

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

2 juni 2008

HOORZITTING

over duurzame logistiek

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

	Blz.
I. Uiteenzettingen.....	4
1. De heer Alex Van Breedam, Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).....	4
2. De heer Georges Allaert, UGent en voorzitter Instituut Duurzame Mobiliteit	6
3. De heer Evrard Claessens, Universiteit Antwerpen	8
4. De heer Geert Noels, hoofdeconoom en de heer Stijn Decock, econoom bij Petercam	11
II. Discussie	13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 9 april 2008 een hoorzitting over duurzame logistiek.

I. UITEENZETTINGEN

1. De heer Alex Van Breedam, Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL)

De heer Alex Van Breedam: Ik wil vandaag een aantal ideeën over het externe gatewayconcept dat VIL heeft ontwikkeld, toelichten. Het belang van dat concept wordt erkend door een heleboel actoren, voornamelijk de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen (POM's). Zij voeren in elke provincie dat concept in.

Vlaanderen is de topregio voor Europese logistiek. Al zes jaar wint Vlaanderen het van Nederland op dat vlak. Die overwinning blijkt uit de feiten maar wordt niet altijd opgemerkt. Er is een verschil tussen feiten en perceptie. Dat blijkt uit onderzoek. Als managers gevraagd worden tot welke Europese regio ze zich zouden wenden voor logistiek, prijkt Vlaanderen vooraan de lijst, maar wordt het voorafgegaan door Nederland. Nederland heeft dan ook veel middelen geïnvesteerd in perceptie. Marketing en branding zijn daar belangrijke aspecten van. Wil Vlaanderen bovenaan de lijst komen, is het belangrijk om die aspecten te behartigen.

Logistiek bestaat niet enkel uit vrachtwagens en magazijnen, in tegendeel amper 20 percent van de omzet wordt gerealiseerd in dat onderdeel van de logistiek. Dat onderdeel van de sector is echter het meest zichtbaar. De logistiek heeft een hoge toegevoegde waarden en omvat steeds meer productiegeërelateerde activiteiten. Ze behelst ook de consolidatie van stromen, het transfereren van stromen van de ene modus naar de andere.

Magazijnen waren voorheen stapelhuizen, met weinig werknemers. Nu zijn er mezzaninevloeren die de stapelruimte beperken maar waarop steeds meer toegevoegde waardeactiviteiten worden uitgevoerd door experts. Een bepaald type producten wordt dus in de magazijnen afgewerkt.

Het is niet langer nodig dat alle goederen ook door Vlaanderen passeren, wel is het belangrijk dat de

informatiestromen hier beheerd worden. Het grootste distributiecentrum van Nike (212.000 m²) bevindt zich in Vlaanderen. Op topmomenten biedt dat centrum werk aan 2300 personen. Leveringen aan bedrijven als Footlocker gebeuren rechtstreeks via China of Japan, maar de informatiestroom wordt verwerkt in Laakdal. Daar gebeurt de regie van het hele proces. Dat is de weg van de toekomst voor de logistiek in Vlaanderen.

Door de belangrijke stromen die het nu al verwerkt, heeft Vlaanderen de kans om de regiefunctie beter te voeren. Daar zet het onvoldoende op in. Als het enkel op de goederenstromen inzet, heeft Vlaanderen onvoldoende controle. De goederenstromen kunnen van de ene dag op de andere verdwijnen. Informatie geeft wel meer controle. Een magazijn kan op een week van Vlaanderen naar Tsjechië verhuizen, maar het verwerken en het controleren van de goederenstromen is sterker verankerd.

De basis van de verankering is dat producten die binnenkomen via de gateway, eerst bewerkt worden en dan pas doorgesluisd naar de rest van Europa. Singapore, een voorbeeld van branding, slaagt er niet in om dat te realiseren. In Dubai is er de Jebel Ali Free Zone, die de kaai en een stukje woestijn heeft, waarop er een aantal magazijnen zullen komen en een luchthaven. Die drievuldigheid heeft Vlaanderen ook, de haven van Antwerpen-Zeebrugge, een magazijn bijvoorbeeld op de A12-E19, en dan de luchthaven. Die sea-airinterface is gewild bij de grote bedrijven die internationale 'supply chain' verwerken. Vlaanderen beseft dat niet altijd. In Singapore is er geen zone om de containers te stockeren. Vlaanderen heeft niet veel ruimte maar dat wel. Daardoor kan er heel wat werkgelegenheid gecreëerd worden.

Het klopt niet dat er maar 400 Europese distributiecentra zijn. VIL heeft er meer dan 700 geteld. Die magazijnen verschaffen werk aan meer dan 30.000 personen. De volledige logistieke sector is goed voor meer dan 300.000 arbeidsplaatsen, de toegevoegde waarde bedraagt meer dan 8 percent van het bnp (bruto nationaal product), voor Vlaanderen is het zelfs 9,2 percent van het brp (bruto regionaal product). Dat zijn cijfers van de Nationale Bank.

Vlaanderen heeft de komende jaren de kans om zich te positioneren op specifieke niches waar het ongelofelijk voordelen voor heeft. Een eerste belangrijk voordeel is de nabijheid van industriële en consumptiecentra. Vlaanderen ligt centraal tussen alle grote centra, in het noorden de Randstadregio, in het oos-

ten het Ruhrgebied, in het westen London area, in het zuiden Le Bassin Parisien. Dat zijn grote consumptie- en industriegebieden. Vlaanderen bevindt zich in het centrum van het derde grootste industrie- en consumptiegebied ter wereld, naast Tokyo-Nagoya en de Chicago area.

Daarnaast tonen heel wat studies de aantrekkelijkheid van Vlaanderen onweerlegbaar aan. Op basis van feiten staat Vlaanderen op de eerste plaats, nog niet op basis van perceptie. Daarnaast beschikt Vlaanderen over een aangetoonde kennis over Europese distributiecentra. De distributiecentra zijn danig aan het veranderen, meer en meer worden er ook activiteiten uitgevoerd die een toegevoegde waarde aan de producten toevoegen. Dat is het gevolg van het feit dat Vlaanderen steeds meer inzet op het klaarmaken van producten voor Europa. De basisproductie gebeurt in een Zuidoost-Aziatisch land. Dat basisproduct wordt in Vlaanderen klaargeemaakt voor de markt. Zo worden aan printers van HP de handleiding en een aantal andere attributen in Mechelen toegevoegd. Zo is het product aangepast aan de behoeften. Dat geldt ook voor mobilifoons, per type verschillen de kleuren, het toetsenbord. Die laatste wijzigingen gebeuren zo dicht mogelijk bij de klant. Het komt er immers op aan dadelijk in te spelen op de snel wijzigende behoeften van de klant. Dat gebeurt ook bij kledingstukken. Witte T-shirts worden elders gemaakt en bij bijvoorbeeld een of ander popconcert, kunnen de aangepaste T-shirts drie dagen later in de winkel liggen.

De klant heeft het gevoel dat het voor een bepaalde gelegenheid gemaakt is ('gecustomiseerd' is) maar toch is het grotendeels een massaproduct. Binnenkort kan de klant misschien in de supermarkt fruit en granen aan witte yoghurt toevoegen in functie van zijn smaak. De houdbaarheid en het voorraadbeheer van yoghurt worden zo veel groter.

Het komt er dus op aan om met een basisproduct zo veel mogelijk varianten te maken. Het ultieme voorbeeld is Ikea: de laatste fase, de montage, doet de klant zelf en dan nog slagen mensen er in verschillende varianten van een product te maken.

Vlaanderen is zo goed omdat het knowhow heeft en niet alleen over logistiek, maar ook over processen. Die kennis heeft de vroegere industriële processen sterk gekenmerkt. Vandaag zijn bij opleidingen processen en productiekennis nog heel belangrijk naast de talenkennis en de knowhow.

Het ultieme voordeel van Vlaanderen is zijn multimodale netwerk. De distributiecentra zijn op verschillende manieren bereikbaar. Vlaanderen heeft allicht het meest dichte multimodale netwerk van Europa. Vlaanderen heeft een vijftiental overslagplaatsen om tussen de verschillende modi te switchen. Als klap op de vuurpijl heeft Vlaanderen vier zeehavens en een luchthaven die het netwerk bij elkaar houden. Elke haven heeft hetzelfde achterland. Vlaanderen beseft niet altijd het belang van het hinterland, dat is de poort naar Europa. Vlaanderen is wereldkampioen op het vlak van containers deponeren in de haven en het aan een consument in Europa leveren, inbegrepen het product ondertussen te behandelen. Niemand kan sneller leveren. Vlaanderen moet dat inzetten om de juiste bedrijven aan te trekken. Daarom heeft VIL het gatewayconcept uitgewerkt. Het is niet de bedoeling om in heel Vlaanderen zomaar logistiek op te zetten. Voor intelligente logistiek is bundeling nodig.

De twee sleutelwoorden in het concept zijn trouwens clusteren en bundelen. Door bundeling van stromen kan Vlaanderen aan de bedrijven gunstige voorwaarden geven maar ook zorgen voor duurzame logistiek. Een mooi voorbeeld is een transporteur die in de haven van Antwerpen de containers naar de verschillende terminals brengt. Hij zet een trein in voor de laatste tien kilometer, voorheen leek treinvervoer over dergelijke korte afstand niet rendabel. Door de bundeling van de containers slaagt hij er toch in, rekening houdende met de wachtkosten aan terminals en de congestiekosten voor de haventoeegang, om een rendabele activiteit te organiseren. Dat bewijst dat bundelen een belangrijke voorwaarde is voor duurzame logistiek.

Bundeling is niet overal mogelijk, daarvoor moeten er geschikte kanalen zijn. Vlaanderen beschikt over internationale toegangspoorten maar moet de goederen direct daarna bundelen. Investeerders die op zoek zijn naar een goede standplaats voor een distributiecentrum, moeten worden geleid naar plaatsen waar er goederen getransporteerd worden die een aanvulling zijn voor zijn goederen.

De instroom van de producten voor Nike gebeurt voor 98 percent met de binnenvaart. Een confectie-distributiecentrum zou daar gemakkelijk kunnen bij aansluiten. Dat zou de kosten drukken. De stromen bestaan immers. De logistieke kosten evolueren zo van totaal naar marginaal. Het bundelingseffect is heel belangrijk.

