

Logistiek zonder

Vlaanderen wordt reeds jarenlang beschouwd als ideale vestigingsplaats om via een logistiek centrum de Europese klant te bedienen. Maar deze regio kampt met plaatsgebrek. Wallonië blijkt een prima alternatief te zijn. Beide regio's kunnen elkaars voor- en nadelen compenseren. En op die manier logistieke activiteiten in België verankeren.

ANNEMIE MORBEE

Vòòr het opengaan van de Europese grenzen in 1993, was het begrip EDC (Europees Distributiecentrum) nagenoeg onbestaand: verladers werkten in Europa op nationaal echelon: met een nationaal verkoopsteam waarbij de goederendistributie verzorgd werd vanuit nationale distributiecentra.

Met het verdwijnen van de grenzen gingen bedrijven hun voorraden meer centraliseren: de drang naar kostenreductie en serviceverbetering leidde tot de creatie van een Europees distributiepatroon dat vanuit een centrale locatie gecoördineerd werd.

De hamvraag hierbij was: wat is de ideale locatie om een EDC te vestigen? Het studiebureau Cushman & Wakefield, Healey & Baker onderscheidt hierbij zes beslissingsfactoren:

- kosten (huurprijs, grondprijs, arbeidskost)
- transportsysteem (dichtheid wegennet, wegencongestie, dichtheid spoornet, wegvervoer, spoorwegvervoer, luchtvracht, scheepsvracht)
- bereikbaarheid (bevolkingsdichtheid, toegang tot EU-kern, toegang tot Oost-Europa)
- aanbod (nieuwbouw > 10.000 m², grondaanbod)
- arbeid (beschikbare arbeidskrachten, arbeidsproductiviteit)
- knowhow (logistieke opleiding, talenkennis).

België bekleedt hierin de beste positie: ons land is dé ideale vestigingsplaats voor

een Europees logistiek centrum. Dit dankzij haar centrale ligging, een goede infrastructuur, de aanwezigheid van belangrijke gateways, goede multimodale achterlandverbindingen, goedkope gronden en interessante vastgoedprijzen, productieve arbeidskrachten enz.

