Nieuwsblad Transport
NT

maco
Customs Service
AGS met Maco
• 30% besparing
• Hybride dienst-verlening
• Geen investeringen
• Klaar voor de toekomst
www.maco.nl/aangiftesoftware-ags

De strenge meetlat van de Europese Commissie — DE KWESTIE 4
Havens moeten zich niet alleen richten op groei — FEATURE 8
Is Rotterdam wel een echte cruisestad? — DE PRAKTIJK 17

WEEK 13 | 26 MAART–1 APRIL 2014 | JAARGANG 27 WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL

Definitief besluit zeesluis dit jaar

ZEEVRACHT

Een definitief besluit over de bouw van een nieuwe zeesluis voor Amsterdam kan al in november van dit jaar vallen en niet - zoals eerder gepland bij het principebesluit uit in 2012 - ergens in 2015. Dat zegt vertrekkend havenwethouder Freek Ossel (PvdA) in zijn afscheidsinterview met deze krant (zie pagina 2). Om de kans op een succesvolle aanbesteding te vergroten,

heeft de rijksoverheid Amsterdam gevraagd het laatste 'go, no go'-besluit al dit najaar te nemen, zegt hij. De hoofdstad heeft hieraan wel voorwaarden verbonden.

VIL: DIENST OP KAZACHSTAN

800 liter brandstof voor de koeling is voldoende om temperatuurgevoelige lading per spoor van Antwerpen naar Kazachstan te vervoeren zonder onderweg te hoeven bijtanken. Er is een koelapparaat met deze grote tankcapaciteit ontwikkeld, dat het Vlaams Instituut voor de Logistiek en medicijnfabrikant Pfizer nu inzetten op de nieuwe spoorverbinding tussen Antwerpen en Kazachstan waarmee ze onlangs zijn begonnen.

Brancheclub BBU heft zich op

BINNENVAART

De Binnenvaart Branche Unie (BBU) staat voor de opheffing. De leden hebben hier unaniem voor gekozen om over te stappen naar Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN), de nieuwe grote brancheorganisatie voor de gehele Nederlandse binnenvaart. De BBU was volgens voorzitter Roland Kortenhorst slechts een 'tussenstation' naar die ene organisatie. 'Het klinkt misschien vreemd, maar deze voorzitter is blij dat zijn vereniging wordt opgeheven.' Kortenhorst voorziet dat de toetreding van Koninklijke Schuttevaer tot BLN in een stroomversnelling zal komen. Bij beide organisaties hebben de laatste tijd enkele bestuurlijke veranderingen plaatsgehad die ruimte scheppen voor een snelle toenadering, denkt Kortenhorst.

Duitsland breidt tolheffing fors uit

MAUT

De kilometerheffing in Duitsland wordt volgend jaar uitgebreid naar meer wegen en gaat ook gelden voor vrachtauto's tussen 7,6 en 12 ton. Dat heeft verkeersminister Alexander Dobrindt (CSU) in Duitse media aangekondigd. De 'Maut' geldt nu op autosnelwegen en op 1.100 kilometer aan grote secundaire wegen. Er komt, zei Dobrindt, nog eens duizend kilometer aan wegen bij waarop voortaan tol moet worden betaald. Uiteindelijk willen de regeringspartijen CDU, CSU en SPD de tol op alle federale wegen heffen.

'Hoge keuringskosten jagen lading weg'

FENEX Kabinet stuurt rekening voor inspectie agrarische import aan bedrijven

De Nederlandse expeditiesector (Fenex) vreest dat Nederland zich uit de markt prijst door een aantal stevige tariefsverhogingen bij de keuring van importzendingen in de agrarische sector.

Het gaat daarbij om de fors stijgende inspectietarieven van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) voor de invoer van agrarische producten sinds deze maand, maar ook om de controle van verpakkingsmateriaal in de Rotterdamse haven. Vooral de havens van Antwerpen en Hamburg profiteren van dit kabinetsbeleid om de keuringen van de NVWA kostendekkend te maken, stelt beleidsadviseur Marty van Pelt van de Fenex. In totaal gaat het bij de verhoging om een bedrag van tien miljoen euro dat de importeurs en de exporteurs van de overheid dit jaar moeten ophoesten.

Van Pelt heeft de afgelopen tijd samen met de brancheorganisatie Agrarisch Import Platform (AIP) een groot aantal tariefstijgingen in kaart gebracht. Zo is er sprake van een stijging van de kilotarieven bij de veterinaire importinspectie van vlees, vis en levende have van 14%. Dit is nodig om op dit segment een gat van 1,2 miljoen euro te dichten. De controlekosten van bijvoorbeeld houten verpakkingsmateriaal op de aanwezigheid van de Aziatische boktor in de Rotterdamse haven zijn in een jaar gestegen van 1,40 naar 6,56 euro per ton, zegt Van Pelt. 'De import van Chinees natuursteen zijn wij al min of meer kwijtgeraakt door de kostenstijgingen. De keuring van de houten verpakkingen kost in de Antwerpse haven 50 euro en in Nederland 300.' Bij de fytosanitaire keuringen (bloemen en planten) gaat het om een stijging van de tarieven met 45%. Eerder werd al in deze krant gemeld dat de inspectie op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen in een aantal tropische gewassen uit risicolanden met 88% in prijs was verhoogd. Volgens Van Pelt is Nederland op het gebied van de keuringskosten al een koploper in Europa, maar moet met de recente stijgingen en de prijzendruk in de agrarische importsector gevreesd worden voor een ernstige verschuiving van ladingstromen naar hoofdzakelijk België en Duitsland. 'Dit is slecht voor het logistiek imago van Nederland.'

Doorbelasten

AIP heeft intussen een brandbrief geschreven aan minister Henk Kamp (economische zaken) over de 'draconische tariefsverhogingen' en de gevolgen voor de concurrentiepositie van Nederland.

Fenex en AIP dringen nu aan op een herziening van de tarieven en vinden dat de overheid de kosten niet moet verhalen op het bedrijfsleven maar deze door 'efficiëntieverbeteringen' in de eigen organisatie moet beperken.

JOHN VERSLEIJEN

COMMENTAAR

De moeilijke zegen

Tot vreugde van sommigen en frustratie van anderen heeft de Amerikaanse Federal Maritime Commission op 21 maart haar zegen gegeven aan de Maersk, MSC en CMA CGM alliantie, P3 (zie ook pagina 3). Maar dat betekent niet dat P3 nu een feit is. De Europese en Chinese autoriteiten moeten ook nog toestemming geven, en de zegen van laatstgenoemde is een stuk moeilijker te verkrijgen.

Volgens analisten zal China namelijk niet alleen de impact van de alliantie op de concurrentie en de effecten voor Chinese maritieme toeleveranciers onderzoeken, maar ook de impact van de alliantie op het functioneren van China's twee grootste containerrederijen Cosco Container Lines en China Shipping Container Lines - twee rederijen die toch al onder druk staan.

Het staatsbeheerde China Shipping heeft naar verluidt zich al sterk uitgesproken tegen de komst van P3 richting China. Volgens het bedrijf kan de alliantie door de lagere operationele kosten de vrachttarieven laten zakken tot een niveau dat China Shipping niet kan evenaren. Die boodschap zal bij de Chinese autoriteiten niet in dove oren landen. Cosco Container Lines en China Shipping Container Lines zijn met elkaar een samenwerking gestart. Cosco Container Lines is ook aangesloten bij de CKYHE-alliantie (Cosco, K-Line, Yangming, Hanjin en Evergreen Line), die per 1 april van start moet gaan.

De Chinese rederij is niet alleen in haar weerstand tegen de komst van de mega-alliantie. China Shippings boodschap zou ondersteund worden door de Chinese redersorganisatie, maar ook door de Zuid-Koreaanse mededingsautoriteit, zo meldt IHS Maritime. Volgens het medium heeft de antitrustautoriteit een brief naar haar Chinese collega gestuurd met het verzoek om gezamenlijk in actie te komen.

In Europa zal de alliantie, hoewel die het gestelde plafond van een marktaandeel van 30% overschrijdt, op weinig weerstand stuiten, verwacht maritiem onderzoeks- en analysebureau Drewry. 'Zolang zij duidelijke voordelen voor hun klanten kunnen aantonen en zij niet hun marktdominantie misbruiken, zal de Euroese Commissie de alliantie goedkeuren', stelt het bureau.

Maar zonder goedkeuring van China is de alliantie maar half effectief. Want de handelsroute Azië-Europa is voor de drie partners de belangrijkste. Gaat het hen lukken die zegen te krijgen? We krijgen het naar verwachting half mei te horen. Het is in ieder geval nog geen gewonnen strijd.

TOBIAS PIEFFERS
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl

DOSSIER
11 april:
Douane & Security
Adverteren? Bel: 010 280 10 25
Iedere week in Nieuwsblad Transport,
altijd online via **www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers**

FREEK OSSEL, HAVENWETHOUDER AMSTERDAM

'Ik ben heus geen haven- of zeesluisadept'

Freek Ossel (59) vertrekt na zes jaar binnenkort als havenwethouder van Amsterdam en ook uit de hoofdstedelijke politiek. Onder zijn wethouderschap werd het principebesluit over de bouw van de nieuwe zeesluis genomen en werd de verzelfstandiging van het gemeentelijke havenbedrijf een feit. De sluiting van containerterminal ACT was zijn grote teleurstelling, zegt hij.

Voor uw opvolger wordt het straks saai. Er is niets meer te doen.
Misschien is het straks minder spectaculair dan bij de verzelfstandiging of de zeesluis, maar in de volgende bestuursperiode komt een aantal interessante vraagstukken aan bod. Zo moet de gemeente de eigen visie op haar rol als aandeelhouder van het Havenbedrijf Amsterdam verder ontwikkelen. Wat willen wij als enig aandeelhouder? Hoe gaan wij die samenwerking vormgeven met het havenbedrijf? Ook moeten wij als Amsterdam kijken hoe de samenwerking wordt ingevuld met de overige gemeentes aan het Noordzeekanaalgebied en mogelijk het Rotterdamse havenbedrijf. De eerste gesprekken waren positief, maar lieten ook een gevarieerdheid zien. Zo kan de behoefte en vorm van samenwerking verschillen. Het hoeft dus niet uit te monden in een belang in Haven Amsterdam. Hetzelfde geldt ook voor de relatie met Rotterdam en het Havenbedrijf. Het woord crossparticipatie is daar gevallen. Op de achtergrond speelt ook nog de agenda van de rijksoverheid mee om te komen tot een delta port holding. Voor mijn opvolger ligt er nog best een uitdaging.

U krijgt van voor- en tegenstanders veel lof toegewuifd over de manier hoe u de zeesluis en verzelfstandiging door de gemeenteraad hebt geloodst.
Ik heb altijd de voor- en nadelen van bijvoorbeeld de zeesluis duidelijk willen maken. Er is ook alle ruimte gegeven aan de gemeenteraad om eigen expertise op te bouwen. De discussie moet op argumenten worden gevoerd. Ik ben dan ook heus geen sluis- of havenadept, die maar vindt dat het koste wat kost moet doorgaan. Ik wil het hele verhaal horen. Wat is de businesscase? Om hoeveel geld gaat het? Pas dan kom je uiteindelijk tot een afweging en een besluit. Ik denk dat we het verhaal rond de sluis ook waar kunnen maken. Ik ben er dan ook van overtuigd dat die sluis er komt.

De steun in de raad was breed?
Ik geloof dat alleen Red Amsterdam tegen was. Zelfs de SP heeft voor gestemd.

Bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf pakte die strategie ook goed uit?
Je moet altijd uitkijken om dit als mijn verdienste te claimen. Ik ben wel blij dat ik een proces in gang heb gezet om van het gemeentelijk havenbedrijf een regionaal bedrijf te maken. Dat was ook onze insteek als Amsterdam. We doen dit niet omdat het lekker is om bedrijfje te spelen. De havenbeheerder moet een regionaal bedrijf worden.

De sluiting van ACT in 2010 moet een dieptepunt zijn geweest. Was een redding mogelijk geweest?
Je kunt het wel proberen, maar dan moet je er ongelooflijk veel geld in stoppen. Dat was ook niet onze rol als gemeente. Natuurlijk heeft ACT een grote symboolwaarde, maar ook na de sluiting is er nog steeds containeroverslag. Dat zal met meer perspectief op de komst van de nieuwe zeesluis ook meer worden. Er wordt verder ook gewerkt aan nieuwe samenwerkingsverbanden die het terrein willen gebruiken om op kleinere schaal activiteiten te ontwikkelen. Die voorstellen liggen er. Met een beetje geduld gaat het best goed komen. In combinatie met de sluis wil ik nog wel eens zien hoe het er over vijf jaar gaat uitzien.

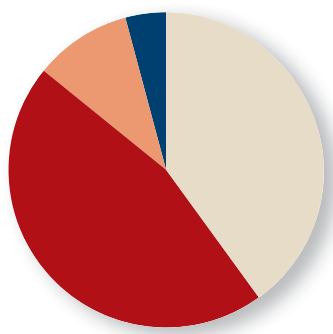
Hoe is de relatie met het havenbedrijf na een jaar zelfstandigheid?
Het eerste wat ik na de verzelfstandiging heb gedaan, is alle overlegafspraken opschorten met het Havenbedrijf. Ik spreek nu maar eens in de twee of drie weken de havendirecteur. Daarnaast is de transparantie belangrijk. Bedrijven in de haven bellen mij, maar het havenbedrijf weet dat dan ook. Er worden geen spelletjes gespeeld. De burgemeester van Rotterdam had mij al gewaarschuwd dat na de verzelfstandiging de contacten met de bedrijven in de haven zeker niet zullen wegvallen, maar soms zelfs intensiever worden. Je ziet ook het zelfstandig havenbedrijf groeien in de nieuwe rol. Zij zijn veel meer bezig met de regio en de relatie met de stad. Mijn stelling is dan ook dat je als haven en stad dichter bij elkaar komt door meer afstand te nemen.

Wat gaat Freek Ossel straks doen?
Allereerst politiek aftrainen. Ik heb een eigen adviespraktijk, maar het zou leuk zijn om straks mijn tanden te zetten in een maatschappelijk interessante klus. Ik zoek geen politieke carrière richting de Tweede Kamer. Ik vond het fantastisch om zes jaar wethouder van deze stad te zijn, maar ik ben meer een bestuurder dan een politicus die zijn gezicht wil laten zien.

JOHN VERSLEIJEN

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden **674** mensen op de stelling van **19 MAART**



Allard Castelein heeft gelijk, staatssteun aan havens moet verboden

40 % Ja, dat is zo klaar als een klontje
46 % Nee, dat is veel te kort door de bocht
10 % Krijgen havens dan staatssteun?
4 % Anders

NIEUWE POLL: Gaat China P3 goedkeuren?

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

P3 krijgt groen licht in VS

LIJNVAART Alliantie mag diensten bundelen van Amerikaanse toezichthouder

De P3 alliantie heeft groen licht gekregen van de Amerikaanse Federal Maritime Commission (FMC). Maersk, MSC en CMA CGM mogen vanaf deze week schepen delen en lijndiensten bundelen.

De commissie concludeerde dat zij op dit moment P3 niet als een belemmering ziet voor de concurrentie. Daarnaast ziet de FMC ook geen signalen dat door het delen van de schepen en lijndiensten de reders hun transportkosten ineens laten stijgen of het serviceniveau in de containervaart daalt. De toezichthouder ziet geen reden om eraan te twijfelen dat de efficiencywinst die P3 haalt, ten goede komt aan de consument.
Het besluit van de Amerikaanse toezichthouder was niet unaniem. Een van de vijf commissarissen binnen de FMC stemde tegen P3. De alliantie is eigenlijk een fusie, verklaarde Richard Lidinsky zijn tegenstem. Volgens hem schept P3 een 'gevaarlijk precedent' en beperkt het de keuzemogelijkheden van verladers in de haven.
De alliantie van het Deense Maersk, Zwiterse MSC en de Franse CMA CGM wordt verreweg de grootste speler in de containervaart. P3 heeft een gezamenlijke vloot van 225 containerschepen met een totale capaciteit van 2,5 miljoen teu.

Half mei

P3 kan echter pas exploitabel worden als ook de Europese Commissie en de Chinese autoriteiten toestemming hebben gegeven voor de alliantie. Die wordt half mei verwacht. 'Dit is wel een eerste belangrijke stap voor P3', zegt een woordvoerder van Maersk over het besluit van de FMC. 'Met de toestemming van de FMC mag de alliantie nu alleen nog in Amerikaanse wateren schepen delen', legt senior consultant Dirk Visser van consultancybureau Dynamar uit. 'En in die markt zijn zij nog helemaal niet zo groot.'
Anders wordt het als ook de Chinese en Europese autoriteiten toestemming verlenen. Op de route tussen het Verre Oosten en Noord-Amerika hebben de drie rederijen 24% van de containervracht in handen. Tussen Noord-Europa en Amerika is dat zelfs 47%, volgens Dynamar.
De wereldwijde verladersorganisatie Global Shippers' Forum (GSF) heeft vorige week tijdens de jaarvergadering de toezichthouders nog eens opgeroepen om goed naar de gevolgen voor de prijs en dienstverlening te kijken. De Amerikaanse toezichthouder FMC draagt de rederijen in P3 wel op extra te rapporteren over prijsvorming en serviceniveau.
Verladersorganisatie EVO is verheugd dat het toezicht op de alliantie wordt versterkt, maar plaatst wel kritische kanttekeningen bij de toestemming van de alliantie. 'Natuurlijk is het mooi dat er meer monitoring is, maar wij vinden het toch vreemd dat er al toestemming wordt verleend voordat exact duidelijk is wat P3 betekent voor prijzen en de keuzemogelijkheden van verladers', zegt beleidsmedewerker Lodewijk Wisse van EVO.

