CORRIDOREN

Lading bundelen is nog niet zo makkelijk

8

KRUISSUBSIDIES

Duitsland moet stoppen met staatssteun DB Schenker

16

MULTIMODAAL EVENT & EXPO
27 JUNI 2019
WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM
Schrijf nu in!
www.multimodaal.nl

NT Nieuwsblad Transport

INTERVIEW

‘We waren gewoon te klein’

2

WEEK 21 / 23 - 29 MEI 2019 / JAARGANG 31 redactie@nieuwsbladtransport.nl Abonnementen: 010-280 10 16 Adverteren: 010-280 10 00 nieuwsbladtransport.nl

Meer nachtterminals voor Antwerpen

CONTAINEROVERSLAG

Vanaf 3 juni zijn De Europa Terminal en Noordzee Terminal van PSA op weekdagen 24 uur per dag open. Daarmee stijgt het aantal ‘nachtterminals’ in de Scheldehaven tot vier. Daarnaast gaat het containerdepot Medrepair op de rechteroever straks een uur vroeger open, om 5 uur ’s morgens. Die maatregelen moeten zorgen voor meer spreiding van de aan- en afvoer naar de terminals, die worstelen met de fileproblematiek. Volgens het Havenbedrijf Antwerpen zijn de maatregelen het resultaat van een ‘structurele samenwerking’ tussen partijen.

‘Yantian Express’ eindelijk in Halifax

4 maanden nadat er op de ‘Yantian Express’ van Hapag een grote brand was uitgebroken heeft het schip een deel van zijn lading afgeleverd op de Canadese eindbestemming Halifax. Daar was het containerschip naartoe op weg toen zich op 3 januari op de Atlantische Oceaan een explosie voordeed en brand uitbrak. 260 Containers gingen daarbij verloren, terwijl er 460 zwaar werden beschadigd.

Bijltjesdag lijkt bij Panalpina begonnen

EXPEDITIE

De leden van de raad van commissarissen van Panalpina moeten binnenkort het veld ruimen. Dat blijkt uit de overname- en integratieprospectus die de nieuwe eigenaar DSV naar de financiële markten heeft gestuurd. De zeven leden krijgen ieder een vertrekpremie van rond de 50.000 euro uitgekeerd. Uit de stukken blijkt verder dat er een plan ligt welke managers de komende zes maanden op sleutelposities behouden moeten blijven voor Panalpina. Zij ontvangen een aparte bonus.

‘Kock wil verzelfstandiging havenbedrijf terugdraaien’

OORLOGSVERKLARING Oram ziet in uitspraken havenwethouder aanval op vrij ondernemerschap

De bedrijfsactiviteiten in de Vlothaven moeten straks wijken voor woningbouw. Foto: Hollandse Hoogte

JOHN VERSLEIJEN

De Amsterdamse havenwethouder Udo Kock (D66) legt met de recente uitspraken over een ondergeschikte rol van de havenbelangen bij de nieuwbouwplannen van de stad een bom onder de bijna vijf jaar oude zelfstandigheid van het eigen havenbedrijf en de samenwerking met het lokale bedrijfsleven.

Dat stelt directeur Kees Noorman van de Amsterdamse ondernemersvereniging Oram. ‘Dit voelt als een oorlogsverklaring van het stadsbestuur aan het adres van alle bedrijven in de Amsterdamse haven en het eigen havenbedrijf.’ Verder noemt hij de woorden van Kock ‘een aanval op het vrij ondernemerschap in Nederland’.

Kock zei onlangs tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering van Havenbedrijf Amsterdam, eigendom van de gemeente, dat de conflicterende belangen tussen het havenbedrijf en de woningbouwplannen van de stad het gemeentebestuur dwingen het komende halfjaar uit te trekken voor een evaluatie ‘welke haven straks het beste bij de stad past. Woningbouw is daarbij leidend’, aldus Kock.

Noorman beticht de wethouder van ‘regentesk gedrag’. Zo gaat de havenwethouder zijn ‘boekje te buiten’ door het zelfstandig havenbedrijf via het stadhuis voor te schrijven wat het moet doen. ‘Hij wil eigenlijk de zelfstandigheid van het havenbedrijf terugdraaien, maar alleen de raad van commissarissen controleert het havenbedrijf, niet de aandeelhouder.’

Flappentap

De Oram-directeur verwijt de havenwethouder tevens dat hij nu al twee jaar lang een superdividend opeist van het havenbedrijf, gelijk aan de gehele jaarwinst. ‘Zo kan de havenbeheerder maar een schrale vermogenspositie opbouwen. Het gemeentebestuur ziet het havenbedrijf slechts als een veredelde flappentap’, klaagt Noorman. Hij wijst er in die context ook op dat de eerdere grondaankopen van het havenbedrijf op het Zaanse bedrijventerrein Hoogtij Kock ‘enorm’ hebben geïrriteerd. ‘De wethouder eist die vastgoedrol voor de gemeente zelf op.’ Ook gelooft hij dat de recente overwinning van het Amsterdams havenbedrijf bij de Raad van State tegen de woningbouwplannen op het oude defensieterrein Hembrug in Zaandam, de opstelling van de havenwethouder tegen zijn eigen havenbedrijf verklaart. ‘Kock vreest voor gelijkbare problemen in de Amsterdamse haven. Het is dan ook een machtsspelletje geworden.’

Volgens Noorman heeft het stadsbestuur de complexiteit van woningbouw in de haven onderschat. ‘Zij willen nu met stoom en kokend water nieuwbouw realiseren, maar dat blijkt moeilijker dan gedacht in een havengebied waar dat eigenlijk qua geluidsbelasting niet kan.’

Zie verder pagina 16

COMMENTAAR

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Trucknomaden

Het moet mogelijk blijven dat een vrachtautochauffeur zijn verplichte lange rust in de cabine van zijn vrachtauto kan doorbrengen. Dit standpunt hebben Transport en Logistiek Nederland, verladers- en exporteursorganisatie Evofenedex, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg gezamenlijk bij verkeersminister Cora van Nieuwenhoven en de Tweede Kamer bepleit. Het gaat hun er welbeschouwd om dat er nu eindelijk voldoende goed beveiligde en behoorlijk geoutilleerde parkeerplaatsen komen voor chauffeurs die, als gevolg van de rij- en rusttijdenregeling, de truck voor een lange rustperiode aan de kant moeten zetten.

Het is een schande dat zulke parkeerplaatsen er nog lang niet voldoende zijn. Ze worden in veel te lage aantallen aangelegd. Dat leidt tot een primitief kamperen van truckers langs de weg, op plaatsen waar zijzelf en hun vrachtauto, plus lading, slecht worden beschermd tegen georganiseerd transportcrimineel geboefte. Dat nomadische kamperen zelf zou je zelfs als leuk kunnen beschouwen, want welke Westeuropese trucker zal niet eens, op een geïmproviseerde camping, bij een Poolse of Hongaarse collega komen buurten om een hapje zuurkool of goulash mee te proeven? De realiteit is minder romantisch. De gezellige camping is onbewaakt terrein, douches en wc's zijn er niet en je moet voortdurend verdacht zijn op het mes of de revolver waarmee je kunt worden bedreigd. Niet door je collega, maar door de misdadige buitenwereld.

Er is een andere principiële vraag in het geding. Hoe aanvaardbaar is het dat chauffeurs, veelal laagbetaalde Oost-Europeanen, soms maandenlang van huis en haard zijn om voor hun werkgevers rendabel derde-landenvervoer en cabotage te verrichten? Daar wijzen de organisaties in hun pleidooi aan de minister en de Tweede Kamer, zeer terecht, ook op. Een chauffeur moet 'regelmatig' naar huis kunnen, zodat hun kinderen zich niet gaan afvragen wie die persoon is die soms op zondag het vlees aansnijdt.

Nu komt er echter een derde element in het spel. Diezelfde chauffeur wordt maar al te graag ook door West-Europese werkgevers en tussenpersonen ingezet in het kader van een 'verdienmodel' dat feitelijk op 'sociale dumping' neerkomt, precies datgene wat de Europese Commissie met haar jongste Mobiliteitspakket probeert aan te pakken. Wie er voor pleit chauffeurs lange rustperioden in en rondom de vrachtauto te laten doorbrengen, laadt de schijn op zich van hypocrisie. Zolang er onvoldoende goed bewaakte parkeerplaatsen en bijbehorende voorzieningen zijn – en dat is voorlopig zo – moet een werkgever maar zorgen voor deugdelijke verblijven. En daarvoor dokken.

Er is niets mis met de topsleeper in moderne vrachtautocabines. De vraag is of chauffeurs hun halve beroepsleven in die dingen moeten doorbrengen, op parkings waarvan de veiligheid vaak niet kan worden gewaarborgd en waar elementaire voorzieningen ontbreken. Als TLN en Evofenedex dit maatschappelijke vraagstuk willen oplossen, zullen ze hun leden moeten oproepen daarvoor ook geld beschikbaar te stellen. En de provincies die overlast ondervinden van trucknomaden, moeten zelf maar eens zorgen voor betere voorzieningen voor veilige parkeerplaatsen en passende tijdelijke huisvesting. Verwacht niet alle oplossingen van het Rijk.

Donderdag 6 juni

DOSSIER

IATA Luchtvracht

Adverteren? paul.van.der.kooij@promedia.nl

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via **nieuwsbladtransport.nl/verdieping**

INTERVIEW ROLF HABBEN JANSEN, CEO HAPAG-LLOYD

'Het gaat nu niet om groter, maar om beter worden'

EDO BEERDA

Containerrederij Hapag-Lloyd moest de afgelopen jaren alle zeilen bijzetten om de crisis in de sector te overleven. Onder leiding van Rolf Habben Jansen ging het bedrijf naar de beurs en nam het de Chileense rederij CSAV en United Arab Shipping Company (UASC) over. 'We kunnen ons nu weer richten op kwaliteit', vertelt de Nederlandse ceo in het statige hoofdkantoor aan de Hamburgse Ballindamm.

Foto: Ries van Wendel de Joode

Zijn de overnames beslissend geweest voor het keren van het tij??
Ze gaven ons voldoende grootte om op middellange termijn – 5 tot 10 jaar – te kunnen overleven. Een grotere omvang geeft schaalvoordelen. We waren gewoon te klein.

Wat heeft het concreet opgebracht?
We zijn bijna tweeënhalf keer zo groot geworden. Onze kosten per teu zijn meer dan tien procent gezakt door de synergievoordelen. Waar dat in zit? Heel simpel: elke rederij heeft een eigen vloot en een eigen netwerk aan diensten. We konden het aantal diensten verminderen en grotere schepen inzetten. Daardoor bespaar je kosten.

Hapag-Lloyd heeft toch geen megaschepen?
Die hadden we niet, maar UASC had zes 20.000 teu en elf 15.000 teu schepen. Die behoren nu tot onze vloot. We hoefden zelf die investering niet meer te doen. Dat was een belangrijke reden voor de overname.

Welke rol speelde de beursgang?
De waarde die het aan je bedrijf geeft, maakt een overname makkelijker. UASC kon ook aandelen aanbieden die een waarde op de markt vertegenwoordigen. We hebben drie kapitaalinjecties gekregen door uitgifte van aandelen: na de fusie met CSAV 500 miljoen euro, door de beursgang 300 miljoen en na de fusie met UASC haalden we nog eens 400 miljoen op.

Zijn er verdere overnameplannen?
Nee. We hebben laten onderzoeken hoeveel kostenvoordeel het ons zou opleveren als we nog eens twee keer zo groot zouden worden. Dat was ongeveer 2%. Dat is heel weinig, terwijl je er erg veel voor moet investeren.

U kreeg nogal wat kritiek omdat de schuld van Hapag-Lloyd opliep tot bijna 8 miljard dollar. Is dat geen molensteen om de nek?
Over de afgelopen twee jaar hebben we woord gehouden en weinig geïnvesteerd. Daardoor konden we, vooral door het goede resultaat, de schuld met 2 miljard terugbrengen. Dit jaar gaan we daarmee door. Onze balans en winstgevendheid zijn gezond, ook in vergelijking met onze concurrenten.

Wat zijn de grote uitdagingen voor de komende jaren?
Je hebt altijd onzekerheid over de groei van de containervolumes, deze business is heel cyclisch. Experts voorspellen gemiddeld 4%, een procentje minder scheelt heel veel geld. Tweede uitdaging is dat we per 1 januari 2020 brandstof met een lager zwavelgehalte moeten gebruiken. Per ton stookolie stijgt de prijs met 250 dollar. Voor ons komt dat neer op 1,1 miljard extra per jaar. Bij de meeste contracten die we tot nu toe hebben afgesloten zien we bereidheid bij klanten om daarin mee te gaan. Ik denk dus dat we het meeste via de tarieven terugverdienen. Gelukkig zitten andere rederijen in hetzelfde schuitje. Wat dat betreft is het goed dat de kosten zoveel omhooggaan: niemand kan het zich veroorloven dit te absorberen.

Hoe is het om als Nederlander een groot Duits bedrijf te leiden? Is door u de cultuur veranderd?
Ik werk al twintig jaar in het buitenland en heb dus nauwelijks vergelijkingsmateriaal. Onze cultuur is wel veranderd, maar ik denk meer door de fusies dan door mij. Toetreden van mensen vanuit CSAV en UASC hebben het bedrijf, het medewerkersbestand en de aandeelhouders veel internationaler gemaakt. In 2014 waren de aandeelhouders 100 procent Duits, met de stad Hamburg als belangrijke partij, nu spelen Zuid-Amerika en het Midden-Oosten hun partijtje mee.

Uw termijn als ceo is verlengd tot 2024. Heeft u er nog zin in na jaren van fusies en snijden in de kosten?
Jazeker. We hebben ons eerst goed gepositioneerd voor de toekomst. Nu gaat het erom te zorgen dat we ook de komende jaren succesvol zijn. We willen betere kwaliteit leveren aan de klanten en groeien in segmenten waar we meer dan gemiddelde winst kunnen halen.

Wat is er mis met de kwaliteit? Heeft Hapag-Lloyd er met de pet naar gegooid?
Wij zijn net als andere rederijen gericht geweest op overleven, maar nu verschuift de focus weer. We hebben een lijstje opgesteld met twaalf verbeterpunten. Bijvoorbeeld de kwaliteit van de aangeleverde documenten en digitalisering. Binnen 20 seconden kun je al via een app een offerte hebben voor verschepen van een container van en naar elke plek op aarde. De digitale facturatie en vrachtdocumenten moeten dezelfde kant uitgaan. We werken aan verbetering, zodat klanten hun logistiek optimaal online kunnen managen. Het gaat nu niet om groter, maar beter worden.

