Nieuwsblad Transport
NT

TRANS.EU
ROAD TRANSPORT SYSTEM

Geef vrachten uit aan betrouwbare vervoerders

Dieselaccijns: euro's blijven uit de schatkist stromen DE KWESTIE 5

Hoe de PVV het sjansen met Constanta doorkruiste FEATURE 8

Schiphol zaagt eindelijk de KLM-loods doormidden DE PRAKTIJK 16

WEEK 8 | 19–25 FEBRUARI 2014 | JAARGANG 27 WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL

Containers overboord door storm

ZEEVAART

De Svenborg Maersk heeft 14 februari een flink aantal containers verloren door storm in de Golf van Biskaje. Windstoten van ruim 110 kilometer per uur en golven van tien meter hoog deden de containers overboord slaan. Andere containers raakten beschadigd doordat stapels instortten. Maersk Line spreekt van een 'siginificant aantal', maar noemt geen precies cijfer. Volgens sommige media gaat het om 200 tot 300 teu. Het schip was onderweg naar Colombo, Sri Lanka.

TEN-T GELD VOOR GENUA

3,9 miljoen euro subsidie krijgt de Italiaanse haven Genua uit het TEN-T programma van de Europese Unie voor de uitbreiding van een terminal en het vernieuwen van intermodale infrastructuur. 'De haven van Genua is een belangrijke gateway voor Zuid-Europa en moet bestendig worden gemaakt voor toekomstige goederenvraag en om de haven aan te passen aan de huidige markt', wordt gemeld op de TEN-T website.

Keuze voor Oosterweelverbinding

WEGVERVOER

De Vlaamse regering heeft een definitieve keuze gemaakt voor de Oosterweelverbinding ter completering van de ring rondom Antwerpen. Besloten is ook dat het vrachtverkeer gebruik mag blijven maken van de Kennedytunnel als de Oosterweelverbinding, naar verwachting in 2022, in gebruik komt. In de Kennedytunnel moeten vrachtauto's dan tol betalen. De Oosterweelverbinding wordt uitgevoerd met tunnels onder de Schelde en onder het havengebied. Ook de kruising met het Albertkanaal wordt verdiept uitgevoerd. Febetra en Transport en Logistiek Vlaanderen hebben instemmend op de plannen gereageerd. Zie dossier pagina 14 en 15.

Vaarwegen beter benutten

BINNENVAART

Minister Schultz van Infrastructuur heeft dinsdag de onderzoeksresultaten van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen in ontvangst genomen. Samen met de markt is onderzocht hoe beslissers in de logistieke keten de binnenvaart beter kunnen benutten. 'Dit zorgt voor minder vrachtwagens op de weg en een betere bereikbaarheid. Belangrijk is dat we nu in kaart hebben hoe de binnenvaart in elkaar steekt en voor welke uitdagingen we staan om de binnenvaart een nog betere positie in de logistieke keten te geven.'

Nieuwe investeerders voor Ter Haak Groep

AMSTERDAM Peinemann en Veldman treden toe tot stichtingsbestuur havengroep

FOTO BERNADET GRIBNAU

De Ter Haak Groep wist de grote schuldenlast bij de banken 'voor twee derde' af te bouwen, blijkt uit het jaarverslag.

De Rotterdamse ondernemer Cornelis Peinemann, eigenaar van Peinemann Heftrucks en Harry Veldman (Cargo Shipping International) zijn de nieuwe investeerders in de Amsterdamse Ter Haak Groep.

Het tweetal is vorige week toegetreden tot de Stichting Administratiekantoor Ter Haak, dat alle aandelen van de Amsterdamse havengroep in bezit heeft. Dat blijkt uit een wijziging van de inschrijvingakte bij de Kamer van Koophandel. De derde bestuurder is de 61-jarige Richard ter Haak, die lange tijd twee bedrijfsadviseurs van huisbankier Rabobank naast zich moest dulden in de familieholding.

In een kort commentaar bevestigt de Amsterdamse havenondernemer de nieuwe eigendomsverhoudingen, maar verwijst voor verdere details naar een persbericht dat eind deze week zal verschijnen.

Richard ter Haak maakt door de komst van de investeerders een comeback als enige bestuurder in Ter Haak Beheer BV, waar hij als eigenaar-directeur zijn oude rol weer op zich zal nemen. Deze beheersmaatschappij stuurt onder meer het Amsterdamse overslagbedrijf USA aan.

Sinds anderhalf jaar was de Amsterdamse ondernemer als adviseur van zijn eigen bedrijf actief en stuurde algemeen directeur Pieter Bas Bredius de dagelijkse gang van zaken aan. Bredius zal zich nu binnen de havengroep met andere taken bezighouden, zegt Ter Haak.

Uitverkoop

Peinemann had vorig jaar al voor een bedrag van 4,5 miljoen euro Container Company Amsterdam (CCA) van Ter Haak overgenomen, blijkt uit het recent gedeponeerde jaarverslag over 2012. Veldman is ook geen onbekende voor Ter Haak. Hij kocht in 2012 en 2013 voor een bedrag van 210.00 euro alle aandelen op van CCY, een andere dochteronderneming van Ter Haak. Via deze uitverkoop wist de Ter Haak Groep de hoge schuldenberg bij de banken met 'twee derde' af te bouwen, blijkt verder uit de jaarrekening van het bedrijf. Andere onderdelen die een nieuwe eigenaar kregen waren Hazo Techniek in Lelystad (144.000 euro) en Exploitatiemaatschappij Amerikahaven (500.000 euro). Het laatste bedrijf is onder meer de eigenaar van de erfpachtcontracten van Ter Haak in de Amsterdamse haven en van de loodsruimte op het eigen haventerrein.

Verder is de Amsterdamse havengroep op zoek naar een koper voor dochteronderneming Ter Haak Logistics (THL). Het huidige huurcontract van de loods in het Amsterdamse Atlaspark 'weegt te zwaar op de exploitatie en wij verwachten dit niet de komende tijd winstgevend te kunnen exploiteren', wordt in het jaarverslag gemeld.

JOHN VERSLEIJEN

▸ PAGINA 4: VERLIES GEHALVEERD

COMMENTAAR

De toekomst begint nu

De werkgelegenheid in de transportsector, die sinds 2007 achteruit is gehold, lijkt de komende jaren weer wat toe te nemen. Uitkeringsinstantie UWV berekent in een sectoranalyse vervoer en opslag – meer hierover op pagina 6 – dat er in de jaren 2015 tot en met 2018 jaarlijks weer zo'n 36.000 nieuwe vacatures zullen ontstaan. Werkgevers en werknemers in de sector moeten volgens het UWV een 'pro-actief' beleid voeren om ervoor te zorgen dat bedrijven straks aan de juiste aantallen geschikte mensen kunnen komen.

In delen van de onderzochte bedrijfstakken dreigt zelfs weer een serieus personeelstekort. De oorzaken zijn ruwweg wel bekend. Er is bij diverse beroepsgroepen sprake van snelle vergrijzing. Daarbij moeten we denken aan bijvoorbeeld chauffeurs in het beroepsvervoer van goederen over de weg. Die mensen dreigen schaars te worden, mede doordat het steeds moeilijker lukt jongeren voor het vak te interesseren. Die hikken aan tegen het internationale vervoer, waarin men lang van huis is. Voor het chauffeursvak in het binnenlands vervoer lijken jongeren nog wel te porren.

Nog in een reeks andere beroepen dreigt personeelsschaarste. Het gaat om functies waarvoor veelal een wat hogere opleiding vereist is, bijvoorbeeld op hoger MBO-niveau. Veel lager geschoolden kunnen steeds minder goed voldoen aan de steeds hogere eisen die werkgevers stellen aan hun technische vermogens en hun talenkennis. Dit alles kan leiden tot knelpunten op de arbeidsmarkt. En, het is in voorgaande jaren ook herhaaldelijk betoogd, de sociale partners zullen nu al maatregelen moeten nemen om een probleem aan te pakken dat pas in latere jaren zal spelen.

De bereidheid daartoe is er zelden. Weliswaar wordt het vraagstuk onderkend, evenals de noodzaak er iets aan te doen. Maar meestal blijft het bij woorden, totdat de schaarste in volle hevigheid toeslaat en de concurrentie op de arbeidsmarkt met andere sectoren moet worden aangegaan. Daarbij is de logistieke sector, zo bleek eerder ook al uit ander onderzoek, in het nadeel. De sector geldt bij de buitenwacht niet als erg swingend. Hoewel er door de logistiek wel iets aan 'image building' wordt gedaan, is deze wat duffe reputatie er de laatste jaren, ook al door de crisis, toch niet echt op vooruitgegaan.

De sociale partners in het wegvervoer geven op dit ogenblik ook niet het goede voorbeeld. Ook weer uit onderzoek van een paar jaar geleden bleek dat zeker chauffeurs in het beroepsvervoer vrij matig verdienen. Dit is door de bonden altijd aangedragen om de geringe belangstelling voor dit beroep te verklaren. Ook de werkgevers hebben deze relatieve achterstand erkend, maar er is tot dusver weinig aan gedaan om deze te verkleinen. Dat kwam, natuurlijk, ook weer door die vermaledijde crisis.

Het jongste cao-overleg biedt alweer weinig hoop dat we nu de structurele problemen van de bedrijfstak gaan aanpakken. Voor loonsverhoging voor chauffeurs hebben de werkgevers geen cent over, terwijl de bonden 3% opslag eisen. Er is een vervelende patstelling ontstaan, waarin de werkgevers nu zelfs vervolgoverleg weigeren. Maar zo moet dat niet. De sociale partners zouden beter hun geschillen kunnen bijleggen en serieus met elkaar over de gezamenlijke toekomst praten.

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

MATTHIAS HOHMANN, NIGHT STAR EXPRESS

'Wij richten ons op de tijd van 2 tot 6 uur 's nachts'

Topman Matthias Hohmann van het Duitse bedrijf Night Star Express ziet nog genoeg groeimogelijkheden in Europa. En nee hoor, de Batmans van het vervoer staan niet te beven van angst door de komst van de 3D-printer.

2014 zou volgens de prognoses van economen een prachtig jaar moeten worden. Hoe tevreden was u eigenlijk over 2013?
Het afgelopen jaar is naar tevredenheid verlopen. We zijn rond de 10% gegroeid.

En waar zou u verdere groei kunnen verwachten?
We houden ons met zeer veel bedrijfstakken bezig. De bezorging in de nacht is een dienst, die je ook in andere gebieden kan voorstellen. Ik geef u een voorbeeld: het Duitse Post DHL test momenteel pakketbrievenbussen. Wij doen al lange tijd niet anders, alleen noemen wij ze depots. De uitdaging is om vertrouwen te kweken dat we deze depots ook kunnen gebruiken om er spullen in te stoppen waar we ons vandaag nog helemaal geen voorstelling van kunnen maken.

Wat is zo'n depot eigenlijk?
In principe alles wat de klant als zodanig wil definiëren. De plek waar de klant het pakket bezorgd wil hebben. Dat kan een garage, een werkplaats, een showroom of de kofferbak van een auto zijn. Van belang is slechts dat de ruimte afsluitbaar is en alleen voor ons toegankelijk. Er kan natuurlijk ook wat anders in liggen dan auto-onderdelen (een belangrijke markt voor Night Star Express, red.).
De vraag is dus, welke branche er nog interesse heeft om de spullen sneller te krijgen. En ons voordeel is, dat we zonder kwitantie bezorgen. De kwitantie is een combinatie van de scan van een barcode samen met de gps-coördinaten.

Denkt u na hoe u expreskoeriers marktaandeel kunt afsnoepen?
Ik denk na, hoe ik klanten ervan kan overtuigen dat bezorging in de nacht hun een voordeel oplevert ten opzichte van hun concurrenten. Ze kunnen met ons duidelijk sneller zijn.

Heeft u een voorbeeld?
In de zomer vervoeren we bijenkoninginnen en bijenvolken. De uitdaging bestond eruit om de dieren zo snel mogelijk en op een manier die bij de soort past naar de ontvanger te brengen. Daarvoor was een zeer nauwe afstemming met de klant nodig.

> 'We kunnen overal bezorgen, van een showroom tot in een kofferbak.'

Uw niche is de nachtbezorging. Een periode waarin u snel kunt zijn, omdat er weinig gebeurt op de wegen. Zou de nacht in het algemeen niet beter benut moeten worden voor transport?
De infrastructuur wordt ook in de nacht goed gebruikt – tenminste in de periode van 20 uur tot ongeveer 3 uur. In deze periode rijden ondernemingen hun belangrijkste routes. Dan zijn wij ook een van de velen. Daarom concentreren we ons op de periode van 2 tot 6 uur. Dan is er daadwerkelijk relatief weinig actie en is men zeer productief.
Van 6 tot 8 uur funtioneert dat al lang niet meer zo goed. Ons doel is immers om bijzonder veel zendingen in zo kort mogelijke tijd te leveren. Aangezien onze volumes met 4,75 miljoen zendingen per jaar in vergelijking met de grote Kep-dienstverleners (koerier, expres- en pakketbedrijven, red.) relatief klein zijn en we met twintig vestigingen werken, moeten we dat op die manier doen.

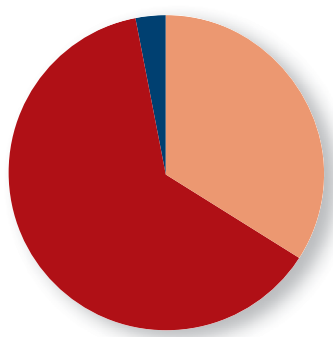
Bestaat de kans dat er nog nieuwe partners bijkomen voor Night Star Express?
In Europa definitief wel. Hier ontwikkelen we ons. In 2004/2005 wilden we naar de Benelux, maar vonden er geen geschikte partner. Daarom hebben we als centrale van Night Star Express er zelf een organisatie opgebouwd, en dat heeft goed gewerkt. Intussen heeft onze partner Hellmann daar de organisatie overgenomen.

Volgens veel onderzoeken wordt de onderdelenbranche binnenkort vervangen door 3D-printers die massaproductie aankunnen. Bent u niet bang uw bestaansrecht te verliezen?
Dat is een ontwikkeling die we in de gaten moeten houden. Maar: ook 3D-printers hebben onderhoud nodig. Dan vervoeren we ofwel onderdelen voor 3D-printers, ofwel we printen op aanvraag van de klant de onderdelen zélf en leveren ze daarna uit.

GÜNTHER HÖRBST, DVZ

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden **1565** mensen op de stelling van **12 FEBRUARI**



Hogere dieselaccijns kost de schatkist juist geld in plaats van dat het iets oplevert

34 % Lekker stom. Dan gaan we toch over de grens tanken.
63 % Dat over de grens tanken ebt wel weg.
3 % Anders

NIEUWE POLL: Volgens het UWV trekt de werkgelegenheid weer aan

Reageer ook! **WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL**

[T] +31(010) 4162172
[F] +31(010) 2160916
[E] botlek@ntcbv.nl
[W] www.ntcbv.nl
depots: Moerdijk & Botlek

Truckdieven wijken uit

TRANSPORTCRIMINALITEIT Na België nu ook toename lading- en truckdiefstal in Duitsland

Het wordt steeds duidelijker dat de succesvolle Nederlandse aanpak van transportcriminaliteit de buurlanden met een probleem opzadelt.

ILLUSTRATIE NOURDIN KOUCH

Criminelen die eerst in Nederland actief waren, wijken nu uit naar België en Duitsland.

De afgelopen paar maanden zijn in de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen volgens de Duitse politie zo'n vijftig vrachtauto's met alles erop en eraan gestolen. Ladingdiefstal, bijvoorbeeld door zeilensnijders, was ook in Noordrijn-Westfalen, pal over de grens en zo groot als Nederland, al een bekend verschijnsel. Nu worden er complete combinaties met lading door criminele bendes geroofd.
Door de redelijk succesvolle aanpak van transportcriminaliteit in Nederland lijkt deze vorm van misdaad zich nu naar het buitenland te verplaatsen. Nederland bestrijdt lading- en truckdiefstal door grondige beveiliging van parkeerplaatsen voor vrachtauto's, onder meer met gebruikmaking van videocamera's. Dit 'secure lane'-beleid zorgde de laatste jaren voor een duidelijke daling van het aantal diefstallen.

België
Eerder dit jaar bleek dat in België zeker geen sprake was van zo'n daling, ook al suggereerden door de overheid verspreide cijfers over de eerste helft van vorig jaar dat wel. Het bureau B.V.B.V Wim Dekeyser International Loss Adjusters uit Overijse komt op grond van eigen, in de praktijk verzamelde, statistieken echter tot een duidelijke stijging. Dekeyser becijferde die op 40% in de jaren 2011 tot en met 2013. Het lijkt erop dat criminelen die eerder in Nederland actief waren, hun werkterrein onder meer naar België hebben verplaatst.
In Duitsland ontbreken op openbare parkeerplaatsen videocamera's. De politie zou ze graag opstellen, maar mag dat niet op grond van de Duitse privacy-wetgeving. Er zijn wel enkele door particulieren uitgebate 'Autohöfe', waar met camera's wordt gewerkt.
In belangrijke delen van het land neemt de transportcriminaliteit toe, al is het gissen naar de juiste cijfers. Veel kleine ladingdiefstallen bijvoorbeeld worden niet bij de politie gemeld. Vaak is onbekend waar het misdrijf heeft plaatsgevonden, hetgeen de politie voor een onmogelijke opgave stelt. Want 'hoe moet je opsporen als je niet eens het Tatort weet?' verzucht een politiewoordvoerder in het Duitse medium Eurotransport.

> Openbare Duitse parkeerplaatsen zijn niet met videocamera's beveiligd.

In Duitsland neemt dus het aantal diefstallen van complete combinaties toe, zoals blijkt uit het geval van Noordrijn-Westfalen. Geliefd zijn, zegt de politie, vrachtauto's met textiel, wasmiddelen of levensmiddelen. Onlangs werd in Krefeld een combinatie met kopergranulaat ontvreemd.