Keuzevrijheid

De Europese verladersorganisatie ESC blijft er in Brussel op hameren dat keuzevrijheid voor verladers, prijsconcurrentie en dienstverlening op peil moeten blijven. 'De alliantie mag niet verder gaan dan vessel-sharing', zegt Wisse. 'Individuele rederijen moeten met elkaar blijven concurreren. Dus er mogen niet ineens diensten of loops uit de vaart worden gehaald.'

GERT VAN HARSKAMP

ILLUSTRATIE NOURDIN KOUCH

SPOORBEHEER

Kartelwaakhond: Netz moet losstaan van DB

De Duitse kartelwaakhond vindt dat het beheer van het spoor volledig moet worden gescheiden van de commerciële activiteiten die Deutsche Bahn op dat spoor ontplooit.

Alleen dan is eerlijke concurrentie tussen de spoorbedrijven van Deutsche Bahn met andere operators op het Duitse spoor gewaarborgd, stelt de Monopolkommission.
Nu is in Duitsland het spoorbeheer, inclusief de toewijzing van treinpaden aan alle spoorbedrijven en de vaststelling van de gebruikstarieven, in handen van Netz AG. Dat is een onderdeel van het Deutsche Bahn-concern.
In die situatie kan het voorkomen dat Netz het 'eigen DB Schenker' bevoordeelt ten opzichte van concurrenten.
Deutsche Bahn zelf is fel tegen zo'n scheiding. Ook de regeringspartijen CDU en CSU willen aan de bestaande concernstructuur van Deutsche Bahn niet tornen.
Intussen zegt Deutsche Bahn zelf in de laatste zeven jaar een miljard euro schade te hebben geleden door het optreden van allerlei kartels. Zo werden, door prijsafspraken van de staalfabrikanten, veel te dure rails aan het spoorbedrijf geleverd. In Duitsland is 'Die Bahn', via Netz AG, verantwoordelijk voor aanleg en onderhoud. Ook koffiefabrikanten en bierbrouwers zouden Deutsche Bahn met geheime prijsafspraken hebben afgezet. | FOLKERT NICOLAI

BOUWSTOP

Meeuwen zetten nieuwe terminal Verbrugge stil

Een rechter heeft de bouw van de nieuwe terminal van ondernemer Martin Verbrugge in de haven van Zeebrugge stilgelegd omdat op de bouwplek meeuwen broeden.

Op overtreding van de bouwstop staat een dwangsom van 50.000 euro per dag. Het in Terneuzen gevestigde Verbrugge Terminals wil niet inhoudelijk op de zaak reageren, maar spreekt wel van een 'teleurstelling' en zegt er druk mee bezig te zijn. Het project staat onder grote tijdsdruk; Verbrugge zei recentelijk tegen deze krant dat de terminal al op 1 juli operationeel moet zijn.
Vogelbescherming Vlaanderen was naar de rechter gestapt omdat de aanleg van de terminal de broedplaatsen van 13.000 zilvermeeuwen en kleine mantelmeeuwen zou bedreigen. Beide soorten zijn beschermd en het is verboden om tijdens het broedseizoen nesten te verstoren. De haven van Rotterdam zet om die reden speciale 'meeuwenverjagers' in op locaties die binnen afzienbare tijd bebouwd worden.
Verbrugge kreeg eind vorig jaar de bouwvergunningen al rond, maar de milieuvergunning zou nog niet goedgekeurd zijn. Volgens Vogelbescherming Vlaanderen heeft Verbrugge doelbewust het risico op een bouwstop genomen: 'De bouwfirma vatte de werken ondanks het ontbreken van de milieuvergunning aan en was gewaarschuwd door de bouwcontrole van Brugge.' | ROB MACKOR

KORT

UPS sorteercentrum in Keulen uitgebreid

LUCHTVRACHT
UPS heeft voor een bedrag van 200 miljoen dollar het Europese sorteercentrum op de luchthaven van Keulen uitgebreid. De uitbouw werd deze week officieel in gebruik genomen en verhoogt de capaciteit van UPS met 70% naar

190.000 pakketten per uur. De bouw heeft in totaal twee jaar in beslag genomen. Het distributiecomplex van UPS beslaat nu met 105.000 vierkante meter ongeveer vijftien voetbalvelden.

Raben breidt uit naar Spanje en Portugal

WEGVERVOER
Raben Netherlands biedt sinds kort dagelijkse lijndiensten aan van en naar Spanje en Portugal. Deze landen zijn aan het distributienetwerk toegevoegd. Het bedrijf wil zijn klanten een bredere dekking aanbieden. Zendingen voor Spanje en Portugal worden verzameld in het depot in Oss. Ze vertrekken dezelfde avond naar de plaats van bestemming. Raben is vooral sterk vertegenwoordigd in Midden- en Oost-Europa.

Boskalis bergt wrak 'Baltic Ace'

SCHEEPVAART
Een combinatie van de bergingsbedrijven Boskalis en Mammoet Salvage heeft van Rijkswaterstaat opdracht gekregen het wrak van de gezonken autocarrier 'Baltic Ace' te bergen. Het wrak ligt op een diepte van 35 meter op ongeveer 65 kilometer van Goeree-Overflakkee, midden in één van de drukstbevaren scheepsroutes ter wereld. In 2015 wordt het in delen gezaagd en geborgen.

Rusland: TIR-vervoer tot 21 april via Finse grens

WEGVERVOER
De Russische douane zal nog tot 21 april vervoer onder TIR-carnet toelaten in de regio Noordwest

aan de Finse grens. Rusland kondigde eerder aan dat de acceptatie van TIR-vervoer per 21 maart in deze regio zou eindigen. In grote delen van Rusland wordt nu door de Russische douane extra waarborg gevraagd. Dit ondanks felle protesten van onder meer de internationale wegvervoersorganisatie IRU.

Tot ergernis van de transportsector blijft van de voorstellen van de Europese Commissie op het gebied van maten en gewichten weinig over. De beste voorstellen zijn onderweg in het politieke circuit gesneuveld. Er zijn een paar lichtpuntjes. Zo mogen trucks aerodynamischer worden - en om dat te bereiken ook langer. Maar de langste, de ecocombi, mag nog steeds de grens niet over.

Grenzenloos Europa? Niet altijd

MATEN EN GEWICHTEN Van de versoepelingsvoorstellen van Siim Kallas blijft steeds minder over

Het Europarlement heeft de voorstellen van de Commissie op het gebied van maten en gewichten verder uitgehold.

FOTO TNT

Een vrachtauto van TNT met een 'boat tail'. Brussel wil zulke aerodynamische snufjes ruimer toestaan.

Ze rijden al in onder meer de Verenigde Staten: vrachtauto's voorzien van zogenoemde 'boat tails'. Dat zijn voorzieningen die aan de achterzijde van trailers worden aangebracht om deze aerodynamischer te maken. Eerdaags zijn ze ook op de Europese wegen te verwachten, want de toelating van boat tails, ook wel trailer tails genaamd, is er in Brussel vrijwel door.

Toelating van deze voorzieningen is één van de voorstellen van transportcommissaris Siim Kallas die het wetgevingstraject tot dusver hebben overleefd en waarschijnlijk ook de eindstreep wel gaan halen. Voor verscheidene andere voorstellen van Kallas ter wijziging van de richtlijn 96/53/EG inzake de maten en gewichten van vrachtauto's geldt dat niet, zo bleek onlangs bij een stemming van de transportcommissie van het Europees Parlement.

Zo sneuvelde het voorstel om ecocombi's voortaan vrijelijk de grens te laten passeren tussen twee lidstaten die beide de maximaal 15,25 meter lange combinatie op hun eigen wegennet toelaten. Ook gesneuveld is het voorstel om grensoverschrijdend vervoer met voertuigen tot 44 ton toe te staan, tenminste als beide landen aan die grens dat gewichtsmaximum hanteren. Een deel van zijn voorstellen heeft Kallas zelf al afgezwakt omdat hij wel zag aankomen dat ze bij het Europarlement moeilijk lagen, terwijl mogelijk ook de Europese ministerraad er bezwaren tegen had.

Gewichtslimiet

De richtlijn is sinds de invoering in de jaren negentig van de vorige eeuw nimmer aangepast aan de veranderende situatie. Een trekker-opleggercombinatie mag hooguit 16,5 meter lang zijn, een combi 18,75, terwijl er ook strenge voorschriften zijn voor de maximale laadlengte. De richtlijn bepaalt verder, en daar is het nu in Brussel onder meer om te doen, dat in het internationaal vervoer een gewichtslimiet van kracht is van 40 ton. Dit terwijl in verscheidene lidstaten allang zwaardere combinaties op de weg worden toegelaten.

Daarom reageerde specifiek de Belgische verladersorganisatie OTM met grote teleurstelling op de politieke gang van zaken in Brussel. Juist nu Frankrijk het eigen nationale maximumgewicht naar 44 ton heeft opgetrokken, zou het natuurlijk prachtig zijn geweest als dat gewicht het in de Europese politiek ook zou halen. Voor veel Belgische vervoerders zou dit, in het bilaterale vervoer tussen hun land en Frankrijk, een uitkomst zijn geweest. Dat geldt natuurlijk ook voor de toelating van de ecocombi in het bilaterale vervoer tussen Nederland en België. Vlaanderen start binnenkort een proef met langere combinaties op de weg. Zou het verbod op grensoverschrijdend vervoer met deze voertuigen, dat nu is gebaseerd op de verouderde richtlijn, worden opgeheven, dan zou ook in het vervoer tussen Nederland en Vlaanderen bilateraal ervaring met de ecocombi kunnen worden opgedaan.

Lang-LKW

Om die reden reageerden ook de Nederlandse transportorganisaties, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en verladersorganisatie EVO, met grote teleurstelling op de uitslag van de stemming in de transportcommissie. In delen van Duitsland wordt immers ook met de ecocombi gereden en wie weet wordt ooit ook in dat land de 'Lang-LKW' landelijk toegelaten. Dan wordt een reis met de ecocombi van Nederland tot diep in Duitsland mogelijk. Overigens niet een reis van Nederland naar De-

> Noorden van Europa is voor de ecocombi, maar de zuidelijke landen zijn tegen.

nemarken, want de toelating van grensoverschrijdend vervoer kende de bepaling dat slechts één grens mocht worden overschreden. En nu, als de meerderheid van het Europees Parlement bij de komende plenaire stemming haar zin krijgt, niet eens één grens.

Feitelijk is het Europarlement zo ernstig verdeeld dat het de meeste kinderen met het spreekwoordelijke badwater wegspoelt. De scheidslijn loopt grofweg tussen Noord- en Zuid-Europa, signaleerde Peter van Dalen (ChristenUnie) in een ontgoocheld commentaar op de stemming in 'zijn' parlement.

Brandstof

De landen in het noorden zijn in het algemeen voorstander van het oprekken van de maximale afmetingen, omdat bijvoorbeeld ecocombi's de vervoersefficiëntie verhogen, brandstof en loonkosten besparen en goed zijn voor het milieu, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt. Dat is genoegzaam gebleken bij de Nederlandse proef en blijkt nu ook bij de Duitse, waar inmiddels meer deelstaten ervan overtuigd lijken te raken dat ze bij de Duitse proef ten onrechte afzijdig zijn gebleven.

Het zijn ook deze landen die van grenzenloos vervoer met de ecocombi zouden profiteren. Maar kennelijk gunnen de zuidelijke en oostelijke landen hun dat niet. Deze landen vrezen ook nog steeds dat de ecocombi het spoor op de belangrijke noord-zuid- en oost-westroutes ernstige concurrentie zal aandoen.

Merkwaardig

Merkwaardig is dan weer dat er binnen het Europees Parlement wél een meerderheid is voor versoepeling van de maximumlengte van vrachtauto's om aerodynamische voorzieningen aan de cabine en de achterzijde te treffen. Dit heeft inderdaad ook een milieuvoordeel, want het bradstofverbruik kan er met procenten tegelijk door worden verminderd (zie kader). Verder zou het de verkeersveiligheid ten goede komen. Om die reden zijn de transportorganisaties in de Benelux over dit voorstel wel te spreken.

Maar dan is er weer verbazing over het feit dat voor het vervoer van 45-voets containers slechts vijftien centimeter aan de maximale lengte van het voertuig wordt toegevoegd. De transportsector had gevraagd om een wat meer werkbare tolerantie van tachtig centimeter. Maar Kallas zelf vond vijftien centimeter wel genoeg en kon wel vermoeden dat zelfs dat in het parlement al op weerstand zou stuiten.

Dat met de vijfenveertigvoeter niet soepeler wordt omgesprongen, is niet goed te begrijpen als wordt bedacht dat dit een snel oprukkende containermaat in het Europese landvervoer en vooral ook in het intermodale vervoer is.

Weegsystemen

Wat overeind bleef bij de stemming was de bepaling dat in de toekomst nieuwe vrachtauto's verplicht zouden moeten worden uitgerust met eigen weegsystemen. Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is daar op tegen. Het is immers een extra kostenpost voor de vervoerder, waar hij weinig voor terug krijgt. Wel iets overigens, want met zo'n systeem kan de vervoerder zich indekken tegen overbelading. Maar TLV ziet veel liever dat er meer weegsystemen in het wegdek van infrastructuur worden ingebouwd.

De laatste ronde is nog niet ingegaan. Er volgt nog een plenaire stemming in het Europees Parlement, waarna dit parlement met de Raad tot een afstemming moet komen. Dat is vóór de Europese verkiezingen in mei niet meer te verwachten. En wat daarna gebeurt? Veel voorstellen zijn al afgeschoten en met wat er overblijft kan zulks alsnog gebeuren. Kan het omgekeerde ook?

FOLKERT NICOLAI

TRUCK ZUINIGER EN VEILIGER DOOR AERODYNAMICA

Bijna lyrisch reageerde Natuur & Milieu op de voorgenomen toelating van aerodynamische voorzieningen aan de voorkant van vrachtauto's. Daarmee kan de uitstoot van CO_2 flink worden verminderd. Er komt in de richtlijn meer ruimte voor grotere cabines, die ontdaan worden van dode hoeken en standaard voorzien van veiligheidssystemen. Dat kan honderden dodelijke ongevallen in het verkeer per jaar voorkomen. Volgens de organisatie kan een mix van maatregelen een brandstofbesparing van 7 tot 11% opleveren.

Een in Noord-Amerika al vrij vaak toegepaste aerodynamische maatregel is de 'boat tail', die de zuiging achter het voertuig vermindert. Volgens een recent Canadees onderzoek kan het gebruik hiervan het brandstofverbruik al met 5 tot ruim 7% terugdringen.

INFRASTRUCTUUR

Brussel verricht nader onderzoek staatssteun

Brussel doet onderzoek naar ongeoorloofde staatssteun aan zeehavens in Europa. Dat blijkt uit de antwoorden van de Europese Commissie op schriftelijke vragen van Europarlementariër Corien Wortmann (CDA).

'De uitkomsten van de vragenlijst – uitgevaardigd door de Europese Commissie voor een onderzoek naar financiële hulp aan zeehavens – geven aanzienlijke verschillen tussen lidstaten te zien wat betreft eigendom van de havens en organisatiestructuur maar ook wat betreft financiering', schrijft vicepresident Joaquín Almunia van de Europese Commissie in zijn antwoord.
'Uit de vragenlijst is gebleken dat EU-havens over uiteenlopende inkomstenbronnen beschikken, die fiscaal verschillend worden behandeld naar gelang van de lidstaat', meldt Almunia ook. 'Deze antwoorden leverden een aantal mogelijke probleempunten op die nader moeten worden onderzocht om te bepalen of daarmee staatssteun gemoeid is.'
Omdat de vragenlijst 'geen publieke consultatie' was, wil de Commissie de uitkomsten niet publiceren. Wel is aan de betrokken lidstaten opheldering gevraagd. Twee lidstaten hebben overigens nog geen antwoord gegeven op de vragenlijst.

Winstbelasting

'Het antwoord van de Europese Commissie toont dat mijn vermoedens kloppen: havens in heel Europa ontvangen op allerlei manieren (belasting)voordelen', reageert Wortmann. Zij vindt dat Nederland daarom moet wachten met het invoeren van winstbelasting op havens, zoals de Europese Commissie vorig jaar heeft geëist.
In Nederland genieten publieke bedrijven vrijstelling van vennootschapsbelasting, al zijn er verzelfstandigde uitzonderingen als de NS en Schiphol Airport. De Commissie stelt echter dat de vrijstelling van deze belasting voor de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam oneerlijk is, omdat zij concurreren met nationale en Europese private bedrijven.
Maar Wortmann vindt dat de invoering, die per 2016 zou gaan gelden, moet worden uitgesteld omdat zeehavens in andere Europese landen dus ook op allerlei manieren fiscaal voordeel krijgen. 'Verplichte invoering van de vennootschapsbelasting ondermijnt de concurrentiepositie van de Nederlandse havens ten opzichte van Hamburg en Antwerpen. Want daar is die belasting niet.'

> 'De Europese Commissie moet streven naar een gelijk speelveld.'

