



Logistieke stippen op de wereldkaart

Succes weerhoudt Vlaanderen en Nederland van sam

Samenwerking tussen België en Nederland is een geliefd onderwerp voor seminars en studies. Maar in de praktijk trekken logistiek dienstverleners zich al jaren niets meer aan van grenzen binnen Europa. Ook moeten beide landen de infrastructuur uitbreiden om hun positie als logistieke gateway ten opzichte van de rest van de wereld te behouden. De overheden vinden het niet nodig, want het gaat al goed genoeg. Volgens de brancheorganisaties blijven er zo kansen liggen. Dat vinden de milieclubs ook.

Door Feico Houweling

Nederland en België staan goed op de Europese logistieke kaart. Vastgoedadviseur Jones Lang LaSalle stelde in april van dit jaar dat continentaal West-Europa het *powerhouse* van het werelddeel blijft, vooral dankzij de infrastructuur. Het Benelux-chapter van de beroepsorganisatie Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) zegt in de even recente studie 'Global Perspectives

Benelux', dat deze drie landen 'nu en in de toekomst' een toplocatie zijn voor Europese logistieke operaties. Volgens dit rapport zijn de sterkte punten van deze drie landen de centrale ligging, de logistieke kennis, de goede infrastructuur, de steun van de overheid en zaken als talentkennis.

'Nederland is eerste keus voor wat betreft Europese distributiecentra, met

ook de bureaus België en Duitsland', melden de onderzoekers van Capgemini en vastgoedadviseur Prologis in een gezamenlijke studie. Daarin staat dat van de logistieke dienstverleners 61 procent de voorkeur geeft aan de Benelux voor het vestigen van edc's in West-Europa. Vastgoedadviseur Cushman & Wakefield Healy & Baker kwam twee jaar geleden in een gedetailleerde studie tot een verge-



Foto: Martin Wealber

Met de klok mee: de Rotterdamse haven; overslag naar de Betuwelijn op het Rail Service Centrum in Rotterdam; de haven van Antwerpen; en de IJzeren Rijn.

den veranderen in snel tempo. Bedrijven passen hun supply chains steeds vaker aan en ook de ons omringende regio's zitten niet stil. We moeten ons actief blijven profileren.'

Levert gemeenschappelijke promotie van de Benelux iets extra's voor logistiek dienstverleners zoals CEVA? Roest vindt van wel, want daarmee kunnen de klanten beter worden geholpen: 'CEVA is een grote internationale dienstverlener met operaties in de meeste landen in de wereld en Europa. Wij zien het als onze taak om klanten zo goed mogelijk voor te lichten over de beste inrichting van de supply chains. Een heldere profilering van de Benelux helpt daarbij zeker om de juiste afwegingen te maken in het belang van de klanten.'

Hij krijgt in die opvatting steun van Kristl Krols, onderzoeker bij het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) en medeauteur van 'Global Perspectives Benelux'. Krols: 'Zo'n gezamenlijke positionering biedt zeker toegevoegde waarde voor de logistieke spelers, want van hen wordt verwacht dat ze in staat zijn om een bredere geografische regio af te dekken en de verantwoordelijkheid te nemen voor de activiteiten daarbinnen. Ze moeten meedenken met de klant over de grenzen heen.'

Dat Amerikanen of Aziaten vaak nauwelijks weten waar Nederland of België ligt, was ruim twee jaar geleden de aanleiding voor het organiseren van een Vlaams-Nederlands seminar onder het motto 'Eén plus één is drie'. Nederland Distributieland (NDL) en VIL nodigden hiervoor een groot aantal logistieke experts uit, die met elkaar van gedachten wisselden over de vraag of het zin heeft om de Rijn Schelde Delta (RSD), zeg maar het gebied tussen Oostende en Amsterdam, als één geheel op de kaart te zetten.

Geüniformeerde regels

'Vanuit Amerikaans perspectief zijn België en Nederland op wereldschaal niet meer dan een stip op de wereldkaart', zegt NDL-directeur Dirk 't Hooft terugkijkend. De conclusie van het seminar luidde dan ook dat het een goede zaak zou zijn als beide regio's gezamenlijk

de boer zouden opgaan, niet in de laatste plaats om iets te doen tegen de toenemende concurrentie vanuit andere delen van Europa. Maar de bal ligt in de eerste plaats bij de overheid, al was het maar omdat logistiek dienstverleners zich meestal niet regionaal specialiseren, maar in een bepaalde sector.

