

HET TRANSPORTCENTRUM LAR: LOGISTIEK STEUNPUNT BINNEN EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE MULTIMODALE TRANSPORTREGIO

Jan Sabbe

Stafmedewerker Interkommunale Leiedal

Elf jaar na de eerste goederenverhandelingen, kan het transportcentrum LAR te Menen zich een volwassen profiel aanmeten in de wereld van transport-logistieke platforms. Het logistieke centrum profiteert hiertoe enerzijds van zijn ligging in een exportgerichte ondernemende regio in het Zuiden van West-Vlaanderen en anderzijds van de onmiddellijke nabijheid van belangrijke grensoverschrijdende konsumentenkoncentraties. De geografische ligging, de multimodale faciliteiten, de kleinschaligheid en de veelzijdige dienstverlening zijn hierbij de belangrijke troeven.

Situering

Ontstaan en historie

De idee voor een transport-logistiek centrum in het Zuiden van West-Vlaanderen dateerde reeds van het einde van de zestiger jaren.

Oorspronkelijk opgevat als containerterminal nabij de plaats waar de spoorlijn Antwerpen-Lille-Paris de in uitvoering zijnde autoweg E3 dwarsste, zou het projekt geleidelijk uitgroeien tot een integrale transportzone.

Een terrein van ca. 58 ha op het grondgebied van de toenmalige grensgemeenten Lauwe, Aalbeke en Rekem (vandaar het drieletterwoord 'LAR'), zou aldus vestigingsmogelijkheden bieden voor alle bedrijfsactiviteiten in de transport-logistieke sfeer.

In de zeventiger jaren heeft de intercommunale Leiedal de nodige gronden onteigend en het inrichtingsplan voor deze transportzone uitgewerkt.

Na de afwerking van de basisinfrastructuur – spoorterminal, wegenis en parkings – startten de eerste bedrijfsactiviteiten begin 1984.

Na een voorzichtige startfase, was de gronduitgifte behoorlijk succesvol aan

het einde van de jaren 80. Mede in het licht van het openstellen van de Europese grenzen in 1992, zouden heel wat belangrijke bedrijvengroepen in de sectoren transport, douaneadministratie en expeditie zich immers hergroeperen op dit transportcentrum.

voor transportondersteunende diensten (bv. tankstation, truck-wash, verhuur opleggers). Hier worden eveneens opslagruimtes verhuurd;

- De eigenlijke expeditieactiviteiten concentreren zich op een deelzone van 15 ha. Binnen 75.000 m²

Als internationaal multinationaal transportcentrum is de LAR klaar om zijn rol te spelen in het wordingsproces van de Euro-transport-regio.

Aldus waren, eind 1989, nagenoeg alle gronden uitverkocht en diende een bijkomende uitbreiding van het transportcentrum (bruto 14 ha) ontwikkeld.

Struktureel concept

Het transportcentrum heeft een unieke bereikbaarheid en herkenbaarheid.

Het is immers zichtbaar vanaf, en wordt onmiddellijk ontsloten door de autoweg E17, de expressweg N58 en de spoorlijn Antwerpen – Kortrijk – Lille – Paris. Gelegen ten Zuiden van Kortrijk, op amper anderhalve kilometer van de Frans-Belgische grens, reikt de invloedssfeer ruim over het Zuiden van West-Vlaanderen, de aanpalende Waalse regio's (Mouscron, Tournai) en het metropole gebied Lille.

De interne territoriale organisatie wordt in belangrijke mate bepaald door de publieke infrastructuur: ca. 22 ha parkeerterreinen, wegenis, spoorterminal en publiek domein.

De overige terreinen zijn als volgt georganiseerd:

- Een centrumzone (1 ha) omvat enkele centrale kantoor- en onthaalfuncties (cafeteria, weegbrug, douanekantoren,);
- De gronden langsheen de toegangsweg (15 ha) worden gereserveerd

entrepot-ruimte gebeurt een brede waaier aan logistieke activiteiten: groupage, distributie, opslag, bevrachtingen, express-diensten, enzomeer.

De recente uitbreiding (netto 11 ha) wordt eveneens prioritair voorbehouden voor deze eigen activiteiten.

- Parallel aan de autoweg ligt de spoorterminal (3 ha), geschikt voor het behandelen van containers en opleggers (intermodaal vervoer) en voor het vervoer van alle konventionele goederen;
- Als annex aan het transportcentrum bevindt zich tevens een vleesgroothandelscentrum (3 ha) dat de veemarkt, een runderslachthuis en diverse versnijderijen integreert.