Invoering van de vennootschapsbelasting kan de Rotterdamse en Amsterdamse havens tot wel 25% van hun winst kosten, meldt Wortmann. 'Het is bijzonder oneerlijk dat Nederland niet langer zijn zeehavens zou mogen vrijstellen van vennootschapsbelasting, terwijl andere EU-landen op veel kwalijker wijze nog hun havens bevoordelen. De Europese Commissie moet streven naar een gelijk speelveld. Ze moet dus eerst in andere lidstaten schoon schip maken voordat Nederland kan worden aangepakt.'
De Europese Commissie wil voor het eind van 2015 richtlijnen opstellen voor staatssteun aan zeehavens.

TOBIAS PIEFFERS

FOTO'S FRANK VAN HAL

LIKES, SHARES EN TWEETS

Met de klok mee: Lars van der Zee (Simon Loos), Kurt Tuerlinckx (Port of Antwerp) en Lisette van der Pijl (Port-able) leggen tijdens het jaarlijkse Congres Social Media in Transport en Logistiek uit hoe je social media kunt inzetten. Congresdeelnemers uit de transportsector kwamen vorige week in de Jaarbeurs bijeen om de laatste cijfers en trends van de experts, onder wie dagvoorzitter Jeroen Bertrams, te horen.
Ook dit jaar heeft *Nieuwsblad Transport* onderzoek gedaan naar het gebruik van social media in transport en logistiek. Daaraan namen 540 respondenten deel, verspreid over diverse modaliteiten en regio's, met een kwart deelnemers uit Vlaanderen. Hieruit blijkt dat het percentage bedrijven dat actief gebruikmaakt van social media in vergelijking met 2013 aanzienlijk is gestegen, van 46% naar 68%. Dit laat zien dat digitale interactie in de transportsector inmiddels gemeengoed is geworden. Wat ook opvalt is dat recruitment via social media sterk is toegenomen. Verder blijkt het verhogen van de naamsbekendheid het belangrijkste doel om social media in te zetten.
Inmiddels heeft bijna de helft van de bedrijven de verantwoordelijkheid voor social media neergelegd bij één persoon of afdeling, als 'conversation manager'. Ook maakt men zich in toenemende mate zorgen over imagoschade als gevolg van (uitingen op) social media.

OLIERAMP

Chaos rond Houston door aanvaring

Een aanvaring tussen een olieschuit en een bulkcarrier heeft afgelopen weekeinde chaos veroorzaakt in de haven van Houston. Door de aanvaring is de toegang tot de haven en de achterliggende kanalen geblokkeerd. De olieschuit is half gezonken en heeft honderdduizenden liters zware stookolie gelekt.

De bijna 180 meter lange bulkcarrier Summer Wind en een olieschuit die werd gesleept door de MV Miss Susan kwamen zaterdag in aanvaring. De olieschuit had bijna 3,5 miljoen liter stookolie aan boord.
Volgens Reuters is er 636.000 liter stookolie gelekt. Er zijn olievegers ter plaatse en de overige ruimen van de olieschuit zijn leeggepompt zodat verdere lekkage wordt voorkomen.
'Het kanaal wordt niet vrijgegeven voordat schoon water verzekerd is', heeft US Coast Guard-kapitein Brian Pennoyer tegen Reuters gezegd.
De scheepvaart rond Houston ligt volledig stil. Meer dan honderd schepen liggen te wachten op in- en uitvaart. De haven van Houston is een belangrijke poort voor het Amerikaanse olietransport. De Texaanse kanalen erachter verbinden de meer landinwaartse raffinaderijen met de Golf van Mexico, waar veel olie wordt gewonnen.
Naast het opruimen van de olie moet ook de barge zelf nog worden weggesleept. Er zou zaterdagochtend een dikke mist over het kanaal hebben gehangen. Dinsdagmiddag zei de US Coast Guard bezig te zijn met heropeningswerkzaamheden. | TP

BE PART OF THE WORLD'S 5 - STAR AIRLINE'S FREIGHT DIVISION!

Qatar Airways' Recruitment Team will be visiting London, Paris & Amsterdam to meet with qualified individuals aspiring for an Airline career. We are looking for those who can deliver our mission by providing 'Excellence in everything we do'. We will be conducting walk-in interviews at the following cities in April, 2014.

Event Location	Event Dates	Timings
Renaissance Hotel, London	7th & 8th April 2014	9 AM - 5 PM
Hilton Hotel, Schiphol Airport, Amsterdam	9th & 10th April 2014	9 AM - 5 PM
Hyatt Regency Paris - Charles De Gaulle, Paris	11th & 12th April 2014	9 AM - 5 PM

If you are interested, please visit careers.qatarairways.com

We deliver to the world.
qrcargo.com

QATAR AIRWAYS القطرية | CARGO

VERZEKERINGEN

TVM ziet meer schade, dus transport herstelt

Het wegvervoer trekt aan. Dat merkt ook transportverzekeraar TVM. In de zomer van vorig jaar was er voor het eerst in lange tijd weer een toename van het aantal schademeldingen te zien.

Dat duidt op toenemende activiteit in het wegtransport, zegt Arjan Bos, de bestuursvoorzitter van de coöperatieve verzekeraar uit Hoogeveen. Hij noemt het aantal schademeldingen van polishouders een goede graadmeter van de conjunctuur.
Het is ook een snelle graadmeter. In het derde kwartaal van 2008, toen het woord crisis eigenlijk nog nauwelijks de ronde deed, zag TVM al een daling van het aantal gemelde schadegevallen. 'Bedrijven krompen in. Ze zetten soms een deel van de vloot stil. Dan rijd je ook minder schade.'
De stijging van het aantal meldingen hield ook in de eerste maanden van dit jaar aan. 'Er worden ook geen verzekerde objecten meer afgemeld, er zijn juist wel uitbreidingen, met extra voertuigen', zegt Bos. 'Al is het allemaal ook nog niet zo heel hectisch.'

Premies
Toenemende schademeldingen betekenen extra lasten voor de verzekeraar; het zal immers vaker tot uitkering komen. Tot premieverhoging is TVM echter nog niet overgegaan. Bos: 'We wachten daarmee tot de tweede helft van het jaar. Dan zullen we bezien waar het naartoe moet.'
TVM legt voorlopig eerst nog meer de nadruk op schadepreventie. Daar moeten bedrijven aan meewerken. De frequentie van de schades bij een bedrijf wordt bijgehouden en als daaruit blijkt dat bijvoorbeeld één of enkele chauffeurs veel vaker schade rijden dan anderen, kan worden ingegrepen. TVM verstrekt zijn klanten ook adviezen om schade te voorkomen. Worden die adviezen door de polishouder hardnekkig in de wind geslagen, dan kan het tot beëindiging van de polis komen. 'Dat gebeurt niet vaak,' zegt Bos, 'twee tot drie keer per jaar.'
Hij ziet het aantal kleine bedrijven in het wegvervoer toenemen. Daar zit voor de verzekeraar groeipotentieel. Die kleinere bedrijven worden bediend met een 'pakketpolis', om hun het verzekeren te vergemakkelijken. Groei is er voor TVM ook in België en Duitsland. Tegelijk neemt het aantal aanbieders van transportverzekeringen in België enigszins af. Vooral kleinere aanbieders stoppen ermee, wegens de relatief hoge kapitaalslasten.
Sinds enige tijd richt TVM zich bovendien op de binnenvaart. Dit omdat het wegvervoer steeds intermodaler wordt en transportketens vaker uit meer modaliteiten bestaan. TVM heeft inmiddels twee leden uit de binnenvaart.

Innovatie
TVM hield onlangs een ledenvergadering in Nijkerk, waar het thema innovatie in het wegvervoer centraal stond. Een kleine rondvraag in de zaal - toch gevuld met transportondernemers - wees uit dat de branche zelf niet echt overtuigd is van haar innovatieve vermogen. Slechts 58% van de zaal zei ronduit 'ja' op de vraag of de transportsector vernieuwend is.
Voorzitter Arthur van Dijk van Transport en Logistiek Nederland (TLN) relativeerde de zaak. Veel innovatie in het wegvervoer blijft verborgen. Een verbetering van de planning kan ook een vorm van innovatie zijn, evenals samenwerking met collega's.
Van Dijk meent ook dat de transportsector al een 'slag heeft gemaakt' door steeds meer de regiefunctie in logistieke ketens naar zich toe te trekken. Ook signaleert hij een verjonging, met bovendien steeds hoger opgeleid personeel dat de transportsector instroomt. | FOLKERT NICOLAI

Oorlog in de vrachta

INHAALSLAG 'Menzies krijgt looneis van 3% en ook bij prijsvechter Swissport

Na jaren de nullijn te hebben gedoogd, is FNV Bondgenoten dit jaar bezig met een inhaalslag voor de lonen en arbeidsvoorwaarden in de nog steeds noodlijdende luchtvrachtafhandeling op Schiphol.

De acties bij Aviapartner Cargo hebben na een week van stakingen niets opgeleverd. FNV

'Ergens trekken ook wij als vakbond een streep', stelt bestuurder Jan van den Brink van FNV Bondgenoten. 'De lagere afhandelingstarieven moeten de vrachtbedrijven niet steeds verhalen op de werknemers', onderstreept hij.
De eerste vrachtafhandelaar op Schiphol die wordt geconfronteerd met een stevige looneis van 3% van de vakbond is Aviapartner Cargo, het voormalige Aero Groundservices, op Schiphol.
Vorige week brak bij het afhandelingsbedrijf een staking uit om die eis die bij het ter perse gaan van deze krant zijn tweede week inging, met nauwelijks zicht op een oplossing.
Volgens Van den Brink zullen de acties zich niet beperken tot Aviapartner Cargo alleen, maar kunnen ook de twee andere grote spelers op Schiphol, Menzies Cargo en Swissport Cargo, hun borst natmaken.
'Menzies heeft de mazzel dat de huidige cao tot het eind van dit jaar loopt, maar ook zij krijgen een looneis van 3% aan hun broek als wij eind van dit jaar over een nieuwe cao gaan onderhandelen. Aviapartner Cargo behoeft dan ook niet bevreesd te zijn dat zij als enige afhandelaar worden aangepakt door ons.
De derde grote neutrale afhandelaar, Swissport Cargo, is nog een beetje een buitenbeentje voor de bond omdat het bedrijf geen cao kent. Volgens Van den Brink zal deze status aparte op loongebied niet lang meer duren voor dit Zwitserse afhandelingsbedrijf, dat recent Qatar Cargo en Saudia Cargo van Aviapartner wist af te snoepen. 'Wij zijn daar druk bezig leden te werven onder het personeel. Via een nieuwe sectorcao voor de vrachtafhandeling zal ook Swissport straks mee moeten doen, of ze willen of niet, en stopt dat concurreren op loonkosten.'

Verziekt
Volgens de FNV-bestuurder is de afhandelingssector op Schiphol al jarenlang verziekt. 'De drie grote partijen Swissport, Aviaparter en Menzies maken elkaar helemaal kapot met steeds lagere tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen. Het is steeds inleveren op de prijs en dat wentelen ze vervolgens weer af op de arbeidsvoorwaarden en dus de werknemer', zegt Van den Brink. 'Zo gaf Menzies vorig jaar aan de onderhandelingstafel toe dat zij hun grote klant Martinair alleen wisten te behouden door op de prijs inleveren. Toen werd er doodleuk aan ons gevraagd of wij dan ook maar wilden inleveren want bij Schiphol hadden ze al een lagere huur voor de loodsen weten te bedingen. Niet dat zij gewoon een hogere prijs vragen? Ons antwoord is duidelijk. Wij zijn er als vakbond niet om de gaatjes te dich-

WEGVERVOER

Lichte truck in opmars op Duitse wegen

Op de Duitse wegen worden steeds meer lichte vrachtauto's gesignaleerd, uitgerust met topsleepers en bestuurd door chauffeurs uit Midden- en Oost-Europa. Het Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bevestigt tegenover het blad *Trans Aktuel* dat kleine bedrijfsvoertuigen in opmars zijn.

Het vermoeden is dat vervoerders uit het oosten van ons werelddeel zich, door gebruik te maken van lichte voertuigen, een heleboel extra concurrentievoordelen verschaffen. Weegt het voertuig niet meer dan 3,5 ton, dan is geen groot rijbewijs vereist. Tot 2,8 ton behoeven ook geen rij- en rusttijden in acht te worden genomen.
Trans Aktuel noemt ook de andere voordelen. Een vergunning is tot 3,5 ton gewicht niet nodig, aangezien vervoer met kleinere voertuigen niet als beroepsvervoer geldt. Ook gelden de cabotagebepalingen niet. De kilometerheffing hoeft pas vanaf een gewicht van twaalf ton te worden betaald. Rijverboden op zondag gelden alleen voor voertuigen van 7,5 ton of meer en voor voertuigen met aanhanger. Er hoeft tot 3,5 ton ook geen maximumsnelheid te worden aangehouden. Chauffeurs kunnen met kleinere voertuigen dus per dag aanzienlijk grotere transportprestaties leveren.
Hier staat als nadeel alleen het beperkte laadvermogen tegenover en de noodzaak om voor grotere ladingen meer voertuigen en dus meer chauffeurs in te zetten. Uiteraard brengt de inzet van chauffeurs uit Polen, Hongarije of Roemenië ook weer een loonkostenvoordeel met zich mee.
Volgens het BAG zien ambtenaren de laatste tijd inderdaad een flinke toename van het vervoer met lichtere voertuigen, in een aantal gevallen uitgerust met een topsleeper, een slaapgelegenheid in de cabine. Vooral in de deelstaten Saksen en Beieren worden er veel gesignaleerd. Volgens de dienst is hiermee ook de veiligheid op de weg in het geding. | FN

fhandeling Schiphol

komen we langs voor een sector-cao'

FOTO ROB NELISSE

wil dat de tarievenslag in de vrachtafhandeling niet wordt afgewenteld op de werknemer.

ten voor de werknemers. Incidenteel kunnen wij bij een crisis best meegaan door een pas op de plaats. Dat hebben wij de laatste jaren tijdens de crises ook gedaan, maar uiteindelijk zijn wij opgericht om op te komen voor de belangen van onze leden en betere arbeidsvoorwaarden.'

Continuïteit

Dat de gehele sector de komende jaren door de vakbond zal worden aangepakt is voorlopig een lichte troost voor Aviapartner Cargo, dat de laatste jaren een groot aantal klanten heeft verloren. De vrachtafhandelaar zegt dat de nieuwe eisen een stijging van de loonkosten betekenen van rond de 8 tot 10% en er straks met deze hoge lasten alleen maar meer van de 400 medewerkers op straat komen te staan.

De ondernemingsraad van Aviapartner vreest intussen ook voor de financiële gevolgen van de stakingen. 'Gezien de situatie in de gehele vrachtmarkt en die van ons in het bijzonder maken wij ons als or ernstige zorgen over de continuïteit van ons bedrijf als deze staking nog langer gaat duren', waarschuwt voorzitter Tim de Heer van de ondernemingsraad van Aviapartner Nederland. Hij vraagt zich ook af wat de vakbond wil bereiken nu de acties al een week aanhouden en er geen beweging zit in de posities van de werkgever en FNV Bondgenoten.

Van den Brink is niet bijster onder de indruk van deze verhalen. 'De directie van Aviapartner Cargo heeft de problemen over zichzelf afgeroepen', zegt hij. 'Ze zagen dit natuurlijk al enige tijd aankomen. Onze eis komt echt niet als een grote verrassing uit de lucht vallen. Onze eis en de stakingen zijn het resultaat van lang vruchteloos onderhandelen. Dan bereik je als vakbond uiteindelijk een punt waar acties onvermijdelijk zijn. Het is nu genoeg geweest. Onze leden hebben lang genoeg ingeleverd.'

Van den Brink wijst er verder op dat er bij Aviapartner Cargo nog meer problemen spelen die voor de bonden aanleiding waren te gaan staken. 'Natuurlijk wil onze achterban er weer wat bijkrijgen na jaren op de nullijn te hebben gezeten, maar het gaat bij het vrachtbedrijf al enige tijd mis. Zo willen wij ook betere roosters en een herstel van de atv-dagen die nu zijn verknipt in uren. Daarnaast zijn er klachten over de manier van leidinggeven en het feit dat Aviapartner via het uitbesteden van werk de werkgelegenheid ondergraaft. Al deze problemen moeten nu maar een keer worden opgelost.'

Bij directeur Erik de Goeij van Aviapartner op Schiphol is er nog steeds bereidheid om te praten, maar hij heeft het gepland overleg voor een sector-cao opgezegd. 'Ik was een groot voorstander en zelfs initiatiefnemer van een cao voor de vrachtafhandeling, maar als je op deze manier door de FNV wordt afgestraft, hoeft het voor mij niet meer. Alle redelijkheid is verdwenen bij de bond. Die sector-cao is voorlopig gewoon dood.'

JOHN VERSLEIJEN

LUCHTVRACHTANALYSE

Is vloot KLM Cargo te klein voor 't tafellaken?

Air France-KLM Cargo zet vraagtekens achter het bezit van de eigen vrachtvloot. Ofschoon die eind vorig jaar al met 30% werd gereduceerd, lijkt er met het oog op aanhoudende verliezen opnieuw gezocht te worden naar een oplossing voor de onrendabele cargovloot.

