

“Ik wens het VIL uit te bouwen tot een huis met meerdere kamers.”

TLV magazine sprak met Liesbeth Geysels, Managing Director VIL



In deze special hoort uiteraard ook een interview thuis met een autoriteit in dit wereldje. We wilden even los komen van een individueel logistiek bedrijf. Toch moesten we bij een specialist uitkomen die dicht staat bij uw realiteit als lezer. Niet toevallig kwamen we uit bij Liesbeth Geysels, directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Want voor ze die taak opnam, verzamelde ze al een grote zak ervaring in de verdediging van de belangen van transporteurs.

Interview: Lode Verkinderen

TLV magazine: Het Vlaams Instituut voor de Logistiek bestaat al vrij lang. Maar voor wie het nog niet zou kennen, vertel eens de geschiedenis van het VIL en wat het VIL precies doet.

Liesbeth Geysels: Het VIL heeft inderdaad al enkele jaren op de teller staan. Het is een vereniging (vzw) die in 2003 werd opgericht door enkele logistieke dienstverleners en toenmalige Vlaamse ministers met als doel logistiek op de kaart te zetten in Vlaanderen. De oprichting van het VIL deed initieel wel wat stof opwaaien omdat sommigen dachten dat het VIL een nieuwe belangenorganisatie zou worden. Dit is echter nooit de

bedoeling geweest, toen niet en ook nu niet. De missie van het VIL is om van Vlaanderen het logistieke epicentrum in Europa te maken. Er is wel een evolutie waarneembaar in de manier waarop dit wordt aangepakt. Intern spreken we vaak over VIL 1 en VIL 2 om deze evolutie te duiden. VIL 1 beslaat de periode 2003-2008 en kenmerkt zich door het verrichten van studiewerk. Logistiek was toen bij wijze van spreken nog onontgonnen terrein. Mijn voorganger, Professor Van Breedam, heeft gedurende die periode hard ingezet op het ontwikkelen van kennis rond materies zoals reverse logistics, distributieconsolidatie en RFID-technologie.

Na 5 jaar vond toenmalig voogdijminister Patricia Ceysens het echter tijd om de opgebouwde kennis, neergepend in indrukwekkende boeken, om te zetten in de praktijk. En dit was de start van wat wij VIL 2 noemen. Er werden andere profielen aangeworven, hoofdzakelijk medewerkers met een jarenlange operationele logistieke ervaring, de statuten werden aangepast om naast logistieke dienstverleners ook verladingsmateriaal te krijgen, enz. De focus ligt sindsdien op toegepast onderzoek met en voor bedrijven, met innovatie en duurzaamheid als rode draad doorheen de projecten. Innovatie als middel om zich te onderscheiden en om een competitief voordeel uit te bouwen.

de boeken, om te zetten in de praktijk. En dit was de start van wat wij VIL 2 noemen. Er werden andere profielen aangeworven, hoofdzakelijk medewerkers met een jarenlange operationele logistieke ervaring, de statuten werden aangepast om naast logistieke dienstverleners ook verladingsmateriaal te krijgen, enz. De focus ligt sindsdien op toegepast onderzoek met en voor bedrijven, met innovatie en duurzaamheid als rode draad doorheen de projecten. Innovatie als middel om zich te onderscheiden en om een competitief voordeel uit te bouwen.



TLV: Wat zijn die projecten?

LG: De projecten komen altijd 'bottom-up' tot stand: ze gaan uit van de bedrijven. Ze zijn ook heel divers, gaande van projecten die zich voornamelijk richten tot de transporteurs, zoals dal- en nachtdistributie en ladingzekerings, over technologische projecten, genre gebruik van slimme brillen en robots in magazijnen, tot eerder conceptuele projecten zoals 'intelligente steden'. Voor ieder wat wils dus.