Krols zou graag zien dat de wet- en regelgeving beter op elkaar worden afgestemd. De onderzoeker: 'Ik denk dan met name aan zaken als rekeningrijden, inzet van supertrucks, het maximaal toegelaten gewicht, de BTW en de douane.' In die richting denkt ook Roest: 'Het zou zeker helpen als een aantal regels geüniformeerd zouden worden, zoals de maximum gewichten en maximale afmetingen van vrachtwagens. Ook meer uniformering op het gebied van douaneafhandeling en BTW zou ertoe bijdragen dat logistiek dienstverleners makkelijker en sneller kunnen reageren op wisselingen en supply chains kunnen aanpassen.'

't Hooft ziet politieke mogelijkheden. 'In Brussel zouden lobbyisten meer samen kunnen doen voor onze positie in de EU', zegt de NDL-directeur. 'Op politiek gebied denk ik aan de realisatie van de IJzeren Rijn, promotie van de binnenvaart en de bevordering van het spoorvervoer.' Ook noemt hij het fiscaal vestigingsklimaat: 'Daarmee trek je bedrijvigheid aan. Bekend is dat buitenlandse bedrijven harder groeien dan Nederlandse en dat je daar dus een snellere economische groei vandaan haalt.'

Eurodelta

Bij zo'n samenwerking zouden ook de oosterburen kunnen worden betrokken. De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseerde ruim twee jaar geleden in het rapport 'Samenwerken in de Eurodelta' om ook Noordrijn-Westfalen bij de discussie te betrekken. Met het Ruhrgebied erbij staat de Rijn Schelde Delta zo maar nummer drie op de wereldranglijst van economieën, na de regio's Tokyo/Kyoto en Boston/Washington.

Het zijn mooie gegevens, maar in Den Haag wordt men er niet warm of koud van. Het gaat namelijk al goed genoeg. >

enwerking

lijkbare conclusie. België staat nummer één als het gaat om voordelige huurprijzen, strategische ligging en optimale toegang tot het achterland. Nederland profiteert onder meer van de omvang van de logistieke markt.

Kortom, de Benelux slaagt er blijkbaar heel goed in om logistieke activiteiten naar zich toe te trekken. Zijn extra inspanning om de Benelux gemeenschappelijk te profileren dan nog wel nodig? 'Ja', vindt Ron Roest, product & sector development manager bij logistiek dienstverlener CEVA Logistics. Hij is ook president van het Benelux-chapter van de CSCMP en medeauteur van het onderzoeksrapport. Roest: 'De omstandighe-

► 'Nederland is eerste keus voor wat betreft Europese distributiecentra, met ook de burens België en Duitsland'



Dirk 't Hooft, directeur NDL.



Krist'l Krol, directeur research VIL.

De toenmalige minister van V en W Karla Peijs reageerde dat het geldverspilling zou zijn om gezamenlijk de markt op te gaan, want de meeste internationale bedrijven hadden volgens haar al gekozen voor het Eurodeltagebied. Peijs: 'De vestigingsplaatsconcurrentie binnen deze regio is veel groter dan de concurrentie met andere regio's in Europa.' Haar opvolger Camiel Eurlings denkt er precies zo over, blijkt uit een commentaar van het departement.

Van de landelijke overheid hoeft een initiatief tot meer samenwerking niet te worden verwacht. Het bedrijfsleven gaat intussen zijn eigen weg. Het aantal grensoverschrijdende activiteiten van logistiek dienstverleners en verladers is al lang niet meer te overzien. 't Hooft: 'Voor de leden van NDL maakt het soms maar weinig uit of de goederen worden vervoerd via België of Nederland. Wanneer je een distributiecentrum hebt in Brabant, dan zijn de havens van Rotterdam en die van Antwerpen in principe

net zo makkelijk bereikbaar.'

De jongste voorstellen voor samenwerking kwamen dan ook niet van overheid of bedrijfsleven, maar van de milieubeweging. Er is meer samenwerking nodig in de Vlaams-Nederlandse delta, zo stelden zeven milieuorganisaties in een studie die begin mei werd overhandigd aan de directies van de Rotterdamse en Antwerpse haven. De organisaties vinden bijvoorbeeld dat het milieu gediend zou zijn met een selectieve taakverdeling tussen de grote havens.

De Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen is een van de opstellers van het adviesrapport. Erik Grietens van deze bond: 'Antwerpen zou niet moeten kijken hoe de haven zoveel mogelijk tonnen kan overslaan, maar eerder naar het aantrekken van productiebedrijven. Niet alles verhuist naar het buitenland. Er liggen vooral kansen op het gebied van de eco-industrie. Industriële ontwikkeling levert meer toegevoegde waarde tewerkstelling van mensen op.'

De milieuorganisaties pleiten er onder andere voor om de Westerschelde niet verder te verdiepen dan nu is afgesproken, waardoor Antwerpen in de toekomst niet meer bereikbaar zou kunnen zijn voor de grootste containerschepen. Dat is tegen het zere been van de Scheldestad, die juist in containerhavens enorm heeft geïnvesteerd. Grietens: 'Zoals we hadden verwacht kan de haven van Antwerpen zich niet volledig vinden in de inhoud van het rapport. Dat betreft vooral onze mening dat met de afgesproken verdieping van de Westerschelde nu een grens is bereikt.'

'Er zitten een paar gevoelige zaken in het rapport en de Westerschelde is daar een van, evengoed als de Waddenzee', zegt Tjeu van Mierlo van de Milieufederatie Zeeland. 'In beide gevallen is het niet de scheepvaart die de diepte moet bepalen, maar andersom. Dat vraagt om een totaal ander concept.'

Markt verdelen

Mogelijk nog ingrijpender is het voorstel van de milieuorganisaties om te komen tot een centrale verdeling van taken in de Rijn Schelde Delta. Van Mierlo: 'Het zou mooi zijn als er een autoriteit kon komen die meedenkt over slimme oplossingen voor de verdeling van goederen tussen Nederland en Vlaanderen en die de autoriteit heeft om in een regierol aan te wijzen waar de goederen het beste heen kunnen.'

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) looft de visie van de milieubeweging, maar de suggestie om de markt te verdelen gaat volgens de woordvoerder te ver: 'Dat zijn ideeën die toch wel ver afstaan van de manier waarop onze economie is georganiseerd.'

Nauwere samenwerking tussen havens kan volgens het HbR wel tot gevolg hebben dat investeringen en ontwikkelingen op elkaar worden afgestemd. De Rotterdamse burgemeester Opstelten suggereerde enige tijd geleden nog dat de havens van Antwerpen en Rotterdam een aandeel in elkaar zouden nemen. Die uitspraak kwam wel in het nieuws, maar volgens de woordvoerder van de burge-

meester ging het om een 'grapje' in een langere toespraak en was de uitspraak 'chargerend bedoeld'. Vanuit de Scheldestad werd in ieder geval afhoudend gereageerd. Op het rapport van de milieuorganisaties is van Antwerpse zijde nog geen officiële reactie gekomen.

Samenwerking met Antwerpen heeft ook voor het Havenbedrijf Rotterdam geen prioriteit. De woordvoerder: 'Wij kijken eerst naar verdere samenwerking met Zeeland Seaport. Ook met Moerdijk en Amsterdam wordt samengewerkt, maar dat gaat minder ver.'

Belgisch-Nederlandse logistieke promotie is wellicht een mogelijkheid, maar onderling moet de concurrentie blijven, zo vinden vrijwel alle betrokkenen. CEVA Logistics gaat voor een open afweging van de mogelijkheden. Roest: 'Als bedrijven eenmaal gekozen hebben voor de Benelux-regio, gaan we daarna wel bekijken vanuit welke locatie de klant het beste geholpen kan worden.' 't Hooft sluit zich daarbij aan: 'Als een bedrijf dan eenmaal opteert voor deze regio, dan is er verder natuurlijk geen samenwerking, want dan moet het bedrijf kiezen voor een locatie.'

