

Extended Gateway Vlaanderen



pom PROVINCIALE
ONTWIKKELINGSMACHTSCHAAP
ANTWERPEN

POM Provinciale
Ontwikkelings-
maatschappij
Limburg

pom
Oost-Vlaanderen

POM
VLAAMS-BRABANT

Provincie
West-Vlaanderen
Door mensen gedreven



VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK
FLANDERS INSTITUTE FOR LOGISTICS

*Vlaanderen heeft een uniek
waardeaanbod in logistiek*

Voor het klaarmaken van eindproducten voor de Europese klant heeft Vlaanderen onmiskenbare troeven, zoals de nabijheid van industriële en consumptiecentra (60 procent van de EU koopkracht bevindt zich in een straal van 500 km rond Vlaanderen), een uitgebreid en goed functionerend, multimodaal

vervoernetwerk, performante zee- en luchthavens en aangetoonde knowhow in Europese distributie, assemblage en andere complexe industriële en logistieke processen. Dit maakt dat Vlaanderen onmiskenbaar beschikt over een uniek waardeaanbod in deze nieuwe logistieke realiteit. Internationale studies tonen dit in de feiten en cijfers ook aan (o.a. *Cushman & Wakefield*, European Distribution Report, 2004, 2006 en 2008; *Cap Gemini Ernst & Young*, 2004). Niettemin sleurt de logistiek nog steeds een moeilijk en vaak verkeerd imago mee: vervuילend, ruimteopslopend, laagwaardig. Ook in de perceptie is Vlaanderen als logistieke regio nog niet *top of mind* bij internationale investeerders. Er is nog heel wat werk aan de winkel om het logistieke perspectief van en voor Vlaanderen te duiden en dit zowel naar binnenlandse als naar buitenlandse actoren toe. Een sterke branding is een must:

1.2.3 Gateways ambiëren een belangrijkere rol in de supply chains

*Gateways nemen de ketenregie
op om de internationale goede-
renstromen te verankeren*

Een andere logistieke trend is dat gateways een sterkere rol wensen te spelen in internationale ketens. De gateway evolueert van een louter overslagpunt (van zee- of luchtvaart naar achterlandvervoer) tot een logistieke actor die steeds belangrijker wordt in de ketenregie. Zo wordt de gateway naast een *mainport* – een toegangspoort voor goederenstromen – ook een *brainport*

– een toegangspoort tot logistieke kennis – die fysieke goederenstromen in Vlaanderen verankert.

Omdat de gateways steeds meer te kampen krijgen met ruimtegebrek en een congestiegevoelige ontsluiting, zijn zij op zoek naar achterlandlocaties waar bepaalde logistieke activiteiten ontplooid kunnen worden met vergelijkbare logistieke prestaties als in de traditionele prime locaties van de gateways zelf. De oplossing ligt in het creëren van achterlandlocaties met kenmerken van een gateway: de *'extended gateway'*⁹. Door snelle en frequente multimodale verbindingen met de gateways moeten deze achterlandlocaties de investeerder dezelfde mogelijkheden en dienstverlening kunnen bieden als locaties in de haven zelf. Bovendien bieden ze de investeerder een vergelijkbare of betere logistieke kost, indien de betreffende activiteit meer geschikt is om in het achterland ontplooid te worden, denken we bv. aan het klaarmaken van consumptiegoederen voor de Europese markt.

1.2.4 Gateways en extended gateways in het achterland versterken elkaar

De gateways en extended gateways worden in toenemende mate multimodaal met elkaar verbonden, zowel via een weg-, binnenvaart- en/of spoorverbinding. Hierdoor kunnen bedrijven het vervoer op een flexibele manier organiseren, bv. door de gewone stromen op een duurzame wijze via trein of binnenschip en dringende leveringen via wegvervoer aan te voeren. Voor de uitbouw van een Extended Gateway® kan een zeehaven partnerships afsluiten met bepaalde achterlandlocaties om snelle en regelmatige trein- en binnenvaartverbindingen op te zetten (bv. Antwerpen met Trilgiport in Luik, maar ook met Logistieke Poort Genk).

