

Klaar voor en met de Brexit



A2B-ONLINE 'Keuze voor Moerdijk levert de klant kostenbesparing op'

ROB MACKOR

'De grootste rollercoaster uit onze geschiedenis'. Zo karakteriseert sales director Barry van 't Hof van VK-specialist A2B-online uit Moerdijk het jaar tot nu toe. Waar tot eind maart alle zeilen bijgezet moesten worden om op de vraagexplosie in te spelen, is het nu rust wat de klok slaat.

Van 't Hof, die met zijn Norfolkline-achtergrond al dertig jaar lang meeloopt in het shortsea-vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese Vasteland, heeft zulke hoge pieken en diepe dalen zelden of nooit eerder meegemaakt. 'Ik schat dat we tot de eerste officiële Brexit-datum (29 maart - red.) zo'n 15% meer containers en trailers dan vorig jaar hebben vervoerd. Maar dat had ook 100% kunnen zijn, zoveel aanvragen kregen we. Maar je kan een boot nu eenmaal niet oprekken,

op een gegeven moment zit die gewoon echt vol.'

Dus heeft de vervoerder vaak 'nee' moeten verkopen, ook tegen partijen die het dubbele tarief wilden betalen. Importeurs waren massaal op zoek naar transportcapaciteit om in Engeland voorraden op te bouwen, bevreemd als ze waren voor de situatie na 'B Day'. De afloop is bekend. Na een schier eindeloze politieke worstelpartij besloten de Britten de hele zaak uit te stellen, en veranderde er per 29 maart uiteindelijk niets. En dus probeert de handel nu weer van zijn voorraden af te komen en staat het vervoer op een laag pitje. 'We zitten nu duidelijk onder het niveau van vorig jaar', zegt Van 't Hof. 'Of we ook Brexit-moe zijn? Zo zou ik het niet willen zeggen, maar de sector is wel klaar met de voortdurende onzekerheid. Dat is gewoon niet goed voor de markt en het kan niet anders dat daardoor economische groei verloren gaat. Ik hoop niet

dat we in de aanloop naar de nieuwe Brexit-datum (uiterlijk 31 oktober 2019 - red.) nog een keer in zo'n achtbaan terechtkomen', aldus de VK-specialist.

Aansprakelijkheidsrisico

Anderzijds, A2B is er naar eigen zeggen wel helemaal klaar voor. Van 't Hof: 'We hebben vijf mensen speciaal tot douanedeclarant voor Engeland opgeleid, communicatieprotocollen met Portbase afgesproken, een plek op de terminal in Moerdijk ingericht voor containers die de boot niet op zouden mogen en ga zo maar door. Dus ja, ik denk dat we ons goed hadden voorbereid op 29 maart'. Dat kon volgens hem niet van alle verladers gezegd worden. 'Ik zal het nooit vergeten. We zaten om de tafel met een goede klant die wilde weten of wij voorbereid waren. Wij alles uitgelegd en ze waren tevreden. Maar vervolgens vroegen wij of zij

zich realiseerden dat ze een aansprakelijkheidsrisico liepen, als zij niet aan hun leveringsplicht konden voldoen. Bleek dat ze daar nog geen moment bij hadden stilgestaan. Toen zijn ze natuurlijk wel aan de slag gegaan en hebben ze in kaart gebracht

Hof wel vast. Hij geeft nog een voorbeeld. 'Uit een recente Europese rapportage bleek dat na de Brexit voor suiker in theorie een importtarief van vierhonderd euro per ton gaat geleden. Nu is dat nog nul. Voor rijst geldt iets soortgelijks. Die soep

Een boot kan je nu eenmaal niet oprekken. Vol is gewoon vol.

wat ze zelf moesten doen', vertelt hij. Het voorbeeld laat zien dat de transportsector zich gemiddeld genomen eerder dan het verladende bedrijfsleven realiseerde dat het Britse vertrek uit de Europese Unie verstrekende gevolgen zou krijgen. Dat die ingrijpend zal zijn, staat voor Van 't

zal waarschijnlijk niet zo heet gegeten worden, maar dat er importheffingen komen en dat daardoor stromen gaan veranderen, is wel duidelijk.' A2B is dertien jaar geleden opgericht en heeft zich sindsdien stormachtig ontwikkeld. Volgens Van 't Hof werden en vorig jaar zo'n 220.000 een-



heden vervoerd, containers en trailers samen. De groep heeft op dit moment zo'n 85 werknemers op de loonlijst staan, beschikt over 7 eigen shortsea-containerschepen en een vloot van bijna 500 trailers.

