

Hoe ziet de nabije toekomst eruit in een branche of sector? We raadplegen een expert. In dit geval Gerrit Hes, directeur-eigenaar van Reining Transport en voormalig directeur van transportorganisatie TLN.

ZOALS VAN GEND EN LOOS HET AL DEED

Door Loek Mulder

„We hebben het in de transport niet zo op revoluties. Die leveren helemaal niks op.” Directeur Gerrit Hes van Reining Transport in Hoogezand ziet wel ontwikkelingen die de sector serieus van karakter kunnen veranderen, maar die gaan in een tempo van een truck die volbeladen de Brennerpas omhoog rijdt. „Zoals Van Gend en Loos het veertig jaar geleden deed, zo gaat het nu eigenlijk nog steeds.”

Het wegtransport dat goederen van plek a naar plaats b brengt is in zijn aard een uiterst traditionele bedrijfstak, zegt Hes. Een auto, een product in de laadbak, asfalt en uiteraard de chauffeur, dat zijn de vier transportingrediënten. Niet meer en niet minder.

Vernieuwing, aldus Hes, betekent meestal gewoon meer efficiëntie. Zo slurpt een vrachtwagen al lang niet meer 1 liter diesel op 2 kilometer, maar kan die er bijna een keer zo ver mee rijden. Slimmere laadsystemen, satellietnavigatie, comfortabelere cabines.

Niet dat daar iets mis mee is, aldus Hes, het zijn alleen maar heel belangrijke vernieuwingen, maar ze zetten de zaak niet op hun kop, het zijn geen wezenlijke aanpassingen. „Echte innovaties in de transportsector zijn zeldzaam. In de afgelopen decennia zijn er eigenlijk maar twee geweest: de introductie van het pallet en de komst van de container. Beide hebben enorme veranderingen in de vervoersketen in gang gezet.” Deel de transportketen op in drie stukken en dan wordt duidelijk waar de vernieuwing wel zit.

Dat is vooral aan het begin en het einde ervan, in de distributiecentra en opslagloodsen van fabrieken en pakketvervoerders. Daar heeft een ware ict-revolutie plaatsgevonden. Volautomatische orderverwerking, sortersystemen en magazijnrobots maken mensenhanden zo goed als overbodig. In het middengedeelte, waar de vervoerders als Reining het overnemen, daar ziet Hes dergelijke veranderingen niet. Ook de komende jaren niet.

Het loert er op de achtergrond een ontwikkeling die het in zich heeft de transportsector flink op te schudden, verklaart Hes: de introductie van de zelfrijdende truck. Maar volgens Hes zullen we die hier voorlopig niet op het asfalt tegenkomen. Niet omdat die truck niet functioneert, maar omdat de hele verkeersinfrastructuur en ook de laad- en loslocaties er op aangepast moeten worden. „De vrachtauto kan wel rijden zonder bestuurder, maar de wegen zijn er niet klaar voor. En onze opdrachtgevers zijn er volledig op ingericht dat het laden en lossen door de chauffeurs gebeurt. Wie neemt die taak voor zijn rekening bij

een zelfrijdende truck? En dan heb ik het nog niet eens over de regelgeving en verzekeringskwesties.”

Er is volgens de Reining-directeur dan ook niet al te veel reden nu al te anticiperen op de komst van de autonoom rijdende vrachtauto. De Hoogezandster vervoerder is er zelf ook helemaal niet mee bezig. Reining heeft juist een investering van 16 miljoen euro in honderd nieuwe vrachtauto's afgerond, de laatste wordt in januari geleverd. Een tweede investering in nog eens veertig nieuwe auto's komt eraan.

„Die vrachtwagens schaffen we voor tien jaar gebruik aan. En ik voorzie in die periode weinig veranderingen.” Hij schetst het dilemma: „Je wilt ook niet te vroeg zijn met vernieuwingen. Wanneer je als early adapter de verkeerde keuze maakt, dan ga je ten onder. Dat kunnen wij met onze 350 vrachtwagens echt niet maken.” Hoe het wegtransport er over een x-aantal jaren uitziet is niet alleen een zaak van voertuigtechniek of aanpassing van wegen en verkeerssituaties. Regelgeving of politieke belangen zetten eveneens een rem op vernieuwing. Hes noemt als voorbeeld de Lange Zware Vrachtwagencombinatie (LZV) die in Duitsland de weg niet op mag omdat spoorvervoerder Deutsche Bahn via de politiek de concurrentie van de lange trucks heeft weten te dwarsbomen. Jammer, vindt Hes, want deze extra lange vrachtwagencombinatie is heel geschikt om mee over de Duitse snelwegen te rijden.

Een stap verder dan de LZV, maar iets minder futuristisch dan de zelfrijdende truck is het konvoirijden of platooning, waarbij vrachtwagens in een elektronisch gekoppeld treintje rijden. Alleen de voorste chauffeur stuurt, de rest kan met losse handjes nummer één volgen.

Prachtig idee, vindt Hes en geschikt voor vervoer over lange afstanden door heel Europa, maar het zal volgens hem voorlopig de experimentele fase amper overstijgen omdat wegen, wetten en andere randvoorwaarden volledig zijn ingericht op de traditionele transporteurs.

„Iedereen doet heel stoer over veranderingen in het wegtransport, maar voorlopig gaat het nu nog net zo als Van Gend en Loos het veertig jaar geleden deed. Veel is oude wijn in nieuwe zakken. Neem de distributiecentra waar aan de rand van de stad vervoerders hun goederen afleveren die vervolgens met bussen de stad in

worden gebracht. Vroeger had je daarvoor het 'bode-terrein'. Nu doen we er een iet-sausje overheen en vinden we het geweldig.” Maar het is niks nieuws onder de zon, aldus Hes.

Meer dan naar vernieuwing op technisch vlak gaat de aandacht van Hes uit naar anticiperen op de ontwikkeling van vervoersstromen. „Economische ontwikkeling concentreert zich meer en meer langs de as Londen - Milaan. Industrieën clusteren en mensen trekken naar de steden. Onze klanten zijn grote Europese ondernemingen die in meerdere landen productie- en verkoopvestigingen hebben. Die factoren bepalen onze markt. Wij moeten

opereren als een Europees bedrijf dat daarop inspeelt. Zo moeten we ook kunnen werken.”

Met dat laatste doelt Hes op de arbeidsmarkt. Regels en cao-verplichtingen die gelden voor bijvoorbeeld de inzet van buitenlandse chauffeurs bemoeilijken volgens hem het concurreren.

Macro-economische ontwikkelingen en de situatie op de arbeidsmarkt zullen de komende jaren meer bepalend zijn voor de transportsector dan de introductie van nieuwe technieken, meent Hes. Zodra die op de markt komen zijn ze bovendien voor alle vervoerders beschikbaar. „Overleven op de EU-markt doe je niet omdat je een auto hebt die concurrenten ook bezitten. Maar wel omdat je de wagen net iets slimmer weet in te zetten en net iets meer gericht bent op service, bijvoorbeeld door personeel uit meerdere landen in dienst te nemen en zo verschillende culturen en manieren van zaken doen te combineren.”

