, expediteurs, scheepsagenten, willen 100 % meewerken om het illegaal vervoer van afval een halt toe te roepen. Alleen moet het op een gestructureerde manier gebeuren en moet het level playing field bewaakt worden.

# Portlunch

Jan Peumans (N-VA), voorzitter van het Vlaams Parlement, was te gast op de najaars-Portlunch,, georganiseerd door Alfaport Antwerpen en Ceba.

Peumans was van 1988 tot 1991 adjunct-kabinetschef van minister Sauwens en bevoegd over alles wat te maken had met openbaar vervoer en wegen. Daarna was hij dertien jaar directeur, marketing en strategie van De Lijn. Voor de 95 aanwezigen overliep de voorzitter de belangrijkste knelpunten op het vlak van mobiliteit in en rond Antwerpen.

# VEA-event

Op donderdagavond 8 december organiseerde de VEA haar jaarlijkse eindejaarsevent. In de schitterende Belle Epoque-zaal van het Hilton-hotel trakteerde voorzitter Marc Huybrechts de genodigden op zijn eigen – ondertussen traditionele – eindejaarsconférence. Hij belichtte de vele initiatieven die VEA neemt om het contact met haar leden aan te halen. Marc Huybrechts sprak de hoop uit dat de gesprekken om – na vele jaren actie door de VEA hierover – de mogelijkheid tot directe vertegenwoordiging in te voeren, binnenkort positief zouden worden afgerond. In persoonlijke naam riep Marc Huybrechts ook op om de mogelijkheid tot samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens op een ernstige manier te bestuderen eerder dan grensoverschrijdende samenwerking met Rotterdam na te streven. Verschillende aanwezigen maakten van de gelegenheid gebruik om de voorzitter te feliciteren met zijn aanstelling tot voorzitter van Clecat.





### 55 windmolens op Linkeroever

THV Groene Haven werd enkele maanden geleden weerhouden als operationele partner voor de bouw van het grootste onshore windmolenpark in België. Op de linker Scheldeoever is er plaats voor de bouw van 55 windmolens, wat neerkomt op een energieproductie voor 100 à 120.000 gezinnen. De windmolens worden ingeplant op bestaande bedrijfssites van zo'n 20 à 25 bedrijven. Verwacht wordt dat men begin 2013 kan starten met de bouw van de eerste windmolens. De kostprijs wordt geraamd op 175 miljoen euro. Aangezien luchtverkeersleiding Belgocontrol voor dit park zijn fiat heeft gegeven, kan nu ook op de rechter Scheldeoever de bouw van 36 windmolens worden verdergezet.



### Hamburg Süd zet 'Santa'-klasse in op trafiek naar Zuid-Amerika

De tien schepen van de 'Santa'-klasse die Hamburg Süd heeft besteld bij Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, hebben een capaciteit van 93.430 dwt, 7.100 TEU en een reefercapaciteit van 1.600 aansluitingen. De eerste zes schepen werden ingezet tussen het Verre Oosten en de oostkust van Zuid-Amerika, maar de zevende eenheid, de 'Santa Catarina' vervoegt de kleinere eenheden op de River Plate Express tussen Noord-Europa en de oostkust van Zuid-Amerika. De drie volgende schepen worden opgeleverd in de zomer van 2012.

### Imposante biertanks vanuit Antwerpen naar Valencia

Negen biertanks met elk een gewicht van 38 ton en een totaalvolume van 10.000 m<sup>3</sup> werden onlangs verscheept van de Zuinatie-terminal naar Spanje. De tanks werden aangevoerd per binnenschip en verder doorgevoerd met shortseaschepen. Het traject nam zeven dagen in beslag. ARS Agencies was agent voor beide coasters. ARS heeft zich gespecialiseerd in het transport van conventionele en projectlading, zowel via de binnenvaart als shortsea.



## Oudste toegangspoort tot de historische haven opnieuw geopend

Na twee jaar restauratiewerken en een sluiting van dertien jaar, is de 150-jarige Kattendijksluis opnieuw in gebruik genomen. De sluis vormt een alternatief voor de Royerssluis, die waarschijnlijk in 2015-2016 wordt gerenoveerd. De heropening zal extra impulsen geven aan de pleziervaart en de jachthavens in het Willemdok en het Kempisch dok. De renovatie, die 20 miljoen euro kostte, ging niet zonder slag of stoot aangezien deze sluis de grootste houten sluisdeuren ter wereld heeft.