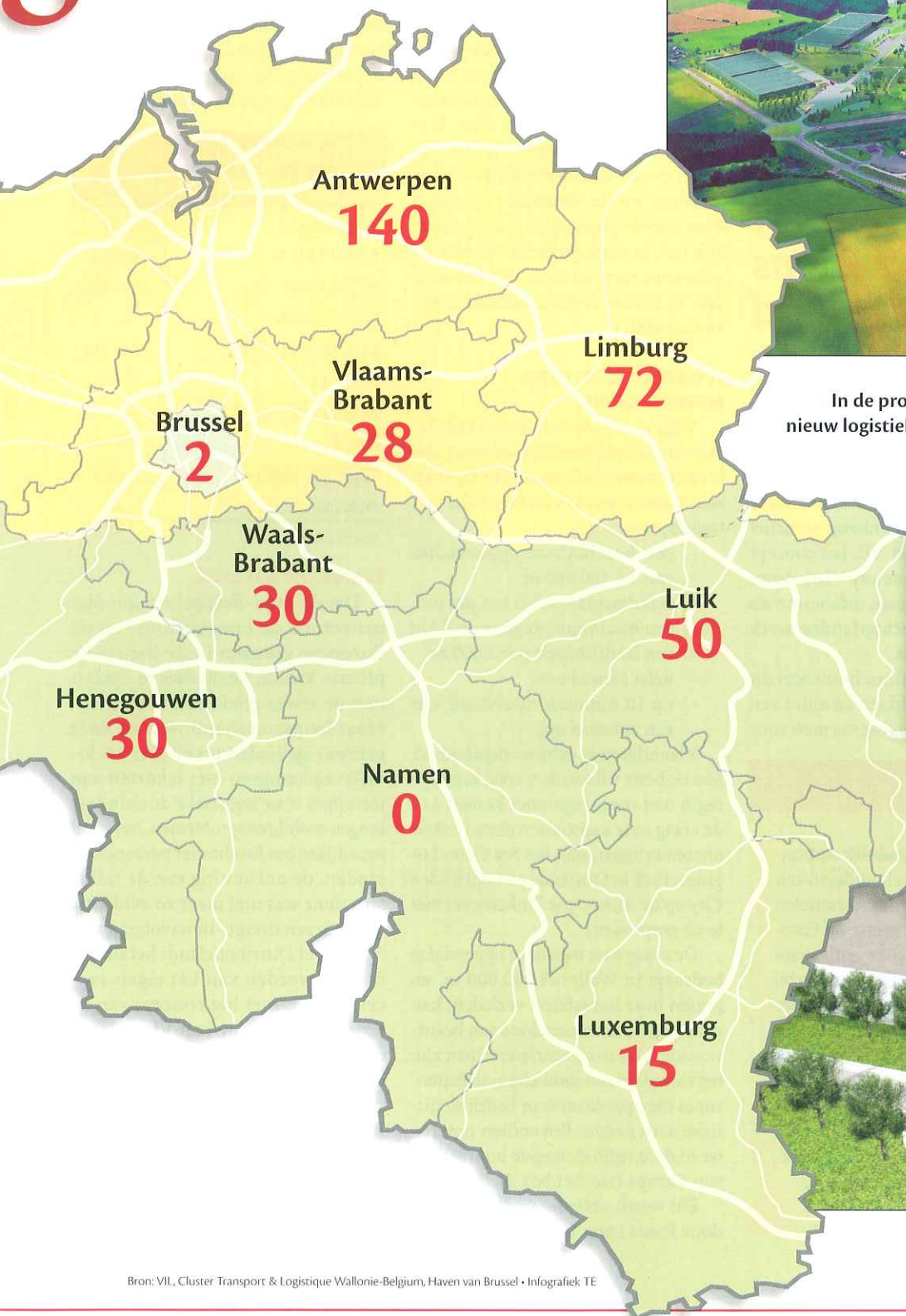
PRIME LOCATION: VLAANDEREN

Het European Distribution Report van Cushman & Wakefield, wees zeer specifiek de regio Vlaanderen aan als toplocatie voor de inplanting van EDCs. De logica zelf, aangezien logistieke activiteiten zich bij voorkeur nestelen nabij grote gateways (lees: zeehavens en luchthavens). Naast de al eerder opgenoemde voordelen van België, zijn er in Vlaanderen de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende als toegangspoorten van en naar het Europese achterland. Ook de EU-uitbreiding heeft niet veel veranderd aan de cruciale rol voor Vlaanderen voor de bevoorrading ►



Met de beste wil van de wereld kan Vlaanderen niet meer tegemoet komen aan de vraag naar logistieke ruimte

grenzen



In de provincie Luxemburg verrijst op 80 ha het nieuw logistiek park Centre Ardenne met een totaalcapaciteit van 250.000 m².

**EDC's
IN BELGIË**
(AANTAL PER PROVINCIE)



Het Sea Gate Logistic Park
in Oostende.

Bron: VIL, Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium, Haven van Brussel • Infografiek TE

van het achterland, met inbegrip van Oost-Europa.

En meer nog dan in Wallonië vindt men hier een uitgebreide talenkennis en de hoogste dichtheid aan gateways en EDC's ter wereld.

Jarenlang bekleedde Vlaanderen op die manier eerste plaats: in 2002, 2004 en ook dit jaar. Echter, twee jaar geleden waarschuwden de onderzoekers al:

»Logistiek heeft geen grenzen. Het heeft dan ook geen zin ons in het buitenland regionaal te profileren«

'Wil Vlaanderen in 2016 haar koppositie blijven behouden, dan moet de regio ervoor zorgen dat er een goed en betaalbaar aanbod blijft van geschikte bedrijfsterrainen.' Om hierop proactief in te spelen heeft het VIL het concept van de Extended Gateway Vlaanderen gelanceerd: Vlaanderen uitbouwen als een multimodaal achterlandnetwerk met prime locations.

