



INTERVIEW

# Achterland inschakelen

Vlaanderen ligt erg dicht bij de industriële markten en heeft daardoor op logistiek vlak een "unique value proposition". Bovendien beschikt Vlaanderen over voldoende kennis om in te spelen op de trend van "postponement" en heeft het met "gateways" als de zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent en de luchthaven van Zaventem belangrijke logistieke troeven. Maar volgens Alex Van Breedam, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), volstaat dit niet en moet Vlaanderen de "extended gateways" gaan promoten.

Guy Beyens

Wat zijn "extended gateways"?

De term extended gateways slaat op een uitbreiding van de toegevoegde waardeactiviteiten in de logistiek buiten de traditionele gateways door de vestiging van logistieke activiteiten op de hot spots die aanleiding geven tot de laagste totale logistieke kost. Dit kan in Vlaanderen perfect doordat we over een goed infrastructuurnet beschikken. Daardoor zijn heel wat plaatsen bimodaal of zelfs trimodaal ontsloten. Dit creëert meer extra mogelijkheden voor het verspreiden van de toegevoegde waardeactiviteiten.

Nog meer concurrentie kondigt zich dan aan voor de Vlaamse havens?

Langs zeezijde is er nog capaciteit in de Vlaamse zeehavens. Onderlinge concurrentie bestaat. In het achterland is concurrentie zinloos, want daar zitten ze in eenzelfde multimodaal gesloten netwerk. In dat achterland zou men door dit multimodale netwerk vanzelf tot samenwerking moeten overgaan. Hierbij kan bijvoorbeeld de haven van Gent een heel andere rol gaan spelen. Omdat deze haven tussen Antwerpen en Zeebrugge ligt, zou ze, bovenop de rol die ze vandaag al invult, ook een feeding- of consolidatiefunctie kunnen vervullen. Door de nakende Schelde-Seine-verbinding is een bijkomende aandacht voor binnenvaart voor Gent een zeer interessante piste.

Een mentaliteitswijziging bij de havens dringt zich op?

Klopt! De havens zijn nog altijd te veel gericht op de zeezijde. Dit is niet meer dan terecht, want ze moeten voldoende volume binnenhalen, maar anderzijds zou het onverstandig zijn om het achterland te verwaarlozen. Ik ben er van overtuigd dat de competitie tussen de havens in de Hamburg/Le Havre-range zich de

ten daarentegen zijn beter af in het achterland, om zo de congestieproblematiek met zijn wachttijden, de schaarheid aan (duurdere) arbeidskrachten en dure concessiegronden te omzeilen.

Waar is er in Vlaanderen plaats voor extended gateways?

Er zijn momenteel een 15-tal platforms met bimodale of multimodale acti-

bestaande transportcapaciteit beter te benutten en om de multimodaliteit te stimuleren. Het verhaal van Nike en de intussen al trimodale terminal van Meerhout is een mooi voorbeeld hiervan.

Het basisidee van de extended gateway is dan ook dat logistieke activiteiten zich vestigen op hun meest ideale locatie in functie van de goederen en de logistieke behandeling van de goederen. Door het clusteren

tieke parken of clusters. Zo zou je kunnen denken aan incentives om dikkere goederenstromen te genereren door logistieke samenwerking tussen bedrijven aan te moedigen. Op die manier kan je congestie te lijf gaan. Ondernemers moeten dan wel met elkaar gaan spreken. Het VIL kan een belangrijke faciliterende rol spelen om dergelijke projecten te helpen slagen.

Momenteel zijn er extended gateways, hot spots en corridors, maar hoe creëer je een netwerk?

Het netwerk is zichzelf aan het maken, doordat er steeds meer distributiecentra worden gebouwd langs

«Alleen als het achterland logistiek wordt ingeschakeld, kan 24- en 48-uren-distributie worden gehandhaafd»



Alex Van Breedam, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).

komende tien jaar in het achterland zal afspelen. Alleen als op logistiek gebied het achterland optimaal wordt ingeschakeld, zal men de 24- en 48-uren-distributie nog kunnen handhaven. Dit is voor Vlaanderen cruciaal om nog Europese logistieke activiteiten te kunnen blijven aantrekken.

Wordt logistiek in de gateways dan helemaal afgeschreven?

