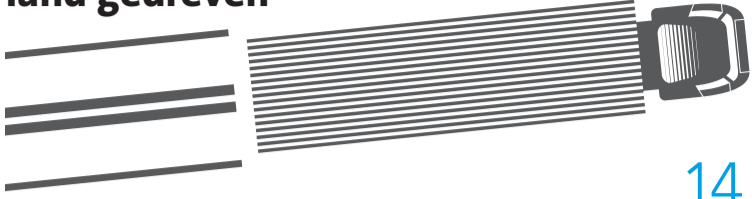


Kustvaart naar land gedreven



14

Rotterdam is onze grootste partner

8

Brussel moet trucks zuiniger maken



20



Nieuwsblad Transport

VAN STEKELENBURG

'Ik begrijp de emotie rond Martinair'

2



WEEK 23 / 8-14 JUNI 2016 / JAARGANG 29

redactie@nieuwsbladtransport.nl Abonnementen: 010-280 10 16 Adverteren: 010-280 10 25 nieuwsbladtransport.nl

Half miljard verlies DAF wegens boete

WEGVERVOER

Vrachtautofabrikant DAF heeft een voorziening van 850 miljoen euro getroffen met het oog op een dreigende boete uit Brussel wegens kartelvorming. DAF zou tussen 1997 en 2011 geheime prijsafspraken met concurrenten hebben gemaakt. Zonder de reservering, ten laste van het boekjaar 2015, zou het bedrijfsresultaat vorig jaar 81% omhoog zijn geschoten. Nu resteert een verlies van 565 miljoen euro. De omzet steeg 12% naar 4,4 miljard euro. Volgens de Stichting MKB-claim betaalden vervoerders gemiddeld 16.000 euro per truck te veel aan kartelliden.

Transportindex kijkt vijf jaar terug

89

punten was begin juni 2011 de stand van de Transportindex.

De index was net in het leven geroepen op een stand van 100, maar daarna hard onderuit gegaan. Nu, vijf jaar later, staat de index weer op bijna 100. Over de hele periode gezien was de binnenvaart per saldo de grote winnaar. Het wegvervoer deed het aardig, de zeevaart zakte weg.

ZIE VERDER OP PAGINA 7 ►

CMA CGM doet bod op NOL-aandelen

LIJNVAART

CMA CGM heeft een bod gedaan op alle uitstaande aandelen van Neptune Orient Lines (NOL). Het betreft een all-cash bod van 1,30 Singaporese dollar per aandeel.

CMA CGM bezit al 10,5% van de aandelen van NOL. Grootaandeelhouder Temasek Holdings, die 66,78% van de aandelen bezit, heeft al ingestemd om te verkopen voor een bedrag van 1,30 Singaporese dollar per aandeel. Dit is wat de rederij ook voor verder uitstaande aandelen biedt.

Imperial zet expansie voort met Palletways

PALLETVERVOER Zuid-Afrikaans concern neemt belang van 96%



FOLKERT NICOLAI

Palletways komt in Zuid-Afrikaanse handen. Imperial Holding heeft een belang van 96% genomen in de snelgroeiende Europese samenwerking in de palletdistributie.

Het belang werd overgenomen van Phoenix Equity Partners. Het management van Palletways houdt de overige 4% van de aandelen. De Europese mededingingsautoriteiten moeten aan de overname nog hun goedkeuring hechten.

Hiermee zet Imperial Logistics International, de Europese dochter van het gediversifieerde concern uit Gauteng (Johannesburg), zijn expansie in Europa voort. Een eerste

beduidende stap daarin was, in 2012, de overname van Lehnkering. De binnenvaartvloeden van dat bedrijf en van Imperial werden samengevoegd.

Imperial zou via een aantal divisies activiteiten ontplooiën in onder meer het vervoer van bulkloading, zoals chemicaliën, minerale olie en gas, in het algemene wegvervoer en in de scheepvaart. Eind vorig jaar nam het het Eindhovense Van den Anker over, een specialist in opslag en distributie van gevaarlijke stoffen, waar 150 mensen werken.

Vasteland

Zoveel mensen werken er niet bij Palletways, maar des te meer bij de aangesloten wegvervoerders. Het samenwerkingsverband werd in

1994 opgericht in Groot-Brittannië en heeft zich sindsdien steeds hoger tempo op het vasteland uitgebreid. Het is inmiddels actief in meer dan twintig Europese landen, waaronder het 'eigen' Groot-Brittannië, de Benelux, Duitsland, Frankrijk en andere landen in West- en Midden-Europa.

Palletways heeft de laatste jaren flink gewerkt aan zijn netwerk in het oosten van ons werelddeel. Zo is het van de partij in Polen, de Baltische landen, Roemenië en Bulgarije. In Nederland heeft de groep een draaischijf in Nijmegen.

Het aantal hubs in Europa werd de laatste jaren ook voortvarend uitgebreid. Onlangs werd een grote vestiging in het Franse Lyon geopend, die onder meer de doorlooptijd van

zendingen van en naar Engeland en Spanje moet bekorten. Ook werd de capaciteit van de vestigingen in het Spaanse Zaragoza en in Milaan uitgebreid.

Palletways ziet het palletvervoer, dat feitelijk wordt verricht door de aangesloten leden, de laatste jaren sterk groeien. Veel bedrijven hebben immers maar één of enkele pallets voor vervoer aan te bieden en groupage daarvan is precies de nichemarkt die de groep bewerkt.

De (netto)omzet van Palletways steeg vorig jaar 14% naar 327 miljoen euro, waarop een operationeel resultaat van 113,8 miljoen euro werd behaald. Overnemer Imperial Logistics, met hoofdkantoor in Duisburg, behaalt wereldwijd 1,2 miljard euro omzet op 150 locaties.

COMMENTAAR

JOHN VERSLEIJEN
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Agenda ontbeert actie

Het kabinet besteedt bitter weinig aandacht aan de zorgen en wensen van de luchtvrachtsector in de nieuwe Actieagenda Schiphol. Amper twee pagina's wijdt staatssecretaris Sharon Dijksma (luchtvaart) aan de vrachtsector op Schiphol en die pagina's hadden ook nog eens een hoog déjà-vu-gehalte. Oude projecten (Schiphol Smartgate), minder en vooral flexibele inspecties, overleg met de douane en de promotie van onze luchthaven in het buitenland worden als verplichte onderwerpen opgevoerd, maar staan ook stevast in de begrotingsstukken van het ministerie van Infrastructuur.

Ondanks het noeste lobbywerk van onder meer verladingsorganisatie EVO voor meer ontsluiting van de luchthaven voor buitenlandse vrachtmaatschappijen, laat Dijksma dat onderwerp onbenoemd. Ook de koerswijziging van KLM met de afbouw van de vrachtvloot van Martinair en de impact daarvan op de marktplaats Schiphol heeft geen plek gekregen in het beleidsstuk. Dat is een gemiste kans, want nu al scherpen de vakbonden de messen met het oog op de plannen die de KLM heeft met het eigen afhandelingspersoneel. Daarnaast wordt ook niet stelling genomen voor of tegen de sterke groei van de vrachtvloot van aanbieders uit het Midden-Oosten. En de groei van buitenlandse vluchthavens in de periferie van Schiphol zoals Luik. Dat er ergens lading 'weglekt' van Schiphol gaf de voormalige vrachtbaas van Schiphol vorig jaar bij zijn afscheid al aan.

Deze zaken zijn allemaal besproken in de zogeheten vrachttafel waar de staatssecretaris met de stakeholders op Schiphol, zoals de vluchthaven, ACN, EVO en de KLM de zorgen van de industrie bespreekt. Het feit dat bitter weinig tot niets van die zorgen worden meegenomen in het komende beleid, moet vragen oproepen of dat overleg nog wel zinvol is. Nu al wordt in de luchtvrachtsector het kabinet en het ministerie van Infrastructuur verweten een veel te blauw beleid te voeren. Die kritiek wordt met de nieuwe actieagenda alleen maar versterkt, terwijl homecarrier KLM vracht steeds meer ziet als een afgeleide van het passagiersvervoer.

Het is opvallend dat belangenorganisaties als de EVO maar ook luchtvrachtkoepel ACN voorlopig hun kruik droog houden. Daar zullen zeker redenen voor zijn. Waarschijnlijk willen de belangenbehartigers via de Tweede Kamer en de stille diplomatie hun kritiek op de weinig ambitieuze actieagenda nog eens onder de aandacht brengen. Daarnaast willen zij ook de staatssecretaris, die eind vorig jaar het stokje van Wilma Mansveld overnam, niet direct voor het hoofd stoten. Dijksma kan echter heel snel de goodwill in de luchtvrachtsector verliezen als zij de kritiek naast zich neer blijft leggen.

Eind van deze maand wordt de actieagenda behandeld door de Tweede Kamer. Een laatste kans om het vrachtbeleid op Schiphol bij te sturen. Een aantal transportspecialisten in de Tweede Kamer, onder wie Jacques Monasch (PvdA), Martijn van Helvert (CDA) en Eric Smaling (SP), heeft eerder al vragen gesteld of de vrachtstrategie van Schiphol niet al te veel wordt afgestemd op de private belangen van de KLM. Dat belooft wellicht een pittig debat, waarbij de Kamerleden zich dit keer niet moeten laten afschepen met de toezegging van de staatssecretaris dat de problemen aan de vrachttafel zullen worden opgelost. Dat staat immers min of meer gelijk aan het onder het tapijt vegen van de problemen. De luchtvrachtsector, goed voor 25% van de banen op Schiphol, verdient beter.

INTERVIEW JONAS VAN STEKELENBURG, VRACHTDIRECTEUR SCHIPHOL

'Ik hoef niet op de bühne te staan'

JOHN VERSLEIJEN

Jonas van Stekelenburg (45) staat nu acht maanden aan het roer van de vrachtdivisie van Schiphol. Hij zegt het beleid van zijn voorganger Enno Osinga te willen continueren maar wil ook bakens verzetten. Daarbij kijkt hij naar de expreshub van DHL in Leipzig en de bloemenexport van Ethiopië. 'Een deel van die lading zou ik graag naar Schiphol willen halen.'

Bij het aantreden viel u als nieuwkomer vooral over het jargon in de sector. Lukt het nu al een beetje?

(Lacht) Ik kom nog dagelijks kreten tegen die ik niet ken. Wat dat betreft blijf ik leren en me verbazen.

Was het een lastige start?

Ik heb bij mijn komst gezegd dat ik honderd dagen uittrek om goed na te denken over een nieuwe vrachtstrategie voor Schiphol. Enno was een grootheid in de luchtvracht. De vraag was: wat kunnen we doen zonder Enno? We hebben samen met analist Seabury zo'n dertig topmensen in de industrie gesproken en daaruit is een beeld ontstaan dat we het best goed doen in de markt. IATA en de bloemenhandel noemen ons de beste vrachtluchthaven van Europa. Dat zijn verworvenheden die we moeten koesteren. Daarnaast is er de kanttekening dat de overslag vorig jaar na acht jaar pas terug was op het record uit 2007 van 1,6 miljoen ton. Dat maakt mij onrustig. Ik vraag mij dan af: kunnen we niet beter?

En?

De conclusie is dat we de strategie en visie van Enno moeten behouden. We staan er goed op in de wereld. Verder wil ik hier op Schiphol wel meer verbeteringen doorvoeren bij de vrachtafhandeling via het slimmer gebruik van beschikbare data. Daarbij hoef ik niet op de bühne te staan om te zeggen hoe we het moeten gaan doen, maar ik wil juist inspelen op bestaande initiatieven van de partijen in de markt. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de sloturen voor wegvervoerders bij de afhandelen. Dat zou ik graag collectief



voor Schiphol aanpakken. Ik ga dan ook alleen iets doen als er overeenstemming in de markt is tussen airlines, afhandelaars en expediteurs. Data zijn daarbij de sleutel.

Gaat het daarbij om 100% voorspelbaarheid in de keten?

Ik zit er nog offensiever in. We hebben bijvoorbeeld Leipzig Airport bezocht. Daar wordt door DHL nog steeds elk jaar veel groei gerealiseerd. Daar wil ik ook wel iets van leren. DHL zie ik dan als een marktleider, een soort iPhone, maar je hebt ook Android, waar andere merken gebruik van maken. Ik vraag mij dan ook af of wij niet hier op Schiphol een soort Android-proces kunnen creëren met marktpartijen. Zo kunnen we iets van die lading van Leipzig naar Schiphol halen.

Mooi plan. Is er al iets concreet?

We zijn met Carganout een mainport data initiatief begonnen. KLM werkt verder met marktpartijen aan een eerste businesscase. Concreet praat je niet over prijs, maar over security, voorspelbaarheid, track & trace en hoe de diverse systemen met elkaar kunnen communiceren. We kunnen hier op Schiphol bijna alles kopiëren van Leipzig Airport, behalve de nachtvluchten van DHL. Die zijn maar beperkt aanwezig.

Hoe ziet u de krimp bij KLM/Martinair Cargo?

Er is reden voor zorg, maar die is niet gerelateerd aan de KLM maar

aan de capaciteit. Feit is dat er overcapaciteit is in de vrachtmarkt. Daarnaast blijft de belly-capaciteit op passagiersvliegtuigen sterk groeien. Ik vind het dan ook niet gek dat KLM zich aanpast. Ik verwacht zo'n move ook van Lufthansa, maar KLM zit op Schiphol in een meer open markt en voelt meer de tucht van de markt dan de Duitsers. Daarnaast begrijp ik ook de emotie op Schiphol rond Martinair. Je kapt immers ook in de legacy van de Nederlandse luchtvaart. Dat doet pijn.

Schiphol overleeft het wel, proef ik?

60% van de vracht op Schiphol wordt vervoerd op freighters. Verder groeide in 2015 het aantal vrachtvluchten hier ondanks de krimp bij Martinair. Andere partijen blijven in dat segment groeien, terwijl de gevolgen van de sanering bij Martinair kleiner waren dan eerst aangenomen. Dat zeggende, ben ik ook gevoelig voor wat de verladings en forwarders zeggen en wat er wel en niet op Schiphol is aan capaciteit. Het blijft een moeilijke discussie. Kijk naar Japan, waarop de vrachtcapaciteit van de KLM terugloopt. De vraag is dan of je investeert in nieuwe groeimarkten of actief blijft in markten die minder renderen. We zouden als vluchthaven ook graag Ethiopian Cargo hier verwelkomen. Zij vervoeren hoofdzakelijk bloemen voor de Nederlandse handel, maar maken geen gebruik van Schiphol. Waarom? Ik ben solidair met de bloemenmarkt, maar uiteindelijk beslist de minister.

Misschien iets steviger lobbyen?

Als vluchthaven gaan we niet rollend over straat vechten met de overheid. Dat is onze rol niet. Wat ik wel wil onderstrepen, is dat er 32.000 mensen in de luchtvrachtsector werken. Dat is 25% van alle banen op Schiphol, terwijl de vrachtvluchten minder dan 5% van alle vliegbelegingen uitmaken. Daarnaast komt 10% van de omzet op de intercontinentale vluchten uit de luchtvracht en bij de KLM is dat zelfs 17%. Dat staat nergens. Dat zou ik dan ook van de daken willen schreeuwen: Zonder vracht zouden veel airlines hier niet renderen.

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden 84 mensen op de stelling van 31 mei

SHARON DIJKSMA PAKT TALMENDE SPOORVERVOERDERS TERECHT HARD AAN

Eens, veiligheid voor alles	44%
Oneens, die meldplicht voor gevaarlijke stoffen biedt slechts schijnveiligheid	19%
De sector gooit op deze manier zijn eigen glazen in	37%

NIEUWE POLL Robots rukken op in de logistiek.

Reageer ook! nieuwsbladtransport.nl/poll

vrijdag 24 juni

DOSSIER

IATA

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

Buck: XXL de nieuwe maat

DISTRIBUTIECENTRA 75% van de dc's boven de 40.000 m2 wordt in Brabant en Limburg gebouwd

JOHN VERSLEIJEN

Het aantal mega-distributiecentra van 40.000 vierkante meter is de laatste drie jaar explosief gegroeid. Dat meldt de Nijmeegse logistiek consultant Buck in een nieuw onderzoek.

In totaal zijn er 28 nieuwe groot-schalige distributiecentra in Nederland bijgekomen of in aanbouw sinds 2013, blijkt uit een recent marktonderzoek van Buck Consultants International.

Volgens de Nijmeegse onderzoeker is de komst van deze zogenaemde XXL-distributiecentra (elk meer dan 40.000 vierkante meter groot) goed nieuws voor de positie van Nederland als logistiek gidland in Europa. In totaal beslaan deze 'big boxes' een areaal van twee miljoen vierkante meter en bieden ze werk aan meer dan 10.000 mensen.

De provincie Noord-Brabant heeft met een marktaandeel van bijna 46% bijna de helft van de logistieke megastores in handen, waarbij de regio Tilburg-Waalwijk 'als nationale koploper' er uitspringt, aldus directeur René Buck. Behalve de logistieke hotspot Noord-Brabant deden ook de provincie Limburg (25%) en Zuid-Holland (18%) het goed in het aantrekken van de megadc's.

Volgens Maurice Kuipers, adviseur bij Buck, volgen de distributiecentra hoofdzakelijk de transportcorridor van de Rotterdamse zeehaven via Brabant en Limburg naar het Duitse achterland. Daarom zijn de megastores nauwelijks te vinden in andere logistieke centra van Nederland zoals Schiphol.