De regio's die ruimschoots aan dit aanbod kunnen voldoen en aldus een rechtstreekse bedreiging vormen voor

de leiderspositie van Vlaanderen, zijn Nord-Pas-de-Calais en Wallonië. Deze laatste, die in 2004 nog op de zevende plaats stond in het European Distribution Report, springt dit jaar over Ile de France, Nord-Pas-de-Calais, Saarland, Brussel en Oost-Frankrijk naar een comfortabele tweede plaats. Maar vooral naar de toekomst toe is Nord-Pas-de-Calais topfavoriet: in de prognose voor 2019 staat deze Franse regio op de eerste plaats, gevolgd door Vlaanderen en Wallonië. Troeven die de Vlaamse regio naar deze tweede plaats zullen verdringen, zijn vnl. de aanwezigheid van nieuwe gebouwen met een capaciteit van meer dan 10.000 m² en beschikbare bedrijventerreinen.

LOGISTIEKE ACTIVITEITEN BEHOEVEN RUIMTE

Volgens het studie bureau DTZ Belux zijn de voorwaarden waaraan een locatie moet voldoen om te kunnen weerhouden worden als logistieke vestigingsplaats:

- een beschikbare oppervlakte van 5 à 100.000 m²
- een draaglast van 5 ton per m²
- een minimum hoogte van 8,5m
- een laad/loskade per 1.000 m²
- liefst nieuwbouw
- op 10 minuten rij-afstand van een autosnelweg.

Vlaanderen is echter uitgebouwd. Met de beste wil van de wereld kan deze regio niet meer tegemoet komen aan de vraag naar logistieke ruimte (enkele uitzonderingen zoals het Sea Gates Logistics Park in Oostende en LogHidden City op de Antwerpse Linkeroever niet te na gesproken).

De vraag naar logistieke oppervlakte bedraagt in Wallonië 600.000 m² en gezien haar industrieel verleden, kan deze regio daar moeiteloos aan beantwoorden. Deze industrieterreinen zijn hervormd tot economische activiteiten-zones die openstaan voor bedrijfslogistieke activiteiten. Bovendien noteren we in deze regio de laagste huurprijzen van Europa (zie fact box 2).

Dit wordt volledig onderschreven door Jones Lang LaSalle, adviseur in

bedrijfsgoed, die jaarlijks een Belgian Warehousing Report publiceert. Eind vorig jaar inventariseerde deze in België een toekomstig aanbod van bijna anderhalf miljoen m² geplande logistieke projecten. Daarvan bevindt zich de helft in Wallonië. Gezien de beperkt beschikbare grond op de as Brussel/Antwerpen zijn hier niet meer dan 250.000 m² projecten voorzien.

HUURPRIJZEN IN EUROPA (EURO/M²/JAAR)

WALLONIË	36-42
ANTWERPEN	44-50
HONGARIJE	54-60
NEDERLAND	55-70
VER. KONINKRIJK	56-128
BRUSSEL	57-60
ROEMENIË	57-60
ITALIË	57-92
TSJECHIË (REP.)	58-62
DENEMARKEN	64

Bron: DTZ Research UK

RUNNER-UP: WALLONIË

Dat de Zuid-Belgische regio niet meteen na de openstelling van de Europese grenzen in de logistieke picture kwam, heeft alles te maken met de afwezigheid van zeehavens. Maar langzamerhand werden deze gateway-gebieden moeilijker als locatie: ze kampten met tekorten aan terreinen voor logistieke doeleinden, kregen mobiliteitsproblemen, het werd moeilijker om kwalitatief personeel te vinden, de ontsluiting van de infrastructuur was niet meer zo evident... Vlaanderen dreigt -in navolging van Nederland Distributieland- het slachtoffer te worden van het eigen succes. Echter, met het concept van de Extended Gateway kan Vlaanderen zijn centrale rol in het multimodaal achterlandnetwerk behouden en zelfs nog versterken. Dit is eveneens de manier om de zo belangrijke toegevoegde waardecreatie voor onze regio's te verzekeren.

Wallonië beschikt nog over veel terreinen tegen attractieve prijzen. ►

DEFINITIE EDC

"Een distributiecentrum, niet noodzakelijk verbonden met een productievestiging, dat als hoofdactiviteit ontvangst en opslag van goederen, orderverzamen en verzenden van goederen naar minstens vijf Europese landen heeft, en bovendien in toenemende mate betrokken wordt in value added logistics, waarbij postponed manufacturing gecombineerd wordt met distributieactiviteiten, waardoor het distributiecentrum een kritische link tussen de aanbodketen en de consument geworden is."

