



BEDRIJVEN

Aat van der Meer  
(Dachser Benelux)  
bewijst dat groeien in  
crisistijd mogelijk is

6

PROFESSIONELE  
AFHANDELING VAN  
DOUANEZENDINGEN

SNEL  
ACCURAAAT  
KENNIS  
PRIJS  
ROI

**CUSTOMS  
DIRECT.NL**

Conflict Duitse overheid en  
sluiswachters duurt voort

DE KWESTIE

5

Groupagevervoerders  
samen Europa in

DOSSIER

12

1A4 wil in Rotterdam  
schorren en uitzenden

BEDRIJVEN

19

Rusland stelt TIR-maatregel uit

WEGVERVOER

Rusland stelt de eis van een extra financiële borgstelling bij het TIR-vervoer een maand uit tot 14 september. Dit heeft de Europese Commissie uit Moskou vernomen. De Russische douane klaagt dat de staat door malversaties bij het TIR-vervoer veel inkomsten uit invoerrechten en accijnzen zou mislopen. De dienst wil dat binnen het TIR-systeem daarvoor extra dekking wordt geboden. Aanvankelijk zou die maatregel medio augustus ingaan, maar nu is tot uitstel besloten. De Europese Commissie en de internationale wegvervoerorganisatie IRU hebben fel bezwaar tegen de maatregel gemaakt. Volgens hen biedt het bestaande TIR-systeem, met zijn borgen in elk land dat het TIR-verdrag heeft ondertekend, voldoende garanties dat een staat het geld krijgt dat hem toekomt.

LUCHTVERVOER DIEREN SAFE

0,01

Procent van de  
huisdieren die in de VS  
door luchtvaartmaatschappijen worden  
vervoerd, overleven de

vlucht niet of raken gewond. Het te verwaarlozen percentage - een kleine vijftig gevallen op meer dan honderdduizend transporten - heeft het Amerikaanse vakblad Air Cargo World weten te achterhalen. Volgens de Internationale Pet en Animal Transportion Association (IPATA) zijn de fatale incidenten meestal toe te schrijven aan de eigenaars zelf. 'Vaak zijn de honden en katten te oud voor transport of geven de eigenaars de dieren een overdosis aan kalmeringsmiddelen waardoor de bloeddruk te sterk zakt, aldus IPATA.

Triple E eindelijk in Rotterdam

SCHEEPVAART

Het nieuwe grootste containerschip ter wereld, de 'Maersk Mc-Kinney Møller' (18.270 teu), komt vrijdagmiddag aan in Rotterdam. Het nieuwe vlaggenschip van Maersk Line neemt rond het middaguur voor de kust van Rotterdam de loods aan boord die het schip naar de APM Terminal op de Maasvlakte moet brengen. Het schip wordt feestelijk onthaald door 'ship lovers' op 'Slag Maasmond', aan het eind van de Maasvlaktesteg.



Nieuwsblad Transport is ook aanwezig. Kunt u niet ter plekke zijn, volg dan onze berichtgeving online: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/TripleE>.

# Toeslagen luchtvracht stijgen dit najaar fors

**EXTRA INKOMSTEN** Airlines stappen bij berekenen heffingen af van actueel gewicht

Maatschappijen werken aan een nieuwe manier om de vrachttolteslagen te berekenen. Daardoor zal vanaf dit najaar de totale luchtvrachtprijs voor de verladers aanzienlijk hoger uitvallen.

De plannen worden bevestigd door European Shippers Council (ESC) en een aantal grote expediteurs, die al door luchtvaartmaatschappijen per brief op de hoogte zijn gebracht. Onder meer Lufthansa Cargo en Emirates hebben een mailing doen uitgaan, terwijl elders bronnen Korean en Air France-KLM in verband brengen met de nieuwe toeslagberekening.

Op dit moment berekenen de luchtvaartmaatschappijen de brandstof- en veiligheidstoeslagen op het actuele gewicht van de zending. Vanaf september van dit jaar zouden de airlines de toeslagen willen gaan baseren op het zogeheten 'chargeable' ofwel 'het in rekening te brengen' gewicht. De extra inkomsten zouden de maatschappijen willen gebruiken om de zware verliezen van de afgelopen jaren op luchtvrachtgebied te compenseren.

Vooraf verladers met volumelading worden geconfronteerd met hogere kosten. 'In feite komt het erop neer dat een partij met een kilo tafeltennisballen veel meer betaalt dan een bedrijf dat een kilo dure smartphones verstuurt', zegt een expediteur. Volgens de ESC is er sprake van een 'verkapte tariefsverhoging van 10% of meer'. De luchtvaartmaatschappijen onthouden zich van commentaar. Lufthansa Cargo meldt dat het van de Europese mededingingsautoriteiten verboden is om prijsinformatie te delen anders dan met de



Het transport van volumelading in de luchtvracht wordt vanaf dit najaar door een nieuwe berekeningsmethode bij de toeslagen zeker 10% duurder, zegt de European Shippers Council.

klant. Een zagsman van Air France-KLM zegt dat de overstap naar chargeable hem onbekend is.

Expeditie

Verladers hebben een oproep gedaan aan de expediteurs niet mee te werken aan de nieuwe verhoging, maar een grote expediteur laat weten dat toeslagen niet onder-

handelbaar zijn en kunnen worden opgelegd. Volgens de ESC wordt de opstelling van de expedite door slaggevend. 'Zij kunnen nu laten zien of ze het verkoopbureau zijn van de luchtvaartmaatschappijen of de logistiek dienstverlener van de verlader.'

JOHN VERSLEIJEN  
PAGINA 2: OPINIE

## Nieuwe recordschepen voor CMA CGM

China State Shipbuilding Corp heeft een order ontvangen voor de bouw van drie containerschepen van meer dan 16.000 teu voor oplevering tussen september en december 2015.

Volgens goed ingelichte bronnen werd de bestelling geplaatst door CSSC Shipping uit Hongkong, een dochterbedrijf van de groep dat bij de zusterbedrijven schepen laat bouwen om die daarna voor langere termijn uit te charteren.

Het nieuwe trio zal voor de Franse rederij CMA CGM varen. Twee schepen zullen

worden gebouwd door Jiangnan Changxing Shipyard. Het derde schip zal door Waigaoqiao Shipyard uit Shanghai worden opgeleverd. Die werf specialiseerde zich tot nu toe in de bouw van tankers en bulkschepen en is nu aan zijn eerste grote containerschip toe.

Ontwerp

Hoewel de technische gegevens van de nieuwbouwschepen niet zijn vrijgegeven, wordt aangenomen dat de schepen volgens een Chinees ontwerp gebouwd zullen worden. Het gaat om eenheden die 22 rijen

containers in de breedte bovendecks kunnen laden.

CMA CGM's huidige recordschepen van het type 'CMA CGM Marco Polo' laden bovendecks 21 rijen containers en hebben een capaciteit van 16.020 teu. De Chinese boten kunnen dankzij de extra rij nog 852 containers extra meenemen.

De Franse rederij heeft al drie schepen van 16.020 teu in de vaart en heeft er nu zes van dat formaat in aanbouw. Ook de Zuid-Koreaanse werf Samsung zal in 2015 drie eenheden van 16.000 teu aan de rederij uit Marseille leveren. | STEFAN VERBERCKMOES

**Start in polepositie**

15, 16 & 17/10/2013 • Antwerp expo  
[www.transport-logistics.be](http://www.transport-logistics.be)

TRANSPORT & LOGISTICS

## Nood breekt wetten, ook bij de toeslagen



De luchtvaartmaatschappijen trakteren de verladende wereld dit najaar op een fikse toeslagverhoging, blijkt uit uitgelekte brieven die de vrachtvervoerders hebben verstuurd aan de grote expediteurs.

Door de berekeningsmethode voor de brandstof en securityheffing van 'actuel' naar 'chargeable'

te veranderen, ontkomen de noodlijdende vrachtvervoerders aan lastige tariefsonderhandelingen met de markt. Onderhandelingen waar meestal de airlines het onderspit dolven door de structurele overcapaciteit in de markt.

Toeslagen hebben voor airlines het grote voordeel dat ze per definitie niet onderhandelbaar zijn en daarmee kunnen de luchtvaartmaatschappijen de inkomsten uit luchtvracht, die al jaren onder druk staan, per september fors opkrikken. De expediteur en de verlader staan prijstechnisch even schaaakmat en hebben het heffingdictaat maar te slikken. Niet goed voor de relatie, maar wel effectief.

Dat de meeste luchtvaartmaatschappijen de inkomsten uit vracht moeten verhogen, is duidelijk en valt ook te rechtvaardigen. De vervoerders moeten opdraaien voor dure vrachtliegtuigen, hoge brandstofkosten en een intercontinentaal netwerk. Dat ze al jarenlang als industrietak geen winst meer weten te behalen, Lufthansa Cargo en Atlas Air zijn uitzonderingen op de regel, toont aan dat er iets structureel mis is met het verdienmodel van de maatschappijen op vrachtgebied.

De expediteurs en verladers hebben al jaren geen boodschap aan de hoge financiële nood bij de airlines en het feit dat een aantal al het loodje heeft moeten leggen en een aantal tot op het bot is gesaneerd. Nog steeds geldt de wet van de laagste prijs in de markt, ofschoon daar gezien de beladingsgraad niet meer tegen valt te vliegen. De afgelopen jaren hebben de verladers roofofbouw gepleegd ten koste van de airlines.

Veel luchtvrachtvervoerders staan nu dan ook met de rug tegen muur: of ze stappen uit de sector, staken de vrachtluchten zoals JAL heeft gedaan of kijken naar nieuwe inkomstenbronnen. De nood is zo groot dat daarbij geen enkel middel meer wordt geschuwd zoals de geplande overstap van actuel gewicht naar chargeable gewicht bij de toeslagen laat zien.

De verladers hebben gelijk dat de luchtvaartmaatschappijen daarbij een loopje nemen met de essentie van de toeslagen, namelijk bedoeld als tijdelijke vergoeding voor sterk gestegen brandstof en securitykosten. Dat de beveiliging van een kilo pingpongbal meer moet kosten dan de beveiliging van de een kilo smartphones valt ook niet echt uit te leggen. Ook hier hebben de verladers een punt, maar het gaat al lang niet meer over wie gelijk heeft of krijgt. De meeste vrachtvervoerders vechten om hun bestaan en de verladers zouden daar als gebruiker van de dure vrachtcapaciteit langzamerhand begrip voor moeten tonen.

**JOHN VERSLEIJEN**  
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl

# OPINIE

RENE DE KONING, BIOPORTEUROPE EN IJS GLOBAL

## 'We moeten net als vroeger handel gaan halen'

Expediteur IJS Global heeft met partner Seijgraaf Advisory de farmaceutische lobbygroep BioPortEurope overgenomen van de Amsterdamse Innovatie Motor (AIM). Rene de Koning van IJS Global wordt de nieuwe directeur. 'We moeten als Schiphol en Nederland de markt op en gezondheidszorg is nog steeds een groeimarkt', vindt hij.

**Wat verwachten jullie precies van deze overname?**

Farma laat wereldwijd nog een groei zien van gemiddeld 3 tot 10% en dan ben ik nog heel voorzichtig. Daarnaast waren wij al met Seijgraaf sinds de oprichting van BioPortEurope door AIM in 2010 actief in het project en zagen wij goede mogelijkheden om meer ladingstromen en diensten aan te trekken voor de regio Amsterdam en Nederland.

**Was een overname noodzakelijk?**

AIM stopte met het project dat hoofdzakelijk was gericht op het binnenhalen van Indiase farmaceutische producenten. De subsidie uit de pot Pieken voor de Delta werd ook stopgezet. Wij zochten samen met Seijgraaf naar een commercieel vervolg, anders dreigde BioPort een stille dood te sterven. Het ging ook niet om grote bedragen. Een deel van de input kwam al van Seijgraaf en ons.

**Hoe ziet het vervolg er uit?**

We hebben de naam BioPortEurope ondergebracht in een BV in oprichting met twee aandeelhouders, maar er is ruimte voor andere partners om aan te schuiven en aandelen te verwerven. Doel is om met partners in Nederland een breed dienstenpakket neer te zetten voor farmaceutische producenten buiten Europa. AIM richtte



zich hoofdzakelijk op India maar wij kijken in eerste instantie naar de VS, waar een groot aantal belangrijke partijen business in Europa willen ontplooiën, maar logistiek, financieel, douanetech-

pakket. Daar begint het allemaal mee. Seijgraaf is voor BioPort dan ook min of meer de voordeur, terwijl wij als IJSGlobal aan de achterkant het logistieke proces kunnen begeleiden. Daarnaast hebben wij met Mazars en de Rabobank twee partijen met veel deskundigheid op het gebied van onder meer financiering. Andere bedrijven kunnen aanschuiven. Voorwaarde is wel dat ze ook met expertise en eigen leads komen en niet meeliften op de klanten en inbreng van anderen. Juist de combinatie maakt Bioport. Als IJS Global alleen hadden wij dat nooit van de grond gekregen. Wat wij kunnen, kunnen in feite 150 bedrijven op Schiphol. Internationaal is het ook uniek. Nergens anders dan in Nederland zijn partijen bereid zo met elkaar samen te werken.

'Wij zijn interessant voor farma-sector door het verleggen van btw-aftocht'

nisch en ook qua verzekeringen in de EU de weg niet kennen. Met onze partners zoals de Rabobank en accountantsbureau Mazars bouwen wij nu aan een zo breed mogelijk geïntegreerd pakket. Nederland is daarbij door het verleggen van de btw-betalingen een interessante gateway voor deze verladers. In farma gaat het al gauw om grote bedragen.

**De logistieke rol van IJS Global is duidelijk, maar wat doet Seijgraaf?**

Seijgraaf is een bijzonder belangrijke schakel omdat het bedrijf in de medische wereld er voor zorgt dat ziektekostenverzekeraars een bepaald medicijn opnemen in hun

**Hoe gaat BioPort in de praktijk werken?**

Binnen de samenwerking blijft iedereen zijn ding doen. BioPort is de paraplu-organisatie, maar de partners sturen bijvoorbeeld de rekeningen rechtstreeks naar de klanten en niet naar BioPort.

**Wanneer is precies de start?**

Ofschoon wij nog in oprichting zijn, hebben wij de eerste klanten al binnengehaald. Dit najaar gaan wij met een roadshow in de VS meer rechtvaardigheid geven aan BioPortEurope. We gaan dan onder meer naar Boston en Minneapolis.

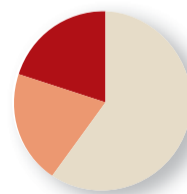
**JOHN VERSLEIJEN**

### POLL

Op [www.nieuwsbladtransport.nl](http://www.nieuwsbladtransport.nl) stemden **505** mensen op de stelling van **7 AUGUSTUS**

### Transportbedrijven zetten chauffeurs aan tot overtreden van rijtijdenregels

**60 %** ■ Inderdaad, dat is vaak bedrijfsbeleid  
**20 %** ■ Nee, overtredingen zijn schuld van de chauffeurs zelf  
**20 %** ■ Het zit anders...



**Naar aanleiding van een dodelijk ongeval bij Charleroi ontstond weer eens discussie over de rij- en rusttijden.**

**Henk vdK.:** Ik zit 38 jaar op de weg en met de huidige rijtijdenwet is niet te werken. Men luistert niet naar mensen uit de praktijk. Als men zich stipt aan de wet houdt, sta je 's middags stil en rij je 's nachts. Ook door wachttijden bij klanten ontkom je er niet aan kleine overtredingen te moeten maken.