POLL

DE VAARROUTE BIJ DE WADDENEILANDEN SLUITEN IS NOODZAKELIJK

Ja. Schepen zijn een te groot risico voor de natuur	33%
Ja. Schepen kunnen best een omweg maken	31%
Lariekoek. Ongelukken zijn een zeldzaamheid	20%
Nee. Schepen moeten kortste route nemen	16%

NIEUWE POLL Cabineslapen op een beveiligde truckparking is net zo goed als in een hotel.

Reageer ook! **nieuwsbladtransport.nl/poll**

Vlaanderen kiest 'light'

ANTWERPEN Regering wil klein nieuw containerdok en vermijdt gebruik naam Saeftinghedok

KOEN MORTELMANS

De Vlaamse regering heeft het voorkeur-ontwerp goedgekeurd voor uitbreiding van de Antwerpse containercapaciteit met ruim zeven miljoen teu. Daarvan komt 3,2 miljoen teu tot stand via de aanleg van een nieuwe insteekhaven en de rest door 'inbreiding' langs bestaande dokken en de Schelde-oevers.

De Vlaamse regering heeft het ontwerp goedgekeurd voor uitbreiding van de Antwerpse containercapaciteit. Foto: Shutterstock

Daarmee heeft de Vlaamse regering onder leiding van Bart De Wever (N-VA) gehoor gegeven aan de oproep van het Havenbedrijf van Antwerpen om de knoop zo snel mogelijk door te hakken. Komende zondag zijn er verkiezingen in Vlaanderen en eindigt het mandaat van de huidige regering.

Met de bouw van een insteekdok met ruim drie miljoen teu capaciteit is gekozen voor de 'light' variant van het Saeftinghedok, al wordt die naam opmerkelijk genoeg door de Vlaamse regering niet meer gebruikt. Het dok komt op de Antwerpse linkeroever, direct ten zuiden van de Nederlandse grens. Oorspronkelijk zou het dok 4.100 meter lang worden met een capaciteit van ruim tien miljoen teu.

Maar na een jarenlange strijd met milieuverenigingen en lokale actiegroepen is het plan afgeslankt tot een insteekdok van anderhalve kilometer, waarvan alleen de zuidkant een overslagkade krijgt. Voorlopig althans, want een volgende regering kan alsnog besluiten om ook de andere kant te bebouwen.

Naast het nieuwe dok komt er op diverse plekken in de haven extra ruimte voor containeroverslag. Zo komt er bij de Noordzeeterminal, aan de overkant van de Schelde, een nieuwe deepsea ligplaats. Op de linkeroever achter de sluizen komen er ook nog twee ligplaatsen voor zeeschepen en vier voor de binnenvaart bij. Verder komt er ruimte voor nieuwe terminals door demping van het Noordelijk Insteekdok (linkeroever) en aan het Waaslandkanaal. Die ingrepen moeten samen nog eens vier miljoen teu overslagcapaciteit per jaar opleveren.

> Het plan is afgeslankt tot een insteekdok van anderhalve kilometer.

Intussen behoudt het nagenoeg verlaten polderdorp Doel wel enig toekomstperspectief. Vlaams minister van openbare werken Ben Weyts (N-VA) zal een ontwerpbureau de opdracht geven hiervoor een visie uit te tekenen. Voor het gebied dat tot containerterrein wordt ontwikkeld, komt natuurcompensatie. Daarvoor komt onder meer de Prosperpolder Zuid in aanmerking, een gebied van 169 hectare ten zuiden van de Nederlandse grens, nabij het Verdronken Land van Saeftinghe. Dit terrein is al eigendom van de Vlaamse overheid. Er wordt ook een plan opgesteld voor een verbinding tussen de E34 (Antwerpen-Gent) en de N70 (Antwerpen-Knokke).

De huidige beslissing van de Vlaamse regering is nog geen definitieve stap. Ze wordt van 8 juni tot 17 augustus onderworpen aan een openbaar onderzoek. Op basis van de daarmee ingebrachte opmerkingen kunnen de plannen verder worden verfijnd. Vervolgens zou een nieuwe Vlaamse regering rond de jaarwisseling een 'voorkeursbesluit' kunnen nemen.

In feite is dat het echte besluit tot aanleg, waarmee het project van de onderzoeksfase naar de uitwerkingsfase gaat. Dan wordt de maatvoering (aantal ligplaatsen, lengte, diepte, breedte etc.) vastgelegd. Vervolgens moeten er vergunningen worden aangevraagd, waartegen belanghebbenden zich kunnen verzetten. Daardoor valt niet te voorspellen wanneer de eerste schop de grond in kan.

ANALYSE

KLM lachende derde bij vrachttaks kabinet

JOHN VERSLEIJEN

In 2009 koos het kabinet Balkenende 4 ervoor geen belasting op vrachtvluchten te introduceren nadat uit onderzoek was gebleken dat 31% van het vrachtvervoer zou worden geraakt door die maatregel. Tien jaar later zijn die bezwaren als sneeuw voor de zon verdwenen en moeten de vrachtmaatschappijen jaarlijks 11 miljoen euro ophoesten. Hoe kan dit?

In de brief aan de Tweede Kamer licht staatssecretaris Menno Snel (Financiën) een tipje van de sluier op. Het antwoord: de buik van het passagiersvliegtuig. Door die belly-capaciteit meer mee te nemen in het totale vrachtplaatje van Schiphol valt de volumeschade bij de komst van de vrachttaks in 2021 best wel mee. Bij een florerende economie rolt er zelfs een plusje van 0,3% vrachtvolume uit, heeft het onderzoeksbureau CE Delft uitgerekend. Bij wat conjuncturele tegenwind is het verlies slechts 1,5%.

Martinair

Deze analyse roept de vraag op waarom tien jaar geleden die compenserende factor van de bellyvracht niet of nauwelijks werd meegenomen in de schade-analyse bij een introductie van een vrachtaks. Het antwoord daarop zou wel eens bij de vrachtbelangen van home-carrier KLM kunnen liggen. In 2009 beschikte de luchtvaartmaatschappij met dochterbedrijf Martinair over een forse vloot van 15 vrachtvliegtuigen. Daar zijn er na een ingrijpende reorganisatie in 2017 nog maar vier (B747-400F's) van over.

Het gros van de vracht, zo'n 85% vervoert KLM tegenwoordig dan ook aan boord van passagiersvliegtuigen zoals de B777. Een vrachttaks op vrachtvluchten is voor de KLM, dat in Den Haag over een effectieve lobby beschikt, dan ook geen halszaak meer. KLM Cargo profiteert juist van de maatregel doordat de eigen bellycapaciteit buiten schot blijft bij de vrachttaks. Een belasting op deze bellyruimte zou 'leiden tot uitvoeringstechnische complicaties', schrijft de staatssecretaris in toelichting op de vrachttaks. Daarmee is vliegbelasting eigenlijk een verkapte steun aan de vrachtactiviteiten van de homecarrier, dat sinds de ontmanteling van de vrachtvloot van Martinair zijn vrachtbeleid grotendeels baseert op de verkoop van de belly-ruimte. Zelfs de krimpende KLM-vloot aan B747-combi's, waar de achterste helft van het vliegtuig bestaat uit vrachtruimte, komt niet voor in de calculatie van de staatssecretaris. De vrachttaks treft dan ook hoofdzakelijk de grote buitenlandse vervoerders, die makkelijk kunnen uitwijken naar het buitenland.

Een ander punt blijft het verliespercentage dat de taks oplevert voor de circa 16.000 vrachtvluchten per jaar op Schiphol. Volgens Snel valt die schade door de halvering van de tarieven best mee. In het meest negatieve groeiscenario is sprake van een afname van 3,4% in 2021. Dat percentage roept in de sector vragen op. Schiphol heeft immers ook te maken met een tekort aan vrachtslots, dat over de eerste vier maanden al een volumeverlies van 8,5% en 14,4% minder vrachtvluchten heeft opgeleverd. Een combinatie van schaarste en de vrachttaks, dat geen enkel ander land kent, zal dat proces alleen maar versnellen.

KORT

Afscheid EVA Air van laatste vrachtjumbo

LUCHTVRACHT

EVA Air Cargo maakt op 2 juni zijn laatste vrachtvlucht met een B747-400F (capaciteit 120 ton). Daarmee komt voor de Taiwanese vrachtmaatschappij een einde aan het hoofdstuk vrachtjumbo. EVA Air heeft enige tijd geleden gekozen voor de kleinere B777F (100 ton). Een vrachtvliegtuig van dit type is nog in bestelling bij vliegtuigfabrikant Boeing en zal waarschijnlijk rond de zomermaanden bij Eva Air Cargo worden afgeleverd.

Oslo Airport ziet af van mega viscentrum

VRACHTAFHANDELING

Vrachtafhandelaars WFS en Avinor gaan geen groot luchtvrachtcentrum bouwen op Oslo Airport voor de visexport van het land. Volgens Avinor is het stopzetten van de bouwplannen toe te schrijven aan WFS, dat de voorwaarden uit de intentieverklaring voor de bouw wilde wijzigen. Het vrachtcentrum moest de sterk gestegen zalmexport met vrachtvliegtuigen ondersteunen.

Handelsvloot passeert de 2 miljard ton dwt

SCHEEPVAART

Het totale draagvermogen van de wereldwijde handelsvloot is deze maand voor het eerst in de scheepvaartgeschiedenis de grens van 2 miljard ton dwt (deadweight tonnage) gepas-

seerd. Dat blijkt uit de laatste berekeningen van de Britse consultant Clarkson Research. De nieuwe mijlpaal volgt relatief snel op de passage van de 1 miljard-grens. Die was in april 2006.

Grimaldi: meer controle na tweede brand

FERRY-VERVOER

De Grimaldi Group pleit voor strengere controles en meer regelgeving in het maritieme vrachtvervoer. Voor het Napolitaanse scheepvaartbedrijf is de maat vol na de brand die vorige week bij Mallorca woedde op de vrachtferry 'Grande Europe'. Het was voor de rederij de tweede grote brand in korte tijd; in maart ging de brandende 'Grande America' ten onder in de Golf van Biskaje.

Beste Jan,
Op zoek naar een
vrachtwagenchauffeur?
Grote kans dat die al
bij je werkt.

Willem

Zeg eens eerlijk. Ben je op zoek naar vrachtwagenchauffeurs, maar is het lastig om deze te vinden? Grote kans dat hij of zij gewoon bij je werkt. Als logistiek medewerker, heftruckchauffeur of op kantoor en klaar voor een nieuwe uitdaging!

Je kunt je medewerkers nu met een aantrekkelijke subsidie van 65% laten doorstromen als vrachtwagenchauffeur.

Ken je mensen die misschien nog niet bij je werken, maar die wel geschikt zijn? Ook dan kun je ze aanmelden en met subsidie opleiden tot gemotiveerde chauffeurs die na de opleiding direct bij jou aan de slag kunnen.

Ga voor meer informatie naar:
stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs

stlwerkt.nl/ikzoekvrachtwagenchauffeurs

Sectorinstituut
Transport en Logistiek

Strijd voor slapen in truck

WEGVERVOER Nederlandse lobby hoopt op ultieme Brusselse ommezwaai in dossier cabinerust

PAUL JUMELET

Nederlandse transportorganisaties en provincies doen een ultieme poging om tegen de Brusselse klippen op te bewerkstelligen dat vrachtwagenchauffeurs hun verplichte weekendrust van 45 uur mogen doorbrengen in de cabine van hun truck.

De cabine. Voor truckers een betere plek om tot rust te komen dan het budgethotel, vindt de transportsector. Foto: ANP

De Nederlandse voorstanders van rusten in de vrachtwagencabine hebben hiertoe deze week een brief met een 'dringend pleidooi' gestuurd aan minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat.
Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex, Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Zuid-Holland, Limburg, Noord-Brabant en Gelderland willen dat de Nederlandse politiek alles in het werk stelt om via de Europese Raad in extremis een ommezwaai in het dossier van de cabinerust te bewerkstelligen.
Met hun brief grijpen de Nederlandse transportsector en de provincies een laatste strohalm, want tot nu toe ziet het er helemaal niet naar uit dat de Europese politiek nog warm kan worden gemaakt voor een versoepeling van het bestaande totaalverbod op het genieten van de weekendrust in de vrachtwagencabine. De Nederlandse Europarlementariër Wim van de Camp zag zijn voorstel om rusten in de cabine als uitzondering toe te staan op beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen vorige maand nog weggestemd worden in het Europees Parlement. Het totaalverbod op rusten in de cabine bleef gewoon onderdeel van het zogenoemde mobiliteitspakket.
Dat pakket moet nu nog langs de Europese Raad. 'Een laatste kans voor Nederland om nog een keer ons punt te maken,' aldus communicatieadviseur Hans van den Berg van TLN. 'Brussel komt aan de ene kant over de brug met subsidies voor beveiligde truckparkings, maar ondergraaft diezelfde parkeerplaatsen met zo'n totaalverbod. Tegenstrijdig.'
In de regelgeving zoals die nu geldt, wordt ervan uitgegaan dat vrachtwagenchauffeurs veel beter uitgerust achter het stuur kruipen en dus veiliger rijden wanneer ze hun weekendrust hebben genoten in een hotel. De Nederlandse cabinerust-lobby zet grote vraagtekens bij die aanname. In hun brief aan de minister stellen de organisaties en provincies dat er niet voldoende budgethotels beschikbaar zijn, en zeker niet genoeg hotels waar je als chauffeur ook nog eens je wagen op een veilige manier kan parkeren. Vrachtwagens beschikken volgens de briefschrijvers over het algemeen over comfortabele slaapvoorzieningen. Gaan chauffeurs daarmee op een beveiligde parkeerplaats staan, dan hebben ze volgens hen de beste middelen voorhanden om te ontspannen, zichzelf en hun kleding een opfrisbeurt te geven en contact met het thuisfront te houden, terwijl hun wagens beter beschermd zijn tegen criminelen en inklimmers.

> Brussel ondergraaft de beveiligde truckparkings die het zelf subsidieert.

Alternatieve oplossingen

Als de minister er toch geen heil in zou zien om het verbod op langdurig rusten in de cabine Europees weer ter discussie te stellen, moet ze volgens de organisaties en provincies met alternatieve oplossingen komen om te garanderen dat er voldoende goede slaapplekken zijn voor chauffeurs en genoeg locaties om veilig vrachtwagens te parkeren. Vaart zetten achter de ontwikkeling van beveiligde truckparkings moet ze volgens hun pleidooi sowieso.

SPOORBEVEILIGING

Groen licht voor de uitrol van ERTMS

MARIEKE VAN GOMPEL

Het Nederlandse spoor wordt voorzien van het nieuwe spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS).

