

Alex van Breedam (VIL) over zijn Extended Gateway

'Het is een universeel concept'

Het Vlaamse Instituut voor de Logistiek (VIL) is in Antwerpen gevestigd aan een van de kaaïen aan de Schelde. Het lijkt een geschikte plaats, enige kilometers verderop doemen de contouren op van de haven van Antwerpen, het kloppend hart van de Vlaamse logistiek.



Professor Alex van Breedam is een hot shot in de Vlaamse logistieke wereld. Hij doceert op verschillende universiteiten en andere opleidingsinstituten en is de eerste algemeen directeur van het mede door hem in 2003 opgerichte VIL. Logistiek is een belangrijke zaak in Vlaanderen en het VIL vervult er een spilfunctie. Van Breedam: 'Wij krijgen veel aandacht in de publiciteit voor onze ideeën. Mede daardoor staan wij op goede voet met de overheid. We worden dan ook geregeld geconsulteerd door diezelfde overheid. Onze opdracht, of missie zo u wilt, is enerzijds de logistiek op een hoger niveau te krijgen, zowel binnen de logistiek zelf

als binnen de overheid, en anderzijds de kennisoverdracht over logistiek te verzorgen in de logistieke keten.' De infrastructuur staat bij die missie centraal. Richting bedrijfsleven gaat het dan om zaken als de juiste vestigingsplaats en richting overheid om ruimtelijke ordening en duurzaamheid.

Op vakantie in Italië rijpte bij Van Breedam het idee voor de Extended Gateway, waarmee het VIL nu aan de weg timmert. Van Breedam: 'Kijk, Vlaanderen heeft een heel goede positie in de logistiek in Europa. We liggen centraal, hebben een aantal belangrijke havens met Antwerpen op kop en we hebben ruimte. Niet voor niets bieden we inmiddels al onderdak aan een kleine vierhonderd Europese Distributie Centra (EDC's). In Vlaanderen wordt door de overheid logistieke dienstverlening gezien als compensatie van banenverlies door het vertrek van productie naar lagelonenlanden.'

VALUE ADDED LOGISTICS

Vlaanderen beschikt over een aantal zogenoemde gateways, strategische toegangspoorten voor Europa. De havens van Antwerpen en Zeebrugge en de luchthaven van Brussel zijn zulke gateways. Deze toegangspoorten blinken steeds meer uit als brainports in plaats van mainports. Het gaat niet alleen om overslag van goederen, maar veel vaker om value added logistics. Van Breedams boodschap aan de

gateways is dan ook dat ze goed geïntegreerde infrastructuur met de juiste dienstverlening en kennis moeten bieden. 'Het mes snijdt aan twee kanten', stelt Van Breedam, 'door de goede achterlandverbindingen verzekert de gateway zich van een permanente in- en uitstroom van goederen en aan de andere kant kunnen de achterlandlocaties zich door deze directe verbindingen positioneren als een uitbreiding van de gateway naar het binnenland. Dat is het principe van de Extended Gateway.' Voor een gateway is het volgens Van Breedam allang niet meer voldoende om ruimte en faciliteiten aan te bieden. Vracht komt niet vanzelf. Wil een mainport, een gateway in Van Breedams woorden, vracht binnenhalen, dan moet het meer bieden en een onderdeel van de totale logistieke keten zijn. Voorzieningen voor bepaalde geconditioneerde warehousing als het gaat om perishables of farmaceutica, bijvoorbeeld. Multimodaliteit is daarbij een sleutelwoord, vindt Van Breedam. 'Een goede multimodale ontsluiting is voor een gateway een belangrijke randvoorwaarde. Gateways moeten multimodale platforms zijn. Voor zeehavens is interactie met shortsea en binnenvaart en met spoor- en wegvervoer essentieel. Voor een luchthaven is vooral de synergie tussen luchtvervoer en wegvervoer van belang.' Het gaat dus vooral om het bundelen van stromen. Van Breedam noemt een voorbeeld. 'In Beerse, op tachtig kilometer

van Antwerpen, zijn vier bedrijven gevestigd aan het kanaal. Nou, dan ligt het toch voor de hand om daar meer bedrijven voor te interesseren als vestigingsplaats en zo gezamenlijk binnen- en vaartactiviteiten te creëren door goederenstromen te bundelen.' De Extended Gateway van het VIL wordt in 2007 zelfs officieel overheidsbeleid in Vlaanderen.