Extended Gateway® Vlaanderen creëert verdere ontwikkelingskansen voor gateways en voor het Vlaamse achterland

Met Extended Gateway® krijgen achterlandlocaties nieuwe economische kansen, waardoor werkgelegenheid en toegevoegde waarde worden gecreëerd, terwijl ze op een duurzame wijze uitgebouwd worden door een geconsolideerde aanvoer van goederenstromen. De gateways versterken tegelijkertijd hun aanzuigkracht op diezelfde goederenstromen door ze dieper te verankeren. Bovendien kunnen de gateways hun unieke locaties zo veel mogelijk reserveren voor die logistieke activiteiten die meer havengebonden zijn, zoals voor basis-chemische activiteiten. Zo kunnen de gateways de regiefunctie over internationale ketens opnemen om de fysieke goederenstromen een extra verankering te geven: fysieke stromen en regie versterken elkaar (zie verder).

De ultieme doelstelling van de Extended Gateway® Vlaanderen is in te spelen op de huidige trends in internationale logistiek en supply chains en voor Vlaanderen via een gestructureerde, geïntegreerde aanpak de juiste investeringen naar de juiste locatie te leiden – dit is de locatie met de laagste totale logistieke kost (zie verder). Zo bekomt men één *Gateway for Europe*. Dit creëert zowel voor de gateways als voor het achterland verdere ontwikkelingskansen. De Extended Gateway® Vlaanderen creëert bijgevolg een win-win situatie.

Het Extended Gateway® concept speelt trouwens in op de langetermijn visie uitgestippeld voor het Vlaamse zeehavenbeleid (2005). Het scenario met optimaal achterlandgebruik in grootschalige clusters, multimodaal verbonden met de gateways, kreeg in deze visieontwikkeling de voorkeur.



1.5 Een gedragen verhaal

Logistiek in Vlaanderen verder uitbouwen is een gedeelde verantwoordelijkheid. De overheid dient het kader te creëren waarbinnen de logistieke actoren steeds weer op zoek gaan naar slimme en duurzame logistieke oplossingen. Overheden en logistieke spelers dienen vooreerst overtuigd te zijn van de opportuniteiten en kansen van logistiek voor Vlaanderen. Hiervoor is een breed draagvlak nodig.

1.5.1 Beleid voor logistiek

De overheid dient structureel actie te ondernemen rond logistiek en het duurzaam kader te creëren waarbinnen de marktspelers alle kansen krijgen

De Extended Gateway® Vlaanderen krijgt de laatste jaren stap voor stap concreet vorm en wordt steeds meer een toonaangevend instrument bij de verdere uitbouw van een strategie voor een duurzaam, logistiek Vlaanderen. Doorheen het studietraject krijgt dit concept steeds meer draagvlak. Vele actoren werden immers ook in dit traject betrokken. Draagvlak creëren voor logistiek is een blijvende bezorgdheid. Het duurzaamheidsdenken is hier de gemeenschappelijke noemer.

Dat dit concept voor logistiek ook bestuurlijk verankerd wordt, is een absolute must. De bedoeling van onderhavig werk is vanuit de provinciale studies een synthese te maken op Vlaams niveau en een concreet actieplan uit te tekenen. Dit actieplan is ingedeeld in de volgende domeinen: infrastructuur, ruimte, marktorganisatie, marketing & awareness en kennis & innovatie. Via deze acties kan de overheid, samen met de marktspelers, werk maken van logistiek. Zo wordt Vlaanderen, met een uniek, geïntegreerd en hoogwaardig logistiek waardeaanbod uitgebouwd tot de logistieke poort voor Europa, met maximale lusten en minimale lasten. Duurzaamheid is hierin geen last, maar een opportuniteit om alle partijen op dezelfde golflengte te krijgen en aan hetzelfde zeel te laten trekken.

Duurzaamheid als gemeenschappelijke noemer

1.5.2 Markt speelt in op logistieke kansen

Verladers en logistieke dienstverleners moeten de kansen grijpen en resoluut kiezen voor duurzame, logistieke oplossingen

De overheid creëert via doelgerichte acties het kader van de Extended Gateway® Vlaanderen, waarbinnen de vele logistieke spelers en de industriële bedrijven alle kansen krijgen om op het vlak van kostefficiëntie, klantenservice (effectiviteit) én duurzaamheid hoge toppen te scheren. Het bundelen en consolideren van goederen- en informatiestromen biedt alvast quasi onbegrensde mogelijkheden om duurzame, maar tegelijk ook zeer performante supply chains op te zetten. Het clusteren van activiteiten, het bundelen van stromen en bijgevolg het maximaal kunnen inzetten op multimodaliteit zijn de kritische succesfactoren om Vlaanderen als logistieke topregio te behouden en verder uit te bouwen tot een poort voor Europa, de Extended Gateway® Vlaanderen, waar het bedrijfsleven duurzame welvaart voor de Vlaamse samenleving creëert.