**Jaap:** Ik ben erg benieuwd hoe het komt dat veel mensen denken dat dit bedrijfsbeleid is. Het overgrote gedeelte van de transportbedrijven wil zich aan de regels houden. Daarbij komt dat de boetes niet mis zijn. Soms lijkt het echter praktisch niet haalbaar. Lange files, geen parkeerplaatsen, wachttijden op containerterminals waar je niet zomaar afkan...

**A. Hoogendam:** Ik heb geen tijd voor pauze. Tijdens laad- en lostijd wordt de

tachograaf op rust gezet en later bij salaris wordt 1 uur pauze in mindering gebracht.

**Transporteur:** De regelgeving zit dermate onlogisch in elkaar dat je aan kleine overtredingen vaak niet ontkomt. Mijn advies: verzuim de dagelijkse rijtijd naar maximaal 10 uur en verplichte rust naar tenminste 8 aaneengesloten uren en hou op over dat geneuzel over maximaal zoveel per 14 dagen en/of maanden.

**NIEUWE POLL: Komen er ooit schepen die nog veel groter zijn dan de Triple E van Maersk?**

Reageer ook! Deze en alle andere reacties op onze polls kunt u vinden op: [WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL](http://WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL)



### 6 september: GOED NIEUWS

Adverteren? Bel: 010 280 10 25.

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via [www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers](http://www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers)

# Contargo koopt Neuss

**RUHRGEBIED** Verkoop terminal door APM Terminals onderdeel nieuwe achterlandstrategie

**Contargo neemt van APM Terminals de Neuss Intermodal Terminal over. De verkoop door APM maakt deel uit van een nieuwe achterlandstrategie.**

De bedrijven hebben een koopovereenkomst gesloten en werken nu aan de afronding van hun transactie. In het laatste kwartaal van dit jaar moet die rond zijn. Over de prijs die intermodaal vervoerder en terminal operator Contargo voor de trimodale overslagfaciliteit in Neuss, aan de Rijn tegenover Düsseldorf, neertelt, willen partijen geen mededeling doen.

APM Terminals richt zich voortaan in het achterland niet meer op directe eigen investeringen in terminals, maar op samenwerking met strategische partners, zo heeft het bedrijf laten weten. APM Terminals zoekt het niet in het bezit van activa, maar in samenwerking in het achterland om zo de dienstverlening te verbeteren en de efficiëntie van terminals te verhogen, zegt Martijn van Dongen, regionaal directeur inlanddiensten bij het bedrijf.

#### Netwerk

Voor Contargo betekent de overname van de terminal Neuss een nieuwe uitbreiding van het eigen, al zeer grote netwerk. De Contargo-termi-



Contargo kan nu ook de terminal in Neuss aan het eigen netwerk toevoegen.

nals zijn: Basel, Frankfurt-Ost, Frankfurt Höchst, Germersheim, Gustavshafen, Karlsruhe, Koblenz, Ludwigshafen, Mannheim, Prouvy, Koblenz en nu dus Neuss. Met partners wordt samengewerkt bij de terminals in Dortmund, Duisburg, Emmerich, Glauchau, Hof, Ottmarsheim, Pilsen, Sonneberg, Straatsburg en Weil am Rhein.

Een deel van dit terminalnetwerk verwierf Contargo recent door de overname van een aantal continentale activiteiten van het Britse

Wincanton. De integratie van die bedrijfsonderdelen werd eind vorig jaar afgerond.

Onlangs maakte Contargo bekend dat het zich aansluit bij InlandLinks, het platform voor verbindingen tussen Rotterdam en het achterland. Dat betekent ook dat het zijn terminalnetwerk toevoegt aan dat van andere deelnemers aan dit initiatief. Daarmee stijgt de dekking van InlandLinks tot ongeveer de helft van de markt in de Benelux en Duitsland. Het totaal aantal deelnemende

terminals steeg door de toetreding van Contargo tot 53. Contargo is ook een grote aanbieder van intermodaal vervoer, met eigen spoordiensten en binnenvaartdiensten tussen de grote westelijke havens en het Europese achterland. Het onderhoudt verder bargediensdiensten naar Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Diensten zijn er tevens van en naar de Noordwest-Duitse zeehavens. Contargo behandelt op jaarbasis ongeveer 1,7 miljoen teu aan containerlading. De omzet bedroeg vorig jaar 400 miljoen euro.

#### Snelle groei

Met de verwerving van de terminal in Neuss, die Contargo natuurlijk al langer aandeel, speelt het bedrijf in op de sterke groei in de regio Neuss/Düsseldorf. Het is volgens Contargo één van de drukste locaties tussen Duisburg en Koblenz.

De Neuss Intermodal Terminal bestaat nog maar enkele jaren. De terminal werd in 2010 door APM Terminals opgericht als draaischijf in diens Europese netwerk van inlanddiensten. Er worden nu zo'n 100.000 containers per jaar overgeslagen.

Volgens Thijs van den Heuvel, die de leiding heeft bij de terminal in Neuss, is Contargo de juiste partij om de overslag er verder op te voeren.

© FOLKERT NICOLAI

#### TERMINALWISSEL

## Nieuwe klant voor APMT in Zeebrugge

**China Shipping Container Lines (CSCL) heeft besloten om zijn zes schepen uit de AEX7-dienst in Zeebrugge te laten behandelen door APM Terminals (APMT).**

Het eerste schip van de Chinese rederij dat bij APMT zal afmeren, wordt de 'CSCL Star' van 14.074 teu op 3 oktober. Tot die datum worden de schepen van China Shipping nog behandeld door Container Handling Zeebrugge (CHZ).

De terminalwissel komt niet als een verrassing omdat de terminaldivisie van China Shipping eerder dit jaar een belang van 24% in APMT Zeebrugge heeft genomen.

Voor die terminal is de komst van de Chinese carrier een goede zaak, want sinds de stopzetting van de AE9-dienst van Maersk Line in februari, wordt er alleen nog de Verre

Oostendienst AEI van die Deense rederij behandeld.

Toch zal APMT nu niet wekelijks twee grote schepen ontvangen, want de Verre Oostendienst van China Shipping is een gezamenlijke dienst met UASC en CMA CGM. De vier schepen van die twee partners blijven bij CHZ afmeren omdat die terminal een joint venture is van PSA (65%) en CMA CGM (35%).

Eigenlijk krijgt APMT er dus maar een halve dienst bij. De situatie kan wijzigen wanneer CMA CGM volgend jaar met Maersk Line en MSC gezamenlijke diensten gaat verzekeren als lid van het nieuwe P3 Network.

China Shipping en UASC kwamen al overeen dat ze vanaf 2015 samen een Verre Oostendienst zullen onderhouden met nieuwe tonnage van 18.400 teu. | STEFAN VERBERCKMOES



De schepen van CSCL meren tot eind september nog af bij CHZ.

FOTO STEFAN VERBERCKMOES

#### VLAANDEREN

## Steun voor schippers

**Vlaanderen gaat de binnenvaart stimuleren met subsidies voor verladers en compensatie voor schippers, die hinder ondervinden van infrastructurele knelpunten.**

Dat heeft de Vlaamse minister Hilde Crevits bekendgemaakt. Verladers met nieuwe lading voor kleine schepen kunnen een subsidie krijgen van maximaal 200.000 euro in drie jaar. De steun is beperkt tot schepen van 55 bij 7,55 meter, zoals spitsen en kempenaars.

Crevits wil zo de meerkosten ten opzichte van wegvervoer compenseren en verwacht dat de 'binnenvaartsec-

tor van een trafiekverhoging zal genieten'. De steun valt volgens haar binnen de zogenoemde Europese Minimis-regeling. Aanvragen moeten voor 30 september binnen zijn.

De tweede regeling heeft betrekking op het Kanaal Gent-Brugge, de Zeeschelde tussen Gent en Dendermonde en het Vlaamse deel van het kanaal naar Charleroi. Daar moeten kleinere schepen varen dan volgens Crevits wenselijk is omdat de kanalen te ondiep of smal zijn.

Ze wil deze 'missing links' op termijn wegwerken. Tot dat moment zal ze de schippers die last hebben van die knelpunten, compenseren.

#### SPOORVERVOER

## 'Chemelot snel van start'

**Waarschijnlijk gaan in september de eerste containertreinen rijden vanaf de nieuwe Rail Terminal Chemelot (RTC) in het Limburgse Geleen.**

Vervoerders Ewals Intermodal en LKW Walter willen na de zomer shuttlediensten op de Italiaanse bestemmingen Novara en Verona aanbieden. Dit meldt Rail Cargo Information Netherlands op zijn website. De Oostenrijkse terminalbouwer Kunz legt de laatste hand aan de bouw van de nieuwe spoorterminal op het voormalige DSM-terrein. De bouw ging in april van dit jaar van

start. Initiatiefnemers zijn de Limburgse bedrijven Meulenberg Transport en Ewals Intermodal en het Havenbedrijf van Antwerpen.

RTC heeft drie opstelsporen van elk 750 meter lengte. Dankzij een nieuwe portaalkraan, bedraagt de capaciteit van de terminal 50.000 teu/laadeenheden per jaar. Die kan in de toekomst worden uitgebreid met de installatie van een tweede kraan. Volgens de initiatiefnemers hebben grootverladers Sabc en DSM toegezegd gebruik te zullen maken van de nieuwe spoorterminal: 'Daarmee is er voldoende draagvlak en kunnen we een vliegende start maken'.

#### KORT

### Hamburgse reders gaan schepen opkopen

#### SCHEEPVAART

Twee Hamburgse rederijen, E.R. Capital en Schulte Group, hebben een gezamenlijk fonds opgericht dat tweedehands schepen gaat opkopen. Scheepsruimte is momenteel goedkoop. De prijs van een schip ligt nu, afhankelijk van het type, 45 tot 85% onder het niveau van 2008. Het nieuwe fonds heeft de naam Quayside Maritime Partners. Het doel is de schepen met winst van de hand te doen zodra de scheepvaart zich herstelt van de huidige malaise.

### Aanbod logistiek vastgoed gedaald

#### WAREHOUSES

In de eerste helft van dit jaar is het aanbod van logistiek vastgoed in Nederland 7% afgenomen in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Dat blijkt uit cijfers van vastgoedconsultant Dynamis. Begin juli stond ruim 1,1 miljoen vierkante meter aan logis-



tieke panden te huur of te koop. De logistieke vastgoedmarkt ontwikkelt zich dus veel dynamischer dan de meeste andere vastgoedmarkten.

### Scania voert productie vrachtwagens op

#### WEGVERVOER

Na DAF en Volvo verhoogt ook Scania de productie van vrachtwagens. Bij de Zweedse vrachtwagenfabrikant zijn 130 extra arbeidskrachten aangenomen om aan de toenemende vraag aan Euro 6-vrachtwagens te kunnen voldoen. De nieuwe Euro 6-richtlijn gaat begin 2014 in en voor transporteurs is dat een belangrijke reden om het vaak verouderde wagenpark te vernieuwen. Scania heeft de dagelijkse productie opgevoerd naar 135 trucks.

### Duizenden kuikens verbrand in vliegtuig

#### LUCHTVRACHT

Een Antonov 12-vrachtvliegtuig met duizenden kuikens aan boord is vorige week op de luchthaven van Leipzig/Halle in Duitsland in brand gevlogen. Alle dieren, die in dozen zaten, zijn omgekomen. De



zeven bemanningsleden konden zich net op tijd uit de voeten maken. Het toestel kwam uit Stockholm en werd in gereedheid gebracht voor een vlucht naar Oekraïne. Omwonenden hoorden meerdere explosies. Het midden van het toestel is uitgebrand.

# Ceva bouwt schuld fors af

**KWARTAALCIJFERS** Schuldsanering en vervanging van topmanagement wijst op verkoopplannen

Topexpediteur Ceva zag het resultaat over het tweede kwartaal halveren naar 40 miljoen euro door een dalende vraag naar luchtvracht en hoge reorganisatiekosten. Een schuldsanering moet het bedrijf klaarstomen voor de verkoop, aldus analisten.

Ceva werd in het tweede kwartaal van het lopende boekjaar geplaagd door een sterk afnemende omzet in de luchtvracht (-11,7%). Dat leidde ertoe dat de divisie expeditie (Freight Management), het oude EGL, het bedrijfsresultaat bijna zag halveren met 43,6%. De totale omzet van de Amerikaanse dienstverlener met Nederlands hoofdkantoor (Hoofddorp) viel mede door het lagere luchtvrachtaanbod terug met 6,2% naar ruim 1,6 miljard euro.

Ceva Logistics behoort in de mondiale logistiek tot de toptien en is een combinatie van het oude Amerikaanse expeditiebedrijf EGL en het voormalige TNT Logistics. Bij deze laatste activiteit ging het met een lichte omzetsdaling van 1,4% aanzienlijk beter dan bij zusterbedrijf Freight management doordat een einde werd gemaakt aan een aantal weinig rendabele contracten in de logistiek. Het bruto resultaat in de opslag en distributie steeg daardoor met 35%.

Het belangrijkste nieuws in de boeken van Ceva kwam voor rekening van de financiële divisie die de gigantische schuldenlast van 2,5 miljard euro wist te halveren via een herkapitalisering op de financiële markten.

Daardoor is de internationale kredietwaardigheid en de kaspositie van het transportbedrijf verbeterd en lijkt het bedrijf als overnamebuit interessanter te zijn geworden. Juist



Kredietratingbureau Moody's zet vraagtekens bij de 'houdbaarheid' van de financieringsstructuur van Ceva Logistics.

dat laatste is van groot belang voor de Amerikaanse eigenaar Apollo Management. De beleggersgroep zette eind vorig jaar de oude Ceva-topman John Pattulo aan de kant en verving hem door een vertrouweling

nalpina, als hoofd operations het veld ruimen. Matt Ryan, verantwoordelijk voor Noord- en Zuid-Amerika zal volgens analisten in de VS eind augustus vertrekken. Zijn post zou tijdelijk worden overgeno-

VS afblazen, met het oog op de hoge schuldenlast. Die schulden zijn veroorzaakt door Apollo zelf, die de enorme overnamekosten van TNT en EGL in 2006 en 2007 op de balans van Ceva heeft geplaatst

## Ceva heeft de schuldenlast weten te halveren naar 1,2 miljard euro

van Apollo en bestuursvoorzitter van Ceva, Marvin Schlanger. De nieuwe topman is relatief onbekend met de expeditie- en logistieksector, maar heeft na zijn aantreden bijna het hele topmanagement van Ceva vervangen. Zo verdween Didier Chenneveau, de directeur Azië van Ceva en moest ook Bruno Sidler, ooit de luchtvrachttopman van Pa-

men door Schlanger zelf. Die dan drie functies tegelijk bij de logistiek dienstverlener zal bekleden. Volgens waarnemers wil Apollo het topmanagement zo licht mogelijk maken met het oog op hernieuwde pogingen om Ceva te verkopen of naar de beurs te brengen.