De ministerraad heeft ingestemd met het voorstel van staatssecretaris Stientje Van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat. ERTMS is de standaard die door de Europese Commissie is voorgeschreven en in het Regeerakkoord is opgenomen. Het huidige spoorbeveiligingssysteem ATB wordt tussen nu en 2050 vervangen door dit nieuwe, digitale systeem. ERTMS verhoogt niet alleen de veiligheid, maar ook de capaciteit van het spoor.
Op de Rijksbegroting is nu 2,4 miljard euro beschikbaar voor de uitrol van ERTMS. Om ERTMS tot 2050 landelijk uit te rollen is volgens staatssecretaris Van Veldhoven echter aanvullende financiering nodig bovenop het budget dat nu beschikbaar is voor beheer, onderhoud en vervanging en het huidige programma ERTMS. Ze reserveert daarvoor 100 miljoen euro per jaar vanaf 2031.
De precieze omvang hiervan zal mede afhangen van de snelheid waarmee het beveiligingssysteem wordt uitgerold, technologische mogelijkheden en hoe de prijs van het systeem zich ontwikkelt. Als eerste wordt een proefbaanvak op de Hanzelijn en het emplacement Lelystad ingericht.

HERSTRUCTURERING

Inlandterminals APMT naar Maersk

ROB MACKOR

A.P. Moller Maersk hevelt in de loop van het jaar zijn netwerk van ruim honderd inlandlocaties over van APM Terminals naar de lijnvaartdivisie van het Deense concern.

De laatste heet sinds begin dit jaar Maersk Logistics and Services en omvat nu ook alle logistieke activiteiten van het vroegere Damco. Die bundeling volgde op de mislukte strategie om Damco uit te bouwen tot een logistieke dienstverlener van wereldformaat. Volgens Maersk past het overhevelen van de inlandterminals in de strategie om de klant 'end-to-end oplossingen' te kunnen bieden.
Het huidige APM Terminals Inland Services bestaat voor een belangrijk deel uit depots voor het stallen en repareren van containers, zoals Star Container Services met vestigingen in Rotterdam en Antwerpen. De integratie van de 36 bedrijven met ruim honderd locaties in Maersk Logistics and Services moet per 1 augustus een feit zijn.
Volgens COO Søren Toft van Moller Maersk kan APM Terminals zich dan volledig concentreren op zijn kernactiviteit, de exploitatie van deepsea terminals. Daarvan hebben de Denen er 73, die vorig jaar samen zo'n veertig miljoen teu verwerkten. Ook zijn er nog vijf in aanbouw. Volgens CEO Morten Engelstoft van APM Terminals is de nieuwe structuur een vereenvoudiging.

KORT

Forse uitbreiding AWT terminal Vlissingen

NORTH SEA PORT

Access World Terminals (AWT) breidt zijn locatie aan de Kaloothaven in Vlissingen met vijf hectare tot dertien hectare uit. AWT, het voormalige Pacorini Metals Terminals, heeft daarover een overeenkomst ondertekend met havenbeheerder North Sea Port. Die gaat volgend jaar een nieuwe kade van bijna 300 meter met dertien meter waterdiepte bouwen, een investering van 10 miljoen euro. De bouw neemt zowat anderhalf jaar in beslag.

Svitzer trekt zich terug uit havens Portugal

SLEEPVAART

Sleepvaartbedrijf Svitzer trekt zich terug uit Portugal. Alle activiteiten worden verkocht aan een nieuw bedrijf rondom de huidige directeur van Svitzer Portugal, Rui Cruz. Svitzer Portugal is met een vloot van vijftien slepers actief. De Deense groep, onderdeel van A.P. Moller-Maersk, noemt de moeilijke markt en dalende volumes als reden voor het besluit.

Waswater scrubbers is chemisch afval in haven

SINGAPORE

De haven van Singapore gaat waswater van zogenoemde open-loop scrubbers, ofwel rookgasreinigers, op de lijst van chemisch afval zetten. Dit betekent dat rederijen vanaf

volgend jaar moeten betalen om zich te ontdoen van dat waswater. Singapore heeft het gebruik van dit type scrubber in de haven al eerder verboden. Open scrubbers produceren zwavelhoudend afvalwater.

Omzet SIA Cargo intact door hogere tarieven

LUCHTVRACHT

Singapore Airlines Cargo (SIA Cargo) zag de vrachtomzet over het boekjaar 2018/2019 met 2,1% licht stijgen naar 1,4 miljard euro. De toename (29,3 miljoen euro) kwam geheel voor rekening van betere vrachttarieven (+5,7%) over de eerste negen maanden van het boekjaar. Het aantal verkochte tonkilometers vracht daalde daarentegen in het fiscale jaar met maar liefst 3,5%.

TON & TEU

BART BANNING
bart.banning@nl.abnamro.com

Wereldverbeteraars

Vorige week vond de jaarlijkse meeting plaats van de IMO Marine Environment Protection Committee. Met als centrale vraag hoe de in april 2018 overeengekomen doelen kunnen worden omgezet in daadkracht om de jaarlijkse 1 gigaton CO2-uitstoot te verminderen. Tijdens het schrijven van deze column waren er nog geen resultaten bekend, maar ik ben erg benieuwd hoe de internationale scheepvaartsector zijn daadkracht gaat tonen.

Ik las onlangs de conclusies van het rapport 'Berenschot Strategy Trends 2019'. Het thema duurzaamheid staat, gemiddeld gemeten over tien sectoren, in 2019 op plaats drie in de top 15 als het gaat om de belangrijkste aspecten waarop organisaties zich onderscheiden. In 2018 stond dit thema overigens nog op plaats zeven. Deze snelle stijging heeft betekenis. Het zegt alles over de intrinsieke motivatie van bedrijven om dingen niet te moeten, maar te willen veranderen. Deze ranking betekent dat dit thema ook bij uw opdrachtgevers prominenter dan ooit op de agenda staat.

Volgens ditzelfde rapport behoort de sector Transport en Logistiek tot de topvier van sectoren waar duurzaamheid een echt boardroom-item is. U heeft de potentie om de verduurzaming van de maatschappij op uw vakgebied te realiseren en onderdeel te zijn van de echte verandering. En dat weet u, want de sector zit niet stil. BREEAM-NL heeft in 2018 forse groei geregistreerd in het aantal afgegeven certificeringen op logistieke distributiecentra. Ook zien zij een verschuiving naar de hogere BREEAM-categorieën. De Nederlandse truckvloot behoort tot de modernste van Europa, en de binnenvaart is actief zoekende naar de meest interessante en rendabele oplossing om hun motoren om te bouwen naar varianten met een lagere uitstoot. Op lokaal niveau zijn er initiatieven als Logistiek010 en Amsterdam Logistics om de ambitie naar een emissievrije binnenstedelijke distributie te realiseren.

Gaat het snel genoeg? Eerlijk gezegd, ik denk van niet. Niet voor niets worden we vriendelijk doch dringend verzocht te versnellen. Amsterdam weert vanaf 2030 voertuigen met fossiele brandstoffen uit de binnenstad. De gemeente Rotterdam verscherpt per 1 januari 2020 de milieumaatregelen voor trucks op de Maasvlakte. En ook bedrijven als RAI en Jaarbeurs spreken de ambitie uit om het aantal logistieke bewegingen bij hun nieuwbouwplannen fors omlaag te brengen. Het innoveren in de bouwlogistieke oplossingen is gewenst. Alle gelegenheid om de gesprekken met uw opdrachtgevers op dit thema scherper te voeren en samen de logistieke aanpak duurzamer te maken.

Hoe kunnen we deze versnelling realiseren? Allereerst is de al genoemde intrinsieke motivatie om te willen verduurzamen een belangrijke voorwaarde. Maar wijs investeren in verduurzaming vereist ook een rendabele businesscase. De juiste investeringsafweging moet in één keer goed zijn. Er is nog veel winst te behalen in het delen van innovatie-risico's, het delen van data én het uitbreiden van bestaande samenwerkingsverbanden. De haalbaarheid van vele businesscases wordt groter als verladers en logistieke bedrijven voor langere tijd samen optrekken, inclusief hun leveranciers, waaronder ook de financiers.

We realiseren ons dat we allemaal verantwoordelijk zijn voor de betere wereld. Illustratief aan deze tijd is dat veel bedrijven nadenken én uitkomen voor de zingeving van hun bedrijf, hun 'purpose'. Het blijkt een belangrijke reden om klanten en zeker ook de jongere generatie medewerkers aan zich te binden. Duurzaam handelen is geen ding voor de 'grijze wollen sokkendragers' alleen. We zijn allemaal wereldverbeteraars geworden.

Ook dit jaar reis ik samen met vrouw en hond weer naar het mooie Italië. Naar de uitgestrekte Toscaanse landschappen waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan. Hoe zou het hier zijn met het bouwen aan een duurzame maatschappij? Daar ga ik eens serieus op letten als ik met die cappuccino op het terras zit. En dan neem ik die schattige, maar ronkende Piaggio's, met EURO 4 als je mazzel hebt, op de koop toe. Want ook die hebben hun langste tijd gehad, denk ik. Ik wens u een mooie zomer!

Verzet tegen staatsste

ENQUÊTE Staatsbedrijven verpesten het voor de particuliere vervoerders 'door

FOLKERT NICOLAI

Expediteurs en particuliere vervoerders voelen zich benadeeld door staatsbedrijven als Deutsche Post (DP) en Deutsche Bahn (DB). Zij zouden met hun dochterondernemingen DHL en Schenker de markt verpesten door vervoer aan te bieden onder de marktprijs.

Transportondernemers willen dat de Duitse kartelinspectie de staatsbedrijven DHL en Schenker

Dat bleek uit een kleine enquête onder leden van een 'Wettbewerbsverein' van vervoerders en expediteurs tijdens een bijeenkomst in Keulen. Deze organisatie komt op voor de belangen van particuliere ondernemingen in de Duitse logistieke sector.
Volgens twee op de drie aanwezige transportondernemers worden bedrijven benadeeld door oneerlijke concurrentie van de logistieke reuzen, die met staatssteun in de markt voor logistieke dienstverlening en het vrachtvervoer actief zijn. Die staatsbedrijven maken gebruik van 'kruissubsidiëring' en worden minder gecontroleerd dan de niet-staatsbedrijven, aldus de klagende ondernemers.
De deelnemers aan de bijeenkomst in Keulen willen dat het Bundeskartellamt, de Duitse concurrentiewaakhond, veel strenger gaat controleren op de concurrentieverhoudingen in de transportsector. Deze dienst ziet wel toe op de posterijen en het spoorvervoer, maar nauwelijks op het goederenvervoer, vinden de meeste particuliere vervoerders en expediteurs. Volgens het gros van de ondernemers in de Wettbewerksverein moet de staat zich terugtrekken uit het goederenvervoer. Zo zou DHL, waarin onder meer expeditie, contractlogistiek, pakketvervoer en expresvervoer zijn ondergebracht, het best weer kunnen worden losgemaakt van Deutsche Post. Hetzelfde zou moeten gebeuren met expeditiebedrijf Schenker van de Deutsche Bahn. De politieke discussie daarover in Duitsland is al enige tijd gaande nadat de raad van commissarissen van Deutsche Bahn heeft aangegeven open te staan voor een afstoting van het winstgevende Schenker aan particuliere marktpartijen. Met de boekwinst van enkele miljarden kan de hoge schuldenlast van DB (20 miljard euro) worden afgebouwd en een ingrijpende reorganisatie worden gefinancierd. Verder zou een verkoop van de logistiek dienstverlener geld vrijmaken voor de broodnodige verbeteringen aan het spoorwegnet en de kerntaak: de dienstverlening aan de reizigers.
De uitspraken van de raad hebben al geleid tot de nodige speculaties

> Verkoop van expeditiedivisie Schenker wil Deutsche Post niet uitsluiten.

WEGVERVOER

Grote krachtenbundeling in de maak binnen Europese groupage

FOLKERT NICOLAI

De besturen van Palletways en VTL, twee grote samenwerkingsverbanden in het Europees vervoer van deellading, zijn het eens geworden over een samenvoeging van hun netwerk. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de depots in Duitsland.

Het principebesluit zal in een speciale ledenvergadering in juni aan de wegvervoerders binnen de twee transportcoöperaties worden voorgelegd ter goedkeuring.
Het Britse Palletways zetelt in Lichfield, in het Engelse Staffordshire, en maakt tegenwoordig deel uit van Imperial, het Zuid-Afrikaanse concern dat tegenwoordig ook in Europa sterk vertegenwoordigd is. Een recente uitbreiding van het netwerk was in Hongarije.
Bij Palletways zijn 350 wegvervoerders aangesloten, met samen ongeveer vierhonderd depots in twintig Europese landen. VTL (Vernetzte Transportlogistik) telt 150 partners, veelal familiale en middelgrote transporteurs van groupagelading in 35 Europese landen. De hoofdvestiging staat in het Duitse Fulda.

Minderheidsbelang

Volgens berichten in de Duitse vakmedia is het de bedoeling dat Palletways ook financieel gaat participeren in VTL, zodat de fusie niet vrijblijvend blijft. Het zou daarbij gaan om een minderheidsbelang van 25% in de Duitse VTL-holding. Er zou tevens een optie zijn genomen door Palletways op een toekomstig meerderheidsbelang.
De twee partijen beschikken straks in de Duitse vervoersmarkt over 160 depots (90 VTL en 70 van Palletways). Door die verdubbeling wordt het netwerk niet alleen meer fijnmazig, maar kan er ook meer efficiënt lading worden gebundeld. Het voor- en natransport tussen de verschillende depots zal nog wel moeten worden aangepast.
VTL en Palletways praten al sinds oktober 2018 met elkaar over een samenvoeging van de depots. Veel tijd en energie is daarbij gestoken in een haalbaarheidsstudie. De bundeling van de twee netwerken moet daarbij de activiteiten meer toekomstbestendig maken.

un DHL en Schenker

met kruissubsidies onder de marktprijs transport aan te bieden'

scherper controleert op de concurrentieverhoudingen. Foto: Hollandse Hoogte

in de Duitse vakmedia dat de top van het spoorbedrijf al dicht bij een besluit tot verkoop zou zijn. Dat wordt tegengesproken door de financiële topman van DB, Alexander Doll. Hij wijst erop dat het logistiek dochterbedrijf vooralsnog 'niet te koop staat'. Een vervreemding van Schenker zou volgens hem een beursgang van Schenker veronderstellen, en die staat zeker 'niet voor de deur', voegt hij eraan toe.