Vrachtuitwisseling
Ook in Duitsland wordt de truc met het vrachtuitwisselingsplatform vaak uitgehaald. De crimineel doet zich op zo'n vrachtbeurs voor als vervoerder. Eén of twee transportopdrachten worden serieus uitgevoerd, maar de derde lading verdwijnt in het niets.
Andere door criminelen in Duitsland toegepaste listen om de lading in handen te krijgen, zijn het met een telefoontje omleiden van de chauffeur naar een ander losadres, het doen overladen op een andere vrachtauto of het staande brengen van de vrachtauto onderweg, door de chauffeur in te halen en te wijzen op een vermeend mankement aan zijn voertuig.
De schade door transportcriminaliteit wordt in Duitsland op drie miljard euro per jaar geraamd.

FOLKERT NICOLAI

ONGEVAL

Chemicaliëntanker dreigt te breken op zee

De chemicaliëntanker 'Maritime Maisie' die hevig gehavend voor de kust van Busan in Zuid-Korea ligt, dreigt te gaan breken. Dat meldt classificatiebureau Lloyd's Register.

Het schip kwam op 29 december 2013 in aanvaring met de carcarrier 'Gravity Highway'. De chemicaliëntanker raakte ernstig beschadigd en vatte vlam. De brand woedde drie weken door. De brand en de deining hebben het schip sterk afgezwakt en Lloyd's Register vreest nu dat het schip zal breken. 'Het maximale buigingsmoment overschrijdt de geschatte weerstandslimieten van het schip. Verergering van het weer of een oceaansleep zullen het schip in gevaar van breken brengen.'
Het schip zoekt een schuilplaats, maar zoals vaker bij dergelijke ongevallen is niemand er happig op om het schip te ontvangen. In dit geval weigeren Japan en Zuid-Korea onderdak. Sleepboten houden het schip op zee.
De Maritime Maisie had tijdens de aanvaring 30.000 ton acrylonitril aan boord, een chemische stof die wordt gebruikt voor de vervaardiging van plastic en die giftig en licht ontvlambaar is. Naar schatting is 4.000 ton daarvan al in zee of lucht terechtgekomen, of verbrand. Bij breken van het schip zou er nog eens 26.000 ton in zee terechtkomen. De bemanningsleden zijn in veiligheid gebracht. | TOBIAS PIEFFERS

OFFSHORE GAS

MOL investeert 3,9 miljard in offshore gas

Mitsui O.S.K. Lines gaat 3,9 miljard dollar investeren in diepzee gasproductie en transport om de winstgevendheid van het bedrijf te doen herleven. Dat zei executive officer Takeshi Hashimoto in een interview met Bloomberg.

Het bedrijf wil zijn aantal Floating Storage and Production Units (FPSO) tegen april 2020 verdubbeld hebben van vijf naar tien, zegt Hashimoto. Elke FPSO zal één tot anderhalf miljard kosten. MOL wil samenwerken met andere Japanse bedrijven om de kosten te delen.
MOL wil de enorme gasvraag in thuisland Japan gebruiken om de winst van het bedrijf te doen herleven. Sinds de ramp in Fukushima zijn alle kerncentrales stilgelegd en voorziet aardgas in de nationale energievraag. In oktober vorig jaar maakte MOL al plannen voor een eerste Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) bekend. Die wordt 345 meter lang en 55 meter breed en zal in staat zijn om 263.000 kubieke meter LNG op te slaan. De faciliteit gaat dienen als importterminal en komt vier kilometer voor de kust van Montevideo, Uruguay te liggen. Vanaf daar gaat het gas via een onderzeese pijpleiding naar wal.
'Diepzee-investeringen zijn de nieuwe highlight van MOL's strategie', zegt Hashimoto. 'Er is in die markt minder concurrentie vanwege de hoge investeringskosten en technische kunde'. | TOBIAS PIEFFERS

KORT

Belgisch Transporteur van het Jaar is Lux

WEGVERVOER
Lux Transport uit het Vlaamse Borgloon is uitgeroepen tot Belgisch Transporteur van het Jaar 2014, in een verkiezing van het vakblad *Truck & Business*. Het bedrijf valt op door zijn 'uitstekend beheer, zijn marktbenadering, zijn sociale aanpak en zijn drang naar vernieuwing inzake veiligheid en milieu'. Lux Transport is een zestig jaar oud familiebedrijf met 85 medewerkers, 65 trekkers en 120 opleggers. Het biedt dagelijkse ritten in de Benelux, Frankrijk en Duitsland.

Expediteurs zien forse vrachtgroei in Benelux

DE MARKT
Expediteurs voorzien voor de komende maanden toenemende vrachtvolumes in Europa. In december en januari bleven de volumes ongeveer gelijk. Opvallend is het optimisme over de Benelux. De verwachtingsindex voor de maand maart van de European

Freight Forwarding Index van Danske Bank steeg hier naar 92%, wat betekent dat het overgrote deel van de marktkenners op stijgende vrachtvolumes rekent.

Zwatra neemt zwaar transport DDM over

WEGVERVOER
Zwatra uit Delft neemt de activiteiten in het zwaar transport over van DDM uit De Meern. De overname omvat 21 trekkende en 30 getrokken eenheden en 25 personeelsleden. DDM is actief in het vervoer van bouwketen en zware heistellingen en in het al dan niet begeleid transport van groot materieel. Zwatra heeft door de overname een tweede vestiging in Nederland en beschikt over 65 trekkers, 100 getrokken eenheden en 96 werknemers.

Eerste LNG-bunkering in Zeebrugge

SCHEEPVAART
In de haven van Zeebrugge heeft voor het eerst een zeeschip LNG gebunkerd. Het ging om de sleepboot 'Borgøy', die op weg was van Turkije naar Noorwegen. De 'Borgøy' is de eerste sleper ter wereld

die volledig op vloeibaar aardgas vaart. Het schip is eigendom van het Noorse Buksér og Berging. Op weg naar Noorwegen maakte de sleper een tussenstop in Zeebrugge en werd die door een LNG-tankwagen van nieuwe brandstof voorzien.

KORT

WDP ziet resultaat bijna 15% stijgen

WAREHOUSES

Logistiek vastgoedontwikkelaar WDP zag de bezettingsgraad van zijn panden in de Benelux vorig jaar licht toenemen: van 97,3 naar 97,4%. Het netto courante resultaat steeg met liefst 14,4%, om uit te komen op 59,6 miljoen euro. Per aandeel was dat 3,85 euro tegenover 3,67 euro in 2012. De duur van het gemiddelde huurcontract kwam in 2013 uit op 7,3 jaar. WDP bouwt nu voor postorderbedrijf en internetwinkelier Wehkamp in Zwolle een nieuw distributiecentrum.

Britse vrachtautotol op 1 april van start

WEGVERVOER

De 'HVG Levy', de nieuwe heffing op Britse wegen voor vrachtauto's zwaarder dan 12 ton, wordt 1 april ingevoerd. Er wordt betaald voor het aantal dagen dat het voertuig in Groot-Brittannië verkeert. Buitenlandse vervoerders moeten vooraf betalen voor het aantal dagen waarop hun voertuigen zich in Groot-Brittannië bevinden. De nieuwe tol kost voor een standaard trekker met oplegger tien pond per dag.

Fataal ongeval bij Euromax

BINNENVAART

Bij containerterminal Euromax op de Maasvlakte is de schipper van een binnenvaartschip om het leven gekomen, doordat 'een stuk staal' uit een containerkraan op het schip terechtkwam. Daarbij raakten ook de vrouw van de schipper en een terminalwerker gewond. Het binnenvaartschip 'Fryslân' lag tegen een zeeschip aan en werd afgehandeld op het moment van het ongeval. De Inspectie SZW stelt een onderzoek in naar de toedracht.

DAF voorziet groei buiten Europa

WEGVERVOER

Vrachtwagenfabrikant DAF verwacht dit jaar opnieuw een sterke groei van de verkopen op de opkomende markten buiten de Europese Unie. Die zullen de krimp van de Europese markt dit jaar echter nog niet volledig weten te compenseren, stelt topman Harrie Schippers. Hij verwacht dit jaar 20% meer trucks te verkopen buiten de EU. Die verkopen namen vorig jaar al met 13% toe, tot 9400 vrachtwagens. DAF behaalt nu ruim 15% van zijn omzet buiten de EU.

'Gevolgen vallen wel mee'

DERDE SPOOR Capaciteitsverlies Betuweroute kleiner dan gedacht

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu vindt het 'veel te vroeg' voor de conclusie dat de spoorsector schade lijdt door de bouw van het derde aansluitspoor op de Betuweroute.

FOTO KEYRAIL

Staatssecretaris Mansveld (links), geflankeerd door Keyrail-directeur Cees Tommel, was deze week te gast op Kijfhoek.

Dat antwoordde voorzitter Eric Bezem van de stuurgroep 'Derde Spoor' in het 'Spoorcafé' van Rail Cargo Information op kritische vragen uit de sector over het project. Volgens hem wordt binnen die stuurgroep alles in het werk gesteld om een pakket maatregelen te ontwikkelen om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Op een provocerende vraag van 'spoorgoeroe' Rob Spierings antwoordde hij dat er geen plannen zijn om alvast een noodfonds in het leven te roepen.

Tijdens de bouw van het derde spoor op het traject Emmerich-Oberhausen zal er frequent maar één spoor beschikbaar zijn, waardoor ook de capaciteit op de Betuweroute beperkt zal zijn. Volgens Bezem lijken de gevolgen mee te vallen: 'Het zag er naar uit dat er tijdens enkelsporigheid maar twaalf treinen per dag overheen kunnen, maar dat blijken er in 2016 veertig te zijn en vanaf het jaar daarop 25.'

Belangrijkste maatregel blijft het verleggen van een deel van de treinen naar de Brabantroute, die bij Venlo de grens overgaat. Daar mag echter maar een beperkte hoeveelheid gevaarlijke lading overheen, zoals is geregeld in het Basisnet Spoor. Bezem verwacht niet dat daar verandering in komt. 'De kans is erg klein dat de politiek meegaat met voorstellen om het Basisnet weer aan te passen.'

'Gewoon open'

Hij wees er verder op dat de Betuweroute tijdens de bouwperiode tot 2022 drie van de vier weken 'gewoon open' is. Voor de hand liggende oplossing is om zoveel mogelijk volume in die weken te verwerken en in de vierde week zoveel mogelijk volle treinen en zo min mogelijk losse locomotieven over het traject te sturen. Verder benadrukte Bezem dat vervoerders zo snel mogelijk moeten melden wanneer ze gereserveerde capaciteit niet gebruiken, zodat die door andere vervoerders benut kan worden. Andere mogelijke maatregelen zijn onder meer het omleiden van passagierstreinen en het benutten van andere grensovergangen voor goederenvervoer naar Noord- en Zuid-Europa.

> 'Weinig kans dat er meer gevaarlijke stoffen via Venlo grens over mogen.'

Tijdens een bezoek aan beheerder Keyrail van de Betuweroute heeft staatssecretaris Wilma Mansveld laten weten blij te zijn met de invoering van het systeem Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS) voor het spoorvervoer in Nederland. Daarmee is voortaan precies bekend welke en hoeveel gevaarlijke stoffen zich op een spooremplacement bevinden. Ze noemde het 'goed nieuws' dat hulpdiensten dankzij IGS sneller een aanvalsplan kunnen maken bij de bestrijding van een incident.

IGS is gezamenlijk ontwikkeld door ProRail, Keyrail en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). De sector voldoet daarmee aan de wettelijke verplichting om te allen tijde volledige en juiste informatie te kunnen leveren over wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen.

Ethanolbrand

Die verplichting volgde op de enorme ethanolbrand drie jaar geleden op Kijfhoek, waarbij twee wagons uitbrandden. Het duurde toen geruime tijd voordat de brandweer een beeld had van de lading in die en andere wagons. Keyrail, beheerder van de Betuweroute, is begin 2014 gestart met IGS, dat 'op basis van kennis en ervaring de komende jaren verder wordt geoptimaliseerd'.

ROB MACKOR

AMSTERDAM

Ter Haak Groep wist verlies meer dan te halveren

De Amsterdamse Ter Haak Groep wist het verlies over 2012 met meer dan de helft terug te dringen van 5,7 miljoen euro naar 2,3 miljoen euro. De omzet bleef nagenoeg gelijk aan 2011 met 43,3 miljoen euro.

Dat blijkt uit de voorlopige jaarrekening over 2012 die het familiebedrijf onlangs heeft gedeponeerd. Het is het resultaat van onder meer een forse kostensanering, waarbij het personeelsbestand werd teruggebracht via desinvesteringen en reorganisatie bij de kernbedrijven United Stevedoring Amsterdam (USA) en Barge Company Amsterdam (BCA), van 159 naar 120. Los van het verminderen van de personele bezetting werden overheadfuncties bij het management via vrijwillige vertrekregelingen weggesaneerd.

Bij de overslag was 2012 naast het verminderen van de schuldposities vooral 'een jaar van consolideren van bestaande posities waarbij verbetering van de winstgevendheid' werd nagestreefd. 'Dat beleid heeft nog niet tot de gewenste resultaten geleid', schrijft Bredius. 'Ofschoon de omzet daarbij redelijk op peil is gebleven, is vooral door margedruk bij de USA terminal en de intermodale activiteiten van BCA de winstgevendheid niet op niveau', stelt hij.

Kredietlijn

Ter Haak schrijft dat in 2013 het aantal vaste banen verder is afgebouwd via het afstoten van bedrijfsonderdelen en door het gebruik van meer tijdelijke arbeidskrachten in de pieken. Daarnaast verwacht de directie voor 2014 jaar met de 'overgebleven entiteiten' de omzet te kunnen handhaven op hetzelfde niveau als voorgaande jaren. De winstgevendheid moet daarnaast verder worden verbeterd 'middels verdere aanscherping van de kosten'.

De langlopende en kortlopende schulden lagen in 2012 op ruim 25 miljoen euro, op een groepsvermogen van 4,5 miljoen euro. Deze sterk via externe middelen gefinancierde balans is onder meer door de verkoop van onderdelen in 2013 afgebouwd, maar een precies beeld wordt daarover in de cijfers van 2012 nog niet gegeven. Wel is duidelijk dat Rabobank de geldkraan deels heeft dichtgedraaid. Zo werd een kredietlijn (rekening-courantfaciliteit) van 6,8 miljoen euro voor 2012 in 2013 opgezegd. | JOHN VERSLEIJEN

DE KWESTIE

Het is langzamerhand overduidelijk dat de verhoging van de Nederlandse dieselaccijns een averechts effect op de schatkistinkomsten heeft. Er wordt massaal in het buitenland getankt. Ook wegvervoerders proberen op die manier iets van hun concurrentiepositie te redden. Den Haag gaat de zaak nu onderzoeken.

Haagse loodgieter haast zich niet

WEGLEKEFFECT **Staatssecretaris Wiebes onderzoekt gevolgen accijnsverhoging diesel. Uitslag pas in mei?**

Het kabinet onderzoekt nog tot mei wat het effect is van de verhoging van de dieselaccijns. Het bedrijfsleven kent dat effect al: de schatkist loopt inkomsten mis.

Doe het niet, riep de transportsector vorig jaar oktober in koor. Het kabinet had een verhoging van de dieselaccijns met drie cent aangekondigd per 1 januari dit jaar. Die verhoging zou voor het Nederlandse bedrijfsleven 'funest' zijn, waarschuwden verladersorganisatie EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN). Niet alleen zou het de concurrentiepositie van Nederlandse vervoerders in Europa verder aantasten. Ook zouden pomphouders in de grensstreken veel klandizie mislopen en zouden wegvervoerders waar mogelijk over de grens hun tanks volgooien.
In november kwam de reactie van toenmalig staatssecretaris van Financiën Frans Weekers. De oppositie in de Tweede Kamer - PVV, CDA en SP voorop - maakte zich net als het wegvervoer grote zorgen over dit 'weglekeffect': doordat burgers en vooral vervoerders massaal over de grens gaan tanken, wordt de meeropbrengst die het kabinet zich van de accijnsverhoging voorstelde, uitgehold. Inmiddels had onderzoeksbureau Ecorys al wat berekeningen gemaakt. Door het over de grens tanken zou de schatkist op jaarbasis 165 miljoen euro aan accijnsinkomsten gaan mislopen. Dit op een geraamde extraopbrengst van de accijnsverhoging op diesel en lpg samengenomen van 230 miljoen euro.

Evalueren

Weekers beloofde de Kamer de accijnsverhoging na een half jaar, dus in de loop van juni, te zullen 'evalueren'. Hij zou in de tussentijd 'de vinger aan de pols houden'. Hij toonde alvast begrip voor de zorgen van pomphouders in de grensstreken en erkende dat er inderdaad een weglekrisico bestond.
In het dossier van de accijnzen op motorbrandstoffen had het kabinet slechts één concessie gedaan. De eerder aangekondigde accijnsverhoging op LNG - in lijn met die op LPG - werd onder grote druk van het Nationaal LNG-Platform ingetrokken. Die accijns zou van 18 naar 31 cent zijn verhoogd, wat dodelijk zou zijn voor de pogingen om het gebruik van deze zeer schone brandstof te bevorderen. Dit terwijl Nederland met de introductie van LNG een voorsprong zou hebben op menig ander Europees land. Deze accijnsverhoging kwam er dus niet, maar die voor diesel, met drie cent en daaroverheen nog één cent als gevolg van de BTW-verhoging van 19 naar 21%, bleef onverkort gehandhaafd. In wezen werd diesel vijf cent duurder, aangezien er ook nog een automatische inflatiecorrectie op de prijs werd toegepast.
Het tweede bedrijf speelt zich nu af. Sinds 1 januari behoort Nederland tot de duurste landen in Europa waar het de dieselprijs betreft, voor het eerst is de diesel er ook duurder dan in Duitsland. Exclusief BTW kostte een liter op 18 februari 1,251 euro. In België was diesel vijf cent goedkoper, in Duitsland inmiddels iets meer dan één cent. Ook in de meeste andere grote landen is diesel goedkoper; het goedkoopst (1,039 euro) kunnen we terecht in Luxemburg.