## Werken voor Deurganckdoksluis gestart

Eind oktober klonk het startschot voor de bouw van de grootste sluis ter wereld op de linker Scheldeoever. De Deurganckdoksluis heeft dezelfde breedte (66 meter) en lengte (500 meter) als de Berendrechtsluis, maar heeft een grotere diepgang (18 meter). De bouw van deze tweede sluis op Linkeroever komt niets te vroeg: "Ze biedt niet alleen een antwoord op het groeiende scheepvaartverkeer naar de linker Scheldeoever, maar ook op de schaalvergroting", aldus minister Hilde Crevits. De sluis zal de toegang verzekeren tot de dokken van het havengebied op de linker Scheldeoever. Aan de kant van het dokkencomplex komt de nieuwe sluis uit op het Waaslandkanaal. Van daaruit heeft het scheepvaartverkeer snel toegang tot alle andere dokken op de linker Scheldeoever: het Doeldok, het Verrebroekdok, het Vrasenedok en het Noordelijke en Zuidelijke Insteekdok.

De sluis ligt 'een bocht hoger' op de Schelde, wat voor de schepen die naar de Waaslandhaven varen, neerkomt op een uur minder vaartijd.

De kostprijs van de nieuwe sluis wordt geraamd op 340 miljoen. In 2016 is ze operationeel.



## Grootste fabriek voor gedemineraliseerd water voor chemie-industrie

Eind september opende Vlaams minister-president Kris Peeters in de Antwerpse haven de grootste fabriek voor gedemineraliseerd water. De Induss I kan dagelijks 19.200 m<sup>3</sup> water, afkomstig uit het Albertkanaal, ontdoen van alle verontreiniging en mineralen. Vooral bedrijven uit de chemie en petrochemie in het Antwerpse havengebied zullen het gefilterde water afnemen. Het hele complex, met bijbehorend pijpleidingnet van 20 kilometer langs de Scheldelaan, werd in één jaar tijd gebouwd. De kostprijs van de installatie bedraagt 30 miljoen euro.

De waterfabriek wordt beheerd door Induss, een dochteronderneming van water-link, die op zijn beurt een joint venture is tussen de watermaatschappijen AWW (Antwerpen) en TMVW (Gent).



## Maidentrip nieuw breakbulkschip NYK

Antwerpen was een van de aanloophavens in de maidentrip van de 'MS Kurushima', het nieuwe breakbulkschip van NYK. Naar aloude gewoonte ontving de kapitein een gedenkplaat uit handen van Eddy Bruyninckx, die de rederij dankte voor de historische samenwerking. NYK stuurt haar schepen al sinds 1896 naar de Antwerpse haven. De coils aan boord van het schip werden gelost bij Zuidnatie.

Een fundamentalistische spellingscorrector is op deze pagina in de vorige Portaal geslopen. Hij maakte, op het moment dat het magazine in druk ging, van Schanulleke Schrankelde, van de Kennedytunnel Kerndelingen, van de Kennedypoorttunnel Kennisdistributie en meer van dat fraais. Gelukkig bleef de schade beperkt tot die ene pagina, maar toch: onze welgemeende excuses.

# Jan Van Wesemael versterkt beleidsteam van Alfaport Antwerpen



*Om de haven- en logistieke bedrijfsgemeenschap voldoende ondersteuning te geven op douanegebied, heeft Alfaport Antwerpen zijn beleidsteam versterkt met een douanespecialist in de persoon van Jan Van Wesemael.*

**Portaal:** Welke taken gaat u binnen Alfaport Antwerpen opnemen?

**Jan Van Wesemael:** Eerst en vooral wil ik duidelijk stellen dat de verschillende beroepsorganisaties die in het verleden in diverse fora douanedossiers hebben behartigd, dit in de toekomst ook zullen blijven doen. Ik zal vooral de Europese projecten zoals centralised clearance, ICS, ECS ... op een pro-actieve manier opvolgen en ervoor trachten te zorgen dat dit opportuniteiten worden voor de leden van Alfaport Antwerpen. Het is de bedoeling dat Alfaport Antwerpen zijn expertise inzake trade facilitation, customs en compliance versterkt. Meer concreet houdt dit in dat ik de verschillende nationale werkgroepen zal bijwonen en hiervan een vertaalslag zal maken voor de leden. Tegelijkertijd is het ook mijn taak om in die werkgroepen praktische input te geven zodat de besluiten die daaruit voortvloeien, werkbaar zijn in de praktijk.

