



INTERVIEW

Gestroomlijnde promotie

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft van zijn gepatenteerde concept van de 'extended gateways' de basis van zijn studieopdrachten en beleidsadviezen gemaakt. Door structuur te helpen brengen in activiteiten die vroeger in het beste geval als aanvullend werden beschouwd, heeft het VIL mee bijgedragen tot de promotie van de logistiek tot volwaardige sector in Vlaanderen. Nu moet ook Vlaanderen als logistieke regio op zich nog wat beter gepromoot worden, zegt directeur Alex Van Breedam.

Marcel Schoeters

Liggen deze extended gateways, die het VIL in Vlaanderen wil houden, niet op een te korte afstand van de grote havens en luchthavens om multimodale oplossingen te verantwoorden?

De insteek van de 'extended gateways' is meer die van een gedeconcentreerde bundeling van stromen, met de totale logistieke kost als basis criterium. De grote gateways fungeren daarbij als knooppunten in het netwerk.

Als je voldoende kritische massa creëert, is het mogelijk om zelfs

op korte afstanden andere modi te gaan promoten. Deze bundeling van stromen is de enige weg naar duurzame multimodaliteit.

Hoe wil u dat concreet aanpakken?

Eén van onze actieprogramma's heeft tot doel om bedrijven die geografisch of sectorieel bij elkaar horen, ertoe te bewegen om hun goederenstromen te bundelen. Dat gaat dan om dingen als gezamenlijke warehousing, logistiek en transport. In onze kmo-zones spreken de meeste bedrijven niet met elkaar en organiseren zij dat nog allemaal op eigen houtje.

Wil het VIL hen daarbij alternatieven voor het wegvervoer aanreiken?

Zelf zijn wij modusneutraal. Wij willen de bedrijven proberen bij te brengen dat zij voor elk type van goederenstromen zelf moeten uitmaken welke modus voor hen ideaal is. We hebben daar een soort handleiding voor ontwikkeld. Vaak blijkt dat volume een meer kritische parameter is dan prijs. Ook het succes van het containerkraanschep, waar wij samen met Waterwegen & Zeekanaal eind 2006 een haalbaarheidsstudie over hebben opgestart, zal afhangen van dat kritische volume.

Hetzelfde geldt voor het pilootproject van Beerse, waar wij Campine, Leysen, Metallo Chimique en Wienerberger rond de tafel hebben samengebracht. Samen vullen zij 10.000 vrachtwagens op jaarbasis en wij willen nagaan of we die traffic niet kunnen overhevelen naar de binnenvaart. Daarvoor moet er worden voorzien in een containeroverslagcentrum op het kanaal Dessel-Schoten, maar het kritische

volume om dat rendabel te maken, kan enkel worden behaald door de stromen van alle vier de bedrijven te bundelen.

De tegenstelling tussen de diverse rapporten die Vlaanderen aanprijzen als een logistieke topregio en de perceptie bij de buitenlandse investeerders, die nog vaak Nederland in gedachten houden, irriteert u duidelijk?

Wij spelen a.h.w. elk jaar de topwedstijd in de Champions' League tegen Nederland en we winnen die telkens weer. Als je echter nadien aan de toeschouwers vraagt wie er nu in feite gewonnen heeft, denken ze 'Nederland'. Vlaanderen zit nog niet in de 'top of mind' van de buitenlandse investeerders.

butie. Dat aspect hangt ook samen met nachtwerk, voor het vervoer en de daarmee gepaard gaande activiteiten.

Het is echter niet zo gemakkelijk om innovatieve initiatieven ingang te doen vinden, zeker niet als het comfort nog niet opweegt tegen de hinder.

Stadsdistributie vereist ook verdeelcentra aan de stadsrand. Een terrein als Satenrosen, bij de afrit van de E19 in

ALEX VAN BREEDAM

- Geboren op 19 oktober 1965 te Wilrijk
- Doctor in Toegepaste Economische Wetenschappen, UA - RUCA (1994)
- Sinds 2003: algemeen directeur van het VIL
- Deeltijds hoofddocent KULeuven
- Deeltijds hoofddocent Universiteit Antwerpen



Alex Van Breedam, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek.

Zouden onze complexe staatsinrichting en soms tegenstrijdige regelgevingen – kijk maar naar de geluidsproblematiek rond Zaventem – de potentiële investeerders ook niet afschrikken?

Dat zijn dingen die je niet op papier kan vatten en harde bewijzen hebben we er ook niet voor. Ik heb wel de indruk dat problemen rond een luchthaven in een ander land soms gretig als antipromotiemiddel worden aangegrepen. Ik denk nog altijd dat het wat tegen onze natuur is om reclame voor onszelf en voor Vlaanderen te maken.

Is er in jullie studieopdrachten plaats voor een onderwerp als 'stadsdistributie'?

Vandaag houden wij ons daar niet echt mee bezig, maar het blijft wel op de agenda staan. We hebben al eens, zij het niet diepgaand, onderzocht in hoeverre ons tramnetwerk geschikt zou zijn voor stadsdistributie.

Kontich, zou volgens ons zo'n functie kunnen hebben. Er wordt bovendien ook zo veel nagedacht over een nieuwe invulling voor

en promotie. Dit beleid zal ons toelaten de schaarse ruimte optimaal te benutten. Binnen de clusters willen wij aangeven welke ruimte er

«Volume is vaak een meer kritische parameter dan prijs»

Petroleum-Zuid in Antwerpen, dat daar ook voor in aanmerking zou kunnen komen.

Logistieke activiteiten zijn ruimteverslindend en kunnen niet altijd op veel sympathie rekenen bij de bevolking. Vindt het VIL in de identificatie van de toch al schaarse terreinen niet vaak projectontwikkelaars van winkelcentra op zijn pad?

Tot voor een paar jaar konden wij in Vlaanderen op het vlak van de logistiek niets sturen. Nu kunnen we dat wel. Onze doelstelling bestaat in een proactief beleid op het vlak van ruimtelijke ordening

beschikbaar is en welke activiteiten er mogelijk zijn. In het verleden kwam het wel eens voor dat de terreinen niet eens klaar waren om activiteiten te kunnen opstarten.

Zullen ook de andere provincies de vruchten kunnen plukken van de methodologie die het VIL in Limburg heeft toegepast?

Eén van de resultaten zou kunnen zijn dat bepaalde stromen die zij al hebben of ambiëren elders beter tot hun recht zouden kunnen komen.

www.vil.be

Vlaams Instituut voor de Logistiek

- Oprichting in 2003
- Kenniscentrum dat tot taak heeft concrete antwoorden te formuleren op de relevante probleemstellingen en thema's van de Vlaamse logistieke sector
- Missie: het blijvend versterken van het competitief voordeel van de logistieke sector in Vlaanderen door innovatie, kennisvergaring en -verspreiding, promotie, kennisoverdracht, netwerking en begeleiding
- Voornaamste doelen:
 - verbetering van de prestatie van de logistieke sector in Vlaanderen
 - krachtige positionering van Vlaanderen als "gateway for Europe"
 - netwerking