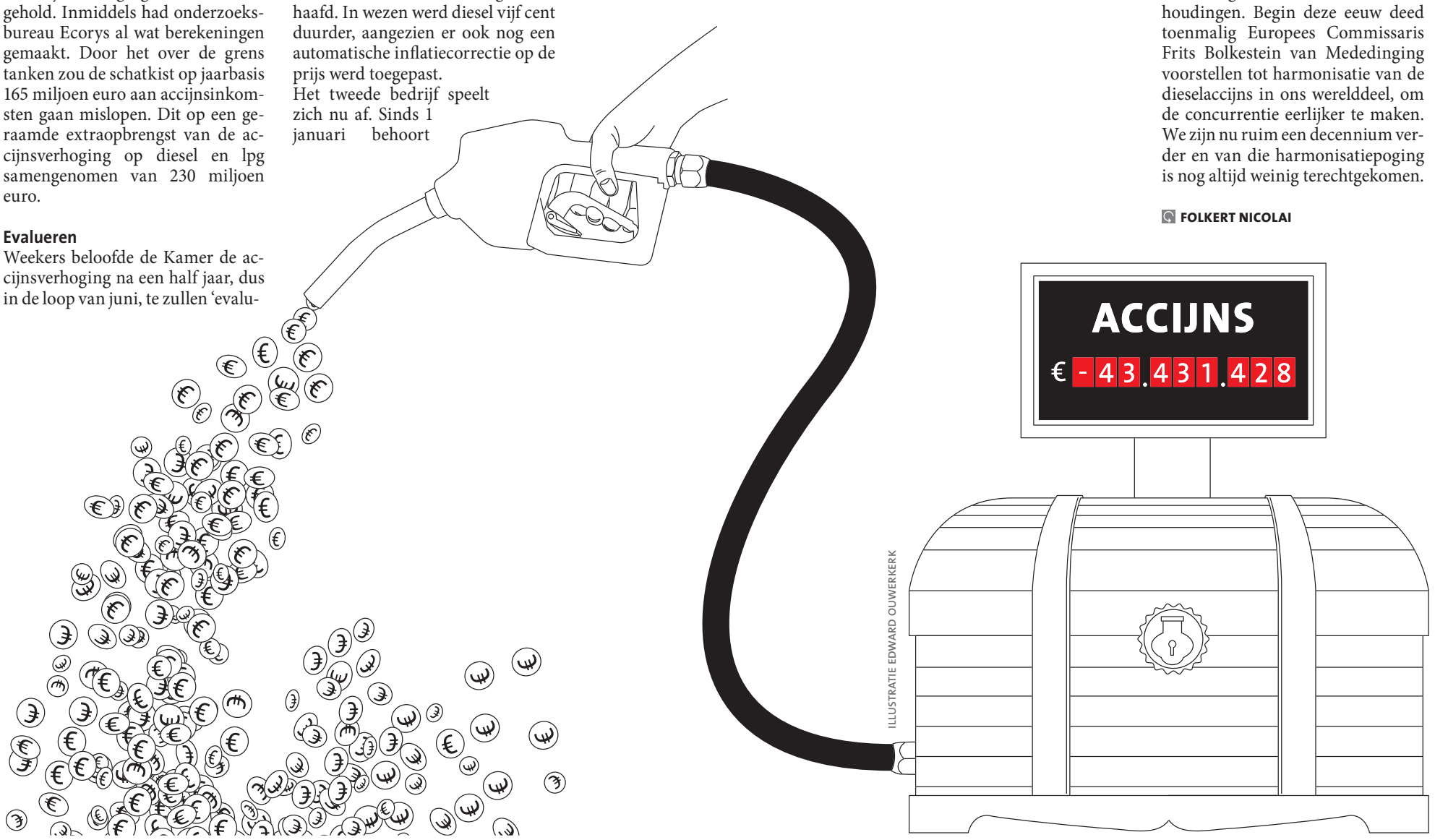
> 'De cijfers zien er niet mooi uit, maar het is de vraag of het klopt.'

Het loont dus, uiteraard voor internationale vervoerders, de tank in Duitsland of België vol te gooien. Bewoners in grensstreken zouden volgens recente berichten nu massaal in Duitsland en België tanken. Ook voor wegvervoerders die alleen op de binnenlandse markt actief zijn, maar nabij de grens zijn gevestigd, is dat soms een optie.
Begin deze maand berekenden de brancheorganisaties Bovag en Nove, op grond van een representatieve steekproef onder pomphouders, dat de dieselafzet in Nederland in de maand januari met 10,6% was afgenomen in vergelijking met dezelfde maand een jaar eerder. Pomphouders binnen vijf kilometer van de grenzen met Duitsland en België zagen hun dieselverkopen zelfs met bijna een kwart dalen. Op een afstand van twintig kilometer van de grens bedroeg de daling altijd nog bijna 17%.

België

Daar kwam een onderzoek van TLN onder de leden overheen. De conclusie daarvan was dat Nederland dit jaar 180 miljoen euro aan accijnsinkomsten op diesel misloopt. Veel TLN-leden zouden nu vooral in België tanken, waar diesel nu al met al twaalf cent goedkoper zou zijn dan in Nederland. Gehoopt werd door de regering op 230 miljoen euro aan extra accijnzen, maar dat bedrag moet dus ernstig worden gerelativeerd. Het bedrag aan 'weglekkende' accijnsinkomsten lijkt zelfs nog iets hoger dan wat Ecorys vorig jaar al berekende.
De opvolger van de opgestapte staatssecretaris Weekers, Eric Wiebes, is er nog niet van overtuigd dat de berekeningen correct zijn. 'Die cijfers zien er niet mooi uit en het is een serieus signaal, maar het is de vraag waar het allemaal door komt en of het klopt.' Het onderzoek daarnaar wil Wiebes in mei aanstaande hebben afgerond, zei hij vorige week na afloop van de ministerraad.
TLN-voorzitter Arthur van Dijk is hoopvol gestemd. Wiebes lijkt gevoelig voor het pleidooi om de accijnsverhoging te heroverwegen. Maar wat Van Dijk betreft zou hij dat beter vandaag kunnen doen dan pas over enkele maanden. Overigens heeft Wiebes, in geval de accijnsverhoging inderdaad zou worden teruggedraaid, wel andere lastenverhogingen ter compensatie aangekondigd.
Een intrekking van de accijnsverhoging zou niet uniek zijn in de historie. Het vierde kabinet-Balkenende bijvoorbeeld maakte een accijnsverhoging voor alcohol, die dateerde uit 2005, ongedaan. Die verhoging leidde zeker niet tot een geringere alcoholconsumptie, maar wel tot massale inkopen van dranken over de grens.
De politiek heeft altijd geworsteld met de forse verschillen in de accijnshoogte in de lidstaten van de Europese Unie. Die veroorzaken in het Europa zonder grenzen flinke verstoringen in de concurrentieverhoudingen. Begin deze eeuw deed toenmalig Europees Commissaris Frits Bolkestein van Mededinging voorstellen tot harmonisatie van de dieselaccijns in ons werelddeel, om de concurrentie eerlijker te maken. We zijn nu ruim een decennium verder en van die harmonisatiepoging is nog altijd weinig terechtgekomen.

FOLKERT NICOLAI



ILLUSTRATIE EDWARD OUWERKERK

ARBEIDSMARKT

UWV voorziet meer banen in transport

Voor het eerst in jaren zal de werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag in Nederland dit jaar niet verder krimpen. Het aantal banen blijft ongeveer gelijk. Volgend jaar gaat de werkgelegenheid zelfs groeien.

Dat voorspelt uitkeringsinstantie UWV in een sectoranalyse, waarin zowel het goederenvervoer als het personenvervoer wordt behandeld. Op termijn wordt als gevolg van de vergrijzing een toename van de vraag naar nieuw personeel voorzien.
Vorig jaar waren er 400.000 personen werkzaam in vervoer en opslag. Dat zijn er 13.000 minder dan in 2007, toen de economische crisis op uitbreken stond. Sinds 2005 heeft de werkgelegenheid in vervoer en opslag zich minder gunstig ontwikkeld dan in veel andere sectoren.
Positieve uitzonderingen op dat beeld waren de logistieke dienstverlening en op- en overslag, met name in de havens. De daling van de werkgelegenheid deed zich voor in het beroepsgoederenvervoer, maar ook in het personenvervoer en de zee- en luchtvaart.

Stabilisatie
Voor dit jaar voorspelt het UWV een stabilisatie. In de jaren 2015 tot en met 2018 mag op een stijging van het aantal arbeidsplaatsen worden gerekend. In 2018 zullen er in vervoer en opslag 430.000 mensen werkzaam zijn, 30.000 meer dan vorig jaar. Het betreft 390.000 werknemers en 40.000 ondernemers.
De groei zal zich voordoen in het beroepsgoederenvervoer, het personenvervoer, met name met touringcars, en de binnenvaart. Ook in de logistieke dienstverlening en in de havens zal het aantal banen blijven toenemen. In de zeevaart en het spoorvervoer is voorlopig geen banengroei te voorzien.
Daalde de werkgelegenheid in deze sector de laatste jaren, het aantal erin werkzame bedrijven nam juist sterk toe. Dat kwam vooral doordat er veel zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers) bijkwamen. Hun aantal steeg tussen 2015 en 2013 met niet minder dan 35%.

Vacatures
Het aantal ontstane vacatures bedroeg in het topjaar 2007 48.000, maar daalde naar 25.000 nu. Voor dit jaar wordt weer een stijging verwacht, oplopend tot 36.000 per jaar in de jaren 2015 tot en met 2018. Door sterk toenemende eisen van werkgevers op het gebied van technische competentie en talenkennis zullen laagopgeleiden steeds meer moeite hebben met succes op functies te solliciteren. Die functies zijn eerder geschikt voor mensen met een hogere mbo-opleiding.
Over het geheel genomen zijn er in vervoer en opslag per vacature ruim voldoende werkzoekenden. Maar voor sommige beroepsgroepen is de arbeidsmarkt krap, zoals schipper binnenvaart, stuurman kleine handelsvaart, kapitein sleepdienst, transportplanner, vrachtautochauffeur, bezorger, koerier, lader, losser, magazijnknecht, postexpediteur en postbesteller. In sommige gevallen gaat het om bijbanen waarop geen WW'ers reflecteren. | FN

Europa wil de 'cloud'

BULLWHIP Nauwkeurige en veilige gegevensuitwisseling van alle spelers in

De Europese Unie heeft de oorlog verklaard aan de 'bullwhip', het opslingereffect in logistieke ketens. Maar hoe krijg je actoren in die ketens tot betere samenwerking?

Wie bedrijfsgegevens aan de 'cloud' toevertrouwt, weet niet zeker dat die niet op straat

De 'cloud', die denkbeeldige wolk waarin bedrijven gegevens kunnen opslaan en waaruit ze computerprogramma's kunnen betrekken zonder die zelf te hoeven aankopen, heeft zowel grote voor- als nadelen. De voordelen spreken voor zich. De gebruiker van de cloud hoeft zelf geen grote servers meer te laten draaien voor de opslag van data.
Dat doet een operator voor hem via de cloud, voor een klein deel van de prijs die een bedrijf kwijt is als het dat zelf doet. De cloud geeft ook gemakkelijk en goedkoop toegang tot appplicaties die een bedrijf wel nodig heeft, maar bij voorbaat weinig zal gebruiken. En de cloud bevat een schat aan goed toegankelijke gegevens, waarmee de bedrijfsvoering enorm kan worden verbeterd.
Veel bedrijven, ook in de sector transport en logistiek, zijn daarom in het afgelopen decennium waarin cloud computing in opmars was, op deze nieuwe manier van computeren overgestapt. Maar daar zit ook een ernstig nadeel aan. Men kan er namelijk niet zeker van zijn dat de in de computerwolk opgeslagen gegevens privé blijven. Ze kunnen in handen komen van zakelijke partners, in die van de cloud operator met wie het bedrijf in zee is gegaan, of erger: in die van de concurrent.
De Europese Unie begon vorig jaar een groot onderzoeksproject om de cloud veiliger te maken. Het doel van het project 'Practice' is technische standaarden te ontwikkelen die het bedrijven mogelijk maken data aan de imaginaire wolk toe te vertrouwen zonder dat ze op straat komen te liggen. Daaraan doen vertegenwoordigers mee van de wetenschap en van bedrijven zoals SAP en Intel. Het onderzoek moet eind 2016 zijn afgerond. Dan moet er dus een soort veiligheidsslot zijn ontwikkeld dat bedrijven in staat stelt via de wolk vrijelijk met elkaar te communiceren, software met elkaar te delen maar ook voor elkaar geheim te houden wat men niet met de ander wil delen.

Logistieke ketens
Professor Richard Pibernik van de universiteit van Würzburg is één van de logistieke experts in de groep geleerden die aan Practice meewerkt. Volgens Pibernik zal de informatieuitwisseling in logistieke ketens zich in de toekomst voor een groot deel in de cloud voltrekken. Daar zal dus de gemeenschappelijke planning en het beheer van de keten plaatsvinden.

> Bedrijven maken niet graag bekend hoe groot hun voorraden zijn.

Maar als in de cloud de veiligheid van geheime informatie niet kan worden gewaarborgd, zal de communicatie over goederenstromen moeizaam blijven verlopen. Piber-

ERTS

China blijft Vale's megabulkers weren

China staat vanaf 1 juli bulkcarriers met een capaciteit groter dan 250.000 deadweight ton (dwt) niet toe om af te meren in zijn havens. Het land houdt zo een ban op Vale's megabulkers in stand.

Het Braziliaanse mijnbouwbedrijf Vale, dat voornamelijk erts exportert, heeft de zogenoemde Valemax-schepen speciaal laten bouwen om zijn grootste klant, ertsslurper China, te bedienen. De schepen hebben een capaciteit van 400.000 ton en verminderen de transportkosten richting China met een derde. Vale kan daardoor beter concurreren met de Australische rivalen Rio Tinto en BHP Billiton, die qua transport een veel kleinere afstand hoeven te overbruggen. De schepen zijn gebouwd op Chinese werven en gedeeltelijk gefinancierd door de Chinese internationale ontwikkelingsbank. Toch besloot China in januari 2012, een maand na dokking van de eerste Valemax in China, om de schepen te bannen door een maximumcapaciteit te stellen aan bulkcarriers die in het land willen afmeren. De grens werd getrokken op 350.000 ton laadcapaciteit, de Valemax-schepen zijn de enige schepen die groter zijn.
China noemde veiligheid als reden voor de ban. Eén van de schepen raakte tijdens zijn eerste belading beschadigd. In werkelijkheid echter moet de ban de Chinese bulkreders beschermen. Het schaalvoordeel dat de Valemaxen geven zou de vrachtprijzen in de gehele industrie doen dalen. Met de verlaging van de maximumcapaciteit verzekert China het wegblijven van de megabulkers.
De Chinese staalindustrie sprak kort na de ban haar steun voor Vale uit, de staalmakers zijn gebaat bij de lagere vrachtprijzen.
Er varen in totaal 30 Valemax-schepen rond, een deel daarvan is eigendom van Vale. Om toch erts naar China te blijven verschepen heeft het mijnbedrijf in februari 2012 een overslagstation op de Filipijnen gebouwd. Daar wordt het erts vanuit de Valemaxen overgeslagen in kleinere schepen die het vervolgens naar China brengen. Het bedrijf bouwt ook een tussenstation in Maleisië dat binnenkort in bedrijf wordt genomen.
Vale zegt door de ban 2 à 3 dollar per ton ijzererts te verliezen, meldt Reuters. De ban zal niet eeuwig voortduren. Verschillende havens in China worden voorbereid om de schepen, die 23 meter diep steken, te kunnen ontvangen. Volgens officials van Vale vereist de acceptatie van de megabulkers geduld, aldus Reuters. | TOBIAS PIEFFERS

veiliger maken

de logistieke keten moet het 'opslingereffect' tegengaan

BEELD EDWARD OUWERKERK

terechtkomen. Een Europese studie moet dat veranderen.

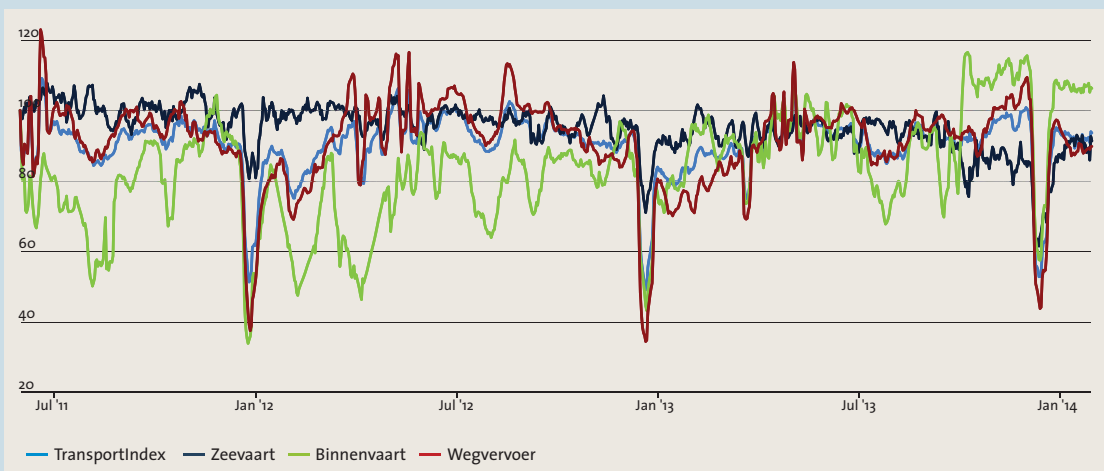
nik: 'Zo heeft geen enkele leverancier er belang bij dat het door hem beleverde bedrijf in de cloud kan zien dat hij over een extreem grote voorraad beschikt. Dat zou de koper er immers toe kunnen brengen de prijs een beetje te drukken.' Omgekeerd gunnen producenten derden niet graag een blik in hun orderboeken.