Op lokaal niveau is er ook periodiek overleg met de Gewestelijke Directie Douane en Accijnzen om de specifieke noden in de Antwerpse haven te bespreken. Het is de bedoeling dat ik vanuit Alfaport Antwerpen de gangbare procedures wat meer werkbaar tracht te maken.

## Jan Van Wesemael

- werkte tussen 1986 en 1997 als douaneverantwoordelijke bij de firma Amylum, waar hij alle douaneflows coördineerde, met nadruk op landbouwgoederen en restituties bij uitvoer,
- was vervolgens douaneconsulent in het btw-huis en implementeerde daar vooral douaneprocedures en –douaneprojecten,
- stond gedurende die periode in voor ca. 300 opleidingsdagen.

**Portaal: Centralised clearing is hierbij een 'hot item'?**

**Jan Van Wesemael:** Vanzelfsprekend. Dat je in één Europese lidstaat kan inklaren voor alle goederenstromen die ingevoerd worden in de Europese Unie, kan zijn consequenties hebben voor de fysieke goederenstroom. Sommige multinationals gebruiken dit nu reeds en het is duidelijk dat elke logistieke dienstverlener die mogelijkheid tot grensoverschrijdende douaneprocedures in de toekomst aan zijn klanten zal moeten kunnen aanbieden. Vandaar dat we een pilootproject hebben opgestart met leden van Alfaport Antwerpen om na te gaan hoe dat kan geïmplementeerd worden, wat de praktische consequenties zijn, welke elektronische berichten moeten verstuurd worden ... Vroeger moest een bedrijf dit allemaal zelf uitzoeken, maar ik zal nu de bedrijven hierbij actief ondersteunen.

**Portaal: U hebt dus zowel een internationale, nationale als lokale opdracht?**

**Jan Van Wesemael:** Internationaal is het de bedoeling dat ik de Europese projecten van nabij opvolg. In de European Trade Contact Group wordt het MASP (het Meerjaren Strategisch Plan) stap voor stap uitgewerkt. De ontwikkelingen van deze Europese douaneprojecten zijn uitermate belangrijk om mee te nemen naar de werkgroepen van het Nationaal Forum en de regionale werkgroepen. Het zijn vooruitstrevende concepten die op Europees niveau worden uitgevoerd, dus je hebt alle troeven in handen indien je je daar op lokaal niveau kunt op voorbereiden. Naast het nationale niveau is er ook een overlegforum van de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent over havengereleerde douanezaken die niet echt aan bod komen op nationaal niveau. In dit overleg willen we vooral de havengebonden procedures op elkaar afstemmen.

**Lode De Maesschalck  
secretaris-generaal van  
ABAS**

ABAS, de Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf, heeft in september een herschikking van haar interne organisatie doorgevoerd.

Aanleiding hiertoe was de overstap van John Kerkhof naar APCS, Antwerp Port Community System.

Om de belangenverdediging van de goederenbehandelaars efficiënter te organiseren, besliste ABAS om haar secretariaat aan Cepa toe te vertrouwen.

Lode De Maesschalck, directeur van Cepa cvba, werd benoemd tot secretaris-generaal van ABAS in opvolging van John Kerkhof. Lode De Maesschalck neemt alle dossiers van John Kerkhof over, op enkele na.

Guy Vankrunkelsven, directeur van Cepa cvba, wordt belast met de opvolging van het concessiebeleid, het zeerecht en de dossiers die verband houden met de juridische verantwoordelijkheid van de terminaloperators.