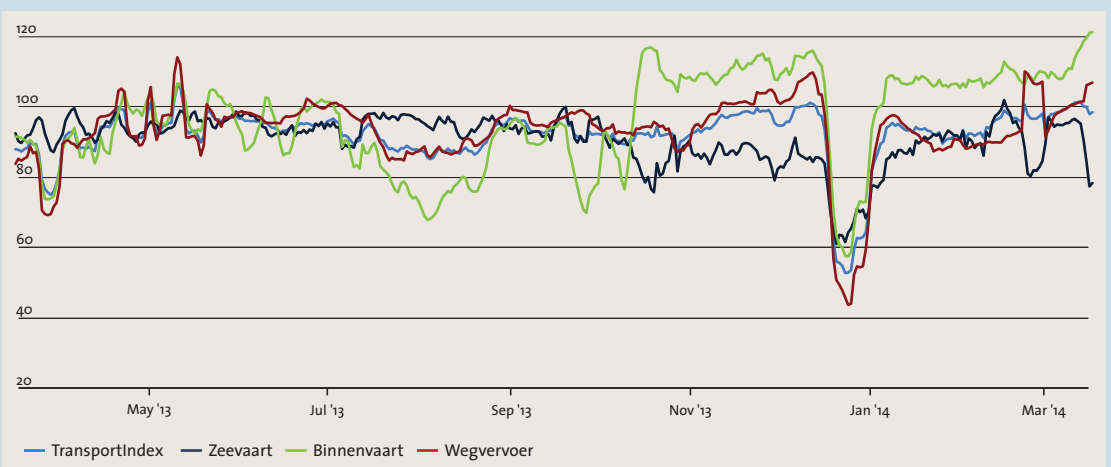
'Alle opties worden daarbij bekeken', is het enige wat de vrachtdivisie voorlopig kwijt wil over de geruchten dat de maatschappij kijkt naar het aantal freighters in de eigen vrachtvloot. Dat aantal is recent met 30% gereduceerd naar tien stuks, waarvan er acht door Martinair Cargo worden beheerd en twee door Air France Cargo. Dat aantal was nodig om in de toekomst de klanten met voldoende 'flexibele' maindeck-capaciteit te bedienen en straks tevens het capaciteitverlies op te vangen als binnenkort de negentien B747-400-combi's (deels passagiersdeel vrachtvliegtuig) worden uitgefaseerd. Een logisch verhaal. Ook omdat de helft van de freighters uit relatief oude MD11F's bestaat die geheel zijn afgeschreven en los van de operationele kosten geen financiële lasten meer met zich meebrengen.

Toch lijkt Air France-KLM Cargo de recent aangekondigde plannen al te willen herzien. Waarom? Misschien schuilt een reden in de kritische woorden van directielid Andreas Otto van Lufthansa Cargo aan het adres van Air France-KLM Cargo. Otto kwalificeerde de afbouw van de vrachtvloot van de Frans-Nederlandse rivaal als onlogisch. 'Met een vrachtvloot van tien freighters mis je straks de kritische massa om winstgevend te zijn', zei hij. Kortom: de vrachtvloot van KLM en Air France is te groot voor het servet, maar te klein voor het tafellaken.

Servet

Slechts met een vloot van vijftien tot twintig freighters kun je straks nog serieus geld verdienen als vrachtvervoerder, claimt Otto. Hij wordt daarbij ondersteund door de Amerikaanse consultant Cargofacts die in kaart heeft gebracht dat de rivalen van KLM als Cathay, Korean en China Airlines weliswaar oude freighters hebben weggehaald, maar tegelijkertijd ook de vrachtvloot hebben uitgebouwd of vernieuwd. KLM is hier als grote vrachtvervoerder in de wereld een buitenbeentje met de afbouwstrategie. Het zal dan ook op een of andere manier die kritische massa moeten zien terug te krijgen of anders afscheid moeten nemen van de freighters. | JV

WEGVERVOER EN VOORAL BINNENVAART DRAAIEN VOLOP



Terwijl wegvervoer en binnenvaart het steeds beter lijken te doen, ging de Transportindex begin deze week toch een paar punten omlaag. De oorzaak was de daling van de deelindex voor zeescheepvaart met niet minder dan achttien punten, tot 78. De zeevaart staat nu ver onder het niveau van voorgaande jaren. De indices voor wegvervoer en vooral binnenvaart staan juist veel hoger dan precies een jaar geleden.

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

SPOORVERVOER

'Overname NMBS Logistics dichtbij'

De vorig jaar aangekondigde verkoop van de Belgische nationale spoorgoederenvervoerder NMBS Logistics is bijna rond.

De Duitse spoorvervoerder DB Schenker liet medio vorig jaar al weten met NMBS Logistics te willen 'samenwerken'. Behalve een overname van een meerderheidsbelang door de Duitsers ligt er volgens de Belgische krant *De Tijd* nog een tweede optie op tafel. Belgische industriële of financiële partners zouden bereid zijn 'vers geld' in de goederenvervoerder te steken, die daarmee op eigen benen zou kunnen blijven staan. Dat scenario zou de voorkeur hebben van de Belgische onderhandelaars. De krant baseert zich uitsluitend op 'spoorkringen' en 'bronnen' en noemt geen namen of bedragen.

DB Schenker heeft in de loop der jaren het vrachtvervoer van de nationale vervoerders in Nederland, Denemarken en Engeland ingelijfd en nam in een reeks andere landen private spoorvervoerders over. Het concern is met afstand de grootste goederenvervoerder op het Europese spoornet.

NMBS Logistics, het voormalige B-Cargo, heeft de afgelopen jaren enorme verliezen geleden, tot bijna twee miljard euro. Na een grondige reorganisatie en de verkoop van een reeks activiteiten slaagde NMBS Logistics er vorig jaar evenwel in om uit de rode cijfers te komen. | ROB MACKOR

De schepen groeien, de markt niet

Havens en rederijen, maar ook verladers staan voor een enorme uitdaging. De containervaart heeft te maken met groeiende overcapaciteit, hevig fluctuerende tarieven en verschuivende handelsstromen. Dat vraagt om veranderingen en die kunnen op land nog wel eens groter zijn dan op het water.

Zet vertegenwoordigers van de haven, verladers en schippers bij elkaar en het gaat over nog maar één onderwerp: de ontwikkelingen in de containervaart. Dat bleek onlangs al tijdens het zeevrachtcongres dat verladersorganisatie EVO had georganiseerd. Welke functie mensen ook uitoefenen binnen de logistieke sector, opvallend is de grote onzekerheid die er heerst over de ontwikkelingen in de containervaart en de gevolgen van die ontwikkelingen.

'Eén ding is duidelijk: de grote dagen van de containerisatie liggen achter ons', zegt Kieran Ring, bestuursvoorzitter van de logistieke denktank Global Institute of Logistics, stellig. 'Het is over! Dat moet iedereen in de sector eerst accepteren als je een nieuwe strategie bedenkt.'

De Ierse denktank beschrijft een duidelijke levenscyclus voor de containersector. In 1970 was het een markt voor pioniers. In 1980 werd containervracht door meer vervoerders geadopteerd en weer tien jaar later werd het wereldwijd verspreid. In 2000 is containervracht de standaard en vanaf 2010 zien we de groei inzakken.

Dat er weinig rek zit in de containervracht, blijkt ook uit de cijfers van Dynamar. Tussen 2001 en 2008 steeg het aantal teu dat werd vervoerd jaarlijks tussen 10 en 15%, nu groeit het rond de 2% en die groei komt in het meest positieve scenario dit en volgend jaar op bijna 5% uit.

Containerobesitas

Ondertussen lijken de rederijen massaal aan containerobesitas te lijden. Hun honger naar extra capaciteit is niet te stillen. Volgens onderzoeksbureau Drewry komen er dit jaar zestig schepen van gemiddeld 13.270 teu bij. Dat is een toename van 32% op het totale aantal schepen van boven de 10.000 teu wereldwijd. Maersk heeft vorige maand nog zijn zesde Triple E schip van ruim 18.000 teu in de vaart genomen. Dat is niet de enige capaciteitsuitbreiding. China Shipping is de concurrentie aangegaan met Maersk en verwacht in de loop van het jaar de oplevering van een bijna 19.000 teu groot containerschip. APL vervangt later dit jaar in zijn loop 7 in het Verre Oosten zijn 92.000 teu 'APL Miami' voor de 14.000 teu grote 'APL Meriton'.

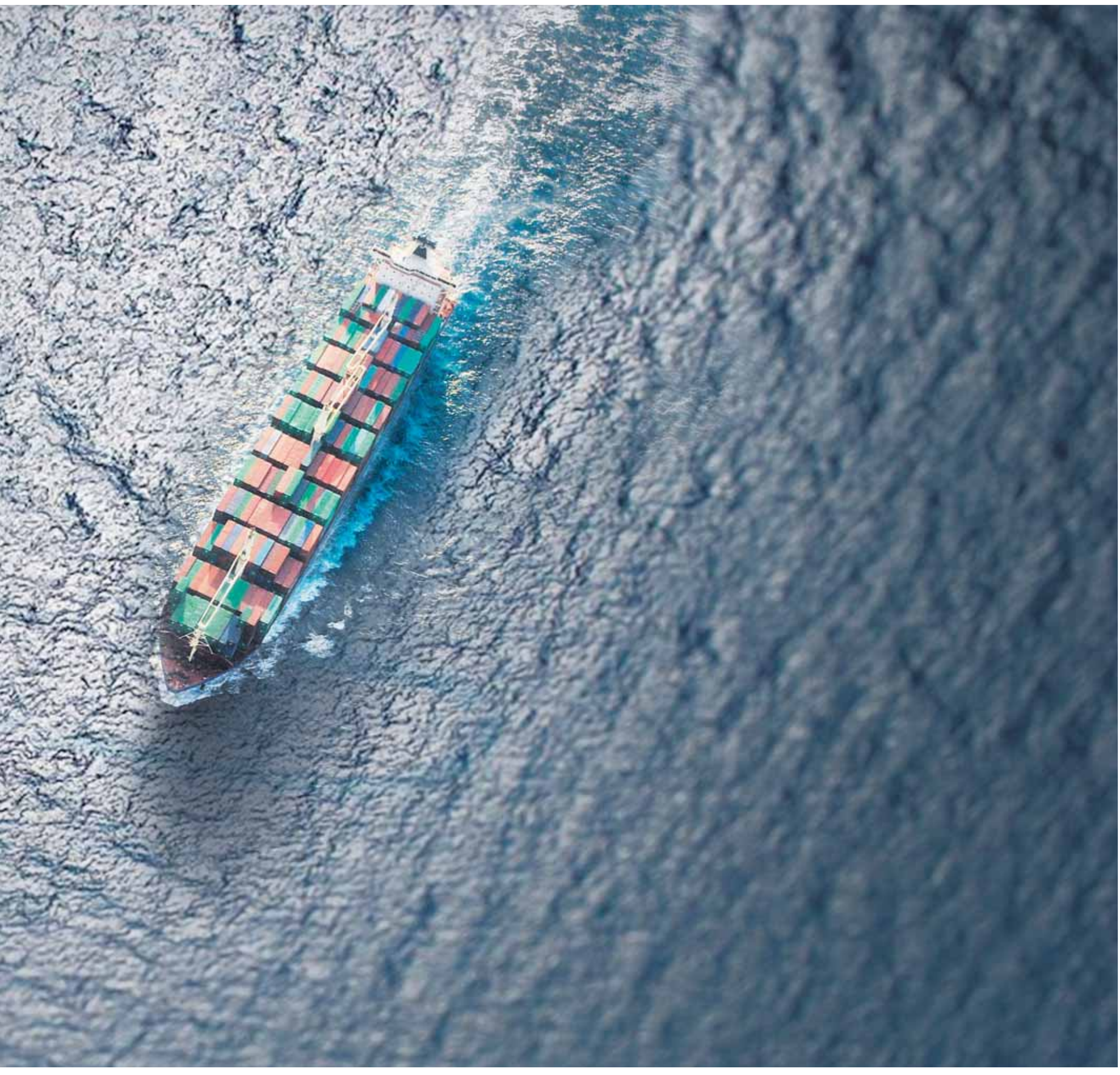
In deze markt van overcapaciteit wordt de vorming van allianties zoals de drie grootste containerrederijen Maersk, MSC en CMA CGM in P3, de G6 (APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK en OOCL) en de 'Green alliance' (Evergreen, Cosco, K Line, Yangming en Hanjin) met argusogen gevolgd. De allianties willen om kosten te besparen lijndiensten en vracht combineren.

> 'Het is al twaalf jaar geleden dat de laatste grote rederij failliet is gegaan.'

'Er is nu al een mismatch tussen vraag en aanbod', reageert voorzitter Chris Bruggink van EVO kritisch. 'De vraag is of allianties wel het juiste antwoord zijn op de veranderende markt.'

De verladersorganisatie maakt zich grote zorgen over de komst van allianties. EVO vreest dat de keuzevrijheid van verladers wordt ingeperkt. Volgens de belangenclub van verladers is er een trend aan de gang dat steeds meer aanloopdiensten uit de vaart worden gehaald. EVO wil dan ook dat de toezichthouders duidelijk rekening houden met de onderlinge concurrentie tussen de vrachtvervoerders. De allianties mogen er niet toe leiden dat er geen verschil meer is in prijsniveau en in kwaliteit van de dienstverlening.

Bankanalisten vrezen juist voor de levensvatbaarheid van reders. Analist Frans Hoyer van het Deense Jytske reageerde onlangs bezorgd dat investeerders maar geld bleven steken in megaschepen. De capaciteitsuitbreiding zorgt voor dalende tarie-



ven, verwacht hij. De containersector kan volgens hem nooit sneller groeien dan de wereldhandel, omdat de wereldhandel al bijna volledig via containertransport verloopt, stelt de bankanalist.
'Het klopt dat er inmiddels zelfs bulkachtige goederen met containers worden vervoerd, wat vroeger onvoorstelbaar was', beaamt consultant Dirk Visser van Dynamar. 'Toch zijn er nog steeds investeerders die graag geld steken in de containersector en dat verbaast mij niet. De meeste nieuwe schepen worden gebouwd om de kosten per eenheid vervoerd product te verminderen.'
Dynamar heeft berekend dat de brandstofkosten voor een 13.000 teu containerschip 26% lager liggen per container dan van een 8.500 teu containerschip en maar liefst 32% lager dan een 5.000 teu schip. Een Triple E schip van 18.200 teu verstookt 30% minder brandstof per vervoerde container dan een schip met een capaciteit van 13.000 teu. 'Zo gek zijn die investeringen in capaciteitsuitbreiding dus niet', wil Visser maar zeggen.
In tegenstelling tot bankanalisten is de Dynamar-consultant dan ook niet bang dat er onder reders grote klappen gaan vallen. Visser: 'Al jaren wordt gezegd dat er door de overcapaciteit slachtoffers vallen onder rederijen. Voorlopig is het alweer twaalf jaar geleden dat de laatste grote rederij failliet is gegaan: Zhejiang in 2002.'

Havens

De grootste aanpassingen van de ontwikkelingen in de containervaart zouden daarom weleens op land kunnen plaatsvinden, namelijk in de havens en de binnenvaart. De eerste signalen zijn al zichtbaar nu P3 heeft gekozen voor Antwerpen. Een klap voor Rotterdam, menen haveneconomen. De Tweede Maasvlakte komt daardoor veel langzamer vol dan gepland.
'We zitten te lang in een mindset van groei en meer capaciteit en zo maken we dus ook de plannen', zegt Lori Tavasszy, hoogleraar vrachttransport en logistiek aan de TU Delft. 'Dat is een dilemma in de concurrentie tussen havens. Als je niet uitbreidt, ben je niet klaar voor groei. Havens blijven de capaciteit dus maar uitbreiden.' Tavasszy waarschuwde onlangs voor het gebrek aan sturing in de bouw van inlandse havens. Veel gemeenten langs vaarroutes zijn van plan een eigen containerterminal te bouwen, terwijl de goederenstromen beperkt groeien.
'De mindset moet veranderen bij de planontwikkeling', aldus Tavasszy. 'Kritisch kijken naar de geschetste scenario's en rekening houden met het scenario dat de containervracht minder of helemaal niet groeit. Dat is een heel reëel scenario. Duitsland is in 2000 niet voor niets Nederland voorbijgestreefd als grootste containeroverslagland. Het land ligt aan de snelste route naar Midden- en Oost-Europa.'
Volgens de hoogleraar kan tijdens krimp van de sector nog steeds veel geld verdiend worden met containertransport. Tavasszy: 'De vraag moet zijn hoe je van toegevoegde waarde kunt zijn. Dat kan bijvoorbeeld door meer variatie te bieden in transportdiensten, de kosten van een lege container te beperken, productie te koppelen aan overslag en transport of door investeringen in ict. Dat is een andere manier van planontwikkeling en zo valt er nog steeds heel veel geld te verdienen in de containerlogistiek.'
Kieran Ring van Global Institute of Logistics ziet ook geen toekomst voor havens die zich alleen toeleggen op capaciteitsuitbreiding. Het beste antwoord op de allianties tussen rederijen is samenwerking tussen de wereldhavens, stelt hij. 'De 25 grote wereldhavens moeten niet met elkaar concurreren, maar samenwerken. Lijndiensten varen naar de havens waar zij winst kunnen maken. Vorm havenallianties en werk samen op het gebied van coördinatie en communicatie. Dan zorg je als haven weer voor een eerlijker verhouding tussen de verladers en de rederijen.'

GERT VAN HARSKAMP

SPOORVERVOER

Spoor is soms erg traag

Spoor heeft het imago een snelle modaliteit te zijn, maar de realiteit is vaak anders. Dat geldt niet zozeer voor de snelheid van het treinverkeer zelf, hoewel ook daar in het internationale verkeer nog heel wat winst te boeken valt, het zijn vooral de processen erachter die veelal tergend langzaam verlopen.