De grote distributiecentra worden onder meer door de retailers en online shops zoals Primark, Action, Lidl en Bol.com gebouwd, maar ook autofabrikant Tesla, fashionketen Michael Kors en logistieke dienst-



In grote magazijnen kan personeel efficiënt worden ingezet, is veel voorraad mogelijk en zijn ladingstromen goed te combineren.

verleners als Rhenus, DB Schenker en Arvato investeren stevig in dit segment, constateert Buck, die het onderzoek deze week heeft gepresenteerd tijdens de vastgoedbeurs Proveda in Amsterdam. Een belangrijke drijfveer voor de

ringen gecombineerd worden met andere ladingstromen. Volgens Buck hebben de 'traditionele' winkelketens met groeiende internetverkoop en de pure online warehousing ook meer ruimte nodig voor de grote voorraad die ze voor

zendingen weer uit te pakken, te inspecteren en weer klaar te maken voor een nieuwe bestelling.'

Kavels

Buck Consultants verwacht een verdere groei van XXL-distributiecentra in Nederland: 'We zitten halverwege dit jaar met 11 nieuwe aangekondigde XXL dc's al op bijna het dubbele van 2014. Uitdaging wordt de komende tijd om in de favoriete regio's voldoende grote kavels op bedrijventerreinen beschikbaar te hebben'. Daarnaast blijft grondprijs een zorg. Volgens Buck liggen de grondprijzen in de regio Venlo bijvoorbeeld veertig tot zestig euro per vierkante meter boven die van buurland Duitsland. 'Dat betekent voor tien hectare grond voor een pand van 70.000 vierkante meter vier tot zes miljoen euro verschil.'

Uitdaging wordt om in de favoriete regio's voldoende kavels te hebben.

grote magazijnen zijn de schaalvoordelen, aldus de consultant. Daardoor kan de allernieuwste kostbare technologie beter worden benut, kan personeel veel efficiënter worden ingezet en kunnen leve-

de instant e-commerce-activiteiten moeten aanhouden.

Daarnaast moet een groot deel van het assortiment weer individueel worden verpakt en verstuurd. 'Veel ruimte is ook nodig om de retour-

AUTOMATISERING

Robot kost logistiek EU 1,5 miljoen banen

FOLKERT NICOLAI

Door de opmars van robots in de logistiek zullen in de eurozone tot wel anderhalf miljoen arbeidsplaatsen voor laaggeschoolden vervallen.

Dat is één van de bevindingen van onderzoeksbureau Roland Berger, dat een rapport schreef onder de titel 'Of Robots and Men in Logistics'. Volgens de onderzoekers is duidelijk dat robotisering voor bedrijven zinvol en onvermijdelijk is. Maar de macro-economische gevolgen van de trend zijn nog onduidelijk.

Volgens de logistieke expert van Roland Berger, Martin Streichfuss, is zeker in de logistiek moeilijk te zeggen of het banenverlies op de

werkvloer van bijvoorbeeld magazijnen wordt gecompenseerd door een grotere toegevoegde waarde of een groei van de export. In de industrie laat zich dat wel voorspellen. Robots zullen vermoedelijk in de logistiek steeds meer worden ingezet voor het stapelen of het juist uit de stapel halen van pallets. Dat zorgt voor een kostenverlaging. Zulke robots zullen steeds beter worden en volgens Roland Berger uiteindelijk een kostenbesparing van 20 tot 40% kunnen opleveren.

Een gemiddeld robotsysteem voor gebruik in de logistiek kost nu iets meer dan een ton. De prijs zal tot 2020 dalen tot onder een ton en steeds meer ondernemers zullen dan vaststellen dat de robot in het eigen bedrijf rendabel inzetbaar is.

SCHIPHOL

Weinig luchtvracht in actieagenda Dijkssma

De nieuwe Actieagenda Schiphol van het kabinet, die staatssecretaris Sharon Dijkssma (Luchtvaart) onlangs presenteerde, is voor de luchtvrachtsector een grote teleurstelling.

Waar is de actie, vragen sommige vrachtmanagers op de luchthaven zich af bij het doorbladeren van het vijftig pagina's tellende beleidsstuk. De actieagenda, die eind van deze maand in de Tweede Kamer wordt behandeld, bevat op luchtvrachtgebied geen nieuwe inzichten of initiatieven. Het verlanglijstje en de zorgen van verladersorganisatie EVO en veilingbedrijf FloraHolland over de beperkte capaciteit op sommige belangrijke vrachtcorridors op Schiphol hebben geen plaats gekre-

gen in het stuk. Ook de koerswijziging van KLM en Martinair op vrachtgebied wordt niet belicht, terwijl die de discussie de laatste twee jaar op en rond Schiphol op vrachtgebied heeft beheerst, met als inzet meer ruimte voor buitenlandse vrachtmaatschappijen nu KLM en Martinair zich grotendeels uit die markt terugtrekken.

De twee pagina's die Dijkssma aan de luchtvrachtsector besteedt, gaan over oude initiatieven zoals Schiphol Smartgate, over snellere afhandelingstrajecten, buitenlandse promotie, overleg met de Douane en flexibele inspectiediensten. Dijkssma wil verder met de branche in 2016 'nadere invulling' geven aan de actiepunten 'die voor de sector de hoogste prioriteit hebben'. JV

KORT

Dijkssma wil onderzoek naar 'giftreinen'

BRABANTROUTE

Staatssecretaris Sharon Dijkssma (Milieu) laat onderzoeken waarom er veel meer treinen met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute rijden dan is toegestaan. Dat zei ze na spoedoverleg met regionale bestuurders in Eindhoven. Het afgelopen jaar reden er op de Brabantroute, die in Noord-Brabant en Limburg ligt, veel meer treinen die gevaarlijke stoffen vervoerden dan wettelijk is toegestaan. Ook in Oost-Nederland werden meer giftige stoffen getransporteerd.

Kerry Logistics koopt Apex Maritime

EXPEDITIE

Kerry Logistics heeft via de overname van de Amerikaanse NVOCC Apex Maritime het expeditienetwerk in de VS sterk uitgebreid. Apex Maritime met hoofdkantoor in San Francisco is een van de grotere spelers in de Amerikaans/Aziatische importmarkt. Het Chinese Kerry Logistics (Hongkong) ziet de acquisitie als een belangrijke verdere stap in de expansie in de mondiale expeditiemarkt.

TNT verdwijnt op 4 juli van de beurs

PAKKETVERVOER

Pakketvervoerder TNT verdwijnt op maandag 4 juli van de beurs in Amsterdam. Op vrijdag 1 juli kan voor het laatst in het aandeel TNT op Euronext worden gehandeld. Het komt in handen



van zijn Amerikaanse branchegenoot FedEx. Die liet vorige maand weten het bod op TNT gestand te doen. Met de overname is een bedrag gemoeid van 4,4 miljard euro. FedEx bezit ruim 95% van de aandelen TNT.

BCTN opent terminal in Roermond

BINNENVAART

Terminaloperator BCTN heeft in Roermond zijn zesde binnenvaart containerterminal in de Benelux geopend. In juli gaat de terminal van start. De terminal is gevestigd op een terrein van drie hectare dat in eigendom is van Kalle en Bakker. Dat bedrijf heeft betoncentrales en is ook actief in de zand- en grindhandel en de overslag van bulk-lading en stukgoed in Limburg, Brabant en Duitsland.

Zwitserland heeft zijn grote spoortunnelprojecten afgerond. Daarmee is planologisch en bouwkundig vakwerk geleverd. Nu moeten de Zwitsers maar afwachten of Duitsland en Italië de beloofde bouwprestaties ook, en een beetje op tijd, leveren. Gebeurt dat niet, dan schiet het met de 'Verkehrsverlagerung' in het Alpenland – van de weg naar de spoorbaan – voorlopig niet op.

Een Zwitsers cadeau aan Europa

GOTTHARD-BASISSPOORTUNNEL Komende jaren moet blijken wat de nieuwe tunnel bijdraagt aan de modal shift

FOLKERT NICOLAI

De opening van de Gotthard-basistunnel, vorige week, was natuurlijk aanleiding om alle superlatieven nog eens uit de kast te trekken. De Zwitsers hebben, binnen de geplande bouwtijd, voor tien miljard euro de langste spoortunnel ter wereld gebouwd. Er kunnen nu veel langere en zwaardere goederentreinen door dit deel van de Alpen razen. Zwitserland heeft niet alleen zichzelf, maar eigenlijk heel Europa een cadeautje gegeven. Want dat de nieuwe tunnel, geheel toegesneden op het moderne 4-meterprofiel van trailers en wissellaadbakken, veel meer verkeer van de weg gaat halen, staat haast wel vast. En daar worden we in Europa allemaal beter van. 'Verkehrsverlagerung' van de weg naar het spoor was van meet af aan het doel van Zwitserland. In dat kader werd in 2001 de Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ingevoerd, de duurste kilometerheffing voor het vrachtverkeer ter wereld. Al veel eerder werden plannen gesmeed voor de aanleg van spoortunnels die een veel geringer stijgingspercentage kennen dan de bestaande. Daardoor wordt vervoer met snellere en zwaardere treinen mogelijk.

Eén van deze grote tunnelprojecten, de Lötschberg-basistunnel, met een lengte van 34,6 kilometer, was eind 2007 al af. Tot de aanleg van de nu officieel geopende Gotthard-basistunnel, die met 57 kilometer nog een stuk langer is, werd in 1992 via een referendum besloten. Van alle Zwitsers stemde destijds 64% vóór.

Maar daarmee is het project nog niet voltooid. Aan Duitse en Italiaanse kant moet nog veel werk worden verzet om de hele route door de Noord-Zuid-corridor geschikt te maken voor het grootschalige vervoer van lading die anders de weg opgaat.

Modeldorp van Europa

De grote Zwitserse tunnels, en zeker de Gotthard, vormen natuurlijk een knap staaltje werk, zowel in de planning als in de uitvoering. 'Zwitserland laat Duitsland er oud uitzien', kopte de krant *Die Welt* jaloers op de dag van de opening. Ga maar na: met de voorbereiding van de Gotthard werd vrijwel tegelijk begonnen als met de nieuwe luchthaven van Berlijn. Terwijl nog volstrekt onduidelijk is wanneer die luchthaven nu eens af zal zijn – en wat de totale kosten zullen worden – ligt de Gotthardtunnel er nu, precies op tijd en voor de ooit geraamde bouwsom.

Die Welt nog even: 'Zwitserland is



Een testrein in de Gotthard-basistunnel, een nieuw traject van 57 kilometer. Foto: Reuters

het modeldorp van Europa, een bewijs dat het niet op omvang alleen aankomt.' De krant wijst er maar even op dat de Duitsers zich nooit in een referendum hebben mogen uitlaten over de Berlijnse luchthaven, maar nu wel mogen opdraaien voor alle meerkosten die van slechte planologie het gevolg zijn.

Rijndal

'Met de bouw van het nieuwe Gotthard-spoor verwezenlijkt Zwitserland een van de grootste milieubeschermingsprojecten van Europa', zegt Alp Transit Gotthard AG, een dochter van de Schweizerische Bundesbahn, die de tunnelaanleg heeft geleid. Dat zeggen de bewoners van het Rijndal Alp Transit echter niet na. Ze vrezen een sterke groei van het spoorvervoer door hun eigen omgeving, aangezogen door de nieuwe tunnel.

Op dit ogenblik rijden er dagelijks ongeveer 180 goederentreinen via de Gotthard door het Alpenmassief, waarvan een belangrijk deel zich ook door het op veel plaatsen smalle Rijndal moet slingeren. Dat worden straks 260 tot 300 goederentreinen, zo wordt voorspeld. In totaal gaan er nu al vijfhonderd treinen door het dal. De spoorbaan, die honderdvijftig jaar geleden al werd aangelegd, is daarop niet berekend. En al te veel voortgang met uitbrei-

ding van dit spoor wordt ook niet gemaakt. De Gotthard zorgt dus wel voor een 'Verlagerung', maar dan eerder een verschuiving van een milieuvraagstuk van de Alpen naar de Rijn.

Het antwoord van de Duitse regering is voorlopig vooral de uitrusting van treinen met zogeheten fluisterremmen. DB Cargo is al begonnen met de inbouw van die dingen, maar het is de omwonenden niet genoeg, mede omdat de langs-

bijvoorbeeld als over de financiering van al deze en dergelijke projecten die in Duitsland nog noodzakelijk zijn om goed op het Zwitserse spoor aan te sluiten.

Rotterdam

Blij met de Gotthard nieuwe stijl zijn uiteraard de grote havens in West-Europa. De spoorroute via Zwitserland is een van de belangrijkste van en naar Italië. Rico Luman, econoom bij ING Economisch Bureau, noemt de tunnel eerder goed voor heel Europa.

De grote zeehavens in het noorden zullen op korte termijn zeker kunnen profiteren van de nieuwe verbinding. Italië is voor een belangrijk deel van zijn in- en uitvoer van containerlading afhankelijk van die noordelijke havens, omdat de havens in de eigen omgeving geen containerschepen kunnen behandelen van de jongste, grootste generatie.

Dat kan in de toekomst natuurlijk veranderen, waarschuwt Luman. Hij wijst er bovendien op dat havens in Italië en de regio eromheen een toenemende rol kunnen gaan spelen in het vervoer van en naar Zuid-Duitsland over zee. Dat is juist een Duitse landstreek waar onder meer Rotterdam zich tot grotere concurrent van de Noord-Duitse havens wil ontwikkelen. Nu gaat nog zowat

de helft van alle Beierse overzeese handel via Hamburg. Anders gezegd: de nieuwe Gotthard biedt niet alleen kansen voor de noordelijke havens, maar kan op termijn ook een bedreiging gaan vormen.

Lange weg

Met de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het spoor hebben de Zwitsers nog een lange weg te gaan. In de wet is vastgelegd dat uiteindelijk slechts 650.000 vrachtauto's per jaar over de weg de tocht door Zwitserland mogen maken. Het zijn er nu echter royaal meer dan een miljoen.

Het spoor heeft de laatste jaren wel heel geleidelijk marktaandeel op de vrachtauto gewonnen. Het aandeel bedroeg vorig jaar 68,6%; twee jaar eerder was dat nog 66,1%. De marktwinst voor het spoor ging echter met flinke subsidies van de overheid gepaard. Over een jaar of vier wil de overheid deze subsidies in heroverweging nemen en dan zal moeten blijken hoe attractief spoorvervoer nu eigenlijk is in vergelijking met het wegvervoer.

Maar eerst wacht het wegvervoer een nieuwe verhoging van de kilometerheffing, om het maar zoveel mogelijk naar de nieuwe Gotthard-spoortunnel te drijven. Het doel is om van de 900.000 vrachtauto's die jaarlijks deze route nemen de helft op de trein te zetten. Dat is zelfs vastgelegd in artikel 84 van de grondwet van de Eidgenossenschaft.

CargoBeamer, een van de aanbieders van systemen voor de horizontale belading van spoorwagens met trailers en wissellaadbakken, vreest dat dit doel moeilijk haalbaar is zonder dat zo'n systeem ook voor het vervoer door Zwitserland wordt gebruikt. Meer dan negen van de tien trailers is namelijk niet 'kraanbaar'. Speciaal voor het Zwitserlandvervoer is CargoBeamer nu een eigen dienst door Zwitserland naar Italië begonnen voor zulk niet verticaal te behandelen materieel. Hetzelfde systeem wordt overigens toegepast in de haven van Calais.

Verstoringen

Sommige spooroperators, zoals het nota bene Zwitserse Hupac, zagen de laatste jaren vooral groei buiten Zwitserland. Bij dit bedrijf nam het niet-alpiene vervoer vorig jaar 6% toe, maar daalde het vervoer door de Alpen.

Dat kwam door de vele vertragingen op het spoor. Nu de Gotthard-basistunnel klaar is en de laatste grote spoorwerken geleidelijk worden afgerond, zal moeten blijken of het met die vele verstoringen voortaan gedaan is.

Rijndal krijgt het extra druk door nieuwe tunnel.

razende treinen ook nog eens langer zullen zijn. Daarom moeten er meer geluidsschermen langs de spoorbaan komen, vinden de 'Bürgerinitiative' die her en der in het Rijndal de kop opsteken. De deelstaat Rijnland-Palts dringt erop aan een alternatieve spoorroute aan te leggen of een bestaand spoor aan te duiden als omleidingsroute. Hierover is nog niets beslist, evenmin

Ten strijde om CO₂-beleid

EUROPA Reders willen Europese Unie dwingen tot gelijktrekken met IMO-beleid

TOBIAS PIEFFERS

De International Chamber of Shipping (ICS) begint een groot-schalige campagne gericht tegen de Europese Unie en haar CO₂-beleid voor schepen.

Met een 'gecoördineerde aanpak van de aangesloten nationale redersorganisaties', waartoe ook de Nederlandse redersvereniging KVNRR behoort, wil de ICS de Europese beleidsmaker 'overhalen' om zijn regelgeving voor de brandstofadministratie gelijk te trekken met die van de International Maritime Organization (IMO). 'De scheepvaart is een mondiale sector die mondiale regels nodig heeft', zegt de nieuwe ICS-voorzitter Esben Poulsson. 'Anders is er chaos.' Zowel de EU als de IMO wil per 2018 het voeren van een brandstofadministratie aan boord van schepen verplicht maken. Doel daarvan is om inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot van schepen en verdere regelgeving ter verduurzaming hierop te baseren, zoals de invoering van een CO₂-tax of bunkerheffing. Hoewel het doel van de EU en IMO hetzelfde is, bevatten de beleidsdocumenten een aantal verschillen. Zo wil de Europese Commissie de gegevens over het brandstofverbruik publiekelijk toegankelijk maken. Dat zal volgens het bestuursorgaan bijdragen aan 'het wegnemen van marktbelemmeringen, zoals een gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstoffefficiëntie van schepen (...)'

De IMO daarentegen wil de data verzamelen in een Ship Fuel Consumption Database waarin de data geanonimiseerd worden zodat er geen inzicht is in het verbruik van specifieke schepen. Dit heeft de voorkeur van de reders. 'Wij vermoeden dat veel niet-EU scheep-



Als het aan de EU ligt worden de gegevens over het brandstofverbruik van schepen openbaar.

vaartnaties sterk tegen de publicatie van commercieel gevoelige informatie door de Europese Commissie zijn', zegt Poulsson. Die commerciële gevoeligheid ligt volgens KVNRR-voorzitter Martin Dorsman in het type data dat de EU wil

schepen. Voor hen kan dat een vertekend beeld opleveren. Als de EU deze koers doorzet kan dat ook voor onze schepen erg lastig worden.' Om de CO₂-uitstoot terug te brengen is die informatie volgens hem ook niet nodig. De IMO wil alleen

een jaar eerder tot de invoering van een brandstofadministratie besloot dan de IMO. Volgens bronnen binnen de EU is het beleid juist bedoeld als pressiemiddel om te komen tot een ambitieus mondiaal akkoord. 'Dat is de meest efficiënte manier om broeikasgassen van de scheepvaart terug te dringen, zeggen ook zij. Als de IMO de brandstofadministratie daadwerkelijk heeft aangenomen – hierover wordt in oktober gestemd – zal de Europese Commissie deze bespreken. Is het plan 'robuust' genoeg dan zal de Commissie haar beleid gelijktrekken. De Commissie wil met vooruitlopend beleid de discussies binnen de IMO versnellen om zo tot een ambitieus werkplan te komen dat in lijn is met de 'well below 2 degrees'-doelstelling van de Klimaatop in Parijs, aldus bronnen binnen de EU.

Dit kan voor onze schepen erg lastig worden.

inzamelen. 'De EU wil niet alleen gegevens over het brandstofverbruik, maar ook over de vervoersprestaties', zegt hij. 'De vraag is hoe je dat gaat meten. De Nederlandse vloot omvat veel stukgoedlading-

data over het brandstofverbruik inzamelen.

Pressiemiddel

Het verschil in beleid is ontstaan doordat de Europese Commissie

LUCHTVRACHT

Chinese investeerder koopt Hahn Airport

JOHN VERSLEIJEN

De onbekende Chinese investeerder Shanghai Yiqian Trading Company wordt de nieuwe eigenaar van de verliesgevende Duitse vrachtluchthaven Hahn Airport.

Eerder waren er al geruchten in de Duitse media dat Chinese investeerders geïnteresseerd waren in de luchthaven, die nauwelijks honderd kilometer ten noordwesten van het grote Frankfurt Airport ligt. Toen ging het om de HNA Group, eigenaar van de Chinese vrachtmatschappij Yangtze River Express, en HNCA, dat nauw gelieerd is aan Cargolux. De laatste partij ontken-

bij mogelijke overnamegesprekken. De deelstaat Rijnland-Palts, voor 82,5 meerderheidsaandeelhouder, heeft alle 320 medewerkers van de luchthaven deze week geïnformeerd over de verkoop. De deelstaat heeft alle aandelen verkocht aan de Chinese koper. Het restant van 17,5% is nog in handen van de deelstaat Hessen. Ook dat aandeel zou naar Shanghai Yiqian gaan.

De Duitse luchthaven verwacht dit jaar te eindigen met een verlies van 16 miljoen euro. De vrachtoverslag kwam vorig jaar mede door het vertrek van Yantze River Express uit op een teleurstellende 80.000 ton. Hahn Airport stond ruim een jaar te koop. Het is nog onduidelijk wat de nieuwe eigenaar met de Duitse vrachtluchthaven wil gaan doen.

VASTGOED

FloraHolland knapt voor 22,5 miljoen op

MELS DEES

FloraHolland gaat het centrale gebouw op het veilingterrein in Aalsmeer herontwikkelen, waardoor medewerkers veiliger en gezonder kunnen werken en de logistieke processen efficiënter verlopen.

Een deel van de ruimtes op het veilingterrein is niet meer van deze tijd. Zo zijn er verouderde, inpandige verlaadruimtes waar vrachtverkeer rijdt en uitlaatgassen worden uitgestoten. FloraHolland wil zorgen voor optimale veiligheid van werknemers en wil dat zij in een gezondere omgeving kunnen werken. Deze verlaadhallen worden daarom gerenoveerd en vrijgemaakt van

vrachtautoverkeer. Ook worden gebouwdelen met asbestdaken, een technisch afgeschreven koelcel en veilingtribunes die niet meer in gebruik zijn, opgeruimd. Door deze aanpassingen zullen logistieke processen efficiënter verlopen. Door het economisch herstel heeft FloraHolland de afgelopen tijd meer ruimtes op het terrein kunnen verhuren aan bijvoorbeeld exporteurs. Toch is er ook een deel dat moeilijk te verhuren is, omdat zogeheten dockboards ontbreken. Momenteel is er veel vraag naar ruimtes met dockboards. Om daarin te voorzien, gaat FloraHolland 14.000 m² omvormen tot verhuurbare dockboardruimte. Verder verkleint FloraHolland haar vastgoed met 13.000 m².

KORT

Gebrüder Weiss rijdt op Iran

WEGVERVOER

De Oostenrijkse transportonderneming Gebrüder Weiss breidt zijn netwerk richting het Midden-Oosten uit met wekelijkse diensten tussen Sofia en Teheran. Dagelijks zullen trucks uit Maria-Lanzendorf (Oostenrijk) en Dunaharaszti (Hongarije) lading naar Sofia brengen. Goederen met eindbestemming Iran zullen daar vervolgens gebundeld worden. Voor de meer fijnmazige distributie vanuit Teheran werkt Weiss samen met de Iraanse firma Iran Europe.

Wilhelminakanaal 70 miljoen duurder

VERBREDING

De verbreding en verdieping van het Wilhelminakanaal bij Tilburg gaat 70 miljoen euro extra kosten. Het geld is nodig voor de aanpassing van een sluis bij de wijk Reeshof. De gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant moeten elk 11 miljoen euro betalen, het Rijk de rest. De aanpassingen aan het kanaal en de sluis zijn nodig om grote containerschepen naar Tilburg te laten varen.

Schultz wil duurzame infrastructuur

ENERGIENEUTRAAL

De infrastructuur van ons land moet duurzaam worden. Nieuwe bruggen en sluisen moeten hun eigen energie gaan opwekken en er komen meer windmolens. Minister Melanie Schultz



(Infrastructuur) wil dit doel over veertien jaar bereikt hebben. 'Tot 2030 willen we alles wat we doen bij Rijkswaterstaat aan wegen en bruggen zodanig aanpakken of opknappen dat het energieneutraal wordt.'

Belgische truckmarkt: iets minder groei

WEGVERVOER

Ook in mei zijn in België meer nieuwe vrachtauto's geregistreerd dan in dezelfde maand vorig jaar. Maar het groeitempo van de vrachtautomarkt lijkt wel wat af te nemen. Dat blijkt uit cijfers van Febiac, de Belgische 'RAI'. Er werden in mei 7,6% meer vrachtauto's zwaarder dan 16 ton afgezet. In totaal groeide de afzet in dat segment dit jaar met 25% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar.

CONTAINERVAART

Schuldeisers HMM krijgen belangen

TOBIAS PIEFFERS

De Korea Development Bank en andere schuldeisers worden aandeelhouder van Hyundai Merchant Marine (HMM) als onderdeel van een schuldenaanpak.

Om dat mogelijk te maken worden de belangen van zusterondernemingen Hyundai Elevator (17,51%) en Hyundai Global (1,77%) en van Hyundai Group-voorzitter Hyun Jeong-eun (1,65%) gereduceerd tot een gezamenlijk belang van 3,65%. Het betreft een harde sanering; het drietal wordt niet voor het verlies gecompenseerd.

De reductie van de belangen van de zusterondernemingen is een voorbereidende stap. HMM wil de helft van zijn aandelen vergeven aan schuldeisers in ruil voor het kwijtschelden van een deel van de schulden. Korea Development Bank (KDB) wordt middels die constructie grootaandeelhouder, maar hoe groot dit belang precies wordt is nog niet bekend. 'We verwachten dat de bedrijfsvoering van HMM onder het systematische management van Korea Development Bank weer gestabiliseerd zal worden', meldt de Koreaanse reder.

Vanwege de 'veelbelovende voorveringen' van de herstructurering verwacht HMM dat het 'slechts een kwestie van tijd' is voordat de reder zich in The Alliance voegt, waarvan de rederij tot nu toe als enige is uitgesloten. The Alliance werd gevormd nadat CMA CGM, Coscon, Evergreen en OOCL overeenkwamen om samen te werken in de Ocean Alliance, waardoor per april 2017 zowel van de G6 als CKYHE-alliantie niets meer zou overblijven.

De rederij maakte eerder al bekend zich aantrekkelijk te willen maken door de aanschaf van megaschepen. 'Als de ruil van schuld naar aandelen

is afgerond, kunnen we aanspraak maken op een financieringsregeling van de overheid (om megaschepen te kopen, red.) omdat onze schuldratio onder de 400% zal komen.' De Koreaanse overheid heeft een fonds van 1,2 miljard dollar opgezet om de Koreaanse reders te helpen in de schaalvergroting. Zonder grote schepen kunnen zij niet meekomen in de markt, is de gedachte daar achter.

HMM bedankt de investeerders voor het nemen van een 'moeilijk besluit'. 'We zullen ons uiterste best doen om de chartertariefonderhandelingen af te ronden en ons bij een alliantie te voegen.'

Chartertarieven

HMM is met 22 buitenlandse scheepseigenaren in gesprek over tariefverlagingen voor de gecharterde schepen, waarvan de Griekse eigenaren Danaos Corporation, Zodiak Maritime en Navios Maritime Partners de meeste schepen leveren. Op 18 mei bleek dat HMM er niet in geslaagd was om de chartertarieven met 28% te verlagen zoals schuldeisers onder leiding van KDB eisten.

De Financial Services Commission zei daarop dat de gesprekken zonder deadline worden voortgezet, ook al kan dit het herstructureringsproces vertragen. Zonder zo'n verlaging is de rederij niet in staat om de operationele resultaten te verbeteren.

De gesprekken lopen sinds die tijd nog steeds en volgens de rederij wordt er vooruitgang geboekt. Voorafgaand aan de maritieme beurs Posidonia 2016 zei Danaos-CEO John Coustas dat een voorwaarde voor tariefverlaging is dat HMM in handen komt van de schuldeisers. Nu dat het geval is kunnen de gesprekken volgens HMM in juni worden afgerond.

JOHN VERSLEIJEN

Hitachi Transport (HTS), Yusen, Hellman en Geodis waren vorig jaar de verrassende winnaars in de mondiale top-25 van luchtvrachtagenten.

De lijst van wereldspelers in de expeditie wordt elk jaar samengesteld door de Amerikaanse vrachtanalist Armstrong & Associates in samenwerking met het blad *Air Cargo World*. Daarbij valt op dat in 2015 vooral het middensegment en niet de absolute top met de prijzen is gaan lopen. Het Duitse Hellmann en het Franse Geodis, hoofdzakelijk bestaande uit het oude TNT Freight Management, zagen het volume circa 10,5% stijgen. Het Japanse duo Yusen Logistics en Hitachi voerde echter de boventoon met respectievelijk 11% en 11,8%. Hitachi behoorde daarnaast met het Duitse familiebedrijf Dachser en het Koreaanse CJ Korea Express, dat recent in verband werd gebracht met een mogelijke overname van Ceva Logistics, tot de nieuwkomers op de lijst.

DHL Global Forwarding (DGF), waarbij Armstrong & Associates gemakshalve ook het luchtvrachtvolume van het zusterbedrijf DHL Supply Chain heeft meegenomen, blijft met 2,1 miljoen ton de absolute marktleider, maar verloor door een dalende tonnage (-7,2%) in 2015 toch marktaandeel aan de concurrentie. Volgens de directie van DGF is dat gevoelig verlies toe te schrijven aan een heroriëntatie van het klantenbestand, waarbij afscheid is genomen van slecht renderende vervoerscontracten die in het verleden wel veel volume opleverden. Ook op omzetgebied werd er door de Duitsers met 8,2% stevig ingeleverd, maar dat geldt voor het gros van de markt.

Kuehne+Nagel (K+N), de grote ri-

HAVENOVERSLAG

APMT verwacht dit jaar nog slechter te presteren dan in 2015

GERT VAN HASKAMP

Het is onduidelijk wanneer het slecht presterende APM Terminals (APMT) weer de weg omhoog vindt. Dit jaar zal de terminaloperator in ieder geval nog slechter presteren dan in 2015.

Dat zegt topman Kim Fejfer van APMT in een interview met het Deense maritieme vakblad *Shippingwatch*.

De traditioneel stabiele haven- en terminaldivisie van de Deense Maersk Group presteert sinds begin 2015 veel slechter dan verwacht. Daar is dit jaar weinig verandering in gekomen. De stuwadoor met het mondiaal hoofdkantoor in Den Haag zag in het eerste kwartaal de

DE 25 GROOTSTE LUCHTVRACHTAGENTEN		
	Luchtvracht tonnage	Vershil
1	DHL Forwarding	2.109.000
2	K+N	1.250.000
3	DB Schenker	1.128.000
4	UPS SCS	935.300
5	Expeditors	872.480
6	Panalpina	836.200
7	Nippon Express	711.354
8	Bolloré Logistics (SDV)	580.000
9	Hellmann	561.240
10	Sinotrans	522.600
11	Kinetsu	478.000
12	CEVA Logistics	451.000
13	Agility	372.700
14	Uti	353.300
15	Yusen	344.000
16	DSV	311.193
17	Geodis	299.032
18	Kerry Logistics	282.200
19	Dachser	275.300
20	NNR	264.068
21	Dimer Express	202.000
22	Hitachi	190.000
23	Damco	180.000
24	Logwin	137.000
25	CH Robinson	115.000
Totaal		13.760.967
		2,2%

Het Duitse Dachser was samen met het Japanse Hitachi en het Koreaanse CJ Korea Express nieuw

jaar deels naar de beurs wordt gebracht, volgt op een derde plaats op de lijst met 1,1 miljoen ton, een lichte stijging van 1,4% vergeleken met 2014.

Behalve DHL waren het Deense Damco en het Duitse Logwin de grote verliezers in de top-25. De twee expediteurs leverden respectievelijk 5,3% en 6,2% in. Panalpina behoorde ook tot het verliezende kamp, maar hield het volumeverlies met 2,5% beperkt. De Zwitserse netwerkexpediteur heeft veel last van de malaise in de olie- en gaswinning, waardoor veel vraag is weggevallen, maar wist ondanks het volumeverlies de winst in 2015 te verhogen

Beurgang

Het Duitse Schenker, dat door de moederholding Deutsche Bahn waarschijnlijk aan het eind van dit

jaar deels naar de beurs wordt gebracht, volgt op een derde plaats op de lijst met 1,1 miljoen ton, een lichte stijging van 1,4% vergeleken met 2014.

Behalve DHL waren het Deense Damco en het Duitse Logwin de grote verliezers in de top-25. De twee expediteurs leverden respectievelijk 5,3% en 6,2% in. Panalpina behoorde ook tot het verliezende kamp, maar hield het volumeverlies met 2,5% beperkt. De Zwitserse netwerkexpediteur heeft veel last van de malaise in de olie- en gaswinning, waardoor veel vraag is weggevallen, maar wist ondanks het volumeverlies de winst in 2015 te verhogen

Ter overname aangeboden

Transportfirma in Oost-Vlaanderen, België

- Bedrijf is middelgroot en gespecialiseerd in hoofdzakelijk containertransport.
- Firma beschikt over een uitstekend klantenbestand.
- Er zijn diverse opties van overname, een volledig ingerichte garage behoort ook tot de mogelijkheden.
- Reden voor overname is dat er geen opvolging beschikbaar is.

Bent u geïnteresseerd, stuur dan een mail naar customerdesk@ntpublishers.nl onder vermelding van 'Brief onder nummer 450'.

de top meeste groei

Forwarding bedreigen

LUCHTVRACHTAGENTEN

Omzet (in mrd.)*	Vershil
29.562	-8,2%
21.100	-9,4%
17.160	-13,6%
8.215	42,7%
6.617	0,8%
6.091	-17%
15.822	-11,7%
3.735	-50,1%
3.987	4,9%
7.314	-2%
2.942	-
6.959	-11,5%
3.907	-9,1%
3.696	-11,6%
3.835	-2,8%
7.574	-12,6%
5.864	-1,6%
2.723	0%
6.116	-
1.638	-
489	-
5.612	-5,2%
2.740	-14,7%
1.175	-21,7%
13.476	-
188.394	-11,5%

* inclusief zeevracht

komer in de mondiale expeditie top-25 Bron: Armstrong & Associates

met een miljoen dollar naar bijna negentig miljoen dollar. In een zwakke markt is dat een aardig staaltje overlevingskunst, aldus

totaal telde Armstrong vorig jaar elf kleine en grote acquisities. 'Dat is het hoogste aantal dat Armstrong in de markt heeft gezien sinds het in

Panalpina behaalde ondanks minder volume en omzet in 2015 meer winst.

Armstrong. Wat ook niet direct blijkt uit de top-25 is dat 2015 het jaar van de overnames in de expeditiewereld was, aldus de analist. In

1999 begon met de mondiale rangschikking van de expediteurs. Daarbij kan de koop van de Nederlandse bloemenexpediteur AirFlo door Pa-

nalpina tot de kleinste worden gerekend. Toch leverde die strategische acquisitie in een nichemarkt Panalpina 40.000 ton aan extra volume op vorig jaar, aldus Armstrong. Andere acquisities waren door de hoge integratiekosten niet direct succesvol of winstgevend. Daar gaan de kosten duidelijk voor de baat uit, aldus de analist.

