

ang van logistiek'

Jan Fransoo, maar de grote schokgolf hebben we achter de rug



HET GOEDE NIEUWS IS...

dat productiebedrijven
dankzij de crisis het
belang van logistiek
hebben leren inzien

ook aan beperkte productiefaciliteiten hebben gelegen.' Uit het feit dat veel andere bedrijven hun voorraden hebben kunnen aanvullen, zou je toch de conclusie kunnen trekken dat ze daarvoor steun moeten hebben gehad van de banken? 'Dat is zo. Maar ik heb hierover toch geen eindantwoord paraat.'

Een helderder zicht heeft Fransoo – al zal menig lezer nu met reden juist wat waziger gaan kijken – op het 'synchronodaal transport'. Informateur Ivo Opstelten vond op 20 augustus

'Niet investeren in infrastructuur is ook voor het milieu een slechte zaak'

tus een brief op de deurmat over dit onderwerp, ondertekend door de leden van het Strategisch Platform Logistiek (met naast Fransoo kopstukken als Leo van Wijk en Hans Smits). 'Lading en bestemming zijn niet langer vastgeklonken aan één vervoerswijze: de beschikbare capaciteit van vervoermiddelen en infrastructuur bepalen samen met de aard van de lading de keuze voor weg, water, lucht of spoor', zo staat in de brief aan Opstelten onder meer te lezen. Van de

vrachtwagens, goederentreinen, vrachtschepen en vrachtvliegtuigen die dagelijks in Europa rijden, varen en vliegen, blijft gemiddeld méér dan de helft van de capaciteit onbenut, schrijft het platform, dat in synchronodaal transport een 'gouden kans' ziet om al die beschikbare capaciteit eindelijk eens goed te 'verzilveren'.

Hoogfrequent 'Het fenomeen synchronodaal transport staat nog in de kinderschoenen', zegt Fransoo, 'En het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven. Maar de overheid kan wel helpen om innovatie mogelijk te maken.' Een keuze maken uit diverse modaliteiten, is alleen mogelijk als er voldoende volume is, zo noemt Fransoo

een principe van synchronodaal transport. 'Kijk naar de spoordienst Rotterdam-Venlo. Omdat daar hoogfrequent treinen rijden, krijgt de klant vertrouwen in het treinvervoer. Het gevolg: er komt meer volume. En als het volume hoog genoeg is, kan de frequentie ook weer omhoog.' Om een lang verhaal kort te maken: de ondertekenaars van de brief vinden dat het nieuwe kabinet straks voor voldoende infrastructuur moet zorgen. 'Welke politieke kleur het kabinet ook krijgt. Want als er niet in infrastructuur wordt geïnvesteerd, is dat ook voor het milieu een slechte zaak. Als de coördinatie in de logistieke keten niet wordt verbeterd, zal de autonome groei immers vooral in het wegvervoer terecht komen.'

Dinalog Een oppepper voor de Nederlandse logistieke sector zouden we mogen verwachten vanuit Breda, waar het logistieke 'topinstituut' Dinalog aan zijn eerste projecten is begonnen. Fransoo, zelf vice-voorzitter van Dinalog, is enthousiast over de belangstelling die vervoerders en verladers tonen voor de projecten. 'De bedrijven lopen al harder dan de projecten aankunnen. Interessant om te zien.'

Een vooraanstaand logistiek manager had een tijdje geleden als kritiek, dat Dinalog een goed verdienmodel mist; het buitenland zou zo gratis aan de haal kunnen gaan met de kennis die in Breda met bloed, zweet en tranen wordt vergaard. 'Die manager moet eens in Breda komen kijken', zegt Fransoo. 'We hebben een regeling ontworpen waarmee we het intellectueel eigendom vastleggen. Bovendien zijn de ideeën niet zomaar te kopiëren, omdat ze sterk verankerd zijn in de deelnemers aan de projecten.'

Dinalog zorgt voor het eerst sinds de jaren 90, toen onder aanvoering van Nederland Distributiel Land fenomenen werden geïntroduceerd zoals 'value added logistics' en 'Europese distributie centra', dat in logistiek Nederland voortvarend geïnnoveerd wordt, stelt Fransoo vast.



PAUL JUMELET
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl