AUDIT
MAGAZINE

INTERVIEWS | 1 JULI 2018

DATA EN ASSETS ZIJN DE TOEKOMST

Auteur: Margot Hovestad RO - Raymond Wondergem MSc RO
Beeld: TLN - 123RF® - Sven Brandsma - Caleb Ruiter
Leestijd: 7 min



Transport is een boeiende en hectische sector. Een interview met directeur Transport en Logistiek Nederland Jan Boeve over de functie van Transport en Logistiek Nederland, de laatste ontwikkelingen, de toekomst van deze sector en de eventuele toevoegde waarde van de internal auditor.

Wat doet Transport en Logistiek Nederland?

“Transport en Logistiek Nederland (TLN) is de brancheorganisatie voor transportbedrijven en logistiek dienstverleners. TLN is een vereniging met 5500 leden. Wij werken aan een gunstig ondernemersklimaat in Nederland en Europa. Wij vertegenwoordigen de belangen van onze leden zowel op lokaal, regionaal, nationaal als op Europees niveau en voeren onderhandelingen voor de bedrijfstak-cao. Wij hebben een grote cao met 145.000 deelnemers en dat is voor een bedrijfstak-cao fors.”

En ingewikkeld?

“Op de totstandkoming van de cao zit wel spanning. Een bedrijf dat internationaal rijdt heeft te maken met concurrentie

© AuditMagazine.nl

van andere landen met lage loonkosten. De loonkosten zijn alleen in België en Luxemburg iets hoger dan in Nederland, zelfs in Duitsland zijn ze lager. We hebben dus te maken met grote verschillen in loonkosten binnen Europa en die kunnen wij niet met een nationale cao oplossen. Wij zijn samen met de vakbonden bezig om ervoor te zorgen dat de Nederlandse chauffeur blijvend ingezet kan worden in een straal van 300 kilometer rondom Utrecht. Het is namelijk zo dat 95% van alle ritten vanuit Nederland binnen die straal wordt uitgevoerd."



Jan Boeve, TLN: "In Nederland rijden 135.000 vrachtwagens, Die verbruiken 2 miljard liter diesel per jaar. Wij zijn daarom bezig met de omzetting van fossiele brandstof naar elektrificatie"

Welke positie bekleedt Nederland?

"Nederland is nu nog de mainport van en naar Europa. Om deze reden zijn wij de beweging aan het maken om meer naar het hele logistieke proces (transport is hier een deel van) te kijken, om zo als land concurrerend te kunnen blijven. Daarom is het ook zo belangrijk dat er op Schiphol voldoende vrachtvliegtuigen kunnen blijven landen. Dit is een randvoorwaarde om de positie van logistieke hotspot van Europa behouden. Bovendien hebben wij een fantastische douane. In Nederland worden de goederen snel ingeklaard en wij kunnen btw verleggen. Als leverancier draag je de btw niet zelf af, dat laat je door de afnemer doen."

En de scheepvaart?

"Naast het vrachtverkeer en de luchtvaart is ook de scheepvaart een onderdeel van deze integrale aanpak. Veel mensen denken dat de haven van Antwerpen de grootste concurrent is van Rotterdam. Dat is niet zo. Dat is Piraeus (Griekenland). China is bezig haar productie te verplaatsen van Oost-China naar West-China. Bovendien hebben de Chinezen grote delen van de haven van Piraeus opgekocht om daar hun goederen naartoe te vervoeren en op te slaan. Momenteel financieren zij de aanleg van infrastructuur in Oost-Europa om goederen in West-Europa te krijgen. Daar ligt de grootste concurrentie. Nederland moet ervoor zorgen dat het transport effectief en efficiënt verloopt om een belangrijke hotspot te blijven."

Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen in de transportsector?

"Op dit moment zijn wij voor onze leden vooral bezig met duurzaamheid en mobiliteit. In Nederland rijden 135.000 vrachtwagens (ter vergelijking: er rijden 8 miljoen personenauto's in Nederland). Deze vrachtwagens maken 6% van het aantal kilometers in Nederland en verbruiken 2 miljard liter diesel per jaar. Wij zijn daarom bezig met de omzetting van fossiele brandstof naar elektrificatie."