De durfkapitalist moest eerder dit jaar al een geplande beursgang in de

### Vraagtekens

Analisten vragen zich af of de afbouw van de schulden voldoende is voor een succesvolle beursgang of verkoop. Nog steeds is de schuldenlast met 1,2 miljard euro groot. Ratingbureau Moody's zet ook vraagtekens bij de 'houdbaarheid' van de financieringsstructuur van het expeditiebedrijf voor de lange termijn. Ceva is nog steeds veel geld kwijt aan rentebetalingen en het managen van de schuldenberg. Dat zorgt voor druk op de balans en een negatieve cashflow, aldus Moody's.

JOHN VERSLEIJEN

### KORT

#### Export opnieuw gestegen

##### DE MARKT

Nederland heeft in juni 1,7% meer aan goederen geëxporteerd dan in dezelfde maand een jaar eerder. De groei is daarmee iets groter dan in mei (1,4%). In april kromp de export nog met 1,8%, meldt het CBS. De import nam in juni met 0,9% toe, nadat in de twee voorgaande maanden de import juist was afgenomen. Deze volumecijfers zijn gecorrigeerd voor werkdageffecten. De waarde van de goederenuitvoer kwam uit op 35,3 miljard euro.

#### Milieuclub: walstroom in Ruhrgebied

##### BINNENVAART

De milieubeweging in het Ruhrgebied wil dat de binnenvaart tijdens het stilliggen gebruik kan maken van walstroom. Alle aanlegplaatsen moeten daartoe met een stroomvoorziening worden uitgerust, zegt milieuorganisatie BUND. De binnenvaart is volgens de organisatie weliswaar een 'duurzamer' alternatief voor het wegvervoer omdat ze minder CO<sub>2</sub> per ladingeenheid uitstoot. Maar ook de binnenvaart kan nog milieuvriendelijker worden, vindt BUND. Zo zouden rederijen hun schepen moeten uitrusten met de nieuwste roetfilters.

#### Herfinanciering van 450 miljoen voor Euroports

##### SCHEEPVAART

Terminalgroep Euroports wordt voor 450 miljoen euro geherfinancierd, meldt HSH Nordbank, dat zelf 61 miljoen euro verschaft aan de in Hoofddorp gevestigde holding van het Europese bedrijf. Euroports is actief in de overslag van bulk, breakbulk en general cargo op 22 terminals in Europa. Met Manuport en Westerlund heeft het grote faciliteiten in de haven van Antwerpen. In Nederland is de groep aanwezig met Promar Agencies.

### EXPEDITIE

## Winstdaling bij Logwin na afschrijvingen

De Duitse expeditie Logwin zag de winst voor belastingen en rente over het eerste halfjaar sterk teruglopen van 45 miljoen euro naar 6,7 miljoen euro.

De scherpe daling werd volgens de directie van de logistiek dienstverlener vooral veroorzaakt door afschrijvingen van 53 miljoen euro in onder meer de distributie en het transport. Zo moest een aantal warehouses in Duitsland en Turkije worden gesloten.

De omzet van Logwin lag met bijna 623 miljoen euro ruim 30 miljoen onder die van de eerste helft van 2012. Dit omzetverlies kwam voor een groot deel (20 miljoen) voor rekening van de belangrijkste activiteit: contractlogistiek. Die sloot de eerste zes maanden af met een omzet van 324 miljoen euro. Ook voor het

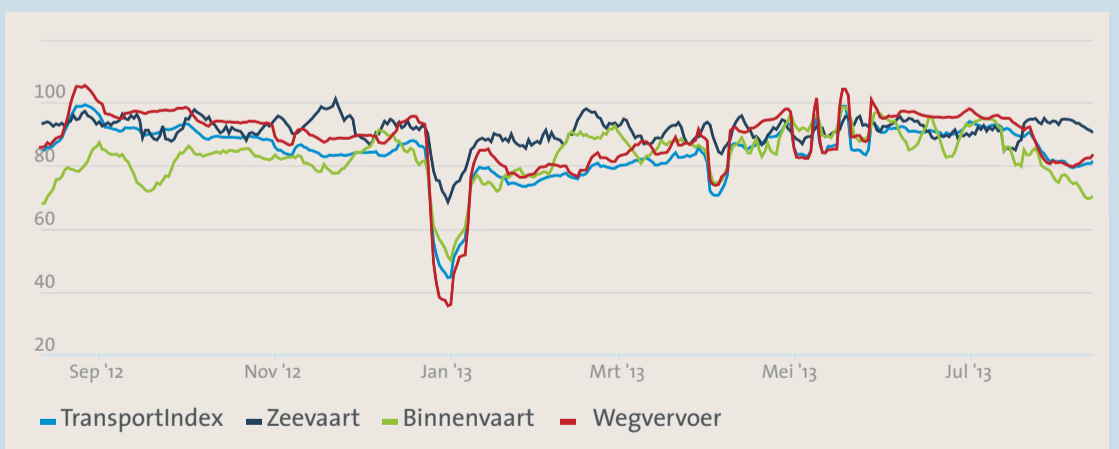
resterende deel van het lopende boekjaar verwacht Logwin in dit segment 'door risico's in het klantenbestand' bij de opslag en distributie geen verbetering.

De transportdivisie sloot het eerste halfjaar af met een negatief resultaat van 2,8 miljoen euro. Ook dit resultaat werd naast een krimp van ladingaanbod beïnvloed door waardeafschrijvingen.

### Zeevracht

Het goede nieuws bij Logwin werd geleverd door de divisie lucht- en zeevrachtexpeditie, die ondanks sterk schommelende tarieven een positief resultaat van 12,2 miljoen euro wist te behalen, een lichte verbetering van 100.000 euro tegenover de eerste helft van 2012. Dit resultaat kwam vooral voor rekening van de zeevracht. JOHN VERSLEIJEN

## WEGVERVOER KOMT WEER LANGZAAM OP GANG NA ZOMERDIP



Langzaam komt de transportsector weer op gang nu het vakantie seizoen aan het verstrijken is. De Transportindex steeg afgelopen week met twee punten tot 81,53 jongstleden maandag. Dat was echter ook 3,5 punt lager dan precies een jaar eerder, toen het herstel dus klaarblijkelijk iets krachtiger was. Het wegvervoer, dat de helft van de algemene Transportindex uitmaakt, zat in de lift. Deze deelindex steeg vier punten tot 83,65. Ook hier bleef het herstel achter bij vorig jaar. Toen stond deze index op een vergelijkbare maandag op 86,15. De vergelijking met twee jaar geleden pakt wel voordelig uit. Zowel de algemene index als die voor wegvervoer en binnenvaart stonden toen onder het niveau van nu. Alleen de zeescheepvaartindex staat nu lager dan in voorgaande jaren.



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

## DE KWESTIE

Begin deze week zat er nog geen enkele beweging in het conflict tussen de Duitse sluiswachters en de overheid. Partijen in dat conflict stonden recht tegenover elkaar. Intussen zucht de binnenvaart al ruim een maand onder de gevolgen. En niet te vergeten nu ook de scheepvaart door het Kielerkanaal.

# Het woord is aan Peter Ramsauer

**DUITSE SLUISSTAKINGEN** Vakbond Verdi dreigt acties tot in de herfst vol te houden als verkeersminister niet beweegt

Het kan zomaar gedaan zijn met de stakingen van sluiswachters die nu al een maand de binnenvaart in Duitsland en sinds kort ook de zeescheepvaart ontregelen.

Vakbond Verdi, die de acties organiseert uit verzet tegen een reorganisatie bij de Duitse vaarwegdienst, heeft laten doorschemeren dat als verkeersminister Ramsauer het gesprek met de bond heropent, acties zullen worden opgeschort.

Maar de acties kunnen ook nog heel lang duren. Bij het ter perse gaan van deze krant was er nog geen uitzicht op een oplossing. De afgelopen week begon met een 'stakingspauze', maar voor de rest van de week werden er weer stakingen van sluiswachters aangekondigd, met name in het noorden en het oosten van het land. De laatste tijd wordt ook de scheepvaart daardoor getroffen, doordat de doorvaart door het Noord-Oostzeekanaal als gevolg van niet bediende sluisen voor de meeste schepen zo goed als onmogelijk is geworden. Donderdag stond bij het 'Kielerkanaal', 's werelds drukst bevaren kanaal voor zeeschepen, weer een grote, meerdaagse actie op het programma. Bij eerdere acties bleek al dat sommige reders er voor kiezen om om te varen, om Denemarken heen, om te voorkomen dat hun schepen dagenlang vast komen te

liggen. De Deense omweg heeft een lengte van ongeveer 400 kilometer. Het conflict zat dus, toen dit artikel werd geschreven, nog muurvast. Verdi vreest dat bij de reorganisatie van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), een dienst die alom in Duitsland de bediening van bruggen en sluisen verzorgt, 3.000 van de 12.000 arbeidsplaatsen komen te vervallen. Verkeersminister Ramsauer heeft herhaaldelijk benadrukt dat niemand zal worden ontslagen en dat ook de arbeidsvoorwaarden bij de WSV niet zullen worden verslechterd.

## Baangarantie

Maar de vakbond gelooft de minister niet op zijn woord en wil dat hij die 'baangarantie' schriftelijk bevestigt in een arbeidsovereenkomst. Ramsauer heeft inmiddels waar en wanneer hij maar de gelegenheid kreeg, laten weten dat de stakingen 'overdreven en onverantwoord' zijn. Anders dan sommige binnenvaartorganisaties, die zelfs nog enig begrip voor de stakende sluiswachters tonen, heeft Ramsauer voor de acties geen goed woord over. Daarmee verkeren we in een pastelling, met twee elkaar verwijten makende partijen. Lijken de acties in het westen van Duitsland even van de baan en wordt in plaats van de binnenvaart nu dus vooral ook de zeescheepvaart getroffen, de datum van 20 augustus, aanstaande dinsdag dus, kan daarin weer verandering brengen. Uiterlijk op die dag wil de bond van de ver-



Vakbond Verdi heeft zijn acties tijdelijk van de land- naar de zee kant verlegd: het Noord-Oostzeekanaal.

keersminister een schriftelijke verklaring dat geen banen verdwijnen. Gebeurt dat niet, dan komt het weer tot staking van sluiswachters in onder meer Noordrijn-Westfalen, één van de belangrijkste deelstaten ook voor de Nederlandse en Belgische binnenvaart.

## Omgevaren

De binnenvaart is er inmiddels vele miljoenen euro bij ingeschoten. Er moet worden omgevaren of, dagen-

lang, gewacht tot de sluisbediening wordt hervat. In een aantal gevallen lopen schepen lading mis. Schade is er ook aan wal. Zo kwam de aanvoer van grond- en hulpstoffen voor de industrie in het Rijngebied door de stakingen in het gedrang. Een regelmatige aanvoer kon soms niet meer worden geboden.

De schade per schip en per dag loopt uiteen van 1.000 tot 2.000 euro. Schipper Gerd Leeuwerik van de 'Viking Drakar' kwam eind juli vast te liggen bij de sluis Meiderich bij Duisburg. Hij leed daardoor elke dag 1.000 euro schade, vertelde hij de regionale krant Der Westen. Marius van Dam, die namens drie Nederlandse binnenvaartorganisaties

Kiel-Canal, stelt dat de vakbond de reputatie van het kanaal als betrouwbare waterweg ondermijnt. De stakingen komen immers bovenop de vele vertragingen die eerder ontstonden toen een gammele sluisdeur bij Brunsbüttel het helemaal liet afweten. Initiative Kiel-Canal zet zich onder meer in voor een snelle opknapping voor de kunstwerken in de vaarweg.

## Zelfstandigen

Treffen de acties bij de vaarwegen grotere reders, waarschijnlijk nog harder worden de vele kleine zelfstandigen getroffen. Volgens hun organisatie, het Bundesverband der Selbständigen der Binnenschiff-

## 'Bel op: Dit kan niet, los het op'

**Tweede Kamerlid Betty de Boer (VVD) roept minister Schultz van Haegen op actie te ondernemen tegen de stakingen van de Duitse sluiswachters. Door middel van Kamervragen wil ze weten of de minister bereid is 'terstond uw Duitse ambtgenoot te wijzen op de schadelijke gevolgen van de stakingen voor de Nederlandse economie en zodoende een eind te maken aan deze staking'.**



Betty de Boer (VVD-kamerlid)

De Boer maakt zich zorgen over de gevolgen voor de Nederlandse vloot, met name de kleinere schepen op de kanalen en de zijtakken van de Rijn. 'Juist daar zijn ze aan het staken. Ik vind dat niet kunnen. Er moet voor deze schepen onbelemmerde toegang zijn. Het zou wat zijn als Duitsland opeens zijn grenzen zou sluiten voor vrachtwagens; in wezen is dit precies hetzelfde.'

## Is de omvang van het probleem wel duidelijk genoeg?

Ik vind dat de binnenvaart altijd wat onderbelicht blijft. Maar voor die ondernemers is het een drama, en voor de verladers. Maar ook voor de relatie tussen de Nederlandse en de Duitse industrie; 25% van onze export gaat naar Duitsland. Dat gaat deels per schip, daar moeten we zuinig op zijn. Het is van het grootste belang voor de Nederlandse economie dat die binnenvaart onbelemmerd doorvaart krijgt in Duitsland.

## Wat kan onze minister doen?

In elk geval druk uitoefenen. Het is een conflict over arbeidsvoorwaar-

den, en daar kan ze natuurlijk niet tussen gaan zitten. Maar ze kan minister Ramsauer wel opbellen om te zeggen: 'dit kan niet, los het op'.

## Als het aan Ramsauer ligt, is de staking snel voorbij

Dan moet hij zich daarvoor inzetten. Hier in de Kamer kan ik niet meer doen dan de vinger op de zere plek leggen en de druk een beetje op te voeren door de minister ertoe te bewegen de telefoon te pakken. Dat is vooral mijn bedoeling met de vragen: 'kom in actie, doe wat'.

## Moet ook Europa niet in actie komen?

Dat is niet voor niets onderdeel van mijn vraag. Wat er in Duitsland gebeurt, staat op gespannen voet met het vrije verkeer van goederen en diensten. Dat is een belangrijk basisprincipe van de Europese Unie. Dat wordt nu met voeten getreden. Ik vind het een taak van de minister om uit te zoeken wat zij daartegen kan doen.

FRANK DE KRUIF

## Schade per binnenschip varieert van duizend tot tweeduizend euro per dag

en verladersorganisatie EVO een klacht bij de Europese Commissie indiende tegen wat zij een 'inbreuk van het beginsel van vrij goederenverkeer' noemden, becijfert de schade per schip op de Rijn op het dubbele, terwijl schepen op de kanalen elke dag 1.500 euro schade zouden lijden. Het Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt komt eveneens aan die 2.000 euro en zo aan een wekelijkse schade die in de miljoenen loopt.

## Stakingen

Potentieel even gevaarlijk zijn de stakingen bij het Noord-Oostzeekanaal. Als dat kanaal 'niet functioneert, dan functioneert het hele land niet', merkt de minister-president van de deelstaat Sleeswijk-Holstein, Torsten Albig, op. Jens Broder Knudsen, de voorman van Initiative

fahrt, staat de 'existentie' van die particuliere schippers op het spel als de stakingen aanhouden. Deze kleine spelers hebben geen diepe zakken meer. De omzetten zijn nog steeds niet terug op het niveau van voor 2008. Menige schipper kreeg ook te maken met de gevolgen van de recente grote overstromingen. De Europese Commissie kan de Duitse regering een bindend advies geven om een einde aan het conflict te maken en zo het vrije verkeer van goederen te waarborgen. Duitsland krijgt dan enige bedenktijd en als die om is en het land weigert in te grijpen, dan kan de Commissie de gang naar het Europese Hof van Justitie maken. Of het zover moet komen? Dat weet alleen Peter Ramsauer.