Het beste voorbeeld daarvan in de Lage Landen is de door Vlaanderen beoogde heropening van de IJzeren Rijn, de in onbruik geraakte spoorlijn tussen Antwerpen en Mönchengladbach, via Nederlands Limburg. De lijn speelde tot de oorlog een belangrijke rol in het vervoer tussen België en Duitsland, maar ligt intussen al decennialang weg te roesten. *Nieuwsblad Transport* haalde voor de gelegenheid het dossier maar weer eens uit de kast om vast te stellen wat we eigenlijk al wisten: in twintig jaar is er geen steek vooruitgang geboekt. Of zoals topman Eddy Bruyninckx van het Havenbedrijf Antwerpen het ooit omschreef: De Ijzeren Rijn is een soap waarin niets gebeurt en waaraan nooit een einde komt.

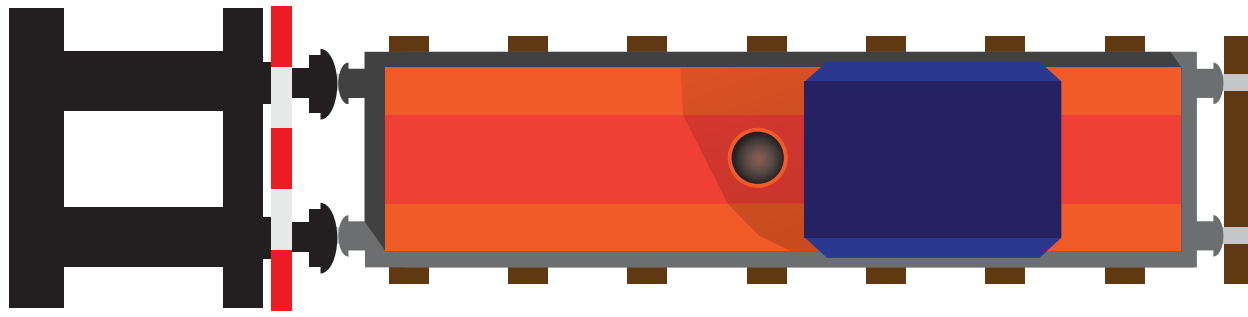
Eveneens taaie materie is de door 'Europa' nagestreefde liberalisering van het spoorvervoer. Daarbij moest meer concurrentie zorgen voor een beter product. Waar die liberalisering in veel landen nog steeds nauwelijks van de grond is gekomen, ging Nederland er voortvarend mee aan slag. Dat leidde, precies zoals de bedoeling was, tot de komst van tal van nieuwe, al dan niet Nederlandse, vervoerders. Ze gingen de slag aan met de traditionele monopolisten en staatsmaatschappijen, zoals NS en Deutsche Bahn. Een jaar of twintig later moet geconstateerd worden dat die traditionele spelers hun positie grotendeels hebben weten te behouden en soms zelfs aanzienlijk hebben verstrekt. Zoals DB Schenker, dat zowel in Nederland als in Denemarken de nationale goederenvervoerders in handen wist te krijgen en binnenkort waarschijnlijk ook het Belgische NMBS Logistics aan de zegekar kan binden.

Rob van Gansewinkel, die met zijn Husa-groep tot voor kort gold als de laatst overgebleven Nederlandse spoorvervoerder, trok eind vorig jaar zijn conclusies en stopte met het rijden van treinen. Volgens hem werkt de liberalisering alleen voor de voormalige staatsbedrijven en beursgenoteerde groepen. Kleinere spelers zijn op termijn volgens hem niet in staat om de benodigde investeringen te financieren. Hoewel de aftocht van Husa niet helemaal onverwacht kwam, was het besluit voor spoorminnend Nederland toch een koude douche. Overigens was Van Gansewinkel niet helemaal de laatste der Mohikanen. De betrekkelijk jonge onderneming TrainGroup uit Ridderkerk van Martijn Loois richt zich als zelfstandige vervoerder vooral op het 'last mile'-vervoer.

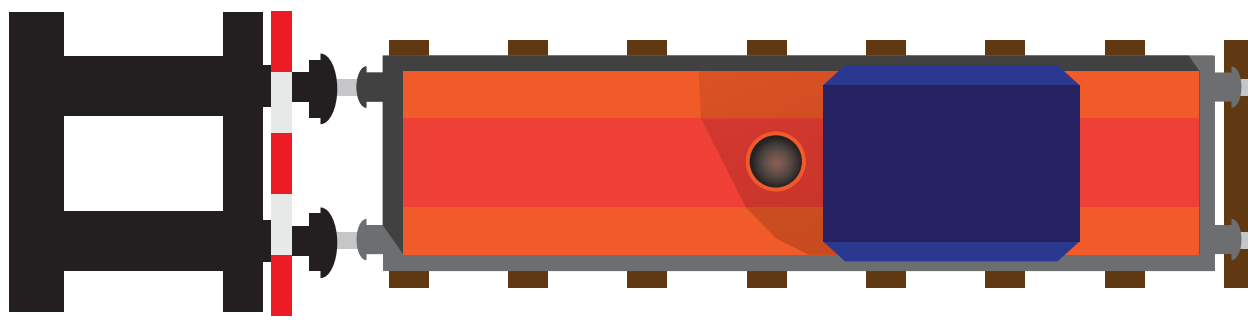
Ten slotte nog aandacht voor een actuele kwestie, de dreigende tariefverhoging met 30% voor het gebruik van het Nederlandse spoornet. Brancheorganisatie KNV trok de stekker uit het jaarlijkse overleg met netbeheerder ProRail, nog voordat dat goed en wel was begonnen. De laatste heeft inmiddels laten weten de effecten van een nieuwe rekenmethode te willen 'ombuigen'. Het heeft er daarmee alle schijn van dat de tarievensoep niet half zo heet gegeten zal worden als KNV hem opdiende.

ROB MACKOR
redactie@nieuwsbladtransport.nl

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



Binnenlands spoorvervoer niet hopeloos



De aankondiging van Husa Transportation dat het stopt met spoorvervoer heeft de Nederlandse spoorwereld opgeschud. De liberalisering van het railvervoer werkt dus niet voor iedereen. Maar als het iets meer vernieuwt, is er nog een gezonde toekomst voor het binnenlands spoorvervoer.

Rob van Gansewinkel, directeur van Husa Transportation, wond er geen doekjes om toen hij het nieuws over stopzetting van het spoorbedrijf begin dit jaar bracht. De liberalisering van het goederenvervoer per spoor werkt alleen voor voormalige staatsbedrijven en beursgenoteerde groepen. Voor kleinere bedrijven is het spoorproduct te kostbaar. Het bestaande aanbod aan bedrijven die treinen rijden (tractieleveranciers) lijkt die mening te staven. De pioniers van het eerste uur zijn verdwenen. ACTS werd overgenomen door (het Nederlandse) Husa en ShortLines door Rail4chem, dat op zijn beurt werd ingelijfd door de Franse SNCF. ERS Railways, dat oorspronkelijk grote rederijen achter zich had staan, maakt sinds vorig jaar deel uit van de Freightliner Group uit het Verenigd Koninkrijk. Andere vervoerders, zoals Locon, Rurtalbahn en DB Schenker Rail Nederland, zijn eigendom van grote buitenlandse bedrijven of voormalige staatsspoorondernemingen. Slechts één Nederlands spoorbedrijf staat nog geheel op eigen benen: de betrekkelijk jonge onderneming TrainGroup uit Ridderkerk. 'Ik had het me nog niet gerealiseerd, maar het is op dit moment inderdaad zo', zegt directeur Martijn Loois over de status van zijn bedrijf. 'Ik kan uiteraard niet voorspellen wat er allemaal in de toekomst gaat gebeuren, maar ik merk wel dat er meer en meer interesse voor ons is.' TrainGroup is overigens geen vervoerder pur sang. Het richt zich vooral op *the last mile* en verleent ondersteunende diensten aan tractieleveranciers. Het bezit wel een spoorlicentie.

Ontevredenheid

De vraag is of het erg is dat er nauwelijks meer puur Nederlandse spoorvervoerders zijn. De verladers vinden van niet. Laurie d'Hont, beleidsadviseur spoor en binnenvaart bij de EVO, zegt: 'Als er genoeg concurrentie is en ze goede kwaliteit leveren, maakt het niet uit waar ze vandaan komen.' Juist op dat punt wringt het volgens hem. 'Er is grote ontevredenheid over de kwaliteit en de kosten van het spoor. Vervoerders onderscheiden zich te weinig door kwaliteit en goede dienstverlening.'
De vervoerders lijken elkaar vooral op prijs te bevechten. Naar verluidt wordt er vaak onder de prijs geboden om maar zoveel mogelijk volume binnen te halen. Dat leidt tot een frequente wisseling van pakketten tussen tractieleveranciers. Cees van Altena, interim-manager van Rail Cargo Information Netherlands, constateert: 'Er zijn meer vervoerders gekomen. Dat is prima, maar als het ladingaanbod niet groeit, krijg je commerciële druk. Door de snelle wisseling van pakketten, kunnen tractieleveranciers moeilijk investeren in langdurige leasecontracten. Dat brengt hogere kosten met zich mee.'
Loois van TrainGroup is niet van plan om aan die prijzenslag mee te doen. 'Je levert anders kwaliteit in. Nu hoor je dat als er iets mis is, een trein meteen uitvalt, omdat er niet is geïnvesteerd in oplossingen om dat op te vangen. Daarmee maak je het spoorproduct kapot.' Jelle Rebbers, woordvoerder van DB Schenker Rail Nederland, vindt de prijzenslag niet zo problematisch. 'Het is de (plezierige) vrucht van marktwerking. Het valt misschien op, omdat het een relatief nieuw verschijnsel is in de markt voor spoorvervoer. Uiteindelijk denk ik dat het niet wezenlijk anders is dan in het wegvervoer.'

Hoge kosten

Van Gansewinkel van Husa noemt hoge kosten een van de grote nadelen van het spoorproduct. Vooral op kortere afstanden (oftewel binnenlands verkeer) speelt dat de aanbieders parten. De Husa-topman hekelt in het bijzonder de gebruiksvergoeding op het spoorwegnet en wijst erop dat de binnenvaart geen bijdra-

PIONIER TER ZIELE

Met de stopzetting van Husa Transportation verdwijnt de belangrijkste pionier van het Nederlandse goederenvervoer per spoor. ACTS Nederland (in 2004 overgenomen door Husa) was de eerste particuliere goederenvervoerder op het Nederlandse spoorwegnet. Op 16 maart 1998 reed de eerste goederentrein van ACTS tussen Groningen en Wijster. Vanaf dat moment had NS Cargo (inmiddels DB Schenker Rail Nederland geheten) er een concurrent bij. ACTS werd al snel gevolgd door ShortLines van Rob Spierings.
Voor het spoor waren het toen spannende tijden. De markt was nog niet gewend aan concurrentie op het spoor en heel wat zaken moesten worden geregeld, zoals de toelating van materieel. John Hoekwater, directeur van ACTS en bekend om zijn droge humor, nam de taak op zich om de belangen van de particuliere bedrijven te behartigen als eerste voorzitter van de Branchevereniging van Spoorvervoerders. Deze alliantie werd later voortgezet in KNV Spoorgoederenvervoer. Hoekwater (de vinoloog onder de spoorhazen, in de woorden van Rob Spierings) overleed in 2011. Vlak voor zijn dood onthulde hij nog een speciaal naar hem vernoemde locomotief van Alpenspecialist EETC. De loc was daarvoor eigendom geweest van ACTS.

ILLUSTRATIE NOURDIN KOUCH

ge hoeft te betalen voor gebruik van de infrastructuur. Die vergoeding ligt in Nederland op ongeveer hetzelfde niveau als in België. Daarnaast moeten vervoerders duurder materieel aanschaffen, omdat de locomotieven moeten zijn uitgerust met verschillende veiligheidssystemen (ATB en het moderne ERTMS). En railvervoer vergt toch al hoge investeringen, omdat materieel nu eenmaal prijzig is. Een tweedehands locomotief kost al gauw enkele tonnen en een nieuwe enkele miljoenen. Of het nu aan de kosten ligt of niet, feit is dat de binnenvaart de laatste jaren binnen Nederland een paar grote ladingstromen heeft overgenomen van het spoor, zoals het pakket van Friesland Campina tussen Rotterdam en Noord-Nederland. De verlader noemde vooral de grotere flexibiliteit van de binnenvaart als reden voor de switch. De schepen kunnen bij meer productielocaties komen dan de trein. D'Hont van EVO ziet dit vaker gebeuren. 'De binnenvaart kan beter inspelen op wisselende volumes en heeft een heel fijnmazig vaarwegennet. Het spoor is daar te star voor.'
Het lijkt er dus niet best voor te staan met het binnenlands railgoederenvervoer. Het spoor is te ingewikkeld en star, is een veelgehoorde stelling. Het binnenlands vervoer beslaat ook slechts zeven tot acht procent van het totaal spoorvolume. Toch is het niet alleen maar kommer en kwel. Rebbers van DB Schenker: 'We hebben nog steeds een aantal wagenladingverbindingen van Rotterdam (Kijfhoek) naar (onder meer) Amsterdam, Beverwijk, Vlissingen, Delfzijl, Terneuzen, Dordrecht, Veendam, Roodeschool, Moerdijk, Oosterhout, Venlo, Maastricht en Geleen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat in deze treinen vooral wagens lopen met buitenlandse herkomst of bestemming. Ook rijden wij een aantal binnenlandse treinladingen, bijvoorbeeld van Geleen naar Emmen.'

Succesverhaal

Als succesverhaal wordt vaak genoemd de containershuttle van European Gateways (dochter van ECT) van Rotterdam naar Venlo. Dat zijn inmiddels twintig treinen per week. D'Hont van EVO constateert dat voor dit soort grote, maritieme stromen spoor een goede modaliteit kan zijn, ook binnen Nederland. Woordvoerder Rob Bagchus van ECT licht toe: 'We doen dit al lang en het product heeft zich bewezen op schaal, volume en betrouwbaarheid.' Deze verbinding heeft al menig tractieleverancier gekend. Vorig jaar nam Rurtalbahn het over van Husa. 'We tenderen gewoon. Prijs is niet het belangrijkste. Betrouwbaarheid en kwaliteit tellen ook', aldus Bagchus.
Loois van TrainGroup ten slotte is niet pessimistisch over de toekomst van het binnenlands goederenvervoer per spoor, ook al ziet hij een sterkere concurrentie van de binnenvaart. 'Het is voor een deel marktwerking, maar ook hier zien we dat door het uitblijven van vernieuwing, andere concepten en een andere werkwijze het spoorproduct niet goed genoeg uit de verf komt. Waarom moet een trein altijd 600 tot 700 meter lang zijn? Misschien kan het goedkoper als je het anders inricht. De huidige markt blijft te veel in traditionele concepten denken.'

KARIN KOSMEIJER

transpass
An Easytrip company

De specialist voor uw treinverbindingen

Uw voordelen:
- Vooraf vaste plaats(en) reserveren
- Achteraf betalen
- Rusttijd voor de chauffeur(s)

Enkele voorbeelden:
- Novara - Freiburg v.v.
- Basel - Lugano v.v.
- Worgl - Brenner v.v.

MAKKELIJK, VEILIG EN VOORDELIG DOOR HEEL EUROPA
Voor meer informatie: 0031 (0)78-6530604 of bezoek onze website: www.transpass.eu

Snel, frequent en groen vervoer nodig?
Neem nu contact op: 088 400 1000
samskip
www.samskipmultimodal.com

Making new connections.

DistriRail ontsluit achterland Europa!

DistriRail, de grootste onafhankelijke spooroperator in Nederland, lanceert vanaf medio 2014 een nieuw concept voor de Europese markt. DistriRail zorgt voor een verkorting van de transit vanuit Rotterdam naar en van het complete achterland van Europa per spoor. De hogere frequentie, 3 treinen per dag met een capaciteit van 100 containers per trein, van Rotterdam naar alle connecties in Duisburg is hiervoor essentieel.
Dankzij DistriRail is de volledige ontsluiting van Maasvlakte I én II, Botlek, Pernis en Waalhaven officieel een feit.

Huidige situatie: connecties Rotterdamse terminals Maasvlakte I en Waalhaven naar / van Duitsland: Duisburg, Frankfurt, Germersheim, Mannheim, Neuss en Wörth am Rhein.

Medio 2014: uitbreiding connecties Rotterdamse terminals Maasvlakte I & II, Botlek, Pernis en Waalhaven naar / van: Bulgarije, China, Denemarken, Duitsland, Finland, Griekenland, Hongarije, Italië, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Rusland, Slowakije, Tsjechië, Turkije, Zweden en Zwitserland.

DistriRail B.V.
Rivierweg 1
3161 GM Rhoon

Postbus 269
3190 AG
Hoogvliet

Tel: +31 (0)10 - 300 49 10
Fax : +31 (0)10 - 300 49 18
Email: info@distrirail.nl

kijk op: **distrirail.nl**

DISTRI RAIL

IJzeren Rijn voorlopig nog van papier

BEELD EDWARD OUWERKERK

In deze regeerperiode komt er op federaal niveau in België geen besluit meer over de IJzeren Rijn. Al ligt er een Belgisch-Nederlands akkoord, aan de uitvoering kan voorlopig niet worden begonnen.

