



# Regisseur van een duurzame keten

Alex Van Breedam heeft de onderneming Tri-Vizor opgestart, die zich profileert als "ketenregisseur van de gebundelde stromen" van de verladers. Tri-Vizor heeft als doel voor de verlader op zoek te gaan naar bestaande goederenstromen die zo hoog mogelijk in de logistieke keten met de zijne gebundeld kunnen worden. Dat maakt volgens Van Breedam aanzienlijke besparingen van de logistieke kosten mogelijk, en tegelijk een verbeterde duurzaamheid. Wij gingen met hem praten over het nieuwe concept dat hij op de markt brengt.

**Philippe Van Dooren**

**Wat bedoelt u met "ketenregisseur van de gebundelde stromen"?**

The proof of the pudding is in the eating. In mijn vorige functie was ik directeur van het Vlaams Instituut van de Logistiek, dat het concept heeft uitgewerkt van de 'extended gateways'. Samengevat komt het hierop neer: de goederenstromen tussen de gateways (de havens en luchthavens) en het hinterland dienen gebundeld te worden om maximaal in aanmerking te komen voor een duurzame vervoerwijze. Dat veronderstelt dat de logistieke activiteiten zo veel mogelijk gecentraliseerd dienen te worden in een aantal logistieke hotspots.

Om het concept te laten werken, dient men echter op het niveau van de bedrijven zelf te ageren. Die goederenstromen bundelen zich niet van-

zelf. Tri-Vizor wil dus optreden als een volwaardige, neutrale marktspeeler, als regisseur voor die bundeling.

**Er zijn toch al meer bedrijven die dat doen, zoals expeditiebedrijven en 3PL-ers?**

Ja en nee. Zij werken voor een bedrijf of groep en proberen diens stromen te bundelen. De meeste experimenten waarbij men probeerde om de stromen van verschillende partijen te bundelen zijn daarentegen mislukt. Dat heeft enerzijds te maken met het feit dat tot nu toe de "mindsetting" er niet was, en anderzijds met het business model dat werd gehanteerd. Ons model gaat veel verder dan het louter bundelen van goederenstromen in een warehouse of verschillende warehouses. Wij grijpen veel hoger in de logistieke keten in en willen de flow regisseren vanaf het productie-niveau tot aan de gateway. Om terug te grijpen naar het beeld dat ik aan het begin van dit gesprek hanteerde: "The secret of the pudding is in the preparation".

**Hoe hoog in de keten?**

Dat kan gaan tot ingrepen in het productieproces van de verlader zelf, als blijkt dat, bijvoorbeeld, door een andere verpakking te kiezen de stromen veel gemakkelijker gebundeld kunnen worden met die van een andere verlader en de transportmiddelen aldus veel efficiënter kunnen worden ingezet. Wij schatten dat, wanneer men hoog ingrijpt in de logistieke keten, de kosten ervan met 20% kunnen dalen.

**Dat veronderstelt wel dat er met andere verladers moet worden samengewerkt... en dat die ermee akkoord moeten gaan.**

Onze bedoeling is dan ook 'communities' te vormen, waarbij onze

onpartijdigheid een grote troef is. Wij kunnen de verlader raad geven zonder dat hij te vrezen heeft dat wij zijn logistieke gegevens of productiegeheimen aan een andere partij gaan verklappen. Wij kunnen op zoek gaan naar compatibele goederenstromen - terugstromen of gelijkaardige heenstromen - om de bedrijven structureel op logistiek vlak te laten samenwerken. Dat is ook een verschil: wij willen structureel bundelen, en niet ad hoc zoals een groeppagebedrijf dat zou



Alex Van Breedam, mede-oprichter van Tri-Vizor.

doen. Wij zijn dan ook geen concurrenten voor de expeditiebedrijven of de 3PL-ers. In tegendeel: wij vullen elkaar aan.

**En hoe wordt u door de verlader betaald?**

Door het feit dat wij structureel te werk gaan, is het mogelijk om de winst voor de verlader in kaart te brengen. Onze winst is gebaseerd op het 'gainsharing'-principe.