Dat geldt trouwens ook voor vrachtwagens. VIL tracht vandaag om bedrijven in hotspots samen te brengen om goederenstromen te bundelen. Niet alle goederen kunnen immers worden vervoerd via de binnenvaart of de trein. Steeds meer is er sprake van comodaliteit, dus een combinatie van spoor, vrachtverkeer en binnenvaart voor voortraject, hoofdtraject en natraject. Die combinaties worden belangrijker, de overslag kan enkel renderen als er voldoende grote gebundelde stromen zijn. Alle provincies hebben die methodologie aanvaard. Samen zijn we de hotspots aan het definiëren. Elke hotspot heeft bepaalde parameters van ontsluiting. VIL wil proberen om de bedrijven zich op de juiste hotspot te laten vestigen. Basischemie hoort bijvoorbeeld thuis in de haven. Die industrie kan zich niet permitteren om drie of vier keer een overslag te doen. Het zijn immers zeer volumineuze producten.

Andere logistieke diensten zijn beter geschikt voor het achterland. Dat betekent 'bottomline', dus totale logistieke kost. Door het concept spreekt VIL de taal van het bedrijfsleven, maar kan het ook de maatschappelijke hinder onder controle houden, door bundeling en clustering. Daarom legt VIL samen met de provincies de hotspots vast, met het type en activiteiten per bedrijventerrein. We zijn op zoek naar bedrijven die perfect kunnen aansluiten bij de bestaande goederenstromen waardoor synergie en complementariteit mogelijk is en dus op de bottomline van de bedrijven wordt gewerkt. Dat integrale concept legt duidelijk het verband met duurzame logistiek.

De studie 'logistieke poort Limburg' is ondertussen afgesloten. Daaruit bleek dat er een aantal bedrijventerreinen mogelijk ontwikkeld kunnen worden in de komende jaren. Door de gewone ontwikkeling zonder oordeelkundige toewijzing, zou het aantal arbeidsplaatsen misschien kunnen stijgen met 8000. Met een oordeelkundige toewijzing, dat betekent de juiste bedrijven en de juiste complementariteit, komen er 35.000 arbeidsplaatsen bij. Ook voor bedrijven is het een overtuigend argument dat ze daar de minimale totale logistieke kost realiseren. Ten gevolge van de toewijzing zal daarenboven de CO₂-uitstoot dalen. De kritische massa is dan immers groot genoeg om bundelingseffecten te realiseren. Zo kan er een connectie zijn met de grote gateways die dan altijd de regisserende functie behouden. De creatie van toegevoegde waarde wordt dan op een oordeelkundige manier gespreid in het achterland.

Het gatewayconcept is een integraal concept dat op heel wat disciplines kan inwerken, onder meer op arbeidsmobiliteit. VIL werkt momenteel heel sterk aan de samenwerking. Het instituut tracht bedrijven aan te zetten om hun stromen te bundelen. De Prijkels is een industriepark in Deinze. VIL analyseert of de zestig bedrijven gemeenschappelijke stromen hebben die synergie mogelijk maken. Zelfs een betere vulling van een vrachtwagen is een stap in de richting van duurzame logistiek.

Ook voor branding beschikt Vlaanderen nu over belangrijke argumenten. Het gaat immers over de bottomline van een bedrijf. Bedrijven worden geleid naar de plaats waar voor hen de totale logistieke kost het kleinst is, als ze ten minste een synergie creëren met bestaande goederenstromen.

2. De heer Georges Allaert, UGent en voorzitter Instituut Duurzame Mobiliteit

De heer Georges Allaert: Bij discussies over duurzame ontwikkeling, mobiliteit en logistiek, is het belangrijk op dezelfde lijn te zitten. De principes van Agenda 21, de charters van Göteborg, Lissabon over duurzame ontwikkeling zijn belangrijke methodologische uitgangspunten.

Het begrip duurzaamheid moet worden vertaald en is niet gemakkelijk te monitoren. De beleidsinvulling is vaak sectoraal georiënteerd, bij duurzaamheid is de werkwijze anders, namelijk crosssectoraal. De verschillende departementen moeten kunnen samenwerken. Ook de wetenschap zit nog niet op dezelfde lijn. De burger heeft er ook een eigen mening over.

De vier pijlers van duurzame ontwikkeling zijn kennis, technologie, maatschappij en ruimte. Het doel is evenwicht tussen economie en leefmilieu.

De vier pijlers kunnen vertaald worden naar de logistiek. De logistiek en de supply chain zijn permanent in evolutie. De logistiek heeft niet alleen betrekking op distributie maar ook op industrie, de gezondheidszorg enzovoort. Er spelen heel wat aspecten. Ook de ICT-ontwikkeling, het 'tracking and tracing', het elektronische management zijn in volle beweging. De klanten en gebruikers, de maatschappij, vormen de vraagzijde. Zij vragen kwaliteit, maar bekijken waarden, doelstellingen niet altijd rationeel. De 'spatial logistics', de ruimtelijke invulling van de logistiek is de laatste pijler.

De vier pijlers moeten worden afgewogen ten opzichte van de maatschappelijke toegevoegde waarde. Daarin zit zowel de economische toegevoegde waarde als alle elementen die met milieu te maken hebben. Logistiek is meer en meer gericht op milieuvriendelijkheid, de zogenaamde 'green logistics'.

Op een totaal van ongeveer 260 miljard euro toegevoegde waarde in België, gaat er een 2 tot 3 miljard euro naar die sector. Een belangrijk onderdeel is de zogenaamde maakindustrie. Het logistieke vraagstuk is immers in se ook een industrieel vraagstuk. Vergeleken met onze buurlanden is de grootte van die industrie verbazingwekkend. Vlaanderen is een industriële regio, dat blijkt duidelijk uit de cijfers. In de Belgische maakindustrie werken 100.000 personen, in de Vlaamse 70.000, de toegevoegde waarde bedraagt 8,6 miljard euro voor België, 6 miljard euro voor Vlaanderen. Naast de uitbesteders, de toeleveranciers van distributie speelt de industrie ook een belangrijke rol in het logistieke vraagstuk.

Ik stel nu een basisconcept voor duurzame logistiek in Vlaanderen voor, gebaseerd op Vlaanderen In Actie (ViA). Het concept bestaat uit drie niveaus. Het eerste is het macroniveau, de bedrijfswereld en de politiek. De bedrijfswereld heeft immers een doorslaggevend beeld op de logistiek en de evolutie ervan. De politieke besluitvormers leggen de grote lijnen vast. Wat de comodaliteit betreft, moet er inderdaad een evenwicht gezocht worden tussen de verschillende vervoerswijzen. Ook daarover is de mening van de bedrijfswereld belangrijk. Comodaliteit is veel belangrijker dan multimodaliteit. Om goederen te vervoeren, kan er immers achtereenvolgens gebruik gemaakt worden van de verschillende modi. Op termijn wordt ook de mobiliteitstoets belangrijk, Europa erkent dat.

Een volgend niveau is het intermediaire niveau. Dat zijn de logistieke regio's onder andere de luchthavenregio Zaventem, de zeehavenregio's, de stedelijke regio's, de corridors. Per logistieke regio moeten doelen bepaald worden.

Bundeling en clustering horen dan weer thuis op het laatste niveau, het meso/microniveau. De groene logistiek en de maatschappelijke toegevoegde waarde zijn belangrijke doelstellingen. Economische clusters, researchcentra en kennisaccumulatie zijn sleutelwoorden. Iedere regio heeft een eigen kennis en research rond bepaalde ontwikkeling van logistiek. De verdere ontbolstering op dat niveau moet worden gestimu-

leerd. Op de drie niveaus moet logistiek verbonden zijn met mobiliteit, de zogenaamde LoMo-aanpak.

Concepten moeten afgestemd zijn op de bestaande situatie. Daarom is een afstemming met de bestaande planning in Vlaanderen nodig. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bestaat al sinds 1997, jammer genoeg is het niet bijgesteld in 2007. Dat moet zo snel mogelijk gebeuren. Ruimte is immers de trechter voor de logistiek en mobiliteitskwesties. Mobiliteit wordt behandeld door de Mobiliteitsraad en het beleidsveld is in beweging.

Voor mobiliteit is er nog geen omvattend plan, maar er komt zeker een strategisch plan. Het is uitermate belangrijk dat het ruimtelijke en mobiliteitsplan op elkaar worden afgestemd. De wetenschappelijke wereld praat al lange tijd met de bedrijfswereld over logistiek en mobiliteit. Belangrijke aandachtspunt zijn innovatie en langetermijnavulling.

Ik zal nu een aantal strategische projecten vanuit de troika logistiek-mobiliteit-ruimte toelichten. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen was oorspronkelijk de uitbouw van een industrieel havenspoor Antwerpen-Zeebrugge (langsheen de A11, de N49) opgenomen. Die bepaling is uiteindelijk geschrapt in het parlement. Dat was nochtans een goed voorbeeld waarbij logistiek-mobiliteit en ruimte op elkaar afgestemd werden. De link met de IJzeren Rijn West en de IJzeren Rijn Oost was immers ook mogelijk. De IJzeren Rijn Oost bestaat nog niet, er is slechts een halve oplossing. Voor die oplossing zijn er bijna geen onteigeningen nodig. Ook ondergrondse logistiek is een mogelijkheid.

Een tweede denkspoor is het uitbouwen van een of meerdere 'freight corridors', na een grondige herdenking van het Vlaamse hoofdwegennetwerk en de missing links. De E313 is niet geschikt als 'freight corridor'. Dezelfde overweging moet gemaakt worden voor Brussel, voor de A12. De grote ring rond Antwerpen maakt ook deel uit van die herdenking. Heel wat aspecten moeten eerst vanuit een grote ruimtelijke mobiliteitsvisie bekeken worden wil men de drie aspecten op één lijn krijgen.