Meer down to earth zal ik mij in Antwerpen focussen op meer werkbare procedures voor de goederenstroom. Hier bundelen we onze krachten met het Havenbedrijf Antwerpen in een taks force trade facilitation waarbij het de bedoeling is om in overleg met de douane werkbare procedures af te spreken. Op die manier vermijden we versnippering en kunnen we meer gewicht in de schaal werpen.

**Portaal: Uit een studie die Portilog afgelopen jaar door Customs4Trade liet uitvoeren bleek overduidelijk dat er behoefte was om de knowhow inzake douane bij de logistieke dienstverleners te versterken. Dit wordt momenteel geconcretiseerd door het uitwerken van een opleidingstraject dat aansluit bij de verschillende loopbaanfasen. Zit dit ook in uw takenpakket?**

**Jan Van Wesemael:** Uiteraard. Het is de bedoeling dat ik alle kennis die ik verzamel in de verschillende overlegfora, op een bevattelijke manier overbreng naar de leden. Op termijn wil ik een website lanceren waarbij ik iedereen over verschillende zaken kan informeren: de resultaten van de verschillende werkgroepen, een stand van zaken van de pilootprojecten, een overzicht van de douanetechnische zaken, bepaalde informatie zoals de onlangs gepubliceerde Nomenclatuur voor 2012 ...

Daarnaast zal ik Portilog ondersteunen bij de ontwikkeling van gespecialiseerde opleidingen inzake douane. Dat is een cruciale factor in de toekomst van de haven. De douanekennis van de medewerkers van logistieke bedrijven is dringend aan een upgrade toe, zeker in het kader van AEO en centralised clearance. Verladers zullen immers in de toekomst van een logistieke dienstverlener verwachten dat hij ook het volledige 'douanemanagement' zal waarnemen.

**Marc Huybrechts voorzitter van Clecat**

Marc Huybrechts, voorzitter van de Antwerpse expediteursvereniging VEA en eerste ondervoorzitter van de Belgische expediteursvereniging CEB, is verkozen tot nieuwe voorzitter van de Europese expediteursfederatie Clecat. In die hoedanigheid volgt hij de Brit Clive Broadley op. Huybrechts was van 2006 tot 2008 voorzitter van VEA, een functie die hij sinds 2010 opnieuw opneemt. Op professioneel vlak was hij oprichter en gedelegeerd-bestuurder van het expeditiebedrijf ART, dat in 2005 werd overgenomen door de groep Gosselin en werd geïntegreerd onder de naam Gosselin Forwarding Services. Huybrechts is momenteel zaakvoerder van het consultancybedrijf Canada Freight Forwarding & Logistics Consultancy. Over zijn nieuwe functie bij Clecat zegt hij: "Ik accepteer dit als een grote eer en ben mij bewust van de uitdagingen die op mijn pad liggen. Ik ben zeer vereerd om het bestuur te delen met zeer bewaarde mensen, afkomstig uit de verschillende EU-lidstaten. Ik beschouw dit als een goed teken en heb alle vertrouwen in de toekomst van Clecat, ondanks de onvermijdelijke moeilijkheden die de huidige crisis in onze sector veroorzaakt."

# Waaslandhaven bereikbaar met pendelbus

*De Waaslandhaven telt meer dan 150 bedrijven. Deze economisch belangrijke regio kampt echter met problemen op het vlak van bereikbaarheid. Het openbaar vervoer is niet aangepast aan de werktijden van de bedrijven, de fiets als vervoermiddel voor woon-werkverplaatsingen is niet populair en carpoolen over de bedrijfsgrenzen heen is eerder een zeldzaamheid. Maatschappij Linker Scheldeoever zocht en vond een oplossing met het pendelbusproject. Portaal sprak hierover met directeur Peter Van de Putte.*

**Portaal:** In 2009 besliste de Maatschappij Linkerscheldeoever om een pendelbusproject op te starten om de bereikbaarheid van de Waaslandhaven te verhogen. Hoe is alles ondertussen geëvolueerd?