Aktuele bezetting

Eind 1994 zijn 50 bedrijven en diensten actief op de LAR, met een rechtstreekse tewerkstelling van 550 personen. De activiteiten van deze bedrijven bestrijken het volledige gamma van diensten waarvoor het transportcentrum geconcipeerd werd:

- Expeditie- en transportbedrijven 23
- Aanverwante dienstverlening 15
- Verhuurbedrijven 6
- Administratie Douane 1
- Vleesgroothandelscentrum 5

Terreinbeheer en promotie

Het transportcentrum kent een geëigende beheersstructuur die instaat voor zowel de interne coördinatie van dit transportcentrum als voor de externe relaties. De beheersvennootschap BITLAR cv (Beheersmaatschappij Internationaal Transportcentrum LAR) verenigt hiertoe de belangrijkste publieke en private aktoren.

Van bestuurszijde zijn deze: De stadsbesturen van Menen en Kortrijk, de Intercommunale Leiedal en de GOM-West-Vlaanderen. Daarnaast zijn alle gevestigde bedrijven medevenoot binnen de BITLAR. Aldus is de BITLAR de eerste gesprekspartner voor de diverse diensten en administraties (bv. Douane, NMBS, Bestuur der Wegen) die met het transportgebeuren begaan zijn. BITLAR is tegelijk het representatief orgaan voor de externe relaties en de globale promotie van het transportcentrum.

Logistieke kwaliteiten

Het economisch weefsel in het Zuiden van West-Vlaanderen draagt waarden als flexibiliteit, klantgerichtheid en een akkurate service hoog in het vaandel. Deze waarden kunnen slechts worden verwezenlijkt via een sterke logistieke onderbouw. Het functioneren van het transportcentrum is dan ook prioritair gericht op de logistieke kwaliteitszorg naar de bedrijven in het zuiden van West-Vlaanderen.

Logistieke dienstverlening

De diverse bedrijven op de LAR bieden een waaier aan diensten aan:

- Transport op de weg en over het spoor;
- Alle vormen van expeditie-service en vervoerswijzen;
- Opslag (al dan niet onder douanetoezicht), overslag en groepage van goederen;
- Voorraadbeheer, distributie, verpakken en assemblage;
- Fysieke en administratieve orderverwerking;
- Douane-afhandeling en fiskale ver-tegenwoordiging.

Deze verscheidenheid hangt mede samen met de bedrijfsstructuur van de gevestigde bedrijven. Meerdere bedrijven maken deel uit van grotere (inter)nationale groepen (bv. Ziegler, Danzas, LEP, Freyman & Van Loo) en

kunnen aldus hun activiteiten ontplooiën binnen het internationaal netwerk van het moederbedrijf.

Andere bedrijven hebben als lokale KMO een stevige plaats verworven in het transportgebeuren door zich te specialiseren in nieuwe marktniches als bv. de opslag en distributie van gevaarlijk stukgoed (A.D.R.-goederen) of in specifieke marktsectoren als bv. import/export van textielgrondstoffen.

Douaneactiviteiten

Een zeer belangrijke troef is de aanwezigheid van de Administratie van de Douane op de LAR zelf. Als centraal douanekantoor voor de ruime regio Kortrijk – Waregem – Menen – Roeselare, kunnen alle douaneformaliteiten in situ worden uitgevoerd. Tevens werd het informatienetwerk SADBEL volledig geïntegreerd binnen de gevestigde bedrijven. Een positieve houding, een efficiënte werking en een commerciële alertheid van deze administratie hebben bijgedragen tot een snelle ontwikkeling van de expeditiebedrijvigheid op de LAR zelf, alsook van de eigen douanekomzet. Zo bleek dit douanekantoor in 1992 reeds 70% van alle douanedokumenten in West-Vlaanderen te behandelen.