De luchthavenregio Zaventem moet prioritair uitgebouwd worden voor de Europese missie van Brussel. Ik heb nooit begrepen waarom het snelspoor, de metro tussen Zaventem en Brussel er niet is gekomen. De plannen van 1993 waren goed maar zijn niet gerealiseerd. Nu is er Diabolo dat een speerpunt

kan zijn voor het goederenvervoer. Het loopt immers rakelings langs Brucargo. Dat past in de comodali-teit.

Een andere mogelijkheid is de Noord-Zuidbinnen-vaartcorridor Seine-Schelde verder optimaliseren. Gent is hier de draaischijf. Een Belgisch-Nederlandse vrachtluchthaven in de Westerschelde-regio, aansluitend bij belangrijke infrastructuurassen, is eerder een langetermijndenkoefening.

Vlaanderen heeft het dichtste weg- en spoornetwerk. Die fijnmazige structuur blijkt ook uit het feit dat er overal in Vlaanderen distributiecentra zijn. Die wordt te weinig gevaloriseerd. Overal waar mogelijk kan koppeling van infrastructuur (weg/spoor/water) een belangrijke meerwaarde bieden. Eigenlijk komt het erop neer in het kader van een aantal strategische projecten en rond het Vlaamse masterplan logistieke mobiliteit, een aantal discussies te voeren en verbin-tenissen vast te leggen. Ik noem dat ontwikkelings-planologie. Het is immers niet mogelijk dergelijke langetermijnplanning van vandaag op morgen uit te werken. ViA zou een aantal topprioriteiten voor duurzame logistiek moeten vastleggen. Daarbij moet er oog zijn voor innovatieve ontwikkelingen.

Een Vlaams ruimtelijk plan heeft maar zin na rug-gespraak met de bedrijfswereld. Als de bedrijfswereld geen boodschap heeft aan platforms, moeten ze niet uitgebouwd worden. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een goede kapstok om duurzame logis-tiek in te schrijven. Daarvoor is het nodig dat de ter-minologie op elkaar afgestemd is. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is al sprake van gebun-delde deconcentratie van activiteiten.

Projecten moeten worden geëvalueerd in functie van de internalisering van alle kosten en baten, de conges-tiekost, de milieukost, kosten voor infrastructuur en veiligheid, mobiliteit, energie en ruimte. Vlaanderen is geen eiland en kan dat dus niet alleen realiseren. Er moet een politieke wil zijn om een aantal strate-gische projecten grensoverschrijdend uit te voeren. Daarvoor is het nodig dat de buurlanden of -regio's dezelfde strategie hanteren.

Duurzame logistiek is niet los te koppelen van de grote maatschappelijke vraagstukken van vandaag: mobiliteit, milieu en ruimte, klimaat. Vlaanderen moet het aandurven om een innovatieve LoMo-stra-tegie uit te werken vertrekkend vanuit een langeter-mijnvisie (2030/2040) en tegen de achtergrond van

de maatschappelijke toegevoegde waarde voor de regio. Een dichtbevolkte en verstedelijkte regio als Vlaanderen zou met zijn fijnmazig netwerk net het voorbeeld moeten geven dat duurzame mobiliteit mogelijk is. Daarvoor zijn onder meer hybride voer-tuigen nodig. De strategische projecten moeten zoals gezegd gebruik maken van de nieuwe milieutechnie-ken. Kortom, duurzame logistiek is een element in het volledige maatschappelijke vraagstuk.

3. De heer Evrard Claessens, Universiteit Antwer-pen

De heer Evrard Claessens: Havens groeien van punts-gewijze bediening naar regionale netwerken. De Rot-terdamse Europoort wordt gevoed van diep in het land, ook door binnenvaart, substations enzovoort. Het nieuwe kanaal van Le Havre naar de Seine is gewoon een combinatie van multimodale platforms.

De fameuze 'blue bananas' zijn sinds eeuwen een hot topic bij geografen. De meeste lopen van Londen naar Milaan. Sommige hebben Franse invloed, een bepaalde 'blue banana' omvat immers de Rhôneval-lei. De Fransen zijn doodsbang dat ze met hun 'axe rodanien' de transitstromen gaan verliezen ten gunste van de Rijn of aan het oosten, namelijk aan de route tussen de Baltische en de Adriatische Zee. Trafieken gebeuren niet alleen via de zee. De route van Wenen naar Ljubljana of naar de havens van de Adriatische zee is veel korter dan van Le Havre naar de Duitse grens.

Vlaanderen denkt iets te gemakkelijk dat het door het lot uitverkoren is om logistiek te bedrijven. De geschiedenis bewijst dat logistieke draaischijven dat niet noodzakelijk blijven. In de veertiende eeuw hebben de Hanzesteden aan de Baltische Zee goede troeven terwijl Vlaanderen toch een beetje stagneert. Al te veel denkt men dat de bevolking in gebieden waar er geen havens waren, nog leefde van jacht en visvangst. Op de kaart van de eerste spoorlijnen in Bohemen, Moravië en in Silesië van 1889, staan Königgrätz en de huidige stad Slavkov, in het Duits Austerlitz genaamd. Daar is nu een immens logistiek park waar alle Chinese schoenen voor Europa wor-den verdeeld. Het golfterrein van die stad heet nog altijd Austerlitz. Het is duidelijk dat er ook elders in Europa logistieke centra bestaan.

De vrouwelijke burgemeester van Brno heeft het op treinen begrepen. Ze ziet haar stad als een cen-

trum op de grote as tussen Warschau en Ljubljana. Daarvoor wordt er trouwens gedacht aan een nieuwe tunnel. Dat wijst op de ontwikkelingen buiten ons gewest.

Het eerste punt komt van een Franse professor in logistiek aan de Sorbonne. Die zegt dat tot een derde van de industrie niet getransformeerd is. Elke activiteit die iets meer is dan etiketten plakken en dozen vullen, valt onder 'value added logistics'. 58 percent zijn derdepartijen in het industriële doorgeefluik. Er blijft dus 42 percent over. Daarvan is er 20 percent puur commercieel en 22 percent deels industrieel. Van die 22 percent is er 12 percent complementair en 10 percent industrieel. Dat maakt dat bijna een derde doorgeven is, dus enkel verpakken van het goed. Daarna wordt het goed gecombineerd vervoerd. Dat maakt dat het industriële transport op minder nettotransport neerkomt dan het vervoer van nucleair afval. Daar is het afval 10 percent en de verpakking 90 percent. Ik heb ooit eens de banvloek van de Antwerpse haven gekregen toen ik dat op een congres zei, maar het blijkt nog te kloppen ook.

Een getoonde grafiek duidt aan hoe de Atlantische partners zich allemaal anders profileren. Op de verticale as staat de intra-Europese trafiek, horizontaal staat de uitgaande handel. De Duitsers hebben dus duidelijk een visibele economie, ze produceren dus veel goederen. Engeland heeft eerder een diensten economie. Vlaanderen en Nederland hebben een negatieve handelsbalans met de rest van de wereld maar een positieve in Europa. Dat is een typisch kenmerk van de 'value added logistics', omdat Vlaanderen eerder goederen doorschuift naar Europa. De Fransen en de Italianen kopen vooral in Europa en verkopen die goederen na een kleine bewerking veel duurder door. Ook dat is 'value added logistics'.

Een paar jaar geleden heb ik alles proberen op te tellen. Dat is pas mogelijk een aantal jaren na de feiten. België en Nederland hebben een positieve intrabalans, respectievelijk van 18 en 77 miljoen euro. Om die 77 miljoen euro in Europa te verdienen, moeten de Nederlanders 60 miljoen euro deficit hebben met de rest van Europa, Vlaanderen maar 8 miljoen euro. Voor een nettobalans van 16, wat hen een aan Vlaanderen gelijke winst van ongeveer een miljoen per inwoner oplevert, moeten de Nederlanders tot acht keer meer versjouwen. Dat getuigt van logistieke verspilling. Het gaat dan nog over netto, dus geen transport met 90 percent verpakking maar echt de zuivere handel. Duitsland wint aan twee kanten en houdt een

nettobalans van 59 over, maar het verliest wel aanzienlijk aan de zuivere diensten. De zuivere diensten zijn niet de 'embodied services', namelijk aankopen, een etiket op plaatsen en doorverkopen. Het gaat om zuivere logistieke diensten.

Beide aspecten opgeteld vormen de totale balans. Op dat vlak doet de regio België/Luxemburg het niet zo slecht met ongeveer 1500 euro winst per inwoner per jaar. Nederland zit met 16 miljoen inwoners maar op 17. 1500 euro is ook de gemiddelde winst per Spanjaard voor het toerisme en is bijna het niveau van de Amerikanen.

U kent de ruit van Michael Porter. Hij wijst erop dat er niet alleen vraag en aanbod is, maar ook onderaannemingen. Het is de bedoeling dat de overheid als natie zich op het mercantilistisch niveau bevindt. Daarover heeft Vlaanderen niets te zeggen, dat is een Europese bevoegdheid. De gedernationaliseerde sector zijn de multinationals. De vier s'en staan voor 'scale', 'scope', 'system' en 'science'. Die sector heeft een jaarlijks budget in grootteorde van het bruto nationale product van de wereldeconomie. De overheid heeft daar niets over te zeggen. In de kleinere landen leeft men van transfers. Die landen trachten de grotere multinationals naar zich toe te trekken, soms is de nationale of Europese overheid een rem omdat ze overreguleert, maar het grote probleem is dat de controlefunctie voor elke entiteit anders is. De groten willen gewoon schaalgrootte en zo weinig mogelijk bemoeizucht. De regio's hangen af van de transfers en zijn niet oppermachtig om beleid te voeren en de naties zijn vaak iets te vaag op het vlak van de invulling van het beleid.

Een te vage benaming van 'competitive advantage of nations' is eigenlijk naast de kwestie. De Franse visie is dat er ofwel 'competitive advantages of industries' ofwel 'comparative advantages of nations' bestaat.

Ik heb samen met studenten de 'competitive advantages of industries' en de 'comparative advantages of nations' in een grafiek samengebracht. Daarin ziet men dat een land, als zowel het aanbod van productiefactoren als de vraag slecht zijn maar de bedrijven competitief, aan 'outward processing' kan doen. Men krijgt de producten binnen en voert ze terug uit. Veel elementen boven links in de grafiek zijn typisch logistiek. Polen met zijn inwoneraantal net boven 40 miljoen heeft een zeer grote markt. Door de voorlopig lage lonen ontvangt het land investeringen in assemblage. Maar eens de lonen stijgen, kan men in een

dergelijk land ook offensief investeren en pogen een markt te veroveren.