Ieder VIL-project heeft gemiddeld een 12-tal deelnemende bedrijven, wat toch wel indrukwekkend is. Je mag immers niet uit het oog verliezen dat aan de deelnemende bedrijven niet alleen gevraagd wordt om tijd vrij te maken voor het project, maar er moeten ook middelen tegenover staan. De bijdrage door de bedrijven dient minstens 20% te bedragen van de totale projectkost. De resterende kosten worden betaald met overheids subsidies. Hierdoor wordt de financiële

drempel serieus verlaagd voor een sector die hoofdzakelijk bestaat uit KMO's. De keerzijde van de medaille is dat het gaat om innovatieve projecten waarbij je niet op voorhand kan garanderen dat voor iedere deelnemer de business case en de 'return on investment' (ROI) positief zullen zijn.

TLV: Jullie financiering verloopt voor een groot stuk via de Vlaamse overheid. Dit betekent dat je zelf als instituut altijd opnieuw moet uitvinden om relevant te blijven. En tegelijk wil je toch die afhankelijkheid van de overheid liever zien dalen dan zien stijgen. Hoe doe je dat?

LG: Wij ontvangen inderdaad overheidssteun maar ik wil dit wel even in de juiste context plaatsen. Uitlatingen als "die mannen van het VIL zitten op een berg geld" zijn volledig uit de lucht gegrepen. Als Speerpuntcluster Logistiek ontvangen wij in 2017 voor onze basiswerking welgeteld € 500.000. That's it. Daarnaast kunnen wij als cluster projectsteun genieten ten bate van de bedrijven, maar deze budgetten moeten jaarlijks aangevraagd en goedgekeurd worden en zijn in tijden van besparingen zeker geen evidentie.

Dus het klopt dat wij onszelf moeten blijven heruitvinden, te meer gezien er in de politiek geen zekerheden zijn. Dit noopt ons tot een diversificatie van de activiteiten. Dit is wat wij de voorbije jaren hebben gedaan. Ik denk hierbij aan EU-projecten met financiering vanuit Europa, consultancy opdrachten voor bedrijven, organisatie van een tweemaaljaarlijkse 'summit' met sponsors, intekenen op openbare aanbestedingen, en dergelijke meer.

TLV: Tussen goederenvervoer over de weg en logistiek bestaat van oudsher een duidelijk verband. De werknemers van de sector vallen onder dezelfde cao om maar iets te zeggen. Hoe probeert het VIL maximaal relevant te zijn voor de bedrijven wiens kernactiviteit niet 'logistiek' in de enge zin van het woord is, maar eerder transport? Welke concrete recente VIL-projecten kan je als voorbeeld noemen?

LG: Ik waak erover dat onze projecten een breed gamma beslaan, zodat alle VIL-leden zich in onze organisatie kunnen terugvinden. Sommige projecten zijn sectorgerelateerd (bijv. chemie, pharma, zorgsector), andere modusgerelateerd (bv. Brucargo Secured Gateway, Transpharma Express) en nog andere focussen expliciet op transport. Een voorbeeld is het lopende project Naca-

trans, waar het VIL - samen met de sector van het wegvervoer - een rekenmodel wil opstellen dat de effectieve rendabiliteit van elke gerealiseerde transportopdracht weergeeft. Een ander project is Value Added Trucking (VAT), waar wij samen met negen bedrijven en de VDAB nagaan welke administratieve of andere taken kunnen worden uitgevoerd door de chauffeur van een vrachtwagen die zich in zelfrijdende modus bevindt.

TLV: In de toekomst kijken moeten we allemaal proberen te doen. Welke evoluties zal het VIL doormaken in de nabije toekomst? Hoe wordt de continuïteit verzekerd?

LG: Ik wens het VIL uit te bouwen tot een huis met meerdere kamers. De belangrijkste kamer is die van de speerpuntcluster, waarbij onze recente erkenning door de Vlaamse overheid toelaat een strategie op lange termijn (10 jaar) uit te tekenen. Het is binnen die cluster dat wij de innovatieve projecten en netwerkevents zullen blijven organiseren. De continuïteit is dus verzekerd. Daarnaast werken wij ook aan de oprichting van andere kamers binnen ons huis, zoals het opzetten van een publiek demonstratiecentrum voor de transport en logistieke sector. Hierover nu al communiceren zou voorbarig zijn maar medio 2017 kom ik hier graag op terug.