(Bron: Prof. L. Sleuwaegen et al., Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: Economische betekenis en concurrentiepositie, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, juni 2002)

De verkeersstroom is er nog vloeiend en de regio is uitermate geschikt om de achterbasis (de Extended Gateway) te vormen voor de Vlaamse gateways, zeker dankzij de binnenvaartverbindingen. Denken we maar aan Luik, de tweede grootste binnenhaven van Europa.

De recente successen van deze regio spreken boekdelen: de Amerikaanse schoenendistributeur Sketchers heeft zich gevestigd in het ProLogis Park in Milmort (Luik), vlakglasproducent Saint-Goblain in Bastogne, de Amerikaanse sportgroep Scott Sports verkoos onlangs Aubange boven Londerzeel, Gazeley ontwikkelt het Magna Park in Henegouwen, Johnson & Johnson is naar Charleroi getrokken, Coopervision naar Luik,...

»De Waalse regio is uitermate geschikt om de achterbasis te vormen voor de Vlaamse gateways.«

Bovendien heeft de Waalse regering deze zomer, in het kader van het Marshall-plan, vier concurrentiepolen in het leven geroepen. Eén van die concurrentiepolen is transport en logistiek. Het gevolg laat zich raden...

LIMBURG ALLEIN?

In hun European Distribution Report onderzoeken Cushman & Wakefield, ook de ideale vestigingsplaats op provinciaal niveau, de zgn. NUTS 2-regio's (zie fact box 3).

Op dat niveau spant de provincie Limburg al jarenlang de kroon, dit dankzij een beschikbare combinatie van Belgische (centrale ligging in de meest koopkrachtige regio van Europa), Vlaamse (ligging dichtbij de Antwerpse haven en beschikbare infrastructuur in Genk) en Waalse (beschikbare ruimte dankzij de mijnsites) troeven.

Belangrijk in het onderzoek van 2006 is dat de parameter 'bevolkings-

NUTS-2 REGIO		Landprijs in €/m ²	SCORE
1	Champagne-ardenne	18	5,8
2	Lorraine	18	5,8
3	Alsace	20	5,9
4	Picardie	22	5,9
5	Rheinhessen-pfalz	24	6,0
6	Saarland	24	6,0
7	Limburg (B)	25	6,0
8	Henegouwen	25	6,0
9	Luxembourg (B)	25	6,8
10	Nord-pas-de-calais	25	6,0
11	Mazowieckie (Warschau)	30	6,2
12	Praag	33	6,3
13	Rhône-Alpes (Lyon)	35	6,4
14	Provence-Alpes Côte d'Azur	35	6,4
15	Luik	40	6,8
16	Sydsverige (Malmö)	44	6,7
17	Kozep (Budapest)	50	6,9
18	Namen	51	6,9
19	West-Vlaanderen	54	7,0
20	Groningen (Regio)	54	7,0
21	Friesland	54	7,0
22	Drenthe	54	7,0
23	Zeeland	54	7,0
24	SW Schotland (Glasgow)	54	7,0
25	Bratislava Kraj	55	7,0
26	Overijssel	69	7,5
27	Arnsberg	84	8,0
28	Gelderland	84	8,0
29	Flevoland	84	8,0
30	Limburg (NL)	84	8,0

dichtheid' werd vervangen door 'koopkracht binnen een perimeter van 3u rijtijd'. Dit geeft een meer realistisch beeld van de effectieve aantrekkingskracht van een regio als uitvalsbasis voor Europese activiteiten. Immers: niet het feit dat de locatie dichtbevolkt is maar wel het feit dat ze binnen een interessante rijafstand van een groot klantenpotentieel gelegen is, speelt een doorslaggevende rol.