FOLKERT NICOLAI

# Dachser groeit snel in

Groeien in 'crisistijd' - dat het kan, bewijst Dachser in de Benelux. Het bedrijf heeft de wind mee in het groupagevervoer. Het breidt zijn vestigingen in zowel Nederland als België flink uit.

Iedereen in de logistieke sector zucht onder de crisis, die ons nu al zo'n vijf jaar teistert. Maar sommigen toch heel wat minder dan anderen, merkt Aat van der Meer op. 'Zendingen worden kleiner door de crisis. Dat is gunstig voor groupagevervoerders. Bedrijven willen een minimale voorraad aanhouden. We zien een duidelijke toename van zendingen van slechts enkele tot pakweg acht pallets.'

Aat van der Meer is managing director van Dachser Benelux, onderdeel van het Duitse concern Dachser Intelligent Logistics. Aan Nederlandse kant heeft Dachser Benelux enkele forse uitbreidingen achter de rug om de groeiende groupagevolumes te kunnen verwerken. Zo mat de hoofdvestiging in de Benelux, in Waddinxveen nabij Gouda, in 2007 nog maar 3.000 vierkante meter vloeroppervlak. Er werkten in dat jaar veertig mensen. Na de recente laatste uitbreiding in Waddinxveen is het vloeroppervlak uitgegroeid tot 26.000 vierkante meter en het personeelsbestand tot 140.

Ook de vestiging in Zevenaar nabij de Duitse grens, die in 1975 werd betrokken, heeft net de eerste fase van een uitbreiding ondergaan en telt inmiddels 8.000 vierkante meter. Daar zijn nu 225 mensen aan het werk. Een investering van 17 miljoen euro, die Dachser volledig zelf wist te financieren. 'We hebben daar geen banken voor nodig', zegt Van der Meer. Er volgen in Zevenaar over enkele jaren nog enkele uitbreidingsfasen.

#### Willebroek

In België beschikt Dachser over vestigingen in Willebroek bij Antwerpen, in Moeskroen, in Mechelen en Manage en in Mons (Bergen). De vestiging in Moeskroen zal worden uitgebreid met 2.000 vierkante meter en met extra dockports. Die in Willebroek zou Van der Meer ook graag uitbouwen. Het wachten is op toestemming van de uitbreidingsplannen.

Dachser maakt dus zeker de laatste jaren een snelle groei door in de Benelux. Het concern begon in 1930, toen Thomas Dachser in de Zuid-Duitse regio Kempten begon met het vervoer van kaas en industriële goederen. Het bleef lang een voorname Duitse aangelegenheid, maar in de loop der jaren breidde Dachser zijn netwerk in Europa uit. Met de overname van het Franse Graveleau in 1999 werd Dachser in één slag een serieuze internationale speler.

Van der Meer: 'Er verscheen toen een nieuwe, jonge generatie aan de top, met als nieuwe topman Bernhard Simon. Die nieuwe 'board' zag in dat je wereldwijd actief moest

worden om te kunnen blijven groeien.'

Zelf werkte Van der Meer vele jaren bij Frans Maas. Toen dat bedrijf in handen kwam van het Deense DSV, maakte hij de overstap naar Dachser in Nederland, dat hij in snel tempo uitbouwde in de hele Benelux. Hij zou de eerste internationale vertegenwoordiger in de concerntop worden.

#### Azkar

Van Nederland uit zijn er nu ongeveer honderd vertrekken per dag. Duitsland is de grootste markt, gevolgd door Scandinavië, Frankrijk, Iberië en het Verenigd Koninkrijk. Via Moeskroen zijn er 25 vertrekken dagelijks op Frankrijk. Andere markten zijn het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Iberië. In Frankrijk staat één van de drie 'Eurohubs' van Dachser, een draaischijf die ook toegang geeft tot de Iberische markt. Voor het vervoer zet Dachser eigen materieel in, maar het chauffeurswerk wordt uitbesteed.

Van groot belang, zeker ook voor de Benelux-vestigingen, is een recente forse overname in Spanje. Azkar, een bedrijf met 3.200 medewerkers waarvan Dachser al de exclusieve partner was, is niet alleen sterk in het eigen Spanje, maar ook in Zuid-Amerika. Via Azkar kan Dachser zijn klanten in onze regio nu dus ook in dat werelddeel een uitgebreid netwerk aanbieden.

Grote belangstelling heeft Van der Meer voor de plannen in Vlaanderen om een proef te beginnen met langere en zwaardere combinaties in het wegvervoer, oftewel ecocombi's. In Duitsland laat Dachser al twee ecocombi's rondrijden, in Nederland zelfs acht. De laatste zijn uitgevoerd met dubbele laadvloer. 'Zo kun je tot bijna de dubbele capaciteit komen van conventionele vrachtauto's.'

Veel ecocombi's rijden in een 'partnership' met vaste verladings, zoals

## 'Financiering van investeringen? We hebben daar geen banken voor nodig'

Philips. Het gezamenlijke doel daarvan is de voorhaalkosten met 65% te verminderen. Als de Vlaamse proef met de ecocombi inderdaad doorgaat, zal Dachser daaraan zeker meedoen. 'Te hopen is natuurlijk dat ooit ook Frankrijk ecocombi's op zijn wegen toelaat', zegt Van der Meer.

Is (groupage)vervoer over de weg misschien de hoofdactiviteit voor



Aat van der Meer wil ook de vestiging in Willebroek uitbreiden.

Dachser, het bedrijf is in de Benelux ook actief in de contractlogistiek, in combinatie met zee- en luchtvrachtexpeditie via de mainports: de grote zee- en luchthavens. Dachser Netherlands was daarbij partner van

my' en een eigen managementsopleiding, met cursussen over bijvoorbeeld juridische zaken, budgetteren en dergelijke. Er is sinds kort ook een eigen innovatieteam, met ook een inbreng uit andere landen dan Duitsland. Daar kunnen alle mogelijke ideeën worden ingebracht, bijvoorbeeld op het gebied van sneller laden, yield management en zo meer. Ook ideeën van de werkvloer, die bij veel bedrijven maar al te vaak sneuvelen. Ook een loodsmedewerker moet zijn ei kwijt kunnen.'

Van der Meer ziet nog niet echt licht gloren aan het eind van de economische tunnel. 'We moeten ons voorlopig instellen op volumes die gelijk blijven of zelfs minder worden. We moeten het hebben van nieuwe klanten en van bestaande klanten die wél groei weten te verwezenlijken.'



# de Benelux



## Netwerk Europese voedingslogistiek

Dachser Food Logistics wil een pan-Europees netwerk voor het vervoer van voedingsmiddelen ontwikkelen. Het concern werkt daarbij regionaal ook met andere dienstverleners samen.

Mensen blijven eten, ook als het economische klimaat tegenzit. De voedingsindustrie en de overheid stellen intussen steeds zwaardere eisen aan de kwaliteit van de voedingslogistiek, waarbij de voedselveiligheid een grote rol speelt. Om daarop in te spelen, bouwt Dachser aan een Europa-dekkend netwerk van hoogwaardige spelers, die voldoen aan uniforme standaarden en nauwkeurig gedefinieerde kwaliteitscriteria.

In Nederland bijvoorbeeld werkt Dachser op het gebied van voedingslogistiek samen met Bakker Logistiek. In Polen en de Baltische staten viel de keuze op Fresh Logistics als samenwerkingspartner. Fresh Logistics is een onderdeel van de Raben-groep. Raben is ook in Tsjechië partner van Dachser, maar dan onder de naam Raben Logistics Czech.

In enkele landen, namelijk Duitsland, België en Luxemburg, zal Dachser zelf in dit nieuwe netwerk meedraaien onder de naam Dachser Food Logistics. In de meeste andere Europese landen zijn partners gevonden. In Frankrijk bijvoor-

beeld Delanchy, in het Verenigd Koninkrijk Peter Green Chilled, in Oostenrijk Brummer Logistik. In totaal gaat het om een twaalfstal partners. Het netwerk wordt aangestuurd door Dachser. In oktober dit jaar moet een dicht net zijn ontstaan met vaste dagelijkse diensten en korte doorlooptijden onder de voor de hand liggende naam European Food Network.

### Toegang

Het netwerk mikt natuurlijk nadrukkelijk op grote producenten van voedingsmiddelen, die in de meeste Europese landen actief zijn. Voor de deelnemende partners is het voordeel dat ze via het netwerk toegang krijgen tot regio's waarin ze nog niet actief waren. Raben bijvoorbeeld is mede om die reden met Dachser in zee gegaan. Het bedrijf kan via het nieuwe netwerk zijn eigen klanten in Midden- en Oost-Europa nu ook hoogwaardig vervoer naar andere delen van het continent aanbieden.

Alfred Miller, die de leiding heeft bij Dachser Food Logistics, signaleert dat voedselproducenten in Europa allang 'regionaal' zijn gaan denken. De producenten plannen hun distributiestructuren niet meer voor afzonderlijke landen, maar voor grotere regio's waarin ze hun producten afzetten. Dat schreeuwt wat hem betreft ook om internationale standaarden voor veiligheid en kwaliteit van de voedingslogistiek. | FOLKERT NICOLAI



# Vraag naar grotere feeders voor Europese diensten

In intra-Europese containerdiensten worden steeds vaker schepen met een capaciteit van meer dan 1.000 teu ingezet. De vraag naar kleinere feeders neemt af.

Het aantal werkloze containerschepen in de categorie van 500 tot 999 teu is begin deze maand opgelopen tot 58 eenheden. Dat komt overeen met 7,5% van alle capaciteit van dat formaat. Sommige schepen zoals de 'Nathalie Ehler' of 'Neuenfelde' van 868 teu zitten al meer dan acht maanden zonder werk.

Voorlopig in Europa liggen feeders van dit formaat aan de kant. Het gaat om dertig eenheden. In Azië (16), het Middellandse Zeegebied (6) en Centraal-Amerika (4) zijn dat er veel minder.

## Schaalvergroting

Dat er veel kleine feeders in Noord-Europa momenteel geen nieuwe opdracht vinden, heeft gedeeltelijk te maken met de kalme zomerperiode, maar is ook het gevolg van schaalvergroting in de shortsea-sector. Volgens de Franse databank Alphaliner zal het aanbod van schepen van 500 tot 999 teu op de chartermarkt op termijn verdwijnen. 'In de jaren zeventig en tachtig waren containerschepen van 100 tot 200 teu populair, maar dat is intussen geschiedenis', aldus Alphaliner.

'De voorbije jaren zijn de meeste schepen van 500 tot 600 teu van de chartermarkt verdwenen en nu is het de beurt aan eenheden van 700 tot 900 teu'. Sommige van de kleinere bootjes vervoeren nu breakbulk.



De 'Mistral' (868 teu) lag meerdere weken werkloos in het Antwerpse centrum.

Eén van de redenen voor de tanende populariteit van kleine feeders zijn de geringe extra koste om grotere tonnage te huren. Voor schepen van 800 tot 900 teu moet nu zo'n 5.000

Er zijn slechts zeven nieuwe schepen van 500 tot 900 teu in aanbouw, waaronder twee van 875 teu voor een dienst van Eimskip tussen Rotterdam en IJsland. Een aantal andere nieuwbouwschepen wordt niet afgewerkt omdat de opdrachtgever failliet is gegaan of de bestelling annuleerde.

De hoge werkloosheidsgraad onder de feeders was eerder deze maand aan de Antwerpse Scheldekaaien merkbaar omdat daar vier schepen van het Sietas 168-type lagen. De 'Mistral' kreeg inmiddels wel een nieuwe opdracht, maar die is van korte duur. De 868 teu grote feeder is gehuurd voor één rondreis van Antwerpen naar Dublin en Cork ter vervanging van een schip dat in het droogdok moest.

STEFAN VERBERCKMOES

Op termijn zullen kleine feeders van de chartermarkt verdwijnen

tot 6.000 dollar per dag worden betaald. Rederijen kiezen liever voor schepen van 1.000 tot 1.200 teu, die al voor een bedrag van 6.000 tot 6.500 dollar/dag beschikbaar zijn.

## VERRE OOSTEN

# Derde tariefsverhoging op rij

Na forse tariefsverhogingen op 1 juli en 1 augustus willen de containerrederijen ook op 1 september de vrachtprijzen tussen het Verre Oosten en Europa weer verhogen.

Deze keer nam NYK Line als één van de eerste het initiatief om een nieuwe verhoging bekend te maken. De Japanse rederij wil vanaf 1 september 455 dollar per teu extra berekenen voor export uit het Verre Oosten en India naar Europa.

De alliantiepartner OOCL volgde al snel met een 'general rate increase' van 500 dollar per teu uit het Verre Oosten (exclusief Japan) naar Noord-Europa en het volledige Middellandse Zeegebied. OOCL volgde het voorbeeld van Hanjin Shipping, dat de lat kort daarvoor ook op 500 dollar per teu had gelegd. MSC gaat eveneens voor dat ronde bedrag. Bij Hapag-Lloyd wordt de piekstoeltoeslag van 500 dollar per teu die tot eind augustus wordt berekend, per 2 september opgenomen in de basisvracht.

Ook op 1 augustus probeerden de meeste carriers 500 dollar extra per teu te krijgen, maar uiteindelijk bleek men op de spotmarkt volgens de Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) bereid om 261 dollar extra te betalen.



Hanjin Shipping zag het kwartaalverlies oplopen tot ruim 72 miljoen dollar.

Tussen de maandelijkse tariefsverhogingen door blijven de vrachtprijzen onder druk staan. Dat was ook de afgelopen week het geval. De gemiddelde westboundtarieven voor een 40' container tussen Shanghai en Noord-Europa daalden met 130 dollar naar 2.872 dollar.

## Resultaten

Voor veel rederijen is het erg belangrijk dat de volgende tariefsverhogingen slagen. Uit de resultaten van het tweede kwartaal blijkt dat meerdere

carriers in het rood zijn beland. De Zuid-Koreaanse rederij Hanjin Shipping vervoerde in het tweede kwartaal 1,2 miljoen teu (+5,9%), maar zag als gevolg van de daling van de tarieven de inkomsten met 6,2% dalen. Het nettoverlies voor de periode april tot juni liep daardoor op tot ruim 72 miljoen dollar.

Ook rederij OOCL uit Hongkong die de voorbije jaren winst maakte, moest in het tweede kwartaal een verlies van 22,6 miljoen dollar nemen. | STEFAN VERBERCKMOES

## NIEUWS OVER BESTEMMINGEN



In de eerste helft van dit jaar waren er in Dover 9.453 aankomsten van veerboten uit Frankrijk. Dat waren er 26,2% meer dan vorig jaar. De forse stijging heeft te maken met het faillissement van SeaFrance, waardoor de Britse haven begin vorig jaar alleen maar werd bediend door P&O Ferries (dienst op Calais) en DFDS Seaways (Duinkerken). Intussen heeft ook DFDS twee schepen tussen Calais en Dover en vaart My Ferry Link met twee van Eurotunnel gehuurde ro/pax-schepen en een vrachter op de korte Kanaalroute. In de eerste zes maanden van dit jaar werden in Dover 1.072.089 trucks geteld (+11,3%). Omdat het aantal scheepsbewegingen sneller gestegen is, zijn de gemiddelde volumes per aanloop dus gedaald.

