

ACN wil voorsprong uitbouwen

Luchtvrachtketen kan beter

Als luchtvracht eenmaal in een vliegtuig staat, gaat het met hoge snelheid richting klant. De processen voorafgaand aan en na het vervoer door de lucht kosten echter veel tijd. Om die te optimaliseren, richtte de luchtvrachtindustrie in 2003 Air Cargo Netherlands (ACN) op. Het jubilerende platform voor samenwerking vindt inmiddels internationaal navolging.



door **Govert Buijze**

Lang leve de integrators! De Nederlandse brancheorganisatie van de luchtvrachtindustrie, Air Cargo Netherlands (ACN), mag deze maand dan tien jaar bestaan, zonder de sterke opkomst van integrators als UPS, TNT, DHL en FedEx, was de organisatie misschien wel nooit opgericht en vierden directeur Ben Radstaak en voorzitter Rob Spaans van ACN deze maand niet het tienjarig jubileum van hun club. 'De luchtvrachtindustrie was versnipperd', vertelt Radstaak. 'Er was weliswaar de Atan, een federatie van verenigingen zoals de NVVL (luchtvrachtexpediteurs), NVLA (afhandelaars) en de vereniging voor cargomanagers bij airlines die werd gesteund door KLM en Schiphol, maar samenwerking om processen te verbeteren, was er niet. Toen de integrators echter serieus van marktaandeelen begonnen te snoepen, zagen de Atan-partijen in dat het gebrek aan samenwerking hen geld ging kosten.'

Optimaliseren

Ineens was wat de partijen bond, volgens hem groter dan dat wat hen van elkaar scheidde. 'Vanuit deze gedachte ontstond ACN, een brancheorganisatie opgebouwd uit

sectorraden voor airlines, expediteurs, afhandelaars, truckers en dienstverleners in de luchtvrachtindustrie die in nauw overleg met de overheid en verladers begonnen te werken aan het optimaliseren van hun keten.' Uiteindelijk kwam er ook een andere inrichting van de processen en worden alle goederenbewegingen zonder papier bewaakt met het zogenaemde DGVS, het documentloos goederenvolgsysteem. 'De grootste uitdaging voor ACN de afgelopen tien jaar bestond sowieso uit het optimaliseren van de informatie-uitwisseling in de keten', aldus Spaans. 'Voordat een zending in een vliegtuig staat, wordt het nummer van een airway bill namelijk vele malen gekopieerd en staan vrachtauto's met draaiende motor te wachten tot een document is overgetypt.'

Op dit moment kijkt ACN samen met de overheid en ketenpartners welke informatie op welk moment het best kan worden gedeeld en hoe dit moet gebeuren, legt de ACN-voorzitter uit. 'Uitgangspunt daarbij is dat de douane sneller risicoanalyses kan maken en dus minder fysiek hoeft te controleren, zodat zendingen zich sneller door de keten verplaatsen. Technische hulpmiddelen maken dit uiteraard steeds gemakkelijker.'

In dat kader is ACN trots op het project e-Link, zegt Radstaak. 'Hiermee wordt in het aanleverproces van exportgoederen een kwartier tijdswinst geboekt op een doorlooptijd van één uur.' In het hele proces wordt gebruikgemaakt van de ACN-pas waarmee een chauffeur zich kan identificeren. Hij hoeft daardoor niet steeds papieren te overhandigen om zendingen formeel over te dragen aan de ketenpartner. 'Zo'n systeem komt er alleen als je met partijen om tafel gaat zitten en overeenstemming bereikt over het belang van innovatie', meent de ACN-directeur. Vervolgens moet er volgens hem een bereidheid zijn om te investeren. 'In Nederland heeft ACN dit overleg goed op de rit gezet.'

Cultuur

De cultuur van overleg tussen bedrijfsleven en overheid in Nederland is daarbij uniek, vult Spaans aan. 'Onze douane en marechaussee hebben een andere mentaliteit dan buitenlandse overheidsdiensten: ze willen met ons meedenken over oplossingen. Dat is ook de hele insteek achter ACN: samenwerken op basis van vertrouwen.' Volgens Radstaak is het succes van deze manier van werken hubs buiten Nederland niet ontgaan. 'Een Zwitserse delegatie van samenwerkende vliegvelden heeft plannen om eenzelfde soort overleg tussen ketenpartners te organiseren', vertelt de directeur. 'Hoewel we onszelf met onze

manier van werken internationaal onderscheiden, deel ik graag informatie met geïnteresseerden. Uiteindelijk profiteert de Nederlandse luchtvrachtindustrie er ook van als de industrie als geheel beter presteert.'

Volgens Spaans is het wel belangrijk dat de Nederlandse luchtvrachtindustrie ten opzichte van de concurrenten in het buitenland een voorsprong behoudt. 'Het vertrouwen tussen de luchtvrachtindustrie en de overheid dat ons in staat stelt efficiënt samen te werken, hebben we in tien jaar opgebouwd. Die voorsprong geven we niet snel uit handen.' Daarnaast blijft innovatie volgens hem echter belangrijk. 'De grote uitdaging is nog altijd om de informatie-uitwisseling te optimaliseren, al wordt de volgende stap nog interessanter: processen in de keten sturen op beschikbare informatie. Als wij op Schiphol weten dat er twee halfbeladen vrachtauto's tegelijkertijd richting Dortmund rijden, valt daar een efficiëncyslag te maken. Er zit nog veel in het vat.' Zeker ook voor verladers, meent Radstaak. 'Zo hebben we nu een team studenten ingezet om de wensen van verladers uit de farma en bioscience in kaart te brengen, zodat we weten hoe we voor hen processen en faciliteiten rondom de luchthaven optimaal moeten inrichten.'



Ben Radstaak.

Rob Spaans.



Luchtvrachtdebat

In het kader van innovatie in de keten spreekt ACN geregeld met verladers. 'Een geoptimaliseerde luchtvrachtketen komt ook hen ten goede', benadrukt directeur Ben Radstaak. 'Daarom vind ik het soms wel jammer als verladers een sterke focus hebben op de laagste kosten op korte termijn en moeilijk zijn te betrekken bij innovaties die om een investering vragen. Om met z'n allen de voorsprong te behouden, moet er wel eens over de eigen schaduw worden heengesprongen.'

Een gelegenheid daartoe is het Luchtvrachtdebat op 28 november in Hoofddorp. Het debat wordt georganiseerd door ACN, EVO en Nieuwsblad Transport. Kopstukken uit de luchtvrachtsector gaan dan in discussie over innovatiemogelijkheden in de luchtvrachtindustrie en andere actuele onderwerpen. Aanmelden kan op www.evo.nl/site/luchtvrachtdebat.