

Vlaamse regering heeft vertrouwen
in logistieke toekomst

Kritiek op Keynes-aanpak in infrastructuur

De Vlaamse regering wil de economie een injectie geven door infrastructuurwerken te stimuleren. Havens eisen ook overheidsmiljarden als wissel op de toekomst. Kritiek op deze 'economische nonsens' zwelt aan.

Door Hans Brockmans

Het stimuleren van infrastructuurwerken is de derde pijler van het plan 'Herstel van het Vertrouwen' van de Vlaamse regering. "Investeringen in logistiek zijn een belangrijke hefboom voor de rest van de economie", preciseert minister-president Kris Peeters. "Daarom willen we een vlottere financiering. Heel wat infrastructuurwerken, bijvoorbeeld de Limburgse noord-zuidas, moeten op punt worden gesteld en waar mogelijk versneld worden. Dat geldt ook voor de Oosterweelverbinding."

Mikken op pps

In principe had dat project ter ontsluiting van de Antwerpse linkeroever in september 2008 moeten starten. De Vlaamse regering bestelde nog een grondige studie over het traject. De financiële crisis bemoeilijkt de financiering van deze privaat-publieke samenwerking (pps) van 2 miljard euro. Peeters: "Het uitstel is achteraf gezien een geluk bij een ongeluk. Hopelijk is de situatie uitgeklaard als in februari de studie klaar is. Dan wil ik een definitieve beslissing."

De CD&V'er wil de geplande pps'en af-

ronden en versnellen. Bovendien wil hij soepelere Europese begrotingsregels, waardoor zulke werken kunnen worden afgeschreven over de gebruiksperiode. "Een pps stelt bankiers gerust", redeneert Peeters, "omdat het publieke aandeel toch een zekere garantie geeft van financiële weerbaarheid."

"Meer dan ooit is de Keynesiaanse formule van een actieve overheid in tijden van recessie actueel", verzucht Marc Dillen van de Vlaamse Confederatie Bouw. "Een vlotte financiering van infrastruc-

tuurwerken in een flexibel EU-begrotingskader is levensnoodzakelijk. Macro-economisch, omdat grote bouwwerken middelen in de economie pompen. Micro-economisch, omdat de Vlaamse logistiek een speerpunt is van het bedrijfsleven.

Ze er terecht dus dat de Vlaamse regering een fikse investering in deze economische hefboom ondersteunt."

