

Bewustzijn, betrokkenheid en kansen centraal bij transport & logistiek

DEELNEMERS



ANDRÉ VAN HERK

Directeur UTS APC Groep BV

“Iedere handel verandert en de flexibiliteit is daarbij nodig. Geef ons de ruimte!”

www.uts.nl

De transportbranche is sinds 2008 geconfronteerd met een sterke terugval. In 2010 is weliswaar sprake van een aantrekkende vraag naar vervoer, maar de prijzen blijven nog zwaar onder druk staan.



Was er enkele jaren geleden nog een tekort aan wielen, nu is er overcapaciteit. Prijsconcurrentie heeft daardoor in alle hevigheid de kop opgestoken. Het zal naar verwachting nog wel enkele jaren duren voordat er weer een gezond evenwicht wordt bereikt tussen vraag en aanbod. Ondernemers in het wegvervoer zullen zich moeten focussen op hun toegevoegde waarde. Om onderscheidend te zijn moeten ondernemers zich specialiseren. Logistiek speelt daarbij een belangrijke rol.

Dit boeiende onderwerp kwam aan de orde tijdens een door Hét Ondernemersbelang georganiseerd Rondetafelgesprek. In Swung House, dé werk- en ontmoetingsplek voor ondernemers, klanten van deze ondernemers en ondernemende mensen, aan de Prinses

Alexialaan 8 in Den Haag (Ypenburg-
www.swunghouse.nl) kwam een

aantal ondernemers uit de sector Transport en Logistiek bijeen om met elkaar van gedachten te wisselen: Erik-

Jan Blook, Manager Regio West en Noord-West van TLN (Transport

& Logistiek Nederland) in Zoetermeer, André van Herk, directeur van UTS APC Groep BV in Den Haag, Ron van Dop, directeur van ELS Logistics in Den Haag, Alexander P. Bos, directeur van BCiM, Bos Consultancy & Interim Management, in Rijswijk en Albert Jan Franken, advocaat bij Hofwijck Advocaten in Den Haag en gespecialiseerd in Vervoersrecht.

INTERNET

Ron van Dop merkt als eerste op dat weliswaar de vervoervolumes wel wat aantrekken maar dat de tarieven nog steeds fors onder druk staan. "Je kunt als vervoerder wel weer vervoeren maar tegen prijzen die verre van interessant zijn. Je ziet

dat bedrijven nog een angst hebben om hun vervoer uit te besteden."

André van Herk houdt zich al 40 jaar bezig met verhuizen:

"Iedereen heeft een tekort aan

business. Om wat op de markt komt,

wordt gevochten. De marge is minimaal

niks! Ik snap niets van de berichten die

op dit moment worden geroepen over een

verbetering binnen de transportsector".

Alexander Bos: "Neem de gewone post die

met 10 tot 15 % per jaar afneemt. Maar

als je kijkt naar de resterende postmarkt

zie je een verschuiving van business to

business naar de consumentenmarkt met

een enorme toename van de pakketpost door

internetaankopen. Dat is dé doodsteek voor

de winkelcentra.

De detailhandel doet er alles aan om mensen

weg te jagen om van parkeerkosten nog maar

niet te spreken. Men heeft weinig artikelen

op voorraad en als je iets bestelt duurt het

vaak lang voordat het geleverd wordt.

Via een webwinkel gaat het allemaal veel

sneller. Een bedrijf als eBay zet miljoenen

dollars per seconde om! Zij hebben een hub

(overslagpunt) in Duitsland en een Frans

vervoersbedrijf dat in Nederland moet

bezorgen en dat is een drama! Men heeft

te maken met een chaos van formulieren,

etikettering, BTW enz. Men is nu bezig om

vanuit Nederland een norm te ontwikkelen

hoe een standaard pakket er uit zou moeten

zien. Alle aanbieders/verzenders zullen daar

erg blij mee zijn omdat het ook een enorme

besparing gaat opleveren."

Ron van Dop: "Verplaatsing van producten

is een probleem, vooral het organiseren van

de 'last mile'. Of je mag er niet komen of je

kunt er niet komen of degene die het moet

ontvangen is er niet. Dat moet men slimmer

gaan aanpakken. Je moet als transportsector

onderscheidend zijn, je ziet nog heel veel

van hetzelfde. Iedere vervoerder is bezig met



dat laatste stukje. Hoe moet je dat doen?" Erik-Jan Blook vertelt dat bedrijven elkaar al opzoeken: "Er is allerlei regelgeving: neem de milieuzones. Je probeert een

partner te vinden die dat laatste

stukje voor je doet. Niemand rijdt meer

blindelings een stad in bij de bezorging van

pakketten. Het is eigenlijk vreemd dat er bij

internet-winkels geen prijsdifferentiatie is.

Dat je bijvoorbeeld bij bezorging over

twee à drie dagen minder betaalt dan

binnen 24 uur."

LOGISTIEK

André van Herk is al drie jaar bezig met SBL,

smart building logistics. "Dat is een enorme

omslag binnen de bouw, een ongekende

verandering. Wij halen de materialen op

en zetten dat op afroep op ons terrein in

de buurt. Als iets verwerkt moet worden

brenge wij het naar de werkplek.

De bouw is schoner, er is geen

aanvoer meer op de bouw en

dus kan er compacter gewerkt

worden. Neem een tegelzetter

die eerst de tegels moet

ophalen en naar de werkplek

moet brengen. Hij weet dat e.e.a.

er nu al staat en kan direct beginnen.

Door de werkwijze van SBL voorkomen we

vermissingen, schade en diefstal, wat in

sommige gevallen wel kan oplopen naar circa

5% van de bouwsom. Wij voeren de spullen

's avonds en 's nachts aan en nemen

overtollig materiaal gelijk weer mee terug.