Panalpina

De financieel directeur van het Duitse spoorbedrijf, tevens verantwoordelijk voor de logistiek en het goederenvervoer, zegt overigens wel open te staan voor een eventuele verkoop van onderdelen van Schenker aan derden. Daarbij kan het, maar daarop gaat Doll niet verder in, bijvoorbeeld gaan om de expeditie-activiteiten van Schenker. Die zouden voor nationale en internationale partijen aantrekkelijk kunnen zijn gelet op de recente verkoop van branchegenoten Ceva en Panalpina. Als mogelijke kandidaat voor Schenker is al het andere staatsbedrijf, Deutsche Post/DHL, genoemd. De dagelijkse leiding van Deutsche Bahn, waarvan Doll deel uitmaakt, heeft van de raad van commissarissen van het concern al volmacht gekregen om onderdelen van DB Schenker en de internationale spoordochter Arriva te koop te zetten om de schuld van het concern te verlichten. In de 'Aufsichtsrat' zijn de Duitse staat en het DB-personeel vertegenwoordigd. Naar veler verwachting levert een verkoop van Arriva lang niet genoeg op om DB aan de miljarden te helpen die de komende jaren in spoorverbeteringen moeten worden gestoken.

HELLMANN 3 KEER MEER WINST

Hellmann Worldwide Logistics, een van de Duitse expeditiebedrijven die wellicht kunnen profiteren van een uitverkoop bij DB en DP, wist vorig jaar het resultaat voor belastingen te verdrievoudigen naar 71 miljoen euro op een gelijk gebleven omzet van 2,5 miljard euro.
De nieuwe topman Reiner Heiken van het expeditiebedrijf uit Osnabrück sprak bij een toelichting op de jaarcijfers 2018 van een 'voortreffelijk resultaat' na drie jaar van reorganisaties en magere resultaten.
De logistiek dienstverlener wil zich de komende tijd weer gaan richten op expansie in de expeditiemarkt en acquisities lijken daarbij niet geheel uitgesloten.
Hellmann zag het volume in de containervaart stijgen met 6% naar 700.000 teu, terwijl er met 770.000 ton 2% meer luchtvracht werd vervoerd. In deze laatste sector heeft de expediteur vorig jaar een einde gemaakt aan enkele verliesgevende contracten. Datzelfde gebeurde in de contractlogistiek, waardoor de omzet in dat segment enigszins daalde. Het wegvervoer leverde in 2018 voor Hellmann weer winst op door prijsverhogingen in het pakketvervoer en de nachtdistributie.

LUCHTVRACHT

Schiphol stevent af op forse krimp overslag

JOHN VERSLEIJEN

Schiphol zag na een minder verlies (-8%) in de maand maart het aantal vrachtvluchten op Schiphol in april (-12,8%) weer verder wegzakken naar 1124 vliegbewegingen. Dat blijkt uit de laatste vervoerscijfers.

Daarmee lijkt een herstel in de eerste maand van het zomerseizoen voorlopig verkeken. Over de eerste vier maanden werden er 4.608 vrachtvluchten uitgevoerd, een verlies van 14,4% vergeleken met dezelfde periode in 2018.
Daarmee deed de luchthaven het in de eerste maand van het zomerseizoen aanzienlijk slechter dan in maart toen het verlies door het aanhoudend tekort aan vrachtslots voor het eerst dit jaar onder de 10% zakte. Maart leek daarbij het langverwachte omslagpunt naar betere vrachtcijfers, nadat de maanden januari en februari voor Schiphol dramatisch waren verlopen met een afname van het aantal vrachtvluchten met respectievelijk 17,1 en 19,7%.
De vrachtoverslag op Schiphol kwam over de eerste vier maanden van dit jaar uit op 510.000 ton. Dat komt neer op een volumeverlies van 8,5% vergeleken met 2018. Over de maand april nam het volume met 9,3% af naar 126.742 ton. Daarmee doet Schiphol het aanzienlijk slechter dan bijvoorbeeld de grote concurrent Fraport, dat in april een verlies van 6% noteerde.
Indien de daling van het aantal vrachtvluchten op Schiphol zich doorzet over de resterende 8 maanden van dit jaar, dan zou Schiphol rond de 150.000 ton aan vrachtvolume kunnen verliezen dit jaar.

Vrachttaks

De recent door minister Cora van Nieuwenhuizen (infrastructuur) goedgekeurde local rule zou in de tweede helft van dit jaar de vrachtsector wat meer ruimte kunnen geven. Daarbij is wel een voorwaarde dat er vluchten door bijvoorbeeld weersomstandigheden worden geannuleerd. Deze niet uitgevoerde vluchten worden dan via de local rule herverdeeld, waarbij de vrachtsector een kwart van de slots krijgt. Een vrachttaks op vrachtvluchten , die het ministerie van Financiën vorige week aankondigde, kan het positief effect van de local rule weer tenietdoen. Volgens belangenorganisatie Evofenedex zou die taks leiden tot een verhoging van de havengelden op Schiphol van meer dan 100% per vrachtvlucht.

Schiphol verwerkte 14,4% minder vrachtvluchten in de eerste vier maanden van 2019. Foto: Shutterstock

CONTAINEROVERSLAG

Haven Hamburg boekt voor het eerst in jaren weer forse groei

ROB MACKOR

De haven van Hamburg heeft in de eerste drie maanden van 2019 voor het eerst in jaren weer een forse kwartaalgroei geboekt. Dit is vooral te danken aan de overstap van de trans-Atlantische diensten van The Alliance van Bremen naar Hamburg.

Daardoor nam de containerafhandeling met ruim 6% toe tot 2,3 miljoen teu. De alliantie verbindt de Duitse Hanzestad sinds begin dit jaar met vier nieuwe wekelijkse diensten met een reeks havens in de Verenigde Staten, Canada en Mexico.
Met ongeveer veertien miljoen ton lading op jaarbasis is de VS nu de tweede markt voor Hamburg, na China met 21 miljoen ton. De overslag van containers met de VS als herkomst of bestemming verviervoudigde tot 121.000 teu. Door de komst van de nieuwe diensten kreeg ook het feederverkeer en het achterlandvervoer van containers een stevige impuls. Die lieten gezamenlijk een groei zien van 8% tot 1,45 miljoen teu. De totale overslag van de 'Universalhaven' steeg met 6% tot 34,6 miljoen ton.

Stukgoed

De stukgoedoverslag nam met ruim 5% toe tot 23,9 miljoen ton, die van massagoed met 7,5% tot 10,7 miljoen ton. De tweehoofdige directie van Port of Hamburg Marketing, Ingo Egloff en Axel Mattern, ziet het als een bevestiging van 'de uitstekende positie van Hamburg als hubhaven'. Zij gaan ervan uit dat de groei verder doorzet als de vaargeul in de Elbe is uitgediept. Dat project gaat binnenkort van start en is goed voor een meter extra vaardiepte. Daardoor kunnen schepen ongeveer 18.000 ton lading extra van en naar de 120 kilometer landinwaarts gelegen haven meenemen.
Als Hamburg op deze voet doorgaat, kan de totale overslag dit jaar weer boven de 9 miljoen teu uitkomen. Dat gebeurde voor het laatst in 2014. De prognoses voor dit jaar gaan voorlopig uit van een groei in het containergebeuren van 3 à 4% op jaarbasis. Hamburg rekent nog op een extra groei vanwege de verdieping van de Elbe.

Groener vervoer: bedrijven bijeen brengen en... een schip vinden

LADING BUNDELEN Partijen samenbrengen vergt inspanning

FOLKERT NICOLAI

Duurzamer en kostenbesparend vervoer, het werkt wel. Maar het vergt flinke inspanningen om partijen in de keten bijeen te brengen. Twee recente projecten onder de noemer 'Lean & Green' in de schijnwerper.

Het zoeken is naar een geschikt zee-rivierschip dat in Nijmegen containers kan laden, de Waal kan afzakken en de oversteek kan maken naar het Engelse Kingston-upon-Hull. Kan het juiste schip worden gevonden, dan zetten grote verladers en vervoerders uit het oosten van Nederland er samen hun lading op met bestemming Engeland. Aan het schip worden wel wat eisen gesteld. Het zal met relatief schone brandstof moeten varen, bijvoorbeeld ook met waterstof.
De directe verbinding tussen Nijmegen en Hull is één van de projecten die momenteel, onder het keurmerk Lean & Green, op de tekentafel staat. Het doel is tweeledig, maar wordt bereikt door hetzelfde middel: transportbesparing. Transport moet schoner worden en dat kan door lading van verladers te bundelen. Transport moet ook goedkoper worden en dat kan opnieuw door lading van verschillende partijen bijeen te brengen. Het kostenvoordeel moet door alle partners worden gedeeld.

Haalbaarheidsonderzoek

De ladingbundeling in Gelderland is alvast gelukt. Zo hebben de voedingsproducenten Aviko, KraftHeinz, Intersnack en snoepjesfabrikant Perfetti Van Melle lading met bestemming het Verenigd Koninkrijk en Ierland gezamenlijk ter vervoer aangeboden. Ze werken samen met de logistieke dienstverleners Rabelink en Jusda en de Nijmeegse binnenvaartterminal BCTN. De partijen zijn bijeengebracht door New Ways Gelderland. Een haalbaarheidsonderzoek heeft opgeleverd dat partijen in principe met elkaar 'in zee' willen gaan.
Het gaat om een samenwerking van de provincie en Connekt, een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het programma Lean & Green, gesteund door dit ministerie, is dan weer onderdeel van de Topsector Logistiek. Goed, vergeet al deze instanties even. Een feit is dat Lean & Green wel degelijk werkt.
Ladingbundeling door verladers onderling en in samenwerking met hun logistieke dienstverleners hebben als resultaat gehad dat het leegrijden door vrachtauto's werd teruggebracht, de transportrekening voor zowel vervoerders als verladers kon worden verlaagd en de uitstoot van CO_2 en andere vervuilende stoffen geleidelijk kon worden gereduceerd.

> Klassieke documenten staan samenwerking in de weg.

Regionale initiatieven

Een aansprekend voorbeeld is dat van bierbrouwer Bavaria en Mars Veghel, producent van de welbekende repen. De twee besloten aan het begin van dit decennium hun exportlading gebundeld op het binnenschip te zetten naar de grote zeehavens, waarna de goederen op een zeeschip werden overgebracht. Feitelijk hebben zulke regionale initiatieven ertoe geleid dat de overheid oog kreeg voor de mogelijkheden van goederenvervoer over klein binnenwater. Zo werd in Noord-Brabant de Zuid-Willemsvaart geschikt gemaakt voor grootschaliger binnenvaartvervoer.
De nieuwe verbinding Nijmegen-Hull, beter gezegd die tussen het midden en oosten van Nederland en Midden-Engeland, is ook een aardig voorbeeld. KraftHeinz heeft een grote fabriek in Elst, nabij de waarschijnlijk oudste stad van Nederland, die veel producten afzet op de Britse markt. Als je deze lading bundelt met die van andere producenten in de omgeving kun je tot goederenstromen komen waarvoor het lonend wordt binnenschepen in te zetten, van en naar de zeehavens waar ferrydiensten naar Engeland vertrekken.

Volgende stap

De volgende stap is, vertelt projectmanager Leonie van Driel van New Ways Gelderland, dat je de havenoverslag in zo'n zeehaven overslaat en alle gebundelde containerlading meteen in Nijmegen op schepen zet die de overtocht zelf kunnen maken, zonder tussenoverslag. 'Daar zijn we nog naar op zoek', zegt Van Driel. 'We hebben wel al een schip aangeboden gekregen dat het volledige traject tussen de BCTN-terminal en Hull aankan. De beperking was dat het niet meer dan zeventig twintigvoets containers of het equivalent daarvan kon vervoeren. Dat was voor ons doel niet genoeg. In studie is nu een zeewaardig binnenschip met een capaciteit van 300 teu. Buitendien stellen we als eis dat het vervoer schoon moet gebeuren. Het liefst met een schip dat op waterstof vaart, eventueel met een hybride aandrijving waarbij ook dieselolie wordt gebruikt.'
Een ander 'lenig en groen'-project is de shuttletrein die goederen van Brabantse verladers papierloos overbrengt van Tilburg naar het stadje Rzepin, in het noordwesten van Polen. Hieraan werkt een twintigtal verladers en een dozijn vervoerders uit de regio mee, met GVT (Gebroeders Versteijnen, Tilburg) en de Vlaamse Groep H.Essers als voortrekkers. De lading, van onder meer Samsung en Bostik, een producent van bouw- en industriële lijmen, is ook hier te bundelen, maar het accent ligt bij dit project op de digitale documentatie. Het heeft dan ook de naam 'e-joint corridor' gekregen.

Omslachtig

De projectleider is Frans van den Boomen. Hij is programmamanager

De directe verbinding tussen Nijmegen en Hull is één van de projecten die momenteel, onder het k

keurmerk Lean & Green, op de tekentafel staat. Beeldbewerking: DS - Bureau OMA

van New Ways in de regio Brabant en als 'programma-activator Lean & Green Off Road' betrokken bij de Topsector Logistiek. Papieren documentatie is omslachtig en vergroot de kans op fouten bij de overdracht van gegevens. 'Klassieke documenten staan samenwerking in de weg', zegt Van den Boomen.
Door digitalisering kan het logistieke proces in de gehele keten worden bespoedigd. 'Als de status van een lading in het vervoer 24/7 bekend is aan alle partijen, dus niet alleen aan verzender en ontvanger, maar ook aan bijvoorbeeld verzekeraars, kun je heel veel problemen voorkomen en wordt de afwikkeling van het transport, ook multimodaal, veel gemakkelijker.'
Zo neemt de productiviteit van een bepaalde verbinding, in dit geval dus die tussen Tilburg en het westen van Polen, enorm toe. Begonnen werd in september 2017 met één trein per week in beide richtingen, het zijn er inmiddels drie en het worden er dit jaar zes.

Doorlooptijd verbinding

Door de digitalisering van de vrachtdocumentatie kan de doorlooptijd van de verbinding worden bespoedigd. 'Die was op dit traject dertien uur, maar kan tot elf uur worden teruggebracht, want je bespaart op elke terminal één vol uur aan papierwerk. In dat geval kun je, bij voldoende ladingaanbod, toe naar een frequentie van zes of zelfs zeven keer per week.'
De treindienst wordt uitgevoerd onder regie van GVT en H.Essers. Voor de digitale documentatie zorgt Collect+Go, een aanbieder van elektronische vrachtbrieven die door de vergunningsverlener NIWO (Nationale Internationale Wegvervoer Organisatie) in het vrachtvervoer over de weg is goedgekeurd.
Collect+Go heeft nu ook voor het intermodale transport een digitale vrachtbrief ontwikkeld die eveneens voor treinvervoer geschikt is. Aan het project wordt ook meegewerkt door studenten van de Breda University of Applied Sciences, de vroegere Nederlandse Hogeschool voor Toerisme en Verkeer.

Lokale partijen

Het gaat er Van den Boomen en de andere initiatiefnemers in Brabant om 'samen strategieën te ontwikkelen voor duurzame en rendabele logistiek, zonder die doorgeschoten focus op kosten op de korte termijn'. Het verschil kan worden gemaakt in een bepaald marktgebied zelf, door bundeling van lokale logistieke partijen. Nationale programma's kunnen wel helpen dit proces te bespoedigen, maar het echte werk moet van onderop gebeuren. Het begint erbij dat lokale bedrijven met elkaar in contact komen en bijvoorbeeld zeggen: hoeveel doe jij nou op Polen? Ik ook. Samen komen we een eind verder.

