

Winfred den Ouden, AFS Transport Airfreight:

'In het buitenland denken ze nog te vaak dat Nederland de hoofdstad van Duitsland is.'

We spreken met Winfred den Ouden van **AFS Transport Airfreight** af op, hoe kan het ook anders, Rotterdam-The Hague Airport. Daar mogen we zelfs fotograferen, uiteraard onder begeleiding, bij het laadplatform van een van de toestellen van British Airways. En dat is best bijzonder. Winfred houdt zich binnen AFS Transport samen met een aantal collega's bezig met luchtvracht. 'Als AFS Transport verzorgen wij vervoer van ladingen over de weg, het water en via de lucht. Voor de behandeling van luchtvrachtlading is AFS lid van IATA, de internationale handelsorganisatie voor de luchtvaartindustrie. Dankzij het lidmaatschap staat AFS rechtstreeks in contact met de airlines.

Arnoud Brouwer | **Winfred den Ouden**



Arnoud Brouwer (accountant): 'De transportbranche heeft het nog steeds lastig. Dat betekent specialisatie, lagere kosten of schaalvergroting om de crisis het hoofd te bieden. Hoe hebben jullie het aangepakt?'

Winfred: 'Schaalvergroting is bij ons zeker niet aan de orde. Integendeel, zou ik bijna zeggen. Juist door onze kleinschaligheid kunnen wij heel snel handelen. Concurreren doen wij op basis van serviceverlening en "hands on" mentaliteit. Wij kiezen er duidelijk voor om luchtvracht direct bij de airlines te boeken en treden op als boekingsagent voor alle airlines aangezien wij onafhankelijk zijn. Naast de directe verladers zijn er ook expediteurs die AFS weten te vinden. Wij zien de markt eigenlijk alleen maar groeien. Dat komt ook door onze marktbenadering. We brengen goed in kaart wat de klant wil. De ene klant wil directe levering en zekerheid, terwijl de andere klant het niet erg vindt als hun boeking een iets langere transitijd heeft in combinatie met lagere transportkosten.

Arnoud: 'Dus geen schaalvergroting. Maar groter betekent toch ook sterker?'

Winfred: 'Wij zijn een relatief kleine onderneming, maar we kunnen wel het hele traject behappen. Dat is onze kracht. Een aantal van de globale logistieke dienstverleners is zelfs klant van ons. Niet voor de bulk, maar voor bepaalde projectladingen. Wij zijn heel flexibel en kunnen snel schakelen. Daar heb ik wel een mooi voorbeeld van. Recentelijk kreeg ik op een donderdagavond een telefoontje. Onze klant had een spoedzending en die zou vrijdagochtend op Schiphol aangeleverd worden. Het ging om een kleine pallet, op zich niks bijzonders. Alleen had de lading, met bestemming Bishkek in Kirgistan, enorm veel haast. Dus wij stelden een schema op: vrijdagochtend direct aanleveren bij de airline en via Istanbul zaterdagochtend op Bishkek airport arriveren. Alleen... op zaterdag werkt de douane bij de vrachtafhandeling niet en zou de lading pas op maandag bij de klant afgeleverd kunnen

Ontwikkelingen in de branche transport en logistiek:

- Betere vooruitzichten, vooral groei bij lucht- en zeevracht en internationale logistiek, (binnenlands) wegvervoer blijft achter
- Sterke focus op renderende logistieke activiteiten
- Specialisatie en kwaliteit is belangrijk om onderscheidend te blijven
- Niet zozeer focus leggen op het vervoer zelf, maar toegevoegde waarde leveren met de handling en logistiek (ontzorgen)
- Kosten vaak doorslaggevende factor bij tenders, daarna pas elementen zoals kwaliteit, service, innovatie en duurzaamheid
- Meer grensoverschrijdende samenwerking en samenwerking in de keten
- Hoogwaardige ICT en automatisering zijn een must door de toenemende complexiteit
- Opkomst van 3D-printing. Stel dat je scheepsonderdelen kunt printen, dan hoeven die niet meer getransporteerd te worden.



Winfred den Ouden | Arnoud Brouwer

worden. Onze oplossing? We deden een aanvraag voor een handcarry en boekten voor een van onze medewerkers een ticket naar Bishkek, inclusief twee koffers om de order mee te kunnen nemen. Onze medewerker kwam op zaterdagochtend op Bishkek airport aan en de koffers werden aansluitend direct op de plaats van bestemming afgeleverd. De klant was zeer blij met het resultaat en onze medewerker is volledig in de watten gelegd. Hij kwam op dinsdag vol verhalen weer terug.

Ons motto '24/7 beschikbaar' is geen loze kreet.

Arnoud: 'Rotterdam - The Hague Airport of Schiphol?'

Winfred: Voor lokale lading uit het Rijnmond gebied heeft Rotterdam - The Hague Airport de voorkeur. De afstand tussen laadlocatie en luchthaven is dan kleiner en dat bespaart tijd en geld. Maar helaas kunnen de grotere toestellen hier niet landen. Om vanuit Rotterdam per vliegtuig te vertrekken mag de lading niet hoger zijn dan 1,10 meter. Veel lading gaat trouwens gewoon mee met reguliere passagierstoestellen, dat weten de meeste mensen niet. Vanaf Schiphol doen we ook de zogenaamde maindeck ladingen tot 3,00 meter hoog. Het is ook mogelijk om maindeck lading op Rotterdam aan te leveren. Met behulp van een airline-truck service, voorzien van vluchtnummer, wordt de lading naar Schiphol of een andere West-

Europese luchthaven gereden om vervolgens aanboord van het toestel te worden geladen. Zo verliezen we nauwelijks tijd.'