HOT SPOTS

Maar het verhaal van Van Breedam gaat verder. Het fenomeen hot spots passeert de revue. Van Breedam: 'De Extended Gateway voorziet ook in het ontstaan en uitbouwen van hot spots, waarbij je distributiecentra voor soortgelijke producten op één plaats concentreert. Wij zijn nu Vlaanderen-breed bezig die hot spots te benoemen. Een voorbeeld: Nike zit in Hasselt, daar zou je dus een fashion-achtige hot spot van kunnen maken. Hot spots per sector dus. Wij zijn aan het bekijken hoe je investeerders kunt helpen de juiste locatie voor een EDC te kiezen. Transportkosten spelen daar een belangrijke rol in, grondkosten veel minder, die vormen vaak een betrekkelijk klein deel van de totale kosten. Probleem is dat verladers en logistieke dienstverleners nog niet bewust kiezen voor een locatie. Niet rationeel en nog niet aan de economische werkelijkheid gelieerd. Dat lijkt merkwaardig, maar het is nog zo. En ook hier in Vlaanderen is samenwerking van bedrijven



Alex van Breedam, algemeen directeur van het Vlaamse Instituut voor Logistiek (VIL).

moeilijk. Van Breedam is ervan overtuigd dat het concept van de Extended Gateway de toekomst is voor de logistiek. Niet alleen in Vlaanderen, overigens. 'Nee, zo'n concept houdt natuurlijk niet ineens op bij een geografische grens.' Van Breedam zou met zijn VIL bijvoorbeeld graag samenwerken met het Nederlandse NDL. 'Probleem met Nederlanders is dat ze als ze over samenwerking praten dat het dan vooral op de Nederlandse manier moet. En ik vraag me af of Nederlanders ook willen samenwerken als het om een Belgisch initiatief gaat', zegt hij minzaam glimlachend.

ten worden nagedacht, vindt Van Breedam. 'Dan kan je ook de verkeersstromen in beeld brengen en zien waar het vastloopt. Nu wordt er toch vooral nationaal gedacht. Maar ik wil wel op Europees niveau duidelijk maken dat er op deze manier met logistieke concepten kan worden gespeeld.' Over de keuze voor multimodaliteit wil Van Breedam nog wel even wat kwijt. 'Het criterium daarbij moet altijd de bottom line zijn, de totale logistieke kosten. Die moeten de keuze voor bijvoorbeeld binnenvaart bepalen. Maar wat je nu ziet is, dat verladers en logistieke dienstverleners in principe voor wegvervoer kiezen en daar

Uitbreiding van het concept naar het noorden lijkt waarschijnlijker dan naar het zuiden', denkt Van Breedam. 'Cultuurverschillen spelen daarbij een rol. Samenwerking met Nederland ligt voor de hand, maar ik heb al eerder gezegd dat dat toch niet zo eenvoudig ligt. Samenwerking met Wallonië ligt politiek gevoelig, als u begrijpt wat ik bedoel.' Van Breedam benadrukt nog maar eens dat het concept van de Extended Gateway een universeel concept is, dat eenvoudig is te exporteren naar andere landen. 'Maar als je het echt wilt laten werken op internationaal niveau dan is het van belang dat iedereen met dezelfde methoden werkt.'