Achterstand onderhoud vaarwege

BINNENVAART Als een brug veiligheidshalve wordt afgesloten, is er geen sprake van achterstallig onderhoud

ROB MACKOR

Het Nederlandse vaarwegennet kampt met een 'boeggolf aan uitgesteld en achterstallig onderhoud'. Dat stelt de Algemene Rekenkamer op basis van een onderzoek naar de toestand van de vaarwegen.

Uit het onderzoek blijkt dat de 'niet-beschikbaarheid' van onder meer bruggen en sluizen in de afgelopen twee jaar is verviervoudigd. De Rekenkamer uit impliciet forse kritiek op Rijkswaterstaat met de constatering dat 'geen van de 26 sluizen en bruggen die geheel of gedeeltelijk afgesloten zijn geweest door Rijkswaterstaat was aangemerkt als achterstallig onderhoud'.
Uitstel van onderhoud kan snel tot problemen leiden omdat een groot deel van de Nederlandse bruggen en sluizen in Nederland dateert uit de jaren vijftig en zestig of nog eerder. Veel van die kunstwerken naderen het einde van hun technische levensduur en zijn alleen met goed onderhoud operationeel te houden.

In de periode begin 2017 - medio 2018 waren er bij 26 sluizen en bruggen dusdanige problemen dat er minstens drie dagen gebruiksbeperkingen golden. Bij elf daarvan liep die periode opgeteld op tot meer dan drie weken. De controleurs constateren dat het ministerie geen (systematisch) inzicht heeft in de maatschappelijke kosten van gebruiksbeperkingen. Ze wijzen er verder op dat de 'niet-beschikbaarheid' van het hoofdvaarwegennet is opgelopen tot 0,4%, tweemaal de streefwaarde van IenW en vier keer zo hoog als in 2016.
Uit het onderzoek blijkt verder dat het department creatief omspringt met de definitie van achterstallig onderhoud. Als een brug door achterstallig onderhoud om veiligheidsredenen moet worden afgesloten voor zwaar vrachtverkeer, is volgens de definitie van de minister niet langer sprake van achterstallig onderhoud en wordt die brug afgevoerd van de lijst 'achterstallig'. De Rekenkamer constateert voorzichtigheidshalve dat die lijst 'geen volledig beeld geeft van de feitelijke situatie van de achterstalligheid van onderhoud'.

> Het financieel beheer van het departement is in 2018 verslechterd.

Het onderzoeksrapport geeft een pregnant voorbeeld van zo'n situatie. Begin 2018 brandde een zogenoemde 'weerstandbank' van een motor door van de sluis Bosschervelde in de Zuid-Willemsvaart tussen België en Maastricht. Het onderdeel was 90 jaar oud, even oud als de sluis zelf, en was niet te repareren of na te maken. In een inspectierapport uit 2015 werd het aandrijvings- en bewegingswerk van de sluis al aangeduid als 'verhoogd risico' en 'verkeert in slechte staat'. Desondanks werd vervanging herhaaldelijk uitgesteld.
Het gevolg was dat de sluis in 2018 een maand buiten dienst was. Schepen moesten omvaren via de sluizen bij Weert of Mol of Ternaaien in België. Daar kunnen echter alleen maar kleinere schepen door, zodat het traject gestremd was voor grote schepen. De sluis is nu provisorisch gerepareerd en renovatie staat pas voor 2021 op de planning, al bekijkt Rijkswaterstaat wel of dat eerder kan.

Kritisch

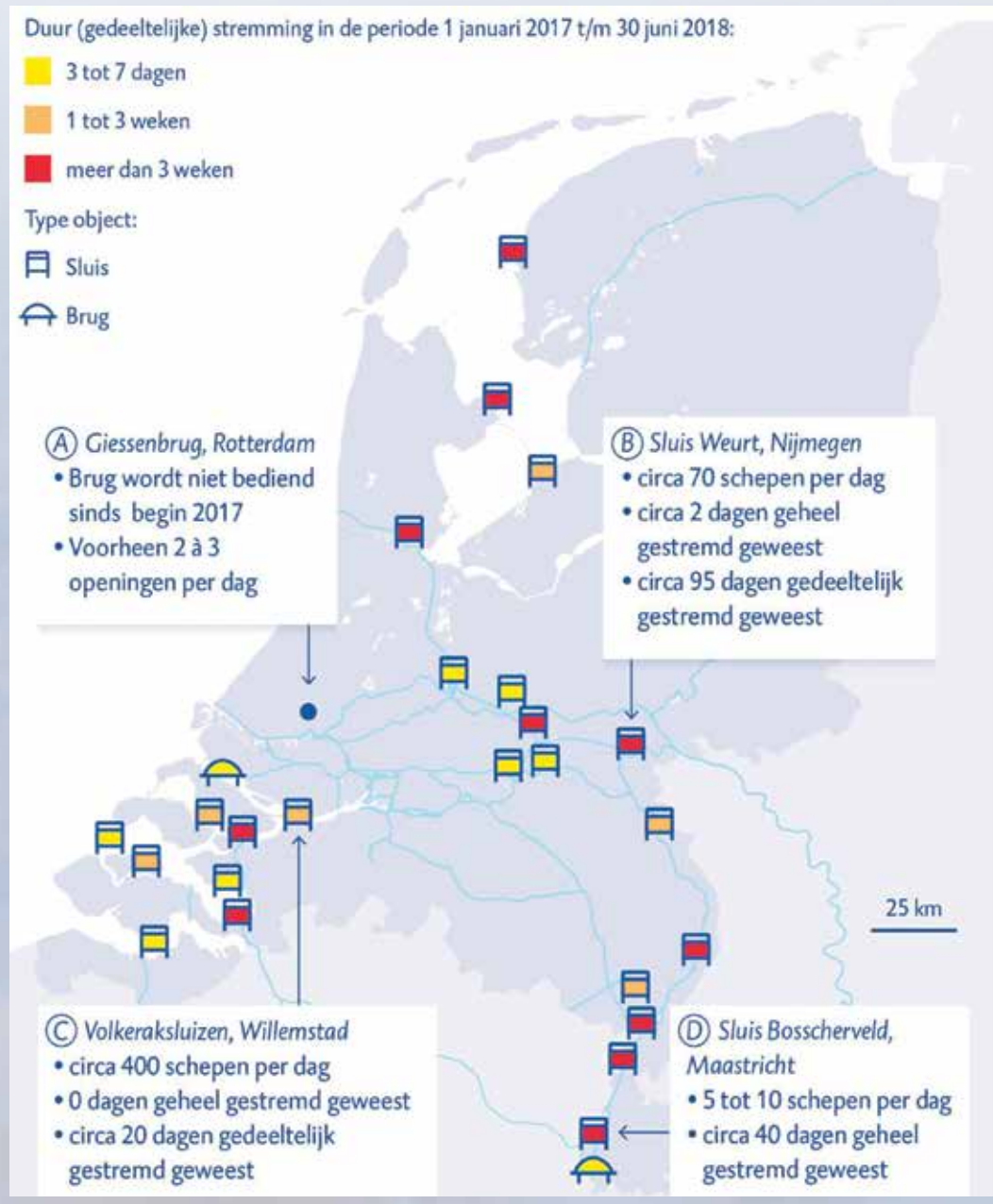
De toezichthouder is ook kritisch over de redenen die worden aangevoerd om onderhoud uit te stellen. Dat zou in veel gevallen deel uitmaken van een 'onderhoudsstrategie', bijvoorbeeld om de ene klus met een andere te kunnen combineren om kosten te besparen. Maar de Rekenkamer constateert dat er ook klussen bij gebrek aan geld of menskracht doorgeschoven worden. De dienst komt er evenwel niet uit welk deel strategisch wordt doorgeschoven en welk deel om andere redenen.
De Rekenkamer kraakt niet alleen kritische noten over het gebrekkige onderhoud, maar ook over het functioneren van het departement onder leiding van Van Nieuwenhuizen. Zo stellen de controleurs dat 'het financieel beheer in 2018 is verslechterd', terwijl de minister dat jaar juist 'heeft gestuurd op verbetering van het financieel beheer'. De Rekenkamer ziet echter 'dat er 'meer fouten zijn gemaakt met aanbestedingen, beheersmaatregelen rondom het subsidiebeheer nog onvoldoende werken, nog veel prestatieverklaringen kwalitatief onvoldoende zijn en te veel oude voorschotten openstaan'.
Voor Koninklijke BLN-Schuttevaer, die al sinds 1849 ook de nautisch-technische belangen van de binnenvaart behartigt, kwamen de bevindingen van de Haagse onderzoekers niet als een verrassing. 'Al jaren geven we bij de beheerders aan dat er problemen ontstaan doordat de sterk verouderde infrastructuur niet adequaat wordt onderhouden. We ondervinden grote hinder op de Maascorridor, bij de Oranjesluizen, Volkerak- en Krammersluizen en de laatste tijd zijn er dagen achtereen onverwachte stremmingen op de Zuid-Willemsvaart', zegt voorzitter Erik Schultz van de BLN-ledengroep Schuttevaer.

Doodzonde

Algemeen voorzitter Dominic Schrijer van BLN toonde zich in een uitzending van EenVandaag nog uitgesprokener: 'Nederland had een heel goede naam op het gebied van onderhoud van natte infrastructuur. Dat hebben we laten versloffen en dat is doodzonde. Het leidt tot vertragingen, waardoor lading soms te laat komt. Soms wordt zelfs besloten om ook nog een vrachtwagen te sturen. Dan vervoer je dus dubbel.'
Ook het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) maakt zich 'grote zorgen over de onderhoudsstaat van de Nederlandse vaarwegen'. Dit samenwerkingsverband van binnenvaartorganisaties CBRB en BLN-Schuttevaer met de Evofenedex, de Vereniging Van Waterbouwers (VVW) en Koninklijke BLN-Schuttevaer, vindt dat Van Nieuwenhuizen de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over moet nemen en uitgesteld en achterstallig onderhoud zo snel mogelijk weg moet werken. 'Extra geld voor beheer, onderhoud en vervanging van kunstwerken op de Nederlandse vaarwegen is noodzakelijk om de natte infrastructuur beter te kunnen benutten en de toenemende druk op de wegen te verminderen.'

De Rekenkamer uit forse kritiek op Rijkswaterstaat met de constatering dat geen van de sluizen en bruggen die afgesloten zijn geweest, waren aangemerkt als achterstallig onderhoud. Foto: Hollandse Hoogte

nnetwerk steeds groter



Willen we méér of minder Europa op logistiek gebied?

EUROPESE VERKIEZINGEN Debat Logistieke Alliantie in aanloop naar stemming

De kandidaat-Europarlementariërs voor de Nederlandse partijen gingen met elkaar in debat. Foto: NT

BART PALS

De invloed van Brussel op de logistieke sector wordt steeds groter. Europese verkiezingen en campagnes gaan dan ook vaak meer over de mate van Europese invloed, dan over politieke, sociale en maatschappelijke vraagstukken. Wat zijn de overtuigingen van de Nederlandse partijen op logistiek gebied?

Om die standpunten duidelijk te krijgen en tegelijkertijd de lobby van de logistieke sector richting Brussel kracht bij te zetten, organiseerde de Logistieke Alliantie donderdag in aanloop naar de Europese parlementsverkiezingen een debat in het Haagse Nieuwspoort met kandidaten van diverse Nederlandse partijen. 'We moeten als logistieke sector ons geluid gebundeld laten horen, anders gaat het verloren in allerlei andere discussies. Daar is hier het moment voor', trapte Steven Lak namens Evofenedex het debat af.
De EU wordt vaak gezien als een orgaan dat zich vooral bezighoudt met een herverdeling van nationaal belastinggeld. Maar diverse dossiers houden niet op bij de grens, zoals het klimaatprobleem. Sommigen vinden dat Europa transportketens zou moeten verduurzamen, bijvoorbeeld door het invoeren van één algemene Europese CO_2-heffing.

Chaos

'Dit soort zaken moeten we Europees oppakken en niet alleen in Nederland. Daarmee veranderen we niets', vindt Emily van de Vijver van D66. Daar was Dirk Jan Koch van GroenLinks het mee eens. 'Omdat een CO_2-heffing in Europa nog niet goed wordt geregeld, gaan landen het zelf doen. Maar dat wordt een chaos, kijk maar naar de kilometerheffing. We moeten het dus Europees regelen.'
Niet iedereen ziet echter een Europese CO_2-heffing als de oplossing. 'We hoeven niet overal CO_2-belasting op te gaan heffen. Sommige zaken zijn een mondiale aangelegenheid. Bovendien moet het economisch ook wel kunnen', sprak Caroline Nagtegaal van de VVD. De SP ziet op zich wel iets in een Europese CO_2-heffing. 'Maar klimaatmaatregelen mogen nooit sociale ongelijkheid bevorderen', aldus Janny Visser. Ze pleit voor invoering van een Europees minimumtarief en een einde aan het huidige systeem met emissierechten 'die gratis uitgegeven zijn'.
De ChristenUnie ziet voor een verdere verduurzaming van de trans-

Foto: Shutterstock

portketens meer in het verlagen van bijvoorbeeld havengelden voor schone schepen of tolwegen. Ook het CDA ziet invoering van een Europese heffing op CO_2 nog lang niet gebeuren. 'We kunnen sneller meters maken met bestaande heffingen, zoals accijns en luchthavengelden', zei Eveliene Herben. Wat de PvdA betreft wachten we in Nederland niet tot de EU in actie is gekomen om belasting te innen. 'Een Europese heffing is iets waar alle lidstaten het over eens moeten zijn. Dat zie ik niet zo snel gebeuren, dan kunnen we wachten tot we een ons wegen. We moeten dus alvast beginnen in Nederland en aansluiten bij Europa zodra het daar is geregeld', vindt Lara Wolters. Reinier van Lanschot van de nieuwe, zeer pro-Europese partij Volt, constateert dat de EU vooral bestaat uit een unie van landen met tegenstrijdige belangen en ziet als enige oplossing dat we toe moeten naar één unie met één systeem.

Stapeling belastingen

De transportsector is echter bang voor een stapeling van belastingen op elke vervoerskilometer. 'In 2023 moeten we per truck zo'n 15.000 euro kilometerheffing gaan betalen. We krijgen het echt niet uitgelegd aan de klant als we dan ook nog eens CO_2-belasting moeten gaan doorbelasten', wierp VERN-voorzitter Klaas de Waard vanuit de publieke tribune tegen. Maar daar hoeft hij volgens de VVD niet bang voor te zijn, mocht het ooit komen tot een Europese heffing. Nagtegaal: 'Op de ruit van een vrachtwagen zit nu al een enorme hoeveelheid stickers. Dat moeten we verminderen en Europees regelen. We gaan niet allerlei extra belastingen heffen.'