Toegepast op de autoproductie betekent dit voor België een positieve handelsbalans binnen Europa en een negatieve met Japan. Ondertussen zien we dat de Tsjechen sinds twee jaar naar boven kruipen. Ze proberen hetzelfde gedrag als wij te vertonen in de dingen waar wij altijd denken goed in te zijn, namelijk de positieve linkerkwadrant met 'value added logistics'. Ik geef toe dat dit nationale niveau veel ruwer is dan de micrologistiek van collega Van Breedam. Doel is om te zien wat de bottomlines zijn.

Een ander voorbeeld dat ons ervoor behoedt al te rustig te slapen is de ontwikkeling van Le Havre. Ik pleit ervoor dit dossier volgen. Volgende week gaat de nieuwe spoorlijn rond Rouen open, een oud enkel spoor in de trant van de IJzeren Rijn, dat alle radiale routes naar Le Havre verbindt, na twee jaar vertraging door de procedure van het echtpaar Petit. De verdere uitbouw van Le Havre 2000 wordt geaccelereerd vanwege de goede ligging aan de maritieme routes – iets minder naar het binnenland.

Onze enige oplossing op lange termijn is een modern spoorwegbeleid. Het lijkt in België echter gemakkelijker om het koningshuis te splitsen dan de NMBS. Door de nieuwe hsl Luik-Aken komt er immens veel capaciteit vrij op de gewone spoorlijnen, behalve in Vlaanderen. Daar zijn heel wat spoorlijnen inmiddels omgeploegd, zoals Brugge-Sijsele-Maldegem.

In Europa bestaan thans minstens vier elektrische spoorvoedingssystemen, maar op lange termijn weten we dat Duitsland-Oostenrijk-Zwitserland een homogeen geheel van 15 kV op 16 2/3 Hz gaat worden, terwijl de rest het Franse systeem van 25 kV zal aannemen, de enige industriële en goedkoopste versie, met daartussen zijlijntjes op gelijkstroom. Dat laat ons toe om te zeggen dat men beter klein kan zijn en samenwerken met een hele grote, dan tussen de twee.

Ik geef als voorbeeld dat Vlaanderen vandaag nog altijd geen 'Rollende Landstrasse' kan gebruiken omdat het hart van onze wissels een Frans model is. Als we ook maar één spoorlijn hadden, samen met Nederland en rechtstreeks naar Duitsland, waarop die technologie kan gebruikt worden, zijn er waarschijnlijk al een paar duizend vrachtwagens per dag minder op de Boudewijnsnelweg.

Een ander voorbeeld betreft het personenvervoer. Als de witte Duitse trein alleen stopt in Brussel-Noord,

is iemand die van Antwerpen naar Frankfurt moet, eerder aan de Rijn dan hij is overgestapt in Brussel. De Thalys stopt immers niet in Brussel-Noord.

Vervolgens attendeer ik op een historisch overzicht van alle projecten die overgeëvalueerd zijn. Veel spoorwegprojecten waren uiteindelijk veel duurder dan aanvankelijk begroot, maar ook als we de 60/40-verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië blijven gebruiken, zitten we aan een overschatting van 67 percent. Men moet durven nadenken over een havenlijn tussen Antwerpen en Zeebrugge, desnoods uitgebaat door De Lijn, met twee tramsporen en één treinspoor, zonder dat telkens 40 percent elders in het land moet geïnvesteerd worden.

In een volgende grafiek stelt de verticale as de middelen voor (publiek, PPS, privé) en de horizontale de geografie. Wanneer het over systemen gaat, moet men zich op Europa richten, want dat is de regulerende overheid. Zeer lokaal zijn publieke monopolies toegestaan, waarbij CSP staat voor 'the church and the swimming pool'. Wie het gemeentelijke zwembad te duur vindt, gaat immers naar de gemeente ernaast: er bestaat dus geografische competitie.

Maar voor de infrastructuur en de operaties daartussen moet men durven nadenken om toch bijvoorbeeld in een combinatie van meer regionale publieke overheden en privé-initiatief te werken. Ik geef als voorbeelden DLC, de groeiende vrachtvervoerders per spoor, maar er zijn ook een aantal piepkleintjes zoals CN Rail die een joint venture hebben met de Zweedse tram. De tram van de Weense Opera naar Baden, de Wiener Lokalbahn, heeft vorig jaar de eerste keer meer omzet geboekt met vrachtverkeer Wenen-Rotterdam dan met de eigen boerentram. Men staat daar institutioneel al veel verder dan wij zelfs maar durven denken.

Als men de optelling van interne en externe kosten vergelijkt voor de diverse modi, blijkt dat voor mas-savervoer het wegvervoer het duurste is.

Tot besluit onderstreep ook ik de noodzaak van de havenlijn Antwerpen-Kust. Verder merk ik op dat Railteam, dat de overstapmogelijkheden tussen Thalys en ICE moet vergemakkelijken, werkt buiten Vlaanderen om. De verbinding tussen West-Vlaanderen en 'la plaine de Flandre' in Frans-Vlaanderen is daar uitgebroken. Er wordt voorts te veel nadruk gelegd op Brussel als knooppunt. Als volgend jaar de hsl naar Breda opengaat, waarom kan dan niet drie keer per dag, zonder overstap in Brussel, BALLADE

ingericht worden, met een cirkellijn tussen Breda, Antwerpen, Leuven, Luik, Eindhoven, Duisburg en Aken, die dan doorloopt naar Frankfurt? Dat kan ook met goederenverkeer.

440/91 is de beroemde regulering van Karel Van Miert, het belangrijkste element voor het spoorverkeer sinds de uitvinding van het wiel. Zij laat immers de mensen vrij om een aanbod in te richten op de bestaande spoorweginfrastructuur. Het derde pakket betreft Europese wetgeving die in de maak is, maar wordt afgeremd door oubollige nationale maatschappijen. Van Brussel moet een regionaal centrum gemaakt worden waarvoor men kaartjes verkoopt die recht geven op doorgang. Zijn ze te duur, dan gaat men er rond. De overdreven nationalisering van de NMBS door het Brusselse establishment, die in de voorbije decennia verergerd is, moet genuanceerd worden. De beslissingscarroussel duurt immers veel te lang.

Andere punten betreffen de organisatiewijze zoals exploitatiemaatschappijen. Mijn visie is dat de exploitatie minstens samen met de privé moet gebeuren. Waar men dat doet – zoals in Duitsland – lukt het om heel veel verkeer op het spoor te krijgen. Dat voorbeeld verdient navolging. Ik huiver er wel voor om infrastructuur weg te geven van de overheid. Zij is volgens mij de enige die serieus infrastructuur kan uitbaten. Alle PPS zoals rond Zaventem heeft meer te maken met de 60/40-regel en het overheidsbudget dan met de visie van PPS-initiatieven ter zake.

Buitenlandse voorbeelden van voorsprong inzake institutionele engineering zijn Le Havre en de Betuwelijn. Ik pleit voor een fusie van de Vlaamse advies-executieven. Met de ‘minister zonder chauffeur’ doel ik op die van de federale regering: federale coördinatie en regionale uitvoering.

4. De heer Geert Noels, hoofdeconoom en de heer Stijn Decock, econoom bij Petercam

De heer Geert Noels: Petercam is een onafhankelijke zakenbank, die vrij lang adviseur van de Vlaamse Gemeenschap is geweest over een heel breed aantal topics, onder meer economie. Zij heeft daarbij altijd een macrobenadering op lange termijn, wat bij uitstek relevant is voor dit onderwerp. Onze activiteiten zijn in belangrijke mate verweven met de Benelux. In dat opzicht is welvaart voor ons belangrijk. Het huis heeft een traditie van onafhankelijke economische

analyse en opinievorming. Vandaar onze wens om onze Trends-column, waarover wat commotie was, hier te verdedigen.

Over de centrale ligging van Vlaanderen, één opmerking: we liggen centraal in de huidige welvaart, maar minder en minder tegenover de groei ervan. Ook andere logistieke centra positioneren zich.

Als men de cijfers bekijkt per haven moet men enerzijds maritiem en niet-maritiem en anderzijds direct en indirect onderscheiden. Zo zorgt voor alle Belgische havens samen het maritieme deel voor slechts 26 percent van de werkgelegenheid en 25 percent van de toegevoegde waarde. Er dus een heel groot stuk niet-maritiem en dat betreft onder meer de industriële activiteiten. Direct en indirect zijn dan weer ongeveer even groot.

Het is niet zo dat de werkgelegenheid die men bereikt door direct en indirect samen te tellen, volledig kan toegeschreven worden aan de logistiek. Het getal van 300.000 banen omvat ook de jobs in de automobiel-, staal- en chemiesectoren. Wel gaat het steeds om activiteiten die goed gedijen in een havenomgeving. Als men de cijfers uitsplitst over de verschillende havens, blijkt dat hun profielen uiteenlopen. Over het percentage van de logistiek in dit geheel lopen de meningen uiteen. Voorzichtigheid is dus aangewezen. Het belang van de haven is niet gelijk aan logistiek.

Dat valt ook op als men kijkt naar de toegevoegde waarde. Een bedrijf als BASF is op zich even belangrijk als de hele logistiek in de Antwerpse haven. Hetzelfde blijkt uit de werkgelegenheids cijfers en dan gaat het nog alleen om de directe banen, terwijl een bedrijf als BASF ook subcontractors heeft. In de statistieken blijkt dat de NMBS de grootste logistieke werkgever in de Antwerpse haven is. Ook in Gent zijn de niet-maritieme activiteiten heel belangrijk.

De interpretatie van de cijfers over investeringen is niet eenvoudig. Rederijen rekenen de aankoop en verkoop van schepen als een investering terwijl ik dat eerder als een trading activiteit zie.