TLV: Ook naar het verleden mag wel eens gekeken worden. U bent al uw hele carrière actief in de sector, waarvan het grootste en oudste deel in de belangenverdediging van transportondernemers. Welke zijn de grootste verschillen tussen een typische transporteur van de late 20^{ste} eeuw en zijn evenknie van eind 2016?

LG: Het grootste verschil is hun professionele aanpak. Vroeger vond ik het soms schrijnend dat transporteurs hun vrachtwagens kost wat kost lieten rijden, desnoods met verlies. Dit is eind 2016 niet langer het geval. Ik zie diversiteit in hun activiteiten, focus op nichemarkten waar ze het verschil kunnen maken, consolidaties die leiden tot schaalvergroting, (terechte) doorrekening van kosten - zoals de kilometerheffing - aan de verladings. Deze ommezwaai kan ik alleen maar toejuichen. Wel is er, hoewel je mij die vraag niet stelde, een constante: het is een vrij conservatieve sector die bezig is met het dagdagelijks operationele en in het algemeen te weinig tijd vrijmaakt om door middel van innovatie het verschil probeert te maken.



TLV: Welke belangrijke trends zullen de logistiek de volgende jaren domineren?

LG: De volgende jaren zullen hoofdzakelijk gedomineerd worden door disruptieve technologische ontwikkelingen. Artificiële intelligentie, Internet of Things, Cloud technologie, big data, genomica, ... De vooruitgang lijkt onstuitbaar en zal ons leven, de business en de globale economie veranderen. Wie had ooit kunnen voorspellen dat een koelkast, geconnecteerd met internet, automatisch kan bij bestellen wanneer ze bijna leeg is?

Een andere trend die zich zal verder zetten is deze van online shopping, waar de groei de komende jaren nog zal toenemen. En wie online shopping zegt, zegt last mile vervoer.

TLV: Welke concrete projecten hebben jullie het komende jaar op de planning?

LG: We zijn volop bezig met de planning. Er zal een futuristisch project bij zijn dat de inzetbaarheid van rijdende lockers in steden gaat onderzoeken. De logistiek van leeggoed komt aan bod, alsook de aanpak van de problematiek van verontreinigde verpakkingen, via horizontale samenwerking of het opzetten van een pool door een logistieke dienstverlener. Een ander project is de ontwikkeling van een gebruiksvriendelijk logistiek

algoritme voor omnichannel.

Daarnaast hebben wij ook het voornemen om een 'Trends Radar' te ontwikkelen, waarbij wij op regelmatige basis zullen rapporteren welke trends en evoluties op ons afkomen.

TLV: Het VIL is in 2012 gestart met de uitrol van Lean and Green om logistieke dienstverleners en verladers bij te staan om bij hun transport- en logistieke activiteiten de energie-efficiëntie te verbeteren en hun CO2-uitstoot met minstens 20% te reduceren binnen een periode van 5 jaar. Welke resultaten hebben jullie met dit project ondertussen al gerealiseerd?

LG: Het VIL heeft reeds meer dan 100 bedrijven begeleid bij het opstellen van een plan van aanpak waarin zij gedetailleerd beschrijven hoe zij die 20% doelstelling zullen behalen. Daarvan ontvingen 74 bedrijven de Lean & Green Award op basis van een positieve evaluatie door de VUB, die optreedt als neutrale evaluator. Een nieuwe groep van (expectatie)bedrijven werd in oktober opgestart en er staan ook al kandidaat-bedrijven klaar om in te tekenen volgend jaar.

De kop in De Standaard op 30/11/16 'Morgen start de Vlaamse klimaatop, waar meer dan honderd Vlaamse bedrijven zich zullen enga-

geren om hun CO2-uitstoot terug te dringen. De afwezige op de top is de transportsector' was dan ook bijzonder goedkoop. Voorbeelden bij de vleet om aan te tonen hoeveel inspanningen de transportsector al geleverd heeft.

**DAARNAAST
HEBBEN WIJ OOK
HET VOORNEMEN
OM EEN 'TRENDS
RADAR' TE
ONTWIKKELEN**