Bonte variëteit

Overigens wordt in het shortseavervoer altijd in eenheden gerekend in plaats van teu's, zoals in de deep-sea-sector. Dat komt door de bonte variëteit van ladingdragers in de

shortsea-sector, zoals 20-, 26-, 30- en 45-voetscontainers, wissellaadbakken, huiftrailers, enzovoort. Bovendien maakt het voor een shortsea-vervoerder niet zoveel uit of er een container van 20 of van 45 voet vervoerd moet worden, omdat die in principe door dezelfde vrachtwagen met dezelfde chauffeur wordt vervoerd. In teu's uitgedrukt, ligt het totaalcijfer ruwweg anderhalf keer zo hoog. Het bedrijf is onder de naam A2B

Trailers van start als specialist in het ongeleide vervoer van trailers per ferry tussen het vasteland en het VK. Met de vloot van bijna 500 trailers worden jaarlijks zo'n 40.000 transporten uitgevoerd. Voor het zeetraject werkt het bedrijf momenteel samen met de Deense ferryrederij DFDS.

Cruijffiaans

Met de oprichting van containervervoerder A2B-online zijn de aantallen

de laatste jaren snel gegroeid naar 180.000 stuks vorig jaar. Stuwende kracht daarachter was Gerard de Groot, die 'het vak' net als Van 't Hof bij Norfolkline leerde en eind vorig jaar met pensioen ging.

Die containers worden vervoerd met zeven eigen schepen, die wekelijks zo'n twintig aanlopen bieden op Londen, Immingham, Teesport en Blythe. Het bedrijf onderscheidt daarbij twee klantgroepen. De eerste zijn de 'derden', zoals vervoerders van tankcontainers, die alleen het zeetraject door de rederij laten uitvoeren. De andere groep bestaat uit bedrijven voor wie A2B het complete door-to-door vervoer verzorgt. Indachtig het Cruijffiaanse principe dat 'elk voordeel z'n nadeel hept' is containervervoer goedkoper dan trailervervoer, maar duurt het ook wat langer. Van 't Hof: 'Het prijsverschil is zo'n 200 euro. Als je container gegarandeerd de volgende dag in Londen moet staan, kies je voor trailervervoer. Mag het een dag lan-

ger duren, dan kun je best voor de container kiezen.' Daarmee is de 'natte route' bijvoorbeeld op het traject Utrecht-Londen volgens hem gemiddeld zo'n 500 euro goedkoper dan een rit via de Kanaaltunnel. Naarmate oorsprong of bestemming dichterbij de Kanaalroute liggen, daalt dat prijsverschil.

Botlekgebied

Het landinwaarts gelegen Moerdijk is al vanaf de start van A2B-online de continentale aanloophaven voor alle diensten op het Verenigd Koninkrijk. Pas dit jaar kwam daar verandering in met de start van een nieuwe dienst vanaf de terminal van Broekman Distriport in het Botlekgebied op Teesport. Vanwaar die keus voor Moerdijk? Van 't Hof: 'Simpel, tijdwinst. Als je hier je container aflevert, hoeft je niet die zestig kilometer A15 met al zijn files naar de Maasvlakte af te leggen. Dat is gewoon kostenbesparing voor de klant.'

A2B-online heeft op dit moment zo'n 85 werknemers op de loonlijst staan, beschikt over 7 eigen shortsea-containerschepen en een vloot van bijna 500 trailers. Foto: A2B-online