Spoorterminal

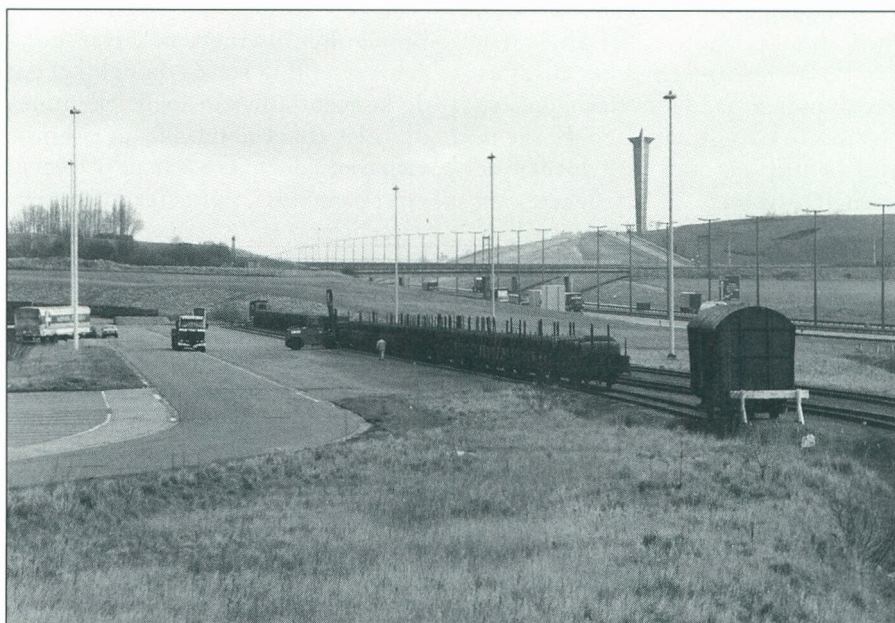
De LAR beschikt over een volwaardige multifunctionele infrastructuur voor de behandeling van zowel konventio-

neel spoorvervoer als gekombineerd vervoer. Hoewel de LAR mee geconci-pieerd werd door de NMBS in functie van de uitbouw van een netwerk van intermodale terminals, heeft deze maatschappij niet de verwachte dynamiek opgebracht bij het uiteindelijk uitbaten van het nieuwe spoorwegcentrum.

Sinds het opschorten van de exploitatie van de terminal voor gekombineerd vervoer, beperkt de spooractiviteit zich op heden tot konventioneel vervoer, voornamelijk aanvoer van grondstoffen voor Bekaert-Zwevegem. In Europees perspectief wordt evenwel steeds meer duidelijk dat het spoorvervoer nog een belangrijke rol te vervullen heeft. De aanwezige infrastructuur blijft haar potenties ten volle behouden.

Multimodale netwerkvorming

Als sluitstuk van het logistieke kader wordt gestreefd naar de uitbouw van een geïntegreerde multimodale transportregio, waarbij een netwerk van alle transportmodi (weg / spoor / waterweg / luchtvaart) gezamenlijk kan aangeboden worden. Hiervoor worden, zowel door de individuele bedrijven als door de streekontwikkelingsintercommunale Leiedal, contacten gelegd met de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en met de binnenvaartterminal te Avelgem. Beide terminals kenden immers in de voorbije jaren een sterke groei. De binnenvaartterminal, met zijn dagelijkse afvaart op Rotterdam, telde in 1994 een jaaromzet van 31.500 container-



Transportcentrum LAR.

Archief Leiedal

West-Vlaanderen Werkt. 4/1995



Transportcentrum LAR.

Archief Letelal

eenheden. De luchthaven heeft zich, door een gericht investeringsbeleid, in de voorbije jaren uitgebreid tot een modern regionaal vliegveld, met een up-to-date technische en technologische uitrusting. Het aanbieden van dit 'transport-logistiek knooppunt' met zijn weg-, spoor-, water- en luchtinfrastructuur en met een geïntegreerde dienstverlening aan de streekelijke productiebedrijven (zowel uit het Belgische als het Franse achterland) is dan ook een belangrijke troef in de ontwikkeling naar een grensoverschrijdende transportregio.

Ontwikkelingsperspektieven

Geïntegreerde externe netwerkvorming

De toenemende internationalisatie, mede ten gevolge van het afschaffen van de landgrenzen, van het afsluiten van mondiale handelsovereenkomsten (EVA, GATT, ...) en rationalisatie in veel bedrijfssectoren beïnvloeden de goederenstromen en het beheer van goederen. Dit leidde tot de ontwikkeling van een breed dienstenpakket logistieke service. In het kader van het Europees/Vlaams steunfonds voor de reconversie van de grens- en douanegebonden tewerkstelling – het zgn. 30 MECU-fonds – heeft BITLAR een geïntegreerd project opgezet naar zorgverbreding door interne coördinatie, gekoppeld aan een sterkere externe naambekendheid. Dit project is er prioritair op gericht, door een grotere bekendmaking van het bestaande logistieke dienstenpakket, de bestaan-