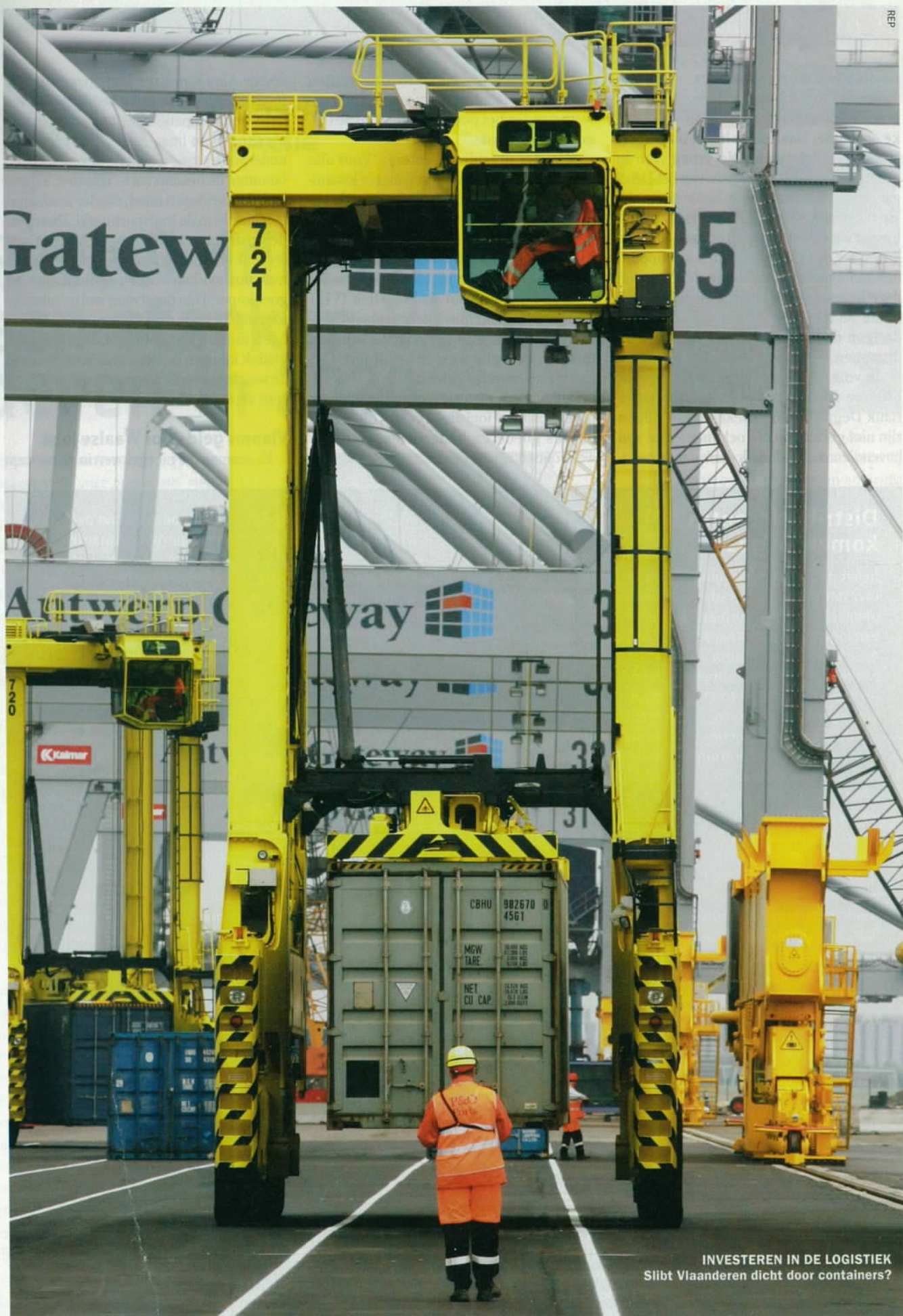
Ivan Van de Cloot, econoom van de marktgerichte denktank Itinera, vindt het keynesiaanse model voor de Vlaamse infrastructuur economische nonsens. Immers: "Voor onze kleine, open economie kan dat model zelfs catastrofaal zijn, want de macro-economische opbrengst komt grotendeels elders terecht. Het beste voorbeeld zijn de investeringen in Vlaamse havens. De winst komt terecht op de

balansen van buitenlandse rederijen en goederenbehandelaars, die de maritieme markt beheersen. Ook consumenten hebben een voordeel omdat ze immers minder uitgeven voor goederen. Welnu: die consument, de uiteindelijke klant van de Vlaamse havens, leeft vooral in het buitenland. We kunnen beter hopen dat Frankrijk en Duitsland flink investeren

in hun economie, want daardoor trekt de handel terug aan en dat heeft meer effect op onze economie. Schaars overheidsgeld kunnen we beter investeren in onze biotechbedrijven en universitaire spin-offs, bijvoorbeeld." ►

Duurzame logistiek kan één op twee vrachtwagens van de weg halen en de transportkost tot 17 procent verlagen.

tuurwerken in een flexibel EU-begrotingskader is levensnoodzakelijk. Macro-economisch, omdat grote bouwwerken middelen in de economie pompen. Micro-economisch, omdat de Vlaamse logistiek een speerpunt is van het bedrijfsleven.



INVESTEREN IN DE LOGISTIEK
Slijt Vlaanderen dicht door containers?

► Logistieke non-believers

Van de Cloot schaart zich hiermee bij het groeiende legertje sceptici van het logistieke sprookje. Daartoe behoort ook Geert Noels van Petercam. Die vroeg zich in Trends eerder al af of de bouw van het Deurganckdok op de Antwerpse linkeroever niet 'de vergissing van de eeuw' is. Dat dok brengt vooral overslag op en reduceert de haven tot een zuiver logistiek knooppunt met weinig toegevoegde waarde. Zware en dure havenwerken zijn voor de niet-maritieme sector nauwelijks noodzakelijk en dreigen de lokale industrie zelfs weg te drummen.