Eddy Bruyninckx, de Antwerpse haventopman, noemde het ooit een soap waarin niets gebeurt en waaraan nooit een einde komt. De discussie dus over de IJzeren Rijn. Er wordt al vele jaren over deze historische goederenspoorlijn tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied gepalaverd, door gewesten, provincies, gemeenten en staten, in regeringen, parlementen en gemeenteraden. En nog steeds is de IJzeren Rijn wat hij al tientallen jaren is: een ongebruikt, in verval geraakt stuk spoor.
De laatste jaren leek er een beetje schot in de zaak te komen. In 2011 bereikten België en Nederland een akkoord over het opnieuw in gebruik nemen van de lijn en een jaar later lag er een 'memorandum of understanding' (MoU), waarin beide landen afspraken hadden vastgelegd over de benodigde spoorwerkzaamheden en de onderlinge kostenverdeling. Een probleem was er nog aan Duitse kant, waar men er nog niet uit was of het gehele historische tracé weer in gebruik zou moeten worden genomen. Noordrijn-Westfalen wil in elk geval meewerken aan de heropening, maar hikt aan tegen dat bestaande tracé.
Op dat MoU moet men zich overigens niet blindstaren. Ook in 1999 kwam al eens zo'n principeafspraak tot stand voor de periode 2000-2004. De twee buren waren het dus over de hoofdzaak – heropening – al eens, maar daarna verslikten ze zich in de details. Een dergelijke situatie lijken we nu weer mee te maken. In België wordt de zaak nog gecompliceerd door de vele verschillende bestuurlijke niveaus die zich met de kwestie te bemoeien hebben.
Onlangs moest Kris Peeters, de minister-president van Vlaanderen, in het Vlaams Parlement vaststellen dat in het dossier IJzeren Rijn vóór de verkiezingen voor het Federaal Parlement van 25 mei aanstaande geen grote doorbraken meer te verwachten zijn. Wat er daarna gebeurt, blijft natuurlijk afwachten. Er zal een nieuw kabinet moeten worden gevormd. We herinneren ons nog levendig hoe lang de formatie van het huidige kabinet heeft moeten duren. Daarbij zal een nieuwe regering natuurlijk ook een eigen mening over de IJzeren Rijn willen vormen.
Juist op federaal niveau is de laatste tijd weinig voortvarend gehandeld in deze kwestie. Van tal van kanten is de federale regering verweten geen stap vooruit te hebben gezet. Peter Luykx van de N-VA sprak onlangs in een parlementair debat van een 'heel grote gemiste kans'. Hij verweet federaal minister van overheidsbedrijven Jean-Pascal Labille dat het met Nederland gesloten MoU nog steeds niet in de ministerraad was besproken.
Labille verdedigde dit met de stelling dat Noordrijn-Westfalen tegen heropening op het historische tracé zou zijn. Peter Vanvelthoven van de SP.A sprak van 'een verbazingwekkend element'. 'Ik had immers begrepen dat het historisch tracé verworven was en dat Duitsland daarmee akkoord ging.' Daarop wees ook Luykx: 'Het Internationaal Arbitragehof in Den Haag heeft allang beslist dat België recht heeft op dat historische tracé. Dat ligt vast. Daarover bestaat reeds een consensus.' De uitspraak van dit hof dateert overigens al van 2005.
Tanguy Veys van het VB stelde vast dat het Vlaams Gewest wél al advies over de IJzeren Rijn heeft uitgebracht, maar dat nog steeds het wachten is op het Waals Gewest. Dan is het, merkte Veys op, 'natuurlijk gemakkelijk om de beslissing uit te stellen'. Toch kan dit volgens deze parlementariër geen aanleiding zijn de zaak op zijn beloop te laten. Er ligt immers een MoU, dat ook zonder Waalse inbreng kan worden uitgewerkt. 'Ik meen dus dat uw trommel met argumenten om niet te handelen in feite zo goed als leeg is.'

> 'Uw trommel met argumenten om niet te handelen is leeg.'

Daarmee komen we bij de gevoeligheid tussen de beide gewesten. Volgens Luykx zit de zaak mede in het slop omdat de IJzeren Rijn tot de bevoegdheden van twee Franstalige federale regeringsleden behoort, namelijk Labille en de staatssecretaris voor mobiliteit, Melchior Wathelet. De suggestie is dat Wallonië minder vaart achter de IJzeren Rijn zet dan Vlaanderen, omdat de spoorlijn vooral in het belang is van de Antwerpse haven. Die wil langere en zwaardere treinen van en naar het Ruhrgebied laten rijden dan mogelijk is over de heuvelachtiger Montzenlijn, die met een omweg door de Voerstreek bij Aken op het Duitse net aansluit. Het IJzeren Rijn-tracé is bovendien een kwart korter en kan treinen tot 2.000 ton verwerken. Het maximale gewicht op de Montzenlijn is beperkt tot 1.120 ton.
Een recent ongeluk op de Montzenlijn bij Voeren onderstreepte het belang van de IJzeren Rijn. De Montzenlijn verwerkt dagelijks 100 tot 150 goederentreinen. In oktober vorig jaar reed een trein met auto's, onderweg van Aken naar Antwerpen, achter op een andere trein. Van de trein ontspoorden enkele wagons, waarna de verbinding geruime tijd versperd was en veel goederentreinen van en naar de haven moesten omrijden. Zou de IJzeren Rijn al zijn heropend, dan was dat niet nodig geweest.
Terwijl de zaken op federaal niveau maar voortslepen, staat Hilde Crevits, de Vlaamse minister van mobiliteit, al jaren te trappelen om aan de renovatie van de IJzeren Rijn te beginnen. Ze is het grotendeels eens met haar Nederlandse collega, Melanie Schultz van Haegen. In het MoU is een verdeelsleutel voor de kosten over beide landen opgenomen en op ambtelijk niveau wordt al druk gestudeerd op de bouwkundige en technische aspecten van de renovatie van de spoorlijn.
Een groot probleem doemt echter, zeker aan Nederlandse kant, alweer op. Veel gemeenten zitten niet op reactivering van de lijn te wachten en zullen nog eens alles uit de kast halen om deze tegen te houden. Als de IJzeren Rijn snel na de verkiezingen in België de federale horde zou weten te nemen, dan begint gewoon een nieuw, naar verwachting lang politiek traject, begeleid door een aanhoudende maatschappelijke discussie. De volgende soap-aflevering.

FOLKERT NICOLAI

LASHING & SECURING
Breakbulk & heavy lifts
Cargo in containers/flat racks
Railway wagons
SNOECK Services bv
Van Veenendaalweg 17, 3088 HG Rotterdam,
Havennummer 2380, telefoon 010 - 428 96 22
info@snoeck.nl, www.snoeck.nl

neska INTERMODAL
WE ARE IMPERIAL
Het betrouwbare netwerk voor uw container logistiek.
www.neska-intermodal.eu
info@neska-intermodal.eu

De 21 uur van Amsterdam naar Milaan

Met een feestelijke openingsceremonie ging op 3 maart de nieuwe railshuttle van Herik Rail officieel van start. Vanaf de Ter Haak Terminal in Amsterdam gaf oud-minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs onder het toeziend oog van pers en genodigden het startsein. De nieuwe railshuttle van Herik Rail is de eerste shuttle die het Amsterdamse havengebied rechtstreeks verbindt met Milaan, het industriële hart van Noord-Italië. En dat ook nog eens in een recordtijd van 21 uur.

BONTE TREIN

Het vertrekpunt van de shuttle in combinatie met de snelheid maakt ‘m interessant voor alle soorten cargo. Een van de initiatiefnemers van de shuttle, Gerard J. van den Herik, hierover: “Ik zeg altijd maar: hoe bonter hoe beter. Het is toch geweldig als jouw trein allerlei soorten cargo van Amsterdam naar Milaan kan brengen. En ook weer fantastische producten vanuit Italië mee terug kan brengen. Vanuit Nederland zijn de mogelijkheden legio. Denk aan verse snijbloemen uit Aalsmeer, groente en fruit, vis uit de haven van IJmuiden, onze Nederlandse zuivelproducten, maar ook farma en elektronica. En vanuit Milaan bijvoorbeeld Italiaanse lederwaren. Maar ook typisch Italiaanse voedingsproducten, likeuren, aperitieven, wijnen en digestieven. Onze shuttle biedt gewoon geweldige kansen voor bedrijven die exporteren naar of importeren vanuit Italie!”

BINNENVAART- EN SHORTSEA REDERIJEN

Ook voor binnenvaart- en shortsea rederijen is de shuttle een uitkomst. Schepen kunnen op de Ter Haak Terminal bij wijze van spreken naast het spoor aanleggen. Laden en lossen verloopt daardoor uiterst efficiënt. De shuttle is daarmee een uitstekend alternatief voor het wegvoer. Ook heeft de shuttle niet te maken met de problematiek waar vrachtwagens dagelijks mee kampen, zoals files, wachttijden bij grenzen, nachtelijke rijverboden en steeds hogere dieselprijzen.

KLEURRIJKE ONDERNEMERS MET GROEN HART

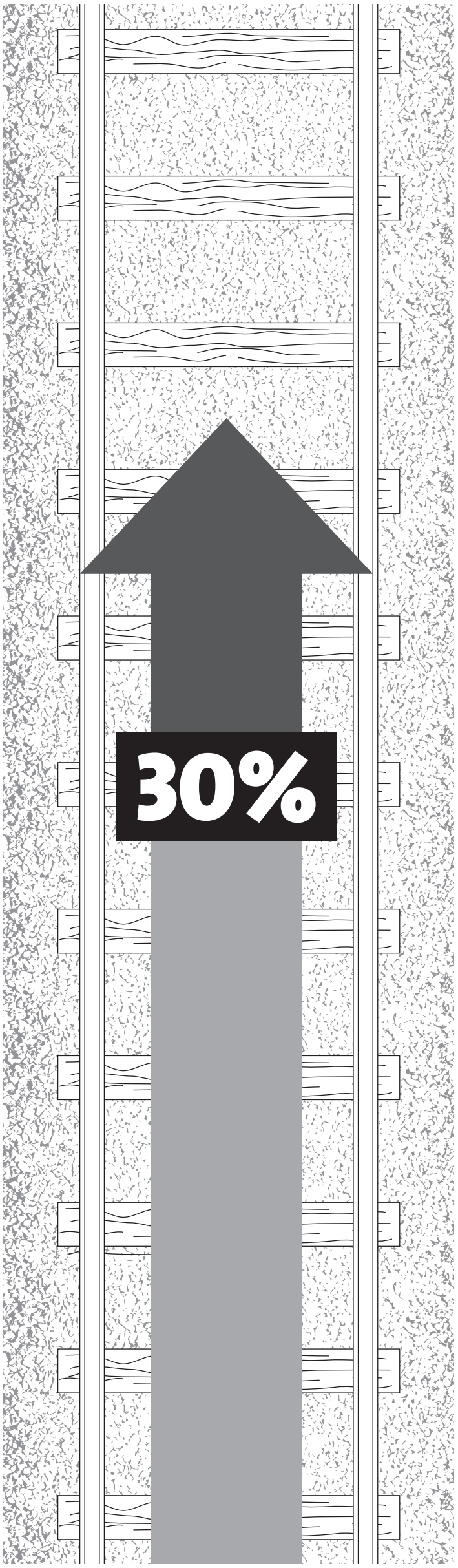
De belangrijkste mannen achter de shuttle, Gerard J. van den Herik en Michiel van Haagen zijn er heilig van overtuigd dat hun shuttle in een behoefte voorziet. Ook vanuit een milieu-oogpunt: “De fijnstofproblematiek rond de steden wordt steeds groter en je ziet dan ook dat Europa steeds meer aanstuurt op duurzame transportoplossingen. Het feit dat CO2-uitstoot van de shuttle maar een fractie is van die van het wegtransport helpt daar natuurlijk bij. Onze shuttle zal daarom tevens bedrijven aanspreken die zelf ook ondernemen vanuit een groen hart”, aldus Michiel van Haagen.

BOEK UW ORDER VIA BOOKING@HERIKRAIL.COM

HERIK CARGO

www.herikcargo.com

Tarievenbrandje snel geblust



ILLUSTRATIE EDWARD OUWERKERK

De kilometerheffing op het spoor, ofwel de gebruiksvergoeding, is elk jaar onderwerp van een taai overlegtraject. Dit jaar sloeg de vlam wel heel vroeg in de pan.

In een brief op poten trok brancheorganisatie KNV de stekker uit het overleg over de tarieven van 2015 met netbeheerder ProRail, nog voordat dat goed en wel was begonnen. Steen des aanstoots was een nieuwe methode die ProRail heeft gebruikt om de nieuwe tarieven vast te stellen. Achtergrond daarvan is dat ProRail op zoek is naar vijftig miljoen aan extra inkomsten als gevolg van een besluit van het vorige kabinet om de jaarlijkse bijdrage uit de staatskas aan de spoorbeheerder te verminderen.
Hoewel de nieuwe methodiek is goedgekeurd door de toezichthouder, de Autoriteit Consument en Markt (ACM), deden de voorlopige uitkomsten de vervoerders de haren te berge rijzen: een mogelijke verhoging van de tarieven met bijna 30%. KNV reageerde 'met verbazing' en een knuppel in het hoenderhok door het tariefoverleg op te schorten. Dit overigens in de geruststellende wetenschap dat het jaar pas drie maanden oud is en er dus nog meer dan een half jaar tijd overblijft om zaken te doen.
Een eerste reactie van ProRail doet vermoeden dat de tarievensoep niet half zo heet gegeten zal worden als KNV hem serveerde. De netbeheerder 'betreurt' de pas op de plaats van de spoorlobby weliswaar, maar voegde daar in één adem aan toe samen met de vervoerders te willen bekijken hoe de effecten van het nieuwe systeem 'omgebogen' kunnen worden.
Dat lijkt al een aardige stap op weg naar een compromis, al waarschuwt ProRail dat de vervoerders zich niet op voorhand rijk mogen rekenen. De organisatie wijst erop dat de tarieven voor 2015 in september vorig jaar al zijn gepubliceerd en dat de vervoerders bij dat proces betrokken zijn geweest. Ook benadrukt ze nog even dat de nieuwe methode de zegen heeft van Brussel.
KNV maakt uit de reactie van ProRail op 'dat er kennelijk een gevoelige snaar is geraakt' en laat doorschemeren dat de ergste kou alweer uit de lucht is. 'Wij wisten ook wel dat we bij de verkeerde boom stonden te blaffen, maar je moet wel een boom hebben om bij te blaffen', zegt directeur Ad Toet in een verwijzing naar het echte issue, de tariefonderhandelingen tussen ProRail en NS Reizigers, waarvan de inzet vele malen hoger is dan die in het goederenvervoer.
Niet voor niets bevatte de 'stekkertrekbrief' van KNV een verwijzing naar de Lange Termijn Spooragenda (LTSA), die het kabinet binnenkort naar de Tweede Kamer wil sturen. In dit stuk wil staatssecretaris Wilma Mansveld uit de doeken doen hoe ze de kwaliteit en de betrouwbaarheid van personen- en reizigersvervoer de komende jaren denkt te gaan verbeteren. KNV wees er uiteraard op dat een tariefverhoging van 30% haaks staat op die ambitie.
De grote vraag is overigens wat er nu eigenlijk in die LTSA, waar achter de schermen al jaren over gepalaverd wordt, komt te staan. Versies die de afgelopen jaren zijn gepubliceerd staan bol van de goede voornemens - het moet sneller, beter, flexibeler en de klanttevredenheid moet omhoog - maar hebben één ding gemeen: concrete plannen zijn er nauwelijks in te vinden. Netelige kwesties, zoals de verhouding tussen NS en ProRail en de positie van Keyrail, worden zorgvuldig uit de weg gegaan. Inmiddels lijkt wel zeker dat het stuk deze week in de ministerraad wordt besproken, dus hopelijk hebben we aan het eind van de week meer duidelijkheid.
Wordt vervolgd.

ROB MACKOR

Vooruitgang in uw goederenvervoer

Hupac is uw partner voor logistiek maatwerk. Vakkundig, betrouwbaar en onafhankelijk. Dankzij ons uitgebreide Europese netwerk zetten wij uw goederen met gemak van de weg op het spoor. Zo combineren we de voordelen van beide modaliteiten. Hupac innoveert en investeert in eigen materieel als wagons, terminals en IT-oplossingen. Intermodaal transport wordt de toekomst van het goederenvervoer. Hupac is er klaar voor.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

HUPAC
moving together

Benelux aan logistieke wereldtop

Vooral België heeft zich flink verbeterd op de lijst van logistieke toplanden in de wereld die de Wereldbank om de paar jaar opstelt. De Belgen moeten alleen hun noorder- en oosterburen laten voorgaan. De verschillen zijn miniem.

Duitsland, Nederland en België vormen de logistieke top-drie in de wereld. Duitsland scoort op de jongste 'logistics performance index' van de Wereldbank 4,12 op een maximum van 5. Nederland (4,05) en België (4,04) doen daar nauwelijks voor onder. De drie landen hebben hun positie de afgelopen twee jaar weten te verbeteren. Duitsland was op de index van 2012 vierde, Nederland vijfde en België zevende. Overigens was Duitsland in 2010 al eens lijstaanvoerder geweest.

Op de vierde plaats vinden we Groot-Brittannië, gevolgd door Singapore, Zweden, Noorwegen, Luxemburg, de Verenigde Staten en Japan. Net buiten de top-10 bleven onder meer Frankrijk, Zwitserland, Australië, Denemarken, Spanje en Italië. China kwam op plaats 26 met een score van 3,53. Laatste is Somalië, met een score van 1,77, op de 160ste plaats, nog achter de beide Congo's, Afghanistan, Eritrea, Syrië, Djibouti, Sudan en Cuba.