Naast de centrale ligging zijn ook goed opgeleide werknemers met een sterk arbeidsethos en de verkeersinfrastructuur sterke troeven voor logistiek in West-Vlaanderen. Dat neemt niet weg dat er moet ingezet worden op diverse domeinen om de provincie als logistieke topregio uit te bouwen. Ook al beschikt West-Vlaanderen over een zeer dicht infrastructuurnetwerk, toch moet er dringend werk gemaakt worden van een aantal belangrijke missing links, waarbij prioriteit moet gaan naar een betere, multimodale ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Ook moet er bijkomende ruimte gecreëerd worden voor logistiek.

De synergie tussen de gateway-cluster in het noorden en de industriële cluster in het zuiden uitbouwen vormt de prioriteit. Via een balans in export- en importstromen worden de infrastructuur en de ruimte efficiënt ingezet en krijgt men in West-Vlaanderen een duurzame en performante logistieke activiteit. Het daadwerkelijk komen tot een bundeling van stromen en de consolidatie van activiteiten is de grote uitdaging.

10.3 Acties voor logistiek Vlaanderen

*Geïntegreerd en gedragen
actieplan – een tweede realisatie
van de Extended Gateway®
Vlaanderen*

In hoofdstuk 9 werden de acties uitvoerig beschreven die door Vlaanderen moeten opgenomen worden om de Extended Gateway Vlaanderen 'handen en voeten' te geven en zo logistiek Vlaanderen alle kansen te geven. Als Vlaanderen haar logistieke roeping wil waarmaken, dan moet er op vijf domeinen actie ondernomen worden:

- **Infrastructuur**
Het multimodale vervoernetwerk verder voltooien en het gebruik ervan optimaliseren om gateways en logistieke hot spots in het achterland vlot te ontsluiten en in een netwerk te integreren.
- **Ruimte**
De schaarse ruimte doelmatig inzetten door hoogwaardige logistieke activiteit slim te clusteren en opportuniteiten te voorzien voor het bundelen van stromen.
- **Marktorganisatie**
De logistieke markt faciliteren en stimuleren, in het bijzonder de arbeidsmarkt voor logistiek dynamiseren.
- **Marketing, acquisitie en awareness**
Doelgericht buitenlandse investeerders aantrekken en de binnenlandse publieke opinie overtuigen met een positief, doch realistisch verhaal.
- **Kennis en innovatie**
Grenzeloos inzetten op kennis en innovatie hetgeen leidt tot Vlaamse verankering en valorisatie van nieuwe logistieke concepten en processen.