"Ik volg Noels' argumentatie", erkent Etienne de Callatay, hoofdeconoom van Bank Degroof. "Logistieke investeringen zijn niet gericht op de toekomst en ze zijn bovendien vervuilend. Ik denk dat de nega-

tieve aspecten van infrastructuurwerken voor de mobiliteit en de begroting niet opwegen tegen het positieve effect op de toegevoegde waarde."

Minister-president Peeters: "Voor alle duidelijkheid: wij investeren niet in kwantiteit, maar in kwaliteit. Het is dus niet de bedoeling om zo veel mogelijk tonnage binnen te halen en door te sluisen. De creatie van toegevoegde waarde is cruciaal. Net daarom hebben we met de hulp van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen een strategie uitgewerkt, die logistiek met toegevoegde waarde bevordert. Dat kan via de *extended gateways*."

Dat zijn, vrij vertaald, vooruitgeschoven havenposten of logistieke centra die buiten havens goederen behandelen. Het idee werd ontwikkeld en gepatenteerd door pro-

fessor Alex Van Breedam, gewezen VIL-topman en tegenwoordig bedrijfsleider van Tri-Vizor. "Logistiek heeft terecht een weinig duurzaam imago", geeft de kersverse ondernemer toe. "Goederenstromen onderbenutten de beschikbare capaciteit. Te veel trafieken verlopen blind, zonder fundamenteel inzicht in de transportmarkt. Door goederenstromen zo ver mogelijk in het achterland te bundelen op een gezamenlijke transportmodus, worden ze duurzamer en goedkoper. Dan moet men wel de juiste informatie hebben over die stromen. Het VIL heeft die in kaart gebracht. Duurzame logistiek kan een op twee vrachtwagens van de weg halen en de transportkost tot 17 procent verlagen."

Vlaams geld voor Waalse jobs

Economen die niet geloven in dit concept ►

Distributiecentra komen en gaan

In het debat over maritieme investeringen lijkt het soms of havens de basis vormen van logistieke meerwaarde. Ansell Healthcare Europe — producent van beschermende handschoenen — toont het tegendeel: de haven wordt gekozen in functie van het distributiecentrum. Ansell (800 miljoen omzet) heeft sinds oktober een nieuw Europees distributiecentrum in Aalst. Jan Roosens, supply chain director: "De plaats werd gekozen na een interne studie. Die berekende Antwerpen als logistiek zwaartepunt van onze goederenstromen. Het had net zo goed Straatsburg kunnen zijn. De havenfunctie speelde geen rol. Eenmaal dat was geweten, zochten we in een straal van 150 kilometer 10.000 vierkante meter. De keuze van Aalst had ook te maken met het feit dat Ansell in deze stad al een vestiging had, dus ook twintig ervaren werknemers." De haven van Antwerpen behandelt de handschoenen van Ansell Healthcare. Andere producten (condooms, chirurgische en onderzoeks-

handschoenen) worden elders gelost. Met andere woorden: "Het distributiecentrum bepaalt welke haven we inschakelen. Het wegvervoer tussen Aalst en Hamburg is immers even duur als het overbrengen van de container uit Bangkok naar Antwerpen. Uiteraard heeft Antwerpen andere troeven dan zijn ligging vlak bij distributiecentra. Zijn efficiëntie, bijvoorbeeld. Containerbehandeling in Antwerpen is 20 procent goedkoper dan in nabijgelegen havens", zegt Roosens. Dat beslissingsproces geeft een goed inzicht over het logistieke denken van multinationals. CEO Werner Heintz: "Het logistieke proces in Aalst kost gemiddeld 5 procent van het totaal. Die kost beperken is van belang, maar niet ten koste van de efficiëntie. Ik durf gerust stellen dat Ansell met zijn

beter logistieke aanpak het verschil maakt met de concurrentie."