**Peter Van de Putte:** We hebben een dossier ingediend bij de Vlaamse overheid dat werd goedgekeurd, waardoor ons project voor vier jaar gesubsidieerd werd. Voor de praktische uitwerking hebben we een beroep gedaan op de vzw Max Mobiel die reeds een pendeldienst had opgestart in de haven van Gent. Daarna volgde een proefperiode en op 1 januari 2010 kon onze 'Linkeroeverpendel' officieel starten. Het initiatief heeft een breed draagvlak: we worden ondersteund door o.a. de gemeente Beveren, de provincie Oost-Vlaanderen, Werkwinkel Beveren, RESOC-SERR (Regionaal Economisch en Sociaal Overlegcomité en Sociaal-Economische Raad) Waas en Dender, VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland en Vooruitzenden (Vormingsfonds voor uitzendkrachten). Ook de drie grootste vakbonden zijn vertegenwoordigd in onze stuurgroep.

Eind juni 2010 stonden er reeds 3.500 bussen ritten op de teller. Deze 3.500 bussen legden samen 90.799 'duurzame' kilometers

af. Doordat elke maand meer en meer bedrijven en vooral pendelaars overtuigd geraken van het ecologische en financiële voordeel van de pendelbussen, werden al heel wat kilometers individueel vervoer met de wagen uitgespaard.

**Portaal:** Hoe ziet het pendelbusaanbod eruit? Moet ik als werknemer gewoon aan een bepaalde halte staan of werkt dit met reservaties?

**Peter Van de Putte:** Er worden momenteel 7 routes aangeboden: drie routes doen alle bedrijven (volgens reservatie) van de Waaslandhaven aan en vier routes rijden naar de Kerncentrale van Doel. **Lijn Merksem – Waaslandhaven:** vertrek aan de kerk op de Bredabaan met stopplaatsen aan de Waaslandtunnel (rechteroever) en aan het Frederik Van Eedenplein op Linkeroever.

**Lijn Zwijndrecht/Beveren – Waaslandhaven:** vertrek aan de kerk van Zwijndrecht met stopplaatsen aan station en Grote Markt in Beveren.

**Lijn Sint-Niklaas – Waaslandhaven:** rechtstreekse verbinding vanaf het station van Sint-Niklaas naar de bedrijven in de Waaslandhaven.

**Lijn Kruikebe – Kerncentrale Doel:** vertrek aan de kerk van Kruikebe met stop-

plaatsen aan de kerk van Zwijndrecht en het Frederik Van Eedenplein Linkeroever.

**Lijn Haasdonk – Kerncentrale Doel:** vertrek aan de kerk van Haasdonk met stopplaatsen aan de Albert Panisstraat in Beveren, Grote Markt Beveren, station Beveren, het kruispunt Dijkstraat/Koolputstraat in Melsele en het gemeentehuis van Kallo.

**Lijn Sint-Niklaas - Kerncentrale Doel:** vertrek aan het station van Sint-Niklaas met stopplaatsen aan de kerk van Nieuwkerken-Waas, in de Kriekelaarstraat in Nieuwkerken-Waas, aan de kerk van Vrasene, de kerk van Verrebroek en de kerk van Kieldrecht.

**Lijn Zelzate – Kerncentrale Doel:** vertrek vanuit Zelzate centrum met stopplaatsen aan de afrit van Moerbeke en Kemzeke. Vanaf 1 januari heeft deze route ook een halte in Sint-Gillis-Waas aan het Kalf.

Op al deze routes worden verschillende vertrekmomenten aangeboden, zowel shift- als daguren en dit zeven dagen op zeven. Pendelaars worden steeds aan de ingang van het bedrijf afgezet en opgehaald, wat het vervoer voor de pendelaar comfortabel maakt.

De eerste bussen vertrekken om 5 uur, de laatste om 23.05 u. Het aanbod wordt

aangepast naargelang het aantal reservaties. Zijn er geen reservaties voor een bepaald uur, dan rijdt de bus niet. Op die manier kunnen we een correcte kostenanalyse maken en is dit project echt milieuvriendelijk.

Reserveren kan via een online-reservatiesysteem op onze website ([www.mlso.be](http://www.mlso.be)), tot 23.59 u op de dag vóór het gebruik van de pendeldienst.

De tarieven variëren van 5 tot 10,5 euro (excl. btw) per rit, afhankelijk van de afstand. Sollicitanten reizen gratis.