De Wereldbank hield een enquête onder een duizendtal logistieke experts. Het onderzoek wordt sinds 2007 uitgevoerd en is nu voor de vierde keer verschenen. De logistieke kwaliteiten van landen worden beoordeeld aan de hand van een zestal criteria: de efficiëntie van de douane-afhandeling, de infrastructuur, het aantal internationale verzendingen, de kwaliteit van de logistieke dienstverlening, tracking & tracing en de tijdsduur en tijdigheid van transporten.

In de categorie douane scoren de koplopers goed, maar ze moeten onder meer Noorwegen voor zich laten. De Noorse douaneafhandeling krijgt een 4,21, die in Duitsland komt aan 4,10, goed voor een tweede plaats. De index voor Nederland is 3,96, wat de vierde plaats oplevert na Singapore. België is weliswaar achtste, maar scoort met 3,80 nog steeds prima.

> Duitsland scoort de eerste plaats met een 4,32 voor zijn infrastructuur.

Bij de index voor infrastructuur iets opmerkelijks: ondanks de jammerklachten in het bedrijfsleven over de slechte staat van veel wegen en bruggen weet Duitsland hier plaats één te bereiken met de hoge score van 4,32. Nederland staat derde met 4,23, België achtste met 4,10. Singapore dringt zich er met een tweede plaats tussen.

België is op logistiek gebied een stipt land. De tijdigheid van transporten brengt het land op de tweede plaats met een index van 4,39, achter Luxemburg, dat een score van 4,72 behaalt. Op plaats vier treffen we Duitsland aan, op plaats zes Nederland. Ook de tracking & tracing is in de drie landen goed verzorgd. Hier komt Duitsland op de eerste plaats, België is vierde en Nederland zesde.

De Noren zijn koploper in logistieke kwaliteit en competentie, met een index van 4,19, Nederland zit daar als tweede met 4,13 niet ver achter, Duitsland is derde en België vierde, nog steeds met een score van 4,11.

De opeenvolgende onderzoeken van de Wereldbank suggereren dat het met de logistiek in de wereld vooruitgaat. Landen met een lage indexwaarde laten sterkere verbeteringen zien dan landen die al goed waren in de logistiek. Daarmee gaat het gemiddelde peil in de wereld geleidelijk vooruit. Dit heeft onder meer te maken met de invoering van moderne ICT, die ook in landen met een achterstand op bijvoorbeeld infrastructureel gebied tot duidelijke verbeteringen in de logistiek als zodanig leidt.

Die verbetering zien we in alle werelddelen. Zo zijn douaneprocedures over de hele linie duidelijk verbeterd, zeker in bijvoorbeeld Oost-Azië en de Pacific, in Zuid-Azië en ten zuiden van de Sahara, waar een meerderheid van de ondervraagden van een verbetering spreekt, terwijl bijna niemand verslechteringen signaleert. De transportinfrastructuur is er volgens een ruime meerderheid op vooruitgegaan in Oost-Azië en de Pacific. Ook in Zuid-Azië en het zuidelijk deel van Afrika is volgens een meerderheid van verbetering sprake. Wereldwijd is de informatie- en communicatietechnologie enorm veel beter geworden.

De sterkste verbetering evenwel deed zich voor in het particuliere aanbod van logistieke diensten. Logistieke dienstverleners hebben de afgelopen jaren hun prestaties volgens vrijwel alle ondervraagden en ook in alle delen van de wereld verbeterd. Het minst trouwens in Europa, want daar was volgens 'slechts' 52% van de ondervraagden een verbetering te zien. Het hoogst scoorde, met 83%, Oost-Azië en de Pacific.

In landen met een hoog bruto binnenlands product neemt de vraag naar 'groene' logistiek flink toe. Volgens 37% van de deelnemers aan het onderzoek dient in die landen logistiek milieuvriendelijk te zijn. Voor landen met een laag bbp is dat percentage 'slechts' 10, wat altijd nog betekent dat het belang van duurzaamheid ook in die landen wordt onderkend.

Als we de scores van de vier Wereldbank-onderzoeken sinds 2007 optellen en daar het gemiddelde van berekenen, dan komt Duitsland, net als in het laatste onderzoek, op de eerste plaats, met 4,10. Tweede is dan Singapore met 4,06, derde Nederland met 4,05 en vierde België met 4,00. Het middelen van de scores helpt Somalië niet van de laatste plaats.

FOLKERT NICOLAI

ILLUSTRATIE EDWARD OUWERKERK

FOTO CRUISE PORT ROTTERDAM

Nieuwe cruiseterminal is een gok

Cruisevakanties worden steeds populairder binnen Nederland en Europa, en daar wil Rotterdam op inspringen. Een investering in de cruiseterminal van zeven miljoen euro moet helpen om van Rotterdam een cruisestad te maken. Maar kan het die ambitie wel waarmaken?

Cruisevakanties winnen binnen Nederland aan populariteit. De Nederlandse afdeling van de Cruise Lines International Association (CLIA Nederland) meldde op 12 maart dat de Nederlandse cruise-industrie voor het vijfde opeenvolgende jaar groei heeft geboekt, over 2013 met 4,2%. Dat klinkt spectaculair. maar met een totaal aantal passagiers van 114.308 hebben we het over een marktpenetratie van nog geen 1%.
'Als je van weinig komt, groei je al snel', zegt lector touroperating en cruisemanagement Gerd-Jan Vermeulen van de NHTV in Breda. Overigens is de verwachting wel dat deze markt nog verder zal groeien. Het probleem is vooralsnog dat de passagiers niet in Rotterdam blijven hangen.
'Het is bekend dat cruisepassagiers in Nederland vooral richting Amsterdam en Kinderdijk gaan', zegt Vermeulen. Rotterdam wil daar door middel van een nieuw museapakket een einde aan maken. Maar volgens Vermeulen is het heel moeilijk om het conservatieve cruisepubliek van die traditionele bestemmingen af te brengen. 'Rotterdam mist nu eenmaal vlaggenschepen als het Rijksmuseum.'
De gemeente ziet dat anders. 'Rotterdam komt in allerlei top-10-stedenlijsten voor', zegt de woordvoerster van havenwethouder Jeannette Baljeu. 'Bijvoorbeeld in die van de *New York Times* en de *Rough Guide*. Wij geloven dat er steeds meer toeristen naar Rotterdam zullen komen.' Om die toeristenstroom verder te stimuleren is de gemeente bezig met een zeven miljoen euro kostende aanpassing van de cruiseterminal.
In september al moet de nieuwe grotere loopbrug klaar zijn om 's werelds grootste cruiseschip, de Oasis of the Seas van Royal Caribbean, te ontvangen. De Oasis of the Seas kan 6300 passagiers en een kleine 2400 bemanningsleden aan boord hebben. Naast de grotere loopbrug moeten aanpassingen binnen de terminal, waaronder aanpak van de gevel en dakisolatie, helpen om de menzo'n 500.000 euro op, maar daadwerkelijk onderzoek is daar niet naar gedaan. De Nederlandse afdeling van de Cruise Lines International Association (CLIA Nederland) is voorzichtiger en schat de opbrengsten tussen de 250.000 en 600.000 euro. De opbrengsten van cruiseschepen bestaan enerzijds uit havengelden en kosten voor diensten als slepen en beloodsing en het bunkeren van brandstof, anderzijds uit het

> Elk cruisebezoek levert de stad 500.000 euro op, stelt havenwethouder Baljeu.

senstroom sneller af te wikkelen. Het gehele project moet in december worden afgerond. 'De investeringen zijn nodig om ook deze cruiseschepen goed te kunnen afhandelen', zei Baljeu tijdens de presentatie van de cruisecijfers op 12 maart. Maar in Rotterdamse media wordt getwijfeld aan het nut van de investering. Die zou zich veel te moeilijk terugverdienen.
Volgens havenwethouder Baljeu levert elk cruiseschipbezoek de stad geld dat de toeristen in de stad spenderen. 'Cruiseschepen kennen een enorme spin-off', zegt Baljeu. 'Veel passagiers overnachten voorafgaand en achteraf in de stad.' Maar de daadwerkelijke toeristische opbrengst voor de stad is dus onbekend.
Anders dan de toeristische opbrengsten laten de havenopbrengsten zich redelijk berekenen. Cruiseschepen betalen 11 eurocent per ton van de bruto tonnage. Aangezien de investeringen in de cruiseterminal eind december rond moeten zijn is 2015 het eerste jaar van terugverdienen. Enkel kijkend naar de havengelden op basis van 48 bevestigde bezoeken (29 van de Aida Prima, 13.570 euro per bezoek, en 19 van de Rotterdam, 6.527 euro per bezoek, red.) brengt 2015 sowieso 517.565 euro aan havengelden op. Daarbij verwacht Cruise Port Rotterdam nog 10 losse calls. Voor 2016 is de verwachting dat die inkomsten verder zullen stijgen, omdat de Aida Prima vanaf 2016 wekelijks Rotterdam aandoet en de Rotterdam waarschijnlijk zijn vaarschema uit 2015 behoudt.
'Als cruisemaatschappijen je als hub kiezen kan het inderdaad snel gaan', zegt Vermeulen. 'Maar de cruise-industrie is in handen van twee multinationals, Carnival en Royal Caribbean. Als zij hun oog ergens anders op laten vallen zijn ze ook zo weer weg.'
Duidelijk is dat in ieder geval de havendiensten de komende jaren zullen profiteren van de komst van meer cruiseschepen. Qua toerisme is dat beeld een stuk minder duidelijk. De *Rough Guide* die de woordvoerster van Baljeu aanhaalt, spreekt lovend over het nieuwe gebouw De Rotterdam en de overdekte markt op Blaak, die nog moet worden geopend. Wellicht kunnen dat de vlaggenschepen worden die de stad nodig heeft.
Kan de investering in de nieuwe cruiseterminal helpen om van Rotterdam een cruisestad te maken? Het is een gok.

TOBIAS PIEFFERS

NT OP TWITTER

@Corien_Wortmann Uit de oude doos, 1993: de 4TEU-truck, voorloper van de eco-combi pic.twitter.com/M4186lMul8 **@ronaldbackers**

Hoe kan innovatie in logistiek de binnenstad helpen leefbaar en veilig te blijven? #duurzaamheid #LiiE inschrijven: http://lnkd.in/d6tpjqx **@DinalogNews**

Het woord van de dag bij het congres social media van @NTnl: #haatsmurf #ntsocial **@chrisdeijl**

Vis TV afl. 4: zeebaars en Maasvlakte 2: In de vierde aflevering van Vis TV 2014 gaan Ed en Marco vissen op #MV2 http://dlvr.it/59h27T **@vissen**

We zijn los! Heb jij het 1e goede idee voor beter bereikbare Rotterdamse haven? Deel op http://www.picturethisport.nl #picturethisport **@VO_Rotterdam**

Het aantal binnenvaart shuttleservice van de inlandterminals naar de zeehaven uitbreiden. #vervoeroverwaterdejuisteweg **@duancis**

Zo'n #NSS Top heeft ook wel z'n voordelen: heerlijk rustig in Den Haag, het lijkt wel zondagmorgen **@petervdalen**

Vandaag op het programma: rijden met de nieuwe Atego Euro 6 met o.a. Powershift 3 transmisie. We zijn erg benieuwd! **@Truckstarnieuws**

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

- Vis veroorzaakt verkeerschaos rond Brussel
- KLM houdt rekening met opdoeken vrachtvloot
- Maersk en CMA CGM domineren op Azië en West-Afrika
- Ontslagen bij Goes Transport
- Gezocht: ideeën om files in havengebied op te lossen
- Eerste kolenschip voor Eemshaven
- Bouwstop om meeuwen treft Verbrugge

Meer nieuws kunt u vinden op **www.nieuwsbladtransport.nl**

RAAD & RECHT

Doorlooptijd

In mijn vorige bijdrage sprak ik over de vele veranderingen die er aan staan te komen. Een aantal interessante voorbeelden kwam afgelopen week voorbij. Ik wil er graag twee noemen en wat verder uitwerken.

De eerste is de duidelijke en terechte oproep van de IATA-vrachtbaas Des Vertannes. De door-to-door looptijd moet omlaag, wil luchtvracht niet meer vracht verliezen aan de modaliteiten zeevracht en expresse. De gemiddelde doorlooptijd ligt al meer dan 40 jaar op hetzelfde niveau! Dit zegt wel wat over de veranderingsgezindheid binnen het bolwerk luchtvracht. Ik heb al een aantal voorstellen in eerdere artikelen gedaan:

Concurrerende onderscheidende netwerken, waarin de verschillende schakels vergaand samenwerken.
Digitaliseren van de gehele bedrijfsprocessen, vanaf verlader tot ontvanger, gebruikmakend van de laatste technieken.

Deze twee voorstellen leiden uiteindelijk tot een reductie in de doorlooptijden, aangezien de verschillende stappen geheel in elkaar overvloeien. Om de doorlooptijd nog verder te reduceren, wordt de luchtvrachtindustrie ook geholpen door de ontwikkelingen op de passagiersmarkt. De enorme toename van het aantal point-to-point vluchten met maindeck-capaciteit, nu en in de nabije toekomst, maakt consolideren in zogenaamde hubs (bijna) overbodig. Dit betekent dat het over de weg transporteren van luchtvracht van luchthaven naar hub of vice versa grotendeels overbodig wordt, wat tijdwinst oplevert.

Het tweede voorbeeld kwam van KLM. Dat zou eventueel de vrachtvloot willen afbouwen. Hoe pijnlijk dat ook is, KLM-vracht is immers Martinair, ik denk dat KLM hier de juiste beslissing neemt. De markt is fundamenteel veranderd en de functie van full freighters ook. Waren deze full freighters enige jaren geleden nog de backbone binnen de luchtvracht, nu zijn zij verworden tot een niche. Deze backbone-functie wordt nu overgenomen door passagiersvliegtuigen. Deze nieuwe generatie passagiersvliegtuigen beschikt over veel maindeck-capaciteit. Deze maindeck-capaciteit gekoppeld aan de point-to-point frequentie, maakt de functie van full freighters bijna geheel overbodig.

Een geheel ander onderwerp. De staking bij Aviapartner Cargo. Ik ken de specifieke situatie niet, dus het is erg moeilijk om duidelijk stelling te nemen. Wat ik wel weet is dat stakingen uiteindelijk voor alle partijen nadelig uitvallen De economische situatie is nog steeds uitdagend voor vele bedrijven en sectoren. Een staking raakt een bedrijf in zijn hart!

Je bent immers als management niet meer in staat de klanten, de medewerkers en de leveranciers datgene te bieden wat je afgesproken hebt. Je staat dus eigenlijk machteloos. Ik hoop dat alle partijen snel tot overeenstemming komen. Dan kan het onderwerp weer zijn: hoe maken we van Schiphol een betere luchthaven. Want de functie van afhandelaren is cruciaal in deze race.

JOHN KLOMPERS, DOCENT/ONDERNEMER
J.klompers@gmail.com

‘Tijdperk Emery ligt

RENTREE Menlo keert met Freight Brokerage terug in de Europese expeditie,

Het Amerikaanse Con-way, ooit eigenaar van het befaamde Emery Worldwide, maakt met de nieuwe digitale vrachtmakelaar Menlo Freight Brokerage een voorzichtige rentree in de Europese expeditiemarkt. ‘Voor het eind van het jaar mikken we op enkele tienduizenden zendingen.’

Menlo Worldwide Logistics is in Europa hoofdzakelijk actief in de contractlogistiek, maar

Tommy Barnes, President van Conway Multimodal /Freight Brokerage is speciaal naar Nederland gekomen om de nieuwe digitale vrachtdienst onder de naam Menlo Freight Brokerage aan te prijzen, die alleen al in de VS enkele jaren na de introductie reeds een omzet van een kwart miljard euro opleverde. Deze bedragen wil de Amerikaanse dienstverlener, die in Europa met dochter Menlo Worldwide Logistics actief is in de contractlogistiek, graag ook in Europa toucheren. ‘We mikken daarbij hoofdzakelijk op een nieuwe Europese klantenkring in het midden-en kleinbedrijf en niet zozeer op onze bestaande klanten’, zegt Barnes.
De Amerikaan praat het liefst over ‘freight brokerage’ ofschoon hij moet toegeven dat het ook best expeditie had mogen heten. ‘De scheidslijn tussen brokerage of expeditie is vaag. In de VS moeten wij bij expeditie denken aan intercontinentale transportstromen, maar ik weet dat het in Europa anders ligt. Het is dan ook een beetje een grijs gebied.’
Of met deze semi-expeditiediensten ook weer een beetje de tijden van Emery Worldwide gaan herleven bij Con-way/Menlo, waagt hij te betwijfelen. ‘Het is een mooie aanvulling op onze bestaande activiteiten in de contractlogistiek. Zo moet je het zien. Emery hebben wij tien jaar geleden verkocht aan UPS. Het expeditiebedrijf was een begrip in de expeditiemarkt, maar had ook zo zijn problemen. We hebben het niet voor niets verkocht na eerst nog een tijdje via een naamsverandering in Menlo Worldwide Forwarding het tij te hebben willen keren. Dat was uiteindelijk geen groot succes.’