Ik vat de eerste vaststellingen samen. Een haven mag niet gelijkgesteld worden met maritieme activiteiten. Het belang en de evolutie van de haven voor de Vlaamse economie kunnen niet meer gemeten worden in tonnage. De nadruk moet liggen op toegevoegde waarde en duurzame werkgelegenheid. Zware infrastructuurwerken zijn niet altijd even noodzakelijk

voor de niet-maritieme cluster, die eerder geconfronteerd wordt met een prioriteit als het energievraagstuk. Er is veel onduidelijkheid over de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de totale kosten van logistieke centra.

De heer Stijn Decock: Uit onderzoek over Nike bleek dat het niet zou gaan om 2300 banen, zoals hier beweerd werd, maar om 600 vaste en 600 tijdelijke.

De heer Geert Noels: Voor de berekening van de kosten van logistieke activiteiten moet men ze allemaal in rekening brengen: investering, onderhoud, opportuniteit (men kan ook andere investeringen doen in de betreffende open ruimte), files, milieuschade en andere maatschappelijke lasten zoals ongevallen en verlaging van de woonkwaliteit. Als men dat plaatje samenstelt voor een aantal investeringen, ziet men meteen dat de kosten in schijven komen en dat het overzicht soms heel moeilijk te volgen is.

Ik wijs ook op het fenomeen van de kettinginvesteringen, waarbij het pleidooi voor bepaalde investeringen weer andere vereist ter optimalisering, waarvoor dan weer de capaciteit van de infrastructuur moet verhoogd worden, wat op zijn beurt een impact heeft op het vervoertype enzovoort. De vraag is dan wat de totale investering is. Ik verdedig een aanpak waarbij men meet voor de hele Vlaamse economie en bevolking in termen van netto huidige waarde. Dat wil zeggen dat men rekening houdt met de lange termijn, dus de opbrengst van de investering voor 30 jaar. De Vlaamse overheid moet dit meten als een investeerder en dus ook de kapitaalkosten meerekenen. De returns kunnen daarbij de vorm aannemen van dividenden of van duurzame werkgelegenheid.

De heer Stijn Decock: De belangrijkste kosten in het hele logistiek gebeuren worden veroorzaakt door de files. Zij zijn echter vrij moeilijk te berekenen. De belangrijkste zijn de opportuniteitskosten: een groot aantal professionele en productieve mensen staat overdag niets te doen. Het aantal file-uren wordt in Vlaanderen geraamd op 9 tot 10 miljoen uur per jaar. De EU schat de kostprijs van de files in Europa op 2 percent van het bbp.

Naast de milieukosten veroorzaken files verder ook onzekerheidskosten. Zowel in de dienstensector als in de verwerkende industrie vallen die niet te onderschatten. Ladingen komen te laat en het wordt onvoorspelbaar wanneer mensen op een vergadering zullen aankomen. Een groot ongeval kan een deel van de economie platleggen. Bedrijven gaan de keuze

van hun vestiging dan ook steeds meer afstemmen op bereikbaarheid, ook voor het personeel.

Iedere bijkomende vrachtwagen die men op een reeds gecongesteerde weg brengt, kost steeds meer, want de file wordt langer in tijd en ruimte. Men moet zich dus afvragen, als men nieuwe activiteiten ontplooit die extra verkeer genereren, of zij wel voldoende toegevoegde waarde creëren om niet door die extra kosten vernietigd te worden.

Cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum tonen op alle Vlaamse verkeersaders sterke groei tussen 2005 en 2006, zeker rond Antwerpen, zelfs ondanks de kleine vertekening door de werken aan de ring. De totale toename van 3,8 percent bedraagt bijna het dubbele van de economische groei.

Wat de bulklogistiek en meer bepaald containers betreft, hebben wij de volgende berekening gemaakt. Het Deurganckdok genereert op volle capaciteit 7,5 miljoen TEU (twenty feet equivalent unit – standaardmaat voor containers). Algemeen wordt aangenomen dat minstens 60 percent over de weg wordt vervoerd, wat neerkomt op 4,5 miljoen bijkomende vrachtwagens per jaar of 12.330 per dag. Voor het Saeftinghedok bedragen deze hoeveelheden respectievelijk 8 miljoen TEU, 4,8 miljoen en 13.150 vrachtwagens. In totaal moeten bijkomend 25.500 vrachtwagens rond Antwerpen komen, samen goed voor een rij van 400 kilometer.

Bij een verbetering van de intermodaliteit zodat slechts 45 percent over de weg moet (wat al een zeer sterke prestatie zou zijn), gaat het nog altijd om 19.800 extra vrachtwagens per dag. Zelfs met de Oosterweelverbinding erbij zullen er elders bottlenecks blijven.

Economen zeggen dat slechts 5 percent van die containers in België afgehandeld wordt, wat betekent dat, op volle capaciteit, van de bijkomende vrachtwagens er 24.000 per dag direct naar het buitenland gaan en nauwelijks toegevoegde waarde creëren in Vlaanderen. De congestie wordt steeds groter en de andere economische sectoren, zeker de diensten en de industrie, moeten een deel van de bijkomende filekosten betalen. Nochtans hebben zij een veel hogere meerwaarde en vaak ook veel meer personeel. Het gevolg kan misschien zijn dat de industriële sector weg van de files verhuist.

De heer Geert Noels: In de economie noemt men dat 'crowding out', waarbij de eenvoudige activiteiten

die met een hoge toegevoegde waarde wegduwen. Ons advies is de toegevoegde waarde op de wegen te berekenen en ze maximaal open te houden voor activiteiten die het meeste bijdragen tot de Vlaamse economie.

In verband met containertransport is het ook belangrijk om over de landsgrenzen te kijken. Men kan overwegen om gebruik te maken van buitenlandse infrastructuur en daarvoor de kostprijs betalen. Ook andere havens hanteren dat perspectief.

Petercam is niet tegen de haven. Wij zijn wel vrij pessimistisch over de Vlaamse mogelijkheden inzake productie-industrie zoals automotive. De Vlaamse Gemeenschap ondersteunt haar immers niet met gelijkwaardige middelen. Het gaat daarbij niet uitsluitend over loonkosten, maar ook over het faciliteren, het bijstaan in het zoeken naar partnerships bijvoorbeeld inzake nieuwe technologie en energie-efficiëntie. Hoewel juist daar de 'return on investment' voor de Vlaamse Gemeenschap heel hoog kan liggen, is daar tot nu toe niet met dezelfde kracht geïnvesteerd.

Zwitserland, dat niet bepaald een gunstige logistieke ligging heeft, heeft een bijzonder sterk ontwikkelde knowhowindustrie met een zeer hoge toegevoegde waarde. Daarnaast zien wij ook potentieel in exporteerbare diensten en dus ook logistiek met een hoge toegevoegde waarde. Het crowding-outeffect van de bulkindustrie is suboptimaal voor de Vlaamse welvaart. Wij pleiten ervoor om selectiever te zijn in de aanvaarding, met objectivering van de kosten.

Petercam acht de centrale ligging van Vlaanderen wel degelijk belangrijk, maar het moet niet centraal in de file liggen.

De heer Stijn Decock: Een belangrijk punt is de situatie op de energiemarkt. De toekomstige prijzen zullen zeer hoog zijn. Transportkosten zullen dan ook sterk stijgen. Dat is nadelig voor veel economieën maar misschien een opportuniteit voor Vlaanderen en zeker voor de diepliggende haven van Antwerpen. Er is daar nog braakliggend terrein, wat interessant kan zijn als de productie-industrie opnieuw dichterbij de goedkoopste vorm van transport gaat kruipen, want die wordt juist gevormd door de diep landinwaarts gelegen havens.

De heer Geert Noels: Overheden moeten niet louter middelen toekennen maar mogen ook een rendement vragen. Zij moeten er zicht hebben op hebben waar de vruchten van belangrijke investeringen naartoe

gaan. Flows naar de lokale overheden zijn op zich niet verkeerd maar moeten transparant zijn. In het geval van de havens worden overigens ook belangrijke buitenlandse flows gegenereerd.

Onze conclusies over logistiek in de Vlaamse economie zijn de volgende. Een haven is veel meer dan logistiek. Maritiem en niet-maritiem zijn vervlochten. Het niet-maritieme is de bron van welvaart geweest voor de Vlaamse economie, maar is zo sterk kunnen evolueren dankzij de troef van de haven. Moeten de overheidsinvesteringen niet minder intensief en met andere accenten, gezien het crowding out?

Overheidsinvesteringen moeten een doelrendement nastreven, met name wat betreft toegevoegde waarde duurzaamheid op lange termijn. Daarbij is een break even niet genoeg. Het resultaat moet positief zijn boven de opportuniteitskosten. Men kan immers alternatieve zaken doen met de ruimte en de middelen.

Er is op dit ogenblik echter onvoldoende informatie om dat allemaal te berekenen, zeker over bulklogistiek. Men kan vragen stellen over de onafhankelijkheid van het onderzoek, over internationale benchmarks en over het vergelijken met alternatieven.

De echte inzet voor de haven en tegelijk de achilleshiel zijn het behoud en de opwaardering van de industrie, of beter gezegd de knowhowactiviteiten. De knowhow voor de assemblage van een auto is groter dan die voor de verplaatsing van een doos. Andere havens zijn al bezig met die strategie: zij willen minder in de richting van bulk en meer in die van toegevoegde waarde. Men mag ook niet alles samen nemen en automobiel, staal en chemie gebruiken in de cijfers om investeringen waar de genoemde sectoren niet van genieten, te rechtvaardigen. De knowhowactiviteiten hebben andere noden: bereikbaarheid, energiebevoorrading, human resources, innovatie en kennis.

Er is een visie nodig over de activiteiten die Vlaanderen nodig heeft om zijn welvaart te behouden, wat ook belangrijk is voor de toekomstige draagkracht van het sociale systeem.

II. DISCUSSIE

De heer Joris Vandenbroucke: De analyses waren interessant, kritisch en vrij van taboes. Het verhaal van professor Van Breedam over Vlaanderen als 'extended

gateway' was hoopvol omdat hij het dankzij clustering en bundeling mogelijk acht het aantal logistieke activiteiten te laten toenemen zonder dat de negatieve impact van uitstoot, files, ongevallen, milieuschade en dergelijke navenant groeit. Anderzijds leert het indicatorenboek 'Duurzaam goederenverkeer' dat we nog heel ver verwijderd zijn van die vooruitzichten.