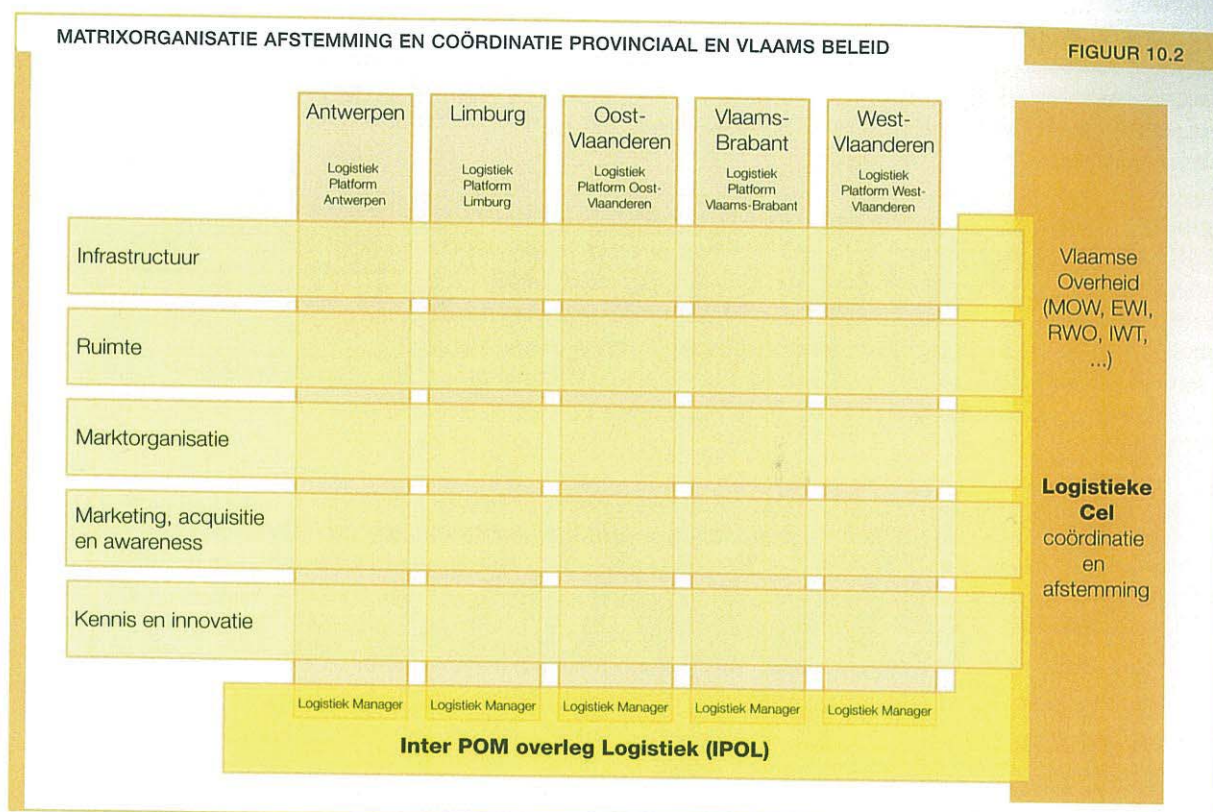
Binnen de vijf hierboven opgesomde domeinen moet actie ondernomen worden. Deze acties worden best gecoördineerd en gefaciliteerd door de Vlaamse overheid. Er is daarom nood aan een logistieke (beleids)cel of logistiek coördinatieorgaan binnen die overheid om alles over de verschillende domeinen heen te coördineren en te integreren. De eerste opdracht van deze cel is het aftoetsen van de voorgestelde acties met bestaande beleidskaders en het integreren van deze acties in bestaande initiatieven. Via deze entiteit zou het 'logistieke geheugen van Vlaanderen' moeten vorm krijgen. Daarnaast is er per actiedomein een eenduidig contactpunt (single point of contact) nodig om acties en initiatieven die vaak ook op provinciaal of lokaal vlak geïnitieerd worden, te realiseren of te ondersteunen.

*Cel Logistiek binnen de Vlaamse
overheid coördineert de acties
inzake logistiek in de verschillende
beleidsdomeinen*

Een transparante en werkbare organisatie ter afstemming, coördinatie en optimalisatie – een derde realisatie

Het actieplan voor Vlaanderen dat tot stand kwam vanuit de inzichten uit de provinciale studies en afgetoetst is bij vele actoren, in het bijzonder ook de Vlaamse overheidsactoren, is de tweede grote concrete oplevering (*deliverable*) van het studietraject Extended Gateway® Vlaanderen. Het actieplan is opgedeeld volgens de hiervoor aangehaalde domeinen. In de provincies worden rond dezelfde domeinen werkgroepen opgezet om acties

op provinciaal niveau te realiseren. Afstemming per domein over de provinciegrenzen heen is zeer nuttig. Zo kan men gezamenlijk overleg plegen met de Vlaamse overheid. Zowel de provincies als de Vlaamse overheid zijn hier vragende partij. Een matrixorganisatie (figuur 10.2), met enerzijds provinciale en anderzijds domeinintegratie, kan dat structureren. Het *Inter-POM overleg Logistiek (IPOL)*, met deelname van de Vlaamse overheid, overkoepelt de verschillende inhoudelijke domeinen.



Bron: Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), 2008

**EEN GEDRAGEN STRATEGIE EN EEN CONCREET ACTIEPLAN
OM LOGISTIEK VLAANDEREN VERDER UIT TE BOUWEN**

ABSTRACT 10.2

Een actieplan met concrete acties binnen vijf toonaangevende domeinen maken een geïntegreerd beleid rond logistiek in Vlaanderen mogelijk. Een logistieke cel moet vanuit de Vlaamse overheid deze acties aansturen, coördineren, afstemmen en opvolgen. Bovendien moet er structureel overleg met de provincies rond logistiek worden opgezet –in het algemeen en per actiedomein. Dit wordt gestructureerd via een matrixorganisatie.

Bron: Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), 2008