

Eerste concrete uitwerking extended gateway-concept

De Logistieke Poort Limburg

In het eerste nummer van EVO Logistiek van dit jaar lanceerde prof. dr. Alex van Breedam, directeur van het Vlaamse Instituut voor de Logistiek (VIL), zijn concept van de extended gateway. Nu, drie maanden later, ligt er de eerste regionale uitwerking van zijn concept: de Logistieke Poort Limburg.



Alex van Breedam: 'Ik denk dat ook Nederland haar voordeel kan doen met dit concept.'

Van Breedam schetst nog even in telegramstijl het principe van de extended gateway. 'Het is het binnenhalen van grote volumes goederen in de gateways, zoals havens en vliegvelden, en het met toegevoegde waarde verwerken van die goederen in het achterland. Het gaat er dus om logistieke activiteiten te situeren op de plek waar de logistieke kostprijs het laagste is. Dat kan door het clusteren van activiteiten, zoals het inhaken op bestaande goederenstromen. De intermodaliteit van Vlaanderen maakt dat heel goed mogelijk'. De provincie Limburg in België ligt ingeklemd tussen het Nederlandse Noord-Brabant in het noorden en het Nederlandse Limburg en Luik in het oosten. De provincie vormt het noordoosten van België met als centrale plaats Genk. In een actieplan van de provincie, de Limburgovereenkomst, is logistiek naar voren geschoven als een speerpuntsector. Belangrijke troeven zijn de centrale ligging ten opzichte van belangrijke logistieke centra als Antwerpen, Brussel, Luik, Duisburg en Venlo, een goede trimodale infrastructuur (weg, spoor, water) en de nodige beschikbare ruimte. Dit waren ook de uitgangspunten voor de studie waarmee het Vlaams Instituut voor de Logistiek de mogelijkheden voor de Logistieke Poort Limburg inventariseerde. Het centrum van alle activiteiten wordt gevormd door Genk, een stad van ongeveer 65.000 inwoners gelegen aan de snelweg E314 en het Albertkanaal. De andere vier benoemde logistieke clusters zijn Ham in het westen, Lommel in het noordwesten, Lanaken in het oosten en Tongeren in het zuidoosten. De as Lommel-Tongeren is vooral

gericht op vervoer en distributie, de as Ham-Lanaken op industriële logistiek. Genk kan zo uitgroeien tot een echt logistiek centrum, een extended gateway, van de haven van Antwerpen. Van Breedam over de studie: 'Als Limburg kiest voor logistiek, moet er worden geïnvesteerd in ruimte, infrastructuur en mensen. Ruimte is in principe geen groot probleem. Met name in Lommel is nog een groot areaal beschikbaar voor bedrijventerreinen. Ook de infrastructuur is meestentijds in orde, hoewel de verdere ontwikkeling van de IJzeren Rijn-goederenspoorweg van groot belang is. Door het aantrekken van de juiste bedrijven kunnen goederenstromen efficiënter worden gebundeld. De Logistieke Poort Limburg is een typisch voorbeeld van iets waarin Vlaanderen uitblinkt: wereldklasse value added logistics.'

MODAL SHIFT

De uitkomsten van de studie zijn verrassend. In het doorbraakscenario dat het VIL opstelde, neemt de werkgelegenheid in de regio met dertigduizend arbeidsplaatsen toe. De uitkomsten ten aanzien van de milieubelasting, die de toegevoegde activiteiten met zich mee brengen, zijn nog verrassender. Door de clustering en bundeling van goederenstromen en de toepassing van modal shift, mogelijk door de goede infrastructuur, kan de milieubelasting zelfs lager uitvallen dan nu het geval is. Veel van de nu nog over de weg vervoerde goederen zouden via het spoor en de binnenvaart hun weg naar de afnemers kunnen vinden. 'Logistiek is de groeisector voor Belgisch Limburg', stelt Van Breedam. Clustering van activiteiten levert volgens hem enorme mogelijkheden op voor de ontwikkeling van vervoer dat in een individueel geval niet van de grond komt. 'Dat hoeft je ook niet altijd op overheidsniveau te regelen, dat kan ook op bedrijfsniveau. Wij adviseren nu Nike in Laakdal om samen met een twintigtal andere bedrijven hun goederenstromen te bundelen en op het spoor te zetten, zodat er vanuit Meerhout een vaste treinverbinding naar het zuiden kan ontstaan'. Het VIL presenteerde haar studie onlangs aan de gewestelijke overheid. De reacties waren volgens Van Breedam enthousiast. De gouverneur van Belgisch Limburg, Steve Stevaert, in Nederland ook wel de Wouter Bos van België