Wij hebben hiermee alles te pakken, het

milieu, betere inkoop, efficiency, kortom het

is een prachtig fenomeen. Deze wijze van

werken lijkt en klinkt wel heel simpel maar

dat is het niet want SBL is een hele andere

vorm van denken, het is veranderen van een

systeem en dat is altijd lastig." Alexander Bos

gaat nog even verder in op diefstal.



ERIK-JAN BLOOK

Manager Regio West en Noord-West TLN
"Het is vreemd dat internetwinkels voor
bezorgtermijnen geen prijsdifferentiatie
hanteren."

www.tln.nl



RON VAN DOP

Directeur ELS Logistics
"Vervoervolumes trekken wat aan,
maar de tarieven staan nog steeds fors
onder druk".

www.els-logistics.nl



ALEXANDER P. BOS

Directeur BCiM
"De detailhandel doet er alles aan om
mensen weg te jagen."

www.bcim-fm.nl



ALBERT JAN FRANKEN

Advocaat Hofwijck Advocaten
"Er moet meer vrijheid in regelgeving
komen!"

www.hofwijckadvocaten.nl

“Joulz heeft daarvoor de logistiek en beveiliging helemaal gewijzigd. Men kwam er tijdens het leggen van kabels regelmatig achter dat men tekort kwam door diefstal en dus moest dan de hele boel weer open voor een nieuwe kabel. Innovatie ontstaat vaak door schade of extreme kosten door bijvoorbeeld vertraging.”

VERGRIJZING

André van Herk vraagt aandacht voor de logistiek. “Wij zitten daarom aan de randen van de steden. Sommige oudere medewerkers hebben moeite met die veranderingen. Zij komen al jaren dagelijks met hun busjes naar hun werk, maar worden nu door ons met hun gereedschap én de broodtrommel naar het werk gebracht. Ik vraag mij altijd af waarom zij allemaal met busjes komen, de meesten rijden alleen.” Bos: “Zij nemen alles wat zij eventueel nodig kunnen hebben mee.” Van Herk: “Wij proberen ouderen te interesseren voor logistiek. Er is daaraan tegenwoordig veel aan gekoppeld. Neem verhuizen, dat is op een slimme manier dingen van A naar B brengen. Of dat nu tegels zijn of een antieke kast.” Bos: “Bij de instal-lateurs, zoals Joulz, zijn heel veel vacatures voor technici die morgen aan het werk kunnen. De technicus van vandaag is niet meer die van vroeger. Hij moet in een bus kunnen rijden, moet alle veiligheidsaspecten kennen, krijgt rijopleidingen en vaardigheids cursussen,



allemaal zaken die niets met zijn eigenlijke vak als elektricien of gasinstallateur te maken hebben.” Ron van Dop: “Wij werken traditioneel nog met geschreven rittenstaten. Maar daarvoor hebben wij nu een app voor de smartphone ontwikkeld. Mensen die al wat langer bij ons werken halen er echter alles bij om aan te tonen dat het niet werkt. Voor hen werkt zo’n met de hand geschreven rittenstaat prima.”



BINNENSTEDEN

Vervoerspecialist Albert Jan Franken gaat nader in op de regelgeving binnen de steden. “Je had een aantal jaren geleden in Amsterdam het initiatief CityCargo. Vervoer met de tram op het bestaande net en vervolgens met elektrische wagentjes. Een aantal partijen heeft met het Gemeentelijk Vervoerbedrijf, naar voorbeeld van Dresden, waar het wel werkt, een keten van fijnmazig vervoer binnen de stad opgezet. Dat is helaas gestopt. Als je verder gaat met milieubeperkingen, met perioden waarin je kunt bevoorraden, zal je echter toch een alternatief moeten hebben. Neem nachtdistributie bijvoorbeeld, zoals bij installatie- en onderhouds-bedrijven in de IT.” “Dat had te maken met de actieradius van die elektrische voertuigen en de oplaadtijd. Je had voor de bevoorrading heel veel van die wagentjes nodig. Wat nachtvervoer betreft heb je te maken met omwonenden die gaan klagen als er een ronkende vrachtwagen voor

een woning staat”, voegt Alexander Bos er aan toe. Erik-Jan Blook: “Waar dat soort modellen ook van uit gaan is een vorm van gedwongen winkelnring en daar zijn wij absoluut geen voorstander van. Wij doen de stadspoorten dicht en er mag maar één vervoerder naar binnen; dat kan niet waar zijn. Iedereen moet de stad in kunnen! Er zijn heel veel vervoerders die efficiënt de stad in rijden en waar leg je dan de grens?”

GEZEUR

Bos wijst op de buitenlandse chauffeurs. “Die zijn in Nederland vogelvrij. De politie neemt geen actie met kentekenplaten, rijtijden, enz. Daar maak ik mij ernstig zorgen over. Zij kennen de regelgeving niet, zorgen voor verkeersproblemen, schade en rijden op wegen waar zij qua gewicht niet mogen komen omdat zij borden niet kunnen lezen.” Ronald van Dop: “Chauffeurs fungeren als verlengstuk voor de klant. Als zij de taal niet goed machtig zijn houdt het op. Veel bedrijven besteden het vervoer aan ons uit en wij zijn dan het visitekaartje voor dat bedrijf. Je kunt dan niet hebben dat een chauffeur niet goed met een klant kan communiceren.” Albert Jan Franken merkt tot slot op dat regelgeving op het gebied van transport aan verandering onderhevig is. “E.e.a. zal steeds meer aangescherpt en specifiek worden. Wat mij betreft moet er meer vrijheid komen.” Van Herk: “Minder gezeur. Ieders handel verandert en flexibiliteit is daarbij nodig. Geef ons de ruimte!” <<