Westkust

In totaal verscheepten de 25 expediteurs in 2015 bijna veertien miljoen ton luchtvracht, ruim 2,2% meer dan in 2014, blijkt uit de rangschikking van Armstrong & Associates. Een belangrijke verklaring voor die groei moet volgens de consultant niet gezocht worden in een herstel van de markt, maar is meer indirect te vinden bij de stakingen en congestie in de Amerikaanse zeehavens aan de westkust van de VS in het voorjaar van 2015. Daardoor waren verladings meer genoodzaakt gebruik te maken van het vliegtuig en was het mondiale luchtvrachtvolume over het eerste kwartaal van 2015 'kunstmatig' hoog.

De gerealiseerde omzet uit dat luchtvrachtvolume van 188 miljard dollar (-11,5%) liet verder een minder gunstig beeld zien van de koploper van de mondiale expeditie. De meeste expediteurs leverden omzet in vergeleken met 2014, met uitzondering van UPS (42,7%), Hellmann (4,9%) en Expeditors (0,8%). Het grootste omzetverlies kende het Franse Bolloré Logistics (-50,1%), terwijl Panalpina (-17%), Damco (-14,7%), Schenker (-13,6%) en DSV (-12,6%) ook stevig inkomsten inleverden. Waar dat verlies precies aan toe te schrijven is, blijft onduidelijk, maar uit eerdere toelichtingen op de jaarcijfers blijkt dat vooral valutastommelingen, prijsdruk, en dalende brandstofkosten worden gezien als boosdoeners.

MARKTANALYSE

WACD: nog geen lente in luchtvrachtmarkt

De mondiale luchtvrachttonnage is in april met 2,5% gestegen en laat verder dezelfde regionale ontwikkelingen zien als in het eerste kwartaal van dit jaar.

Dat meldt de Nederlandse luchtvrachtconsultant WorldACD (WACD) in de maandelijkse analyse van de mondiale luchtvrachtmarkt. Volgens de analist is de lichte groei van de markt in april vooral niet toe te schrijven aan een herstel van de markt, maar aan het 'ontbreken van een paasweekend' in die maand en het feit dat april vijf vrijdagen telde, waardoor de industriële activiteiten groter waren dan normaal. Volgens de analist is dan ook de lente nog zeker niet aangebroken voor de internationale luchtvrachtmarkt. WorldACD wijst verder Afrika (+6,9%) en Europa (+6,3%) op volumegebied aan als de twee grootste gangmakers over de maand april.

De internationale luchtvaartorganisatie IATA noteerde in haar analyse van de maand april een iets steviger groei van 3,2% van de luchtvrachttonnage en noemt het Midden-Oosten (7,7%) en Europa (6,8%) als de twee belangrijkste groeimarkten, terwijl Afrika en Azië (0,1%) nauwelijks een stijging lieten zien. Latijns-Amerika blijft het zorgen-

kindje van de luchtvrachtsector met een afname van het volume met bijna 6% in april.

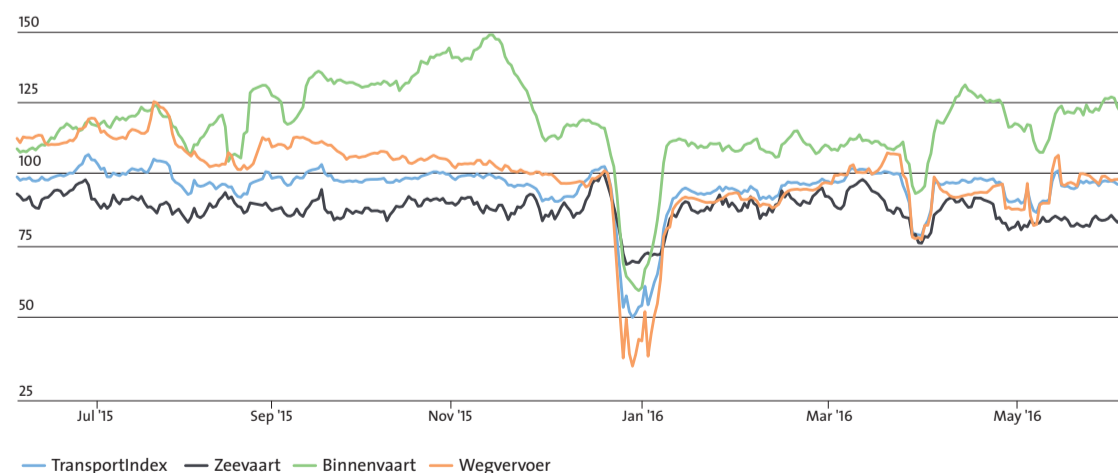
Beladingsgraad

Ondanks de stijgende tonnages zag de IATA in april geen verbetering van de beladingsgraad van de bij de belangenorganisatie aangesloten luchtvaartmaatschappijen. Die bleef door de stijgende belly-capaciteit door nieuwe en grotere passagiersvliegtuigen verder onder druk staan en leverde bij een eindstand van 43,5% bijna 1,5% procentpunten in. Het grootste verlies was hier in Afrika, waar maar een kwart van de beschikbare vrachtruimte uiteindelijk commercieel werd benut. Ook in andere markten, waaronder het Midden-Oosten (-1,3% procentpunt naar 41,8%), was er verlies.

De verrassing in positieve zin was dit keer Europa, aldus de IATA. De airlines wisten daar met 0,5% procentpunt de beladingsgraad voorzichtig weer op te krikken naar bijna 46%, het hoogste niveau van alle regio's. Dat herstel kan liggen aan het voortdurende snijden in de vrachtcapaciteit (maindeck) bij de Europese carriers. Een andere verklaring kan zijn dat de Europese airlines geen geld hebben voor nieuwe passagiersvliegtuigen. **JV**



TRANSPORTINDEX VIERT VIJFDE VERJAARDAG



Tijd voor een jubileum: de Transportindex, die de bedrijvigheid in de Nederlandse transportsector meet, kan nu vijf jaar 'terugkijken'. En waar stond de index op, begin juni 2011? Op welgeteld 89 punten. Dan doen we het nu een stuk beter, met een waarde - afgelopen maandag gemeten - van ruim 99. Twee jaar geleden was dat overigens ruim 120, dus zo geweldig doet het wegvervoer het momenteel ook weer niet. De binnenvaart- en de scheepvaartindices zijn elkaars spiegelbeeld. De eerste stond in 2011 op 71 en is sindsdien gestegen, naar 122 nu. De tweede begon op 102 en moet het nu doen met 89. Komt door de grotere schepen.

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

LOGISTIEK

Nedcargo schrapt de 'verwarrende' namen

De werkmaatschappijen Van Uden Logistics en Eurobrokers (België) gaan vanaf deze maand verder onder de handelsnaam van het moederbedrijf: Nedcargo.

Nedcargo wijst er op dat de naamsverandering geen gevolgen zal hebben voor de Rotterdamse Van Uden Groep. 'Die blijft gewoon actief onder die naam en ook als grootaandeelhouder betrokken bij Nedcargo', stelt de directie.

Nedcargo International is blij met de naamswijziging, die een 'nieuwe fase' voor het bedrijf moet inluiden. 'We zijn de laatste jaren flink gegroeid en hebben veel nieuwe activiteiten ontwikkeld', aldus directeur Diederik Antvelink van Nedcargo. Het bedrijf heeft onlangs

ook een nieuwe Europese strategie uitgestippeld. 'De internationaal makkelijker te onthouden naam Nedcargo past hier uitstekend bij', aldus Antvelink.

Een andere reden voor de naamswijziging was dat de merknaam Van Uden 'verwarring gaf' met andere gelijknamige bedrijven zoals die van aandeelhouder Van Uden Groep. Die holding investeert ook in andere logistieke bedrijven, aldus de directie.

Nedcargo is een specialist in de logistiek van voeding, drank en retail en opereert binnen drie divisies: Logistics (opslag en distributie), Forwarding (expeditie en internationaal transport) en Multimodal (binnenscheepvaart en de exploitatie van binnenvaartterminals). **JV**



‘Rotterdam is onze belangrijkste partner’

HINTERLAND Intensieve samenwerking Rotterdam en Duisburg komt beide havens ten goede

MELS DEES

Vijftig jaar geleden werd het eerste volcontainerschip in Rotterdam gelost, maar ook toen al was de haven voor de meeste containers bepaald geen eindstation.

Sterker nog: zonder grote achterlandhavens zou de positie van de haven aan de Maas lang zo sterk niet zijn. Omgekeerd zou Duisport, de haven van Duisburg, waarschijnlijk niet de grootste binnenhaven van de wereld zijn geworden als het niet nauwe banden onderhield met een zo grote zeehaven als die van Rotterdam. Erich Staake (62) is al achttien jaar CEO van Duisport. Vanuit het hinterland analyseert hij de nautische dynamiek.

300 jaar

‘Jubilea zetten een mens aan het denken. De haven van Duisburg bestaat dit jaar driehonderd jaar, daar staan we uitgebreid bij stil. Wie nu naar buiten kijkt kan zich niet goed voorstellen hoe de directe omgeving, de plaats waar de Roer in de Rijn uitmondt, er toen uitzag. Het opvallende is dat we ons ook niet goed kunnen voorstellen hoe het er hier vijftig jaar geleden uitzag. Ons kantoor is omgeven door containers – en die ladingstroom is precies vijftig jaar geleden in Rotterdam en Bremen op gang gekomen.’ ‘Destijds was de situatie hier wezenlijk anders dan nu. Toen draaide de Montanindustrie, het industriële complex aan mijnen, hoogovens, staalverwerkende industrie, nog op

volle toeren. Duisburg was aan het eind van de jaren 50 nog de rijkste stad van Duitsland – nu is het een van de armste steden van de regio. Het toont wat de uitwerking van een monostructuur kan hebben. Alles was hier georiënteerd op steenkoolmijnen en direct daaraan gerelateerde industrie. Het Roergebied was de motor van de Duitse en Europese economie. Dat is deels veranderd. Het is de logistieke sector die de afgelopen twintig jaar een belangrijke positie in deze regio wist op te bouwen, met onze haven als anker.’

Rotterdam

‘De betekenis van Rotterdam als grootste Europese haven zou niet zo groot zijn zonder het Roergebied, en ook zonder Duisport. En omgekeerd geldt dat natuurlijk ook. Rotterdam is voor ons de belangrijkste partner. Rotterdam heeft een aandeel van ongeveer 20% van de totale containeroverslag in Duisburg. In het maritieme containersegment heeft Rotterdam de leidende positie met een aandeel van 60%. Antwerpen ligt met 30% op plaats 2. In de export zijn beide havens ongeveer even sterk, maar bij de import is Rotterdam vier keer zo groot als Antwerpen. Rotterdam is voor ons ook een zo belangrijke partner, omdat het een uitgebalanceerde verhouding tussen importen en exportvolumes heeft.’

‘Een haven in het achterland moet van de nood een deugd maken. Ik weet nog dat ik bijna twintig jaar geleden voor het eerst potentiële

klanten in Amerika bezocht om onze haven voor te stellen. De reactie was: ‘Duisburg, prachtig, maar hoe komen we daar?’ Daarop moet je een antwoord hebben. Je moet in de supply chain gaan zitten, een efficiënte keten van deur tot deur kunnen aanbieden, kunnen regisseren. We hebben afgelopen jaar 3,6 miljoen teu overgeslagen – meer dan 20% van dat volume controleren we zelf. Daarop oefenen we direct invloed uit. Het zijn onze eigen klanten voor wie we dat doen.’

‘Dat is een groot verschil met Rotterdam, of Antwerpen. Deze havens hebben een ander businessmodel. Dat zijn klassieke port authorities, die voor een groot deel met infrastructuur bezig zijn. En terecht. Maasvlakte 2 bouw je niet zomaar uit de losse pols, dat is een langdurig complex proces, van idee tot realisatie. Rotterdam heeft met de Tweede Maasvlakte qua infrastructuur iets neergezet dat uniek in Europa is. Helaas komt de extra containercapaciteit op een slecht moment. We zullen dit jaar weer geen groei in de containeroverslag kennen. De Hamburg-Le Havre range zal weer teruggaan in volume, daar ben ik zeker van. Er zal echt wel weer een jaar komen waarin we 5% groeien, maar meestal zal groei – als we die al mogen meemaken – beperkt blijven tot 2 tot 3%. Daarop zijn de oorspronkelijke plannen voor de Maasvlakte echter niet gebaseerd.’

‘De rol van de containeroverslag is in Rotterdam heel groot. We mogen niet vergeten dat Rotterdam werke-



lijk unieke nautische specificaties heeft, denk aan diepgang en ontsluiting via de rivieren. Daarbij was ook de aanleg van de Betuweroute een sterke zet. Dat maakt het mogelijk, zoals Rotterdam doet, eisen te stellen aan de inzet van modaliteiten: zoveel procent van de containers moet via het spoor, zoveel procent moet met binnenschepen vervoerd worden.'

Samenwerken

'Juist in dat opzicht zouden Rotterdam en Duisburg nog intensiever samen kunnen werken. Ik begrijp heel goed dat Rotterdam zoekt naar groei en die denkt te vinden in Zuid-Duitsland, waar de positie van Hamburg veel sterker is. Dan kun je natuurlijk shuttles laten rijden en subsidie- en promotieprogramma's optuigen. Maar dat zou volgens mij

Dat gaat langzaam, maar gestaag. Het aantal consumenten neemt immers niet toe en veel markten zijn verzadigd. Je koopt geen drie koelkasten in je huis. Daarnaast weten we dat bijna alles wat in containers vervoerd kan, inmiddels wel gecontaineriseerd is, dus ook daar komt de groei niet van. We zullen eerder verschuivingen zien, maar daar kunnen we wel van profiteren. Bijvoorbeeld als de havens intelligente vervoersconcepten uitrollen.'

'Digitalisering is een proces waar havens continu mee bezig zijn, maar waarin we samen met de partnerhavens nog grote slagen kunnen maken. Verder is het goed de vinger aan de pols te houden als het gaat om nieuwe ontwikkelingen, denk aan de nieuwe zijderoute, of 3D-printing. Ik verwacht niet dat dergelijke innovaties tot fundamentele

Groei in de containeroverslag zal beperkt blijven.

efficiënter kunnen. Het is heel moeilijk spoorshuttles rendabel te maken. Wij hebben hier de mogelijkheid ladingstromen uit verschillende havens te consolideren. Containers uit Rotterdam komen dan samen met onze continentale ladingstromen. Onderschat onze positie niet. Tussen Emmerich en Bazel vind je minstens twintig havens die containers kunnen overslaan, maar toch: elke tweede container wordt hier in Duisburg overgeslagen. We hebben hier grote distributiecentra naartoe gehaald. Vanuit Rotterdams perspectief verlies je met die consolidatie wellicht wat tijd, maar de bezettingsgraad van de treinen wordt beter, waardoor je ook frequenter kunt rijden. Gelukkig zetten we nu pilotprojecten op, samen met Rotterdam.'

'Als we vooruitkijken, zien we dat de industriële productie in de komende decennia in Europa omlaag gaat.

veranderingen in de goederenstromen zullen leiden, in elk geval niet op korte termijn. Maar het is wel heel goed er sturing aan te geven. Bijvoorbeeld door jonge ondernemingen de kans te geven, door als incubator actief te zijn. Doe je dat niet, dan kan er een situatie komen waarin je te laat met ontwikkelingen geconfronteerd wordt en moet je reageren in plaats van er sturing aan te geven. Dat is gevaarlijk.'

Energie

'Fundamenteel is wat we in Duitsland de Energiewende noemen, het afscheid van fossiele brandstoffen. Dat proces is onomkeerbaar en zal gevolgen hebben voor de logistieke sector en zeker voor de goederenstromen tussen de verschillende grote havens – op hetzelfde moment moeten we echter zeggen dat er op dat gebied nog heel veel onduidelijkheid bestaat.'

Hello Tomorrow



Delicatessen verbinden met gastronomie

Een centrale ligging is een groot voordeel bij het bevorderen van de wereldwijde handel in verse delicatessen. Dankzij onze innovatieve koudeketenoplossingen blijft de integriteit van deze producten volledig behouden. Ons voortdurend groeiende netwerk dat 6 continenten omspant en onze ultramoderne Emirates SkyCentral-terminal in Dubai bieden u elke dag en overal toegang tot nieuwe markten en nieuwe kansen.



skycargo.com

Amazon a/d Spree

PAKKETDIENST Online gigant opent verdeelcentrum in Berlijn



Met vijf regionale vervoerders kan Amazon in Berlijn 10.000 zendingen per dag aan. Foto: Amazon

DVZ

Amazon heeft weer een stap gezet op weg naar eigen bezorgservices. Na een testproject in München is nu Berlijn aan de beurt.

De Amerikaanse online retailer Amazon heeft zijn tweede pakketverdeelcentrum in Duitsland in bedrijf genomen. In Berlijn-Tegel ontstaat een logistiek complex van in totaal 15 000 m². Een eerste hal van ongeveer 7000 m² heeft de onlinehandelaar inmiddels betrokken. Vanuit die locatie bouwt Amazon, vergelijkbaar met de in oktober gestarte bezorgdiensten in München, een eigen pakketservice op.

‘We hebben van ons testproject in München veel geleerd’, zegt Bernd Schwenger, Amazons directeur logistics. Terwijl in München zes maanden na de start al same-day-bezorging mogelijk is, zal Amazon dat in Berlijn vooralsnog niet uitrollen. Dat maakt dat de start van de activiteiten in Berlijn in een meer ontspannen atmosfeer plaatsvindt dan vorig jaar in München.

Partners

Net als in Zuid-Duitsland wordt ook in de stad aan de Spree samengewerkt met regionale transportondernemingen, die hun eigen chauffeurs inzetten. De vijf partners zijn AZ Logistik, DRS Postservice, Interkep, Liefery en TVS Autoserv. Amazon schrijft voor welk type vrachtwagens ingezet moet worden en levert zowel de software als de apparatuur voor de navigatie. Amazon voert de regie in het proces, maar de partners leveren trucks en chauffeurs.