Roosens: "Dus bekijken we



JAN ROOSENS (SUPPLY CHAIN DIRECTOR ANSELL HEALTHCARE) EN CEO WERNER HEINTZ (RECHTS)
Geen investering in vastgoed, want dat maakt een vestiging minder verhuisbaar.

continu of de locatie van de distributiecentra en de transportmodi optimaal zijn." Na de principebeslissing voor België, begin 2007, werd met overheidsin-

stellingen gepraat over de vestigingsvoorwaarden. Roosens: "Alle gewesten stelden subsidies — 20 tot 25 % — voor. Maar dan moesten we eigenaar worden van het magazijn, dus rechtstreeks investeren. Dat is niet meer van deze tijd. Vastgoed is onze corebusiness niet." Omdat de totale investering 8 miljoen euro bedraagt (7 miljoen vastgoed en 1 miljoen materiaal), liet Ansell dus 2 miljoen euro overheidsgeld liggen. Het huurt sinds oktober voor zes jaar de magazijnen van Ziegler. Heintz: "Zes jaar is lange termijn. Wat er daarna gebeurt, weet ik niet. Onze juridische verplichtingen duren zo kort mogelijk, omdat we onze handen vrij willen hebben als we moeten bijsturen." Met andere woorden: over drie jaar herbekijkt Roosens de positie van Aalst. Hij voorspelt een sterke groei in Oost-Europa. En: "Als de omzet er vertienvoudigt, verschuift het logistieke zwaartepunt met 50 kilometer oostwaarts, richting Limburg. Dat positioneert zich terecht als de logistieke hub voor Antwerpen. Gouverneur Steve Stevaert mag zich klaarhouden."

► vreezen dat vooruitgeschoven havenposten steeds verder zullen liggen: buiten de grenzen van Vlaanderen. Zo wordt in Luik een platform gebouwd dat goederen van Antwerpen zal behandelen. Van de Cloot: "Als de privésector een investering doet in land X, die toegevoegde waarde genereert in land Y, zal mij dat als econoom worst wezen. Maar overheidsgeld wordt best met het nodige inzicht in de effecten besteed. Wat voor zin heeft het met overheidsgeld jobs in het buitenland te creëren en als dat negatieve effecten binnen onze grenzen veroorzaakt?"

De econoom maakt de koele rekening van miljardeninvesteringen in de havens. Het Antwerpse Deurganckdok brengt in volle capaciteit (7,5 miljoen TEU of 40-voetcontainers) jaarlijks tot 4,5 miljoen extra vrachtwagens op de weg. Als het Saeftinghedok (8 miljoen TEU) gebouwd wordt, leidt dit samen tot 25.500 extra vrachtwagens. Wel streeft de Vlaamse regering naar een 'modal shift', waardoor het containervervoer over de weg daalt van 60 naar 45 procent (door de inzet van het spoor en de binnenvaart). Van de Cloot: "Dat brengt ons nog op 19.100 containervrachtwagens extra, grotendeels gevuld met goederen die uiteindelijk bestemd zijn voor het buitenland."

Transporteconoom Willy Winkelmans, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie en het VIL: "Het gevolg van dit gebrek aan visie over haveninvesteringen: het verkeer rond Antwerpen zal hele dagen platliggen. De Oosterweelverbinding verandert daaraan in zijn huidige concept amper iets."

Volgens het Vlaams verkeerscentrum staat Vlaanderen per jaar 9 tot 10 miljoen uur in de file. De kostprijs is 2 procent van het bbp. De congestie wordt nog groter door nieuwe maritieme investeringen. Van de Cloot: "De rest van de economie wordt aangetast. Verhuizing naar het buitenland wordt een reëel gevaar. Niet-maritieme bedrijven met hoge meerwaarde en veel personeel worden steeds moeilijker te bevoorraden. Men durft dat soort cijfers niet op tafel te leggen. Dat is heel erg. Dat een neutraal studiebureau — liefst Brits of Frans, dus — eens de echte opbrengst van maritieme investeringen narekent."

Transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit van Antwerpen) wijst erop dat de vervoerssector goed is voor 9,6 miljard toegevoegde waarde en 128.713 jobs. De zeehavens creëren 15 miljard toegevoeg-

de waarde en 106.683 jobs. Hij rekent op een indirecte tewerkstelling van 140.000 jobs.

