

Experts zetten kanttekeningen bij logistieke troeven Vlaanderen

■ (tijd) - De Vlaamse overheid heeft nog altijd geen duidelijk logistiek masterplan waarin ze aangeeft voor welke logistiek ze nu precies kiest. Dat klaagt de Gentse professor Georges Allaert aan. Hij en Geert Noels van Petercam benadrukken ook dat de opwaardering van de industrie de echte inzet is voor de Vlaamse economie, meer dan distributie.

Beiden deden hun uitspraken gisteren tijdens een hoorzitting over 'duurzame logistiek' in het Vlaams Parlement. Het onderwerp is een pijler van het Vlaams toekomstplan 'Vlaanderen in Actie'.

Alex Van Breedam, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, benadrukte dat Vlaanderen de topregio is voor Europese logistiek, 'al is dat in de perceptie van velen nog niet doorgedrongen'. Hij brak een lans voor een logistiek waarbij verschillende bedrijven ervoor kiezen hun goederen samen te laten behandelen en transporteren (clustering & bundeling). 'Op die manier dalen de kosten voor bedrijven, al moeten we nog veel moeite doen om hen hiervan te overtuigen'.

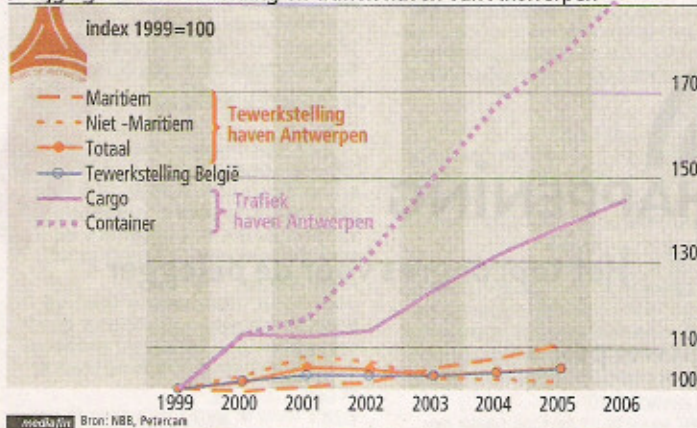
Ook de Gentse professor Georges Allaert, de voorzitter van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, deed een appel op de bedrijfs-wereld. 'Die moet duidelijk zeggen welke logistieke platforms - de weg, het spoor, het water - ze ge-

▶ Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in logistiek

Logistieke activiteit	toegevoegde waarde*		Werkgelegenheid	
	België	Vlaanderen	België	Vlaanderen
Direct (transport, distributie)	9,3	6,5	130.000	91.000
Indirect (toeleveranciers, providers)	5,9	3,5	70.000	49.000
Andere ('maakindustrie' = manufacturing)	8,6	6,0	100.000	70.000
TOTAAL	23,8	16,0	300.000	210.000

media/inf Bron: Georges Allaert, op basis van NBB, 2008 en eigen berekeningen. * = omzet - aankopen, in miljard euro

▶ Stijging van tewerkstelling en trafiek haven van Antwerpen



media/inf Bron: NBB, Petercam

realiseerd wil zien.' Maar ook de beleidsverantwoordelijken moeten dat doen, klonk het. 'Het is aan de politiek om de lijnen uit te zetten. Het is nog altijd wachten op een logistiek masterplan waarin de overheid duidelijk aangeeft welke logistiek ze wenst en hoe ze die op de mobiliteit en ruimtelijke ordening gaat afstemmen'.

Allaert maakte de parlementsleden erop attent dat een geplande

industriële havenspoorlijn tussen Antwerpen en Zeebrugge bij de bespreking en stemming van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) in 1997 werd geschrapt. Daarover moet opnieuw gediscussieerd worden, net als over een cargoluchthaven in de Westerschelde-regio of een binnenvaartcorridor tussen de Schelde en de Seine.

Verwijzend naar cijfers van de Nationale Bank (zie tabel) stelde

Allaert ook dat Vlaanderen logistiek gezien op de eerste plaats 'een industrieregio' is. Die these werd ook ontwikkeld door econoom Geert Noels. 'Het behoud en de opwaardering van onze industrie is de echte inzet voor de Vlaamse economie.'

DEURGANCKDOK

Via het voorbeeld van de Antwerpse haven (zie tabel) wees Noels erop dat de groei van bulklogistiek (containers en cargo) niet opvallend meer jobs creëert. Noels vroeg zich eerder in Trends af of de bouw van het Deurganckdok niet 'de vergissing van de eeuw' is, omdat het de haven reduceert tot zijn puur logistieke functie, zonder toegevoegde waarde. Noels zou het veel ambitieuzer vinden als de overheid resoluut investeert in 'niet-maritieme' activiteiten, zoals chemie, automobielen en milieunovatie in de havens. 'Zeker met de hoge energiekosten biedt de lokale industrie veel potentieel in Vlaanderen.' Zware en dure infrastructuurwerken zijn voor de niet-maritieme sector (bijna) niet noodzakelijk en dreigen die sector zelfs weg te drummen.

De Antwerpse professor Evrard Claessens ergerde zich aan het veel te dure en logge spoorwegennetwerk voor goederenvervoer. 'Het koningshuis lijkt makkelijker te splitsen dan de NMBS', klonk het cynisch.