MSC koopt vanaf deze week slots op een nieuwe lijndienst van de Indische rederij Shreyas Shipping and Logistics tussen Mundra, Nhava Sheva en Hazira. Shreyas is een onderdeel van de Transworld Group uit de Verenigde Arabische Emiraten, die gecontroleerd wordt door Indiërs. De groep is al als containerrederij actief in het Midden-Oosten onder de naam Orient Express Lines (OEL). MSC kondigde vorige maand al een nieuwe dienst op Hazira in de staat Gujarat aan en doet beroep op Shreyas, omdat binnenlands vervoer in India door schepen onder Indische vlag moet gebeuren.

Maersk Line schrapt Hakata begin oktober uit de rotatie van de AE2-dienst tussen Noord-Europa en het Verre



Oosten. De Deense rederij is de enige die een directe containerdienst aanbiedt tussen Noord-Europa en deze Japanse haven. Hakata zal door de Denen in de toekomst via transshipment in Busan worden bediend. Exportlading

uit Hakata zal worden meegenomen met de Philippine Feeder 4 Service naar Busan. Lading naar de Japanse haven zal in Zuid-Korea worden geladen op de schepen van een dienst over de Pacific (TP5), die Hakata wel direct blijft aanlopen.

Wereldwijd logistiek dienstverlener en supply chain provider Yusen Logistics heeft zijn dedicated Less-than-Container-Load (LCL) dienst versterkt met een compleet nieuw opgezette service Hongkong - Rotterdam. Het gaat om een rechtstreekse service met afvaarten vanuit Hongkong op elke zondag. De lading arriveert 26 dagen later in Rotterdam.

Het toenemende aantal rijverboden in Oostenrijk zadelt vervoerders en hun



opdrachtgevers op met hoge extra kosten en verhoogt de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het wegvervoer, aldus voorzitter Alexander Klaccka van de afdeling vervoer van de Oostenrijkse 'Wirtschaftskammer'. Hij signaleert een wildgroei aan rijverboden. De economische universiteit van Wenen becijfert de kosten voor het wegvervoer, dat steeds meer moet omrijden, op 215 tot 285 miljoen euro per jaar. Voor elke kilometer die moet worden omgreden, bedragen de kosten 1,20 euro. Gemiddeld zijn vervoerders door de rijverboden jaarlijks 1.800 tot 2.400 euro per voertuig kwijt.

Gebrüder Weiss heeft een vestiging geopend in het Hongaarse Győr, nabij de Oostenrijkse grens. Het is de vijfde Hongaarse vestiging van de Oostenrijkse logistieke dienstverlener. Het bedrijf wil met de nieuwe vestiging in het westen van Hongarije kosten besparen. In juli heeft Hongarije een kilometerheffing voor vrachtverkeer ingevoerd. Voorheen verzorgde Gebrüder Weiss de distributie in het westen van het land via zijn distributiecentrum bij Boedapest, maar dat is door de nieuwe tol een stuk duurder geworden.



deel 7



# Tweede leven

De transporthistorie heeft veel architectuur opgeleverd die anno 2013 niet meer voor zijn oorspronkelijke doel geschikt is, maar die te monumentaal is om af te breken. Door hun kolossale of anderszins ongewone bouw, is het niet altijd makkelijk een nieuwe bestemming te vinden, maar als het lukt, leidt dat tot bijzondere 'tweede levens'. Deze staan dit jaar centraal in onze zomerserie.

**E**en historisch magazijn in het oudste deel van de Antwerpse haven heeft sedert 2006 weer een opslagfunctie. Het Felixpakhuis herbergt nu het archief van de stad, maar is intussen meer dan dat.

Het was Napoleon Bonaparte die in de negentiende eeuw de eerste twee dokken achter sluizen liet bouwen. Rond dat Bonaparte- en Willemdok werden grote stapelhuizen gebouwd. Het Sint-Felixpakhuis verrees er in 1860 naar een ontwerp van architect Felix Pauwels. De opslagplaats werd door de Compagnie Générale de Matériels de Chemin de Fer gebruikt om er koffie, hop, graan, kaas, wijn en tabak te stockeren. In 1975 kwam het pakhuis grotendeels leeg te staan en een jaar later werd besloten om het Felixpak-

huis dat in 1912 in handen van de stad was gekomen, te beschermen door het te erkennen als historisch monument. Eén van de specifieke eigenschappen van dit gebouw aan de Godefridiuskaai is dat er in het midden een grote doorgang naar de Oude Leeuwenrui en de Antwerpse binnenstad is, die nu als een soort van 'lichtstraat' gebruikt kan worden voor evenementen.

Tot 1985 werd er nog een beetje tabak behandeld, maar daarna kwam de 24.412 vierkante meter opslagruimte leeg te staan. Een herbestemming bleek niet evident, maar uiteindelijk werd besloten om 22,5 miljoen euro in renovatie te investeren en het gebouw te gebruiken als locatie voor het stadsarchief dat destijds te krap behuisd was.

De koopvaardijsheren hebben in de twee oude dokken intussen plaats gemaakt voor pleziervaartuigen en toeristen. Die laatste kunnen nu in het pakhuis terecht om er op het gelijkvloers bij restaurant Felix iets te eten, te drinken of een feestje bij te wonen.

De zesde etage wordt tijdelijk gebruikt voor de tentoonstelling '150 jaar Schelde vrij', waar ook een hoekje met stripfiguren is voorzien voor de jeugdige bezoekers.

☑ STEFAN VERBERCKMOES



FOTO'S STEFAN VERBERCKMOES

Omdat het Felixpakhuis eind 1861 werd getroffen door een brand, kwam er een binnenstraat die de twee helften van elkaar moest afscheiden om te vermijden dat een nieuwe brand zou overslaan. Uit vrees voor vlammen werden bij de heropbouw alleen bakstenen en ijzer gebruikt.

## Weet met wie je in zee gaat - of het schip in...



Het is van groot belang te weten wie je tegenover je hebt in de transportwereld. Wie op het punt staat een transactie te doen, moet de hoedanigheid van zijn kandidaat contractspartner kunnen doorgronden. Het wordt er bij colleges vervoersrecht ingehamerd: de wederpartij kan zich anders voordoen dan hij is,

en dat kan grote juridische consequenties krijgen als het met het transport onverhoofd verkeerd afloopt.

We kennen in het transport een grote verscheidenheid aan functies. Die kunnen radicaal verschillen, maar het kan ook om een fijne nuance gaan, die, als het tegenzit, soms een wereld van verschil oplevert. Neem de aloude tegenstelling tussen expediteur en vervoerder. Soms is beslist niet zo duidelijk wie op welk ogenblik in welke hoedanigheid optreedt.

In dit dossier worden, in alle gradaties, de functies van nvocc en groupeur behandeld. Ook bedrijven die één van die functies, of beide, vervullen, kunnen op subtiele punten van elkaar verschillen, al lijkt het of ze hetzelfde werk doen. Daarbij is ook voortdurend de vraag wie precies wat doet en wat daaruit aan verantwoordelijkheden en eventuele juridische aansprakelijkheden voortvloeit.

Elders in dit nummer wordt een vermakelijk geval opgevoerd waarin een dure auto, een Porsche Speedster, ten transport wordt aangeboden. Op onverklaarbare wijze verdwijnt het voertuig; het komt nooit op de plaats van bestemming aan. Wie in de transportketen heeft daaraan schuld gehad? Wie kan voor de schade worden aangesproken? De zaak, die in 2008 speelde, is nu geheel uitgeprocedeerd en leverde heel wat interessante juridische inzichten op die voor mensen in de praktijk ook van belang kunnen zijn.

In het vervoer zijn bijna alle spelers eigenlijk jagers/verzamelaars. Veel containers bevatten deellading van verschillende opdrachtgevers. Veel wegvervoerders zijn gespecialiseerd in het bijeenbrengen van grote aantallen zendingen van verschillende klanten, om daarmee een vrachtauto voor een bepaalde bestemming te vullen. Nvocc's doen eigenlijk niet anders: ze kopen slots op een schip van een ander en verzamelen de lading die nodig is om deze slots vol te krijgen.

Daar komen altijd weer specialismen bij. Geografische specialisatie, specialisatie naar ladingssoort, naar vervoerstechniek en zo meer. Het lijkt in de transportwereld of alle spelers een overzichtelijke functie vervullen. Maar elke jager/verzamelaar doet in feite iets heel anders dan zijn soortgenoten. Let daar dus op, om misverstanden of erger te voorkomen.



FOLKERT NICOLAI

folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

# NVOCC/GROUPEUR

## FMC trekt

De Amerikaanse Federal Maritime Commission (FMC) heeft de regels voor nvocc's versoepeld. Maar daar komen wel weer andere regels voor in de plaats.

Op grond van de Amerikaanse Shipping Act van 1984 zijn alle ondernemingen die over zee goederen van en naar de VS vervoeren verplicht om hun hele hebben en houden te melden bij de FMC. Dat gaat niet alleen om tarieven en hoeveelheden, maar ook over alle bijzondere bepalingen en voorwaarden en, niet te vergeten, de identiteit van de klant. De FMC houdt zo in de gaten of de uitgebreide antikartelwetgeving wordt nageleefd.

Dit zogenoemde 'filen' leidt tot een gigantische papierwinkel: jaarlijks worden ongeveer zeventien miljoen Bills of Lading ingeleverd. Die enorme bureaucratie heeft ech-

ter ook een niet te onderschatten voordeel. Alle informatie wordt gebundeld en is, tegen betaling, beschikbaar voor iedereen die er belangstelling voor heeft via het zogenoemde PIERS-systeem. Dat wordt vermarkt door de Amerikaanse JOC Group, uitgever van onder meer de Journal of Commerce. Die prijst PIERS aan als 's werelds grootste database van de Amerikaanse handel, die 'de hartslag van de wereldeconomie volgt'. Onder meer rederijen, expediteurs en verladers maken er op grote schaal gebruik van.

Zo weten we dankzij PIERS dat nvocc's in het totale containervervoer naar de VS een aandeel hebben

van meer dan 30 procent, al zijn daar geen hele recente gegevens van beschikbaar. In 2010 was het in aantal containers 32,7 procent en in 2011 een tiende procent meer. PIERS koppelt daar de conclusie aan dat de staat van de economie niet van invloed is op de keus van verlader om hetzij met een rederij, hetzij met een nvocc in zee te gaan.

Beide zijn, zoals gezegd, verplicht om al hun contractgegevens openbaar te maken, maar de FMC heeft recentelijk besloten om de regelgeving voor nvocc's te versoepelen. Sinds kort is het niet-Amerikaanse nvocc's toegestaan om zogenoemde Negotiated Rate Arrangements (NRA's) af te sluiten. Dat zijn ver-



Het land van de vrijheid stelt strenge voorwaarden aan de manier waarop niet-Amerikaanse nvocc's zaken met de Verenigde Staten maken.

# speelveld gelijk

voerscontracten, die op een zeer precies omschreven transport betrekking hebben. Onder meer de aard van de lading en de aankomst- en vertrekdatum moeten vast staan. Amerikaanse nvoc's mochten langer zulke contracten sluiten.

## Andere voorwaarden

Daar komen echter wel een paar andere strikte voorwaarden voor in de plaats. Om te beginnen moet de nvoc zich registreren bij de FMC, en wel voor 17 oktober. Verder moet hij in zijn tarieven en vervoersovereenkomst verwijzen naar de NRA en moet het publiek op elektronische wijze vrij toegang hebben tot de tarieven van de vervoerder. Verder moet de NRA voorafgaand aan de verscheping van de goederen gesloten zijn en moeten alle documenten minimaal vijf jaar worden bewaard. De FMC kan te allen tijde inzage eisen.

Of het nieuwe systeem leidt tot een versterking van de positie van niet-Amerikaanse nvoc's valt moeilijk te zeggen. De meeste in Nederland ge-

vestigde nvoc's zijn aangesloten bij de Raad voor Zeehavenlogistiek, die onderdeel is van de expediteursorganisatie Fenex, die weer is aangesloten bij TLN. Die houden geen gegevens bij van vervoerde hoeveelheden lading of containers.

Eén bedrijf, namelijk UPS, en vijf expediteursverenigingen hebben voorafgaand aan de wijzigingen commentaar geleverd. De Italiaanse Fedesped constateerde daarin dat het speelveld eerlijker is geworden en dat bedrijven verlost worden van veel administratieve rompslomp. Ook de internationale FIATA ziet een meer gelijk speelveld evenals, opmerkelijk genoeg, de National Customs Brokers and Forwarders Association of America (Ncbfaa). Die hamert evenwel vooral op de vermindering van de 'last van verplichte tariefpublicatie'.

## Sterk staaltje

Een sterk staaltje daarvan was het commentaar van een niet bij naam genoemde partij, die beweerde dat de publicatieplicht zijn bedrijf maar

lieft 11.454 arbeidsuren per jaar kostte, een stuk of zes fte's dus. Het bedrijf in kwestie had op grond van de Paperwork Reduction Act voor kleine bedrijven gevraagd om vrijstelling daarvan, maar dat werd door de Small Business Administration van tafel geveegd omdat die wet alleen voor Amerikaanse bedrijven geldt. Wat dat betreft blijft er dus

en moeten daarna vernieuwd worden. Onnodig te vermelden dat er een forse lijst met afwijzingsgronden te vinden is op de FMC-site.

## Juridisch

Rest de vraag wat een nvoc nu precies is. Professor Zeerecht Maarten Claringbould, tevens partner van Van Traa Advocaten, deed dat eer-

## Publicatieplicht kostte een bedrijf maar liefst 11.454 arbeidsuren per jaar

toch een verschil tussen Amerikaanse en niet-Amerikaanse nvoc's. Dan is er nog de kwestie van registratie als door de FMC erkende nvoc. Elke aanvrager moet een zeer gedetailleerd registratieformulier (Form FMC-65) inleveren, uiteraard met zoveel mogelijk telefoonnummers en e-mailadressen, bij het Bureau of Certification and Licensing. Goedkeuringen zijn drie jaar geldig

der in deze krant uit de doeken. De meest simpele omschrijving is volgens hem een rederij zonder schepen. Die letterlijke vertaling gaat echter voorbij aan het juridische onderscheid tussen een expediteur en een vervoerder. Een nvoc is een expediteur die de aansprakelijkheid van een zeevervoerder op zich neemt.

Common carrier is een begrip uit

het Amerikaanse recht. Een carrier is daarin een vervoerder, die op aanvraag vervoersdiensten levert. Het gaat dan om incidentele diensten, zoals charters. De term common carrier wordt gebruikt voor vervoerders die lijndiensten aanbieden, zoals rederijen die tussen de VS en Europa varen. De overeenkomst is dat de dienst onafhankelijk van de verlader wordt uitgevoerd. Anders dan bij charters bepaalt de vervoerder de bestemming en 'lift' de verlader mee.

De expediteur staat in de praktijk tussen de verlader en de vervoerder in. Voor de rederij is hij een verlader: hij is namelijk een klant die lading aanbrengt. Maar de verlader beschouwt hem gewoonlijk als een vervoerder omdat hij ervoor zorgt dat de goederen van de verlader worden vervoerd.