Opslingereffect

De mathematische modellen die Pibernik nu helpt ontwikkelen om openbare en geheime informatie in de cloud van elkaar te scheiden, moeten ook een fenomeen helpen tegengaan dat in logistieke ketens dikwijls kan worden waargenomen: de 'bullwhip', of wel het opslingerverschijnsel in voorraden onderweg.
In logistieke ketens gaat het erom de vraagontwikkeling binnen de keten en aan het einde ervan juist te voorspellen. Merkwaardig genoeg kan een zeer geringe vraagtoe- of -afname aan het einde van de keten, bij de consument, veel grotere effecten hebben naarmate we naar de voorkant van de keten gaan. Dit komt omdat spelers in de keten onderweg iets grotere voorraden zullen willen aanhouden als de consument een fractie meer van het product lijkt te gaan afnemen. Vlak voor de consument wordt veiligheidshalve de voorraad dus al iets verhoogd, dáárvoor nog iets extra en dáár weer voor nog een beetje meer. Het resultaat is dat de producent aanzienlijk meer voorraad zal moeten aanleggen en ook veel meer moet produceren. En er is het omgekeerde effect, waarbij een kleine vraagdaling bij de consument tot forse afbouw van voorraden elders in de keten leidt.
Het door de econoom Jay Forrester in 1961 voor het eerst beschreven verschijnsel kan forse nadelige gevolgen hebben voor de bedrijfswinst. Volgens sommige schattingen kan het resultaat wel met 30% worden aangetast, doordat producent en tussenhandel grotere voorraden moeten aanhouden, daarvoor ook over meer opslagruimte moeten beschikken en niet efficiënt omgaan met transportcapaciteit.
Dit opslingereffect valt alleen te verminderen door zeer nauwkeurige communicatie van alle spelers in de keten. Het cloudonderzoek van Practice zal helpen de juiste informatie veilig uit te wisselen zonder bedrijfsgeheimen te verraden.
Afgezien van die bullwhip zal het onderzoek ook de alledaagse logistiek vooruithelpen. Die moet het immers, met steeds kortere bestel- en levertijden, ook van steeds accuratere informatieuitwisseling tussen de spelers in de keten hebben. Daartoe is de cloud het aangewezen middel, maar ook hier geldt dat wat privé is privé moet blijven.
De doelen van het onderzoek zijn de ontwikkeling van methoden om de vertrouwelijkheid van gegevens te bewaken door versleuteling daarvan en de ontwikkeling van een nieuwe variant van de huidige cloud met hogere niveaus van gegevensbescherming. Uiteindelijk moet dat ertoe leiden dat bedrijven nog massaler en voor meer doeleinden met de cloud gaan werken, maar wel met een hogere veiligheid.
Voor het onderzoek, waaraan de Technische Universiteit Eindhoven en de Katholieke Universiteit Leuven meedoen, heeft de Europese Commissie ruim tien miljoen euro over. Pibernik krijgt voor zijn deel van het onderzoek 335.000 euro.

FOLKERT NICOLAI

GEEN ENKEL TEKEN VAN VERZWAKKING TRANSPORTCONJUNCTUUR



De Transportindex wist het relatief hoge niveau de afgelopen week goed vast te houden. De algemene index steeg anderhalve punt tot 93,51. Dat was vijf punten meer dan vorig jaar rondom dezelfde tijd. De laatste twee weken is de index bijna drie punten gestegen. De deelindex voor het wegvervoer steeg bijna twee punten tot 89,71. Dat was zelfs bijna twaalf punten hoger dan de stand van twaalf maanden geleden. Ook de binnenvaart draait nog steeds op volle toeren. De opgang die vorig jaar oktober inzette, houdt nog steeds aan. De deelindex voor deze modaliteit bereikte begin deze week een waarde van 106,23, ongeveer het peil van de laatste vier weken. De binnenvaartindex staat daarmee een kleine dertien punten hoger dan een jaar terug.

De Transportindex is een initiatief van Nieuwsblad Transport, Wolters Kluwer Transport Services/Teleroute, Royal Dirkzwager, NDW en Panteia/NEA. Volg de Transportindex dagelijks via www.transportindex.nl

EXPRESVERVOER

FOTO TNT

TNT legt accent voor de toekomst op wegvervoer

TNT Express wil zijn resultaten de komende jaren verbeteren door zich meer te richten op de uitbouw van het Europese wegvervoernetwerk.

Dat meldde het internationale koeriersbedrijf bij de presentatie van de jaarcijfers over 2013, die een verlies van 122 miljoen euro lieten zien.
Volgens topman Tex Gunning van TNT Express is het eigen European Road Network (ERN) niet alleen de meest winstgevende divisie bij de koerier, maar ook het onderdeel waar de Nederlandse expresvervoerder qua marktbereik nog een voorsprong heeft op de concurrentie van UPS, FedEx en DHL.
Daarnaast is het grondvervoer goedkoop vergeleken bij het expresproduct door de lucht, waar TNT ook nog kampt met een relatief oude vrachtvloot, hoge kosten en dalende tarieven. TNT ERN is al enige tijd bezig met proeven om binnen een straal van 800 kilometer zendingen binnen 24 uur af te leveren over de weg. Het is vooral in dat segment, waar de koerier zich tevens kan richten op de hogere gewichtsklasse. Daar kan de Nederlandse vervoerder de concurrentie nog pijn doen. Bij de verdere expansie zal de expresvervoerder zich tevens richten op de seauto-industrie, de gezondheidszorg en high-tech en opdrachtgevers in het midden- en kleinbedrijf.
ERN, het oude IPEC, is actief in veertig Europese landen en beschikt over negentien internationale sorteercentra en 550 landelijke depots. TNT Express zegt de komende tijd meer geld te steken in de uitbouw van dit netwerk in het segment 'day definite' en 'grensoverschrijdende besteldiensten'. Details daarover verwacht de directie in de tweede helft van dit jaar te kunnen geven.
Volgens Gunning betekent de versterkte focus op de uitbouw van het wegvervoernetwerk niet dat het bestaande Europese luchtvrachtnetwerk vanuit de Waalse luchthaven van Luik zal worden afgebouwd. 'Dat is en blijft naast het Roadnetwerk het hart van onze Europese dienstverlening. Relatief verwacht ik dan ook geen verschuiving van lucht naar weg.' Daarnaast ziet TNT Express af van de verkoop van zijn twee B747-400ERF's. De vrachtvliegtuigen blijven onder meer actief op China, aldus de directie. Op de waarde van de vrachtvliegtuigen is wel bijna honderd miljoen euro afgeschreven in de boeken, blijkt uit het jaarverslag. De twee kostbare freighters, die bijna twee jaar in de etalage hebben gestaan, vertegenwoordigen volgens TNT nog een boekwaarde van 144 miljoen euro.

Verlies

In het vierde kwartaal zag TNT Express de omzet met bijna 5% dalen tot 1,7 miljard euro. De voor wisselkoersen aangepaste operationele winst verbeterde met 31% tot 76 miljoen euro. TNT Express boekte een nettowinst van 32 miljoen euro, terwijl een jaar eerder een verlies van 148 miljoen euro werd geïncasseerd.
Voor het gehele fiscale jaar 2013 nam de omzet van TNT met circa 5% af tot 6,7 miljard euro. Het nettoverlies steeg met 42% tot 122 miljoen euro.
TNT zag de winstgevendheid in Europa in het vierde kwartaal toenemen. Alleen de Italiaanse en de Britse markt blijven slecht presteren. In Groot-Brittannië verloor het bedrijf een groot contract in de fashionlogistiek, terwijl er in Italië sprake was van een daling van het aantal zendingen met 25%. In deze Zuid-Europese markt heeft TNT nu afscheid genomen van verliesgevende klanten met slecht renderende kleine zendingen en gekozen voor het zwaardere vrachtsegment. In Zuidoost-Azië stabiliseerde het resultaat, maar blijft het bedrijf last hebben van moeilijke marktomstandigheden.
TNT werkt sinds vorig jaar aan een reorganisatie die eind 2015 voor 240 miljoen euro aan besparingen moet opleveren. Daarnaast wordt de mondiale organisatie aangepast, waarbij de activiteiten worden ondergebracht in drie divisies: Domestics (Frankrijk, Italië, Groot-Brittannië, Brazilië en Pacific), International Europe (waaronder de Benelux en Duitsland) en International AMEA (Azië, Midden-Oosten en Afrika). Deze nieuwe structuur moet meer focus geven op de winstgevendheid van de logistieke activiteiten, aldus de directie. | JOHN VERSLEIJEN

Lonken naar Constanta

De strijd om de Roemeense haven van Constanta is nog niet beslist. Deze zomer rondt Havenbedrijf Rotterdam eindelijk een haalbaarheidsonderzoek af. Maar inmiddels zijn er, na een periode vol politieke strubbelingen, kapers op de kust.

Eind januari bracht Frans Timmermans een bezoek aan Roemenië. De minister van Buitenlandse Zaken kreeg een vraag van Radio România: welke intenties heeft Nederland met de haven van Constanta? Wil Havenbedrijf Rotterdam zich gedeeltelijk inkopen in Constanta of het private beheer op zich nemen?
Timmermans antwoordde als volgt: 'Het is niet aan ons, de Roemeense autoriteiten beslissen over de toekomst van de haven van Constanta. Wat wij willen is onze ervaring in de logistiek, transport en organisatie van een haven overbrengen. Rotterdam is er klaar voor om dit te doen voor Constanta, en dat zou voordelig zijn voor beide havens. Rotterdam is aan de ene kant van Europa en Constanta aan de andere – en samen leveren zij de noodzakelijke logistieke infrastructuur die ons door Europa navigeert.'
Met Constanta, de diepzeehaven aan de Zwarte Zee en de oostgrens van de Europese Unie, zou Havenbedrijf Rotterdam een Oost-West-as willen ontwikkelen. Dat zou de Nederlandse economie jaarlijks zo'n twee miljard kunnen opleveren, zo rekenden de Nederlands-Roemeense handelskamer en Dutch Romanian Network (DRN), het bilaterale ondernemersplatform, al voor.
Ja, er is belangstelling vanuit Havenbedrijf Rotterdam om samen te werken met Constanta, zo luidt de officiële lezing van Rotterdam. Nee, er is geen miljardeninvestering gedaan, dat verhaal wordt door woordvoerder Tie Schellekens bestempeld als 'lariekoek'. Maar, zo zegt Schellekens, er wordt wel binnenkort een haalbaarheidsonderzoek afgerond. 'Naar het zich nu laat aanzien, lijkt dit deze zomer eindelijk te gebeuren.'

Woelige jaren

De volgende stap in de relatie tussen de havens van Rotterdam en Constanta heeft lang op zich laten wachten. In april 2011 werd het Memorandum of Understanding getekend door Roger Clasquin, directeur van Port Rotterdam International, met de haven van Constanta. Een eerste stap in een strategische relatie op de lange termijn tussen de twee havens, zo werd benadrukt. Minister Melanie Schultz van Haegen en haar toenmalige Roemeense ambtgenoot keken goedkeurend toe.
Maar al snel vervloog de vreugde en drie woelige jaren volgden. Nederland en Roemenië raakten in een conflict. De PVV, in 2012 nog gedoogpartner van het kabinet, deed denigrerende uitlatingen over de Roemenen. De uitspraken bereikten Boekarest, en Nederland verspeelde goodwill. En dan was er ook nog de kwestie-Schengen, waar Nederland zich profileerde als één van de kritische opponenten van een vrij personenverkeer voor de Roemenen binnen de Europese Unie. Gevolg: Nederland was de gebeten hond in Roemenië, en de gespannen relatie had zijn weerslag op de handelsbetrekkingen.
Tegenover *Nieuwsblad Transport* bevestigde een woordvoerder van de Rotterdamse havenbeheerder toen rekening te houden met vertraging in de onderlinge samenwerking als gevolg van anti-Nederlandse sentimenten. 'De zaak moet eerst weer betijen, maar daarna gaan we gewoon verder.' En directeur Clasquin gaf aan: 'We merken dat gesprekken op een laag pitje worden gezet.'
Een van de mensen die vreesden voor de toekomst was Gerard Kuijs, eigenaar van Ingenieursbureau Archicom en vicepresident van Dutch Romanian Network. 'De haven van Rotterdam verliest grip op het project in Constanta', zo sprak Kuijs in 2012 tegen Logistiek.nl. 'We merken zelfs dat de Roemenen gesprekken aanknopen met de haven van Hamburg. Dat is een hard gelag als je nagaat dat we vanuit Nederland al zeven jaar bezig zijn om de ondernemers in Roemenië op een hoger niveau te tillen op het gebied van logistiek en distributie.' Robin Martens, directeur van European Gateways Platform, zei in *Het Financieele Dagblad* van mening te zijn dat Nederland zich anders moest opstellen tegenover Roemenië, omdat er een kans was van tachtig procent dat Rotterdam naast het project zou grijpen om de haven te mogen herontwikkelen en te participeren in het beheer ervan.
Inmiddels denkt Kuijs dat 'de tijd de scherpe kantjes van de gespannen relatie heeft afgehaald'. 'Maar we weten dat ook de Chinezen momenteel praten met Roemenië over Constanta. Begrijpelijk. De politieke verhoudingen tussen Nederland en Roemenië zijn behoorlijk onder druk komen te staan. Al is de relatie tussen de havenbedrijven goed hoor, ik geloof niet dat daar ook maar enige vorm van animositeit speelt. Maar misschien wenst Constanta wel liever geld. Ik kan me voorstellen dat het erg verleidelijk is als een Chinese multinational 500 miljoen euro op tafel legt, of wanneer een sjeik uit Dubai zijn portemonnee trekt.'

Intermodaliteit

Kuijs kan het weten. Al bijna vijftien jaar komt hij in Roemenië. Met Archicom houdt Kuijs zich onder meer bezig met het logistieke ketenbeheer van het Zuidoost-Europese land en was hij in het verleden betrokken bij de komst van een tweede containerterminal.
Op de vloerbedekking van zijn kantoor heeft Kuijs een enorme kaart van Roemenië uitgerold. Allerlei transportlijnen zijn aangegeven, of ze nou al af zijn of nog in ontwikkeling. Intermodaal transport en goede doorvoerhubs zijn essentieel voor een goede verbinding van Roemenië met het Centraal- en West-Europese 'achterland'.
Hij pleit voor het optimaliseren van het achterland, het opstellen van de Roemeense regelgeving naar West-Europees model en het ontwikkelen van de haven van Constanta tot een Europese mainport. 'De white papers zijn af, de adviezen zijn gegeven, en de interesse van andere havenbedrijven voor samenwerking is er. De bal ligt nu bij de Roemenen', zegt Kuijs.
'Nu moet er worden doorgepakt; Constanta kan het belangrijkste distributieknooppunt ten oosten van de corridor Gdansk-Triëst worden. Centraal- en Oost-Europa groeit, er gaan steeds meer goederen heen. Veel vracht die vanuit China of India komt en als bestemming deze regio

heeft, komt nu echter door havens als Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Wij pleiten er al jaren voor om te profiteren van de ligging van Constanta, omdat dit een reductie van tijd, kosten en risico oplevert.'
In opdracht van het European Gateways Platform, een logistieke belangenorganisatie, en de DRN zette Kuijs voor de Roemenen op papier waar een dergelijk uitgebouwd distributieknooppunt toe kan leiden: een toename van het bruto binnenlands product met 25 miljard euro, 150.000 banen en 4 miljard euro aan belastinginkomsten voor de Roemeense schatkist.
De Constanta Logistieke Hub zou jaarlijks 24 miljard euro aan handel kunnen genereren. Maar om dit te realiseren zou Roemenië er goed aan doen om aanbevelingen van European Gateways Platform daadwerkelijk op te volgen. Zo is de gewenste BTW-verleggingsregeling ingevoerd, werkt men aan een ledenorganisatie à la Fenedex voor standaard transportcontracten en wordt Roemenië geadviseerd om aan de internationale regels voor opslag van gevaarlijke stoffen te voldoen. Dat laatste kan in de toekomst een belangrijke importstroom voor Roemenië opleveren.
In essentie gaat het erom dat Roemenië een intermodale strategie moet ontwikkelen, zo benadrukt Kuijs. 'Roemenië moet begrijpen wat nodig is om tot economische ontwikkeling te komen. Dat betekent bijvoorbeeld bedrijventerreinen het liefst in de buurt van twee modaliteiten. En als je de Donau, toch een gratis vervoersstroom, wilt uitbaggeren en van een radarsysteem voorzien, moet je wel containerterminals en bulkhavens plaatsen die exploitabel zijn.'
Die Donau mondt uit in het Zwarte Zee-kanaal bij Constanta. De haven is niet alleen een potentiele *cash cow* voor Roemenië, maar zoals gezegd ook voor een buitenlandse partner. Maar wat is, na alles wat er is gebeurd, de juiste benaderingswijze voor Rotterdam en Nederland om toch aanspraak te maken op die jaarlijkse twee miljard euro?