Tussen 9 en 11 uur in de ochtend vertrekken de ongeveer 90 vrachtwagens die voor Amazon onderweg zijn en bezorgen hun vracht in Berlijn. De maximale capaciteit ligt op dit moment bij circa 10.000 zendingen per dag. ‘De capaciteit moet stap voor stap opgevoerd worden’, legt Bernd Schwenger uit. Hij voegt eraan toe dat vanuit Tegel niet heel Berlijn beleverd kan worden. ‘Daarvoor is de stad simpelweg te groot.’ Het team van Schwenger concen-



Amazon bezorgt nog niet in heel Berlijn.

treert zich daarom voorlopig op het noordwesten en het centrum van de Duitse hoofdstad. ‘Ons eerste doel is een compleet postcodegebied geheel af te dekken.’

Het distributiecentrum in Berlijn is puur een overslagpunt. ‘s Nachts leveren vrachtwagens vracht aan dat van de grote Europese distributiecentra van Amazon komen. Dit transport wordt verzorgd door XPO Logistics en de Poolse dienstverlener Demotrans.

Elektrowagens

Op dit moment kan Amazon in Berlijn nog niet gebruikmaken van elektrisch aangedreven voertuigen. Er zijn simpelweg geen oplaadpunten in de stad. Vlkbij het

logistieke centrum wordt echter een sterkstroomaansluiting aangelegd, die in juli klaar moet zijn. Minstens 15 elektrovoertuigen, van het type Nissan E-NV200, zullen dan in gebruik genomen worden. Geheel tevreden is de manager overigens niet met de volledig elektrische wagens die op dit moment op de markt zijn. ‘Ze hebben eigenlijk te weinig laadruimte’. Schwenger heeft daarom intensief contact met de verschillende autofabrikanten om de verdere ontwikkeling van elektrovoertuigen een impuls te geven. ‘Ik hoop dat het aanbod toeneemt, zodat we op termijn afscheid kunnen nemen van fossiele brandstoffen in onze vloot.’

Schwenger laat de chauffeurs in Berlijn niet sorteren. De eigen medewerkers van Amazon, op dit moment ongeveer 40 voornamelijk parttimers, zetten de te bezorgen pakketten bij het dok, de chauffeurs hoeven die slechts in de auto te laden en kunnen de weg op.

Afhaalpunten

Amazon oriënteert zich overigens in Duitsland niet alleen op bezorgservices naar de privé-adressen van de klanten, maar ook op het bouwen van afhaalpunten voor pakketten, maar wil dit niet solistisch doen. Schwenger: ‘als we dergelijke afhaalpunten bouwen, dan moeten ze ook open staan voor andere bezorgdiensten.’

Hij kan zich zelfs een samenwerking met partijen als DHL, Hermes en DPD voorstellen. ‘Wanneer klanten hun bestelling af willen halen dan maken we dat graag mogelijk.’

RAAD & RECHT

EPKE SPIJKERMAN
www.boekel.com



Een nieuwe route

Het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden heeft op 14 april een interessante uitspraak gedaan inzake het ontslag van een horecachauffeur.

Het werk van de chauffeur hield in dat hij in een specifieke regio partijen gebruikt vet moest ophalen bij horeca en andere grootverbruikers, waarbij hij zelf dagelijks een dagstaat bijhield waarop hij alle klanten registreerde. Op een gegeven moment viel de werknemer uit in verband met rugklachten. Na zeven maanden werd hij beter gemeld en gaf de werkgever aan dat hij hem geleidelijk aan weer wilde inzetten als horecachauffeur op een voor de werknemer nieuwe route. De werkgever constateerde vervolgens dat de werknemer lang over zijn route deed en heeft hem hier zowel mondeling als schriftelijk op gewezen. Op enig moment heeft de werkgever bedrijfsrecherche ingeschakeld. Uit het door hen opgemaakte rapport bleek dat de werknemer zonder reden langdurig stilstond op parkeerplaatsen, afwijkend veel tijd gebruikte voor het laden en om van de ene klant naar de andere te rijden. De werknemer is vervolgens op non-actief gesteld en de werkgever heeft een ontbindingsverzoek bij de rechter ingediend op grond van verwijtbaar handelen van de werknemer.

De kantonrechter wijst het verzoek tot ontbinding van de arbeidsovereenkomst af. Het gerechtshof sluit zich daar bij aan en overweegt in hoger beroep dat het geschil gaat om een periode van zes werkweken. Dit betreft volgens het hof een relatief korte periode, gelet op het dienstverband vanaf januari 2007. Ook al zou worden vastgesteld dat de werknemer voor zijn eerste rit op de nieuwe route is ingewerkt, dan is die inwerkperiode alsnog uiterst kort geweest. De werkgever dient namelijk rekening te houden met een redelijke periode waarin de werknemer de klanten moet leren kennen en moet ervaren wat de (verkeers)situatie ter plaatse is, alsmede de meest gunstige routes tussen die klanten. Het hof stelt echter ook vast dat niet alle gevallen van langdurige stilstand door de werknemer zijn verklaard, en geeft aan vraagtekens te hebben bij de hoeveelheid tijd die de werknemer zegt nodig te hebben voor eenvoudig administratief werk. Desondanks oordeelt het hof dat onvoldoende is gebleken dat de werknemer welbewust disfunctioneerde. De werknemer had daarom niet verwijtbaar gehandeld. Doordat de werkgever de horecachauffeur slechts één keer schriftelijk heeft gewaarschuwd en hem drie weken later op non-actief heeft gesteld, heeft de werkgever te weinig gedaan om het functioneren van de werknemer in zijn nieuwe regio te verbeteren. De arbeidsovereenkomst wordt daarom niet ontbonden.

Uit het bovenstaande blijkt weer eens dat rechters streng toetsen en terughoudend omgaan met verzoeken om een arbeidsovereenkomst te beëindigen wegens disfunctioneren en dat een werkgever een goed en gedegen dossier moet kunnen overleggen.



Zandhazen op transport

Westers militair materieel dat, al dan niet na missies in oorlogsgebied, aan het eind van de 'economische levensduur' is gekomen, gaat zelden linea recta naar de schroothoop.

Doorgaans vindt het verouderde maar nog functionerende materieel onderdak in een niet-Navoland.

Zo verging het ook 200 vrachtwagens van de Duitse Bundeswehr, die in de Rotterdamse Eemhaven wachten op transport met ro/ro-schip 'Bahri Jazan'. De reis gaat naar Bahrein en Saudi-Arabië, waar de trucks worden ingezet in de wegenbouw.

Foto: Ries van Wendel de Joode



البحري Bahri

GERT VAN HASKAMP

Shortsea rederijen zoeken meer en meer het land op. Concurrentie en politiek dwingen hen multimodaal te werken. 'Maar het gaat er natuurlijk om wat de klanten willen.'

Kustvaart naar land

Of de dienst structureel deel blijft uitmaken van het vervoersaanbod van het Nederlands-IJlandse Samskip is nog onduidelijk. De tests van het eerste transport van snijbloemen en planten tussen Duisburg en Zweden zijn in ieder geval geslaagd. Qua transporttijd blijkt deze dienst een goede concurrent voor het wegvervoer, de uitstoot van CO₂ is met 65% gereduceerd en het railtransport is domweg goedkoper, aldus het eindoordeel van Samskip half april over zijn proef om bloemen en planten met de trein te vervoeren. Samskip, in 1990 opgericht in IJland met het hoofdkantoor in Rotterdam, is een van de voorlopers in het multimodaal vervoer in de shortsea-sector. De vervoerder heeft al jaren geleden een weg ingezet die nu door veel meer van origine shortsea rederijen wordt gevolgd. kustvaarders ontpoppen zich meer en meer tot multimodale vervoerders. 'Wij zien onszelf als een multimodaal vervoerder', zegt Diederick Blom, chief operating officer (COO) van Samskip. 'Wij hebben nog steeds Samskip Shortsea, maar voor een aantal corridors zijn er veel meer mogelijkheden.'

Multimodaal

Samskip heeft zijn bedrijfsstructuur daar ook helemaal op aangepast. Zeker met het overnemen van de laatste aandelen van de Van Dieren-groep vorig jaar augustus heeft het Nederlands-IJlandse concern zijn positie als intermodaal vervoerder versterkt. Samskip Van Dieren heeft een vloot van 450 trailers, 125 megatrailer, 300 vrachtauto's en 275 chassis. Om de doelstelling van multimodale vervoerder nog eens extra kracht bij te zetten heeft Samskip Van Dieren Multimodal zich in januari aangesloten bij de Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV), een internationale vereniging die multimodaal vervoer bevordert.



Ireland / England / Scotland / France

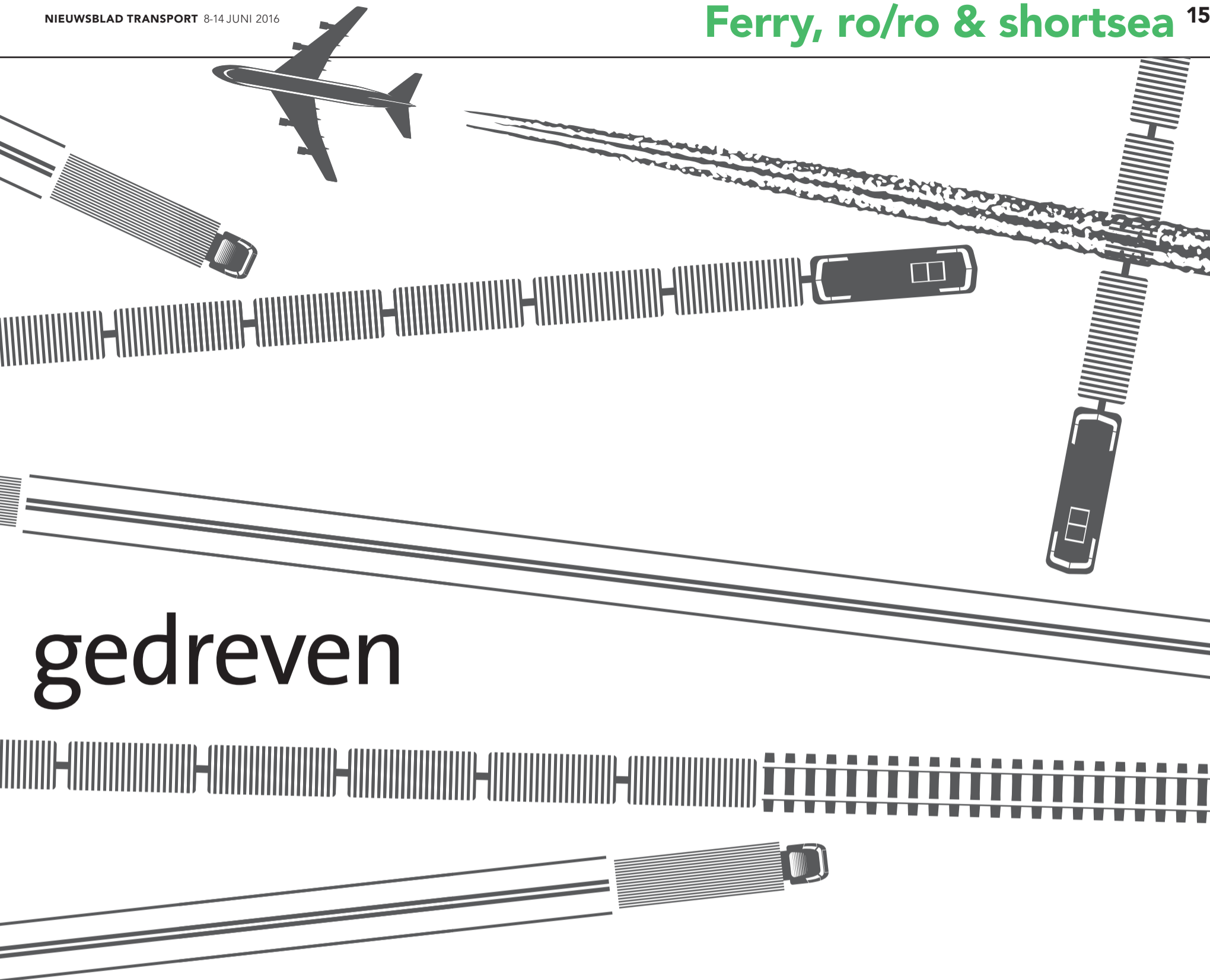
6 x per week	Dublin
3 x per week	Cork
3 x per week	Belfast
1 x per week	Liverpool/Manchester
2 x per week	Liverpool to Dublin v.v.
2 x per week	Liverpool to Belfast v.v.
1 x per week	Liverpool to Greenock v.v.
2 x per week	Felixstowe
1 x per week	Immingham
2 x per week	Teesport
2 x per week	South Shields
3 x per week	Grangemouth
1 x per week	Montoir/Brest/Dunkerque



YOU CAN ALWAYS
COUNT ON US

Postbus 54022
3008 JA Rotterdam
The Netherlands
Phone: +31 (10) 472 08 77
Fax: +31 (10) 472 38 08
Mail: sales@bgf.nl

WWW.BGFREIGHTLINE.COM



gedreven

Het vervoer van bloemen en planten tussen Duisburg en Zweden is er één onderdeel van. Voor deze test werd samengewerkt met de Vereniging van Groothandelaren in Bloemkwekerijproducten (VGB) en exporteur Noviflower. In het kader van GreenCHAINge wordt gezocht naar duurzame multimodale transportoplossingen van bloemen en planten.

Klanten

‘Het gaat natuurlijk om wat de klanten willen’, zegt Blom. ‘Afgelopen vijf jaar zien wij de wensen heel snel veranderen. Het gaat niet meer alleen om kostprijs. Vooral op het gebied van transittijden en duurzaamheid verwachten klanten steeds meer kwaliteit.’

Ook Rob Zuidwijk, hoogleraar transport aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, denkt dat de wensen van transportklanten shortsea-rederijen verplichten meerdere transportmogelijkheden aan te bieden. ‘Voor vervoer over water moet je volume weten te organiseren. Als de klanten meer wensen hebben, zoals snellere transporttijden, dan moet de vervoerder zich aanpassen. Het is slim om een andere modaliteit achter de hand te hebben als het schip minder frequent vaart naar de bestemming in kwestie.’

Zuidwijk verwacht dat die ontwikkeling zich nog veel verder doorzet en dat zelfs multimodaal op termijn niet genoeg meer is. ‘Binnen enkele jaren gaan we waarschijnlijk naar synchromodaal. Daarbij worden verschillende modaliteiten gezamenlijk aangeboden. Het enige dat de vervoerder dan tegen zijn klant zegt: wij zorgen dat het binnen zoveel dagen op de eindbestemming is. De klant worden dus complete deur-tot-deur oplossingen geboden, waarbij de vervoerder de modaliteit zelf bepaalt naar gelang de omstandigheden.’

Dat de markt snel verandert, bleek vorige week toen de Deense feederoperator en shortsea-carrier Unifeeder meldde dat zowel de omzet als de winst in afgelopen

jaar in een duikvlucht naar beneden zijn beland. De omzet van Europa’s grootste kustvaarder daalde van 464 miljoen dollar in 2014 naar 389 miljoen dollar afgelopen jaar. De winst kwam in 2015 uit op een schamele 12,4 miljoen dollar, ruim 60% minder dan het jaar daarvoor. Het statement van het Unifeeder-management bij al deze onheilspellende cijfers was veelzeggend. De shortsea-carriers beconcurreren niet alleen elkaar, maar ook de diepzeereederijen vissen in dezelfde kustvaartvijver. Containercarriers op de oost-westroutes nemen een



Nu de olieprijs zo laag is, wordt het wegvervoer aantrekkelijk.

groot deel van de feeder- en shortsea-vracht op de Noordzee en de Baltische Zee over om de lage vrachttarieven tussen Azië en Europa te compenseren. De verschuivingen in de markt treffen de containervolume’s in het feedervervoer, met name richting Rusland, schrijft het management van Unifeeder.

Concurrentie

‘Als grote containerrederijen meer havens gaan meenemen tegen concurrerende tarieven, dan kan ik me voorstellen dat shortsea volume kwijtraken doordat feederdiensten overbodig worden’, zegt Zuidwijk.

Op het Rotterdamse hoofdkantoor van Samskip maakt de top zich niet zoveel zorgen over de toenemende concurrentie in de kustvaart en het feedertransport. ‘In

shortsea is per definitie veel concurrentie’, relativeert Blom. ‘Nu de olieprijs zo laag is, wordt het wegvervoer aantrekkelijk. Wegvervoerders profiteren van de lage brandstofkosten.’

Europese doelstelling

Blom benadrukt dan ook dat niet alleen de concurrentie Samskip heeft bewogen om steeds meer vervoer over land aan te bieden. Ook de politiek heeft die keuze gestimuleerd, vooral vrachtvervoer over spoor. De Samskip-topman verwijst naar een studie van de Europese Commissie waarin de doelstelling is geformuleerd, dat in 2030 30% van het vrachtverkeer tot 300 kilometer van de weg af moet en in 2050 moet dat 50% zijn. Blom: ‘Dat is nogal wat! Als Brussel die doelstelling echt serieus neemt, komt er dus een hele nieuwe markt bij voor vrachtvervoer over spoor of binnenwater. Dat heeft ons ertoe gebracht om die modaliteiten dus ook uit te breiden.’

De operationele baas van Samskip stelt wel dat de politiek een dergelijke doelstelling niet alleen met de mond moet belijden. ‘Dit is alleen nuttig en mogelijk als infrastructuurle besluiten in de politiek ook gericht zijn op het halen van deze doelstelling’, aldus Blom.