Dan is er ook nog de expediteur die andere expediteurs als klant heeft en die groupeur genoemd wordt. Een zeegroupeur verzamelt deelladingen van collega-expediteurs (soms ook wel direct van verladers) en maakt daarvan volle containers, full container loads, ofwel fcl, en biedt die aan de rederij aan. Voor die rederij is hij een klant en dus verlader, voor de klant/expediteur een vervoerder.

## Aansprakelijkheid

In de praktijk worden de termen graag door elkaar gegooid. Maar wat een expediteur - en dus ook een groupeur - tot een expediteur maakt, is dat hij niet zelf vervoert, maar 'doet vervoeren'. Dat is geen haarkloverij, maar een belangrijk juridisch onderscheid met potentieel grote financiële consequenties. Als er iets met de lading gebeurt, heeft de expediteur namelijk een beperkte aansprakelijkheid (zoals in Nederland is vastgelegd in de Fenex-condities). Een expediteur draait nooit voor de volledige ladingschade op. Een nvoc doet hetzelfde als een zeegroupeur: beide stellen fcl's samen. Maar hoewel ze niet verschillen in functie, verschillen ze hemelsbreed in juridisch opzicht. Een nvoc is inderdaad uitdrukkelijk een carrier, ook al heeft hij geen schepen. Hij is een vervoerder met de aansprakelijkheid die bij een vervoerder past. En die is veel groter dan van een expediteur.

## Verzekerd

In het Amerikaanse vervoersrecht staat de rol van de nvoc strikt omschreven en wordt de nvoc expliciet onderscheiden van de ocean freight forwarder. De eerste is een vervoerder, de tweede een expediteur. Het Nederlandse recht kent het begrip nvoc niet, maar wel het verschil tussen expeditie (doen vervoeren) en vervoer.

Voor een verlader is het belangrijk te weten in welke zin zijn dienstverlener optreedt. Een nvoc biedt bij ladingschade veel meer bescherming dan een zeegroupeur. Belangrijk is dan wel dat de nvoc als vervoerder afdoende is verzekerd.



# Groupagevervoerders samen Eur



Kleinere zendingen en stagnerende of zelfs lagere ladingvolumes maken het de groupagevervoerder niet gemakkelijker. Tegelijk kan de groupeer zich juist in deze moeilijke tijd bewijzen als specialist in het zo doelmatig mogelijk bundelen van lading om leegrijden te voorkomen en kosten te besparen.

In het mooie jaar 2007 – de economie draaide geolied en de ladingvolumes stegen gestaag – lieten Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en ING Bank een waarschuwing uitgaan. Groupagevervoerders moesten investeren in specialisaties en ze moesten hun verkoop ‘professionaliseren’. Anders zouden ze het op termijn afleggen tegen de grote ‘integrators’ en de ‘postreuzen’ van deze wereld. De redenering was dat de groeiende vrachtvolumes die groupeurs op zich af zagen komen, van tijdelijke aard was. De transportsector maakte immers een hausse door, die er de oorzaak van was dat ‘reguliere’ vervoerders het ladingaanbod niet aan konden, zodat een deel van dat aan-

bod door de opdrachtgevers naar de groupagebranche werd afgeschoven. Zou echter de economie weer terugvallen, zo waarschuwden KNV en ING, dan zou de groupeer binnen de kortste keren een fors deel van zijn omzet zien verdampen. De inkt van hun gezamenlijke rapport over de groupagebranche was nog niet droog of de financiële crisis brak uit en het voorspelde gevolg was inderdaad dat heel wat groupagebedrijven een lelijke terugval doormaakten.

#### Voorraden

Toch hebben veruit de meeste bedrijven die van groupage een specialiteit hebben gemaakt, zich redelijk staande kunnen houden. Dat heeft ook iets met de aanhoudende reces-

sie van de laatste jaren te maken. Bedrijven willen hun voorraden zo beperkt mogelijk houden. Dat leidt ertoe dat de zendinggrootte kleiner wordt, maar ook dat het aantal zendingen juist iets toeneemt, omdat bedrijven die een kleine voorraad aanhouden, vaker moeten worden beleverd.

De crisis noopt ondernemers in transport en logistiek er ook toe waar mogelijk lading te bundelen om de transportcapaciteit zo doelmatig mogelijk te benutten. Dat vertaalt zich in lagere kosten en is ook nog eens goed voor het milieu. Die trend tot ladingbundeling geeft dus een impuls aan het groupagevervoer. Het kan voor ondernemers die in de groupagebranche werkzaam zijn, zelfs een extra kans bieden: hij is immers specialist in het bijebrengen van lading van verschillende opdrachtgevers om die vervolgens gebundeld in goed gevulde vrachtauto's naar de plaats van bestemming te brengen. Een trend van nu is ook samenwer-

king van bedrijven die elkander goed kunnen aanvullen en die samen de kwaliteit van de dienstverlening aan klanten kunnen vergroten. Een goed voorbeeld is de overeenkomst die Goes Transport, gespecialiseerd in groupagevervoer van geconditioneerde producten, onlangs

Fresh voortaan geheel door Goes Transport worden bediend. Bundeling van die ladingstromen levert alle partijen voordeel op. De capaciteit wordt beter benut en Duitse afnemers worden ‘gewoon’ door hun vertrouwde dienstverlener belevd.

## Kleinere vervoerders bouwen samen pan-Europees groupagenetwerk op

sloot met DailyFresh. DailyFresh was zelf al een vast samenwerkingsverband van Visbeen en Post Kogeko, net als Goes vervoerders van groente en fruit, bloemen en planten.

#### Bundeling

Daarbij is DailyFresh vooral sterk actief op de Britse eilanden. Goes is dat juist op Duitsland. De samenwerking die nu is bekrachtigd, houdt in dat ‘Duitse’ klanten van Daily-

De afgelopen jaren heeft dit soort samenwerking een hoge vlucht genomen. Daarbij blijft het niet bij samenwerkingen van slechts enkele partijen. Sterk in ontwikkeling zijn ook de vele internationale groupagenetwerken van vaak kleinere en middelgrote vervoerders die zelf slechts een beperkt deel van Europa bestrijken, maar hun klanten via zo'n netwerk toch pan-Europese dienstverlening kunnen aanbieden. Elders op deze pagina's een greep uit

# opa in



## System Alliance Europe

is een samenwerkingsverband van 54 partners in 27 landen in Europa. In het eerste kwartaal van dit jaar verwerkten de 187 vestigingen die erbij zijn aangesloten, samen 866.322 zendingen met een gewicht van 413.267 ton. Dat was 1,6% meer dan in hetzelfde kwartaal van vorig jaar. De groep, die relatief veel grote ondernemingen tot haar leden mag rekenen, onderhoudt meer dan 1.700 lijndiensten, waarvan er sommige meerdere vertrekken per dag bieden. De laatste jaren heeft System Alliance Europe zich aanhoudend uitgebreid. Zo is H. Essers, al jarenlang de Belgische partner van de groep, sinds vorig jaar met twee vestigingen vertegenwoordigd, namelijk in Gent en in Wilrijk. Raben Polska bracht zijn vestiging in Liszka in het netwerk in en is nu in Polen met zeven vestigingen van de partij. Hellmann Worldwide Logistics werd onlangs partner in Turkije. Ook Hellmann is, met meer ingebrachte vestigingen, al veel langer lid van het samenwerkingsverband. Vorig jaar gingen ook de vestigingen van Hellmann in Barcelona en Madrid meedraaien in System Alliance Europe. Van Nederlandse zijde zijn Wim Bosman (Mainfreight) en Rhenus sinds jaar en dag vertegenwoordigd.



Wim Bosman

## IDS

wat staat voor International Distribution Systems, is een samenwerking van een groot aantal Europese transportbedrijven. Het heeft een netwerk dat zich over heel Europa tot in Rusland en Oekraïne uitstrekt. Via dat netwerk worden dagelijks tweehonderd transporten uitgevoerd. IDS kan beschikken over een vloot van tweeduizend vrachtauto's. De leden kennen stuk voor stuk een eigen landenspecialisatie. In Nederland is De Waard Transport bij het systeem aangesloten. IDS verwerkte vorig jaar 11,2 miljoen zendingen, 2% minder dan een jaar eerder. Vooral het laatste kwartaal viel tegen. Het internationale vervoer daalde vorig jaar zelfs met 8%. Het aantal zendingen in Duitsland, waar de meeste partners zijn gevestigd, beliep 9,2 miljoen.

## CargoLine Logistics Network

is een in 1995 opgericht groupagenetwerk dat ook diensten in de contractlogistiek aanbiedt. Het bestaat in hoofdzaak uit middelgrote vervoerders en logistieke dienstverleners. Het totale aantal partners is zeventig, met een zwaartepunt op Duitsland, waar de oorsprong van CargoLine ligt. Vorig jaar verwerkten ruim zeventuizend medewerkers van de aangesloten bedrijven samen 11,7 miljoen zendingen. Dat betekende een groei met 4,5%. Daarbij werd een omzet behaald van 1,4 miljard euro, 4,9% meer dan een jaar eerder. Eind vorig jaar trok het netwerk een Turkse partner aan, Ekol, dat dagelijkse lijndiensten tussen Turkije en Duitsland onderhoudt. Ekol heeft in Turkije 22 vestigingen. CargoLine wil zich vooral versterken in de landen rondom Duitsland. De partners hebben samen ruim zeventuizend mensen aan het werk. CargoLine beschikt ook over een eigen opleiding, CargoLine Akademie, die vorig jaar 850 studenten telde. Van CargoLine is Transport Gillemot de Belgische en Koninklijke Rotra de Nederlandse partner.

## 24 Plus

een ander groot netwerk in het Europese groupagevervoer, telt nu 66 partners. Het biedt ook het vervoer van gevaarlijke goederen aan als specialiteit. Vorig jaar vond het nieuwe partners in onder meer Zweden en Turkije. In Malmö werd Gödecke Logistik aangetrokken. De andere partner in Scandinavië is Leman uit het Deense Taulov. In Turkije is KLG Lojistik de nieuwe partner. Dat bedrijf is een onderdeel van KLG Europe, van de Kuijken-groep, die ook in Nederland de partner is. In België wordt 24Plus vertegenwoordigd door Transuniverse Forwarding.

## Palletways

is een Brits initiatief voor snelle palletdistributie in Europa. Het werd in 1994 in het Verenigd Koninkrijk opgericht om aan de groeiende vraag naar efficiënt en snel palletvervoer tegemoet te komen, met name voor kleine vrachtzendingen. Het samenwerkingsverband telt nu al meer dan 300 leden in elf landen in Europa, met evenzoveel depots. Ook van Britse origine is Partnerlink, een netwerk in het expres- en groupagevervoer, dat in het Verenigd Koninkrijk is begonnen. Partnerlink breidt inmiddels ook uit naar het vasteland van Europa. Het wordt actief in de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Italië. Bij Partnerlink wordt een half miljard euro per jaar omgezet. Er worden 3.800 trailers ingezet en er werken vijfduizend mensen bij de aangesloten bedrijven.



het aanbod van zulke vaak zeer professioneel geleide netwerken.

Wat het groupagevervoer ook kansen biedt, is de 'globalisering'. Ook aan de rand van ons eigen werelddeel zijn steeds meer landen economisch in opkomst, bijvoorbeeld in de Maghreb en op de Balkan. Dat leidt nog niet meteen tot dikke ladingstromen die complete vrachtauto's vullen. In de aanvang brengt het vooral meer werk voor de op zo'n zich ontwikkelend land gespecialiseerde groupagevervoerder.

Het is waar: de wegtransporteur moet ervan uitgaan dat de ladingvolumes de eerstkomende jaren niet sterk gaan stijgen. In menige deelmarkt is er stagnatie of zelf van volumes die het niet halen bij die van voor de crisis. Maar voor goede groupeurs is er nog werk genoeg, zeker als straks het economische tij weer eens mee mocht zitten.

# Expediteur of vervoerder?

Of je als opdrachtgever met een expediteur of een vervoerder in zee gaat, blijkt bij schade een wereld van verschil te zijn. Juist bij nvoc's en groupeurs zijn daar nogal eens misverstanden over.

**L**CL groupage service van de USA naar Europa. Aldus prijst Transport Partners in het Brabantse Steenberg zijn dienstverlening aan potentiële klanten aan. In zijn eigen vestiging in Charleston, South Carolina, verzamelt het bedrijf deelladingen; voornamelijk waarin het gespecialiseerd is: pakketten, scheepsonderdelen, kleine boten en machines, motoren en... auto's. Het is dan ook niet vreemd dat Felsbourg & Van 't Hoff (F&H) - eigenaar van een collectie 'ontstaan vanuit hobby en passie voor Porsche', zoals de website vermeldt - bij Transport Partners uitkomt als hij voor 140.000 euro in California een Porsche Speedster heeft aangeschaft. De nieuwe eigenaar wil zijn klassieke auto uit 1956 naar Nederland verschepen, samen met nog een andere Porsche. Voor 2.250 euro, minus 300 euro korting, wil Transport Partners dat wel doen. Als de opdrachtbevestiging naar de klant is verzonden, stuurt Transport Partners zijn zusterbedrijf in Charleston een mailtje om het transport te organiseren. Het wegvervoerbedrijf EZ Hauling krijgt de klus om de auto van de oost- naar de westkust te vervoeren. De Porsche wordt opgehaald door een chauffeur die een Bill of Lading laat zien waarop de naam Auto Carolina Transport staat vermeld. Als de andere Porsche al lang en breed in Charleston staat, is de Speedster nog steeds niet gearriveerd. Hij is spoorloos, en blijft dat. Langzaam dringt door dat de racewagen gestolen moet zijn. Navraag bij EZ Hauling leert dat

zij de lading op Central Dispatch hebben gezet, een soort vrachtwisselingsysteem gericht op het autotransport. Daar zijn kennelijk fraudeurs met vervalste vrachtpapieren op afgekomen.

## Uitspraak

Waarom is deze diefstal uit 2008 nog steeds interessant? Omdat de rechter pas zeer recent - op 30 juli jongstleden - in hoger beroep uitspraak heeft gedaan in deze zaak. Want natuurlijk stelde de klant Transport Partners aansprakelijk voor de niet geringe schade. Aanvankelijk met succes, want de rechtbank in Arnhem bepaalde ten eerste dat de klant terecht de Fenex-voorwaarden heeft vernietigd waarop Transport Partners zich beriep. Ten tweede stelde de rechter vast dat de expediteur 'toerekenbaar tekort was geschoten in de nakoming van zijn verplichtingen'. Bij beide oordelen legt Transport Partners zich niet neer. Over de voorwaarden zegt de expediteur dat hij daarnaar verwezen heeft in de offerte: 'all our activities are subject tot the general conditions of Netherlands forwarding organisation (Fenex)'; van de klant mocht bovendien verwacht worden dat die op de hoogte was van die voorwaarden. Maar nee, de rechter is strikt: de wet schrijft voor dat een expediteur zijn opdrachtgever de voorwaarden ter hand stelt, en dat was niet gebeurd.

De voorwaarden zijn van belang omdat daarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen van 4.000 sdr, zo'n 4.600 euro. Door de vernietiging of ongeldig verklaring - een recht dat kleinere opdrachtgevers hebben - is die beperking niet meer van toepassing. Omdat de rechter dit in hoger beroep bevestigt, is Transport Partners in beginsel aansprakelijk voor de volledige schade.