**U zei daarnet dat de mindsetting tot voor kort niet aanwezig was. Wat is er dan veranderd?**

De factor 'duurzaamheid' heeft ontegensprekelijk een aantal zaken op gang gebracht. Vroeger moest een logistieke operatie aan twee imperatieven beantwoorden: efficiëntie en "effectiviteit". Zij moest met andere woorden kostenefficiënt zijn én in een hoge graad van dienstverlening voorzien. Nu komt duurzaamheid erbij. Men kan niet zomaar halflage vrachtwagens laten rijden om just in time te rijden. Maar om aan volle vrachtwagens te denken zou men bijvoorbeeld de cadans van de leveringen moeten verlagen. Onze taak

bestaat erin om compatibele stromen te vinden dankzij dewelke de trucks nog steeds JIT kunnen rijden, maar dan vol.

Idem dito voor het inzetten van alternatieve vervoermodi. Dat kan pas economisch verantwoord gebeuren als er voldoende vracht aanwezig is. Men moet de goederenstromen "massificeren" om de inzet van de trein of de binnenvaart tussen de hotspots en de gateways te rechtvaardigen.

**«De factor 'duurzaamheid' heeft ontegensprekelijk een aantal zaken op gang gebracht»**

**Richt u zich enkel tot de verlader?**

Nee. De verladers zijn maar een van drie doelgroepen. De verlader is wel de grootste, omdat wij hun supply chains bekijken en zien waar we kunnen ingrijpen, waar wij kunnen bundelen.

Onze tweede doelgroep zijn de logistieke bedrijven. Zij moeten die bundeling waarmaken, waarbij dient opgemerkt dat twee supply chains moeilijk zomaar bundelbaar zijn. In de meeste gevallen zal een heel nieuwe supply chain opgezet moeten worden, die de logistiek dan moet operationaliseren.

ALEX VAN BREEDAM

- Geboren op 19 oktober 1965 te Wilrijk
- Doctor in Toegepaste Economische Wetenschappen, UA - RUCA (1994)
- 2003-2008: algemeen directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL)
- Deeltijds hoofddocent KULeuven
- Deeltijds hoofddocent Universiteit Antwerpen
- Deeltijds docent LUC

**Worden de logistiekers via tenders gekozen?**

Ja en nee. Wij hebben een soort certificeringsprogramma opgezet, met een aantal KPI's, waaraan de logistieke bedrijven kunnen deelnemen. Deze bedrijven worden dan in onze databank opgenomen, met hun competenties en capaciteiten. Deze bedrijven hebben de goede 'mindset' om mee te werken en mee te denken in een community. De verlader of de community kan dus nog altijd een tender uitschrijven, maar de doorlooptijd zal dan veel korter zijn, en er zal meer uitgekeken worden naar structurele besparingen door het bundelen, dan naar het drukken van de kosten. Er hebben zich overigens al drie 'early believers' aangeboden: Nova Natie, NYK Logistics en Hesenatie Logistics. Even terzijde: wij gaan ervan uit dat het vertrouwen tussen de verlader en de logistiek veel zal verbeteren, omdat wij als neutrale 'filter' tussen hen beide staan.

**En de derde doelgroep?**

Dat zijn de infrastructuurmanagers en -operatoren. Wij kunnen bijvoorbeeld ingeschakeld worden om de in- en uitstromen van terminals te regisseren, bijvoorbeeld om congestie te voorkomen. Wij kunnen helpen bij het bedrijvenparkbeheer om bundeling in de hand te werken, bij het plannen van terreinen langs de waterwegen, e.d.

Wij denken ook dat wij ingeschakeld kunnen worden in het opzetten van stadsdistributiecentra. De weinige experimenten met SDC's zijn gefaald omdat de overheid zich niet actief opstelde en gewoon de verliezen van de distributiebedrijven subsidieerde. Als onafhankelijk ketenregisseur kunnen wij de distributiestromen beter structureren, bundelen en efficiënter laten verlopen.

www.trivizor.com

## Tri-Vizor

- Drie vennoten: Alex Van Breedam, Bart Van Nieuwenhuysen en Sven Verstrepen (alle drie ex-VIL medewerkers)
- Gevestigd in het Research Park Waterfront te Niel
- Banden met de Universiteit Antwerpen
- Strategisch adviescomité:
  - Wouter De Geest (ceo BASF Antwerpen)
  - Luc Hooyberghs (ceo NIKE CSC)
  - Roger Roels (lid directiecomité DP World, Dubai)
  - Marc Vandeplass (ex-CEO van verschillende transport- en logistiek-bedrijven)
  - Alain Verschoren (Rector Universiteit Antwerpen)
- Adviescomité van LSP's