“Wij monitoren wanneer een technologische innovatie werkelijkheid wordt. Onze rol hierbij is het omzetten van de technologische innovatie naar de aanpassingen in wet- en regelgeving”

“Bij mobiliteit gaat het over files (of het vermijden daarvan). Het is voor onze leden geen probleem als een vrachtwagen langer over een traject doet. Het belangrijkste doel is goed te voorspellen wanneer de vrachtwagen aankomt. Ook gaat de discussie vaak over of vrachtwagens in de spits moeten rijden. Het dilemma waar je mee te maken hebt is dat gemeenten venstertijden hebben wanneer een vrachtwagen een binnenstad mag beleveren en die tijden zijn dusdanig dat je in de spits moet rijden. Daarnaast rijden vrachtwagens heel gelijkmatig over de dag verdeeld. Daarentegen rijden er in de spits echt veel meer auto’s door woon-werkverkeer.”

Wat is de rol van TLN in de technologische innovatie?

“Wij monitoren wanneer een technologische innovatie werkelijkheid wordt. Onze rol hierbij is het omzetten van de technologische innovatie naar de aanpassingen in wet- en regelgeving. Wij proberen de voorwaarden te creëren dat een innovatie een plek kan krijgen. Wij denken bijvoorbeeld dat waterstof leidend wordt als brandstof voor de vrachtwagen. In Nederland worden eisen gesteld aan de omvang en lengte van zo’n vrachtwagen. Een prototype vrachtwagen op waterstof rijdt in Australië, maar voldoet niet aan deze afmetingen. Daarnaast claimt Tesla een vrachtwagen te hebben met een batterij. Fantastisch, maar de maten van de vrachtwagen voldoen niet voor de Europese wegen. Uiteindelijk komen er zelfrijdende (vracht)wagens die voor het vervoer zorgen. De wet- en regelgeving op dit gebied wordt vastgesteld in Brussel en daarom hebben wij ook een kantoor in Brussel.”

Dus lobbyen is ook een taak van TLN?

“Lobbyen is een belangrijke taak van TLN. Iedere brancheorganisatie heeft drie kerntaken: ten eerste lobbyen, ten tweede het ontwikkelen van de sector en als laatste, individuele dienstverlening aan de leden. De reden waarom bedrijven zich aansluiten bij een branchevereniging is het collectief, omdat er dingen zijn die je niet individueel kunt regelen.”

© AuditMagazine.nl



Wat zijn belangrijke risico's in de transportsector?

"Ik denk dat er vooral risico's zijn op het gebied van data. Er is ontzettend veel data beschikbaar, zowel in de vrachtwagen als in de lading van die vrachtwagen. Deze data liggen bij de verschillende onderdelen van de logistieke keten en communiceren onderling. Daar zitten de risico's, zoals cybercrime. Op deze data en de daarbij behorende systemen en platformen zou controle moeten zitten, maar dat zie je in de transportsector nog heel weinig. TLN probeert op dit gebied een rol te spelen. Wij hebben daar medewerkers voor in dienst die veel van dit onderwerp af weten, maar deze ontwikkeling staat nog in de kinderschoenen."

En wetten, rij- en rusttijden, op tijd zijn?

"Er zijn bedrijfsrisico's met betrekking tot voldoen aan wet- en regelgeving en het op tijd aankomen van de vracht en/of de vracht op de juiste plek afleveren. De sector wordt gecontroleerd op wetten zoals de rij- en rusttijden. Dit maakt het plannen lastig en er is dan ook sprake van inflexibiliteit. Er is geen sector waar een medewerker 's avonds om zes uur niet weet hoe laat hij de volgende dag moet beginnen. In heel veel sectoren ga je naar een optimum toe door niet te groot te worden. In de transportsector geldt dat ook, maar een minimum omvang is ook nodig om flexibel te kunnen zijn. Daarnaast is imagorisico een uitdaging. Er is net als in iedere sector altijd een klein deel van de medewerkers dat zich niet goed gedraagt en bij ons uit zich dat door bijvoorbeeld te appen achter het stuur, maar ook door het beeld van de kamperende buitenlandse chauffeur op de parkeerplaats."

"Weersomstandigheden vormen een bedrijfsrisico. Storm en gladde wegen stellen transporteurs voor ingewikkelde dilemma's. Als de transporteur te laat is met afleveren krijgt hij een boete"

Nog meer risico's?

“Ook weersomstandigheden vormen een bedrijfsrisico. Storm en gladde wegen stellen transporteurs voor ingewikkelde dilemma’s. De realiteit is dat een transporteur volgens contract binnen een bepaalde tijd een lading moet afleveren. Als de transporteur te laat is krijgt hij een boete. Als er dan, zoals aan het begin van dit jaar, in een bepaald deel van het land code geel of oranje wordt afgegeven en de vrachtwagen gaat niet de weg op, dan weet de transporteur dat hij die boete krijgt. De transporteur maakt weleens de afweging om dan toch de weg op te gaan, met alle risico’s van dien. Dus weeromstandigheden vormen een risico. Maar al met al lopen we volgens mij de grootste risico’s op het gebied van data.”