De vraag is echter hoever? Valt dit ooit wel te bereiken? In tien jaar groeide het goederenvervoer met 43 percent, voornamelijk over de weg, waarvan het aandeel weer toenam. Dat over water nam ook toe, maar vooral ten nadele van het spoor. Dat blijkt ook meteen uit de toename van schadelijke emissies zoals die van CO₂: plus 32 percent ten opzichte van 1990, terwijl de emissie van broeikasgassen moet gestabiliseerd worden tegen 2010. Hoe concreet is het vooruitzicht op de ontkoppeling van professor Van Breedam? Hield hij rekening met de draagkracht van de bestaande vervoersystemen? Als nieuwe strategische projecten zoals de westelijke IJzeren Rijn nodig zijn, zijn we weer vertrokken voor een verhaal van enkele decennia.

Komt ViA tegemoet aan de behoefte die volgens professor Allaert bestaat aan een strategie die gebaseerd is op een langetermijnvisie?

De heer Noels wees op de gigantische investeringen die nodig zijn om een toename van de logistieke activiteiten mogelijk te maken. Hij plaatste vraagtekens bij de netto meerwaarde. Komt de visie van het Vlaams Instituut voor de Logistiek tegemoet aan zijn opmerkingen? Gelooft hij in de extended gateway?

De heer Noels wees ook op de filetoename, maar tot mijn enorme verbazing las ik op pagina 69 van het genoemde indicatorenboek: "Sinds 2001 is er een constante afname van verliesuren." Het aandeel van de verliesuren in het totale aantal gereden uren in Vlaanderen zou gedaald zijn van 4,45 percent naar 3,80 percent. Wie heeft gelijk?

De transportsector vraagt een compensatie als er een kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer komt met het oog op de internalisering van de externe kosten. In Duitsland wordt niet gedacht aan een compensatie voor de aldaar bestaande heffing, omdat zij geen concurrentieel nadeel zou opleveren. Zij geldt namelijk voor alle vrachtwagens. Wat denkt u over een dergelijke compensatie in Vlaanderen?

Klopt het dat 95 percent van de containertrafiek pure doorvoer is zonder enige toegevoegde waarde? Ook

daarover staan andere cijfers in het indicatorenboek, dat als leuze nochtans 'meten is weten' hanteert. Moeten we daar vraagtekens bij plaatsen?

De heer Geert Noels: Het cijfer van 5 percent komt niet van Petercam maar van professor transporteconomie Winkelmans. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat het niet altijd mogelijk is om alleen die 5 percent te hebben, men moet soms de rest mee accepteren. Maar het percentage klopt.

De heer Pieter Huybrechts: Blijft het idee van ondergronds transport van voornamelijk palletten in de Antwerpse haven gehandhaafd? Er werd ook al iets soortgelijks voorgesteld langs het Albertkanaal om de congestie op de E313 te verminderen. Is dat uitvoerbaar of utopisch?

De heer Bart Martens: De sprekers waren moedig in hun openheid. Het is nuttig dat de overheid zich bezint over de totale maatschappelijke kosten en baten van de logistiek, inclusief het aspect van de opportuniteitskosten, voor zij beslist waarin zij investeert. Moet zij dat doen in bijkomende logistieke ruimte en transportinfrastructuur dan wel in kennisgerichte sectoren of energie-efficiëntie? Moeten ook de strategische plannen voor de inrichting van de zeehavengebieden, die thans volop worden ontwikkeld met verschillende scenario's variërend van portuaire tot industriële ontwikkeling, niet onderworpen worden aan een dergelijke analyse? Noopt de kettingreactie van investeringen er niet toe om dat al te doen op planniveau in de plaats van te wachten op het projectniveau, zoals de minister-president wil?

Het verhaal van de directe en indirecte baten van Nike was ontluisterend. Moeten we daarnaast ook geen oog hebben voor indirecte kosten? Als de overheid gigantisch veel middelen investeert in de transportinfrastructuur en dus het goedkoop maken van de import uit het Verre Oosten, en tegelijk de externe kosten voor rekening laat van de maatschappij, ontstaan dan geen indirecte kosten in de vorm van de verarming van ons industriële weefsel?

Er werd gepleit voor de afweging van de marginale maatschappelijke kosten en baten, maar zullen de maatschappelijke kosten er hoe dan ook niet komen? Als Vlaanderen afziet van investeringen in het Saeftinghedok, de ontwikkeling van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en nieuwe ruimte voor logistieke ruimte, gaat dan de transportstroom niet toch komen omdat de Rotterdammers die binnenhalen? In dat geval krijgen we alleen de kosten maar

niet de baten van de 'value added logistics', hoe klein die laatste ook zijn. In welke mate leidt het niet investeren ook tot de vermijding van de transportstroom, zeker voor wat de noord-zuidas betreft?

Er werd gepleit voor een ruimtelijke clustering van de distributieactiviteiten rond multimodale knooppunten zodat meer vracht van de weg naar spoor en binnenvaart kan overgeheveld worden. Maar wat doet men als de bedrijven niet ingaan op die mogelijkheden? Hoe gaat men voorkomen dat de distributiecentra alles op de weg blijven zetten? Ondanks de investeringen in de Liefkenshoekspoortunnel zetten de exploitanten van de containerterminals slechts 8 percent van hun containers op het spoor. Hoe kan men dat aandeel doen toenemen?

De heer Rudi Daems: De openhartigheid was inderdaad positief. Het ballonnetje van Vlaanderen als logistieke draaischijf werd andermaal doorprikt, zij het minder door de eerste spreker. Ook de kritische geluiden van sp'a-spirit waren een aangename verrassing. Het komt erop aan het debat over de toegevoegde waarde van de logistiek en haar alternatieven nu ten gronde te voeren.

Petercam ziet meer heil in de maakindustrie dan in de logistiek. Is die keuze onderbouwd? Wordt dit bevestigd door grondige economische analyses?

Maar ook het verhaal van professor Van Breedam over clustering is geloofwaardig. Anderzijds moet dit volgens ons opengetrokken worden naar een duurzame visie op alle soorten bedrijfsactiviteiten. Wij pleiten voor integratie niet alleen inzake transportafwikkeling maar ook inzake energievoorziening, waterzuivering en ruimtelijke invulling, en zelfs op het vlak van de clustering van types van bedrijven op bepaalde plaatsen. Dat is pas echte duurzaamheid. Wat denkt u van die meer integrale benadering?

Helaas was er weinig te horen over het klimaat. Toch zijn we verplicht om de bestaande logistiek maximaal te beheersen en dan praten we nog niet eens over groei. Vandaag slagen we er niet in om de multimodaliteit te realiseren. Het indicatorenboek leert dat het spooraandeel nog steeds daalt. Hoe kunnen de stromen volgens de sprekers beheersbaar blijven?

Professor Claessens schreef dat de supertrucks helemaal geen oplossing zijn voor de logistieke afwikkeling. Kan hij dat bevestigen?

De heer Frans Peeters: Onze fractie vond de informatie van de sprekers verhelderend, maar helaas is de beloofde afvaardiging van de Vlaamse Regering niet aanwezig. Ik heb nochtans vooral vragen over haar visie op duurzame logistiek.

Iedereen lijkt het eens te zijn over de inzet op hoge toegevoegde waarde en de oordeelkundige inplanting van logistieke bedrijvigheid. Maar op dit ogenblik ontbreekt wel een strategische visie over logistiek en meer algemeen mobiliteit. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moet dringend herzien worden en aangepast aan de behoeften, rekening houdend met duurzame logistiek.

Er werd gezegd dat het ENA faliekant dreigt uit te draaien. Logistiek, ruimte en mobiliteit vormen een driehoek. Hoe ziet men in dit verband de potenties van de spoorwegen, waarin sinds de Tweede Wereldoorlog niets meer is gebeurd, als alternatief? Het is een schande dat in België niet meer mogelijk is op dat terrein. Welke perspectieven zien de sprekers?

De voorzitter: De minister was hier tijdens de uiteenzettingen. De regering was vertegenwoordigd. Een hoorzitting is ook niet bedoeld voor een debat met de minister. Daarvoor biedt het reglement andere mogelijkheden.

De heer Eloi Glorieux: Ik sluit mij aan bij de vragen van de heren Martens en Daems. De presentaties waren erg leerzaam, maar alleen de laatste ging in op het eigenlijke onderwerp van de duurzaamheid. Ondertussen is iedereen het er nochtans over eens dat wij in verband met de milieu-impact van transport niet kunnen volstaan met het afremmen van de groei van die negatieve effecten. Wij moeten integendeel naar een afname streven en dat niet alleen voor de broeikasgasemissie. De door de EU opgelegde CO₂-reductiedoelstelling zal voor een belangrijk deel in de transportsector – en door de huishoudens – gerealiseerd moeten worden. In welke mate valt de verdere uitbouw van Vlaanderen als transitland daarmee te verzoenen en met duurzame economische ontwikkeling in het algemeen?

De heer Jan Penris: Blijkbaar heeft de linkerzijde de aanval op Vlaanderen Distributieland ingezet. Vloeken in de kerk mag van mij, maar beeldenstormers hebben niet de sympathie van de geschiedenis. In elk geval is de discrepantie opvallend in het cijfermateriaal dat beide partijen hanteren. Dat is schokkend

voor een leek die vertrouwen heeft in de wetenschap. Het ontbreken van exacte en objectieve cijfers maakt het debat problematisch. De verschillen tussen de cijfers over de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de sector zijn enorm.

Petercam pleit voor investeren in de productie-industrie in de plaats van zich blind te staren op de logistiek, maar is het ervan overtuigd dat er in ons land voldoende arbeidsreserve is om die groei ook aan te kunnen? Zij volstaat nu al niet. Ook het importeren van werkrachten heeft maatschappelijke kosten, die een veelvoud zouden kunnen zijn van die van het verplaatsen van goederen.