PVV

'De Nederlandse houding rondom Schengen én de uitlatingen van de PVV hebben het Roemeense wantrouwen versterkt. We hadden beter de helpende hand kunnen toesteken in plaats van enkel kritiek te plaatsen, hoe terecht deze ook was. Daarom heerst er nu een soort angst om met een grote partner als Rotterdam samen te werken, want "die gaan het toch wel voor het zeggen krijgen".'
Maar Rotterdam zal geen zware financiële investering doen, denkt Kuijs. 'Ze zouden een deel van de haven in concessie kunnen nemen, kennis en kunde leveren of managementcapaciteit.'
Dat laatste is volgens woordvoerder Schellekens waarschijnlijk het plan. 'Havenbedrijf Rotterdam investeert in mensen en knowhow. We willen als haven graag in het buitenland andere havens helpen ontwikkelen. Constanta heeft de potentie, we zien perspectief om daar goede resultaten te behalen. Maar we zijn terughoudend in verdere details, omdat we eerst het haalbaarheidsonderzoek willen afwachten.'
Zijn er, als een financiële investering buiten beschouwing wordt gelaten, in de toekomst kansen op een joint venture? 'Ik vraag me af in hoeverre de Roemenen hiervoor openstaan. Je moet vertrouwen in elkaar hebben om tot een goede samenwerking te komen. Helaas doet men in Roemenië vaak zaken op basis van wantrouwen. Ze gaan er altijd vanuit dat ze links- of rechtsom genaaid worden, tot het op papier is vastgelegd. En zelfs dan weten ze nog niet zeker hoe geldig een contract is. Er is in Roemenië nou eenmaal een zeer dunne scheidslijn tussen politiek en zakendoen; iemand boven jou kan altijd weer tot een andere beslissing komen. Het draait in dat geval om geld en macht.'

Romana Manescu

Mogelijk is het nog niet te laat om de Chinezen of Hamburgers van ons af te schudden. Een sleutelrol kan zijn weggelegd voor Romana Manescu. Sinds een klein half jaar is zij Roemeens minister van transport. Manescu is echter geen onbekende voor de Nederlandse ondernemers; al jarenlang fungeert zij als lid van de adviesraad van de Dutch Romanian Network.
Kuijs heeft veel vertrouwen in haar kunnen. 'Zij heeft een enorm netwerk, waarmee ze bijvoorbeeld al financiële steun van de Europese Commissie heeft geregeld voor de gateway-plannen van Roemenië. Met haar aan het roer lijkt er eindelijk te worden doorgepakt. Bovendien heeft ze vlak na haar aantreden al laten zien te kunnen bemiddelen, door een slepend conflict tussen het parlement en de president over de privatisering van de Roemeense spoorwegen te beëindigen.'
Kuijs geeft enthousiast aan dat 'de DRN overweegt een ontmoeting tussen Manescu en Havenbedrijf Rotterdam te initiëren, bijvoorbeeld rond de handelsmissie van minister Lilian Ploumen naar Roemenië in april met in haar kielzog enkele Nederlandse bedrijven.' Met een glimlach zegt hij: 'Laten we niet vergeten dat Manescu is geboren en getogen in Constanta.'

GEERT JAN HAHN

> 'Een intermodale strategie, dát moet Roemenië ontwikkelen.'
>
> **Gerard Kuijs, Archicom**

Artist impression van de ALINSO Inland Container terminal in Ploiesti.

VAN OORD OP SCHEMA

Internationaal waterbouwer Van Oord werkt momenteel aan een verlenging van de strekdam in de haven van Constanta. De oplevering van het project is gepland voor april 2015. De strekdam wordt verlengd over een lengte van 1100 meter op een diepte van 26 meter. 'Dat is best fors voor een breakwater, maar daarna zullen de reders en scheepvaart veel minder last hebben van hoge golven', zegt woordvoerder Robert de Bruijn. Er wordt ruim 3 miljoen ton steen verwerkt en de productie van de betonnen accropods is in volle gang. Volgens De Bruijn ligt het project op schema qua tijd en budget. Het gaat volgens het Roemeense ministerie van Transport om een order van zo'n 150 miljoen euro, waarvan 85 procent EU-subsidie is. | GJH

FOTO VAN OORD

ANTWERPEN

Niet alles is koek en ei

Het nieuwe jaar had bijna niet beter kunnen beginnen voor de Antwerpse haven, de motor van de Vlaamse economie. Direct na de jaarwisseling werd al bekend dat de overslag vorig jaar met 3,6% is gegroeid tot bijna 191 miljoen ton. Daarbij springt de enorme groei van het vloeibare massagoed, overwegend ruwe olie en olieproducten, in het oog. Die bedroeg ruim 30%, tot bijna zestig miljoen ton. Die groei is grotendeels te danken aan de ingebruikneming van nieuwe capaciteit en zal dit jaar ongetwijfeld lager uitvallen. Maar toch.

Pasgeleden kwam daar het nieuws overheen dat containerrederij MSC op termijn meer dan waarschijnlijk verhuist naar een nieuwe terminal aan het Deurganckdok op de linkeroever. Het belang van dat besluit valt moeilijk te overschatten. Hoewel de kans niet heel groot leek, heeft het mogelijke vertrek van de rederij jarenlang als een dreiging boven de haven gehangen. De huidige terminal aan het Delwaidedok is met 4,5 miljoen teu per jaar goed voor meer dan de helft van de totale containeroverslag in Antwerpen en vertrek naar een andere haven zou weinig minder dan rampzalig zijn geweest voor de Scheldehaven.

Met een verhuizing naar het nieuwe Deurganckdok krijgt MSC op termijn volop ruimte om verder te groeien en het lijkt niet denkbeeldig dat dat ook in Rotterdam gevoeld zal worden. Bij gebrek aan capaciteit in Antwerpen heeft de rederij de groei in Noordwest-Europa immers grotendeels bij ECT in Rotterdam geconcentreerd. Het besluit van MSC bracht de Antwerpse hoogleraar Eddy Van de Voorde zelfs tot de waarschuwing voor een te snelle groei van de haven. Waar hij overigens een flinke steek onder water voor Rotterdam aan koppelt: die haven heeft volgens hem met de bouw van Maasvlakte 2 laten zien hoe het niet moet.

Een andere opsteker voor de haven is dat de Vlaamse regering eindelijk de knoop heeft doorgehakt over de aanleg van het ontbrekende noordelijke deel van de snelweg rond haven en stad. Zoals algemeen verwacht werd, is gekozen voor de Oosterweelvariant, waar een prijskaartje van zo'n 3,5 miljoen euro aan hangt en die er in 2022 moet kunnen liggen. Daarmee wordt de verkeersellende rond de stad dus eindelijk aangepakt, al moet wel bedacht worden dat die dus nog minstens een jaar of acht zal aanhouden.

Maar uiteraard is ook in het Antwerpse niet alles koek en ei. Havenondernemer Fernand Huts, die de afgelopen drie decennia een lokaal havenbedrijf uit wist te bouwen tot een wereldwijd logistiek concern, is in een ware loopgravenoorlog verwikkeld met lokale vakbonden over de vraag welke cao bij een van zijn dochterbedrijven van toepassing is. Hij haalt daarbij alles uit de kast, van sinterklaas tot aan een klacht tegen het koninkrijk België. De strijd is voorlopig onbeslist, maar wordt in de loop van het jaar ongetwijfeld verder uitgevochten.

ROB MACKOR
redactie@nieuwsbladtransport.nl

DOSSIER
Deze week in Nieuwsblad Transport, altijd online via
www.nieuwsbladtransport.nl/antwerpen

MSC heeft met de aangekondigde verhuizing van de rechter- naar de linkeroever zijn verblijf in Antwerpen voor jaren verlengd. De verhuizing kan niet los worden gezien van de plannen van P3 met Antwerpen, waarbij omliggende havens jarenlang het nakijken hebben.

BEELD EDWARD OUWERKERK

MSC plaveit de

Heel bescheiden reageert het havenbedrijf in Antwerpen op het nieuws dat de Zwitserse containervervoerder Mediterranean Shipping Company (MSC) verhuist van de rechter- naar de linkeroever. Vriend en vijand zijn het er echter over eens dat er onherroepelijk champagneflessen in de bestuurskamer van het havenbedrijf moeten zijn ontkurkt en dat menig Belg een bolleke heeft gedronken op het besluit van MSC, nadat het havenbedrijf afgelopen maanden een 'markttoetsing' heeft uitgevoerd.

Containerrederij MSC kan zijn Antwerpse Home Terminal verhuizen van het Delwaidedok naar het nieuwe Deurganckdok. 'Daarmee is MSC weer voor jaren, in ieder geval vijf tot tien jaar, verbonden aan Antwerpen', zegt Eddy Van de Voorde, hoogleraar maritieme economie aan de Universiteit van Antwerpen en de TU Delft.

Op de terminal aan het Delwaidedok behandelt MSC nu ongeveer 4,5 miljoen teu. De terminal zit daarmee al jaren vol. De Zwitserse rederij heeft lange tijd gezocht naar uitbreidingsmogelijkheden, maar pas afgelopen najaar heeft MSC een verzoek bij het Antwerpse havenbedrijf ingediend om te kunnen verhuizen naar de overkant van de Schelde.

'Als je mij een jaar geleden had gevraagd wat MSC gaat doen, dan had ik je het antwoord schuldig moeten blijven', schetst Van de Voorde de spanning waarin de Antwerpenaren al jaren hebben gezeten. 'Een ding was duidelijk: MSC zou of uitbreiden of zou zich opmaken voor vertrek uit Antwerpen. Op het Delwaidedok zit het vol, daar is geen ruimte meer om te groeien.'

> Vriend en vijand zijn het eens dat er champagneflessen zijn ontkurkt.

De beslissing van MSC om in Antwerpen te blijven was ook voor de haven een dubbeltje op zijn kant. Het is een besluit met grote gevolgen, die in dit geval positief uitpakken voor de Belgische hub, maar ook hun weerslag hebben op de ontwikkeling van omliggende havens zoals Rotterdam.

'In de concurrentie met andere havens spreken we natuurlijk niet over een lange neus naar Rotterdam of welke andere omliggende haven dan ook', zegt Annik Dirkx, woordvoerder van het Havenbedrijf Antwerpen, bescheiden. 'Soms win je en soms verlies je. Het heeft wel heel lang geduurd voordat dit besluit genomen is en we zijn blij dat wij nu verder kunnen met de uitbreidingsplannen.'

Zonder sluizen

Antwerpen zou graag verder op de Schelde uitbreiden met het Saeftinghedok, dat direct zonder sluizen toegang krijgt tot de Noordzee. Het dok op de linker Scheldeoever bij Beveren-Waas is erg omstreden. Er is twijfel of er wel behoefte is aan een dergelijke capaciteitsuitbreiding van de Antwerpse haven en als die er is, dan vrezen lokale politici dat het Vlaamse wegennet ter plekke volle-

weg voor P3 in Antwerpen

dig dichtslibt. Ondanks deze bezwaren is de uitbreiding toch een stap dichterbij gekomen.

'Er is wat vertraging, omdat de Raad van State de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (bestemmingsplannen, red.) nog niet heeft goedgekeurd', zegt Dirkx. 'Maar dat is makkelijk te repareren. We verwachten binnen tien jaar met de realisatie te kunnen beginnen en dat het nieuwe dok in 2020 of 2021 operationeel is.'

In tegenstelling tot de politiek en milieugroeperingen twijfelt in de haven helemaal niemand of er behoefte is aan de komst van het Saeftinghedok. Het Deurganckdok heeft een capaciteit van ruim acht miljoen teu, waarvan op dit moment zo'n twee miljoen wordt benut. MSC heeft dus nog ruimte om boven de huidige 4,5 miljoen teu te groeien.

'Uiteindelijk heeft de haven de extra uitbreiding van het Saeftinghedok wel nodig en als de uitbreiding verstandig gebeurt, wordt de capaciteit ook wel benut', meent Van de Voorde. De haveneconoom wijst op de gevolgen die de verhuizing van MSC heeft voor de verdere groei van de haven in Antwerpen. Niet alleen de containervervoerder MSC is zo in staat verder te groeien op de oevers van de Schelde, het opent ook extra mogelijkheden voor P3, het samenwerkingsverband tussen de drie grootste containerrederijen Maersk, MSC en CMA CGM.

Hoewel de verhuisplannen van MSC officieel losstaan van de plannen van de P3 alliantie, heeft Antwerpen met de verhuizing van MSC wel een enorme slag geslagen. De verhuizing naar de linkeroever betekent eigenlijk een langer verblijf van MSC in Antwerpen, om daarmee P3 sneller van dienst te zijn.

> Het is geen toeval dat het Havenbedrijf in het najaar begon met de 'toetsing'.

Plannen

'Als je P3 erbij haalt, sla je toch enkele stappen over', probeert Dirkx te temperen. 'Waar het om gaat is dat MSC zelf uitbreidingsplannen zocht, al voor P3 ter sprake kwam. Die ruimte hebben ze gevonden op de linkeroever van de Schelde op het Deurganckdok. De beslissing staat helemaal los van P3.'

Sec klopt de lezing van het havenbedrijf. Al meerdere jaren kijkt containerreder MSC in Antwerpen en bij omliggende havens naar de beste uitbreidingsmogelijkheden. Het is echter meer dan slechts toeval dat het Havenbedrijf afgelopen najaar op verzoek van MSC begon met de 'markttoetsing', nadat bekend werd dat P3 voor Antwerpen zou kiezen, denkt ook Van de Voorde.

Maersk, MSC en CMA CGM hebben afgelopen najaar bij de presentatie van het P3 netwerk aangekondigd dat Antwerpen een extra aanloop vanuit het Verre Oosten krijgt. Daarmee wordt op vier van de acht wekelijkse aanlopen uit het Verre Oosten naar Europa aangemeerd in Antwerpen. Voor één dienst uit het Verre Oosten is Antwerpen zelfs de eerste aanloophaven. Op de trans-Atlantische vaarroute blijft het aantal aanlopen behouden. Met de komst van de P3 alliantie is Antwerpen op vijf van de zes vaargebieden marktleider. 'Het is dus erg praktisch dat MSC als deelnemer in P3 kiest voor uitbreiding in Antwerpen', zegt Van de Voorde.

Met de opening van de nieuwe spoortunnel onder de Schelde later dit jaar meent het havenbedrijf ook qua vervoer naar het achterland helemaal klaar te zijn voor de komst van 18.000 teu schepen. 'De verhuizing van MSC naar de linkeroever is in alle opzichten een economische opsteker', aldus de haveneconoom.

Met 150.000 werknemers en een toegevoegde waarde van bijna 5,5% van het totale BBP is de Antwerpse haven de motor van de Belgische economie. Van de Voorde: 'De toegevoegde waarde van Antwerpen wordt natuurlijk alleen maar groter. Afhankelijk van de mate van automatisering op het dok, is de werkgelegenheid in de haven voor komende jaren in ieder geval ook op het huidige aantal verzekerd.'

Toch schuilen er nog gevaren voor het havenbedrijf. Antwerpen moet waken voor te snelle groei, aldus Van de Voorde. De hoogleraar in Antwerpen en Delft stelt dat de Belgen maar naar Rotterdam hoeven te kijken om te zien hoe het niet moet. 'Wat Antwerpen niet moet doen is de havencapaciteit ineens uitbreiden met 17 of 18 miljoen teu zoals Rotterdam heeft gedaan, want dan komt er te veel ineens op de markt. De haven moet mondjesmaat uitbreiden, dat is beter voor de grondprijzen en zorgt voor een stabiele groei.'

De verhuizing van MSC binnen Antwerpen en de keuze van P3 voor de Belgische haven zijn een aderlating voor Rotterdam, meent Van de Voorde. 'Maar of de Tweede Maasvlakte daarmee overbodig is geworden? Ha, een gewetensvraag. Nee, dat denk ik niet. Het enige waar Rotterdam nu rekening mee moet houden is dat de Tweede Maasvlakte niet binnen enkele jaren vol komt. Dat gaat echt niet gebeuren.'

GERT VAN HARSKAMP

maco

Customs Service

AGS Invoer

ags2
Douanesoftware voor de toekomst
www.maco.nl

Het nieuwe aangiftesysteem van de douane AGS, is door Maco Customs Service als eerste getest. AGS kent nieuwe eigenschappen en methodes. Inmiddels werkt AGS stabiel en maakt Maco er met haar eigen aangifte systeem Customs Connect alle invoeraangiftes mee. U kunt zonder investeringen met Maco Customs Connect nu al aangiftes ten invoer maken met AGS en gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden die geboden worden.

www.maco.nl/aangiftesoftware-ags

Douane software

Met de douane software Maco Customs Connect kunt u snel, eenvoudig en zonder investeringen alle mogelijke douane-aangiftes maken. De software is getest voor AGS-invoer en dus klaar voor de toekomst. Invoer-, uitvoer- en Transitaangiftes kunnen efficiënt en foutloos gemaakt worden met de aangifte sjablonen die Maco samen met u bepaalt. Alle douane en software vragen kunt u stellen aan de declaranten van Maco. Zij kijken direct met u mee in uw aangifte domein en zorgen dat u snel verder kunt.

www.maco.nl/demo-douanesoftware

maco
Customs Service

Bespaar 30% op uw douanekosten

Met AGS en hybride douanedienstverlening

www.maco.nl/aangiftesoftware-ags

Hybride douane-dienstverlening

U maakt zelf eenvoudige en repeterende aangiftes en laat de moeilijke en incidentele aangiftes door de declaranten van Maco maken. Dat is hybride douanedienstverlening. Omdat u in de 'cloud' werkt hoeft u niets te investeren en kunt u meteen van start. U bespaart minstens 30% op uw douanekosten. De declaranten van Maco dragen hun kennis aan u over, zodat u steeds meer aangiftes zelf kunt maken en uw besparing groter wordt. En als uw declarant eens niet beschikbaar is of het werk niet aankan, springen we bij.

www.maco.nl/douanesoftware-mcc

Douane Consultancy

Maco deelt haar kennis graag met u. We zijn specialist op het gebied van alle mogelijke douanevergunningen en -procedures. Wij informeren u over alle mogelijkheden van de Fiscale Vertegenwoordiging waarmee u ook goederen kunt opslaan en distribueren zonder douane-entrepot vergunning. Advisering over de juiste toepassing van oorsprongsregels en accijnswetgeving. Als het nodig is geven we u een training zodat u zelf de meeste formaliteiten kunt doen of we stellen u onze douane infrastructuur ter beschikking.

www.maco.nl/douanevergunningen

Meer over Maco

maco
Customs Service

Maco is een onafhankelijke, gespecialiseerde en complete douanedienstverlener. Met douaneaangiftes, douanesoftware en douaneadvies kunnen we u in alle gevallen de beste en meest efficiënte aanpak bieden. Onze 50 douanespecialisten doen dat al meer dan 60 jaar. Maco is actief in Nederland, België en Duitsland. Bij onze dienstverlening en bedrijfsvoering stellen we kwaliteit boven kwantiteit en continuïteit boven rentabiliteit.

www.maco.nl/over-maco

Website

- Douane encyclopedie
- Animaties over de douanerie
- Vaktechnische uitleg
- Incoterms animaties
- Douane blog
- Vraag en antwoord

Maco deelt haar kennis graag met u.

www.maco.nl

Huts trekt alle registers open

FOTO ANP

Haventycoon Fernand Huts tijdens zijn veelbesproken Sinterklaas-persconferentie.