Wat kunnen internal auditors bijdragen aan de sector en het beheersen van de risico’s?

“Ik denk dat internal auditors vooral een bijdrage kunnen leveren op het gebied van data. Om inzicht te krijgen in de betrouwbaarheid van de keten is voor een bedrijf de certificering van de hele keten van toegevoegde waarde. In de transportsector wil een bedrijf bijvoorbeeld weten of de lading van de juiste afzender is, of het juiste product is geleverd en of er betaald is. Er is nu een project dat iShare heet. Dit is een authenticatiesysteem van de keten waarmee logistieke bedrijven uniform, simpel en gecontroleerd logistieke data delen met partijen in de keten. Zo hoeven bedrijven niet meer meerdere accounts te hebben voor verschillende platformen waar zij gebruik van maken. De bedrijven bepalen zelf welke data zij met wie en wanneer delen via iShare.”

“Volgens mij is er behoefte aan het auditen van deze authenticatie. De internal auditor toetst of dat wat de authenticatie belooft ook echt gebeurt. Dan is alleen de vraag wat is ‘internal’? Dat is een beetje een woordenspel, maar waar leg je de verantwoordelijkheid en de kosten van het auditen in de keten neer? De term ‘internal’ is in dit geval gebonden aan de keten en niet aan een bedrijf. In de keten moeten daarover afspraken worden gemaakt.”



Winnen bedrijven die hun data het best op orde hebben?

“Ja, deze bedrijven hebben de meeste kans. Je moet als bedrijf data durven te delen anders kom je niet vooruit. De uitdaging is om data te delen zonder dat iemand anders er met jouw data vandoor gaat. Dat kan ook Nederland helpen om een belangrijke speler te blijven in de transportsector en dat de handel niet naar andere landen gaat.”

Hoe dan?

“Geavanceerde planning kan bijvoorbeeld voorspellen wanneer ergens een file komt. Het gaat bijvoorbeeld om informatie over vrachtwagens die leeg zijn en in de buurt een vracht kunnen ophalen. Maar het gaat er ook om wanneer en waar een bedrijf voorraad moet hebben, dus waar het voorraadrisico ligt. Hier zit een businessmodel in en dat is ook weer voor een belangrijk deel gebaseerd op data. Een bedrijf moet weten wat en wanneer klanten gaan bestellen. Uiteindelijk zal het zo zijn dat ieder pakketje zijn eigen weg kiest, het gaat zelf zijn slimste weg vinden. De planningsfunctie is dan ook heel belangrijk, dat is nu nog voor een deel mensenwerk. Het is belangrijk om de aanwezige data te optimaliseren en deze data te koppelen aan de aanwezige assets (transportmiddel). In de toekomst zijn de assets het belangrijkste bezit van een transporteur.”

“De uitdaging is om data te delen zonder dat iemand anders er met jouw data vandoor gaat”

Heeft de transportsector een internal auditfunctie nodig?

“Ik heb nooit nagedacht over internal audit in de transportsector. Het is een sector die gedomineerd wordt door het midden- en kleinbedrijf. Er zijn ongeveer 12.000 bedrijven in Nederland die zich op de een of andere manier bezighouden met transport. Bij TLN zijn 5500 bedrijven aangesloten en ongeveer 3000 hiervan hebben minder dan 5 vrachtwagens. Daar zit geen organisatie omheen, dan heb je gewoon 5 chauffeurs en iemand die de planning erbij doet. Maar wij hebben ook bedrijven die door heel Europa rijden met verschillende vestigingen in Europa en een planningsafdeling in Roemenië. Dus je zou de insteek moeten hanteren: waarom is het belangrijk dat er een internal auditor is? Er zijn denk ik maar weinig bedrijven in de transportsector – misschien 200 van de 12.000 – die een internal auditfunctie (kunnen) hebben.”

Over
Jan Boeve is sinds 1 februari 2016 algemeen directeur van Transport- en Logistiek Nederland. Daarvoor was hij onder andere algemeen directeur bij Aedes (branchevereniging van woningcorporaties) en directeur economische- en verenigingszaken bij Bouwend Nederland.

Tags: data analytics, Transport en logistiek

Bron url: https://auditmagazine.nl/interviews/data-en-assets-zijn-de-toekomst/