

CARPOOLING voor vracht

Er wordt veel gepraat over het bundelen van goederenstromen. De voordelen van deze werkwijze liggen immers voor de hand: kostenreductie, minder verbruik en minder CO2-uitstoot. Toch blijkt het nog altijd een moeilijke oefening om bedrijven over te halen om transporten te delen.

GUY BEYENS

Samenwerken is in de eerste plaats een kwestie van vertrouwen. De voorzichtige houding van verladers tegenover het bundelen van goederenstromen is in die optiek begrijpelijk, want hoe kan je een partner vertrouwen die je niet of nauwelijks kent? Weten met wie je te doen hebt, is dan ook de voornaamste drempel die moet overwonnen worden alvorens

over hun goederenstromen», meent Van Breedam.

Ook aan verladerszijde wordt een zekere inbreng van de overheid verwacht. »Samen met de POM zouden we op zoek moeten gaan naar een industriezone waar een pilootproject rond de bundeling van goederenstromen kan worden opgestart«, vindt Nik Delmeire, voorzitter van verladersor-

”Bij de initiatieven van de overheden komen de verladers te weinig aan bod.”

bedrijven de stap zetten om goederenstromen te bundelen. »Daarbij kan de onzichtbare hand van een neutrale partij een erg belangrijke rol spelen«, zegt Alex Van Breedam, ceo van logistiek orchestrator Tri-Vizor.

Die onzichtbare hand kan niet alleen partijen samenbrengen, maar ze tevens sturen, onder meer door het uitzetten van de lijnen op het vlak van een entry- en exitstrategie. Maar net zo goed zal die neutrale partij de verantwoordelijken vastleggen in geval van volumevariaties en regels uitwerken voor het verdelen van de winsten.

OVERHEIDSINBRENG

Maar ook voor de overheid is er een voorname rol weggelegd. Instanties als de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen (POM) kunnen bedrijven makkelijker bij elkaar krijgen en samenzetten. »Zij kunnen bedrijven bevragen

gansiatie OTM. Daarbij zou de overheid in eerste instantie de projectkosten moeten dragen.

DIVERSE INITIATIEVEN

Inzake bundeling van goederenstromen zijn de diverse POM's al aardig in de weer. Zo heeft de POM Antwerpen een prominente rol gespeeld in de realisatie van de intentieverklaring rond het allereerste bundelingsproject in ons land tussen chocolatier Gudrun en een - nog niet nader genoemde - multinational in snoepgoed.

In Vlaams-Brabant wordt het thema goederenstroombundeling verder uitgewerkt binnen de community »Duurzame Logistiek« van Flanders Smart Hub, onder meer door het samenbrengen van verschillende partijen. Bovendien staat in het actieplan van deze POM dat men het logistieke weefsel in Vlaams-Brabant zo wil sturen »dat de provincie



een centrum wordt van slimme (en efficiënte) logistiek«.

In het kader van het Interreg IV-project tussen Vlaanderen en Nederland staat de bundeling van goederenstromen eveneens hoog op de agenda. Gelijktijdig worden op lokaal niveau door de verschillende Kamers van Koophandel inspanningen geleverd om bedrijven warm te maken hun goederenstromen te bundelen.

DE ROL VAN DE VERLADER

Het doorbreken van de mentale barrière blijkt nog steeds de grootste uitdaging. Dit wordt ook ervaren door OTM. »Er worden veel initiatieven genomen



door de overheden om van Vlaanderen een logistieke topregio te maken, maar verladers komen daarin vaak niet of nauwelijks aan bod. Anderzijds realiseren verladers zich te weinig dat overheden en de sector hun logistieke toekomst bepalen», stelt Delmeire.

De verladersorganisatie werkt inmiddels actief mee aan de realisatie van intelligente logistiek in ons land, onder meer door de mobilisatie en sensibilisatie van de verladende industrie. »Zo wil OTM het (logistieke) management van een bedrijf bewust maken van de noodzaak van duurzaam transport«, aldus Delmeire. Volgens hem kruipt hierin ontzettend veel tijd en energie.

OTM probeert meerdere verladers en klanten te koppelen door ze eerst te onderwerpen aan een zelf ontworpen praktische vragenlijst en door transportgegevens te verzamelen en te analyseren. Vervolgens brengt de organisatie de externe material flow in kaart, formuleert ze een aantal doelstellingen, zoals het economisch voordeel, wordt een projectplan opgemaakt en verleent ze steun bij motivering, advisering en begeleiding.

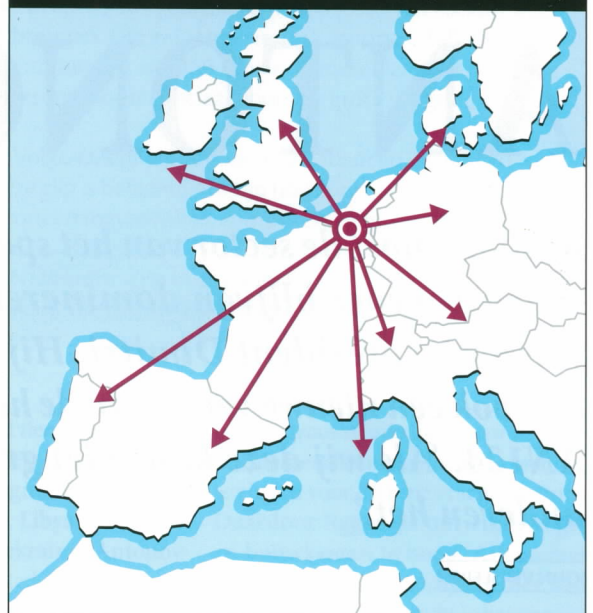
Maar ook aan de praktische realisatie wil OTM zijn steentje bijdragen. »We willen graag helpen bij de optimalisering van het logistieke netwerk, bij het samenvoegen van voertuigen capaciteit, bundeling van de goederen in één consolidatiepunt, het opstellen van een gezamenlijk lastenboek, enz.«, benadrukt Delmeire.

BUNDELINGSMARKT

Volgens Van Breedam hebben ondernemingen er alle belang bij om tot bundeling over te gaan. Het is zelfs zo dat ze op termijn aangewezen zullen zijn om voor dit model te kiezen. Zo zal er geleidelijk een echte bundelingsmarkt ontstaan. »Vandaag is iedereen nog bezig met zijn eigen supply chain, maar geleidelijk aan zal men meer en meer op zoek gaan naar bundelingspartners. We merken nu al bij veel bedrijven een wijziging in hun EDC-structuur, die momenteel een meer hybride karakter krijgt. In plaats van rechtstreeks te gaan leveren aan winkelpunten, gaat men de processen van lange transporten en fijn distributie lostrekken. Eerst gaat men volumetransporten naar een regionaal distributiecentrum uitvoeren, waarbij aan bundeling kan worden gedaan, en pas daarna volgt de fijnmazige distributie.«

www.flanderssmarthub.be
www.otmbe.org
www.trivizor.com

TRADITIONELE EDC-STRUCTUUR (1990-2000)



HYBRIDE EDC-STRUCTUUR (VANAF 2000)



Bron: TRI-VIZOR