Het sluimerende arbeidsconflict in de Antwerpse haven kan elk moment weer oplaaien.

'Ik heb hem een heel vriendelijk briefje geschreven.' Dat is alles wat de Antwerpse haventycoon Fernand Huts kwijt wil over zijn contact met Marc De Smet, die zou moeten bemiddelen in het slepende conflict rondom dochterbedrijf Logisport dat de havenbaas al ruim een half jaar lang met de vakbonden uitvecht. Op de vraag of er enige beweging in de zaak zelf zit, zegt hij slechts 'dat er rust heerst'.

Zo veel is duidelijk: Huts acht media-aandacht op dit moment niet opportuun. Dat was een paar maanden geleden wel anders. Uitgerekend op 5 december kondigde hij een klacht aan tegen een concurrerend bedrijf dat in zijn ogen wordt bevoordeeld, uiteraard geflankeerd door niemand minder dan de goedheiligman. Aandacht verzekerd. Enkele weken daarvoor had hij de publieke opinie al op zijn hand gekregen met de oneliner dat hij 'havenarbeiders toch geen soutiennekes (behatjes – red.) in envelopskes kon laten steken'.

Zijn zwijgzaamheid geldt ook Marc De Smet, die maar geen antwoord kreeg op zijn brieven, waarin hij voorstelde om een ontmoeting te arrangeren. Die reageerde in de media gepikeerd dat hij zoiets nog nooit had meegemaakt terwijl hij toch in negen paritaire comités zit. 'Het is abnormaal en zeer, zeer ongewoon dat ik geen antwoord krijg als ik een bedrijf aanschrijf.'

Huts zal het zelf niet toegeven, maar natuurlijk hanteert hij een weloverwogen tactiek door de zaak zo lang mogelijk te rekken en elke aanleiding aan te grijpen om directe gesprekken met de vakbonden op de lange baan te schuiven. Zo blijkt alleen al het vinden van een geschikte datum en plaats om met elkaar aan tafel te gaan een bijna onneembare horde. Kennelijk meent Huts dat hij niets te winnen heeft bij zo'n gesprek en gokt hij erop dat de vakbonden niet sterk genoeg staan om zo'n gesprek via acties af te dwingen.

De zaak draait in wezen om een eenvoudige kwestie. Mag het logistieke bedrijf Logisport, dat onder meer de distributie van Adidas-artikelen in België verzorgt, het goedkopere bediendenstatuut (cao – red.) blijven toepassen? Ja, zegt Huts, dat doen we al jaren. Nee, zeggen de bonden, het bedrijf valt onder de werking van de wet-Major, waarin precies is geregeld voor welke gebieden het veel duurdere haven-statuut geldt.

Logistiek

Huts ontkent uiteraard niet dat Logisport binnen die zone is gevestigd, maar stelt dat het bedrijf niet onder de werking van de wet valt omdat het logistieke diensten verricht en geen havenbedrijf is. Los daarvan is dat gebied volgens hem veel te ruim vastgesteld, waardoor bijvoorbeeld ook een supermarkt als Delhaize gedwongen zou kunnen worden om vakkenvullers die vrachtwagens lossen als havenarbeider te betalen. Volgens hem is het in Gent allemaal veel beter geregeld omdat het 'Major-gebied' daar veel kleiner is.

Eerder zei Huts dat het het einde van het bedrijf zou betekenen als Logisport gedwongen wordt om toch het havenstatuut toe te passen, omdat havenarbeiders twee tot drie keer zo duur zijn als logistieke bedienden. In dat geval zou hij zelfs gedwongen zijn om zijn activiteiten naar Marseille te verplaatsen, dreigde hij. Maar volgens de vakbonden is dat een loos dreigement en heeft hij gewoon een oud dossier uit de kast getrokken om de zaak verder onder druk te zetten.

> Alleen al een datum van gesprek vinden blijkt een bijna onneembare horde.

Daar toonde Huts zich dan weer niet van onder de indruk: 'Het is mijn gewoonte om te doen wat ik zeg. Dat hebben we de afgelopen jaren ook laten zien. We zijn niet van een lokaal Antwerps bedrijf tot een wereldwijde groep uitgegroeid, met vestigingen in 33 landen, door alleen binnen de lijntjes te denken. Wij trekken ons eigen plan. Dat deden we twintig jaar geleden ook al met sociale innovatie in de logistieke sector toen we voor het bediendenstatuut kozen.'

De zaak sleept al sinds juli vorig jaar, toen inspecteurs vastgesteld zouden hebben dat er bij Logisport wel degelijk havenarbeid werd verricht door niet-havenarbeiders. Dat leidde zelfs tot een staking bij het moederbedrijf Katoen Natie, die prompt door Huts werd beantwoord met schadeclaims aan het adres van de stakers tot 16.000 euro per persoon. In een verzoeningsgesprek gingen die claims weer van tafel, in ruil voor het beëindigen van de acties en de toezegging dat er een onderzoek zou komen naar de arbeidsinzet bij Logisport.

Daarvan is sindsdien niets meer vernomen en de volgende stap in het dossier was de poging om een 'verzoeningsbemiddeling' te doen door het paritair comité voor het havenbedrijf van de federale overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid, en Sociaal Overleg. Comitévoorzitter en bemiddelaar Marc De Smet stuurde Huts tot twee keer toe een uitnodiging, maar die vond het tot voor kort niet nodig om daarop te reageren. Of zijn recente 'vriendelijke briefje' een inhoudelijke reactie bevatte, wilde hij niet zeggen.

Bpost

Tussen de bedrijven door diende hij op de eerdergenoemde 'Sinterklaasperconferentie' een klacht in bij de Europese Commissie tegen het koninkrijk België omdat dat Bpost zou bevoordelen. 'Bpost is een directe concurrent van ons op het vlak van e-commerce en voert ook logistieke activiteiten in het havengebied uit. Tot onze grote verbazing en ontsteltenis heeft de regering ons onlangs schriftelijk bevestigd dat de wet-Major niet geldt voor staatsbedrijven, in casu Bpost', liet Huts, het enfant terrible van de haven, optekenen.

Volgens hem is dat niets minder dan 'schending van het gelijkheidsbeginsel, concurrentievervalsing, schending van het vrij verkeer van diensten en de vrijheid van vestiging en discriminatie tussen een overheids- en een privébedrijf'. Grote woorden, die in schril contrast staan tot de huidige serene rust rond het bedrijf. Maar gezien Huts' vastberadenheid, lijkt de kans groot dat het conflict binnenkort weer oplaait. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

ROB MACKOR

Antwerpen gaat zijn Ring eindelijk voltooien

Vlaanderen heeft besloten: de Antwerpse Ring wordt gecompleteerd met de Oosterweelverbinding. Die zou er over acht jaar kunnen liggen.

De Vlaamse regering heeft onlangs 'definitief' besloten de Ring rondom Antwerpen volledig te maken door aan de noordkant van de stad de Oosterweelverbinding aan te leggen. Sinds eind jaren negentig is er gepraat – en geruzied – over deze verbinding en een groot aantal varianten en alternatieven. Nu de knoop is doorgehakt, kan met de werken in 2016 worden begonnen. Tegen 2022 zou de nieuwe infrastructuur in gebruik kunnen worden genomen.

Overbelast

Volgens de eerste plannen, die dateren uit de jaren negentig van de vorige eeuw, had het project al vele jaren geleden moeten zijn afgerond; de werkelijkheid is dat er nog geen schop de grond in is gegaan om de Ring aan de noordzijde te voltooien. Andere delen van de rondweg raken daardoor vaak overbelast. De keuze viel al verscheidene keren eerder op het Oosterweeltracé, maar werd dan telkens opnieuw op losse schroeven gezet om toch nog weer andere voorstellen te onderzoeken.

Het Oosterweeltracé, ook wel BAM-tracé genoemd naar de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, wordt uitgevoerd met twee tunnels onder de Schelde en het havengebied door. Het tracé begint op de Linkeroever, doorsnijdt het Sint-Annabos, loopt dan onder de rivier via Eilandje richting Merksem, waar het aansluit op het bestaande wegennet. Het Albertkanaal wordt ondertunneld; deze tunnel moet uiteindelijk het viaduct bij Merksem vervangen.

De Vlaamse transportsector is ingenomen met het besluit dat minister-president Kris Peeters en zijn regeringsploeg een week geleden nam. Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is vooral blij dat één van de voorwaarden die voorheen aan het Oosterweeltracé werden gesteld, nu van tafel is. Als 'Oosterweel' straks in gebruik wordt genomen, wordt er geen verbod ingesteld op wegvervoer door de Kennedytunnel.

Zo'n verbod werd eerder als noodzakelijk gezien om de tunnels in het nieuwe traject van voldoende tolbetalend verkeer te verzekeren. Dat was weer nodig om de financiering van het project sluitend te maken. Vooral het bankwezen drong aan op een verbod voor vrachtverkeer door de Kennedytunnel. Dat de regering er nu van afziet, voorkomt dat een deel van het vrachtverkeer, dat geheel op die tunnel is aangewezen, lange einden moet omrijden. Dat laatste zou vervoerders op kosten jagen en ook in het nadeel van het milieu zijn, zo meent TLV.

Daar staat tegenover dat in de toekomst niet alleen voor de Liefkenshoektunnel en voor de nieuwe Oosterweeltunnel, maar ook voor de Kennedytunnel tol moet worden betaald, althans door het vrachtverkeer. De tarieven zijn nog niet vastgesteld. TLV vraagt zich af hoe de nieuwe tol in de oudste tunnel van Antwerpen zich in hoogte zal verhouden tot de heffingen in de andere Scheldekruisingen. 'De economische impact van de tol moet aanvaardbaar blijven.'

Personenwagens gratis

Overigens heeft de Europese Commissie al in een vorige commissieperiode laten weten dat er geen bezwaar is tegen tol in de nu tolvrije Kennedytunnel. Bovendien geldt de tol in deze tunnel uitsluitend voor vrachtverkeer, terwijl personenwagens er ook in de toekomst gratis doorheen mogen rijden.

FOTO FLICKR

De gekozen variant is de beste voor de doorstroming van het verkeer.

Het nu dan 'definitieve' besluit van de Vlaamse regering kwam niet onverwacht. Eerder deze maand kreeg het kabinet-Peeters de resultaten in handen van het milieueffectenrapport. Dat wees uit dat de Oosterweelvariant uit verkeerskundig oogpunt de beste resultaten zou afwerpen en de mobiliteit, zowel op de Ring zelf als van en naar de havens, het meest zou bevorderen.

Er was nog een andere variant in beeld, het zogenoemde Meccanotracé, dat de voorkeur geniet van de milieubeweging. Dat voert in een wijde boog om het noordwesten van Antwerpen heen, is aanzienlijk duurder en biedt minder een oplossing voor de congestieproblemen. Daar staat weer tegenover dat dat Meccanotracé beter is voor de luchtkwaliteit in Merksem en Deurne-Noord, die van het Oosterweelplan juist wel schade kan ondervinden.

Het milieueffectenrapport belichtte in totaal vijf varianten. Een zesde, 'Lange Wapper' genaamd, was eerder al als veel te duur afgevallen. Wat die kosten betreft: de raming van de voltooiing van de Antwerpse Ring is door de jaren heen gestaag opgelopen. Eind vorige eeuw werd nog ge-

Nog aan te leggen Oosterweelverbinding

dacht dat voor een tunnel en enkele bruggen over de Antwerpse dokken en het Albertkanaal 0,55 miljard euro nodig was. Toen het plan voor de Oosterweelverbinding in 2005 min of meer zijn uiteindelijke vorm kreeg, werden de kosten geschat op 1,345 miljard euro. Vijf jaar later was de raming al opgelopen tot 3,05 miljard euro, weliswaar met inbegrip van de ruim 300 miljoen euro meerkosten omdat tot ondertunneling zou worden overgegaan, in plaats van gedeeltelijke overbrugging. Op dit ogenblik wordt er van uitgegaan dat alleen het Oosterweelproject al zo'n 3,5 miljard euro zal gaan kosten, ruwweg de helft van de ongeveer 7 miljard euro die in verbetering van de mobiliteit in de regio Antwerpen moet worden gestoken.

Aan de besluitvorming over de voltooiing van de Antwerpse Ring zou een leuke soapserie kunnen worden gewijd. Weliswaar was die besluitvorming relatief nog vlot in vergelijking met bijvoorbeeld die over de Nederlandse Betuweroute en de A4 Midden-Delfland. Maar ook bleek bij het Antwerpse project keer op keer dat iets eigenlijk pas definitief mag worden genoemd als het is uitgevoerd en opgeleverd.

Tien jaar wachten

Al in 1998 veronderstelde de toenmalige CVP-partijvoorzitter, Marc Van Peel, dat nog in dat jaar een besluit over de Oosterweelverbinding moest worden genomen. In de volgende jaren zouden immers verkiezingen worden gehouden. Van Peel realiseerde zich dat voor de financiering tolheffing nodig zou zijn. Dat deel van het besluit wilde hij over de verkiezingen heentillen. Er kwam weinig van terecht. De CVP kreeg het aan de stok met de SP, die werd beschuldigd van 'onhaalbare voorstellen' op het gebied van mobiliteit. Eind vorige eeuw lagen zes varianten op de tekentafels en werd verondersteld dat één daarvan tegen 2005 wel kon zijn gerealiseerd. Daarna begon een politieke processie van Echternach waarbij voor- en tegenstanders van elk van die varianten over elkaar heen buitelden. Er ontwikkelde zich een sterke milieubeweging die zelf met plannen kwam, die moesten worden doorgerekend en op hun verkeerskundige merites beoordeeld. Medio vorig decennium werd alvast maar tot aanbesteding van het Oosterweeltracé overgegaan, maar de betrokken aannemers moesten dus nog tien jaar wachten eer ze met hun werk kunnen beginnen.

Een hoogtepunt was de volksraadpleging in 2009 in Antwerpen, met als vraag: 'Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidig voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne?' Iets meer dan vier op de tien Antwerpenaren waren het daarmee eens, zes op de tien niet. De uitslag van het referendum was echter niet bindend en de politieke meerderheid bleef aan dit tracé trekken. In september 2010 werd gekozen voor de tunnelvariant van het BAM-tracé. En nu dus voor het hele plan. Definitief…

> Keer op keer bleek dat iets pas definitief is als het is uitgevoerd en opgeleverd.

FOLKERT NICOLAI

BEDRIJFSNIEUWS

De grootste bestelling in 1 keer voor milieuvriendelijke trucks in België staat op naam van **Mattheeuws Eric Transport**. Het bedrijf investeerde samen met zijn partners 2,5 miljoen euro in het eerste commerciële LNG-tankstation in België en 26 Volvo FM Methaan Diesel Trucks.

NE DistriService uit Nunspeet heeft het Keurmerk Transport & Logistiek (KTL) ontvangen. De distributeur laat hiermee zien te voldoen aan een serie hoge kwaliteitseisen voor onder meer de bedrijfsvoering en de interne processen. NE DistriService heeft zich toegelegd op de distributie van raamdecoratie binnen de Benelux. Dagelijks levert de onderneming met 40 vrachtauto's meer dan 10.000 pakketten af bij woninginrichters, woonwarenhuizen en bouwmarkten.

Leen Menken Foodservice Logistics heeft het wagenpark uitgebreid met een nóg milieubewustere solar-bestelwagen dan zij al hadden. Deze Renault Master is bestemd voor de bezorging van levensmiddelenpakketten bij de consument aan huis. De eerste solar-bestelwagen van Menken werd twee jaar geleden aangeschaft. Het

was destijds de eerste bestelwagen in Nederland die koelde door middel van zonnepanelen. Menken is distributeur voor onder andere e-commerce bedrijven, actief in de foodsector.

Pakketbezorger **FedEx Express** breidt de service SenseAware uit naar veertien Europese landen. FedEx klanten in Nederland, België, Italië, Frankrijk, Spanje, Zwitserland, Ierland, Denemarken, Noorwegen, Zweden, Finland, Tsjechië, Polen en Duitsland kunnen hun belangrijkste, meest kostbare en tijdgevoelige zendingen met SenseAware nu nog beter - bijna realtime - volgen. Daarnaast kunnen ook klanten in Canada nu van deze service gebruikmaken.

Transportonderneming **AB Texel Groep** heeft vijf Volvo Globetrotter FH 460 trekkers in gebruik genomen. De trucks worden ingezet voor het

transport van agrarische producten zoals aardappelen. De nieuwe Volvo FH-trekkers zijn voorzien van een midlift-as waardoor de gewichtsverdeling optimaal is. AB Texel heeft vestigingen in diverse Europese landen. Het wagenpark bestaat uit 450 trekkende eenheden en 800 opleggers.

Givar B.V. uit het Gelderse Scherpenzeel heeft er twee nieuwe Scania Euro VI achtcilin-

der trekkers bij. Het betreft een Scania R 520 en een Scania R 580, beide met achtcilinder Euro VI motor en de Streamline Topline cabine. Door de opvallende striping, lampenbeugels, ledverlichting, verstralers en misthoorns zijn het zeer indrukwekkende voertuigen. Givar is een familiebedrijf met diverse activiteiten en een specialisatie in het transport van vloeibare en vaste agrarische producten en varkens.