NUTS-2 REGIO		Landprijs in €/m ²	SCORE
31	Ile De France	85	8,0
32	Oost-Vlaanderen	90	8,2
33	Antwerpen	100	8,5
34	Vlaams-Brabant	110	8,9
35	Waals-Brabant	110	8,9
36	Lazio (Rome)	110	8,9
37	Munster	114	9,0
38	Koblenz	114	9,0
39	Trier	114	9,0
40	Noord-Brabant	114	9,0
41	Lisboa Vale Do Tejo	125	9,4
42	West-Midlands/Birmingham	126	9,4
43	Berlijn	140	9,9
44	Utrecht (Regio)	144	10,0
45	Hamburg	150	10,2
46	Düsseldorf	150	10,2
47	Lombardia (Milaan)	150	10,2
48	Brussel (Regio Hoofdstad)	173	11,0
49	Keulen	174	11,0
50	Salzburg	200	11,9
51	Tirol (Innsbrück)	200	11,9
52	Zuid-Holland (Rotterdam)	200	11,9
53	Oberbayern (München)	204	12,0
54	Wenen	225	12,7
55	Gr.-Hertog.-Luxemburg	240	14,0
56	Noord-Holland (A'dam)	250	13,5
57	Madrid	400	18,5
58	Darmstadt (Frankfurt)	450	20,2
59	Groot-Londen	500	21,9
60	Catalonië (Barcelona)	600	25,2

Deze wijziging heeft echter zijn consequenties. Was Henegouwen in 2004 nog de gedoodverfde nummer twee in de prognose voor 2016, dan is dit nu Luik geworden. Deze regio ligt immers dichtbij Düsseldorf, hét meest koopkrachtige gebied in Europa. Daardoor ook springt Nord-Pas-de-Calais alweer in het oog: twee jaar geleden voorzien om negende te eindigen, nu op een vierde plaats.

VIL VS CLUSTER WALLONIE?

Logistieke activiteiten mogen dan wel organisch groeien, om ze te bestendigen en er speerpunten van te maken, is ondersteuning nodig van de overheid. En aangezien we in een gefederaliseerd land wonen en logistieke activiteiten economische activiteiten zijn, is deze overheid de regionale minister van Economie.

Dirk Van Mechelen zegde in 2003 overheidssteun toe aan het Vlaams Instituut voor de Logistiek, zijn Waalse evenknie deed het een jaar later, echter met aanzienlijk minder middelen, voor de Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium.

Beiden hebben dezelfde missie: Vlaanderen resp. Wallonië positioneren als dé favoriete logistieke locatie. Beiden trachten het logistieke pad te effenen en laten de effectieve realisatie van de logistieke contracten over aan resp. FIT (Flanders Investment & Trade) en OFI (Office Foreign Investors).

MEEST INTERESSANTE LOCATIE VOOR DE INPLANTING VAN EEN EDC (NUTS-2 REGIO)

	2004	2005	2019
1	Limburg	Limburg	Limburg
2	Luik	Luik	Luik
3	Antwerpen	Henegouwen	Henegouwen
4	Henegouwen	Antwerpen	Nord-pas-de-calais
5	Ile-de-france	Düsseldorf	Antwerpen
6	West-vlaanderen	Namen	Elzas
7	Oost Vlaanderen	Vlaams-brabant	Namen
8	Nord-pas-de Calas	Elzas	Picardië
9	Elzas	Nord-pas-de-calais	Oost-vlaanderen
10	Saarland	Oost-vlaanderen	West-vlaanderen

(Bron: Cushman & Wakefield, European Distribution Report 2006)

Zijn het bondgenoten of concurrenten?

"Bondgenoten natuurlijk", antwoordt Jean-Marie Becker, gedelegeerd bestuurder van de Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium. "En zo

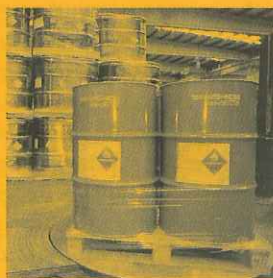
hoort het ook: voor de Chinezen ligt Luik immers in Antwerpen-Zuid."