Maar dan moet de gedupeerde klant wel kunnen aantonen dat Transport Partners als expediteur iets verkeerd heeft gedaan. De eerste rechter vond dat dat het geval was. Die ging mee in de redenering dat het zusterbedrijf in Charleston en EZ Hauling te beschouwen zijn als hulppersonen waarvoor Transport Partners had moeten instaan. Maar het Hof veegt dat van tafel. Transport Partners heeft zijn zusterbedrijf op de hoogte gesteld van de aard van de te vervoeren zaken ('Please note that the Porsche Speedster needs to be transported very carefully (please see the value!)', staat er in de opdracht.). Vrij geciteerd uit het vonnis: 'Daarmee heeft Transport Partners aan haar verplichtingen uit de expeditieovereenkomst voldaan en is zij jegens de klant niet tekortgeschoten. Weliswaar is uit de overgelegde stukken niet te lezen dat Transport Partners Inc. zich vervolgens aan de instructie heeft gehouden om de Porsche zorgvuldig te (doen) vervoeren, maar alleen daaruit kan niet de conclusie getrokken worden dat Transport Partners onzorgvuldig is geweest jegens de opdrachtgever in haar keus van vervoerder.'

## Aansprakelijkheid

Vervoerrechtsgeleerde Maarten Claringbould, verbonden aan Van Traa Advocaten, noemt de uitspraak interessant. 'De rechtbank

zegt tegen Transport Partners: jij als expediteur hebt een onderexpediteur ingeschakeld die zijn werk niet goed heeft gedaan, daarvoor ben jij verantwoordelijk en daarom achten we je geheel aansprakelijk. Het Hof kijkt daar anders tegenaan. Dat zegt: jij hebt als expediteur keurig een vervoersovereenkomst met een ander gesloten; je hebt niets verkeerd gedaan. Dat de auto is gestolen, daar kun jij niets aan doen.' Juridisch zit Claringbould op de lijn van het Hof. 'De kracht van dit arrest is dat het nog maar eens aan-

expediteurs die uit dit vonnis spreekt, is volgens Claringbould dan ook: 'Altijd de Fenex-condities meesturen bij de aanvaarding van een opdracht.'

Want hoewel een echte expediteur dus zeer zelden aansprakelijk is, kan er een misverstand ontstaan als hij niet duidelijk is over zijn status. En dan bestaat de kans dat een rechter hem kwalificeert als vervoerder met de bijbehorende aansprakelijkheid. Bij het samenbrengen van deelladingen door verschillende vervoerders of expediteurs kan dat misverstand ontstaan. 'Als groupeur kun je expediteur blijven, als je duidelijk maakt dat je doet vervoeren.'

Neemt een expediteur de gedaante aan van nvoc, dan ligt dat anders, aldus Claringbould. 'Non vessel operation common carrier. De naam zegt het al. Een nvoc is altijd zelf vervoerder met vervoerdersaansprakelijkheid. Overigens kunnen ook vervoerders zich beroepen op limieten die vaak heel laag zijn.'

## 'Fenex-condities altijd meesturen bij aanvaarding van een opdracht'

toont - en wat ik ook altijd beweer - dat een expediteur bij normale ladingsschade eigenlijk nooit aansprakelijk is. Want een expediteur kan niet veel fout doen, mits hij de goede instructies geeft. Het is anders als hij bijvoorbeeld de containernummers verwisselt, zodat de container met boter in plaats van naar Engeland naar Hongkong gaat, waar de lading er dan vanzelf uit loopt. Deze expediteur heeft geluk gehad dat hij geen fouten had gemaakt. Als hij dat wel had gedaan, was hij zonder die limiet volledig aansprakelijk geweest.'

Belangrijkste waarschuwing voor

## Cassatie

Volgens de raadslieden van zowel Felsbourg & Van 't Hoff als van Transport Partners lopen er in de Verenigde Staten geen rechtszaken omtrent de diefstal van de Porsche Speedster. Advocaat mr. Marcus Bijloo van F&H zegt het vonnis samen met zijn cliënt te bestuderen. Daarna beslist hij of hij in cassatie gaat.

FRANK DE KRUIF



# Groupeur SSC werkt alleen voor expediteurs

Op de Antwerpse groupagemarkt hebben ECU Line en Vanguard er de afgelopen jaren met SSC Consolidation een sterke concurrent bij gekregen.

SSC ontstond in 2004 uit een joint venture van het Amerikaanse Shipco Transport en het Duitse Saco Shipping. Shipco was toen al een tijdje in Antwerpen actief, maar het was niet makkelijk om te groeien. Saco Shipping is het grootste Duitse groupagebedrijf. De twee partners openden onder de naam SSC Consolidation niet alleen een gezamenlijk kantoor in Antwerpen, maar ook in Rotterdam en Dubai.

Dirk Baetens staat al zeven jaar aan het roer van de Belgische vestiging. 'Toen ik hier kwam, was er een ploeg van een kleine twintig mensen. Intussen zijn we al met iets meer dan vijftig. ECU Line blijft de grootste speler op de LCL-markt in Antwerpen, maar ik denk dat we intussen wedijveren met Vanguard (ex Confreight) voor de tweede plaats.'

Volgens Baetens is de groei in belangrijke mate te danken aan het feit dat SSC alleen voor expediteurs en dus nooit rechtstreeks voor verladers werkt. Zodra SSC rechtstreeks met een exporteur zaken zou doen, wordt het bedrijf een concurrent van de expediteurs die klant zijn. 'Ik denk dat de Antwerpse expediteurs die neutraliteit appreciëren en blij zijn dat er nog een derde grote speler op de markt is bijgekomen.'

Vanuit Antwerpen zijn er directe LCL-diensten naar 55 bestemmingen. Naar grote havens als Shanghai, Singapore en sinds kort ook Jebel Ali zijn er zelfs twee vertrekken per

week. Lading voor bestemmingen die niet vanuit Antwerpen direct bediend worden, wordt over de weg naar Saco in Hamburg gevoerd, waar wekelijks meer dan 200 rechtstreekse afvaarten zijn. 'Daar zitten dus ook de meer exotische bestemmingen tussen', zegt Baetens. Er rijden wekelijks drie of vier vrachtwagens met groupagelading van de Schelde naar de Elbehaven.

#### West-Afrika

Dankzij de band met Shipco staat SSC sterk in het verkeer van en naar de Verenigde Staten, maar ook Latijns Amerika, Zuid-Afrika, het Midden-Oosten en de rest van Azië zijn belangrijk voor het groupagebedrijf. Ongeveer een half jaar geleden is SSC ook op West- en Centraal-Afrika actief geworden met diensten naar Dakar, Tema en Matadi. Baetens hoopt het aanbod per 1 september nog uit te breiden met vier of vijf nieuwe West-Afrikaanse havens. Het in- en uitladen van de containers heeft SSC Consolidation in

## SSC wil nog meer bestemmingen in West-Afrika direct bedienen

Antwerpen uitbesteed aan Katoen Natie. De groupeur kreeg ter hoogte van kaai 736 aan het Delwaidedok een terrein van 33.500 vierkante me-



Dirk Baetens, algemeen directeur van het Belgische kantoor van SSC.

ter, waarvan 11.500 overdekt en nog eens 1.008 onder afdak. Een oppervlakte van 200 vierkante meter is extra afgeschermd voor lading met hoge waarde of accijnsgoederen zo-

Begin dit jaar nam SSC nog een apart magazijn van 1.000 vierkante meter voor IMO-lading in gebruik. 'Wij hebben die infrastructuur op het terrein van Katoen Natie betaald', legt Baetens uit. 'In een groupagemagazijn mag je maximaal 200 vierkante meter gebruiken voor gevaarlijke goederen. Als je meer IMO-lading wil behandelen, heb je speciaal daarvoor ingerichte magazijnruimte nodig. SSC koos voor dat laatste omdat 10 tot 15% van alle lading uit IMO-goederen bestaat.

Bij Katoen Natie heeft de groupeur de mogelijkheid om de werkruimte te verdubbelen. Gezien de groei van

#### SSC ROTTERDAM

Het Nederlandse kantoor van SSC is iets kleiner dan het Antwerpse en telt 35 werknemers. Er worden een twintigtal bestemmingen direct aangeboden. Wat niet in Rotterdam zelf geconsolideerd kan worden, gaat in principe naar Antwerpen waar ook LCL-lading uit Frankrijk en Zwitserland arriveert. De meer exotische bestemmingen waarnaar er ook vanuit de Scheldehaven geen rechtstreekse afvaarten zijn, worden via de gateway in Hamburg bediend. Voor Portugese en Ierse transshipmentlading is Rotterdam wel een belangrijke draaischijf. De Belgische LCL-lading voor beide landen laat SSC dan ook in Rotterdam consolideren. Omdat Rotterdam vooral een invoerhaven is, zijn de importvolumes van SSC in Nederland groter dan in België.

de voorbije jaren, verwacht Baetens dat dit op termijn ook zal gebeuren. Op jaarbasis exporteert SSC vanuit Antwerpen nu zo'n 7.000 teu, het dubbele van de inkomende volumes. De meeste containers worden vervoerd door een viertal rederijen die de Antwerpse groupeur zelf kiest. Het tarief is uiteraard een selectie criterium, maar niet het belangrijkste. Baetens selecteert bij voorkeur rederijen die Antwerpen rechtstreeks aanlopen en de snelste transitijd naar de bestemmingshaven bieden.

Hij werkt ook het liefst met rederijen die ervaring hebben met het vervoer van groupagelading. Omdat er soms pas op het laatst besloten wordt of er een 20' of 40' container wordt gevuld en er ook met gevaar goed rekening moet worden gehouden, moet de rederij de nodige flexibiliteit aan de dag kunnen leggen.

Wat SSC aan de rederij betaalt, moet wel terugverdiend worden. Aan een halfvolle container scheurt een groupeur zijn broek. Volgens Baetens zit er in een gemiddelde groupagecontainer lading van vijftien tot twintig klanten.

#### Arbeidsintensief

De grote containerrederijen hebben hun LCL-activiteiten afgestoppen omdat het een arbeidsintensieve bezigheid is. Het is ook niet gemakkelijk. Baetens werkte eerder al voor rederijen (als agent voor Grimaldi en bij Cast) en expediteurs (Kühne+Nagel en UPS) en spreekt uit ervaring als hij zegt dat er bij groupage het meest bij komt kijken.

Zijn mensen moeten goed weten welke IMO-goederen al dan niet samen geladen mogen worden. SSC investeerde dan ook fors in cursussen die de medewerkers daarover bij de havenkapiteindienst hebben gevolgd.



De ruimte die SSC Consolidation bij Katoen Natie ter hoogte van kaai 736 gebruikt, kan op termijn worden verdubbeld.

# Liefkenshoekspoortunnel volgend jaar beschikbaar

Antwerpen maakt een forse stap voorwaarts als spoorhaven als de Liefkenshoekspoortunnel, tussen het oude en het nieuwe havengebied, volgend jaar september open gaat.

De ingebruikneming zal er naar verwachting toe leiden dat rederijen diensten gaan verschuiven van de Rechter- naar de Linkeroever. Spoorbeheerder Infrabel heeft laten weten dat het project, waar al vijf jaar aan wordt gewerkt, volledig op schema ligt. Alle bouwkundige werken zijn inmiddels voltooid en het leggen van de rails is vergevorderd. Begin volgend jaar kan het testen van de ruim zestien kilometer lange verbinding beginnen, die dan in september aan spooroperators beschikbaar wordt gesteld.

Het traject begint op de Linkeroever in de sporenbundel Zuid en sluit via een spoorlijn van 6,7 kilometer aan op de bestaande Beverenspoortunnel (1,2 km) die volledig is gemoderniseerd. Een open sleuf zorgt vervolgens voor de verbinding met de twee boortunnels (2 x 6 km) onder de Schelde en het Kanaaldok. Vervolgens loopt de lijn onder de ringweg R2 door en sluit aan op het rangeercentrum Antwerpen-Noord.

## Kennedytunnel

Behalve capaciteitsuitbreiding is het voordeel van de nieuwe verbinding dat goederentreinen in de haven van Antwerpen niet meer door de drukke Kennedytunnel (met reizigers-treinen tussen Antwerpen en Gent) en via de drukke lijn Berchem-Schijnpoot-haven hoeven. Door de scheiding van goederen- en passa-



Het leggen van de rails in de Liefkenshoekspoortunnel verloopt voorspoedig.

gierstreinen komt er ook capaciteit voor het reizigersvervoer vrij. Het project wordt uitgevoerd en gefinancierd door een publiek-private samenwerking (pps) en omvat werken met private investering binnen de pps en delen met publieke investering buiten die pps. Binnen de pps wordt 690 miljoen euro gefinancierd door investeerder Locorail NV en

Buiten de pps legt Infrabel zelf de spoor- en seininstallaties op het traject aan. Dat deel werd aanvankelijk geschat op 75 miljoen euro maar dat zal vermoedelijk hoger uitkomen door inflatie en meerwerk ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

## Beschikbaarheidsvergoeding

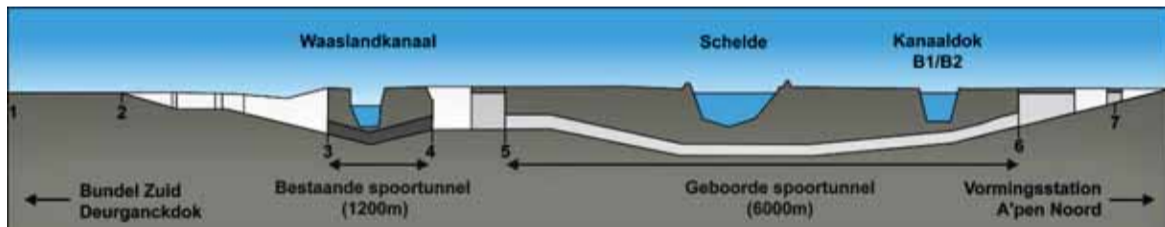
Infrabel betaalt de investeerders vanaf dit jaar 38 jaar lang een beschikbaarheidsvergoeding van ongeveer vijftig miljoen euro per jaar. Daarin zitten ook de kosten van het onderhoud. Volgens de spoorbeheerder draagt de nieuwe verbinding bij aan de ondersteuning van de groei van de Antwerpse haven. Dat moet leiden tot een vergroting van het aandeel van het spoor in het achterlandvervoer van nu 10% tot 15% rond 2030.

De bouw wordt uitgevoerd door het consortium THV Locobouw, dat bestaat uit MBG, CEI-De Meyer, Vinci Construction Grands Projets en Wayss & Freytag Ingenieurbau. Op 12 november 2008 ging de eerste spa de grond in.

ROB MACKOR

Aandeel spoor moet groeien van nu 10 tot 15 procent in 2030

door een bijdrage van 107 miljoen euro door het Vlaamse Gewest. Locorail bestaat uit BAM PPP Investments België, CFE NV en Vinci Concessions SA. De rest wordt in gelijke delen gefinancierd door enerzijds de Europese Investeringsbank en zes commerciële banken anderzijds. De vennootschap financiert de bouw van de civiele werken.



## WEGVERVOER

# Weg vrij voor invoering nieuwe tarieven Duitse kilometerheffing

De weg is vrij voor een verhoging van de tarieven van de Duitse kilometerheffing en voor invoering van een nieuwe tariefklasse voor Euro VI-voertuigen.