Proef
Volgens Barnes is Con-way met de nieuwe logistieke diensten dan ook niet op zoek om de basis te leggen voor een tweede Emery Worldwide. ‘Wij kunnen voor kleine en middelgrote partijen betere en goedkopere transportalternatieven aanbieden. Dat heeft de proef bewezen die we het afgelopen jaar in Europa onder klanten hebben gehouden. De voordelen zijn ook groot. Wij hebben in Europa in onze database 11.000 vervoerders zitten, verspreid over allerlei modaliteiten, van wegvervoer en luchtvracht tot spoor. Vooral in het segment pakjes scoren wij goed. Veel kleine bedrijven kiezen nog steeds voor dure pakjesvervoerders, terwijl je vaak met wegvervoer voor een vijfde van de kosten een vergelijkbare dienstverlening kunt krijgen.’ Als voorbeeld noemt hij een klant die regelmatig tachtig dozen verstuurde met een expresvervoerder. Kosten 600 euro. ‘Door de overstap naar wegvervoer te maken is hij nu voor dezelfde zendingen nog maar 100 euro kwijt en is de dienstverlening nagenoeg gelijk.’
Barnes verwacht in Europa eind dit jaar al enkele tienduizenden zendingen te kunnen afwikkelen via het digitale brokerage-systeem. ‘Het gaat daarbij nog hoofdzakelijk om kleine zendingen maar ik zie ons over enkele jaren ook hele vrachtwagens doen. Daarbij zullen wij de winst rechtstreeks investeren in de verdere expansie van de expeditiedienst. Het systeem en de uitbreiding moet zichzelf kunnen financieren. Dat is ook het grote voordeel en als dit een hoge vlucht neemt, wie weet? Dan noe-

> ‘De scheidslijn tussen brokerage en expeditie is een grijs gebied.’

AGENDA

Logistics Innovations in Europe
1 april
Laat u door de top van de Europese logistiek in een dag bijpraten over de laatste trends, best practices, nieuwste ontwikkelingen en innovaties in de sector.
• www.dinalog.nl

Havencongres Rotterdam 2014
17 april
Van oudsher is Rotterdam een van de grootste havens: Kan daar nog steeds op verder gebouwd worden? Het congres wordt georganiseerd i.s.m. Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs.
• www.managementproducties.com

Breakbulk Antwerpen 2014
12 t/m 15 mei
De grootste beurs ter wereld als het gaat om breakbulk, logistiek en heavy lifting. Met presentaties van experts, diverse workshops en een beurs met 200 stands.
• www.breakbulk.com

Maritime Industry
13 t/m 15 mei
Maritime Industry is de nieuwe naam voor de vakbeurs Construction & Shipping Industry. De beurs voor de maritime branche gaat verder volgens het oude concept.
• www.evenementenhal.nl

Nationale Distributiedag 2014
22 mei
NDL/HIDC organiseert voor de 27e keer de Nationale Distributiedag (NDD), hét logistieke jaarcongres van Nederland. Het congres vindt dit jaar plaats in Amsterdam.
• www.ndl.n

achter ons’

maar verwacht geen grote acquisities

FOTO MENLO

wil naast het dozenschuiven nu ook op kleine schaal een rol spelen in de expeditie.

men we het gewoon straks expeditie, maar de tijden van Emery liggen echt ver achter ons. We zetten nu in op digitale oplossingen en daar is de nieuwe brokerage-dienst een mooi voorbeeld van. Je ziet bij ons dan ook geen velletje papier meer, zoals bij veel van de Nederlandse expediteurs. Track-tracing, kosten, service levels, alles is elektronisch geregeld via de boekingen.
Menlo Worldwide Logistics heeft voor de nieuwe activiteit een klein salesteam opgezet van drie personen in Amsterdam onder leiding van Richard de Ritter. Dat team zal aan het eind van dit jaar hoogstwaarschijnlijk worden verdubbeld, aldus Barnes. Deze kleine afdeling zal verder worden bijgestaan door de verkoopafdelingen in de contractlogistiek in Europa. Daarnaast verloopt de operationele regie via het coördinatiecentrum van Menlo Worldwide Logistics in het Brabantse Eersel. ‘Door de activiteiten te combineren met de bestaande logistieke werkzaamheden houden wij ook de kosten laag. We gaan voor de dienst geen zware organisatie bouwen’, aldus Barnes.

Groeimarkt

Con-way ziet Europa als een groeimarkt, vervolgt hij. ‘We zien in de EU nog veel mogelijkheden, maar acquisities zie ik ons voorlopig niet verrichten in deze markt. In de contractlogistiek met zijn low assets is dat ook niet zinvol. Je moet dan al direct de helft afschrijven’, stelt hij. Toch wijst hij erop dat Con-way op een oorlogskas zit van ruim 500 miljoen dollar. ‘Overnames moeten wel wat toevoegen aan onze bestaande business, bijvoorbeeld een klantenbestand of een functionaliteit of expertise die wij nu nog missen in onze organisatie. Ceva Logistics gaan we dus echt niet kopen’, lacht hij.

JOHN VERSLEIJEN

UITBREIDING LOGISTIEK EERSEL

Menlo Worldwide Logistics beschikt in de Benelux over vijf vestigingen: Amsterdam, Maastricht, Rotterdam, Eersel en Genk. Dat zijn met uitzondering van Genk centra waar de logistiek voor meerdere klanten wordt verricht. In de Benelux werken ongeveer 450 mensen voor de Amerikaanse dienstverlener. Eersel is met 35.000 vierkante meter de grootste vestiging in Europa. Daar zal hoogstwaarschijnlijk binnenkort voor twee klanten tussen de 7.000 tot 10.000 vierkante meter aan loodsruimte bijkomen. Ook in Rotterdam zoekt Menlo Logistics naar uitbreiding van de activiteiten. De logistiek dienstverlener beschikt over een loodsruimte van 8.500 vierkante meter.

‘BRANDING NIGHTMARE’

Con-way heeft in 2002 met de herdoop van Emery Worldwide in Menlo Worldwide Forwarding nog geprobeerd het bedrijf in één klap te verlossen van een slechte naam in de markt en oplopende verliezen. Veel succes had die naamsverandering niet. De verliezen bleven groot. ‘Het was een branding nightmare’, aldus manager Tommy Barnes van Con-way. Emery werd dan ook in 2004 verkocht aan UPS voor 150 miljoen dollar.

De naam Con-way is ook relatief nieuw. Het bedrijf heette ooit Consolidated Freightways (CF) en kwam via een rebranding eerst aan de naam CNF om in 2006 na een ingrijpende reorganisatie verder te gaan als Con-Way. ‘Er was toen ook een discussie binnen het bedrijf om ook de andere activiteiten zoals Menlo Logistics onder de naam Con-way te brengen, maar wat zegt die naam in Europa en Azië? ‘We hebben daar dan ook maar van afgezien.’ Volgens Barnes had Menlo Logistics het in Europa na de verkoop van Emery best moeilijk. ‘Vergeet niet, Emery had een grote fysieke aanwezigheid in de Europese markt. Dat verdween opeens, inclusief de diverse landenvergunningen.’

MINDERE CIJFERS VOOR CON-WAY IN 2013

Nettowinst: 99,2 miljoen dollar (104,5 miljoen in 2012)
Resultaat: 209 miljoen dollar (228,8 miljoen in 2012)
Omzet: 5,48 miljard dollar (5,8 miljard in 2012)

BEDRIJFSNIEUWS

Transportbedrijf **Groenenboom** uit Ridderkerk is bezig met vernieuwing van het wagenpark. Vanaf 2013 en dit jaar gaat het om wagens met Euro VI-motoren. Inmiddels rijden er zeven Euro VI-trucks in zowel het containervervoer als conventioneel transport en is een bestelling geplaatst voor nummer acht en negen.

De **Bieze Food Group** bouwt op bedrijventerrein De Flier in Nijkerk een nieuw logistiek centrum. Het bedrijf is gespecialiseerd in (koel)verse gemaksproducten zoals salades, kant-en-klare maaltijden, desserts en aardappelspecialiteiten. De verwachting is dat het nieuwe logistieke centrum begin 2016 gereed zal zijn.

Van Opdorp Transportgroep, logistiek dienstverlener met vestigingen in Nederland en België, heeft onlangs vier Volvo FH 460 pk 4x2 Light Concept trucks in gebruik genomen. De nieuwe trucks worden ingezet voor het transport van levensmiddelen. Het Light Concept houdt een laag eigen gewicht in en een groter laadvermogen.

Het Antwerpse transportbedrijf **Trafuco** heeft twee nieuwe oliebunkerschepen gedoopt: de ‘Trafuco 6’ en de ‘Trafuco 7’. Het gaat om twee dubbelwandige gesloten tankers. Voor beide schepen heeft Trafuco langetermijncontracten afgesloten, met Chevron en Total.

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

FAILLISSEMENTEN

Desimpel Transport BVBA
Ichtegem
Rechtbank Oostende

Tempo Intership BVBA
Mons
Rechtbank Bergen

EXS
Strombeek-Bever
Rechtbank Brussel

Tansu Trans BVBA
Namen
Rechtbank Namen

PERSONALIA

Palletvrachtvervoerder Palletways benoemt **Luis Zubialde** tot directeur van Palletways Verenigd Koninkrijk. De Spanjaard is afkomstig van Palletways Iberia.

De Nederlandse luchtvrachtmanagers **Robert van de Weg** en **Peter van de Pas** gaan het management van de Russische vrachtvervoerder Volga Dnepr versterken. Het duo vertrok onlangs uit de directie van Cargolux uit protest tegen de komst van de Chinese investeerder HCNA als aandeelhouder in de Luxemburgse vrachtmaatschappij. Van de Weg wordt de senior vice president marketing & sales bij de Volga Dnepr Group en Van de Pas wordt verantwoordelijk voor de vliegoperaties.

Bij European Trailer Care (ETC) treedt **Ernst Woortman** (32) in dienst als formulemanager. Hij is afkomstig van onderdelenleverancier Bulthuis, hofleverancier van alle truck- en traileronderdelen van ETC. Woortman kent de ETC-organisatie dus van binnen en van buiten.

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

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

Klaas krijgt gelijk

Klaas Knot krijgt steeds meer gelijk. Werd de president van De Nederlandsche Bank vorig jaar nog verguisd omdat hij plompverloren vaststelde dat het beter ging met de economie, veel wijst er inmiddels op dat het inderdaad beter gaat. De transportindex van deze krant laat al sinds het derde kwartaal van vorig jaar een groei van het aantal voer- en vaartuigbewegingen zien.

Inkoopmanagers in Europa, die precies weten welke orders ze plaatsen, zien de toestand de laatste tijd ook steeds zonniger in. En transportverzekeraar TVM ziet een toename van het aantal schademeldingen. Vervelend voor een verzekeraar, maar een aanwijzing dat we aan een periode van opgang zijn begonnen.

Nog een economische graadmeter is de filedruk. Zoals een dokter de bloeddruk van de patiënt observeert, houdt Inrix wereldwijd bij hoeveel opstoppingen er zich op de wegen ontwikkelen en hoeveel tijd we verdoen in rijen auto's die zich stapvoets voortbewegen om vervolgens weer tot stilstand te komen. Wat blijkt? Sinds maart vorig jaar nam het aantal files in Europa, na twee jaren van daling, niet verder af. Niet overal, althans. In landen als Italië, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Luxemburg en Zwitserland steeg het aantal in files doorgebrachte uren weer. Ja, ook in Italië, tijdens de crisis toch één van de zwakkere broeders in de Unie.

Koploper in de fileranglijst bleef België, waar de automobilist vorig jaar net als in 2012 gemiddeld 58 uur in opstoppingen doorbracht. In Nederland daalde het aantal file-uren met zeven stuks tot 44, waarmee het zich op de tweede plaats handhaafde. Duitsland wisselde stuivertje met Frankrijk en kwam op plaats drie terecht, met 35 uren, één minder dan in het jaar ervoor. Frankrijk zag het aantal verloren uren dalen met twee, op een totaal van ook ongeveer 35. Wie een hekel heeft aan files moet in Portugal gaan wonen. Daar komt het aantal uren in de file op zes.

Grappig eigenlijk, die top-drie. Duitsland en de Benelux staan ook op kop in de index van de Wereldbank die, wereldwijd, de logistieke prestaties van landen meet. Ondanks die vele files doen deze landen het in logistiek opzicht voortreffelijk. Of zijn juist de opstoppingen daarvan een extra indicatie? Dat zou nog eens moeten worden onderzocht, niet op z'n Klaas Knots, maar wetenschappelijk.

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

QUOTE VAN DE WEEK

Een schip is geen massaproduct, het moet altijd net een beetje anders.

Peter Verstuyft, directeur Koninklijke Belgische Redersvereniging, 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 ANP

Dit zou een bestuursvoorzitter van een grote onderneming natuurlijk beter niet kunnen doen.

Jumbo-Frits is weer stilletjes in training

DAKAR 'Je komt op plaatsen waar nooit een vrachtwagen is geweest'

Zijn winkels moeten in stilte worden bevoorraad, vindt de topman van Jumbo. Zelf houdt hij van het betere rallywerk.

Menigeen heeft het Frits van Eerd, bouwjaar 1967, Euro 0, stellig afgeraden. Maar de 'CEO' van de supermarktketen Jumbo is verslaafd aan de Dakar-rally, waaraan hij in principe elk jaar deelneemt, tenzij zijn bedrijf weer voor een grote overname staat. 'Dan ga je die duinen, die zandbergen, in en denk je: dat die wagen er niet in wegzakt. Je komt op plaatsen op deze aardkloot waar nog nooit een vrachtwagen is geweest.'
Op de jaarlijkse ledenvergadering van een grote Nederlandse transportverzekeraar wordt een filmpje vertoond dat Van Eerd in zijn eigenlijke element laat zien. In zijn in Jumbo-kleuren – hoofdzakelijk geel – geschilderde DAF stiert hij zonder enige vrees een 'zandberg' op om er op de top zonder mankeren ook weer af te vliegen.
Dit alles zou een bestuursvoorzitter van een grote kruideniersonderneming natuurlijk beter niet kunnen doen. Dat heeft de Raad van Commissarissen hem al eens ingepeperd en het thuisfront is er ook niet altijd gerust op. Maar goed, je kunt als topman ook nietsvermoedend in een vliegtuig stappen met vluchtnummer MH370. Zo is het ook weer.
Frits van Eerd had als jonge jongen in het Brabantse land al een passie voor transport en die heeft hij als gevorderde veertiger nog altijd. Hij is '*begeistert*' van alles wat met vrachtauto's te maken heeft, tot en met het schoepenwiel dat in januari op een eenzaam Zuid-Amerikaans traject door het spruitstuk sloeg en hem in deze aflevering een eervolle eindklassering kostte. Turbo-Frits reed overigens al een paar keer bij de toptien en hij zal ook bij de volgende Dakar een poging wagen bij de besten te eindigen.
Hierbij valt op te merken dat het Van Eerd vooral om het rijden zelf te doen is, en om de techniek die daarbij komt kijken. 'Als ik vroeger mee mocht naar de winkel, was dat prachtig. Maar met het laden en lossen had ik niet zoveel.' Voor de Jumbo-baas telt vooral het winnen, al is hem dat in de Dakar-rally nog niet gelukt. Je wilt winnaar zijn, of het nu de sport of het zakenleven betreft. 'Het geeft mij veel energie.'

Kluis open

Van Eerd heeft, ook in het verhoudingsgewijs fysiek veilige zakenleven, wel meer risico's genomen. Dan kwam hij bij de bank en durfde hij eigenlijk niet te zeggen welk bedrag hij wilde lenen om een overname te kunnen financieren. Dan vroeg de man van de bank: om hoeveel gaat het? Tja, antwoordde hij dan, om ongeveer zevenhonderdvijftig miljoen. Het wonderlijkste was dat die bankman daar niet van schrok. Die zei: oké, en zette bij wijze van spreken de kluis al open. Die dag liep Van Eerd naar buiten met een bedrijf dat in omvang was verdubbeld.
De jongste overname was die van de supermarkten van C1000. Daarmee was negenhonderd miljoen euro gemoeid, ook een bedrag dat je sneller uitspreekt dan dat je het terugverdient. De ombouw van de C1000's tot Jumbo's gebeurt momenteel met voortvarendheid. Inmiddels is de familie Van Eerd alweer met een nieuw project aan de gang, de Jumbo Food Markt, 'ultravers voedsel. Daarvoor heb je korte logistieke ketens nodig, alle misbare schakels moeten eruit.'
Frits van Eerd voorziet dat 'droge kruidenierswaren' in de nabije toekomst in veel winkels niet meer zullen worden verkocht. Dat gaat naar internet en de kruidenier gaat ervoor zorgen dat ze thuis worden bezorgd.
Duurzaamheid dan, die andere grote trend. Jumbo schakelt een steeds groter deel van het eigen wagenpark over op aardgas en verlangt van dienstverleners ook dat ze schoner, en dus ook goedkoper, gaan rijden. Er moeten ook meer geluidloze vrachtauto's en rolcontainers komen, om winkels 's nachts te bevoorraden. Want we moeten naar 24-uurs bevoorrading, vindt Van Eerd. In de nachtelijke uren kan distributie veel sneller en goedkoper plaatsvinden.
In Zuid-Amerika zij men intussen gewaarschuwd. Frits van Eerd is binnenkort weer volop in training om zich op de volgende Dakar-race voor te bereiden. Zijn Jumbo-DAF zal zich straks opnieuw krachtig laten horen. Maar dat gebeurt dus op plaatsen op deze planeet waar je normaliter nooit een vrachtauto ziet. En voorlopig zeker niet eentje met spullen van de Jumbo.

FOLKERT NICOLAI