genoemd, was ondanks zijn roodgroene politieke signatuur zelfs bijzonder enthousiast. 'Dat is ook niet zo vreemd, omdat het de provincie Limburg enorme kansen biedt met betrekking tot de werkgelegenheid', aldus Van Breedam. Toch is niet iedereen in België even enthousiast over het extended gateway-concept. Vooral vanuit de havenwereld klinken geluiden dat het concept een terugkeer betekent naar een geleide economie en dat de mogelijkheden van het concept beperkt zijn. Het lijkt erop dat de concurrentiegedachte de havens in België in dit opzicht tegen elkaar opzet. Van Breedam: 'Een haven als die van Gent, zou helemaal niet moeten willen concurreren met Antwerpen en Zeebrugge. Ze zou zich moeten concentreren op feeders en binnenvaart. Gent komt aan de doorgaande noordzuidverbinding van het Canal Seine-Nord te liggen. Dat levert grote mogelijkheden op. Maar kennelijk is de haven als de dood om als extended gateway van Antwerpen of Zeebrugge te worden gezien.'

TOEKOMST

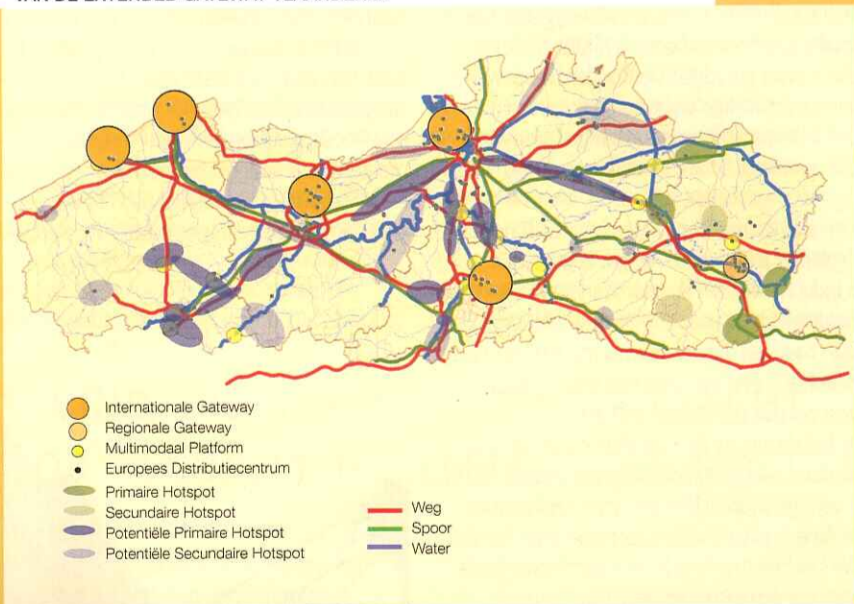
In de nabije toekomst gaat het VIL ook de andere provincies van Vlaanderen in kaart brengen. 'Halvenwege volgend jaar willen we met het onderzoek naar alle vijf provincies klaar zijn, zodat we dan het 'handboek extended gateways' op tafel hebben liggen, met daarin een schets van de logistieke toekomst van

Vlaanderen', zegt Van Breedam. Een toekomst die er volgens hem zeer gezond uitziet. 'Er zijn in Vlaanderen nu al zo'n vierhonderd Europese distributiecentra gevestigd. Dat moet vooral zo blijven, want die centra verankeren als het ware de logistieke activiteiten in een land. En omdat wij nu eenmaal sterk zijn in value added logistics, garandeert die aanwezigheid de toekomst van de logistiek in België'. Over de export van zijn extended gateway-concept heeft Van Breedam nog niet echt nagedacht. 'Dat gaat natuurlijk wel komen', stelt hij zelf vast. 'Het ligt voor de hand dat we met name naar het zuiden, richting Wallonië, gaan kijken. Luik is een belangrijke gateway, die ook invloed heeft op de activiteiten in Vlaanderen. Maar ook het Seine-Nord-kanaal dat de binnenvaartverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen en Parijs sterk verbetert, heeft consequenties voor de logistieke mogelijkheden van Vlaanderen en Wallonië'. In Nederland is de belangstelling voor zijn concept nog niet erg groot, mede omdat Van Breedam zich vooralsnog op Vlaanderen richt. De enige contacten die het VIL heeft, zijn met verladersorganisatie EVO. 'Maar ik denk dat ook Nederland haar voordeel kan doen met dit concept.'

TOM WOUTERS

PRIMAIRE EN SECUNDAIRE HOTSPOTS IN LIMBURG IN DE KAART VAN DE EXTENDED GATEWAY VLAANDEREN

FIGUUR 5



De logistieke kaart Limburg met de vijf clusters.



Logistiek en infrastructuur in Belgisch Limburg.