**Portaal: Het eerste werkingsjaar kon afgesloten worden met een gemiddelde van 118 gebruikers per dag. Wat brengt de toekomst?**

**Peter Van de Putte:** We onderzoeken de mogelijkheden om te vertrekken vanuit Rechteroever, via de Liefkenshoektunnel. Mogelijke stops op deze route zouden Brasschaat, Stabroek, Schoten ... zijn. Bij deze uitbreiding gaan we ook zeker kijken wat de mogelijkheden zijn om samen te werken met het I-busproject op Rechteroever.

Verder bekijken we extra stops en vertrekmomenten met de geïnteresseerde bedrijven, om zo een flexibel pendelbus-systeem op poten te zetten dat een effectief werkinstrument kan worden of blijven voor de bedrijven in de Waaslandhaven.





## SHIPPING & SIGNALLING SERVICES n.v. s.o.

Antwerpen • Zeebrugge • Gent • Brussel • Oostende • Vlissingen • Torneuzen

### Services and Solutions over and above the rest

Vessel Traffic Information & Communication • Maritime Logistics & Network • Port & Ship Assistance • Maritime Publications  
Satellite & Radio Telecommunications & Systems • Nautical Equipment & Solutions  
Oceanographic • Hydrographic • Ecological • Climatologic and Geological Services & Solutions




Tel.: 03 206 73 50  
Fax: 03 206 73 60  
[info@sss.be](mailto:info@sss.be)  
  
[www.sssgroup.eu](http://www.sssgroup.eu)  
[www.sss.be](http://www.sss.be)  
[www.astron.be](http://www.astron.be)  
[www.asicon.be](http://www.asicon.be)

Bredastraat 136/138  
2060 Antwerpen

DEURGANCK TERMINAL  
NOORDZEE TERMINAL  
EUROPA TERMINAL  
MSC HOME TERMINAL  
CHURCHILL TERMINAL

PSA ANTWERP · Napelsstraat 79, 2000 Antwerpen ·  
TEL: +32 (0)3 260 61 11 · FAX: +32 (0)3 260 62 00  
www.psa-antwerp.be · info@psa-antwerp.be

## Descartes. Making the world a better place by improving logistics

Supply Chain Execution & Visibility ■ Route Planning & Mobility ■ Customs Compliance



- Maximizing logistics productivity and efficiency
- Improving customer service
- Making logistics safe and more secure
- Providing better information leading to better decision making
- Enabling greater corporate social responsibility
- Reducing carbon emissions



Learn more. [www.descartes.com](http://www.descartes.com)  
+32 (0)3 800 06 00

# talent

„Brenghet talent van uw arbeiders en bedienden in vervoering. Laat u daarin bijstaan door een uniek team dat sinds jaar en dag de loon- en personeelsadministratie voert voor werknemers in de haven, in vervoer, logistiek, expeditie en internationale handel. U kunt rekenen op sectorkennis, praktijkgerichte ondersteuning en advies door juristen.“

De haven- en  
logistieke sector  
halen er meer uit op  
[acerta.be/portandlogistics](https://acerta.be/portandlogistics)



Acerta: HR-diensten & advies, tools en administratieve ondersteuning voor HR-verantwoordelijken in de haven- en logistieke sector.

[acerta.be](https://acerta.be)



**acerta**  
PORT & LOGISTICS



**Dredging  
International**

Marine & Waterway Contractor

Member of the DEME Group

**Dredging International nv**  
Haven 1025 - Scheldedijk 30  
B-2070 Zwijndrecht, Belgium  
T +32 3 250 52 11  
F +32 3 250 56 50  
[info@deme.be](mailto:info@deme.be)  
[www.deme.be](http://www.deme.be)

## Havenbouw en onderhoud van vaarwegen: écht specialistenwerk!

De milieuvriendelijke sleeophopperzuiger "Brabo" houdt de toegang tot een wereldhaven als Antwerpen op diepte. Het is maar één voorbeeld van de ontelbare projecten die Dredging International over de hele wereld uitvoert.

Met 150 jaar ervaring, een uitgebreide, moderne vloot en meer dan 4000 specialisten in dienst, heeft Dredging International alle expertise in huis om elk bagger- en waterbouwproject, hoe complex ook, perfect af te werken.