Er werd meermaals verwezen naar bevoegdheden die Vlaanderen jammer genoeg niet heeft, zoals energie en de spoorwegen. Verder dan goedbedoelde resoluties kan het Vlaams Parlement voor die aangelegenheden inderdaad niet raken.

Professor Van Breedam meent dat Vlaanderen niet genoeg aan branding doet als distributieland. Het merk is minder bekend dan dat van de Nederlanders. Maar wij hebben intrinsiek sterke troeven. Is het dan nog nodig om een sterk merk te hebben? Of zouden we onze positie toch kunnen verstevigen door ons merk te versterken? Zijn de huidige inspanningen van onder meer Alfaport niet waardevol genoeg? Zo ja, welke bijkomende zijn dan nodig?

Het pleidooi van professor Allaert voor de westelijke IJzeren Rijn doet mij besluiten dat hij in de toekomst van Vlaanderen als distributieland blijft geloven als het een aantal strategische opties durft te lichten. Naast de genoemde spoorlijn pleitte hij ook voor bijkomende goederenluchthaveninfrastructuur in het Westerscheldegebied. Volstaat de huidige, in het zuiden van Vlaanderen bekeken als geheel, dan niet? Is een tweede transporteconomisch nodig? Zo ja, zou Malle dan een geschikte locatie zijn?

De heer Jan Peumans: Op 3 juli 2008 vindt een vervolg op de lanceerdag van ViA plaats en hij gaat over logistiek en mobiliteit. Het zou interessant kunnen zijn om de uiteenzettingen daar te herhalen. De zeer kritische ondertoon was treffend, en ontvullend. De commissie moet zich beraden over de toekomst van Vlaanderen als logistieke draaischijf. Volgens mij is het ENA-verhaal op drijfzand gebouwd. Ik denk niet dat Vlaanderen dat er nog bij kan nemen. Mis-

schien is er meer potentieel in de toegevoegde waarde van chiptechnologie.

Er viel weinig te horen over de hinterlandverbindingen van de vier havens. Daarnaast ontbreekt nog steeds een goede cijfermatige onderbouwing van waar Vlaanderen mee bezig is. Die beloften zijn nog altijd niet waargemaakt. In het indicatorenboek wordt bijvoorbeeld gezegd dat het nachtlawaai van vliegtuigen afneemt dankzij het nieuwe Boeingtype, dat slechts tussen 70 en 80 dB produceert. Wat is nog het maatschappelijke draagvlak van Vlaanderen als logistieke draaischijf?

Hoe moet een en ander vertaald worden voor het beleid? Met welke tien speerpunten moet de overheid rekening houden inzake logistiek, zodat zij na een maatschappelijke kosten-batenanalyse kan zeggen welke richting we moeten uitgaan?

Mevrouw Fientje Moerman: Ik dank de sprekers namens mijn fractie. Het pleidooi voor een samenhangende en coherente visie suggereert dat de hoorzitting misschien samen met de commissie Economie had moeten georganiseerd worden.

Zwart-wit gesteld stelt men voor om bulk weg te doen en in de plaats daarvan te investeren in zaken met toegevoegde waarde. De vraag is echter of men dat onderscheid zo gemakkelijk kan maken. BASF is inderdaad een belangrijk bedrijf. In de afgelopen twee jaar investeerde het 1 miljard euro in een 'cracker'. Daarvoor is bulk nodig, maar hij levert ook de basisstof aan voor de rest van de chemische industrie in Vlaanderen, die voor het grootste deel uit kmo's bestaat. Daardoor heeft dit type activiteiten voor een tijdje weer perspectief gekregen in onze regio. Blijkbaar is dus ook de bulk nodig om de meer creatieve kennisindustrie te verankeren.

Het tweede onderscheid betrof maritieme en niet-maritieme activiteiten. In de haven van Gent zit inderdaad een hoop niet-maritieme activiteiten, maar ze hebben wel de maritieme toevoer nodig voor hun kosteneffectiviteit. De ontwikkelingen die zich op dat vlak afspelen, worden echter niet louter door Vlaanderen bepaald. Ik geef als voorbeeld de evolutie van de grootte en de diepgang van de schepen. Als er geen tweede zeesluis gebouwd wordt, komen de niet-maritieme activiteiten, die verschillende tienduizenden banen genereren, indirect in de problemen. Ook

dit onderscheid is dus niet zo eenvoudig te maken, wat misschien ook een gedeeltelijke verklaring geeft voor de uiteenlopende cijfers.

Professor Allaert somde een aantal strategische beslissingen op die nodig zijn. Gaat men ook hun invloed op elkaar na? Nike voert nagenoeg alles aan per boot en spoor en voert nagenoeg alles af langs de weg. Het privégebruik van het spoor is op dit moment nog zeer laag. Aan welke factoren is dit te wijten?

Mevrouw Annick De Ridder: Professor Claessens pleit voor meer privé-exploitatie van het spoor. B-Cargo is nog steeds quasi-monopolistisch bezig en goed voor 90 tot 95 percent van de exploitatie. Wat is zijn verklaring? Heeft dit iets te maken met de rol van Infraabel?

Aanvankelijk zou er, wat het rekeningrijden betreft, een wegenvignet komen voor alle gebruikers. De Open Vld-fractie heeft er altijd voor gepleit dat dit niet tot een lastenverhoging mocht leiden, noch voor personen noch voor bedrijven. De heer Vandenbroucke argumenteert dat er geen concurrentievervalsing is als iedereen op Belgisch grondgebied moet betalen, maar we moeten ook voorkomen dat een motief ontstaat voor bepaalde vervoerders om dat grondgebied te vermijden. In tegenstelling tot Duitsland is België namelijk wel mijdbaar.

Daarom is het enorm belangrijk dat dit op supranationaal niveau wordt georganiseerd, in de Benelux en liefst ook met Frankrijk. Ik pleit voor voorzichtigheid met het opnemen van alle externe kosten. Dat zou een enorme verzwarende maatregelen niet op voorhand uitsluiten. Hoe staan de sprekers daar tegenover?

De overheden hebben al terecht gepoogd om binnenvaart en spoor te bevoordelen ten opzichte van het wegtransport, maar ik vrees dat dit zou kunnen leiden tot een verkeerde 'modal shift', met name een verschuiving tussen spoor en binnenvaart en niet weg van de weg. Dit is blijkbaar nog nooit bestudeerd. Wat weten de sprekers over het effect van een niet-simultane uitvoering van investeringsprogramma's in spoor en binnenvaart?

De heer Geert Noels: Petercam is niet tegen noodzakelijke investeringen in de havens, op voorwaarde dat zij voldoende toegevoegde waarde genereren. Dat

is niet het geval bij bulklogistiek. Ik heb geen analyse gemaakt van de visie van VIL, maar ik denk dat daar heel veel punten in staan die tegemoetkomen aan onze opmerkingen. De visie van het instituut is immers perfect toepasbaar op de eis van een hoge toegevoegde waarde.

De kilometerheffing compenseren is tegen het principe van de heffing zelf. Men zou wel kunnen overwegen om de opbrengst te gebruiken om de loonlast te verlagen.

De heer Stijn Decock: Dat laatste is inderdaad wat de economische theorie zegt. Tegelijk moet men er wel over waken het spoor niet te oversubsidiëren, want dan zou men valse concurrentie creëren.

De heer Jan Peumans: Worden de opbrengsten van het rekeningrijden in Frankrijk en Duitsland aangevend ter verlaging van de loonlast?

De heer Stijn Decock: Men kan zeggen dat Frankrijk een deel van de infrastructuur daarmee financiert, waardoor er minder belastingen zijn.

De heer Geert Noels: Wij bestrijden niet dat de investeringen in logistieke infrastructuur ook nuttig zijn voor andere bedrijven, maar bepaalde investeringen zijn voor de niet-maritieme bedrijven niet nodig, zoals bijvoorbeeld de extreme verdieping voor zeer grote containerschepen. Anderzijds is het op termijn waarschijnlijk noodzakelijk voor het bedrijfsleven dat bepaalde havens op panamaxniveau komen.

Wat BASF betreft, staat vervoer van bulk niet gelijk met bulklogistiek. Met dat laatste doelen wij op bulk-containervervoer, waarbij weinig toegevoegde waarde wordt gecreëerd.

Over de maatschappelijke kosten-batenanalyse spreken wij ons niet uit, dat is een politieke keuze. Wel pleiten wij er als economen voor alle kosten in rekening te brengen, directe én indirecte.

Investeren in de maakindustrie kan wel degelijk. Het Duitse voorbeeld bewijst dat dit effect heeft. Ook rond Leuven lonen dergelijke inspanningen. De arbeidsreserve bestaat. Bovendien zal de sector door zijn hogere toegevoegde waarde hogere lonen kunnen betalen voor werk dat bovendien interessanter en creatiever is. Daardoor zal ook op de arbeidsmarkt een verschuiving ontstaan. Petercam kan desgewenst terugkomen op de goed onderbouwde case van de

maakindustrie. Zo is professor Vossen van Plant Location International op zoek naar vestigingen voor IJsland. De netto return on investment is bijzonder hoog, tot tienmaal het bedrag dat de overheid heeft ingezet.

De heer Stijn Decock: Het is misschien aangewezen om in de havens de zwaar CO₂-uitstotende industrie te concentreren, want de echte oplossing voor de vermindering is 'carbon storage'. Op termijn is dan vervoer nodig via pijplijnen of schepen.

De heer Rudi Daems: Mijn vraag was ruimer bedoeld. De uitstoot van de transportsector neemt nog altijd toe terwijl het Kyotoverdrag tegen 2012 de terugkeer naar het niveau van 1990 eist. Voor de transportsector gaat het dus om een vermindering van ongeveer 25 percent. Hoe gaan we dat doen terwijl de modal shift niet blijkt te lukken?

De heer Stijn Decock: Wij verwachten heel hoge energieprijzen, die voor noodzakelijke efficiëntie zullen zorgen bij de producenten van (vracht)wagens.

De heer Rudi Daems: Dat klopt, maar die energie-efficiëntie is er vandaag al. In het indicatorenboek blijkt dat zij niet volstaat om de volumegroei op te vangen.

De heer Stijn Decock: Deze ontwikkeling is nog recent en ik denk dat zij door de hoge olieprijsen gaat versnellen.

