

# Vlaanderen streeft Nederland

Logistiek heeft zich een plaats weten te verwerven als een strategische sector voor de Benelux. Vlaanderen en Nederland delen op dit gebied een aantal sterke troeven: gateways met wereldfaam, goede infrastructuur, nabijheid van koopkrachtige afzetmarkten, kennis- en innovatiecentra ter ondersteuning van een hogere toegevoegde waarde logistiek, enzovoort. De strijd voor de eerste plaats in de ranking is dan ook spannend.

Door Krist'! Krols en Sven Verstrepen

**C**ushman & Wakefield maakt tweejaarlijks een evaluatie van de Europese logistieke regio's, gebaseerd op maximaal gekwantificeerde gegevens. Vlaanderen prijkt hierop al vier jaar aan de top. Capgemini houdt het bij een perceptiestudie bij logistieke spelers en plaatst Nederland als eerste op de lijst. Naast de onmiskenbare baten van logistiek voor de economie, mogen de maatschappelijke en ecologische nadelen ervan toch niet ontkend worden. Schaarste van terreinen, een toenemende congestiedruk in de regio en een verhoogde uitstoot van schadelijke gassen zijn hier enkele voorbeelden van. Nederland heeft wat betreft logistieke aantrekkelijkheid de laatste jaren overigens flink aan populariteit ingeboet door het gebrek aan beschikbare panden en de vele files. Een nieuwe uitdaging biedt zich dus aan: duurzame logistiek. Duurzaamheid wordt algemeen gedefinieerd als het invullen van de huidige behoeften zonder de behoeften van de volgende generaties te hypothekeren.

Om de logistieke sector maximale ontwikkelingskansen te bieden, zonder de maatschappelijke hinder noemenswaardig te vergroten heeft het Vlaams Instituut voor de Logistiek het concept 'Extended Gateway Vlaanderen' ontwikkeld. Op de eerste plaats speelt het Extended Ga-



Illustratie: Ruben L. Oppenheimer

teway-concept in op een trend die reeds enige tijd zichtbaar was. Zee- en luchthavens nemen initiatieven in hun achterland om hun competitiviteit te verhogen. Vandaar de term Extended Gateway: via dit concept vinden gateways en achterland elkaar. Het concept biedt enorme ontwikkelingskansen voor zowel de gateways als voor het Vlaamse achterland. Zo worden achterlandlocaties uitgebouwd naar werkgelegenheid en geconsolideerde aanvoer van goederenstromen toe, terwijl de gateway zijn aanzuigkracht op diezelfde goederenstromen nog versterkt door ze dieper te verankeren. Bovendien kan

de gateway zijn unieke locatie maximaal reserveren voor die logistieke activiteiten die meer havengebonden zijn, zoals basischemische activiteiten.

De ultieme doelstelling van de Extended Gateway Vlaanderen is om via een gestructureerde, geïntegreerde aanpak de juiste investeringen naar de juiste locatie te leiden. Dit is de plaats die de minimale totale logistieke kosten genereert voor het bedrijf gekoppeld aan de minste maatschappelijke hinder. Het concept dat oorspronkelijk een bedrijfseconomische, logistieke insteek had, groeit stilaan uit tot een breed gedragen, maatschappelijk

## INSTUREN OPINIES EN REACTIES

Lezers kunnen reageren op gepubliceerde opiniestukken en kunnen ook zelf een duidelijke prikkelende stelling schriftelijk verdedigen in maximaal 700 woorden. Eisen over stijl en opbouw van het ingezonden opiniestuk zijn op te vragen bij de redactie ([redactieSCM@springeruitgeverij.nl](mailto:redactieSCM@springeruitgeverij.nl)). De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken in te korten, te redigeren of te weigeren.

# voorbij

project met aandacht voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, een gezonde arbeidsmarkt, milieuaspecten en een optimale uitbouw en benutting van de infrastructuur. Via het clusteren van logistieke activiteit in zorgvuldig uitgekozen regio's kunnen goederenstromen worden gebundeld en kan multimodaliteit duurzaam worden uitgebouwd.