naar ons toekomt om samenwerkingsmogelijkheden te inventariseren. Toch heeft Van Breedam wel degelijk zijn visie op de Nederlandse situatie. 'Kijk, NDL is zestien jaar lang een super succesverhaal geweest. Ze hebben Nederland wereldwijd als een logistiek merk neergezet. Nederland Distributieland, paf dat staat! Maar ik denk dat de perceptie nu mooier is dan de werkelijkheid. Het is nu het momentum voor Vlaanderen om die positie over te nemen. Wij hebben nu grotere troeven in handen dan Nederland. Maar Vlaanderen is nog geen merk en Nederland wel. Daar staat tegenover dat als je kijkt naar de ruimte die we hebben, de snelheid waar de overheid hier werkt met het afgeven van vergunningen en met de quality of life dan scoren wij hoger dan Nederland.' Toch wil Van Breedam er geen wedstrijd van maken. 'Nee hoor, ik wil best samenwerken. Als Rijn-Schelde-delta liggen we samen echt lichtjaren voor op andere landen in Europa. Dan zijn we echt absolute wereldklasse. Dat zie je nu hier al in bijvoorbeeld Rumst. Daar worden Yamaha piano's in een warehouse geassembleerd en gestemd en alles. Dat is value added logistics, dat is wereldklasse logistiek.'

TOM WOUTERS

VAN BREEDAMS BOODSCHAP AAN DE GATEWAYS IS DAT ZE GOED GEÏNTEGREERDE INFRASTRUCTUUR MET DE JUISTE DIENSTVERLENING EN KENNIS MOETEN BIEDEN

'Een voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking zou een chemiecluster, hot spot zo u wilt, zijn. Zowel België als Nederland houdt zich daar mee bezig. Samenwerking en concentratie op één plek zou toch voor de hand liggen. En of die chemiecluster dan in Rotterdam, Terneuzen of Antwerpen ligt dat maakt in principe niet uit.' In feite zou er op Europees niveau over de verdeling van gateways, hot spots, multimodale platforms en Europese Distributie Centra moe-

pas met heel veel moeite van af te brengen zijn. Je moet dan eigenlijk in dit geval niet spreken van een 'modal shift', maar van een 'mental shift'.

SAMENWERKING

Van Breedam beschouwt zijn Extended Gateway als een universeel concept dat niet stopt bij landsgrenzen. 'Landsgrenzen zullen zo'n concept ook uiteindelijk niet tegenhouden, maar momenteel zijn we nog niet in gesprek met andere landen.

Doorvragend over de kennelijke weifelachtige houding van Nederlandse logistieke organisaties om met hem te praten over samenwerking op dit gebied, vergoelijkt hij die houding eerst. 'Nou ja, ik heb zelf ook nog niet het initiatief genomen om met bijvoorbeeld NDL te praten. Ik ben door de houding die Nederlanders aannemen als het om samenwerking gaat daar wel een beetje terughoudend in. Al moet ik zeggen dat ik het moedig vindt dat een organisatie als EVO uit eigener beweging

(advertentie)



Kewill Trade & Logistics is de specialist voor software matige oplossingen voor logistieke dienstverleners, expediteurs en verladers.

Het geïntegreerde pakket, Chainware®, kenmerkt zich door zijn modulaire opzet.

Implementaties omvatten omgevingen van enkele gebruikers tot hoogvolume omgevingen met enkele duizenden gebruikers.

Chainware® supply chain software voor:

- Transport & Expeditie
- Warehousing & Distributie
- Douane & Global Trade

Every client . One solution

Chainware

Niet vreemd dus dat Kewill Trade & Logistics met succes al meer als 20 jaar Supply Chain Software ontwikkelt en standaard op maat levert.

Tel: 078 612 37 44

info1@kewill.com

www.kewill.com

Every client . One solution
iTransport

Every client . One solution
iWarehousing

Every client . One solution
iForwarding

Every client . One solution
iCustoms

Chainware®

Every client . One solution