Een gestrande wagen is een ramp voor de transporteur. Daarom introduceert **Vreugdenhil Berging** uit Den Hoorn een app die de transporteur en zijn chauffeur helpt bij elke stranding in Nederland. De app, EasyTow genaamd, is er voor Android smartphones en voor de iPhone. In geval van een stranding wordt via de app de meldkamer van Vreugdenhil ingeschakeld. Van hieruit worden zowel de bergingsoperatie in samenspraak met de transporteur geregisseerd als vooraf de kosten besproken.

Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar:
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Sloophamer dreigt voor oudste stukje vrachtloods Schiphol

Al meer dan vijftien jaar onderhandelt Schiphol over een verplaatsing van de vrachtloodsen van de KLM (60.000 vierkante meter) naar de bedrijfsarealen van Schiphol Zuid-Oost. Er lijkt nu zicht op een doorbraak. Voorlopig mag 40 meter chirurgisch worden gesloopt, zegt Schiphol.

Vrachtstation 1 van KLM Cargo werd in 1967 opgeleverd.

Schiphol Group is met KLM Cargo een principeakkoord overeengekomen over de sloop 'van een deel van de oude vrachtloods 1' van de luchtvaartmaatschappij, meldt president-directeur Jos Nijhuis van de luchthavenbeheerder bij de presentatie van de jaarcijfers over 2013. Dat dit het begin inluidt van een algehele verhuizing van de zogeheten vrachtfabriek van KLM naar de arealen van het bedrijventerrein Schiphol Zuid-Oost sluit de topman voorlopig nog uit. Voor zo'n exit, waarop de nationale luchtvrachtexpeditie al jaren wacht, 'zijn nog geen concrete plannen', stelt de Schiphol-topman.

Het oude vrachtgebouw 1 uit 1967, door kenners omschreven als 'een bouwval die op instorten staat', moet deels wijken om het aantal gates aan de zogeheten A-pier uit te bouwen. 'Sloop van het gehele pand behoort ook tot de mogelijkheden, zegt Nijhuis. 'Dan is er ook ruimte voor extra opstelplaatsen voor vliegtuigen aan de nieuwe pier.'

KLM Cargo zegt in een reactie dat er 'goed overleg' wordt gevoerd met de luchthaven over een mogelijke sloop, maar dat de luchtvaartmaatschappij de plannen voorlopig 'bestudeert op de gevolgen en mogelijke oplossingsrichtingen', aldus de woordvoerder. 'Daarbij mag de vrachtafhandeling qua prestatie, kwaliteit van de dienstverlening en veiligheid geen nadelen ondervinden', voegt hij er aan toe.

De uitbouw van de passagiersterminal is de afgelopen vijftien jaar al enkele malen uitgesteld, maar dit keer zegt de luchthavendirectie met KLM Cargo knopen te hebben doorgehakt. Volgens vertrekkend directielid Ad Rutten (operations) van de Schiphol Group, verantwoordelijk voor de bouwplannen, moet zeker veertig meter van de loods worden gesloopt. Of het dan nog wel zinvol is om de rest van het bijna vijftig jaar oude bouwwerk te laten staan en provisorisch op te knappen 'is onderdeel van de onderhandelingen de komende weken', zegt hij diplomatiek. 'Onze technici laten weten dat het mogelijk is om een deel te slopen en de rest te laten staan en deels op te knappen', stelt Rutten. 'Dat is dan ook een van de opties die wij de komende tijd met de KLM onderzoeken en bespreken, maar er zijn ook andere scenario's te bedenken', onderstreept hij.

> Er zijn geen concrete plannen om de afhandeling van KLM Cargo te verhuizen.

Door de gedeeltelijke sloop van de loods, die als onderdeel van het oorspronkelijk luchthavenontwerp van Schiphol ook nog een bepaalde historische waarde heeft, moet in ieder geval de expresafdeling van KLM Cargo verhuizen. Voor die activiteit moet een nieuw onderkomen worden gevonden in het resterend deel van de vrachtterminal of elders. Rutten: 'Hier is alleen zeker dat deze activiteit op Schiphol Centrum moet blijven omdat het expresvervoer niet makkelijk is los te koppelen van de afhandeling van de passagiersvloot van de KLM op Schiphol Centrum. Een verhuizing van deze activiteit naar bijvoorbeeld de overkant van de Kaagbaan, waar KLM-dochter Martinair Cargo wordt afgehandeld, is dan met het oog op de geïntegreerde afhandelingsprocessen niet mogelijk, zegt hij.

Eurlings

De luchthavenbeheerder en KLM Cargo onderhandelen al meer dan vijftien jaar over een mogelijke verhuizing van alle vrachtactiviteiten van de KLM op Schiphol Centrum naar Schiphol Zuid-Oost. Daar is al een groot areaal gereserveerd voor de vrachtafhandeling van KLM Cargo. Al eind jaren negentig van de vorige eeuw en in 2011 leek een akkoord dichtbij over een verplaatsing, maar zorgden economische tegenwind en de hoge financiële compensatie-eisen van de KLM steeds dat een definitief akkoord uitbleef. Grote luchtvrachtexpediteurs zoals Panalpina, Rhenus en Ceva hebben dit uitstel eerder bekritiseerd en betreurd. Zij hebben de afgelopen jaren met het oog op de aanstaande verhuizing van de KLM Cargo kostbare expeditieloodsen laten bouwen aan het vrachtplatform van Schiphol Zuid-Oost om meer geïntegreerde vrachtprocessen op te zetten met de nationale luchtvrachtvervoerder. Schipholdirecteur Rutten wilde mede daarom eind 2011 een besluit rond de verhuizing van KLM Cargo naar het nieuwe vrachtterrein op Schiphol Zuid-Oost forceren. Met bijna vijftig miljoen passagiers waren de capaciteitsgrenzen van de bestaande passagiersterminal in zicht, zei hij destijds, en daarom moest KLM Cargo de vrachtloodsen vóór 2015 geheel hebben verplaatst, Rutten had destijds een ambitieus tijdspad opgesteld waarbij Schiphol al in 2012 wilde beginnen met de bouw van het nieuwe vrachtstation voor de KLM met een oppervlakte van 30.000 vierkante meter op het vrachtareaal Zuid-Oost. 'Wij kunnen dan ook met de verhuizing een begin maken met een geïntegreerd vrachtareaal voor de gehele lucht-

FOTO ANP

‘MAASTRICHT NIET INTERESSANT’

Schiphol verwacht dat het vrachtvolume voor dit jaar stijgt met 3 tot 4 % en daarmee ruimschoots boven de 1,5 miljoen ton uitkomt, aldus topman Jos Nijhuis. Die modale vrachtgroei betekent nog niet dat Schiphol voor de logistieke tak dit jaar veel plannen heeft. Alle aandacht gaat uit naar de expansie van de passagiersterminal, een centraal beveiligingssysteem en de ontwikkeling van Lelystad Airport. Ook bij de overcapaciteit bij vrachtafhandeling ziet de president-directeur geen actieve rol voor zich, maar wil hij ‘de markt zijn werk laten doen’.

Belangstelling voor een overname van de luchthaven Maastricht (MAA) is er evenmin bij Nijhuis. ‘Dat is voor ons geen vreselijk interessante luchthaven’, aldus de Schiphol-topman.

vrachtsector van Schiphol. Indien KLM de verhuizing niet kan betalen, doen wij het wel voor ze. Ik wil niet spreken van een ultimatum maar van een voldongen feit’, aldus de Schiphol-directeur 2,5 jaar geleden. Destijds vond een verbaasde vrachtdirecteur Camiel Eurlings van Air France-KLM het ‘nog zeker geen gelopen race’. De huidige topman van de KLM en oud-minister van Verkeer en Waterstaat wees er op dat met de luchthavenbeheerder nog ‘een aardig robbertje moest worden gevochten’ over de verhuizing van de zogeheten vrachtfabriek. Hij waarschuwde Schiphol alvast voor het feit dat de luchthaven voor de nieuwe vrachtloods ‘heel veel’ moest betalen. ‘Wij hebben in de huidige vrachtloodsen behoorlijk geïnvesteerd en hoeven dan ook niet echt snel weg’, zei de oud-CDA-politicus. Daarnaast noemde hij de ontsluiting van het nieuwe vrachtareaal met slechts een vrachttunnel gebrekkig. Die prijs bleek uiteindelijk ook veel te hoog voor Schiphol. Waarnemers op Schiphol wijzen er ook nu op dat KLM Cargo zijn huid duur zal willen verkopen als ook een verhuizing van de gehele vrachtoperatie op de onderhandelingstafel ter sprake komt. ‘Het gaat er uiteindelijk voor KLM Cargo om met hoeveel geld Schiphol over de brug komt’, zegt een bron. Hij noemt het eerder een reële optie dat het gehele vrachtstation 1 wordt gesloopt. KLM heeft dan nog steeds 40.000 vierkante meter loodsruimte op Schiphol-Centrum en daar valt best mee te leven.’

JOHN VERSLEIJEN

NT OP TWITTER

Jonge chauffeur kan gloednieuwe #Scania Streamline winnen. http://t.co/GabWPxWuxk
@EVO_nieuws

Directeur TLN: ‘Het herstel is nog broos’ http://bit.ly/1lu3OmS
@petersierat

Aantal gewonden en ongevallen met vrachtwagens gedaald met 20%. Nooit zo laag als nu, ook al worden meer kilometers afgelegd. #truckveilig
@crevits

Burgemeester Aboutaleb bij verkeerscentrale @HavenRotterdam in #HvH. Altijd weer indrukwekkend hier te zijn! pic.twitter.com/UtYlJNMlkU”
@HestiaReukema

18 februari, 3e ronde CAO onderhandelingen. Wij zijn er bij, Jij ook?? pic.twitter.com/iXJAHpbVAs
@TBV_AIDT_nl

#Oosterweel: #TLV tevreden met vastleggen tracé en openhouden #Kennedytunnel - nu actie vr snelle realisatie! http://bit.ly/1b1ZFp5
@FKeymeulen

Loop geen fiscale voordelen mis bij duurzame investeringen http://wp.me/p3OhOE-jE
@Groenervaren

Het Crisisstrand aan de Waalhaven tijdens de economische crisis in 1932. De foto is van Spaarnestad pic.twitter.com/c36n6JPQCY
@Rotterdamvntoen

Ook met uw tweet in de krant? met #NTnl springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op **www.twitter.com/ntnl**

NT OP HET WEB

Deze week op Nieuwsbladtransport.nl

- Veel Vlaamse vervoerders ondertekenen veiligheidscharter
- Vos Logistics breidt uit in Oss
- Vrachtwagen duwt auto’s van de kade
- Antwerpse vervoerders richten inkoopcentrale op
- EU gaat niet onderhandelen over vrij verkeer
- Toenadering in Panamakanaalruzie
- Pompen vervoerd naar Brits rampgebied

Meer nieuws kunt u vinden op
www.nieuwsbladtransport.nl

RAAD & RECHT

Een kippenhok

Een expediteur geeft namens zijn opdrachtgever opdracht tot het verzekeren van een body unit, die speciaal is gebouwd voor het vervoer van eendagskuikens, voor het transport van Nederland naar Canada. Hiervoor wordt door de makelaar een verzekeringscertificaat opgemaakt en afgeven. Er wordt een goederentransportverzekering afgesloten vanaf de vestiging van de carrosseriebouwer in Nederland tot het afleveradres van de koper in Canada.

De unit wordt geladen op een flat rack en daarna via Antwerpen per schip naar Montreal vervoerd. Daar wordt de flat rack met unit overgeladen op een vrachtwagenchassis om naar de eindbestemming te worden doorgevoerd.

Gedurende het wegvervoer blijkt er ineens een viaduct te laag zijn en u raadt het waarschijnlijk al:
met een enorme knal raakt de unit het viaduct! Unit en flat rack schieten los en belanden op het wegdek. Uit ter plaatse gemaakte foto's blijkt dat de unit echt aan flarden is en als verloren moet worden beschouwd. Namens verzekeraars wordt er een expert ingeschakeld, die de schade, na aftrek van de waarde van de restanten, begroot op 175.000 euro.

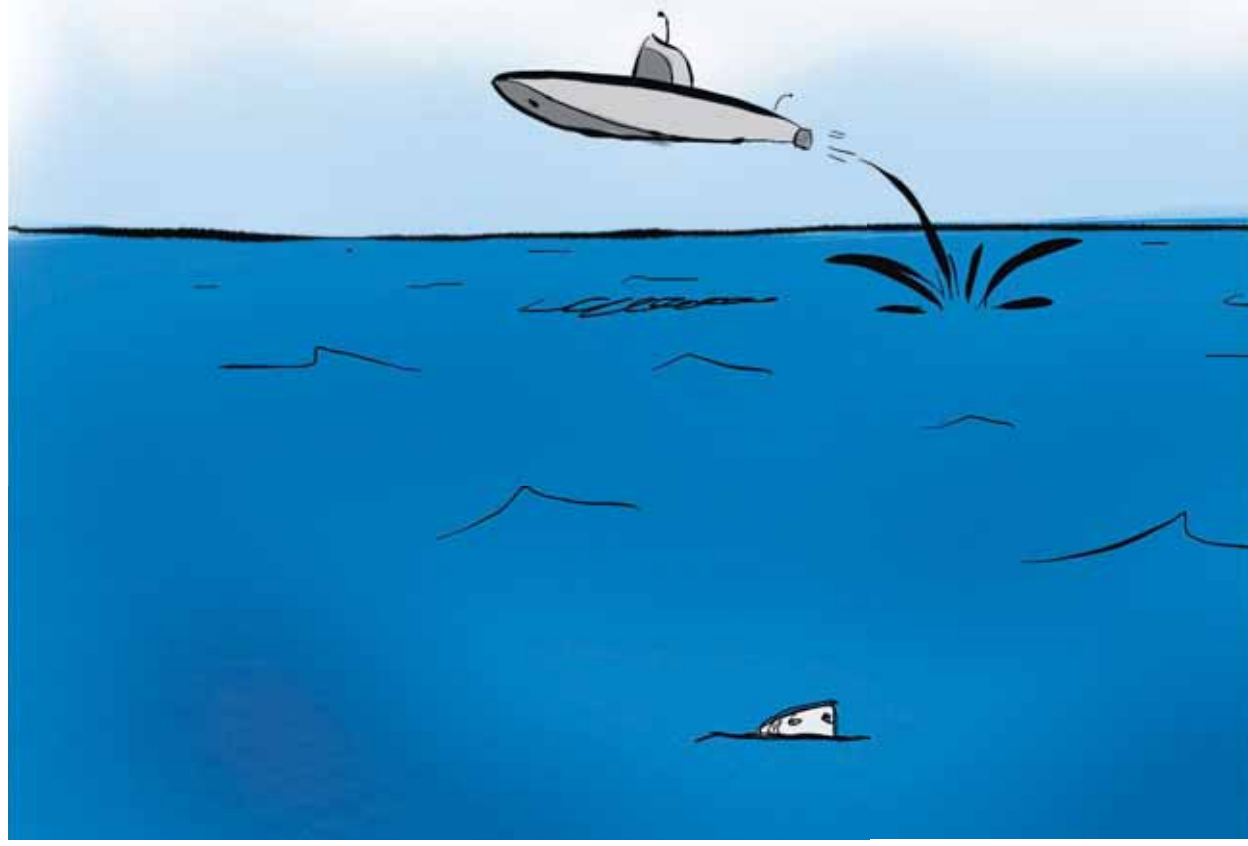
De makelaar in kwestie zoekt uit wie de ladingbelanghebbende is en begint bij de expediteur met de vraag of deze weet welke Incoterm tussen partijen is overeengekomen. Deze weet te melden dat dit Ex works zou zijn. Dit zou dan betekenen, dat de unit voor rekening en risico van de koper zou hebben gereisd en dat deze dan onder de afgesloten transportverzekering claimgerechtigd zou zijn.
Dus vraagt de makelaar of de koper dan ook de vracht heeft betaald. Hierop antwoordt de expediteur volmondig neen! De verkoper heeft de vracht tot Montreal voldaan. Dan is het geen Ex works meer, maar Cost, Insurance and Freight, stelt de expediteur vast.
Voor de claimgerechtigdheid van de koper maakt dit onder de polis niets uit. De verzekering is door de verkoper ten behoeve van de koper afgesloten volgens deze Incoterm.

Hierop vraagt de makelaar aan de expediteur of deze ook het binnenlandse wegvervoer in Canada heeft geregeld. Dit blijkt niet het geval te zijn. Om zeker te zijn neemt de makelaar na overleg met de expediteur rechtstreeks contact op met de verkoper. Deze blijkt via een lokale agent zelf het binnenlandse vervoer te hebben geregeld tot aan het adres van de koper van de unit.

Dan is het dus geen Ex works, geen Cost, Insurance and Freight, maar Delivered at Place (DAP)!
De betreffende unit was nog niet ingeklaard en niet gelost en ter beschikking gesteld van de koper op de overeengekomen plaats. Daardoor had er nog geen overdracht van risico plaatsgevonden en liep de verkoper nog het risico. Deze is uiteindelijk de claimgerechtigde onder de afgesloten transportverzekering en heeft dus recht op de schade-uitkering.

Al met al kwam er weer rust in het kippenhok.

COR VAN MAURIK, ASSURANTIEADVISEUR
www.brrgroep.nl



Kapitein Nemo blijft

ONBEMAND Het schip van de toekomst heeft 'de beste stuurlui'

De volgende generatie zeeschepen in de ladingvaart zal onbemand varen. De beste stuurlui staan dan inderdaad aan wal.