Hoogleraar Zuidwijk twijfelt of alle shortsea-partijen voldoende vet op de botten hebben om de nodige investeringen te kunnen doen, die van hen worden gevraagd. ‘Maar misschien lossen zij dit op door samenwerking te zoeken met bedrijven die actief zijn in andere vervoerssoorten, bijvoorbeeld railvervoerders. Dan zouden ze samen kunnen optrekken.’

Samskip hoeft zich daar geen zorgen over te maken. Het concern wordt niet moe te investeren in de breedte. Het bloemenvervoer over het spoor tussen Duisburg en Zweden is maar één voorbeeld. Voor het vervoer van bederfelijke waar uit Zuid-Europa worden alle modaliteiten al aangeboden, ook heel traditioneel per schip.

CEES VISSER

Het was een zenit voor de Amsterdamse haven: de maiden call (op 29 april) van de 'Höegh Tracer', een van 's werelds grootste ro/ro-schepen. En het blijft niet bij één keer; het megaschip van Höegh Autoliners zal dit jaar nog een paar maal zijn opwachting in de Amsterdamse wateren maken – het staat symbool voor de groeiende aspiraties van de Amsterdamse haven op de ro/ro.

Amsterdamse haven op rolletjes

Michael van Toledo, general manager Holland Cargo Terminal (HCT), laat geen misverstand bestaan over de ambities van HCT op het gebied van ro/ro. Zijn vanuit het Westelijk havengebied van Amsterdam opererende multipurpose terminal, een onderdeel van de Amsterdamse TMA Group, is specialist in de overslag van ro/ro – naast containers, breakbulk en projectlading. Van Toledo: 'Vanaf de eerste dag dat wij ons op de markt begaven, in oktober 2014, maakt ro/ro een significant deel uit van onze commerciële strategie. En dat blijft zo. Die insteek heeft alles te maken met de faciliteiten die wij hebben, en dan doel ik op de ruimte om ro/ro-lading te kunnen accommoderen.' Die ruimte, dat is 55 hectare terrein in combinatie met 1,5 kilometer kade aan diep water, en een spooraansluiting. Volgens Van Toledo heeft acquisitie geresulteerd in een volumestijging van ro/ro-lading. 'Dit jaar zijn al 15.000 auto's via ons terrein overgeslagen. Ook in 2015 hebben wij een aanzienlijke hoeveelheid rollende la-

ding behandeld. Geen auto's – die hebben we pas sinds dit jaar – maar turbines en andere onderdelen voor offshore-windparken. Ook die zijn via ro/ro-schepen binnengekomen en als zodanig gelost. Dus ja, ro/ro is en blijft een belangrijke focus voor ons.'

HCT werkt nauw samen met Koopman Car Terminal (KCT), de grootste speler in de regio op het gebied van ro/ro, in casu vooral (Nissan-)personenauto's. Lou Jedeloo, directeur international business Koopman Logistics Group, waarvan KCT deel uitmaakt, sluit zich van harte aan bij de goednieuwswoorden van Van Toledo. Ook Jedeloo constateert een interessante toename in de business. 'Waren de afgelopen twee jaar nog redelijk stabiel, het eerste halfjaar van 2016 toont een sterke toename in ro/ro. Dat houdt verband met het aantrekken van de automarkt in Noord-West-Europa, of eigenlijk heel Europa. Die is tientallen procenten gestegen. Vooral de vraag naar leaseauto's is gestegen, met als gevolg dat het in de Amsterdamse haven steeds drukker wordt.'

Gevraagd of Van Toledo een overall toename van ro/ro-activiteiten in de Amsterdamse haven ziet, reageert hij



“SHAPING TOGETHER THE BUSINESS OF THE FUTURE”

- From Shanghai to Rotterdam: the landbridge concept 10 years on
- Strategies to deliver opportunities and enhance effectiveness
- Rail freight 4.0: innovation and digitalization for global solutions
- The workforce of the future: digital skills and human capital

22 & 23 JUNE 2016 ROTTERDAM
WWW.GRFC2016.COM



bevestigend. 'Voor ons geldt dat ze ons meer en meer weten te vinden als ze ruimte nodig hebben. Maar je mag inderdaad zeggen dat niet alleen wij, maar alle stuwadoors in de Amsterdamse haven in steeds belangrijkere mate ro/ro-faciliteren.' Van Toledo noemt United Stevedores Amsterdam (USA) Terminal met ro/ro-schepen op West-Afrika en VCK op Scandinavië terwijl ook bij Waterland Terminal veel overslag van rollend materiaal plaatsvindt. Dat is volgens de general manager ook niet zo gek. De Amsterdamse haven is volgens hem zeer geschikt voor het behandelen van ro/ro-ladingen. 'In facilitair opzicht, maar ook gezien de ligging. Ideaal voor de export vanuit het Duitse achterland de wereld in; Mercedes en BMW zitten in

Eerste halfjaar 2016 toont sterke toename in ro/ro.

Zuid-Duitsland. Maar ook de andere kant op, waarbij Amsterdam fungeert als doorvoerhaven voor ro/ro richting Europa. De Amsterdamse haven heeft de potentie om verder uit te groeien tot een belangrijke speler op de Europese en mogelijk wereldwijde ro/ro-markt', besluit Van Toledo.

Kansen

René Finson, directeur Waterland Terminal Amsterdam (WTA), dat al sinds 1985 stuwadoort voor Höegh Autoliners, is iets minder uitgelaten wanneer hem gevraagd wordt naar de ambities van de Amsterdamse haven op het terrein van ro/ro. 'Grofweg een vijfde van de totale lading die over WTA gaat, bestaat uit ro/ro. Dat aandeel is bij ons wat kleiner geworden, maar dat komt doordat stukgoed bij ons is ge-



groeit, terwijl ro/ro stabiel is gebleven.' Om er onmiddellijk aan toe te voegen dat hij niet pessimistisch wil klinken. Finson: 'Natuurlijk liggen er kansen, dat begrijpen we in de Amsterdamse havenregio allemaal. Waarom? Omdat we hier veel ruimte beschikbaar hebben. In specifieke ro/ro-havens zoals Zeebrugge en Bremerhaven treedt regelmatig congestie op. Daarvan is in de Amsterdamse havenregio totaal geen sprake.' Kijkt Finson vooruit, dan ziet ook hij de ro/ro-activiteiten in de Amsterdamse haven eerder toe- dan afnemen. 'Van belang daarvoor is dat de relatie tussen Europa en Rusland ontspant.' Hij licht toe dat de spanning tussen beide economieën de ro/ro-activiteiten negatief beïnvloedt. 'Transshipment-lading, die elders geproduceerd en in Amsterdam gelost en geladen wordt voor de richting Sint-Petersburg in het bijzonder en Rusland in het algemeen, liet een terugval zien. Als dat zich herstelt, dan wordt het nog interessanter. En ja, als wij er een nieuw automerk bijkrijgen, dan krijgt onze ro/ro-overslag helemaal een boost.'

Trend

Een verdere toename van ro/ro-activiteiten klinkt Havenbedrijf Amsterdam goed in de oren. Een woordvoerder van Havenbedrijf Amsterdam laat desgevraagd weten dat de ro/ro-ladingstroom afgelopen jaren een stabiel beeld liet zien, waarbij ro/ro-rederijen in lijndienst Amsterdam bleven bezoeken met een grote diversiteit aan lading. Nissan is de grootste klant met nieuwe personenauto's op KCT. Daarnaast worden veel high & heavy (gehele machines en onderdelen) en bouwmachines overgeslagen, onder andere voor Hitachi. 'Een nieuwe trend die we zagen, was dat projectlading (onder andere gebruikte windmolens en treinen) rollend werd gemaakt op mafi-trailers. Stukgoed- en projectlading voor de offshore-activiteiten en windenergie zijn hierdoor ook ro/ro geworden. De Amsterdamse haven heeft de ruimte, de ambitie én potentie om speler te zijn op de ro/ro-markt met een aantal goed geëquipeerde terminals in ons gebied die zich vooral richten op deze lading.'

De ligging en de faciliteiten van de Amsterdamse haven zijn volgens Van Toledo van HCT ideaal voor een sterkere positie op de ro/ro-markt.

Foto: FleetMon.com



EVERYTHING UNDER CONTROL

Uw vracht is bij ons 24/7 in goede handen. Welke zee we voor u ook bevaren. Daar staat onze meer dan 35 jaar ervaring in het verschepen van containers namelijk garant voor. Daarnaast beschikken we door een uitgekiend netwerk van kantoren en agenten ook nog eens over gedetailleerde kennis van al onze bestemmingen. Inclusief de lokale douaneformaliteiten en regelgeving. Samen met onze moderne containervloot en een doordachte planning zorgt deze ijzersterke combinatie voor een efficiënte, betrouwbare en veelzijdige dienstverlening. Door-to-door, wat uw vracht of bestemming ook is.

easy > scheduled > reliable

www.weclines.com

EUROPEAN CONNECTIONS
AFRICAN CONNECTIONS
MIDDLE EAST CONNECTIONS
CARIBBEAN CONNECTIONS

Albert Plesmanweg 59 | 3088 GB Rotterdam | The Netherlands | T+31 (0)10 491 33 50 | office@nl.weclines.com

Schone 'Berlin' blijft nog wel even buitenbeentje

FOLKERT NICOLAI

Daar was hij dan eindelijk, de 'Berlin'. Vier jaar later dan gepland kon Scandlines zijn nieuwe, hybride veerboot aan het werk zetten in de dienst tussen het Noord-Duitse Rostock en het Deense eiland Zeeland.



Bijzonder aan de 'Berlin' is dat de voortstuwing ervan, evenals die van tweeling-schip 'Copenhagen', hybride is uitgevoerd. Er zitten dieselmotoren in, maar er zijn ook batterijen ingebouwd voor elektrische voortstuwing.

Dat de schepen veel later werden opgeleverd had als oorzaak dat de oorspronkelijke werf, P+S-Werft in Stralsund, in betalingsproblemen kwam. Een andere werf, Fayard in het Deense Munkebo, moest ze vervolgens modificeren, afbouwen en van aandrijving voorzien. Daarmee werd de Europese ferryvloot verrijkt met twee relatief duurzame schepen. Maar het tempo waarin de vloot zich 'vergroent' zint Brussel niet. Het gaat te traag, zo bleek onlangs uit een analyse in opdracht van de commissie TRAN, zeg maar de transportcommissie van het Europees Parlement.

Het aantal ferry's dat wordt afgeleverd met nieuwe voortstuwingssystemen en volledig voldoet aan de geldende milieu-eisen, zogenaamde 'enviro'-schepen, is op de vingers van één hand te tellen, stellen de onderzoekers vast. Wel wordt meer geïnvesteerd in 'scrubbers' om de uitstoot van zwaveldioxide (SOx) terug te brengen tot het maximum dat sinds enige tijd van kracht is op de Noordzee en de Baltische Zee. De ontwikkeling van technologie om bestaande schepen aan de nieuwe eisen aan te passen heeft een hogere vlucht genomen dan verwacht. Maar eigenlijk betekent dit, staat tussen de regels door te lezen, dat de ferry-operators in ons werelddeel te veel vasthouden aan het bestaande.

Moeilijke periode

Dat valt de bedrijfstak misschien ook weer niet al te zwaar aan te rekenen. De ferryvaart heeft een bijzonder moeilijke periode achter de rug. Het onderzoek voor de commissie TRAN erkent dat ook. De economische crisis van 2007/2008 hakte er stevig in, bij een branche die toch al worstelde met marktverlies aan vaste oeververbindingen en met de afschaffing van de belastingvrije verkoop van luxegoederen aan boord in 1997. De cijfers spreken voor zich. In 2006 vervoerden Europese ferry's 718 miljoen passagiers. In het jaar waarin de financiële crisis uitbrak waren dat er al 765 miljoen. In de twee jaren daarna viel het vervoer terug tot 738 miljoen.

Het aantal vervoerde trailers liet een soortgelijke daling zien. In 2006 waren het er ruim 26 miljoen, in de volgende twee jaar iets meer dan 28 miljoen. In 2009 was er een daling naar 26,6 miljoen stuks. Natuurlijk volgde er herstel. Het passagiersaantal liep in het lopende decennium op naar 805 miljoen, terwijl (in 2014) alweer bijna 33 miljoen trailers werden overgezet. Dat gaf de ferryreders in elk geval een beetje lucht om zich opnieuw op de toekomst te kunnen instellen. Dat hebben ze ook gedaan. Er werden routes geschrapt en sommige operators besloten zich in de 'eigen' regio terug te trekken.

De vervoerscijfers waren in die afgelopen perioden zeer uiteenlopend. Op de noordelijke routes was het effect van de crisis niet zo heel hevig. Over het Nauw van Calais bijvoorbeeld werden in 2007 ruim 31,4 miljoen mensen vervoerd. Dat daalde in het jaar erna naar ruim 29 miljoen, maar liep een jaar later al weer op naar 30 miljoen. In 2014 was dit aantal verder gegroeid tot 34 miljoen. Het trailervervoer liet in 2008 door de crisis een daling zien van 3,8 naar nog geen 3 miljoen stuks. Inmiddels zitten we zelfs iets boven de 3,8 miljoen trailers van voor de crisis.

Vloot

Dat is vooral ook te danken aan het snelle herstel van de Britse economie. Het omgekeerde zien we in Griekenland. In de jaren 2008-2013 zag dit land het aantal op binnenlandse routes vervoerde ferry's dalen met 22,6%. Er werden ruim 30% minder auto's op de veerboot gezet. De vloot zelf liet ook een uiteenlopende ontwikkeling zien. De noordelijke vaargebieden (Noordzee en Baltic) verwelkomden extra schepen, maar de Middellandse Zee, goed voor de helft van alle ferrydiensten in Europa, zag de vloot met 12% krimpen. In 2007 telde Europa nog 722 ferry's, in 2012 was hun aantal gedaald tot 671. Wereldwijd daalde in die periode het aantal nieuw afgeleverde ferryschepen met de helft, van 21 in 2008 tot slechts tien in 2014. Er wordt niet meer in extra capaciteit geïnvesteerd, maar vooral in vervanging van oudere schepen.

De afgelopen tijd bracht de ferrywereld onder meer de opening van de Eurotunnel, onder de belangrijke Kanaalroutes door, en van de Øresund-verbinding tussen Denemarken en Zweden. De komende jaren zitten er nog wel enkele van die concurrerende verbindingen in de pijplijn. De belangrijkste is de Fehmarnbelttunnel tussen het Duitse Puttgarden en het Deense Rødby. De vaste-oeververbinding tussen het vasteland van Italië

en Sicilië lijkt overigens even van tafel, evenals drieste plannen voor de ondertunneling van de Straat van Gibraltar.

Terwijl de ferryvaart, met dank ook aan de zeer lage olieprijs van de laatste jaren, de wonden van de crisis likt, zal op termijn de prijs van brandstof onvermijdelijk weer omhooggaan. Het is dus zaak te investeren in schepen met efficiëntere motoren, die bovendien volledig aan de steeds scherpere milieunormen moeten voldoen. Voor de Zuid-Europese ferryvaart komt daar nog bij dat op de Middellandse Zee geleidelijk dezelfde zwavelnormen worden ingevoerd die in het noorden al van kracht zijn.

Miljard subsidie

De Europese Commissie heeft sinds 2008 opgeteld ongeveer een miljard euro subsidie gestoken in projecten waarbij ook de ferryvaart is betrokken. Een deel van dat geld ging naar bevordering van milieuvriendelijker scheepvaart, alternatieve brandstoffen en de daarvoor benodigde infrastructuur, de nieuwbouw van schone schepen en de ontwikkeling van techniek om de milieuprestaties van motoren te verbeteren, zoals de 'retrofit' met scrubbers.

Een ferryoperator heeft vijf mogelijkheden om aan de nieuwe normen te voldoen. Hij kan voortaan 'mariene dieselolie' (mdo) bunkeren, met een ultralage uitstoot van 0,1% SOx, maar die brandstof is duur. Het kostenverschil met gebruikelijke scheepsolie bedraagt 36 tot 50%. Dat prijsverschil is de belangrijkste reden waarom reders toch maar voor scrubbers kiezen om de uitlaatgassen te reinigen. De inbouw van scrubbers is populair, want de onderzoekers die het Europees Parlement aan het werk heeft gezet, spreken inmiddels van zeker tweehonderd bekende inbouwprojecten.

Siemens heeft vijftig routes aangewezen die geschikt zijn voor ferry's op stroom.

De overige drie mogelijkheden zijn overschakelen op LNG, methanol of stroom. Aan dat front is wel beweging, maar de voorspelling dat op termijn duizend schepen op LNG zouden rondvaren kan wat de onderzoekers betreft in de prullenbak. Volledig overschakelen is ook de duurste oplossing. Hybride uitvoering van schepen, zoals de 'Berlin' van hierboven, is per saldo goedkoper. Daarbij komt dat gas op een lage temperatuur moet worden gehouden, waarvoor je dus cryogene of druktanks nodig hebt. Dat probleem is er met methaan niet, maar dat gas is nog vrijwel nergens verkrijgbaar.

Bunkerinstallaties

Daar valt overigens een mouw aan te passen, want Brussel subsidieert de nodige initiatieven om in meer havens bunkerinstallaties voor aardgas aan te leggen. Methaangas zou daar op termijn dus ook verkrijgbaar kunnen zijn. Gas heeft zeker toekomst. Van de 25 'enviro'-ferry's die de laatste vijftien jaar nieuw zijn opgeleverd en die zijn uitgerust met een milieuvriendelijke voortstuwing, worden er 21 aangedreven met LNG, nog eens drie met een combinatie van conventionele brandstof en batterijen en één met motoren die op verschillende brandstoffen werken.