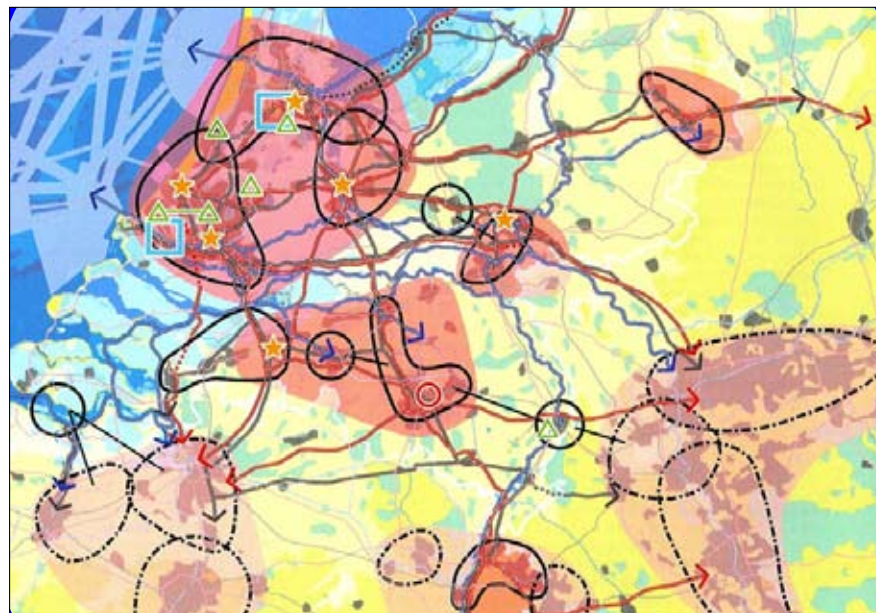
Gateway

Net als Nederland kent België een aantal infrastructurele knelpunten die voor een belangrijk deel zijn gerelateerd aan de gateway-functie van havens en luchthavens. In een aantal gevallen, zoals de sluis bij Terneuzen en de IJzeren Rijn, moeten Nederland en België gezamenlijk besluiten. De haven van Gent zou graag een grotere sluis bouwen. Hier is met Nederland een gezamenlijk project opgestart dat op het einde van dit jaar moet uitmonden in een advies, zo zegt Karel Vanroye, directeur van Buck Consultants International België. Dat bureau is betrokken bij een reeks onderzoeken en projecten die te maken hebben met de strategische invulling van logistiek in Vlaanderen.

Voor de haven van Zeebrugge bijvoorbeeld is het grote knelpunt de verbinding met het achterland. Vanroye: 'De verbetering van de wegontsluiting is in



Nederland, Vlaanderen en de regio rond het Ruhrgebied vormen in omvang de derde economie ter wereld, aldus het rapport 'Samenwerken in de Eurodelta' van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.



De Randstad, Brabant en West-Vlaanderen zijn verreweg het meest aantrekkelijk voor het vestigen van Europese distributiecentra. Concurrentie is er vooral intern. De Raad voor Verkeer en Waterstaat concludeerde na een onderzoek naar het blauw omkaderde gebied dat samenwerking tussen Nederland, Vlaanderen en Duitsland wenselijk is om de positie van dit economische kerngebied als West-Gateway naar Europa in mondiale context te versterken.

de pijplijn, wat de binnenvaartontsluiting betreft via het project Seine-Schelde West moet er nog een politieke beslissing genomen worden.' De Antwerpse haven heeft een reeks indrukwekkende

uitbreidingsprojecten afgerond, zoals de verdubbeling en vernieuwing van het Delwaidedok en de aanleg van het Deurganckdok op de linker Schelde-oever. Daarmee ligt Antwerpen jaren voor op



► 'Het zou zeker helpen als een aantal regels geüniformeerd zouden worden'

de Rotterdamse Tweede Maasvlakte. De containeroverslag, die vorig jaar zo'n 8 miljoen teu bedroeg, kan op termijn verdubbelen. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuw plan, het Saeftingedok, waarvoor het dorpje Doel zou moeten wijken. Antwerpen wil deze haven graag in 2014 gereed hebben, maar het verzet ertegen is groot.

Daarbij zijn flinke verbeteringen van de infrastructuur nodig. Vanroye: 'Antwerpen werkt aan een verbeterde spoorontsluiting. In dat kader zou er een bijkomende spoortunnel moeten worden aangelegd en een tweede spoorontsluiting vanuit de haven. Ook wordt gewerkt aan het ontbrekende stukje ring, de Oostweelverbinding met de nieuwe Lange Wapperbrug.' De voltooiing van de Antwerpse ring zal ook de verbinding met Nederland verbeteren.