De heer Georges Allaert: In het door mij voorgestelde model wordt een maximale toegevoegde waarde geplaatst tegenover het leefmilieu. Het is aan de Vlaamse Regering om het eens te worden over het evenwicht tussen die twee. Zij moet duidelijk stellen of zij naar gecontroleerde groei gaat of niet, in ons gebied dat het dichtst verstedelijkt is van heel Noordwest-Europa. Wij zouden kunnen kiezen voor een voorbeeldfunctie.

Het model kiest daarbij voor het patroon rond de maakindustrie maar de industriële logistiek kan men niet daarvan loskoppelen. Zij is de basis van de ontwikkeling, de distributielogistiek hangt daaraan. Vlaanderen is geen distributie- maar een industrie-land. Ook de havens zijn gegroeid dankzij de kennisgroei in de industrie. Het ontbreekt thans aan een duurzame visie op Vlaanderen in de komende 20 tot 30 jaar. Zonder die visie komt men nooit uit de discussie over ruimte, logistiek en mobiliteit.

Vervolgens moet men die visie vertalen in strategische projecten, die beantwoorden aan het gecontroleerde groeimodel ('growth management'). De door mij gevoerde industriële spoorlijn is een mogelijk voorbeeld.

Ondergrondse logistiek zal men hier en daar kunnen valoriseren, maar men mag dit niet overdrijven.

Men moet ook durven stellen dat Vlaanderen geen ruimtelijke eenheid is. Er zijn ook verschillende vervoersregio's en men moet de strategische projecten vervolgens op dat niveau detailleren.

Vlaanderen heeft een enorm hoge productiviteit. Om die aan te houden is knowhow nodig over speerpunttechnologie. Energie is een belangrijk voorbeeld. De in universiteiten en onderzoekscentra aanwezige kennis over milieu en mobiliteit moet geënt worden op een nieuw economisch verhaal. Wij pleiten voor nog meer researchcentra, die ingebed zijn in de productiemilieus.

De heer Alex Van Breedam: De juiste definitie van logistiek is belangrijk om het verhaal over de 'extended gateway' goed te begrijpen: het is meer dan distributie alleen. Mijn definitie staat dicht bij de het Engelse begrip 'supply chain'. In die keten zitten zowel aankoop, distributie als productie. Uiteraard is het clusterbeleid dan ook meer dan transport alleen. Twee voorbeelden zijn de Scheldelaan in Antwerpen (petrochemie) en de N16 in Puurs (Pharma Valley). Een dergelijke clustering maakt bijvoorbeeld mogelijk dat men een gezamenlijke 'cold chain' (vervoer tussen 2° en 8°C) overweegt. Het is voor bedrijven in die sector immers bijna onmogelijk om op hun eentje 'speed', 'security' en 'conditioning' te combineren.

Tot nu toe speelden, met het oog op de wensen van de klant, twee grote krachten: efficiëntie en effectiviteit. Daar komt sinds kort een derde kracht bij, duurzaamheid, die een tendens wordt bij grote internationale bedrijven, zelfs al wordt de logistiek daar duurder door. Het concrete effect in Vlaanderen is dat bedrijven met concurrenten willen samenwerken om goederen samen te laten vervoeren.

Zo wil Nike, waar de 'inbound' stroom voor 98 percent via binnenvaart verloopt, ook een groter deel van de 'outbound' stroom van de weg halen. Het bedrijf vroeg ons instituut partijen in de omgeving te zoeken om samen in te zetten op de spoorlijn L207 naar Italië. Blijkt dat een aantal chemiebedrijven per-

fect complementair is met Nike om een trein van 35 wagons te vullen tot een bloktrein die kan gemanoeuvreerd worden als één geheel. Een dergelijke bundeling van lichte sportartikelen met chemische goederen was tien jaar geleden ondenkbaar.

Het is absoluut nodig om deze boodschap bij andere bedrijven te verspreiden. Als de overheid de voorwaarden kan creëren om die clustering te stimuleren, dan komen we heel dicht bij de oplossing. Zolang men in termen van transportkosten van A naar B blijft denken, komt men niet van het wegvervoer weg. Men moet leren denken in totale logistieke kosten waarin naast de kosten voor transport ook die van wachttijd, betrouwbaarheid en flexibiliteit zitten.

De heer Joris Vandenbroucke: Maakt een dergelijke optimalisering verdere investeringen in de infrastructuur overbodig?

De heer Alex Van Breedam: Het is een en-enverhaal, gericht op de strategische bewustmaking van de bedrijven maar mét aanbieding van de juiste infrastructuur. Soft- en hardware zijn nodig. Ik spreek mij niet uit over welke concrete knelpunten nog moeten opgelost worden. De beweging naar sustainability zal er hoe dan ook komen, maar we zouden die beweging kunnen versnellen. De genoemde samenwerking van bedrijven zal grote stromen tegen aanvaardbare kosten mogelijk maken. Daar zit de sleutel. Ik ben blij dat de Vlaamse provincies alvast die 'sense of urgency' hebben en de hotspots identificeren.

De heer Jan Penris: Doen expediteurs dat niet al heel lang?

De heer Alex Van Breedam: Ja, maar zij groeperen alleen hun klanten, die geografisch ver uit elkaar kunnen liggen. Het zou kunnen dat de concrete uitwerking van de 'extended gateways' wordt uitgewerkt door een nieuw type strategische organisaties.

Ik pleit absoluut voor de maakindustrie. Europese distributiecentra zorgen ervoor dat de goederen via de gateway naar het achterland komen en een terugvracht hebben dankzij de maakindustrie. Gevulde trajecten in beide richtingen is het meest efficiënt.

Scandinavische landen staan al verder in de overschrijding van de psychologische drempel tussen bedrijven om samen te werken. Zij wisselen zelfs kennis uit. De druk van de grote internationale concerns zal ook onze bedrijven daartoe dwingen. Zij

zijn daarom op zoek naar een bemiddelaar. Die rol werd tot vandaag voor een deel ingevuld door VIL. Maar op het moment dat het verhaal commercieel wordt, moet het instituut loslaten. Op dat punt gaapt vandaag nog een gat. Ik hoop dat de daarvoor benodigde actoren zich in de komende maanden – liever dan jaren – manifesteren.

Te weinig branding bestaat niet. Het komt er echter niet op aan zoveel mogelijk stromen naar hier te halen, wel de juiste. Dat zijn de stromen die perfect in te schakelen zijn in de bestaande. Zij moeten werkgelegenheid creëren, het minst maatschappelijke hinder en de grootste toegevoegde waarde. Dat vereist proactieve promotie.

De heer Evrard Claessens: Voor de weg zit men min of meer aan de beste technologie, maar spoorwegen kunnen nog goedkoper. Sinds de locomotiefbouw Europees is, stijgen de prijzen met minder dan 2 percent per jaar. Ze zijn amper duurder dan vroeger. Toch is het spoorwegmateriaal nog te duur. De nieuwe RER-treinen kosten per zitplaats 1 miljoen Belgische frank. Dat is verspilling. De simpelste wagon kost 73.000 euro, maar de nieuwste (die pneumatisch draaien en waar een vrachtauto kan oprijden) 440.000 euro. En dan heeft men nog niet gereden. Met personeel en energie erbij kan dat niet goedkoop gemaakt worden. En dan allemaal omdat de Fransen – en de NMBS in hun spoor – de kleine wieltes van de Rollende Landstrasse niet willen.

De relatie netto-bruto van een container op een wagon bedraagt 7 op 10, die van een vrachtwagen op een wagon 10 op 7, dus het dubbele. Containers zijn veel te groot en niet altijd te vullen. Ik pleit voor een onderverdeling ('six in one') op maat van een bestelauto. Men mag niet vergeten dat voor de groepering in grotere containers het aantal bewegingen verhoogt tot 70 percent. Men moet ook die kosten meerekenen.

Ik geloof niet in de Nederlandse uitvinding van het ondergrondse transport.

Europa importeert te veel. Slechts drie havens hebben een redelijke balans met de uitvoer: Malmö, Duinkerken en tot voor kort Antwerpen.

Soms kan men groeperen, maar soms niet en dan is een verkeerde modal shift niet uitgesloten. De Scheldevddieping kan tot gevolg hebben dat elke boot die niet naar Antwerpen komt 40.000 vrachtwagens met

Nederlandse nummerplaat oplevert langs de lijnen Vlissingen-Maastricht en Venlo-Kanaaltunnel. We moeten dus ook de effecten bij de burens in het oog houden.

Spoor is de enige kans als het goedkoper wordt. Ik pleit voor een totale etatisering van de infrastructuur (meer bepaald een Vlaamse infrastructuurmaatschappij) en geloof niet in de privatisering ervan. PPS is op dat vlak een politiek spel. Tegelijk moet de exploitatie door operatoren gebeuren. Ook zonder bloktreinen kunnen kleine exploitatiemaatschappijen rendabel zijn.

Zeebrugge ligt op een slechte plaats. De enige natuurlijke haven aan onze kust is Oostende. Dat wist Napoleon al.

Nederland heeft zelfs de vrachtafdeling van zijn spoorwegen bijna gratis weggegeven aan de Duitsers, omdat het meer financiële winst maakt met zijn havens. Onze havenexploitatie is veel duurder. Om de Duitsers kan men niet heen, maar wij moeten met de burens werken omdat we er zoveel hebben.

Ik zie geen groei meer in de containerschipmarkt. Ze worden breder in de plaats van langer, wat kranen met een grotere giek vereist en dus een steviger ondergrond. Is dat die kosten allemaal waard? Het geïnstalleerde vermogen van het grootste containerschip is 10 pk per container, dus een derde van de kleinste auto's. Ik weet niet of dat nog lager kan.

Rekeningrijden is oké. Sinds Duitsland het invoerde, ontmoet ik op de weg naar Wenen, Brno of Ljubljana geen files meer. Rekeningrijden alleen voor vrachtwagens is perfect, maar wij moeten aanvaarden dat er twee systemen blijven: Duits-Nederlands-Belgisch (of Vlaams) en Frans-Italiaans.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan
PEUMANS

Marc
VAN DEN ABELEN