Wordt het wat met elektrische voortstuwing? Ja, zegt Siemens, dat wel vijftig routes heeft aangewezen die geschikt zijn voor ferryschepen met stroomaandrijving. Norled nam een aluminium catamaran in de vaart met batterijen, op een route van drie mijl in Noorwegen. Bij elke stop om te laden en te lossen kunnen de batterijen in enkele minuten tijd weer worden opgeladen. Stroom moet trouwens in de toekomst in alle grotere ferryhavens verkrijgbaar zijn, want walstroom is vrijwel de enige manier om te voorkomen dat veerschepen tijdens het verblijf in de haven de daar geldende zeer strenge zwavelnorm overtreden.

In de verkoop van de 'enviro'-veerschepen zit, met die vijftig nieuwe schepen in anderhalf decennium, dus nog niet veel schot. Gaat dat in zo'n tempo door, dan mag duidelijk zijn dat pas ver in de toekomst alle dik 670 grote Europese veerschepen door duurzame opvolgers zullen zijn vervangen.

De 'Berlin' en de 'Copenhagen' blijven nog wel even buitenbeentjes in het Europese ferryvervoer.

BEDRIJFSNIEUWS



Eigen rijder **Ramon van Dijk** is sinds kort de trotse eigenaar van een gloednieuwe DAF FTG XF 440 in metallic paars. Dagelijks rijdt Van Dijk fruit en groente van telers in het Westland en België naar een internationaal distributiecentrum in Venlo. Per dag legt hij zo'n 550 kilometer af. De groente- en fruitproducten gaan uiteindelijk naar Zwitserland, waar ze in de winkel komen te liggen. Bij dat traject is Van Dijk niet betrokken. Hij vervoert louter tussen teler en distributiecentrum.

Op de daken van negentien sorteercentra van **PostNL** komen zonnepanelen te liggen. Die gaan ruim 40% van het stroomverbruik van de centra afdekken. Per locatie installeert energiebedrijf Eneco 1160 panelen, alles bij elkaar 22.000 stuks. Samen leveren ze 4,8 miljoen kilowattuur aan



groene stroom per jaar, vergelijkbaar met het stroomverbruik van 1500 huishoudens. Het eerste zonnedak van PostNL is in gebruik genomen op het sorteercentrum in Den Hoorn, bij Delft. De rest volgt in de loop van het jaar.

Bij **Tankopslag Verbeke** (TOV) uit het Vlaamse Hemiksem is de spade de grond ingegaan voor de bouw van een nieuw en modern tankpark voor de op- en overslag van vloeibare producten. De uitbreiding bestaat uit zes nieuwe opslagtanks en een laadstation voor vrachtwagens. Het moet zorgen voor een betere veiligheid, efficiëntie en betrouwbaarheid van de locatie. De ingebruikname van de nieuwe tanks staat gepland voor midden volgend jaar. Verbeke is een familiebedrijf in de tankopslag met als core business op- en overslag van verschillende soorten vloeibare producten.

Trailerverhuurder **Heisterkamp** zet zeventig nieuwe koeltrailers in die voldoen aan de GDP-richtlijnen. Deze trailers zijn allemaal voorzien van een Carrier Vector 1550 koelmachine. Ze worden voor de meest uiteenlopende taken ingezet. Daarom moet er een koelmachine in de trailers zitten die van alle markten thuis is en die voor elke inzet dezelfde topprestaties levert. Heisterkamp is een van de weinige bedrijven die klanten een trailer kunnen

bieden die voldoet aan de nieuwe, strenge GDP-Pharma normen. De trailers zijn daarmee geschikt voor het vervoer van medicijnen.

Hans van Malsen uit het Friese Kollum rijdt wekelijks naar Noorwegen. Onlangs nam hij zijn nieuwe Scania Crown Edition R490 LA 6x2 MNB sleepas trekker in gebruik. Een trekker die speciaal voor de soms barre Noorse omstandigheden is geprepareerd. Van Malsen is al twintig jaar actief als eigen rijder. Aanvankelijk begon hij met een volumecombi met werk door heel Europa. Hij rijdt eigenlijk het liefst op Italië, maar de focus verschoof steeds vaker naar Scandinavië en dan



met name Noorwegen. Zo rijdt hij bijvoorbeeld met planten in het adressenwerk, maar ook veel met groenten en fruit. Retour gaat er meestal vis mee, maar dat is een beetje afhankelijk van het seizoen. Het werk is echter veranderd en vooral het toezicht op de aslasten is toegenomen. Voor Van Malsen reden om de trouwe R500 in te ruilen voor een nieuwe trekker. Een exemplaar met een sleepas deze keer, vanwege de aslasten en de extra tractie. Vooral in de wintermaanden is dat in Noorwegen belangrijk. De sleepas werd naar Noors voorbeeld voorzien van 295/60 banden, waardoor ze minder snel aanlopen in gelifte toestand.

Van Duijn Transport heeft het wagenpark uitgebreid met twee Lange Zware Vrachtoertuigen (LZV's). Deze lange voertuigen zullen, vanwege wettelijke beperkingen, alleen ingezet worden voor ritten in het binnenland. Door de sterke groei van het bedrijf groeit ook het wagenpark aanzienlijk. Recentelijk werden er maar liefst vijftien DAF trekkers afgeleverd. Dit zijn de eerste exemplaren van de in



totaal 39 voertuigen die zijn besteld. Eerder dit jaar werden al 20 Schmitz-trailers geleverd, voorzien van multitemp Carrier koelmachines en laadkleppen. Hierdoor zijn de trailers uitstekend geschikt voor vervoer van bloemen, AGF en vlees. Ook op het gebied van huisvesting werden stappen gezet. Zo werd een nieuw pand gerealiseerd naast het bestaande pand in De Lier met meer kantoor- en opslagruimte en elf extra laaddocks.



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

Brussel moet truck zuiniger

MILIEU Bedrijven hebben ingrijpen EU nodig om klimaatdoelen 2030 te halen

FOLKERT NICOLAI

De laatste twintig jaar is aan de brandstofefficiëntie van vrachtauto's weinig veranderd. Verladere en vervoerders vragen van Brussel een strenge standaard, om daar verbetering in te brengen.

De Europese Commissie mag voor haar nieuwe, strenge 'CO₂-standaard' voor vrachtauto's op warme instemming rekenen van het bedrijfsleven. Sterker: bedrijven vragen zelf om een stevige Brusselse stok achter de deur, omdat het anders niet lukt de eigen milieudoelstellingen te halen. Dat blijkt uit een brief die onder meer Ikea, Philips, Nestlé, DB Schenker, Deutsche Post DHL en de supermarktketens Colruyt en Kingfisher aan de Commissie hebben geschreven.

Met deze grote namen achter zich kan de Europese milieucommissaris, Miguel Arias Cañete, zijn voorstellen voor zo'n standaard met een gerust hart voorleggen aan het Europees Parlement en aan de Raad van Ministers. Onder de Europese milieu- en transportministers kan Cañete ook al op steun rekenen, zoals begin deze maand bleek tijdens een bijeenkomst in Amsterdam. Volgende maand denkt de Commissie al een tipje van de sluier over zijn plannen voor schonere brandstoffen en voertuigen op te lichten. Definitieve voorstellen zouden dan volgend jaar ter tafel komen.

In hun brief wijzen de bedrijven erop dat ondanks de steeds strengere Euro-normen het brandstofverbruik van nieuwe vrachtauto's al bijna twee decennia stabiel is gebleven. Europese CO₂-testproce-

dures voor vrachtauto's zijn volgens de 'captains of industry' niet voldoende om in Europa een markt tot stand te brengen voor 'ultrabrandstofefficiënte' trucks. Daarom moet er tegen 2020 een standaard voor de brandstofconsumptie en de CO₂-uitstoot van vrachtauto's van kracht zijn. De ondertekenaars van de brief hebben hier natuurlijk ook een eigen belang bij: niet alleen het milieu wordt ontzien, ook het prijskaartje van brandstof, die nu ruim een derde van alle voertuigkosten opsoupeert, gaat omlaag.

Scherpe doelen

Het wegverkeer in ons werelddeel is op dit moment verantwoordelijk voor één vijfde deel van alle emissies van het broeikasgas kooldioxide (CO₂). Ook al is slechts 5% van dat wegverkeer goederenvervoer in zware vrachtauto's, trucks veroorzaken samen wel een kwart van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot op de weg. Er moet nog een grote inspanning worden geleverd om de klimaatdoelen te halen die de Unie zich voor het jaar 2030 heeft gesteld, laat staan de nog aanzienlijk scherpere doelen die op de klimaatconferentie in Parijs zijn overeengekomen.

En al zijn veel verladende en vervoerende bedrijven vrijwillig begonnen hun CO₂-emissies te verlagen, zonder extra hulp van Brussel komt daarvan onvoldoende terecht. Kortom: de brandstofefficiëntie van vrachtauto's moet omhoog en daar moet Brussel bij helpen, stellen de topmannen van grote verladers en vervoerders, die samen met een aantal vertegenwoordigers van de Europese milieubeweging, maar bijvoorbeeld ook the Prince of Wales's Corporate Leaders Group (CLG), de brief aan de Commissie hebben geschreven.

Petitie

Sommige topmannen deden in feite twee keer mee, want de CLG is een selecte club van topmannen en beleidsmakers onder beschermheer-

schap van de Britse kroonprins, die samen initiatieven nemen voor een duurzamer Europa. Via de handtekening van deze organisatie doen dus in feite nog veel meer bedrijven mee aan de, officieel aan Commissie-voorzitter Jean-Claude Juncker gerichte, petitie. Overigens pleit de groep, die is bijeengebracht door Transport & Environment, de Europese lobby voor schoner wegtransport, ook voor een vernieuwde standaard voor personenwagens.

Efficiency

Nestlé, de Zwitserse gigant in consumptieartikelen, zegt in een notendop waarom het een nieuwe standaard voor vrachtauto's zou omarmen. Het concern werkt met zijn logistieke dienstverleners en andere toeleveranciers aan een reductie van het brandstofverbruik en daarmee de uitstoot van broeikasgassen met 10% in 2020, vergeleken met 2014. Dat gebeurt door effici-

we in Spanje (22%) en in Groot-Brittannië (20%).

Kartel

William Todts, de vrachtdirecteur van de organisatie, noemt dit onderzoeksresultaat niet verrassend. Volgens hem toont het aan dat de meeste vlootbeheerders niet verwachten dat overschakeling van het ene truckmerk op het andere het brandstofverbruik zal drukken. Er is, zegt Todts, al twintig jaar weinig verbeterd aan de brandstofefficiëntie van trucks. Dat komt, aldus nog steeds Todts, doordat de grote vrachtautofabrikanten in Europa tussen 1997 en 2011 gezellig met elkaar in een kartel zaten en samen de introductie tegenhielden van nieuwe technologie om het verbruik en de uitstoot van CO₂ te reduceren. Een aantal grote fabrikanten, namelijk DAF, Iveco, Volkswagen (MAN en Scania), Volvo (Volvo en Renault) en Mercedes Benz, is om die reden

De brandstofefficiëntie van vrachtauto's moet omhoog.

encymaatregelen, zoals het voorkomen van leegrijden en optimale benutting van de transportcapaciteit. Tegen 2020 zullen al die maatregelen inmiddels wel in de praktijk zijn gebracht en wordt het dus tijd voor een nieuwe grote stap.

Nog bij lang niet alle vlootbeheerders in het Europese wegvervoer is de noodzaak van ingrijpende maatregelen kennelijk doorgedrongen. Zo blijkt uit een onderzoek waarvan Transport & Environment onlangs de uitslagen naar buiten bracht, dat in vijf belangrijke Europese transportlanden maar zelden wordt overgestapt op een ander merk truck teneinde de brandstofefficiëntie te verbeteren. Het onderzoek richtte zich op Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Spanje en Polen. In die landen maakte slechts 13% van de vlooteigenaren de overstap, in Frankrijk en Duitsland zelfs maar 3%. De meeste overstappers vinden

onlangs bestraft door de Europese Commissie met naar verluidt de grootste geldboete die de Unie aan het bedrijfsleven heeft opgelegd. Juist ook wegens de geringe geneigdheid van de auto-industrie om het milieuvraagstuk nu eindelijk krachtdadig te lijf te gaan, is volgens Todts een nieuwe, strenge standaard op Europees niveau nodig. De organisatie wijst erop dat de Verenigde Staten en Japan hier al veel verder mee zijn.

Transport hoort, met de bouw en de agrarische sector, tot de sectoren in Europa waarvoor geen verplichte

maken

handel in emissierechten van kracht is. Sectoren als de industrie, waarvoor wel een emissierechtenhandel geldt, moeten tegen 2030 hun emissies met 43% hebben teruggedrongen, vergeleken met de niveaus van 2005. Voor transport geldt een reductiedoelstelling van 'maar' 30%. Dat doel zal naar verwachting dit jaar bindend worden gemaakt. Dat wil zeggen dat lidstaten zich elk afzonderlijk op deze doelstelling vastleggen. Een voorstel hiertoe van de Commissie kan elk ogenblik verschijnen.

Minst duurzame sector

Van de sectoren die niet aan emissierechtenhandel zijn onderworpen, is de transportsector met 34% de grootste. De Commissie heeft aangegeven dat zonder extra actie het niveau van de emissies door het transport tot 2030 ongeveer hetzelfde zou blijven, waarmee deze sector dan dus met kop en schouders boven de andere sectoren zou uitsteken als de minst duurzame in ons werelddeel.

@NTNL

Stijging waterstanden #Rijn voorbij, daling zet in. Naar verwachting vallen uiterwaarden komend weekend droog **@Rijkswaterstaat**

Houd ons YouTube-kanaal in de gaten voor leuke en interessante video's over APM Terminals Rotterdam! #timelapse **@APMTRdam**

Onder indruk van werelds grootste schip dat nu in Rotterdam gebouwd wordt: 382 bij 124 meter. Pioneering Spirit. **@MelanieSvH**

Hakuna matata in de transport en logistiek. Of niet? Lees Wolters blog <http://bit.ly/1WCqMNO> **@STLwerkt**

Mark Rutte komt op eigen initiatief op bedrijfsbezoek. Thema de uitdagingen in transport en logistiek. **@DeWinterLog**

De 2de editie vd #portofantwerp #Havenrun komt eraan. Op 17/9 kan je 15 km lopen langs ongekeerde plekken. Inschrijven va 2/6. Don't be late! **@annikdirkx**

Nieuw callsize record op de Euromax Terminal Rotterdam: ruim 12.200 TEU overgeslagen op de #UASC Barzan **@ECTRotterdam**

#Havenland officieel gestart in sluisgebouw #Kallo. Ontdek haven langs nieuwe #fietsroute <https://t.co/RgSazcAs4D> **@MarcVanPeel**

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 onder andere:

- Haven viert 50-jarig bestaan containerlogistiek in Maassilo
- APM Terminals: 2016 nog slechter dan 2015
- 'Nieuw schema 2M goed voor Rotterdam'
- Rotterdam verliest call in nieuw 2M-netwerk
- Transportbedrijven leggen megaclaim neer bij truckfabrikanten
- Veel mis bij controle vrachtwagenchauffeurs

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



Open platforms

DATA Big data en fleetmanagement winst halen uit informatie delen

'Met de groei van het dataverkeer neemt het aantal vriendelijk verpakte toepassingen toe.'
Foto's: TomTom Telematics

ERIK STROOSMA

Big data zijn het goud van de 21ste eeuw. Die rijkdom delen met derden lijkt niet voor de hand liggend. Toch gebeurt het steeds meer. Data delen is een van de trends die George de Boer van TomTom Telematics waarneemt bij het toepassen van big data voor fleetmanagement.

Als Dagobert Duck in deze eeuw bedacht was, had hij een datacenter in plaats van een geldpakhuis. Big data vertegenwoordigen een enorme waarde en worden daarom wel het nieuwe goud genoemd. Nu ze steeds vaker aan internet verbonden zijn, neemt het belang van voertuigen als databron toe. Bedrijfs- en personenwagens worden computers op wielen en veranderen daardoor in razend interessante dienstenplatforms.

Volgens directeur smart mobility

Carlo van de Weijer van de TU Eindhoven is dat de reden waarom Apple, Google en andere technologiebedrijven zich zo enthousiast op de automarkt storten. Op hun beurt veranderen techbedrijven die reeds in die markt actief waren meer en meer in big data-ondernemingen. Het Nederlandse TomTom, het bedrijf waarvoor Van de Weijer eveneens werkzaam is, is daar een goed voorbeeld van. Minder dan de helft van de omzet haalt de onderneming inmiddels uit de verkoop van de bekende navigatiekastjes. Hun digitale kaarten en diensten op basis van informatiestromen afkomstig van gebruikers van hun hard- en software, zoals het wereldwijd aanbieden van actuele verkeersinformatie, leveren het bedrijf tegenwoordig meer op. Die data ontvangt de onderneming onder meer via de voertuigvolgsystemen en het online platform van de divisie die zich bezighoudt met fleetmanagement en

voertuigtelematica: TomTom Telematics. Eenrichtingsverkeer is het niet, want de gebruikers van die systemen en TomTom's Webfleet-platform profiteren uiteraard zelf ook van de bijvoorbeeld door hen mede samengestelde verkeersinformatie. Zonder connectiviteit geen big data. Op dat punt loopt het wegvervoer sterk voor op het personenverkeer. Volgens George de Boer, international alliance manager bij TomTom Telematics, ligt het aantal personenauto's dat nu connected is tussen de 2 en 3%. 'Bij vrachtwagens is dat, door het gebruik van boordcomputers en black boxes, momenteel 30 à 35% en bij lichte bedrijfs-wagens zit dat tussen de 10 en 15%', aldus De Boer. 'In al die groepen zal het aantal connected voertuigen de komende jaren snel toenemen.'