Van de Cloot schiet ook met scherp op deze cijfers. "De transportsector verankert 130.000 werknemers, luidt de slogan", gruwelt hij. "Maar dan zwijgt men zedig over het feit dat de 30.000 mensen van De Post er ook bij horen. Je hebt echt geen nieuwe sluisen nodig om een brief te versturen."

Van de Cloot stelt dat zelfs in alle havensteden samen het maritieme aandeel in de toegevoegde waarde slechts een kwart is. In een uitgezuiverde berekening telt hij in België 53.609 maritieme en 14.070 logistieke jobs. "Ook de indirecte toegevoegde waarde die men zichzelf toeschrijft, is dikwijls



Dat een neutraal studiebureau — liefst Brits of Frans — eens de echte opbrengst van maritieme investeringen narekent.

overdreven en weegt niet op tegen het aandeel van de andere sectoren", besluit hij.

Strijd om miljarden

Ook de havenbarons bestoken elkaar met statistieken in de strijd om de miljardeninvesteringen. De Gentse Havenscheper Sas van Rouveroij rekent dat de door hem gewenste nieuwe zeeluis evenveel kost als het Saeftinghedok (750 miljoen), maar veel meer toegevoegde waarde heeft. "Deze sluis verankert de ondernemingen in onze Gentse industriehaven. Ik pleit niet voor meer ton omwille van de tonnage. Antwerpen wel. Die haven krijgt de containers van het volledig gebruikte Deurganckdok nooit weg. Saeftinghedok wil vooral veel containers binnenpakken. Mag ik de toegevoegde waarde hiervan relativeren? Als of BASF wegtrekt als er geen nieuw dok komt."

Eddy Bruyninckx, directeur-generaal van het Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen: "Ik lijd niet aan een overslagmanie. We moeten eerlijk durven te zeggen dat de evolutie van maritieme naar industriële activiteiten is afgetopt. Onze opdracht bestaat erin de toegevoegde waarde in het havengebied te optimaliseren. Dat kan het best via industrie. Als ik morgen moet kiezen voor een tweede BASF en het Saeftinghedok, kies ik voor de chemie. Maar de industriële investeerders blijven weg, zoals de jammerlijke mislukking van het Doeldok — net hiervoor bestemd — heeft bewezen. Een beetje cynisch gesteld: maritiem is een tweede keuze. En desnoods bouwt ons bedrijf dat Saeftinghedok zelf."

Dirk Lannoo, vicepresident van Katoen Natie, relateert de mislukking van het Doeldok: "Kijk naar de maritieme cluster die is ontstaan op Linkeroever en die ook als *wishful thinking* werd omschreven. We mogen verdorie blij zijn dat de politiek in de jaren zeventig met die miljardeninvestering zijn nek uitstak. Misschien gebeurde een en ander te vroeg, maar nu rendert de investering. Beter te vroeg investeren, dan helemaal niet. Niet alleen de overheid kan zich in de timing vergissen. Dat deed ons bedrijf ook ooit. Katoen Natie was een van de eerste privépartners in Zeebrugge, maar we trokken er weg omdat het niet meer haalbaar was. Vandaag is Zeebrugge een successtory. Je moet infrastructuurinvesteringen gewoon tijd geven."

Vanelslander beseft dat de twee miljard euro voor sluisen, die de havens gezamenlijk vragen, gigantisch is. "Spreid dat bedrag over 30 jaar om het economische effect te berekenen. Rederijen willen steeds meer capaciteit omdat de wereldhandel toeneemt. Niet investeren in havens geeft een internationaal signaal. Rederijen zullen uitkijken naar alternatieven. En maak je geen illusies: die goederen moeten toch naar de eindgebruiker en zullen desnoods in Rotterdam gelost worden om dan alsnog over onze wegen te denderen. Dan hebben we enkel de last, en niet de lust van een baan in de logistiek voor een op de twintig Vlamingen." (T)

Focus.

Veel plannen, veel minder geld, blz. 36