> De EU bestaat uit een unie van landen met tegenstrijdige belangen.

Dat Europese samenwerking soms lastig is, merkte ook Rogier Spoel van Evofenedex op. 'We zijn al vijftien jaar bezig met heffingen en komen geen stap verder. Ook als we kijken naar slots in de luchtvaart is de grens bijna bereikt. Zijn jullie bereid om de discussie aan te gaan dat lidstaten hierin meer vrijheid krijgen?', vroeg hij de kandidaat-Europarlementariers. Alle partijen waren op zich wel bereid om dit op de agenda te zetten. 'We moeten daarbij niet alleen naar het aantal vluchtbewegingen kijken. Want niet iedere soort vlucht hoeft gelijk behandeld te worden', vertolkte Nagtegaal het VVD-standpunt.

De invloed van de Europese Unie op de arbeidsmarkt is in de logistieke sector dagelijks te merken. Denk maar aan de inzet van Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs en orderpickers, rij- en rusttijden en cabotage. Maar zou die invloed moeten toe- of afnemen? 'De arbeidsmarkt wordt steeds internationaler omdat steeds meer bedrijven over de grens heen werken. Zo kan Google haar personeel overal neerzetten, vrachtwagenchauffeurs rijden dagelijks grenzen over. Dus moeten er heldere regels bestaan in Europa om te voorkomen dat water altijd naar het laagste putje stroomt en iedereen straks een contract uit Oost-Europa heeft', pleitte de PvdA. 'Maar we moeten niet alles Europees regelen, want dan ga je toe naar één grote liberalisering.'

Protectionisme

Toch valt er op het gebied van handhaving nog wel wat te verbeteren, zo bleek uit het publieke debat. 'Vanwege protectionisme zien veel landen handhaving op bijvoorbeeld het wegvervoer als een cashcow. Europese regels moet je Europees handhaven om zo een gelijk speelveld te behouden. Dus wie is er voor een Europees agentschap voor handhaving?', vroeg TLN-directeur Jan Boeve de kandidaat-Europarlementariërs. Hij doelde op bijvoorbeeld de Franse inspectiediensten die soms bewust vrachtwagenchauffeurs van bepaalde nationaliteiten controleert en de eigen Franse sector 'ontziet'. De enige die haar vingers durfde te branden aan een standpunt over een Europese inspectiedienst was de PvdA. ' Wij zijn voor een sterke overheid met sterke inspecties. Dus daarvoor moet je vooral bij de rechtse partijen zijn', reageerde Wolters.

Ook een eventueel Europese vorm van rekeningrijden om zo een einde te maken aan de verschillende nationale systemen, kwam nog even kort aan bod. Maar daar zag alleen de ChristenUnie iets in. 'We zijn daar voorstander van, maar willen geen heffing op heffing', zei Van Dalen. Toch vonden zijn collega-kandidaten dat je dergelijke zaken vooral nationaal moet regelen. Maar daar was Boeve het dan weer niet mee eens. 'We zijn voor een Europees level playing field. Dus als er toch een kilometerheffing komt, dan het liefst Europees.'

Al met al volgden de meeste partijen ook op logistiek gebied de traditionele ideologische opvattingen over hoe je een samenleving vorm moet geven. Grote afwezige bij het debat was Forum voor Democratie. De SP maakte een duidelijke keuze tegen het Europese kapitaal en voor de werknemers, VVD wil vooral de bedrijven ruim baan geven. De rest zit daar ergens tussenin.

Wellicht dat daarom de campagnes nog geen grote vraagstukken zichtbaar gemaakt hebben, behalve de vraag: 'Willen we méér of minder Europa op alle vlakken, dus ook op logistiek gebied?'

Vertegenwoordigers van de rederijsector gingen in aanloop naar de Europese verkiezingen in gesprek met kandidaat-parlementariërs om de noden van Nederlandse reders hoger op de agenda te krijgen. Foto: Hollandse Hoogte, bewerking

Bedrijfsleven flirt met Brussel

VERKIEZINGEN 'Interesse van de politici was wel afhankelijk van hun politieke signatuur'

PAUL JUMELET

De Nederlandse rederijsector heeft goede hoop dat het nieuw te kiezen Europees Parlement straks extra rekening zal houden met de belangen van de scheepvaartsector.

In de aanloop naar de Europese verkiezingen zijn vertegenwoordigers van de sector over de vloer geweest bij kandidaat-parlementariërs van verschillende partijen om de noden van Nederlandse reders hoger op de agenda te krijgen in Brussel. Dat vertelde Annet Koster, directeur van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, afgelopen week tijdens een mini-seminar op de ledendag van KVNR in Utrecht.

'We schrokken af en toe wel van het gebrek aan kennis van bepaalde kandidaten over onze sector', verklapte Koster. 'Aan sommigen moesten we uitleggen wat het is om onder de vlag van een bepaald land te varen en hoe het zit met bemanningsleden van buiten de Europese Unie. Maar er waren ook kandidaten die juist behoorlijk wat van de scheepvaart bleken af te weten. Sommigen van hen gaven aan straks na de verkiezingen graag transportpolitiek in hun portefeuille te willen hebben.'

De interesse van de politici was wel afhankelijk van hun politieke signatuur, zo merkte de KVNR-directeur. 'De linkse kandidaten spraken graag over arbeidskwesties, de meer rechts-georiënteerde toonden meer belangstelling voor de economische impact van het Europese beleid. Vanuit de KVNR hebben we duidelijk gemaakt wat voor ons zorgdossiers zijn. Zaken als walstroom, verstekelingen en handelsverdragen.'

Smaakt naar meer

Voor Koster en haar KVNR-genoten smaakten de ontmoetingen naar meer. 'We hebben in acht werkbezoeken twintig politici ontmoet en een veelvoud aan medewerkers en adviseurs. Het bleek de best denkbare methode om kennis uit te wisselen. Duizend keer effectiever dan het schrijven van een position paper of het geven van een radio-interview.'

Winand Quaedvlieg, gastspreker op het KVNR-seminar, gaf Koster gelijk. Als permanent gedelegeerde in Brussel namens VNO-NCW (werkgevers) en MKB-Nederland (midden- en kleinbedrijf) loopt Quaedvlieg de deuren van de Europese politici plat. En als het aan hem ligt, kan het Nederlandse bedrijfsleven er op lobbygebied nog wel een schepje bovenop doen.

'In Brussel mogen dan rapporten worden geschreven waarvan de titels je in slaap sussen en concrete onderwerpen worden behandeld die in de publieke discussie onder de radar blijven, toch zijn de besluiten die er worden genomen ontzettend belangrijk. Als je flink investeert in een goede lobby kan je als belanghebbende onderwerpen agenderen, beïnvloeden, ombuigen en soms zelfs tegenhouden. Als je als Nederlands bedrijfsleven precies weet wat je wilt, kun je veel voor elkaar krijgen.' Wel veel, maar niet alles, tekende Quaedvlieg er meteen bij aan. 'Want Europese besluiten zijn een compromis van talrijke meningen. Je krijgt in veel gevallen niet precies wat je wilt en je moet flexibel zijn. Maar het komt uiterst zelden voor dat er besluiten worden genomen die fundamenteel slecht zijn voor Nederland.'

Reders in de zaal bij het KVNR-seminar wezen fijntjes op de Nederlandse pulsvissers, die met hun innovatieve

g RW, Bureau OMA.

stroomstootjes-vangtechniek toch echt hun Waterloo vonden in Brussel. 'Maar met die lobby zijn door Nederland grote fouten gemaakt', reageerde Quaedvlieg. 'De technologie was gewoon okay, Nederland is er niet in geslaagd om de rest van Europa daar met wetenschappelijk onderzoek van te overtuigen. Omdat Nederland zich bovendien niet aan bepaalde afspraken hield over het beperkt gebruiken van de nieuwe techniek, ontstond in het buitenland een anti-stemming die niet meer te beteugelen was.'

Braafste jongetje

Nederland moet de hand in eigen boezem steken, vindt de Brussel-lobbyist. 'Nederland ziet zichzelf vaak als het braafste jongetje van de klas, maar ik kan je vertellen: zo ziet elk land zichzelf. De praktijk is nogal eens anders.'

Ook de politiek kan haar leven beteren, betoogde Koster namens de reders. 'Kijk eens naar de scrubbers: sommige bedrijven hebben vermogens geïnvesteerd om die apparaten op hun schepen te installeren zodat ze aan de komende zwavellimiet kunnen voldoen. Maar nog voordat januari 2020 op de kalender staat en de zwavelnorm van kracht wordt, wordt die al ter discussie gesteld. Dat kan natuurlijk niet. Betrouwbaarheid moet bij de overheid voorop staan.'

Als het om klimaatbeleid gaat, zal KVNR-milieuadviseur Nick Lurkin straks bij de nieuwe EU-bestuurders blijven ageren tegen het Europese systeem voor emissiehandel (ETS: Emissions Trading Scheme). 'Het is een te complex systeem voor onze bedrijfstak, eentje waarvan alleen banken rijker worden. We blijven pleiten voor een CO_2-heffing op brandstof, een systeem waarmee direct de innovatie in de scheepvaart kan worden bekostigd. Zo hou je het geld gewoon in onze eigen sector.'

> No deal Brexit zou een drama zijn voor de shortsea-scheepvaart.

Goede gesprekken

Quaedvlieg noemde op het KVNR-seminar het beteugelen van valse facturen als een van de verbeteringen die het bedrijfsleven heeft weten te bewerkstelligen. 'We hebben daarover goed contact gehad met Dennis de Jong, Europarlementariër namens de SP. De SP is misschien niet de politieke partij die je als eerste te binnen schiet als het gaat om het behartigen van de belangen van het bedrijfsleven, maar we hebben er zeer goede gesprekken mee gehad.'

De Brexit gaat nog een enorme rol spelen de komende tijd, betoogde de VNO-NCW-man verder. 'Ik heb nog nooit meegemaakt dat er zo'n groot dossier is waarvan niemand achter de schermen enig idee heeft waar het precies naartoe gaat. De politici hebben te weinig op hun netvlies staan wat het huidige uitstel van de Brexit betekent voor het bedrijfsleven. Bedrijven hadden zich zo goed mogelijk voorbereid op de Brexit, en krijgen nu weer een extra periode van onzekerheid op de koop toe. De politiek blijft de beslissing voor zich uitschuiven, maar het uitstel is te kort van duur om even in een leunstoel op adem te kunnen komen.'

Drama

Een 'no deal Brexit' zou een drama zijn voor bedrijfstakken als de shortsea-scheepvaart, aldus Quaedvlieg. 'En dat worst case scenario kan zich nog steeds voltrekken. De grondstroom lijkt toch echt die kant op te gaan, ben ik bang.' De Britten zijn volgens de Brussel-lobbyist 'dertig jaar lang vergiftigd door leugens van de schandaalpers en sommige politici'. 'Het is een berg leugens die te hoog is om nog te kunnen beklimmen.'

Eurosceptische partijen worden volgens Quaedvlieg 'gesponsord door trollen uit Rusland met het doel om de EU te saboteren en Europa uit elkaar te spelen'. 'De rechtsstaat is op zijn retour in landen als Rusland, China, de VS en Turkije. En dat is slecht voor het bedrijfsleven, dat juist gedijt in rechtsstaten. Dat China bijvoorbeeld zeehavens in handen krijgt in steeds meer landen, kan de Chinezen in staat gaan stellen om spelletjes te spelen. Dat kan consequenties hebben voor een havenstad als Rotterdam. Het is niet voor niks dat Lufthansa een Airbus heeft beschilderd met de slogan 'Say yes to Europe' en Deutsche Bahn onlangs de EU-vlag projecteerde op het centraal station van Berlijn. Grote bedrijven springen nu in de bres voor Brussel.'

Veel fijne herinneringen
verzachten ons verdriet.
Voorgoed uit ons midden
maar vergeten doen wij niet.

Verdrietig, maar ook vervuld van trots en goede herinneringen, laten wij weten, dat na een mooi leven, van ons is heengegaan mijn lieve man en onze geweldige vader

Willem Anton Arie van Rosmalen
Ton

* Rotterdam 16 oktober 1937 † Rotterdam 14 mei 2019

Slikkerveer	Mies van Rosmalen - Verburg
Strijen	Wouter en Esther van Rosmalen - de Koning
Herrliberg (CH)	Coen van Rosmalen

De crematieplechtigheid heeft inmiddels plaatsgevonden.

Correspondentieadres: Van der Spek Uitvaart
o.v.v. Familie Van Rosmalen | Postbus 8805 | 3009 AV Rotterdam

‘Havengebied d

AMSTERDAM Oram vindt dat raad van commissarissen

JOHN VERSLEIJEN

Het Amsterdams stadsbestuur zet met het ondergeschikt maken van de havenbelangen aan woningbouw in de haven ‘de constructieve samenwerking’ met het bedrijfsleven op het spel om ondernemingen in goed overleg te verhuizen uit de Coen-en Vlothaven.

Daarvoor waarschuwt directeur Kees Noorman van ondernemersvereniging Oram in de hoofdstad. Hij wijst erop dat er met de gemeente afspraken zijn gemaakt over vestigingsgaranties tot 2040 voor de bedrijven in ruil voor een constructief meewerken aan een toekomstige verhuizing uit de Coen-en Vlothaven. Die afspraken gaven zekerheid, maar met de recente uitspraken van havenwethouder Udo Kock is de onzekerheid teruggekeerd, stelt de Oram-directeur. Hij wijst op het grote risico dat die constructieve houding van de achterban snel kan omslaan in tegenstand als er sprake is van dwang en bedrijven tegen hun wil moeten verhuizen. ‘Dan zitten we in de haven in een war zone.’

> Stad moet nieuwe haventerreinen zoeken, zoals in de Houtrakpolder.

Noorman verwacht tevens dat het havenbedrijf en de raad van commissarissen nu moeten opkomen voor de belangen van het bedrijfsleven in de Amsterdamse haven. ‘Het kan niet zo zijn dat zij zich de les laten lezen door de havenwethouder. Het havenbedrijf is niet voor niets via de verzelfstandiging bestuurlijk op afstand gezet van de ge-

MULTIMODAAL EVENT & EXPO

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER
ROTTERDAM

Schrijf nu in!

Het Multimodaal Event 2019 is het ontmoetingsplatform bij uitstek voor logistiek en transporterend Nederland. Dit jaar is het WTC in Rotterdam de locatie voor alweer de 3e editie.