Hoewel de politiek ervoor gezorgd heeft dat België niet als één logistiek platform naar buiten kan treden, zien we in de praktijk heel wat toena- ►

WE HAVE THE EXPERIENCE



- your partner for shipping and logistics
- more than 40 years experience
- experienced and highly motivated staff
- ISO 9001:2000
- personal service at competitive prices
- specialized warehouses provided with RFID



LOGISTICS



EXPORT



IMPORT



WAREHOUSING



transmarcom nv

Noorderlaan 79 bus 5
2030 Antwerpen - Belgium
Tel +32(0)3 545 32 32
Fax +32(0)3 541 82 87
Tlx 31 726
E-mail info@transmarcom.be

www.transmarcom.be



04576



In Oostende wordt het Sea Gate Logistics Park gebouwd met een totale oppervlakte van 130.000 m².

dering. Denken we maar aan het samenwerkingsakkoord tussen de haven van Antwerpen en de haven van Luik. En op de SITL-beurs in Guangzhou (Zuid-China) had de Cluster een plaats op de stand van de haven van Antwerpen. "Logistiek heeft geen grenzen. Het heeft dan ook geen zin

in de nabijheid van een gateway heeft kunnen vestigen, de indruk krijgt dat het virtueel wel tot de directe invloedssfeer van die gateway behoort. Concreet betekent dit dat het niet zoveel uitmaakt of een groot ELC zich vestigt op concessiegronden of in het achterland, zolang de gateway er mee kan voor zorgen dat het ELC aan hetzelfde serviceniveau en dezelfde totale logistieke kost kan werken."

In deze context is Wallonië een aantrekkelijk alternatief: de multimodale platforms in Renory, Bressoux, Athus, Charleroi Dry Port, Dry Port Moeskroen-Rijsel en zo meer, kunnen internationale verladers de illusie geven dat hun EDC zich middenin de haven bevindt.

BELGIË DUS

Vlaanderen en Wallonië zullen de eerstkomende jaren nog steeds topfavoriet zijn als meest interessante locatie voor een Europees Distributiecentrum. De fiscale minpunten zijn onder meer door de invoering van de notionele interestaftrek weggewerkt, Vlaanderen kan zijn voorlopig tekort aan planvoorraad voor gronden nog even compenseren door beroep te doen op de zuiderburen,...

Maar hoe scoort België als such, op de Europese markt?

Volgens de barometer van de Belgische Attractiviteit (uitgevoerd door

Ernst & Young) op het eerste gezicht niet slecht: het afgelopen jaar heeft ons land meer buitenlandse investeringsprojecten aangetrokken dan de voorgaande jaren. Alleen waren dat voornamelijk expansie-investeringen: slechts 58% van de investeringsprojecten zijn zogenaamde greenfieldprojecten. We scoren hiermee het laagst in Europa, waar het gemiddelde 71% bedraagt. Volgens de onderzoekers moet België dringend een globale visie ontwikkelen inzake buitenlandse investeringen, met prioriteit naar relevante greenfieldprojecten die als groeipolen kunnen fungeren en een belangrijk multiplicatoreffect hebben inzake jobcreatie en het aantrekken van additionele sectoren.

Diversificatie is hierbij het sleutelwoord: België moet zich meer focussen op het aantrekken en versterken van strategische functies zoals HQ, logistiek en R&D.

Inzake het aantrekken van logistieke activiteiten, toont Jones Lang LaSalle zich milder: ondanks de verhoogde logistieke activiteiten in Oost-Europa (Polen, Hongarije, Tsjechische republiek) zal België een strategische logistieke locatie blijven in Europa.

Maar laat ons toch Nord-Pas-de-Calais niet uit het oog verliezen... ■

www.vil.be
www.logisticsinwallonia.be

»België moet dringend een globale visie ontwikkelen inzake buitenlandse investeringen.«

ons in het buitenland regionaal te profileren", meent Becker. "Grote havens kunnen zich niet verplaatsen, vandaar dat samenwerkingsakkoorden met het achterland -in dit geval het Waalse- interessante opportuniteiten bieden."

Hij wordt hierin volledig gevolgd door Alex Van Breedam, algemeen directeur van het VIL. "Zee- en luchthavens kunnen zich verzekeren van een permanente goederenstroom van bedrijven die zich niet op hun concessiegronden hebben gevestigd, door het opzetten van goede verbindingen en strategische samenwerkingsverbanden met het achterland. De gateways moeten een dusdanige dienstverlening aanbieden dat het bedrijf, dat zich niet