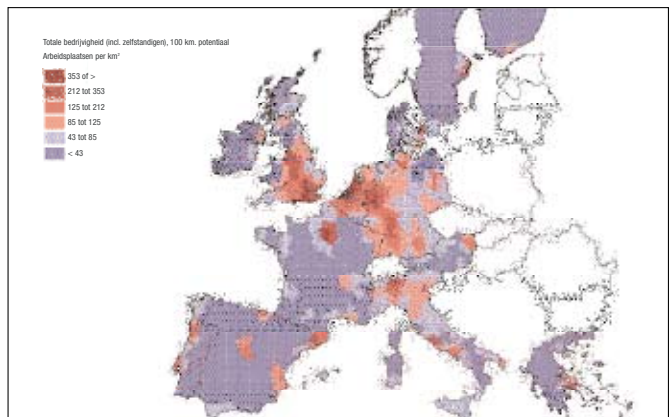
Een heet hangijzer was jarenlang de IJzeren Rijn, die op termijn de haven moet voorzien van een tweede ontsluiting naar het belangrijke Ruhr-gebied. Maar het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag moest eraan te pas komen om de verhoudingen duidelijk te krijgen. In 2005 sprak dit Hof uit dat Nederland de kosten van een omweg rond het natuurgebied De Meinweg bij Roermond moet betalen. Op die basis praten beide landen nu over het opnieuw in gebruik nemen van deze oude goederenlijn. Deze zomer wordt een onafhankelijk advies over de kostenverdeling tussen België en Nederland verwacht.

Nog lang niet alle beslissingen zijn genomen, maar Vanroye is optimistisch over de uitkomst: 'De discussie rond de IJzeren Rijn verkeert in de fase waarin de laatste punten en komma's worden gezet in de afspraken tussen België en Nederland. Omdat er een politiek akkoord is mogen we ervan uitgaan dat zodra beide landen tot afspraken zijn gekomen, het traject zal klaargemaakt worden voor activatie.'

Luchthaven Luik in opmars

België kent drie grote vrachtluchthavens. De meest westelijke, Oostende, is niet zo groot, maar heeft belangrijke verbindingen op Afrika. Luik kan bogen op de aanwezigheid van een hub van TNT. Op

De meeste werkgelegenheid in Europa is te vinden in het Eurodelatagebied met als concurrenten de regio's Londen/Manchester, Parijs en Milaan. Bron: 'Pieken in de Delta', ministerie van Economische Zaken (2006).



De IJzeren Rijn verbindt de Antwerpse haven, via Nederland, met Duitsland. Deze verbinding is complementair met de lijn Athus-Meuse en de Montzen-lijn. Nederland en Vlaanderen praten over het opnieuw in gebruik nemen van de goederenlijn.



De Betuwelijn werd in juni 2007 geopend. Het goederenvervoer per spoor groeit met 6 à 7 procent per jaar. Exploitant Keyrail bouwt het aantal treinen dat over de Betuweroute rijdt langzaam op. Vanaf 2009 rijden gemiddeld 110 treinen per dag.



Brucargo, de vrachtsector van Brussels Airport, was tot maart dit jaar de Europese hub gevestigd van DHL Express. Maar door lokale beperkingen, vooral wat betreft de nachtvluchten, heeft de pakjesbezorger de hub afgelopen voorjaar verplaatst naar Leipzig.

De gevolgen zijn ingrijpend. In 2007 kreeg de Brusselse luchthaven nog ruim 728.000 ton vracht te verwerken en was daarmee nummer zes in Europa. Ter vergelijking, Schiphol was vorig jaar met 1,65 miljoen ton de derde vrachtluchthaven van Europa. Zaventem dreigt nu terug te vallen, omdat DHL goed was

voor tweederde van de Brusselse luchtvracht. Luik, dat met 490.000 ton achtste in Europa is, zou de grootste in België kunnen worden.

Toch is volgens Vanroye de situatie niet zo bedreigend als het lijkt. 'Wij zijn in de context van een bredere studie over het logistieke potentieel van de provincie Vlaams Brabant ook aan het kijken naar de vrachtfunctie van de gateway Zaventem', zegt hij. 'Als je kijkt naar de huidige groei in de luchtvracht en je trekt die over een aantal jaren door, dan kan het gat in een periode van vier of vijf jaar vanzelf zijn opgevuld. Maar uiteraard kijken we ook naar andere mogelijkheden in de diverse nichemarkten.'