Op de expovloer staat netwerken centraal. Honderden professionals die actief zijn voor verladers, vervoerders, logistiek dienstverleners en overslagbedrijven ontmoeten elkaar hier. Tevens wordt een inhoudelijk programma aangeboden, verdeeld over 5 podia: wegvervoer, binnenvaart, spoorvervoer, vastgoed/warehousing en it/digitalisering.

Bekijk het programma online en meld u aan voor een enerverende dag vol actualiteiten, kennisuitwisseling én kennismaking.

www.multimodaal.nl

EEN EVENT VAN: Nieuwsblad Transport, ProMedia Group

HOOFDSPONSOR: Port of Rotterdam

reigt een war zone te worden'

havenbedrijf eventueel moet opstappen bij belangenconflict met gemeente over woningbouw

meente. Dat is primair gedaan om samen met ons te ondernemen en de haven internationaal verder te ontwikkelen. Ik verwacht dan ook dat de raad van commissarissen opstapt als het Amsterdams stadsbestuur in strijd handelt met de belangen van het havenbedrijf. Je bent niet voor niets onafhankelijk.'
Ook Oram zal zich beraden op stappen. Noorman denkt daarbij in de eerste plaats aan een opschaling van de lobby richting Den Haag. 'Het gemeentebestuur moet zich realiseren dat de haven geen stadshaven is, maar een nationaal en internationaal logistiek knooppunt met talrijke multinationals. Die stuur je niet zomaar weg. Het gaat hier om het vestigingsklimaat in Nederland.'

Houtrakpolder
Hij wijst er verder op dat als de hoofdstad meer woningbouw wil in de haven er elders nieuwe terreinen moeten worden gevonden voor de bedrijven, wellicht buiten de gemeentegrenzen. 'Maar Kock durft die stap naar de buurgemeenten niet te zetten. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de Houtrakpolder, want ergens zullen de bedrijven een nieuw onderdak moeten krijgen.'

Directeur Kees Noorman van Oram: 'Zelfstandig havenbedrijf is niet voor niets op afstand gezet van de gemeente'. Foto: Oram

SNELHEIDSLIMIETEN

Geen besluit IMO, dus scheepvaart gaat voorlopig niet langzamer varen

ROB MACKOR

Er komen voorlopig geen verplichte snelheidslimieten voor de internationale zeescheepvaart. Een milieuconferentie van de International Maritime Organization (IMO) vorige week heeft geen besluiten in die richting genomen.

Er komt voorlopig geen maximum snelheid op zee. Een milieuconferentie van de IMO heeft daarover geen besluit genomen.

Op de 74ste bijeenkomst van de Marine Environment Protection Committee, MEPC 74 in het jargon, zijn wel voor een aantal scheepstypes in principe bindende afspraken gemaakt. Zo moeten nieuw gebouwde containerschepen waarschijnlijk al vanaf 2022 tot 50% efficiënter zijn. Eerder was de doelstelling nog 30% in 2025. Andere nieuwe schepen, waaronder gastankers en cruiseschepen met een hybride aandrijving, zouden tegen 2022 tot 30 procent efficiënter moeten zijn.

Nog niet definitief
Die besluiten zijn nog niet definitief en zullen verder uitgewerkt worden op twee extra vergaderingen vóór MEPC 75, die in het voorjaar van 2020 op de agenda staat. Volgens de Amerikaanse International Council on Clean Transportation (ICCT), die het dieselschandaal bij Volkswagen aan het licht bracht, leveren de overeengekomen maatregelen een besparing op de CO_2-uitstoot door de zeescheepvaart op van 2% tot 2050.

Milieuorganisaties hebben teleurgesteld gereageerd op het gebrek aan concrete maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen door de maritieme sector te reduceren en wijzen erop dat er nu al technologie beschikbaar is, waarmee toekomstige doelstellingen gehaald kunnen worden. Onder meer Greenpeace vindt dat er veel strengere doelen moeten worden geformuleerd. Maar ook 's werelds grootste containerrederij, Maersk, is ontevreden over 'het gebrek aan vooruitgang'. Tegenover de Deense site ShippingWatch zei 'klimaatwoordvoerder' John Kornerup Bang teleurgesteld te zijn dat er voor de korte termijn geen besluiten zijn genomen. Hij wees erop dat de volgende MEPC pas over een jaar wordt gehouden. 'Maar het is nu tijd om concrete stappen te zetten om de emissies uiteindelijk tot nul te reduceren', aldus de Maersk-woordvoerder.

Vrijwillige basis
De Nederlandse redersvereniging KNVR liet onlangs al weten geen voorstander te zijn van eventuele verplichte snelheidslimieten. De club beaamt dat langzamer varen een prima optie kan zijn om het klimaat te sparen, maar dan wel op vrijwillige basis'. De KNVR vreest dat een verplichting ervoor zorgt dat bedrijven achterover gaan leunen, waardoor echte innovatie voor schonere en milieuvriendelijkere schepen niet of nauwelijks nog gestimuleerd zou worden.
Ook zijn de reders bang dat short-sea-rederijen zichzelf uit de markt prijzen als ze gedwongen worden om langzamer te varen. Om die reden kijkt de KNVR liever naar de mogelijkheid van de invoering van een mondiale CO_2-heffing op brandstof. Ook zien de reders meer heil in specifieke klimaatdoelstellingen waarbij de bedrijven zelf mogen bepalen hoe ze die doelen willen halen.

@NTNL

Bij @VNONCW en dus ook @evofenedex komt de volgende industriële revolutie alweer in beeld: Artificiële Intelligentie #AI #logistiek #handel
@Marco_Wiesehahn

Het is niet de vraag óf we de klimaatdoelen gaan halen, maar hóe we ze halen. Ik kies om Nederland zelf, en niet de EU, daarin de keuzes te laten maken. Zelf in control, zodat niet half Rijnmond straks werkloos op de bank zit.
@C_Nagtegaal

Boete gekregen? Voor het eerst zullen overtreders samen met hun boete een bewustmakingsboodschap ontvangen. Deze campagne maakt overtreders bewust van de gevaren en gevolgen van hun gedrag op de weg.
@FOD_Justitie

Op dit moment is er geen eerlijke beprijzing van vliegtickets: geen belasting op kerosine, er zit geen btw op tickets. Een beetje liberaal zou dat oneerlijke concurrentie vinden.
@groenlinks

To ensure the onward success of Dover Port we need to dual the A2. Absolutely spot on observation from the Chairman of the @Port_of_Dover which @CharlieElphicke is campaigning for
@DoverCollegeHM

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

http://

nieuwsbladtransport.nl
Deze week het best gelezen:

- Dreigt XPO van jager nu prooi te worden?
- Amsterdam: havenbelang ondergeschikt aan woningbouw
- 'Vrachtluchthaven Oostende overeind door staatssteun'
- Weer Grimaldi-ferry in brand
- A2B-online: klaar voor en met de Brexit
- Gezonken Noors fregat total loss

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

RAAD & RECHT

COR VAN MAURIK
corvanmaurik@brrgroep.nl

Laden en lossen

In het geval dat er schade ontstaat bij het laden of lossen van goederen zullen de betrokken partijen al naar gelang de gegeven omstandigheden moeten nagaan wie hiervoor verantwoordelijk is. Het CMR-verdrag is voor het internationale vervoer dwingend rechtelijk van toepassing. Een regeling met betrekking tot het laden en lossen is in dit verdrag niet te vinden.

In de Algemene Vervoerscondities 2002 (AVC 2002), die gelden voor het vervoer van goederen binnen Nederland, is een aantal verplichtingen opgenomen met betrekking tot de contractpartijen. Het is wel van belang dat de vervoerder deze van toepassing verklaart naar de afzender van de goederen.

De Stichting Vervoeradres geeft een gecombineerde CMR-vrachtbrief uit, die eveneens voor het vervoer binnen Nederland kan worden gebruikt. Op deze vrachtbrief staat eveneens het logo van de AVC-2002. In het geval van internationaal vervoer over de weg zijn in aanvulling op het CMR-Verdrag de AVC 2002, en wel de laatste versie, van toepassing. Volgens artikel 4, lid 1 sub e (verplichtingen van de afzender) dient de afzender de te vervoeren zaken in of op het voertuig te laden, stuwen en te doen lossen, tenzij de betrokken partijen anders met elkaar zijn overeengekomen. In het geval, dat gezien de aard van de goederen of door de inrichting van de betreffende vrachtauto, het niet mogelijk is om te laden, stuwen of te lossen, dan is de afzender van zijn verplichtingen ontheven.

Artikel 11 (bijzondere risico's) sub c bepaalt dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade aan de vervoerde zaken als gevolg van behandeling, lading, stuwing of lossing door de afzender, de geadresseerde of personen, die voor rekening van de afzender of geadresseerde handelen. In artikel 9 (verplichtingen van de vervoerder) lid 5 is opgenomen dat de vervoerder verplicht is de door of namens de afzender verrichte belading, stuwing en overbelading te controleren, voor zover dit voor de vervoerder mogelijk is. Mocht de vervoerder niet in staat zijn dit te controleren, dan kan hij daarvoor een bemerking op de vrachtbrief maken.

Het is mogelijk voor de vervoerder in het geval van het feit dat de belading, stuwing gebrekkig is - dan wel dat er sprake is van overbelading – om de overeenkomst op te zeggen. Echter, voordat de vervoerder deze overeenkomst kan opzeggen, dient de afzender wel in de gelegenheid te worden gesteld door de vervoerder om het gebrek in de lading/stuwing of overbelading ongedaan te maken.

In het geval dat de afzender hieraan niet wenst mee te werken of weigert, dan kan de vervoerder de overeenkomst pas opzeggen. De afzender is dan verplicht de vervoerder een vergoeding te betalen van 500,00 euro, tenzij de vervoerder kan aantonen dat de door hem geleden schade boven dit bedrag uitgaat. Vrachtbrieven, die elders zijn uitgegeven of opgemaakt en worden gebruikt door buitenlandse partijen, wijken derhalve af van de gecombineerde vrachtbrief van de Stichting Vervoeradres. Het CMR-verdrag is in deze gevallen uitsluitend van toepassing.

Het is bovenal verstandig dat de betrokken partijen vooraf met elkaar goede en duidelijke afspraken maken en dit ook vastleggen naar elkaar toe, zodat een ieder weet wat hij moet doen.

Actie tegen krimp vlo

BINNENVAART CCR-eisen moeten volgens brandbrief van tafel om kleine binnen

MARJA DE VET

De vloot kleine binnenvaartschepen krimpt in hoog tempo en de politiek moet zorgen dat daar zo snel mogelijk een einde aan komt. Die oproep doen de Algemeene Schippersvereeniging (ASV), het particuliere samenwerkingsverband PTC en verladersorganisatie Evofenedex in een brandbrief aan minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat.

In de brandbrief waarschuwen de organisaties voor een omgekeerde modal shift, waardoor vanaf 2025 tienduizenden extra vrachtwagens over de weg gaan rijden. De brief is bedoeld als voorbereiding op het Algemeen Overleg Maritiem van 29 mei in de Tweede Kamer.
De technische eisen van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), die verenigd zijn in CESNI, zijn volgens de ASV de oorzaak van de snelle inkrimping van de vloot kleine schepen tot 1500 ton die gaande is. 'Deze eisen jagen de kleine binnenvaart op gigantische kosten en dat leidt ertoe dat deze schepen uit de vaart worden genomen.'
Vanuit Europa worden steeds strengere technische eisen gesteld. Waar deze eisen vroeger golden bij de nieuwbouw, verbouw of ombouw van schepen, worden de eisen tegenwoordig met terugwerkende kracht opgelegd. Zij gelden dus ook voor oude schepen. Die zijn weliswaar lang geleden gebouwd, maar kunnen door goed onderhoud uitstekend mee.

Regelproof

Het schip 'regelproof' maken is echter onbetaalbaar en soms zelfs technisch onuitvoerbaar. Komt een schip niet door de periodieke keuring, dan mag het niet meer varen en is sloop de enige optie. Deze koude sanering van kleine, oudere schepen is al geruime tijd gaande.
Daarmee verdwijnt niet alleen een stuk maritiem cultureel erfgoed, de sanering zorgt ook voor een 'omgekeerde modal shift', voorspelt ASV-voorzitter Gerberdien le Sage. 'Weggesaneerde kleine schepen worden niet vervangen, omdat nieuwbouw niet rendabel is. Aangezien grote schepen de kleinere vaarwegen niet kunnen bevaren, kiezen vervoerders voor de vrachtwagen. Door de kokervisie op emissiereductie is nu een omgekeerde modal shift gaande: vervoer over water verplaatst zich naar de weg. Onderzoek toont aan dat hierdoor na 2025 wekelijks 74.000 extra vrachtwagens over de weg rijden. Dat zijn bijna 4 miljoen extra vrachtwagens per jaar.'

In de brandbrief waarschuwen de drie organisaties voor een omgekeerde modal shift. Ze voorspellen

> De eisen jagen de kleine binnenvaart op gigantische kosten.

