



Professor Thierry Vanelslander over het Centraal Boeking Platform

“Slimme expediteurs zijn nu al aan het diversifiëren”

Thierry Vanelslander (°1975), onderzoeksprofessor bij het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de UAntwerpen, heeft het voorzitterschap opgenomen van het Centraal Boeking Platform, het neutraal en intermodaal boekingsplatform dat sinds begin 2016 operationeel is en waarmee VEA volumes wil bundelen en meer transporten via de binnenvaart en het spoor wil laten verlopen. VEA en de medewerkers van het CBP vinden het belangrijk dat Vanelslander als academicus met een open blik en ongebonden naar het CBP kan kijken. De redactie van VEA Forward peilde naar de visie van de professor.

Met Thierry Vanelslander als voorzitter van het CBP zit de juiste man op de

juiste plaats. Zijn onderzoek aan de universiteit focust op bedrijfseconomie in de haven- en maritieme sector en in het land- en luchtvervoer en zijn doctoraat handelde over de samenwerking en concurrentie in goederenbehandeling in zeehavens.

Waarom heeft u aanvaard voorzitter te worden van het CBP?

Thierry Vanelslander: “Puur inhoudelijk vind ik het CBP een heel innovatief en mooi concept. Het getuigt van een moderne aanpak, zeker voor een sector die onder druk staat en het imago heeft oubollig te zijn. Uit een onderzoek dat we recent voerden aan de universiteit blijkt dat wanneer de expediteur verder werkt zoals hij dat vandaag gewoon is,

hij er gewoon tussenuit zal gaan. Instrumenten als het CBP zijn nodig voor de community zodat de leden ervan op een moderne manier gaan werken, veel sneller informatie kunnen delen en een grotere visibiliteit hebben.”

Hoe ziet u uw taak als voorzitter van het platform?

Thierry Vanelslander: “Ik denk dat ik erover moet waken dat het plan om het CBP verder uit te rollen, ook effectief uitgevoerd wordt. Het is daarbij belangrijk om ervoor te zorgen dat de neuzen van de verschillende partijen in dezelfde richting blijven staan. Het is een innovatief project dat tamelijk radicaal is.

(lees verder p. 3)

(vervolg van p.1)

Zulke vernieuwing heeft tijd nodig en kan niet van vandaag op morgen volledig ingeburgerd geraken. De aandeelhouders moeten er zich van bewust zijn dat ze niet kunnen verwachten dat er zich binnen zes maanden tot een jaar al spectaculaire curves voordoen. Er moet natuurlijk wel evolutie zijn, maar men moet beseffen dat men op lange termijn moet kijken.”

“ JE ZAL ALS EXPEDITEUR GEWOON VERPLICHT ZIJN OM NAAR ALTERNATIEVEN TE KIJKEN”

(Thierry Vanelslander)

Zit er sinds de opstart begin 2016 al evolutie in?

Thierry Vanelslander: “Er zit evolutie in, maar minder dan de partijen misschien wel hadden gedacht. Het is kenmerkend dat men bij dergelijke innovaties, die nogal destructief zijn, zeer optimistisch is en hoopt dat ze snel een grote vlucht nemen, maar je hebt bij zulke vernieuwingen gemiddeld tien jaar looptijd nodig om daar echt iets moois van te maken. Voor het CBP is er een mental shift nodig die tijd vraagt.”

Wat zijn de drempels waardoor expediteurs aarzelen om gebruik te maken van het CBP?

Thierry Vanelslander: “Mensen staan per definitie afkerig tegenover verandering. Je kan dat niet forceren. Als expediteur is het makkelijk om te blijven samenwerken met het beperkt aantal spelers waarmee je altijd al hebt samengewerkt, en niet naar de binnenvaart of het spoor te kijken, want dat is lastig. Bel je tien transporteurs dan zullen er binnen het half uur vijf aan uw deur staan die voor u willen rijden. De modal shift maken is in het begin een beetje zoeken, maar eens je een goede relatie hebt opgebouwd met nieuwe spelers zal dat op termijn goed werken en renderen. Andere drempels vind je in de logistieke keten. Ik heb het dan over de macht van de grote verladers en rederijen, die beperkingen opleggen, denk aan het ‘demurrage and detention’-verhaal dat onlangs in de pers was. Concepten als het CBP worden willens nillens, bewust of onbewust wat tegengewerkt.”

Hoe kunnen die drempels weggehaald worden?

Thierry Vanelslander: “Dat is eigenlijk vrij simpel. Als je als expediteur verder blijft

werken, zoals je gewoon bent, dan kan je best nu al een nieuwe job beginnen zoeken, want dan ga je niet overleven. We zullen hoe dan ook de modal shift moeten realiseren. We evolueren immers meer en meer naar systemen waarbij externe kosten doorgerekend worden onder het motto ‘de vervuiler betaalt’. Ook wie file veroorzaakt zal daarvoor gaan betalen. Wie ongevallen veroorzaakt, betaalt trouwens nu al, en dat zal in de toekomst nog toenemen, want de verzekering zal maar een deel van de kosten blijven dekken. De kilometerheffing zal in de toekomst meer variabel gemaakt worden. De modal shift wordt er met andere woorden gewoon doorgedruwd, en als dat niet vanzelf gaat, dan zal die financieel wel doorgedreven worden. Het CBP wordt gewoon nodig als alternatief. De logistieke keten is zich volop aan het herorganiseren met fusies van rederijen en grote verladers. Als je je als expeditie-sector niet organiseert, heb je een probleem en blijf je als kleine speler achter en zal je moeten vechten tegen grote spelers die je de wet dicteren. Je kan je dus maar beter voorbereiden. Ook het huidige systeem van lonen en werkvoorwaarden in het wegvervoer blijft niet houdbaar. De loonniveaus zullen stijgen, waardoor je prijs ook omhoog zal gaan. Je zal gewoon verplicht zijn om naar alternatieven te kijken. Slimme logistieke spelers zijn nu al aan het diversifiëren.”

Hoe groot is vandaag het percentage aan lege containers op de weg?

Thierry Vanelslander: “Dat weet je eigenlijk niet. Zelfs degene die de container transporteert weet vaak niet of hij leeg is of niet. Als een container volgeladen is met plastic of piepschuim, lijkt het alsof hij leeg is. Degenen die weten welke containers leeg zijn, zijn de rederijen, maar die gaan daarover niet communiceren. Maar dat er veel leeg wordt gereden, is zeker. In principe mag je ervan uitgaan dat elke container die vol van de haven naar het hinterland gaat of omgekeerd, ooit terug moet en in veel gevallen is dat zonder teruglading. Het percentage lege containers zal mijn inziens naar de 40% gaan. Vandaar ook het belang van initiatieven zoals Avantida, een platform dat complementair is aan het CBP en hergebruik van containers beoogt tussen twee punten in het hinterland. De bedoeling is om het CBP en Avantida op termijn te koppelen. Ook met NxtPort zijn perfecte koppelingen mogelijk. Maar ik herhaal het, de mental shift die nodig is, is groot, en het heeft tijd nodig om de geesten te laten rijpen.” ■