De afgelopen jaren heeft de wereld zich verwonderd over de jongste generatie steeds grotere schepen, vooral in het containervervoer. Inmiddels dient zich alweer een volgende generatie aan, die ons niet minder zal verbazen. Volgens deskundigen zullen over enkele tientallen jaren schepen zonder bemanning de wereldzeeën bevaren. Want als drones door de lucht pakjes thuis kunnen bezorgen, van honderden miljoenen kilometers afstand bestuurde karretjes op Mars rondrijden en onbemande duikboten klussen onder de waterspiegel uitvoeren, waarom zouden er dan geen schepen vracht kunnen vervoeren zonder dure opvarenden die een groot deel van de reis vrijwel niets te doen hebben?
Europese geleerden voeren, met 3,8 miljoen euro subsidie van de Europese Commissie, een onderzoek uit naar het onbemande varen. De resultaten moeten in de loop van volgend jaar op tafel liggen. Hun projectgroep, waarin befaamde technische instituten als het Fraunhofer en Marintek vertegenwoordigd zijn, heet Munin. Dat staat voor 'Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks'. Kenners van de Noorse mythologie weten dat Munin ook de raaf was die de god Odin elk etmaal een rondje om de Aarde liet vliegen om te kijken of alles pluis was.
De Munin-projectgroep is ervan overtuigd dat schepen zonder bemanning eerdaags de oceanen zullen oversteken. Technisch is het al mogelijk om zelfs het grootste zeeschip op duizenden kilometers afstand te besturen. Economisch moet het onbemande varen op reders een ongekende aantrekkingskracht uitoefenen, om de simpele reden dat zij zich een dure bemanning – de 'crew' maakt ongeveer 30% van de gemiddelde kosten van rederijen uit – kunnen besparen. Zonder die bemanning kan de reder ook pas echt werk maken van het superlangzame varen. Dat scheelt nog eens flink – tot de helft – in de brandstofkosten en is bovendien veel duurzamer.
We zijn, zegt Munin, op zoek naar het 'autonome' schip, dat van de wal af draadloos onder controle kan worden gehouden, waarbij gebruik wordt gemaakt van geavanceerde ICT. Die ICT is er eigenlijk al, in de vorm van bijvoorbeeld infraroodsensoren en satellietcommunicatie. Veel bestaande schepen zijn daar al mee uitgerust. Waarom dan met die grotendeels bestaande techniek niet eens het diepe in gegaan, met schepen die zonder officiers en matrozen aan boord, van de wal af bestuurd, hun lading van het ene naar het andere continent brengen?
Maar is dat wel veilig? Zeker, merkt Munin haast terloops op. Er is voldoende onderzoek dat de menselijke fout als hoofdoorzaak van de meeste scheepsongevallen en -rampen aanwijst. Ongeveer driekwart van de incidenten met schepen kan aan nautisch onvermogen van de opvarenden worden toegeschreven. Bemanningsleden raken op hun lange, veelal saaie zeereis vermoeid. Computers kunnen hooguit op tilt slaan, waarna het onbemande schip met een een ankerplaats zoekt om te wachten tot het is opgelost.
Er komt nog iets bij. Het onbemande schip kan soberder worden uitge-

> 'De kapitein hoeft alleen op kritieke momenten virtueel de commandobrug te betreden.'
> **Oskar Levander, Rolls-Royce**

AGENDA

Cold Chain Logistics
24 t/m 26 februari
Voorjaarscongres van de Europese organisatie van bedrijven, die actief zijn met koel- en vriesopslag en vervoer. Op dag 3 een bezoek aan een vrieshuis in de buurt van Maastricht.
• www.ecsla.eu

EVO Zeevrachtcongres
14 maart
Dit congres informeert u over de recente ontwikkelingen in de containerlijnvaart. Hoofdthema van deze dag is allianties in de containerlijnvaart en de gevolgen voor verladers.
• www.evo.nl

European Superpull
15 maart
Het spektakel bast weer los in Ahoy Rotterdam waar de 36e editie van European Superpull wordt verreden. Aan de start komen deelnemers uit een groot aantal Europese landen.
• www. europeansuperpull.nl

Transport Compleet Hardenberg
18 t/m 20 maart
De eerste editie van deze vakbeurs borduurt voort op de Carrosserie Vakdagen. Met nu ook lichte bedrijfswagens met alle aanverwante producten.
• www.evenementenhal.nl

Duits/Nederlands Logistiek Congres Duisburg
25 maart
Het congres voor grensoverschrijdende samenwerking tussen hubs Rotterdam en Duisburg over optimalisatie van intermodale bereikbaarheid.
• www.congresduisburg.nl

ILLUSTRATIE NOURDIN KOUCH

voortaan aan wal

voerd, zonder kajuiten, kombuizen, restaurants en ontspanningsruimten die capaciteit kosten. Er zijn veel minder openingen nodig in de scheepswand en de opbouw.

Varende kluizen

Dit geeft kapers veel minder mogelijkheid om het schip wederrechtelijk in bezit te nemen. Dat laatste wordt ook minder aantrekkelijk, omdat er toch geen opvarenden zijn die in gijzeling kunnen worden genomen. Schepen worden varende kluizen, waarop piraten moeilijk vat kunnen krijgen.

De onderzoekers verwachten dat het schip van de toekomst het grootste deel van de reis onbemand kan varen. Alleen voor de fijnere manoeuvres in de nabijheid van en binnen havens kan nautisch getrainde bemanning aan boord worden gehaald. Verder kan een kapitein en/of stuurman het schip van afstand door kritieke passages loodsen. Er zijn ook combinaties mogelijk van onbemande schepen die in konvooi varen, waarbij slechts één van de schepen actief door een walbemanning wordt genavigeerd, terwijl de overige schepen in het konvooi het leidende schip passief volgen.

We mogen ons dus voorbereiden op de introductie van het onbemande schip in de mondiale ladingscheepvaart, zeggen de experts. Daarvan is ook Oskar Levander van Rolls-Royce overtuigd. Hij heeft bij de Britse auto- en motorfabrikant de leiding over het onderzoek bij de divisie 'Marine'. Rolls-Royce ontwikkelde al uiteenlopende onbemande voer- en vaartuigen. Levander liet op bijeenkomsten van vakgenoten in Dubai en Londen de laatste weken weten dat een belangrijk deel van de wereldhandelsvloot – meer dan 50.000 grotere schepen, die ruim een miljoen mensen werk bieden – vervangbaar is door 'drones'.

Dat verlost de scheepvaart ook van een dreigende schaarste aan varend personeel. Om de mondiale zeescheepvaart, goed voor het vervoer van 90% van de wereldhandel, betaalbaar te houden voor de verladers moesten reders al steeds meer bemanningsleden recruteren in landen met relatief lage inkomens. Daarmee besparen ze duidelijk op bemanningskosten, maar veelal niet op die van de voor de navigatie verantwoordelijke bemanning.

Commandobrug

Dit, zei Levander onlangs in de Duitse krant *Die Welt*, terwijl kapiteins en stuurlieden op lang niet alle schepen voortdurend op hun post hoeven te zijn. Net als vliegtuigen kunnen schepen onder normale omstandigheden een groot deel van de reis op de automatische piloot varen en behoeft de kapitein alleen op de kritieke ogenblikken virtueel de commandobrug te betreden. Rolls-Royce is het op dit punt volledig met de Munin-onderzoekers eens.

Dat kan de kapitein in de toekomst misschien nog beter op afstand, van de wal af, doen, omdat camera's en andere systemen voor de opvang van gegevens waarschijnlijk beter werken dan het menselijk oog. De Rolls-Royce-man voorziet zelfs dat de officieren van straks zich vooral zullen specialiseren in gevaarlijke nautische operaties, onder moeilijke omstandigheden, die ze telematisch zullen afwikkelen. Een punt van aandacht is natuurlijk wel de bedrijfszekerheid van de ICT-systemen die bij dit proces worden ingezet. Ze zullen voor 100% moeten worden afgeschermd voor cyberpiraterij.

Er zijn juridische haken en ogen aan de onbemande scheepvaart. De samenleving moet erop worden voorbereid en er zal de komende jaren een ontzaglijke berg aan internationaal nautisch recht moeten worden aangepast. Wie bekend is met de traagheid waarmee de IMO, de internationale maritieme organisatie, dit soort juridische vraagstukken tegemoet treedt, zal beseffen dat de entree van de over het water varende 'drone' voorlopig geen uitgemaakte zaak is. Maar als iets technisch kan, en daar lijkt het in dit geval op, zal het ook zeker gebeuren. Dat heeft de opmars van de 16.000-plus-schepen de afgelopen jaren wel bewezen.

FOLKERT NICOLAI

FAILLISSEMENTEN

Burak Transport V.O.F.
's-Gravenhage
Rechtbank Den Haag

Kembo Beheer B.V.
Oostzaan
Rechtbank Oost-Nederland

Square Beheer B.V.
Oostzaan
Rechtbank Oost-Nederland

Lambers Beheer B.V.
Weert
Rechtbank Limburg

Cs Trucking BVBA
Leffinge
Rechtbank Oostende

Transport Verdonk BVBA
Herselt
Rechtbank Turnhout

Edf Transport BVBA
Malle
Rechtbank Antwerpen

Chrismitrans BVBA
Zulte
Rechtbank Gent

PERSONALIA

Europees Commissaris **Siim Kallas** (transport) is voor een volgende termijn niet beschikbaar voor een plek in het Europees Parlement. Zijn dochter **Kaja Kallas** gaat zich wel kandidaat stellen voor een plek in de Europese volksvertegenwoordiging. De 65-jarige eurocommissaris, die waarschijnlijk terugkeert naar Estland, wil zijn dochter steunen.

De Nederlandse Scriptieprijs Logistiek 2014 van de Vereniging Logistiek Management (VLM) is gewonnen door de studenten **Nonhlanhla Dube** (30) en **Jaap Arts** (21). Dube (Rijksuniversiteit Groningen) won de Nederlandse Master Scriptieprijs met een onderzoek naar de rol van overheden bij humanitaire logistiek. Arts (Technische Universiteit Eindhoven) onderzocht de kosten van voorraadbeheer bij Office Depot. Hij kreeg hiervoor de Van Duuren Bachelor Scriptieprijs.

Bent u iemand? **www.nieuwsbladtransport.nl/service/personalia**

WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)

Westkust Noorwegen o.a.
Oslo – Bergen – Trondheim – Kirkenes

- fcl/lcl/rc/br/cv
- vaste afvaarten
- snelle transittijden
- betrouwbare services

SEALANE
BOEKINGSAGENT VOOR NOR LINES

T (0596) 63 38 88 – info@sealane.nl – www.sealane.nl

Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency

Nieuwsblad Transport is een uitgave van

NT PUBLISHERS

Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
Postbus 200, 3000 AE Rotterdam
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05
I. www.nieuwsbladtransport.nl

Managing director
michel.schuuring@ntpublishers.nl

Publishing manager
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

Hoofdredacteur
peter.wierenga@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie print
job de kruiff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie online
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

Redactie
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
gert.van.harskamp@nieuwsbladtransport.nl
lijnvaart
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart en offshore

Vormgeving
nourdin kouch
edward ouwerkerk
studio@ntpublishers.nl

Nieuwsblad Transport is aangesloten bij Publeaks, misstanden kunnen worden gemeld bij publeaks.nl

Manager operations
frank.van.hal@ntpublishers.nl

Advertentieverkoop
T. 010 280 10 25 F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.nl

Klantenservice
T. 010 280 10 16 F. 010 280 10 05
customerdesk@ntpublishers.nl

jaarabonnement	incl.	NT e-mail €485,–
	excl.	NT e-mail €420,–
half jaarabonnement	incl.	NT e-mail €263,–
	excl.	NT e-mail €225,–
kwartaalabonnement	incl.	NT e-mail €155,–
	excl.	NT e-mail €129,50
introductieabonnement	incl.	NT e-mail €15,–

Prijzen zijn exclusief btw.
Annulering: schriftelijk een maand voor aanvang van de nieuwe abonnementsperiode.

Traffic
traffic@ntpublishers.nl

Office management
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05

Mainport Mail
T. 010 280 10 30 F. 010 280 10 05
mpm@mainportmail.nl
petra.glansdorp@mainportmail.nl
minouschka.schouten@mainportmail.nl

Druk
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2014 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

HOI 2014 KEURMERK
mvw media voor vak & wetenschap

COLUMN

Meer Europa, inderdaad

Wie zich een beeld wil vormen van de kern van Europa, gaat naar de grensstreken. Daar komen de nationale regelgeving van het 'Europe des patries' en het volledig vrije verkeer van personen, goederen en diensten het veelvuldigst met elkaar in confrontatie. Mijn ouders hebben geruime tijd gewoond in Achel, een aardig Limburgs dorp op een steenworp afstand van de langste interne Benelux-grens, aan de Belgische kant. Ze kenden aan weerszijden van die grens uiteenlopende leveranciers van dagelijkse en luxeproducten.

Ze bevoorraadden zich even gemakkelijk bij Delhaize als Albert Heijn en konden een ruime keuze maken uit de betere bakkers, slagers/beenhouwers en groentezaken in zowel Belgisch Limburg als Noord-Brabant. Ideaal en, voor de zuinige Hollander, vaak ook flink besparend. Fricties – micro-economische verstoringen – levert dit op zich niet op, tenzij nationale overheden zich ermee gaan bemoeien. Een voorbeeld is de accijnsverhoging op onder meer diesel die Nederland begin dit jaar invoerde. De effecten daarvan zien we in de grensstreken.

Iemand uit bijvoorbeeld Susteren/Roosteren, een gemeente in het smalste stukje van Nederlands Limburg, maakt op zaterdag gemakkelijk een rondje door alle drie landen – Nederland, Duitsland en België – om in elk daarvan het beste, meeste en mooiste zo voordelig mogelijk in te laden. En om, sinds de Nederlandse accijnsverhoging, de tank aan Belgische kant tot de rand te vullen. Je bent daarmee als je een beetje doorrijdt geen twee uur zoet, tenzij je natuurlijk nog een tussenstop maakt bij het frietkot omdat de maag onmiddellijke eisen stelt.

Het doel van de Nederlandse dieselaccijnsverhoging was de schatkist zo snel mogelijk met honderden miljarden euro's extra te vullen. Wie in de Randstad woont, gaat niet zomaar de Belgische grens over om een paar ons hesp of een halve kilo 'gepelde' te kopen, laat staan om zijn tank vol te gooien. Het tijdverlies en het omrijden maakt zo'n reis alleen maar duurder. Maar aan de grenzen lekt dit bezwaar weg en wordt dat ene Europa pas echt ideaal.

Dat is ook de bedoeling van het project Europa. Vervelend zijn alleen die fricties die nationale fiscale maatregelen veroorzaken. De volgende stap moet zijn dat we die wegnemen. Meer Europa, inderdaad.

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

QUOTE VAN DE WEEK

Er moet een European Sea Transport Command komen.

Jeanine Hennis-Plasschaert, minister van Defensie, in Maritiem Nederland.

Nieuwsblad Transport

4 weken voor slechts €15

www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Bel **010 280 10 16**
of mail **customerdesk@ntpublishers.nl**

FOTO WIKIPEDIA

'Houd jij de worstjes erbij of moet ik het doen?'

Snelste ter wereld

SHOCKWAVE Het gele gevaarte is dertig geworden

Vliegtuigmotoren en een parachute als rem: de jarige Shockwave vliegt nog nét niet de ruimte in.

Old soldiers never die. Het is alweer het dertigjarig jubileum van Shockwave, de snelste truck op aarde, in 1984 gebouwd door Les Shockley. Dat-ie zo snel is, is te danken aan de drie Pratt & Whitney J34-48 jetmotoren die elk 12.000 paardenkrachten leveren, zodat er in totaal 36.000 manenwapperende hengsten onder de motorkap gieren. Als het gaspedaal wordt ingedrukt knallen de vlammen achter Shockwave vandaan. Hij houdt dan ook het wereldrecord voor trucks met een gemeten topsnelheid van 605 kilometer per uur. Da's sneller dan een TGV, al is het natuurlijk wel wat lastiger je benen strekken of je bagage opbergen. En ik gok dat de trein ook ietsje stiller is, na het beluisteren van wat filmpjes op het internet. Die acceleratie is behalve oorverdovend ook indrukwekkend, want Shockwave doet slechts zes seconden over een *quarter mile*, de heilige graal van het dragster racen. Daarom ben je geneigd te denken: dit kan alleen in Amerika.
Dan bedoelen we dus niet dat alleen in het land van *Super Size Me* genoeg truckfreaks zijn om dit commercieel aantrekkelijk te maken met een jubileumtour door de VS én Canada, maar ook fysiek. Vind maar eens een snelweg in Nederland waar je genoeg ruimte hebt om op zo'n topsnelheid te komen én weer terug te gaan naar nul.

Tarzanbocht

Zelfs het circuit van Zandvoort lijkt Marge geen goede plek, want ons gevoel zegt dat de Tarzanbocht nou niet bepaald een specialiteit is van deze uit de kluiten gewassen Peterbilt. Nee, eigenlijk moet-ie alleen maar rechtdoor.
Shockwave lijkt trouwens behalve wat betreft de jetmotoren in meerdere opzichten op een vliegtuig. Want er komen geen kinderachtige krachten vrij voor wie een ritje aandurft. 'Het is een geweldige belevenis', vertelt Neal Darnell, eigenaar en bestuurder sinds 2012, toen hij Shockwave kocht en reviseerde. Zijn zoon Chris, nu 31, mocht ooit al op zevenjarige leeftijd achter het stuur plaatsnemen.
Vader Darnell: 'De acceleratie begint bij zo'n 4G en dan ga je naar een maximum van zo'n 6G. Maar als je remt, en de parachutes gaan uit, dan ga je naar 9G negatief. Dus je hebt binnen een seconde een verschil van 15G!'
Dat zie je uiteraard ook terug in het verbruik: bijna 700 liter per ritje. Zal hij de Euro VI-norm net niet mee halen. Kortom, een regelrechte nachtmerrie voor de milieulobby. Maar best aardig om eens te zien. Op veilige afstand.

PETER WIERENGA