De ASV hamert er al jaren op dat de eisen onredelijk en onnodig zijn. Ze zouden zeker niet moeten gelden voor bestaande schepen. Le Sage stelt in de brief dat aan tal van eisen niet kán worden voldaan, zelfs niet door kleinere nieuwbouwschepen.
Als voorbeeld noemt ze dat de woonruimtes aan boord minimaal twee meter hoog moeten zijn, maar dat spitsen dan niet meer onder de Franse bruggen door kunnen varen. En met een minimale gangboordbreedte van 0,60 meter wordt de ruimopening te klein om te kunnen laden. Bovendien kan vrijwel geen enkel schip aan de geluidseisen voldoen. 'Hierdoor doorstaan ze de periodieke keuring niet en worden ze uit de vaart genomen. Het vervoer over water verplaatst zich naar de weg, met hoge CO_2-uitstoot en aanzienlijk fileleed tot gevolg. De voorbije jaren zijn diverse moties aangenomen die bedoeld zijn om de omgekeerde modal shift te stoppen,

AGENDA

TRANSPORT LOGISTIC
4-7 JUNI, MÜNCHEN
Deze logistieke vakbeurs met ruim 2000 exposanten in Duitsland omvat de thema's logistiek, mobiliteit, IT en supply chain management.
• www.transportlogistic.de

MULTIMODAAL 2019
27 JUNI, ROTTERDAM
Jaarlijks ontmoet transport & logistiek elkaar bij het Multimodaal Event van Nieuwsblad Transport. Want multimodaliteit is de sleutel om logistiek efficiënter, sneller en duurzamer te maken.
• multimodaal.nl

WERELDHAVENDAGEN
6-8 SEPTEMBER, ROTTERDAM
Leer onder andere meer over de beroepen, nieuwe technologieën en de complexe logistiek van de Rotterdamse haven en kom meer te weten over de ambities voor schoonste haven ter wereld.
• wereldhavendagen.nl

PROJECT CARGO SUMMIT 2019
11-12 SEPTEMBER, ROTTERDAM
De tweede editie van Project Cargo Summit brengt de internationale projectlading-sector bij elkaar. Opnieuw in de Onderzeebootloods, Rotterdam.
• projectcargosummit.com

HAVENDEBAT AMTERDAM
10 OKTOBER, AMSTERDAM
De bijeenkomst staat in het teken van open gesprek en debat over actuele onderwerpen die de haven, stakeholders en gebruikers bezighouden.
• events.nieuwsbladtransport.nl

ot kleine schepen

vaart te redden

een forse toename van het vrachtverkeer. Foto: Shutterstock

maar adequate actie bleef uit.'
Volgens Evofenedex zijn veel verladers logistiek afhankelijk van kleinere binnenvaartschepen. 'Daarom hebben wij de brief mede ondertekend', zegt beleidsmedewerker Jurgen van der Sloot. 'Onze klanten willen ook kleine hoeveelheden voor de wal hebben en dat kan het beste met een klein schip, want dat is veel schoner dan het wegtransport. Wij hebben vorig jaar de petitie van de ASV met ongeveer dezelfde strekking ook al ondersteund en bijna de hele Tweede Kamer stond achter die petitie. Maar wij snappen ook wel dat het voor de minister een uitdaging is om in internationaal verband een meerderheid voor de afschaffing van die regels te krijgen. Dat is tot nu toe niet gelukt, maar misschien moet ze het blijven proberen.'
Hoewel Koninklijke BLN-Schuttevaer volgens de ASV wel is gevraagd de brandbrief mede te ondertekenen, heeft deze brancheorganisatie hiervan afgezien. BLN deelt de zorgen over de teloorgang van kleine schepen, maar wijt dit niet aan de technische eisen. Specialist op dit terrein is de inmiddels gepensioneerde BLN-beleidsmedewerker en huidige secretaris-generaal van de Europese Schippersorganisatie (ESO) Gerard Kester. Hij denkt dat de ontwikkeling vooral te maken heeft met vergrijzing. 'Er stappen geen nieuwe mensen in de spitsenvaart.'

Werkbare oplossingen

Voor deze technische eisen zijn volgens Kester internationaal praktische en werkbare oplossingen overeengekomen. 'Voor de geluidseisen geldt bijvoorbeeld een inspanningsverplichting, maar als die gedaan is en het resultaat is nog onvoldoende, dan mag je overschakelen op een ander normstelling, bijvoorbeeld van 70 naar 80 decibel, zodat je mag blijven varen.' Ook de eis van een minimale gangboordbreedte van 0,60 meter voor spitsen is volgens Kester niet in beton gegoten. 'Als je een nieuwe spits gaat bouwen, kun je daar een uitzondering voor regelen, daar ben ik van overtuigd. En hetzelfde geldt voor een minimale hoogte van twee meter van de woonverblijven.'
Nederland houdt volgens ASV strikt vast aan de Europese eisen. Diverse aangenomen Kamermoties roepen de minister op tot actie, maar zonder succes. Ook in andere Europese landen blijkt dat de regels een deel van de binnenvaart hard raken en daarmee averechts werken. Duitsland erkent dat de technische eisen een bewuste koude sanering teweegbrengen en vervoer over water dwarsbomen. Zij gaat daarom bij keuringen soepel om met de technische eisen. Frankrijk en Wallonië verstrekken subsidie zodat binnenvaartschippers 'mee' kunnen.

BEDRIJFSNIEUWS

DL Logistics Group en Jocotrans uit Bodegraven hebben, in samenwerking met ontwikkelaar Dammes Laban Van Uden onroerend goed CV, aannemer ASK Romein opdracht gegeven aan de slag te gaan met de bouw van een nieuw logistiek centrum in Bodegraven. De nieuwe locatie wordt 7.000m2 groot en telt 11 docks. Er is ruimte voor 7000 palletplaatsen en er zijn 16 verschillende cellen, zodat er verschillende temperaturen aangeboden kunnen worden. De ontwikkeling wordt gedaan door Dammes Laban Van Uden onroerend goed CV. DL Logistics Group is een totaalaanbieder op het gebied van warehousing en transport met 6 vestigingen in de

Randstad en meer dan 100 medewerkers. Het bedrijf heeft opslagruimtes voor droge, luxe, biologische en geconditioneerde goederen. Jocotrans is een logistieke dienstverlener met een fijnmazig netwerk in Nederland en België voor de distributie van geconditioneerde goederen. Daarnaast verzorgt Jocotrans ook koeriersdiensten en geconditioneerde sneltransporten.

De Nederlandse scheepsbouwer **Damen Shipyards** gaat op zijn werf in Roemenië het grootste en duurste schip voor diamantwinning uit de geschiedenis bouwen. Het vaartuig is bestemd voor Debmarine Namibia, een joint venture van de regering van Namibië en het Zuid-Afrikaanse diamantbedrijf De Beers Group. Het nieuwe schip moet een extra diamantproductie van 500.000

karaat gaan opleveren. De scheepsvloot van Debmarine Namibia graast voor de kust van Namibië de zeebodem af op zoek naar diamanten. Het nieuwe vaartuig wordt met zijn lengte van 177 meter nog ietsje groter dan de huidige grootste diamantzoeker van het bedrijf. Met een kostprijs van 468 miljoen dollar is het de grootste maritieme investering die ooit door de diamantindustrie is gedaan.

Brouwerij **Lindemans** stapt voor de export van haar bieren naar de Verenigde Staten, Canada en Azië over van de vrachtwagen naar binnenschepen. Die zullen voortaan het trajectgedeelte tussen de haven van Brussel en die van Antwerpen voor hun rekening nemen. Lindemans produceert in Vlezenbeek, nabij Brussel, al sinds 1822 speciale lambiekbieren.
De brouwerij blijft wel trucks inzetten op de strook Vlezenbeek-Brussel. Daarvoor staat de Brusselse Trimodal Terminal in, die hiervoor eerst een proefproject organiseerde. Bovendien worden daar ook de speciale isolatiekits in de lege containers gemonteerd, voor deze naar de brouwerij vertrekken om er gevuld te worden. De kits moeten de 'levende' bieren van Lindemans op de oceaan beschermen tegen grote temperatuurschommelingen.

Ondanks de afnemende vraag in de luchtvrachtmarkt wil **Qatar Airways** dit jaar nog eens vier

B777F's toevoegen aan de vrachtvloot. Dat meldt topman Akbar al-Baker tegenover de Gulf Times.
Qatar Airways is nu al een van de grootste vrachtvervoerders in de markt met twee B747-8F's, 16 B777F's en vijf A330F's. Het is nog onduidelijk of de luchtvaartmaatschappij de vier B777F's gebruikt voor een verdere uitbouw van de vrachtvloot of daarmee een aantal van de oudere en kleinere A330F's zal vervangen. Eerder werden door de maatschappij al drie gehuurde A330F's afgestoten.

Heeft u ook transport- of logistieknieuws over uw bedrijf?
redactie@nieuwsbladtransport.nl

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van

ProMedia group.nl

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

ALGEMEEN DIRECTEUR
joan.blaas@promedia.nl

COMMERCIEEL DIRECTEUR
arie.van.dijk@promedia.nl

HOOFDREDACTEUR
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
ProMedia Group

EINDREDACTIE ONLINE
tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
tom.van.gurp@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl
ict en supply chain

VORMGEVING
Bureau OMA

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 06 284 8998
paul.van.der.kooij@nieuwsbladtransport.nl

KLANTENSERVICE
Voor de prijzen van de verschillende abonnementen op de print- en online-uitingen van Nieuwsblad Transport, het NT-membership en de aantrekkelijke bedrijfsabonnementen vindt u alle informatie op www.nieuwsbladtransport.nl/service/abonneren.

Of neem contact op met onze klantenservice:
customerdesk@promedia.nl

TRAFFIC
traffic@promedia.nl

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

DRUK
DE PERSGROEP NEDERLAND

© 2019 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.

mvw media voor vak & wetenschap

COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Milkshake

Nee, geen stemadvies. Maar we kunnen er niet omheen: de Europese polling stations, die Urnen, les urnes en onze eigen stembussen staan wagenwijd open om onze mening in ontvangst te nemen. Daarna zullen vlijtige handen de stemmen tellen en worden de uitslagen langzamerhand, land voor land en partij voor partij, bekend. Sommigen spreken van het 'feest der democratie', en zo is het ook. Een eeuw of twee geleden was er in heel Europa geen enkele stembus te bekennen. Het waren de adel en de clerus die bepaalden hoe onze landen werden geregeerd en die zonodig, om onderlinge ruzies te beslechten, de burgerij en plattelandsbevolking krijgsbelastingen oplegden of zelfs haar jongelingen dwongen om voor een bepaalde zaak te vechten.

Het was denk ik de Franse Revolutie die hieraan een einde maakte; niet meteen, maar wel geleidelijk. Het concept is nog lang niet overal in de wereld doorgedrongen. Het Midden-Oosten is, met uitzondering van Israël, Jordanië en – misschien – Libanon, een dictatuur. Dat geldt ook voor grote delen van Afrika. Het geldt voor autocratische landen als Rusland en China, voor belangrijke andere delen van Azië, voor Venezuela. De lijst is helaas niet compleet. Nederland is zelf nog niet eens zolang een echte democratie. Het algemeen kiesrecht is een verworvenheid uit de negentiende eeuw en het actieve en passieve vrouwenkiesrecht bestaat nog maar een eeuw.

Geen stemadvies. Waaraan ik intussen een hekel heb, is de verkettering die in de aanloop naar de verkiezingen weer plaatsvindt, alsof we nog in de Middeleeuwen leven. Waarom zou je aartsbrexiteer Nigel Farage op een milkshakeconsumptie trakteren? Je kunt Thierry Baudet betichten van 'elitaire' trekjes – die ik eigenlijk wel leuk vind – maar ik geloof niet dat hij een Europa-hater is, een populist, een nationalist of wat ook. Evengoed beschouw ik Frans Timmermans niet als een vertegenwoordiger van verkalkte Eurofielen, die alle macht naar Brussel zou willen halen. Het is een erudiete man die het volgens mij samen met Baudet en Mark Rutte in een bruin café gemakkelijk eens zou kunnen worden over de richting die de Europese Unie zou moeten inslaan.

We zijn in Europa de Rozenoorlog, de Hoekse en Kabeljauwse twisten, de Sovjet-dictatuur ver voorbij. Herinner u dit in het stemhokje, als u het rode potlood optilt.

QUOTE VAN DE WEEK

Brexit geeft ons een duidelijk voorbeeld dat het duizend keer beter is om de EU te hervormen dan om 'm te verlaten of te vernietigen.

Spitzenkandidaat Manfred Weber van de christen-democraten in debat met opponent Frans Timmermans in aanloop naar de Europese verkiezingen.

LEES NT COMPLEET

- Toegang tot alle artikelen online
- Wekelijks de papieren én digitale krant
- Dagelijks de nieuwsbrief
- 3 online gebruikers

Bezoek de website:
www.nieuwsbladtransport.nl/abonneren

'Keine Stechuhr'

UITSPRAAK Logistieke werkgevers in opstand tegen prikklok

Zelfs de logistieke Duitse werkgevers willen niet meer terug naar de prikklok. Foto: Shutterstock

FOLKERT NICOLAI

Een recente principiële uitspraak van het Europese Hof van Justitie heeft ook de 'pünktliche' Duitse werkgevers in de logistieke sector op de achterste benen doen staan. Het Hof vindt dat alle werktijden, van al het personeel, nauwkeurig moeten worden geregistreerd.

Dit betekent dat ook voor kantoorpersoneel de werktijden moeten worden bijgehouden. Sabine Lehmann, directeur van het Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS), kan er kort over zijn. 'Het lijkt op een reis met de tijdmachine terug naar de negentiende eeuw'.
Terwijl werkgevers in onder meer de logistieke sector proberen de werktijden te flexibiliseren, om werknemers in staat te stellen beter evenwicht te brengen tussen baan en gezin, komt de uitspraak van het Hof er volgens haar op neer dat personeel weer aan de prikklok moet. Dat leidt volgens Lehmann tot uurtjes-tellerij, terwijl bedrijven daar helemaal niet op zitten te wachten. 'Wij willen naar een Arbeitswelt 4.0.' Heel wat andere werkgeversorganisaties in de Duitse logistieke sector hebben zich achter haar mening geschaard.
Dat een chauffeur in het goederenvervoer over de weg op zijn werktijden wordt gecontroleerd, is breed aanvaard. Hier is immers de verkeersveiligheid in het geding. Met de tachograaf kan het aantal rijdend doorgebrachte uren worden geobjectiveerd, ook al houdt het apparaat geen rekening met de omstandigheden waarin de chauffeur achter het stuur zit.
Twee uren filerijden kan bijvoorbeeld net zo vermoeiend zijn als een halve werkdag vlot doorrijden. Bij kantoorpersoneel ligt het heel anders, vinden de organisaties. Dat moet, uiteraard in overleg met de werkgever, in staat zijn de eigen werktijd in te delen. Uiteindelijk worden werknemers alleen afgerekend op effectiviteit en niet op het aantal op kantoor doorgebrachte uren.
Het Hof heeft in zijn uitspraak bepaald dat het aan de lidstaten is om in nationale regelgeving aan het principe hun eigen invulling te geven. Ze kunnen dus ook besluiten de kwestie van de feitelijke arbeidstijden geheel aan de sociale partners over te laten.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

29 mei 1999

Piraterij tiert welig

Aan het eind van de twintigste eeuw bloeit de piraterij als nooit tevoren. Zowel in de havens als op volle zee neemt het aantal overvallen en kapingen schrikbarend toe. Meer en meer zeelieden sneuvelen in het veld. Bovendien zijn er in toenemende mate aanwijzingen dat de georganiseerde misdaad een stevige greep krijgt op de piraterij en dat zeerovers professioneel worden 'geschoold' in hun vak.
Kapiteit G Ebhyenkar van de International Maritime Organisation (IMO) die de activiteiten van piraten in de gaten houdt, is niet optimistisch over de toekomst. De laatste beschikbare cijfers, over de eerste drie maanden van dit jaar, wijzen op een nieuwe toename van het aantal aanvallen. Tot en met maart werden er zesenzestig geregistreerd door het zogeheten Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur. 'Er is één geluk bij', zegt Ebhyenkar. 'In die eerste drie maanden zijn er voorzover we weten geen doden gevallen. En dat terwijl er vorig jaar 65 mensen sneuvelden.' De internationale scheepvaart mag zich zorgen maken. Vorig jaar werden er 192 aanvallen door piraten gerapporteerd, tegenover slechts enkele tientallen aan het begin van de jaren negentig. In 1997 kwam het totaal zelfs uit op 247, vorig jaar 467.