de tewerkstelling in de grensexpeditie-sektoren te handhaven en zo mogelijk te verbeteren na de openstelling van de binnen-Europese grenzen. De acties richten zich vooral op het promoten van de LAR naar niet-communautaire goederenbehandeling (marktverbreding), het vergroten van de naambekendheid, het inschakelen van de LAR in netwerken met andere Europese inlandtransportcentra, het uitbouwen en intensifiëren van contacten met bedrijven-verladere in binnen- en buitenland. De Europese steun maakt het tenslotte mogelijk dit project te laten begeleiden door een vaste bestaafing.

Dekonzentratie van havengebonden functies

Binnen het internationale transportgebeuren blijkt steeds duidelijker dat de concentratie van logistieke functies niet enkel noodzakelijk is bij de zeehavens, doch tevens in de nabijheid van economisch sterke (exportgerichte) gebieden en in concentratiegebieden van consumenten. Het transportcentrum LAR combineert deze twee vestigingsvoorwaarden: het is gelegen in een exportgerichte en ondernemende regio én in de onmiddellijke nabijheid van belangrijke consumentenkonzentraties. Op een ogenblik dat een aantal activiteiten in zeehavengebieden en grote agglomeraties meer en meer gehypotekeerd worden door toenemende verkeerskongesties, kunnen inlandterminals een waardevol steunpunt zijn.

Naast de belangrijke exportregio die het Zuiden van West-Vlaanderen reeds is, kan deze regio zich verder ontwikkelen als een transportregio, door een intense multimodale samenwerking als produkt aan te bieden.

Dit produkt wordt mede gekenmerkt door een optimale beschikbaarheid, kwaliteit en effectiviteit van de fysieke infrastructuur, ondersteund door een dynamisch bedrijfsleven, door intermodale aansluitingen en door een groot marktgebied.

Strategische samenwerkingsallianties met andere analoge regio's kunnen tenslotte de ontwikkeling van dergelijk concept van transportregio verder onderbouwen.

Naar een grensoverschrijdende multimodale transportregio

De mogelijkheden en opportuniteiten tot samenwerkingsallianties met de onmiddellijke burens-transportplatforms in het Noordfranse metropoolgebied, werden recent onderzocht in het kader van een Interreg-studieproject door een consortium van de studie bureaus WES en SPIRE.

Binnen de zich snel ontwikkelende transport-logistieke sektor in het grensgebied – met platforms als de binnenhaven Ports de Lille, de transportzones C.I.T.-Roncq, Plateforme Multimodale Lomme en C.R.T.-Lesquin – dienen zich immers kansen aan voor een gezamenlijke grensoverschrijdende en internationale profilering als 'Europese Transportregio'.

Vanuit de Interreg-studie werden hiertoe heterogene aktievoorstellen gedistilleerd, ter ondersteuning van de endogene transport-logistieke bedrijvigheid enerzijds en ter aantrekking van exogene diensten en goederenstromen anderzijds. Hierbij wordt gedacht aan:

- Kulturele integratieprogramma's (bv. taalopleidingen voor expeditieuren);
- Piloottentreekt als douaneadministratief koncept als 'droge binnenhaven';
- Aktieve verkenning naar de mainports;
- Opzetten van bedrijfsaudits inzake grensoverschrijdende logistieke dienstverlening;
- Afwerking van infrastrukturen (autowegen A17/N58, verbreding Leie);

- Omgevingsaankleding van bestaande transportzones;
- Inventariseren en bijhouden van gegevens inzake transport-logistieke dienstverlening in de Euro-metropool;
- Aansluiten bij Europese netwerken van multimodale terminals (NETA, Europlatforms).

Als eerste aanzet tot realisatie en begeleiding van deze aktievoorstellen wordt de oprichting voorbereid van een grensoverschrijdende ontwikkelingscel met alle betrokkenen: publieke en private operateurs, multimodale transportcentra, lokale besturen, trafic managers en dergelijke. Bij wijze van experiment werd tevens een gemeenschappelijke stand en promotie-aktie gevoerd als 'Frans-Belgische logistieke metropool' op de professionele beurs inzake transport-logistiek te Parijs in maart 1995.