Zeker niet, maar men zal een opdeling moeten maken volgens het type product en de logistieke behandeling ervan. Voor volumeproducten blijven de gateways uitermate geschikt, want door daar de logistieke activiteiten te vestigen sluit men extra handling uit en wordt het dure voor- en natransport vermeden. Tijdskritische produc-

teit in Vlaanderen die als extended gateway kunnen dienst doen. Veel van deze locaties bevinden zich langsheen de grote assen: de E313-as tussen Antwerpen en Limburg, de as Antwerpen-Gent, de as Antwerpen-Brussel en een aantal verspreide clusters rond binnenvaartterminals als de haven van Genk, de terminal van Wielsbeke, Willebroek, Meerhout, enz. Het zijn toplocaties die voor buitenlandse investeerders erg interessant zijn omdat de minimale logistieke kost er laag gehouden en zelfs verder gereduceerd kan worden, voornamelijk door het genereren van dikkere goederenstromen.

Dit impliceert dat bedrijven meer samen zullen moeten vervoeren om hun kosten te drukken, om de

van bedrijven met complementaire logistieke activiteiten kunnen goederenstromen van verschillende bedrijven gebundeld worden en zo aanleiding geven tot een minimalisering van de totale logistieke kost voor elk bedrijf.

Een mooi voorbeeld hiervan is de extended gateway verbonden met de Haven Antwerpen, namelijk Logistieke Poort Limburg tot voorbij de Haven van Genk. Deze as biedt heel wat mogelijkheden voor het bundelen van stromen voor producten met verschillende logistieke karakteristieken langsheen het Albertkanaal. Limburg noemt zich dan ook graag de logistieke keuken van Antwerpen.

Dreigt er dan geen wildgroei aan distributiecentra?

Het is de bedoeling om deze distributiecentra te concentreren in logis-

de corridors, maar het gaat nog niet snel genoeg. Daarom is er een catalysator nodig. De ultieme stap is een ICT-platform. Belangrijk daarbij is dat het portaal gemaakt wordt vanuit het standpunt van de gebruiker en niet vanuit dat van de infrastructuuroperator. Via dit portaal zal een gebruiker (verlader, logistieke dienstverlener, expediteur...) het traject moeten kunnen vastleggen waarlangs de goederen vervoerd moeten worden, slots gereserveerd kunnen worden op alle terminals die worden aangedaan, en alternatieve routes met bijhorende kosten gevonden kunnen worden.

Via het platform zal men dus de goederenstroom kunnen plannen en opvolgen. Bovendien moet het een ontmoetingsplatform worden voor bedrijven, zodat ze weten wie nog goederen heeft voor een bepaalde bestemming en samenwerking mogelijk wordt. Via dit platform zal men ook de goederenstroom in Vlaanderen in kaart kunnen brengen, onder meer om "missing links" te identificeren en te prioriteren.

Wie moet dit realiseren?

De overheid heeft hierin een symbolische rol te vervullen om het initiatief van de grond te krijgen, niet in het minst omdat een dergelijk ICT-platform voor de extended gateways ook een zeer belangrijk promotie-instrument is.

Maar voor de exploitatie zijn er meerdere opties mogelijk, waaronder een soort PPS-contract waarbij elke gebruiker lidgeld betaalt om op het systeem te kunnen. Elk bedrijf, hoe klein ook, moet zich via de eigen systemen kunnen connecteren op de ICT-portaal. Er moet wel op toegezien worden dat de goederenstroom niet beheerd wordt door een private maar door een onafhankelijke partij.

www.vil.be

## VIL

- opgericht in 2003
- kenniscentrum dat tot taak heeft concrete antwoorden te formuleren op de relevante probleemstellingen en thema's van de Vlaamse logistieke sector
- missie: het blijvend versterken van het competitief voordeel van de logistieke sector in Vlaanderen door innovatie, kennisvergaring en kennisverspreiding, promotie, kennisoverdracht, netwerking en begeleiding.
- voornaamste doelen:
  - verbetering van de prestatie van de logistieke sector in Vlaanderen
  - krachtige positionering van Vlaanderen als "gateway for Europe"
  - netwerking



De extended gateways liggen langs belangrijke infrastructuurassen.