

Vlaams Instituut voor de Logistiek lanceert het Extended Gateway®-concept

Dankzij een dicht autowegennet, een goed binnenvaartnetwerk en een uitgebreid spoorwegennetwerk is Vlaanderen zeer goed bereikbaar en vormt het een uitstekende logistieke poort naar Europa. Alleen beginnen vooral de autowegen vrij verzadigd te geraken en er gaan stemmen om op vrachtwagens tijdens de spits uit het verkeer te halen, ze niet meer te laten inhalen, rekeningrijden in te voeren. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek neemt in deze een heel ander standpunt in.



Alex Van Breedam

Vlaanderen is zeer goed bereikbaar dankzij het tweede dichtste autowegennet, het tweede dichtste binnenvaartnetwerk en het dichtste spoorwegennetwerk in Europa. Ook de infrastructuur mag er zijn met vier grote zeehavens, luchthavens en verschillende multimodale en logistieke platforms. Vlaanderen telt dan ook meer dan vierhonderd Europese distributiecentra of drie per honderd km² en hiermee zijn we wereldleider. "Om deze bevoorrechte positie te behouden en zelfs nog verder te versterken, moeten we bereid zijn een aantal uitdagingen aan te gaan", zegt Prof. Dr. Alex Van Breedam van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, kortweg VIL.



L'Institut flamand pour la Logistique lance le concept Extended Gateway®

Grâce à un réseau autoroutier dense, un réseau fluvial de qualité et un réseau ferroviaire étendu, la Flandre est très facilement accessible et constitue une excellente porte d'accès logistique vers l'Europe. Néanmoins, le réseau autoroutier surtout est de plus en plus surchargé et des voix se font entendre en faveur d'une interdiction de circuler aux heures de pointe et d'une interdiction de doubler pour les camions ainsi que de l'introduction du télépéage. L'Institut flamand pour la Logistique a une opinion toute différente sur cette question.

La Flandre est très facilement accessible grâce à son réseau autoroutier et à son réseau fluvial, les deuxièmes d'Europe par leur densité, ainsi qu'à son réseau ferroviaire, le plus dense d'Europe. Elle possède également des infrastructures de qualité, avec quatre grands ports maritimes, des aéroports et différentes plateformes multimodales et logistiques. La Flandre compte également plus de quatre cents centres de distributions européens, soit trois aux 100 km², ce qui fait de nous les leaders mondiaux dans ce domaine. "Pour conserver et renforcer cette position privilégiée, nous devons

"Deze uitdagingen passen in het concept van de Extended Gateway® dat het VIL vorig jaar lanceerde en dat een geïntegreerde visie en strategie voor de uitbouw van duurzame logistiek biedt, met een gunstig effect op werkgelegenheid, mobiliteit en ruimtelijke ordening. Logistiek kan met andere woorden groeien met minder maatschappelijke hinder en minder CO₂-uitstoot als gevolg." De Extended Gateway® werd door het VIL als merknaam gedeponeerd.

"Het basisidee is dat logistieke operaties zich moeten vestigen op de plaats die de minimale totale logistieke kost oplevert voor de bedrijven. Voor volumineuze producten is dat beter kort bij een gateway, waardoor de overslagkost als belangrijke component van de totale logistieke kost onder controle kan gehouden worden. Tijdkritische consumptieproducten verschuiven bijvoorbeeld best naar het achterlandnetwerk, omdat van daaruit Europa beter bereikbaar is", stelt Prof. Van Breedam.

Momenteel implementeert het VIL het concept van de Extended Gateway® in alle Vlaamse provincies. "Alle logistieke hotspots worden in kaart gebracht, zodat de meest interessante plekken kunnen worden aangeduid om logistiek te bedrijven. Daarvoor ontwikkelde het VIL een methodologie, waarbij uitgegaan wordt van gemeentelijke parameters zoals multimodale ontsluiting, beschikbare arbeidskrachten, beschikbare bedrijventerreinen. Twee termen zijn daarbij belangrijk, nl, "bundelen" en "clusteren". We moeten dikkere goederenstromen op de hoofdassen brengen", zegt Van Breedam. Dit moet zorgen voor een betere capaciteitsbenutting van het multimodaal netwerk, zowel wat betreft spoor, binnenvaart als vrachtvervoer. Uit een Nederlandse studie blijkt bijvoorbeeld dat liefst 23% van de vrachtwagens leeg rijdt. "Met de verwachte groei van de economie de volgende jaren zullen we al onze capaciteiten nodig hebben. Dikkere goederenstromen bieden de beste garantie voor een lage totale logistieke kost. Bedrijven met goederen die op dezelfde logistieke manier behandeld worden, moeten gaan samenwerken. Dit wordt makkelijker wanneer ze zich in elkaars nabijheid vestigen. De clusterwerking kan versterkt worden door toevoeging van dienstverlening met toegevoegde waarde. Clusters kunnen bijvoorbeeld een douanevrije status krijgen of er kan een douanefiliaal gevestigd worden."