Efficiëncyslagen

Een harde groei van het percentage aan internet verbonden voertuigen,

met de daaraan gekoppelde toename van datastromen, is een van de drie trends die De Boer ontwaart als het om big data gaat in relatie tot fleetmanagement. De andere twee zijn dat die data vriendelijker verpakt worden voor gebruikers en dat

stel. De lector citylogistiek en e-mobility van de Hogeschool van Amsterdam riep eind vorig jaar in een blog, die hij publiceerde op Logistiek.nl, 2016 al uit tot het jaar van data delen in het transport. Juist in het combineren van informatie-



Door data te delen kan 20% van de vrachtwagens van de weg.

er meer samenwerking komt tussen verschillende partijen op de op fleetmanagement gerichte interfaces. Die laatste komt er in de praktijk op neer dat er meer data geïntegreerd gaan worden.

De door De Boer genoemde trend sluit aan bij de verwachting van onder anderen Walther Ploos van Am-

stel. De concurrentie tussen de West-Europese havens neemt toe, net als de uitdagingen voor de logistiek en de industrie. Hoe bieden we deze het hoofd? En hoe versterken we onze internationale concurrentiepositie? onder meer op het vlak van de voor-

AGENDA

SEMINARIE VLAAMS MARITIEM PLATFORM

14 JUNI

De maritieme sector is van groot belang voor de Vlaamse economie. Kan Vlaanderen een koppositie pakken en een topspeler worden op de internationale markt?

• maritiemplatform.be

UIC GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE

22 EN 23 JUNI

Er moeten nog veel zaken verbeteren voordat het spoorgoederenvervoer echt optimaal kan concurreren met wegtransport en scheepvaart. Daarover gaat deze conferentie.

• grfc2016.com

DAG VAN DE ZEEVARENDE

25 JUNI

Op deze dag kun je kennismaken met de wereld van de zeevarende. Op het STC in Rotterdam zijn verschillende maritieme activiteiten en vertellen zeevarenden wat het is om een zeevarend beroep te hebben.

• maritiemgezinskontakt.nl

OLDTIMER TRUCKSHOW

9 JULI

Ruim 300 oldtimertrucks komen naar Stroe. Ze worden opgesteld op alfabet van eigenaars. Zelfs de allereerste trucks worden verwacht. Met zeldzame merken als Bergmann, Mack, Autocar, Morris en meer.

• ocvtrucks.nl

SCHELDE CONFERENTIE

29 SEPTEMBER

De concurrentie tussen de West-Europese havens neemt toe, net als de uitdagingen voor de logistiek en de industrie. Hoe bieden we deze het hoofd? En hoe versterken we onze internationale concurrentiepositie?

• scheldeconferentie.com



als evangelie

t:



International alliance manager George de Boer van TomTom Telematics. Deze tak van het technologiebedrijf houdt zich bezig met fleetmanagement en voertuigtelematica.

spelbaarheid van het logistieke proces, zou 20% van de vrachtwagens van de weg kunnen. Bij TomTom Telematics zie je die ontwikkeling onder andere terug op fleetmanagement-platform Webfleet. De Boer: 'Bij die SaaS-oplossing (Software-as-a-Service, red.) werken wij met een open platformbenadering. Dat wil zeggen dat wij daar, in de vorm van geïntegreerde apps, ook oplossingen van andere bedrijven op aanbieden. Bedrijven kunnen daar via het appcenter gebruik van maken. Op dit moment worden daar 175 apps van derden op aangeboden, zowel op hardware- als softwaregebied. De samenwerking met partners versterkt het platform en maakt het mogelijk onze klanten beter te bedienen. Open interfaces beschouwen wij dan ook als het evangelie. Van Webfleet maken meer dan 45.000 bedrijven met een wagenpark gebruik. Zij zijn actief in allerlei sectoren. Elke bedrijfstak heeft weer zijn

specifieke wensen als het om wagenparkbeheer en logistieke processen gaat. Door samen te werken met andere partijen kunnen we een completer product aanbieden en ook niches in de markt bedienen.' Overigens betekent open niet dat alle aangesloten partijen ongelimiteerde toegang hebben tot alle data van het platform, benadrukt De Boer. Dit met het oog op veiligheid, altijd een hot item als het om grote hoeveelheden data gaat, bescherming van bedrijfsgevoelige informatie en privacy. 'Om de privacy van gebruikers te beschermen, kunnen bepaalde toepassingen op basis van noodzaak in- en uitgeschakeld worden. Voor die optie wordt nogal eens gekozen als chauffeurs ook privé in hun bedrijfswagen rijden.'

Vriendelijker verpakken
Omdat de apps van andere bedrijven zo'n belangrijk onderdeel van Webfleet vormen, speelt TomTom

Telematics een actieve rol bij het aangaan van nieuwe samenwerkingsverbanden. 'Zo namen we deel aan de Dutch Open Hackathon en houden we start-ups en andere innovatieve initiatieven nauwlettend in de gaten.' Een bedrijf waar TomTom Telematics recent mee samenwerkt is Truck Parking Europe. De app van dit ICT-bedrijf is al een paar jaar beschikbaar en is met 150.000 downloads een van de populairste apps onder Europese vrachtwagenchauffeurs. De app helpt hen in heel Europa bij het vinden van geschikte parkeerplaatsen en geeft informatie over de daar aanwezige faciliteiten. 'Truck Parking Europe is de grootste en meest up-to-date database met parkeerplaatsen in Europa. Wij bieden de app aan als geïntegreerd onderdeel van onze driver terminals. Door die applicatie in één systeem te laten samenwerken met onze reeds bestaande Remaining Driving Time-app wordt informatie over verplichte rusttijden gecombineerd met die over parkeerplaatsen. Dat is een goed voorbeeld van wat ik bedoelde met de trend van het vriendelijker verpakken van data. In plaats van dat je chauffeurs er alleen over wijst dat zij binnenkort moeten rusten, laat je ze via hetzelfde systeem meteen ook zien waar zij dat het beste en op de meest comfortabele manier kunnen doen.'

Eindklant

Met de groei van het dataverkeer in het fleetmanagement ziet De Boer dit soort vriendelijke toepassingen alleen maar toenemen. Volgens hem profiteren daar niet alleen fleetmanagers, planners en chauffeurs van, maar ook de eindklant. Dit komt onder meer tot uiting in de deze week bekendgemaakte samenwerking van TomTom Telematics en Simacan met de online bezorgdienst van Albert Heijn. Start-up Simacan geeft aan dat met hun control tower aankomsttijden accuraat te voorspellen zijn en dat deze ETA's (estimated time of arrival) rechtstreeks gedeeld kunnen worden met betrokken partners. 'De keuze voor Webfleet en de Simacan Control Tower maken het voor Albert Heijn mogelijk klanten heel nauwkeurig aan te geven wanneer hun boodschappen arriveren', aldus De Boer. 'Op vijftien minuten nauwkeurig. Voorheen was dit twee uur of langer. Klanten weten daardoor precies hoe laat zij thuis moeten zijn en hoeven niet meer op de bezorger te wachten.' Chief product officer Martijn Loot van Simacan: 'Deze oplossing biedt niet alleen klanten voordelen, het ontlast ook bezorgers. Zo hebben zij minder stress bij filevorming en kunnen planners in het geval van vertragingen proactief ingrijpen met de gedigitaliseerde herplanning van ons systeem.'

FAILLISSEMENTEN

J.H. Huskens En Zonen
Grathem
Rechtbank Limburg

Elektros
Amsterdam
Rechtbank Amsterdam

Maasdam Transport B.V.
Capelle aan den IJssel
Rechtbank Rotterdam

Matrix Trading B.V.
Rozenburg
Rechtbank Rotterdam

Marco Sjouw Services B.V.
Europoort Rotterdam
Rechtbank Rotterdam

E & W Iii B.V.
Eck en Wiel
Rechtbank Gelderland

Goes Beheer B.V.
De Meern
Rechtbank Midden-Nederland

Mkn Transport B.V.
Kruiningen
Rechtbank Zeeland-West-Brabant

PERSONALIA



KLM-baas **Pieter Elbers** is voor drie jaar benoemd tot lid van de zogeheten raad van bestuurders van IATA, de wereldwijde brancheorganisatie van luchtvaartmaatschappijen. De raad vertegenwoordigt de leden binnen IATA. KLM werd er eerder vertegenwoordigd door voormalig topman Peter Hartman, die tevens voorzitter was van de raad.

Jo Cornu, CEO van de NMBS, heeft de dag van zijn afscheid bekendgemaakt: 31 augustus. De 71-jarige Cornu had zijn vertrek al langer aangekondigd. Door zelf op te stappen kan hij geen aanspraak maken op de riant afscheidspremie. Die regeling leidde in het verleden al tot felle kritiek en discussies bij het vertrek van zijn voorgangers en dat van andere managers van overheidsbedrijven. Federaal transportminister **François Bellot** hoopt dat Cornu nog iets langer blijft om zijn opvolger in te werken. Diens naam is nog niet bekend.



Arthur van Dijk is ook de komende drie jaar voorzitter van TLN. Het bestuur en de ledenraad hebben de voorzitter herbenoemd. Van Dijk volgde in 2013 Alexander Sakkers op als voorzitter van Transport en Logistiek Nederland.

Koopman Logistics Group heeft **Paul Wortelboer** per 1 juni benoemd tot directeur van Koopman Car Terminal in

Amsterdam. Met hem aan het roer wil Koopman Car Terminal zijn positie als allround dienstverlener in de automobielbranche verder versterken. Eerder werkte hij onder andere bij Athlon Car Lease Nederland en Volkswagen Pon Financial Services in leidinggevende functies.



Matthijs Vooijs (41) is sinds 1 mei operationeel directeur van Koninklijke Saan. Hij was tot voor kort manager operations bij een groot beveiligingsbedrijf. Met zijn komst is het managementteam van Saan, dat onder leiding staat van **Rutger Alferink** (algemeen directeur), **Matthijs Vooijs** en **Niels Wouters** (controller), compleet.



Mark en **Julian Remie** zijn door voorlichtingsbureau Rail Cargo verkozen tot de nieuwe Spoor mannen van het Jaar 2016. De broers zijn aandeelhouder van zowel RailRelease als Raillogix; beide in Rotterdam gevestigd. De broers krijgen de eretitel omdat zij met hun bedrijven een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan het verbeteren van de flexibiliteit van het spoorgoederenvervoer, mede dankzij het introduceren van zogeheten spottreinen, waarbij klanten op ad-hocbasis treinen kunnen laten rijden.



nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



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

MANAGING DIRECTOR
michel.schuuring@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job de kruiff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

REDACTIE
redactie@nieuwsbladtransport.nl
rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl
havens, maritiem en spoor
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl
wegvervoer, binnenvaart en economie
john.versteijen@nieuwsbladtransport.nl
luchtvracht en expeditie
tobias.pieffers@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore

VORMGEVING
edward ouwerkerk
barry hage
erik straver
studio@ntpublishers.nl

MANAGER OPERATIONS
frank.van.hal@ntpublishers.nl

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 010 280 10 25
F. 010 280 10 05
verkoop@ntpublishers.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:

010 280 10 16, Fax: 010 280 10 05,
customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

OFFICE MANAGEMENT
T. 010 280 10 00
F. 010 280 10 05

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

DRUK



© 2016 NT Publishers BV. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd, 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

Not down the drone

'Wat hangt mij boven het hoofd, Jules?', vroeg de magazijn-medewerker aan zijn chef. Hij trok zijn stofjas uit en voegde een zoetje toe aan het bekertje kantoor koffie. Ergens in het 'warehouse' was een vaag gezoem te vernemen. Jules aarzelde en bood zijn ondergeschikte een koekje aan. 'Een drone, Henk', schraapte de superieur zijn stem. 'De firma De Wit wil voortaan drones inzetten om de voorraden te tellen en de gegevens in te voeren in ons WMS, het warehouse management system.'

Henk verslikte zich in zijn koffie. Dat was de laatste tien jaar juist zijn werk geweest, sinds hij van de heftruck was afgehaald. Hij poetste zijn brillenglazen op en luisterde naar het zichzelf besturende vliegtuigje, dat in de loods rondcirkelde. 'Dus dat ding gaat mij vervangen?' Jules haalde zijn schouders op. 'De chauffeurs gaan er de komende jaren ook geleidelijk uit, want met autonoom rijdende vrachtauto's hebben we er straks veel minder nodig. Herinner je je juffrouw Nel van de catering nog? Welnee, jij drukt op een knop en vijf minuten later trek je je broodje kroket uit de automaat.'

Juffrouw Nel kon Henk zich nog levendig herinneren. Ze gaf hem altijd een extra schepje aardappelsla en op feestdagen droeg ze een lederen pantalon. De kroketten waren er zeker op vooruitgegaan, maar de kantine niet. 'Wat moet ik nu, Jules, na dertig jaar trouwe dienst? Ik ben achtenvijftig en nog lang niet aan de AOW toe.' Hij zag zich met het bericht van zijn ontslag al naar Trees sukkelen en vervolgens naar het UWV. Maar nu had Jules een verrassing voor hem in petto. 'Het werk wordt intelligenter, Henk', zei hij, nog eens uit de kan bijschenkend. 'Wat dat betreft pas je nog prima in ons beeld.'

De volgende dag werd Henk naar een cursus WMS-nieuwe stijl gestuurd en belast met het toezicht op de drone. 'Je hoeft 'm niet te oliën, dat doen ze wel in de werkplaats', had Jules gezegd. 'Je moet alleen maar controleren of hij zijn werk nauwkeurig doet en of de gegevens in het systeem overeenstemmen met de werkelijkheid.'

Voor Trees waren het verwarrende berichten. 'Ik heb promotie gemaakt', zei Henk, thuisgekomen. 'Schiet je er iets mee op?', vroeg ze achterdochtig. 'Tachtig euro bruto per maand', kon hij melden. 'En geen blaren meer.' Hij besloot de drone juffrouw Nel te noemen.

QUOTE VAN DE WEEK

De IJzeren Rijn heeft zich helaas tot een eindeloos verhaal ontwikkeld.

Michael Groschek, minister van Verkeer van deelstaat Noordrijn-Westfalen, in DVZ.



Nog niet online?

5 weken
voor slechts
€15,-
STOPT AUTOMATISCH

PROEF www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Real life in Mokum

GAME Sabotage fruikt energiedistributie



In The Port Game draait het om de energievoorziening in de Amsterdamse haven.

MELS DEES

Voor wie pretparken zat is, alle festivals heeft bezocht en toch een leuke buitenactiviteit zoekt heeft de haven van Amsterdam deze zomer een 'real life game' in de aanbieding. Vrijdag ging 'The Port Game' van start.

De game gaat over een uitvinder van een revolutionaire machine. 'Deze machine, die wordt bestuurd door een kunstmatige intelligentie, kan energie draadloos distribueren over een groot netwerk. Om nog onbekende redenen heeft de uitvinder de machine gesaboteerd', kunnen we lezen op de speciaal gelanceerde website. Het is ons niet geheel duidelijk in hoeverre bij deze science-fiction nog sprake kan zijn van 'real

life', maar het komt er in elk geval op neer dat de spelers van het spel een code moeten kraken om 'de huidige energiedistributie democratischer te organiseren'. En dat alles binnen 2,5 uur.

De deelnemers staan er overigens niet alleen voor. In teams, van 7 tot maximaal 42 spelers, zoeken zij naar oplossingen zodat de gesaboteerde machine weer gaat draaien. De aanwijzingen zijn verstoep op een bijzondere locatie. Spelers die samenwerken, goed communiceren, creatief zijn en durven, zullen er in slagen om de codes te kraken.

Hotspot

De makers van 'The Port Game' hebben in elk geval hun best gedaan om een avontuur te ontwikkelen waarbij de haven als speelveld dient.

'Door dit spel krijgen de spelers een kijkje in de bijzondere plek die de haven is. Hier komen ladingstromen, mensen en ideeën bij elkaar. Het is op deze logistieke hotspot waar creatieve en innovatieve bedrijven zich vestigen en ontwikkelingen als eerste zichtbaar zijn', klinkt het ronkend.

Energietransitie

Havenbedrijf Amsterdam wil met dit spel een bijdrage leveren aan zijn ambitie om de haven op het gebied van hernieuwbare energie in 2030 tot de top te laten behoren. Dit spel vertelt het verhaal over de energietransitie op een bijzondere en creatieve manier. Als grote energiehaven is energieproductie en -levering een belangrijk thema voor de haven.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

11 juni 1996

Freighterdienst Martinair stopt

In het kader van het terugbrengen van haar vrachtcapaciteit heeft KLM Cargo eind april het contract met Martinair voor een wekelijkse freightervlucht op Singapore niet verlengd. Dat delen desgevraagd woordvoerders van de KLM en Martinair mee. Het gaat bij de dienst om een B747F met een capaciteit van negentig ton. De B747F wordt nu door Martinair op Bangkok inzet, waar de luchtvaartmaatschappij 'in principe twee keer per week op vliegt', aldus een woordvoerder van Martinair.



De KLM zegt verder dat ze de 'mogelijkheid openhoudt' om in het nieuwe winterseizoen alsnog extra vrachtcapaciteit op de route tussen Azië en de VS in de markt te brengen. De maatschappij reageert hier

mee op eerdere mededelingen dat dit jaar geen verdere uitbouw van het vrachtnetwerk zal plaatsvinden. KLM Cargo kondigde vorig jaar al het plan aan voor een vrachtverbinding tussen Maleisië en de westkust van de VS. Destijds werd het voornemen in verband met de dramatische verslechtering van de benuttingsgraad van de vrachtcapaciteit uitgesteld. In tegenstelling tot eerdere berichten van de KLM heeft de luchtvaartmaatschappij haar vrachtvluchten op Dublin niet gestaakt.