Beide aanzetten dienen verder uitgewerkt binnen het Interreg-II programma.

'Schéma logistique métropolitain'

Het uitzonderlijk belang dat van Franse zijde gehecht wordt aan deze grensoverschrijdende ontwikkelingen, vindt tevens een basis in hun lange termijnsvisie inzake de ontwikkeling van logistieke infrastrukturen in het grensoverschrijdende metropoolgebied. Dit ontwikkelingsmodel, het 'schéma logistique métropolitain', kadert in het ruimtelijk bestemmingsplan voor de metropool, het schéma directeur, zoals voorbereid door het Agence de Développement et d'Urbanisme (ADU) van Lille.

Vanuit een grensvervagend perspectief wordt het transportcentrum LAR steeds nadrukkelijker erkend als Noordelijke poort van de metropool, in een 'georganiseerde komplementariteit' met de Noordfranse terminals in Lille, Lesquin, Lomme, Roncq en de geprojecteerde trimodale Euro-terminal te Dourges. Mede omwille van de aanwezige spoorinfrastructuur en omwille van de ruimtelijke uitbreidingspotenties, wordt de LAR ook op middellange termijn beschouwd als toplokatie voor distributie- en logistieke activiteiten.

De infrastrukturele en – niet te onderschatten – kulturele relatie met de Noordelijke havens blijkt hierbij een onmiskenbare troef voor de LAR binnen dit metropolitane netwerk.

Telematica

Telekommunikatie en informatietechnologie vormen een minder opvallend – doch strategisch niet minder belangrijk – element van de logistieke dienstverlening.

In de komende jaren zal het geheel van toepassingen, systemen en diensten waarbij berichten worden uitgewisseld een belangrijke omwenteling teweeg brengen, zowel binnenin het transport-logistieke gebeuren zelf als in de globale diensteneconomie.

De bedrijven binnen de LAR zetten hiertoe reeds langer netwerken op met moederbedrijven, filialen, geallieerde bedrijven, douaneadministraties en dergelijke. Verdere toepassingen naar vlootcontrole, inbraakbeveiliging, routeplanning, vormen concrete uitdagingen voor het komend decennium.

Vanuit de streek wordt hierop geanticipeerd door de strategische basisinfrastructuur te creëren die het mogelijk moet maken aan te sluiten op de meest geavanceerde telekommunikatietoepassingen. Onder impuls van het regionaal samenwerkingsverband voor telekommunikatie en informatietechnologie vzw Open Net worden hiertoe contacten gelegd met diverse systemen en dienstenaanbieders in Vlaanderen (ondermeer Belgacom, kabelmaatschappijen), maar ook net over de grens (Eurotéléport Roubaix).

Binnenkort worden analyses gemaakt naar kostprijs, betrouwbaarheid, gebruikersvriendelijkheid, mogelijkheid tot integratie in bestaande netwerken. Dit onderzoek moet toelaten een zicht te krijgen op bestaande configuraties, wensen, noden en toekomstplannen, teneinde de concrete transport-logistieke noden te kunnen inpassen in een adequaat geïntegreerd telematica-systeem.

Besluiten

Het transportcentrum LAR heeft op een relatief korte periode een stevige plaats verworven binnen het transport-logistiek gebeuren.

Gegroeid vanuit een herlokalisatie van hoofdzakelijk streekgebonden expediteurs, heeft het transportcentrum zich snel en flexibel aangepast aan de recente macro-ekonomische ontwikkelingen: de openstelling van de Europese binnengrenzen, de schaalvergroting van de goederenstromen, de

schaalverbreiding van de logistieke dienstverlening.

Een bijzondere uitdaging schuilt in het zich verder profileren binnen een grensoverschrijdende multimodale logistieke metropool.

Als de mainports, gehypotekeerd door een toenemende kongestie, een aantal frekwente shuttles naar een steunpunt in het achterland onderhouden, en als daarbij de Euro-regio de nodige waarde-toevoegende activiteiten kan bieden waarbij de individuele transport-, distributie- en logistieke bedrijven in onderling overleg zorgen voor een hoofdfrekwente kostenefficiënte dienstverlening, dan kan de Frans-Belgische metropool Lille-Kortrijk een begrip worden binnen een dynamisch Europees transportgebeuren.

Als internationaal multimodaal transportcentrum is de LAR klaar om zijn rol te spelen in dit wordingsproces van de Euro-transport-regio.