être prêts à relever certains défis", explique le professeur Alex Van Breedam, de l'Institut flamand pour la Logistique (VIL). "Ces défis s'inscrivent dans la lignée du concept Extended Gateway® lancé l'an passé par le VIL et qui propose une vision et une stratégie intégrées pour le développement d'une logistique durable ayant des conséquences favorables sur l'emploi, la mobilité et l'aménagement du territoire. En d'autres termes, la logistique peut connaître une croissance associée à moins de nuisance pour la communauté et à une réduction des émissions de CO₂." Le concept Extended Gateway® est une marque déposée du VIL.

"L'idée de base, c'est que les opérations logistiques doivent s'établir à où elles représentent le minimum de coûts logistiques pour les entreprises. Pour les produits volumineux, il vaut mieux un bref passage par un terminal d'accès, afin de maîtriser les coûts de transbordement qui représentent une part importante du total des coûts logistiques. Il vaut mieux aussi par exemple transférer les produits de consommation périssables vers un réseau situé dans l'arrière-pays, le reste de l'Europe étant de là plus facilement accessible", affirme le professeur Van Breedam.

À l'heure actuelle, le VIL met en place le concept Extended Gateway® dans toutes les provinces flamandes. "Tous les points névralgiques logistiques sont répertoriés, de façon à déterminer quels sont les endroits les plus intéressants pour les activités logistiques. Le VIL a conçu à cet effet une méthodologie basée sur des facteurs sociétaux tels que désenclavement multimodal, ressources humaines et zones industrielles disponibles. Dans ce contexte, deux termes sont importants, à savoir "concentration" et "regroupement". Nous devons amener de plus gros flux de marchandises sur les axes principaux", nous explique Van Breedam. Cela doit permettre une meilleure utilisation des capacités du réseau multimodal, aussi bien pour le transport ferroviaire que le transport fluvial et le transport routier de marchandises. Une étude néerlandaise montre notamment que pas moins de 23% des camions roulent à vide. "Avec la croissance prévue de l'économie au cours des années à venir, nous allons avoir besoin de toutes nos capacités. Des flux plus importants de marchandises constituent la meilleure garantie pour



Voor de provincie Limburg werd reeds een studie ten gronde uitgevoerd en logistieke hotspots aangeduid. "Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen internationale en regionale gateways en tussen primaire en secundaire hotspots. Zo werden voor Limburg vier primaire clusters geïdentificeerd, Limburg Noord, Zuid, Oost en West en twee secundaire clusters als "runner-ups". In het najaar van 2008 moet de definitieve "Extended Gateway®-kaart opgeleverd zijn.

"We kunnen ook minder vrachtwagens laten rijden, maar dat betekent voor de consument dat de goederen die hij in de winkel vindt, iets minder vers zullen zijn. Vraag is of hij daarmee akkoord gaat. Dat is de Gordiaanse knoop die moet doorgehakt worden", glimlacht Prof. Dr. Alex Van Breedam.



reindre les coûts logistiques totaux. Il faut que les entreprises dont les marchandises subissent le même traitement logistique travaillent ensemble, ce qui est plus facile si elles s'installent à proximité les unes des autres. L'effet de regroupement peut être renforcé par l'apport de services représentant une valeur ajoutée. Les groupes d'entreprises peuvent par exemple bénéficier d'un statut d'exonération des frais de douane ou bien un poste de douane peut y être installé."

Une étude a déjà été effectuée à ce sujet dans la province de Limbourg afin de déterminer les points névralgiques logistiques. "Dans ce cadre, une distinction a été faite entre les terminaux d'accès internationaux et régionaux, et entre les points névralgiques primaires et secondaires. Ainsi, quatre zones primaires ont été identifiées pour le Limbourg : Limbourg Nord, Sud, Est et Ouest, ainsi que deux zones secondaires comme solutions de rechange." La carte définitive du Extended Gateway® devrait être prête à l'automne 2008.

"Nous pouvons aussi réduire la circulation des camions, mais cela signifie que les marchandises mises à disposition des consommateurs dans les magasins seront un peu moins fraîches. La question est de savoir s'ils seront d'accord. Il s'agit d'un noeud gordien qu'il faut trancher", conclut avec humour le professeur Alex Van Breedam.