Arnoud: 'Wat zijn voor jullie de grootste risico's?'

Winfred: 'Er zijn genoeg bedreigingen en dilemma's, maar ook kansen. Die zijn niet alleen in te schatten op basis van economische ontwikkelingen, want er zijn altijd externe factoren die dat kunnen beïnvloeden. Neem bijvoorbeeld een handelsembargo of een vulkaan die uitbarst. Momenteel hebben we bijvoorbeeld veel luchtvracht naar Amerika omdat daar diverse zeehavens kampen met congestieproblemen. Gelukkig verzorgen wij binnen AFS beide manieren van transport. Is het ene wat minder, dan zien we meteen een toename bij onze andere tak.

Wat ik wel als een probleem zie, is dat diverse airlines voor maindeck lading oudere toestellen gebruiken. Dat betekent meer brandstofverbruik en hogere onderhoudskosten. Dat maakt het vervoer uiteindelijk duurder. Het is voor een airline soms lastig om zo'n vlucht als roundtrip rendabel te krijgen. Passagiers gaan heen en weer, ladingstromen zijn one-way. Diverse maindeck bestemmingen staan onder druk en het aantal zou wel eens kunnen gaan afnemen. We hoeven gelukkig niet te investeren in dure schepen, vliegtuigen of auto's. Onze mensen zijn onze kennisbron. Voor een vervoerder kan het lastig zijn om in te spelen op veranderingen in de markt. Wij kunnen onze transportkennis op diverse vakgebieden inzetten.'

'Heeft
3D-printing
de toekomst?'



Arnoud: 'Waar liggen kansen?'

Winfred: 'Wij beperken ons niet tot de Nederlandse markt. Veel Nederlandse ondernemingen verbreden hun horizon, wij dus ook. We zien steeds meer ladingstromen die Nederland niet eens raken, die lopen bijvoorbeeld van Zuid-Afrika naar Zuid-Amerika. Ook dat kan je als Nederlandse expediteur regisseren. Daarnaast proberen wij internationaal gezien het beeld over Nederland bij te stellen en onze transport mogelijkheden nadrukkelijker te positioneren. In het buitenland denken ze nog te vaak dat Nederland de hoofdstad van Duitsland is. In het Verre Oosten hebben ze bijvoorbeeld soms geen benul dat lading vanuit Italië binnen in 1 dag op Schiphol kan staan om vervolgens te vertrekken naar een bestemming elders op de wereld. Er is binnen Europa vrij vervoer van goederen dus geen vertraging door douaneafhandeling als de lading onderweg is naar de luchthaven. Wij kennen alle mogelijkheden, maar

internationaal gezien is daar nog een wereld te winnen. Een simpel kaartje van Europa met daarop de truckafstanden tot Amsterdam vermeld, is al een eye opener.'

Arnoud: Door 3D-printing zal het transport van goederen afnemen. Hoe spelen jullie daarop in?

Winfred: '3D-printing houden wij zeker in de gaten. Alleen vervoeren wij niet alleen eindproducten, maar ook halffabricaten en grondstoffen. Ik zie 3D-printing dus niet zozeer als een bedreiging, maar meer als een verschuiving in goederensoort die wij gaan vervoeren. Ik denk daarnaast dat 3D-printing vooral geschikt zal zijn voor consumententoepassingen en niet zozeer voor industriële toepassingen. Als bijvoorbeeld een scheepsmotor kapot

gaat, moet dat met originele onderdelen gerepareerd worden, anders vervalt de garantie.'

Arnoud: 'Jullie zijn als AFS ook gespecialiseerd in het transport van grote en afwijkende objecten?'

Winfred: 'Ja klopt, zoals bijvoorbeeld een schroef van een boot of een complete vliegtuigmotor. Afgelopen week heeft AFS wel heel bijzondere lading getransporteerd. Vier paardenkoetsen, die in opdracht van een Chinese ondernemer in Polen naar een origineel model zijn nagebouwd, handgeschilderd en voorzien van bladgoud. Het vervaardigen van zo'n koets duurt ongeveer anderhalf jaar. Natuurlijk was vervoer per zeevracht aanzienlijk voordeliger geweest, maar de eigenaar wilde er gewoon niet langer op wachten. Dus daar gingen vier koetsen het vliegtuig in. Oh ja, en twaalf opgezette paarden.'

AFS Transport

Van Veenendaalweg 11
3088 HG Rotterdam
www.afstransport.nl



Winfred den Ouden beveelt aan:



De Flight Aware-app

Via deze app word je aan de hand van een vluchtnummer 'realtime' op de hoogte gehouden van het verloop van een vlucht, o.a. hoogte, snelheid, aankomsttijd, etc.



De BuitenBeter-app

Via deze app kunnen meldingen over aandachtspunten in de openbare ruimte gedaan worden zoals een kapotte lantaarnpaal of slecht wegdek. Een melding kan worden voorzien van een omschrijving plus een foto en wordt vervolgens automatisch naar de juiste gemeente gestuurd.