## Clustereffecten

Het principe van de gedeconcentreerde bundeling is één van de fundamenteën van de Extended Gateway Vlaanderen. Niet alle activiteiten kunnen en mogen worden geconcentreerd in de gateways. Volgens de totale logistieke kostratio is dit trouwens niet voor de hand liggend. Indien er gekozen wordt voor het achterland, dan is clustering de juiste keuze: logistieke en industriële activiteiten bundelen om optimaal schaafeffecten te kunnen uitspelen. Er wordt vooral ingezet op (een beperkt aantal) kansrijke logistieke hotspots, regio's bij uitstek voor logistiek. De clustereffecten kunnen verder concreet worden ontplooid op bedrijventerreinniveau. In het kader van parkmanagement kunnen hier vervoer- en logistieke optimalisaties worden doorgevoerd door samenwerking tussen de diverse bedrijven op het bedrijventerrein te stimuleren.

Momenteel krijgt de Extended Gateway Vlaanderen volop concreet vorm en wordt het steeds meer een toonaangevend instrument bij de verdere uitbouw van een duurzaam, logistiek Vlaanderen. Dat dit concept stap voor stap ook bestuurlijk wordt verankerd, is een absolute must. Zo moet Vlaanderen dé logistieke poort voor Europa worden, met maximale lusten en minimale lasten. Duurzaamheid is hierin geen last, maar een kans om alle partijen op dezelfde golflengte te krijgen en aan eenzelfde kar te laten trekken. Zo kan Vlaanderen haar positie van logistieke topregio behouden er verder uitbouwen.

*Kristl Krols en Sven Verstrepen zijn respectievelijk directeur research en expert bij het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).*

# Interessante verschillen

Door Bert van Eekhout

Vanaf het balkon van mijn hotelkamer op een Grieks eiland, zag ik een al wat oudere bouwvakker een muurtje metselen. Volgens een vaste routine mengde hij zand, cement en water tot een specie en bouwde vervolgens een muurtje op. Het mengen gebeurde globaal en bij het opmetselen werd niet in verband gemetseld, maar met alle stenen recht boven elkaar. Het leek mij niet de beste werkwijze. Maar de man deed dit waarschijnlijk al jaren op deze manier en had uitgevonden dat dit een goede werkwijze was of had er nooit klachten over gehad. Op zo'n moment is het interessant om te weten te komen wat nu precies zijn overwegingen zijn om op deze manier te werk te gaan. Hij verstond echter geen woord Engels en ik kan alleen maar proosten in het Grieks.

Rondkijken in andere landen vertoont overeenkomsten met het bezoeken en vergelijken van ondernemingen. Telkens zijn er interessante verschillen met bekende werkwijzen die stof geven tot nadenken. Waarom heeft een onderneming een proces op een bepaalde manier gericht? Waarom heeft een andere onderneming hetzelfde proces zo totaal verschillend ingericht? Welke overwegingen spelen hierbij een rol of zijn het toevallige verschillen? Het benchmarken van procesprestaties en de wijze waarop processen zijn ingericht, is zeer leerzaam voor alle betrokken partijen, maar komt helaas zelden goed van de grond. Meestal is wederzijds wantrouwen hier debet aan. Daarnaast ontbreekt vaak een adequate aanpak. Is het vertrouwen er wel en is de juiste aanpak uitgedokterd, dan levert benchmarking een schat aan informatie.

Een aantal jaren geleden heb ik zowel prestaties als procesinrichting van verschillende groothandelondernemingen vergeleken. Schoorvoetend gaven de deelnemers hun informatie prijs. De eindvergelijking werd echter door alle partijen met graagte ontvangen. De vergelijking zette de ondernemingen aan het denken, bracht het merendeel van de ondernemingen ertoe processen wezenlijk te veranderen en leidde zelfs bij enkele ondernemingen tot een strategische heroriëntatie. Daarnaast heb ik ook geprobeerd om de bierbrouwers in Nederland aan tafel te krijgen om hun distributieprocessen te benchmarken. Helaas bleek al snel dat ze maar al te graag bij elkaar in de keuken wilde kijken, maar niet bereid waren de eigen keukens open te stellen. Een mooi leerproces ging daarmee aan ieders neus voorbij.

Een kennis in de bouw heb ik gevraagd naar de reden voor werkwijze van de Griekse bouwvakker. Hij kon de logica er echter niet voor bedenken. Toch maar eens wat woorden Grieks leren. Dan kan ik er ooit nog eens navraag naar doen.

**Bert van Eekhout is zelfstandig consultant**  
[www.vaneekhoutconsulting.nl](http://www.vaneekhoutconsulting.nl)