Aan een jaren slepende rechtzaak tegen het tariefstelsel is een einde gekomen. Dit nadat de bestuursrechter in Münster, het Oberverwaltungsgericht, tot het inzicht was gekomen dat er geen juridisch bezwaar is tegen de wettelijke grondslag van de tariefverordening.

Bij de Münsterse rechter was de claim aanhangig van de wegvervoerder Günter Obst. Deze claimde 22,41 euro aan volgens hem te veel betaalde Maut. Tweeassige vrachtauto's waren in dezelfde tariefklasse ingedeeld als drieassige en betaalden dus evenveel tol als grotere en zwaardere voertuigen.

In eerste instantie had de rechter in Münster bepaald dat dit niet eerlijk was en dat de claim van Obst dus gefundeerd was. Daarop dreigden ook andere vervoerders in hun ogen te veel betaalde tol terug te vorderen. De Duitse staat ging vervolgens in appel bij het Bundesverwaltungsgericht, de hoogste bestuursrechter.

## Argumenten

Die vernietigde de eerdere uitspraak en verwees de zaak weer terug naar de rechter in Münster. De overweging van de hoogste bestuursrechter was dat er wel degelijk geldige argumenten voor een indeling van twee- en drieassige voertuigen in één tarief kunnen zijn. Als voorbeeld werd de praktische handhaafbaarheid genoemd.

De lagere rechter, die in Münster dus, heeft de kwestie nu opnieuw be-

studeerd en komt tot hetzelfde oordeel. Dat betekent dat Obst zijn zaak niet meer hoeft voort te zetten en zijn opponent, de Duitse staat, evenmin. De twee partijen hebben besloten hun geschil beëindigd te verklaren.

Verkeersminister Peter Ramsauer is opgelucht dat de zaak voorbij is. Hij wilde beslist geen nieuwe tarieven invoeren voordat de deugdelijkheid van de wettelijke basis daaronder was vastgesteld. Nu dit dus, onverwacht snel, is gebeurd, zou Ramsauer theoretisch meteen al met nieuwe, waarschijnlijk hogere, tarieven komen.

Hij kan ook een eigen lager tarief invoeren voor Euro VI-voertuigen. Daar is grote behoefte aan, want zonder zo'n lager tarief investeren maar heel weinig vervoerders in Euro VI. | FOLKERT NICOLAI

## FAILLISSEMENTEN

Transportbedrijf  
Luitjens  
Musselkanaal  
Rechtbank Noord-Nederland

Dh Leuning  
Groningen  
Rechtbank Noord-Nederland  
(Schuldsanering)

## PERSONALIA

Daan Snaathorst is per 1 augustus benoemd als global managing director van de Liquid Bulk divisie. Hij heeft meer dan dertig jaar internationale ervaring in de transport en logistiek sector; hij vervulde onder meer directiefuncties bij Koninklijke Nedlloyd en Menlo Worldwide Logistics.



Gefco Automotive heeft  
Jan-Pieter Streek (38) aangesteld als senior accountmanager. Streek

is geen onbekende in de automotive sector. Al meer dan zeventien jaar is hij werkzaam in deze branche. Vooral de verkoop van bedrijfswagens spreekt hem aan, waardoor hij zich steeds verder heeft toegelegd op de zakelijke verkoop hiervan. Streek was onder anderen accountmanager voor de PGA Groep.

Henning Meyerhoff (48) is bij TNT Post in Duitsland de nieuwe sales directeur. Hij is een echte sales en marketing professional met ruime ervaring op de Duitse postmarkt. Euromaster, bedrijf in banden en specialist in voertuigonderhoud, heeft Frank Hut (foto) aangetrokken als directeur B2B



Heavy. In deze functie is hij verantwoordelijk voor de sales van truck-, grondverzet-, industriële en

landbouwbanden van Euromaster in Nederland. In zijn functie gaat Hut werken aan optimalisatie van de klantgerichtheid. De afgelopen negen jaar was Hut werkzaam bij Continental Banden Groep van Pon Holdings, waarvan de laatste vier als sales manager export.



Luchtvrachticoon Marcel Buelens (59), topman van afhandelaar Swissport op Brussels Airport,

stapt op. De twee partijen zijn in goed overleg uit elkaar gegaan. 'Ik krijg de kans om vanaf 2 september iets anders te gaan doen in de luchtvaart', zegt Buelens, die al een lange carrière achter zich heeft in de luchtvrachtsector. Onder meer was hij lange tijd de Europees manager van Air Hong Kong en het boegbeeld van de ACMAB, de Airline Cargo Managers Association Belgium. Welke functie hij precies gaat uitoefenen, wilde hij nog niet zeggen. Hij blijft wel in België.

Bent u iemand? [www.nieuwsbladtransport.nl/NTIntelligence/personalia.aspx](http://www.nieuwsbladtransport.nl/NTIntelligence/personalia.aspx)

## WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)

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

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



BOEKINGSAGENT VOOR



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

Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency



NT OP TWITTER



#Rotterdam 89% Rotterdamers vindt de haven belangrijk voor economie en 77% vindt Rotterdam echte havenstad. <http://tinyurl.com/lpcsrzt> @ChantalGouka

dat is toch ook niet slecht, de baas van het Britse postbedrijf Royal Mail nam vorig jaar 1,7 miljoen mee naar huis. @ruudpeys

Binnenvaartschepen Dordt omgetoverd tot zwembad <http://bit.ly/16IWMm6> @RTV\_Rijnmond

'Het is onmogelijk', zei trots. 'Het is riskant', zei ervaring. 'Het is zinloos', zei rede. 'Probeer het', fluisterde het transporthart... @TypishTransport

Gezocht: trucker of bedrijf met een nieuwe Mercedes-Benz Actros of Volvo FH-serie voor een fotoshoot. #dtv @FredericLouis

Is dit wat er overblijft van een papieren vrachtbrief? #een-Mobiel. Als het aan ons ligt wel. [pic.twitter.com/RJYaRF3qik](http://pic.twitter.com/RJYaRF3qik) @TransFollow

Wat een gave website! #sleepschepen <http://www.sleepschepen.nl/> Mooie foto's! @Anouska\_

Voor onze nieuwsbrief 2013 zijn wij op zoek naar mooie actie foto's van ons bedrijf. Kunt u ons hiermee helpen dan ontvangen wij dit graag! @WerffLogistics



Ook met uw tweet in de krant? met #NTnl springt u meer in het oog. Blijf op de hoogte en volg deze krant op [www.twitter.com/ntnl](http://www.twitter.com/ntnl)

NT OP HET WEB



Deze week op Nieuwsbladtransport.nl

- 'Transportsector schuldig aan fataal ongeval Charleroi'
- 'Niet varende sjonnen op Triple E'
- Weer wachttijden bij Euromax
- Video: Eerste trein uit Zhengzhou arriveert in Hamburg
- Video: Camerabeelden exploderende vrachtwagen VS
- Video: Aangespoelde koffie 'MOL Comfort' trekt bekijks



Meer nieuws kunt u vinden op

[www.nieuwsbladtransport.nl](http://www.nieuwsbladtransport.nl)

# Meer slots dan lading

**LIJNVAART** Containervloot groeit twee keer sneller dan ladingaanbod

**In de eerste jaarhelft werd van, naar en binnen Europa 3,4% meer containerlading vervoerd. De globale containervloot zal dit jaar een groei van 6,7% kennen.**

Volgens de jongste cijfers van Container Trades Statistics (CTS) werd er in de eerste zes maanden van dit jaar 21,76 miljoen teu van en naar Europa vervoerd. In dat totaal zit ook 2,4 miljoen teu intra-Europees verkeer, dat overigens sterker groeide (+13%) dan het totale Europese verkeer (+3,4%). De import van containers in Noord- en Zuid-Europa (10,72 miljoen teu) bleek in de periode van januari tot juni nog steeds groter te zijn dan de export (8,63 miljoen teu). Het was wel de export (+3,4%) die in het eerste semester sneller groeide dan de import (+1,4%). De belangrijkste exportbestemming blijft het Verre Oosten. In die richting was er een groei van 4,7% naar 3,36 miljoen teu. De Europese export naar het Midden-Oosten en India was de enige route waarop er een terugval was (-1%).

**Import**

Aan invoerzijde bleek de import uit het Midden-Oosten en India juist het sterkst groeiende vaargebied te zijn (+4,3%), gevolgd door de aanvoer van containers uit sub-Saharisch Afrika (+3,5%). Rederijen die tussen Europa en West-, Zuid- en Oost-Afrika varen, profiteerden ook van een fraaie groei van 8,6% van de southboundvolumes. In de trade tussen Latijns Amerika en Europa vergaat het de noordzuid-carriers minder goed. Het northboundverkeer kende daar een nieuwe krimp van 2% naar 806.000 teu. Wel positief voor de carriers is het feit dat de Europese export naar Zuid-Amerika 4,6% groter was

FOTO STEFAN VERBERCKMOES



De zeventien jaar oude 'Conti Singa' van 3.469 teu werd vorige week verkocht voor de sloop.

(787.000 teu), zodat de volumes op de route bijna in evenwicht zijn. Wereldwijd werd volgens CTS in de eerste jaarhelft 63,82 teu miljoen teu vervoerd, wat slechts 350.000 teu meer was dan vorig jaar. Tegenover

nervloot in de eerste week van augustus de kaap van de 17 miljoen teu gerond. De databank omvat nu 4.978 'echte' containerschepen met celstructuur. Als ook andere scheepstypes zoals multipurpose schepen

maanden om van 14 naar 15 miljoen slots te evolueren. De groei van 13 naar 14 miljoen teu nam zelfs maar negen maanden in beslag. Dat de vloot iets trager groeit, heeft te maken met het feit dat er steeds meer schepen werden gesloopt. In de eerste week van deze maand werden behalve het eerste postpanamax-schip dat ooit werd gebouwd, de 'President Truman' van 4.528 teu uit 1988, ook nog twee schepen van amper zeventien jaar verkocht voor de sloop. Het gaat om de 'Yellow Sea' (3.681 teu) van Niederelbe Schifffahrt en de 'Conti Singa' (3.469 teu). De Chinese carrier Cosco kondigde aan dertien schepen te zullen laten slopen, waaronder vier containerschepen, samen goed voor 11.207 teu.

STEFAN VERBERCKMOES

## Cosco wil vloot herstructureren en vier containerschepen slopen

dit bijna stagnerende ladingaanbod staat een groei van de containervloot die door de Franse databank Alphaliner voor dit jaar op 6,7% geschat wordt. Dat groeipercentage houdt al rekening met het feit dat er dit jaar 450.000 slots gesloopt zullen worden. Volgens Alphaliner heeft de contai-

ner worden meegeteld die in lijndienst varen, bedraagt de totale capaciteit van de lijnvaartvloot intussen al 17,48 miljoen teu. Het heeft veertien maanden geduurd om van 16 naar 17 miljoen teu te gaan. Dat is relatief lang omdat het twaalf maanden duurde om van 15 naar 16 miljoen teu te groeien en tien

**BEDRIJFSNIEUWS**

De vloot van **Kotug** in Rotterdam is uitgebreid met de SD Dolphin, een Damen Stern Drive Tug 3212 met een trekkracht van 80 ton. De 32 meter lange kustannex havensleper is op de **Damen-werf** in Vietnam gebouwd en door een bemanning van **RedWise** naar Rotterdam overgevoerd. Bij Damen staan voor Kotug nog twee rotortugs van het type ART 80-32 op stapel. Die worden volgend jaar opgeleverd.

**Kingma Transport** is gespecialiseerd in losgestort transport. De



onderneming heeft onlangs een Volvo FH Euro 6 460 pk en een Bulthuis aluminium kipper aangeschaft. Met deze combinatie kan Kingma alle werkzaamheden uitvoeren, zowel het transport van asfalt als van zand- en grindvervoer. De Volvo FH beschikt over een netto laadvermogen van 35 ton.

**Havenbedrijf Rotterdam** gaat in zee met IT-leverancier **Fujitsu** voor het eindgebruikersbeheer van IT-systemen. Volgens het Havenbedrijf gaat het om de eerste grote stap in de aankoop van nieuwe IT-systemen. Het will zijn IT-dienstverlening de komende jaren 'gefaseerd hercontracteren'. Het Fujitsu-contract omvat kantoorautomatisering en de servicedesk.

**OSC** heeft bij **PostNL** in Rotterdam een spiegelafstelplaats (SAP) aangelegd. Hun distributiewerkzaamheden en het



veeluldig opereren in dichtbevolkte gebieden rechtvaardigde de aanleg van een eigen SAP. PostNL is al jaren actief in het bestrijden van ongevallen in de dode hoek.

**Bronkhorst High-Tech** heeft zijn hoofdkantoor in Ruurlo uitgebreid met een nieuw logistiek centrum. In totaal heeft

het bedrijf in meetinstrumenten voor laboratoria de beschikking over bijna 21.000 vierkante meter. Doorrolstellingen zorgen in het nieuwe warehouse voor ruimtebesparing en kortere orderverzamelzeiten.

**Mellink Transport** in Eibergen heeft het Keurmerk Transport & Logistiek ontvangen. De Gelderse transporteur laat hiermee zien te voldoen aan een serie hoge kwaliteitseisen voor onder meer de bedrijfsvoering en de interne processen. Mellink Transport is gespecialiseerd in nationaal en internationaal tanktransport.



Heeft u ook logistiek of transportnieuws over uw bedrijf? Mail naar: [redactie@nieuwsbladtransport.nl](mailto:redactie@nieuwsbladtransport.nl)

## 'Actie in de Transport' voert misplaatste actie



Alleen al de keuze voor het verkeerde voorzetsel doet vermoeden dat er weinig denkwerk schuilt achter het initiatief 'Actie in de Transport'. Dat slechts negen vrachtwagenchauffeurs de moeite namen om mee te doen aan de laatste actie - vorige week op de A12 - is hoopgevend. En dat FNV Bondgenoten en Transport en Logistiek Nederland (TLN) zich distantiëren van de snelwegblokkades die deze groepering opwerpt, niet meer dan logisch.

Deze donderdag voert 'Actie in de Transport' opnieuw acties. Al is de opkomst nog lager, zelfs met vijf trucks kun je een rijbaan versperren. Files zijn gegarandeerd, aandacht is verzekerd.

Wat deze mensen willen bereiken, voor zover dat valt op te maken uit het ondoorgroendelijke proza dat ze afscheiden, is onrealistisch, onhaalbaar en onwenselijk. Voorbeeld van een 'mogelijke optie'? 'Het beroep chauffeur mag niet door andere EU-burgers worden gedaan zolang ontslagen van Nederlandse chauffeurs aan de orde zijn.'

Dat veel chauffeurs hun werk te danken hebben aan het feit dat de Nederlandse transportsector (meer nog, het bedrijfsleven als geheel) dankzij het vrije verkeer van goederen zijn vleugels in heel Europa heeft kunnen uitslaan, is niet doorgedrongen. Integendeel, het is 'te absurd voor woorden dat Brussel het vrije woon/werkverkeer (sic) oplegt'.

'Actie in de Transport' heeft de simpele opvatting dat 'de politiek' schuldig is. Die zit bij Brussel in de tang, is star, dan wel eigenwijs. Van het genoemde streven om 'ons tuintje vrij van onkruid te houden' en de bereidwilligheid om 'te helpen om het onkruid van anderen te doen opruimen', valt te hopen dat het minder giftig is bedoeld dan dat het overkomt.

Behalve kortzichtig is de opstelling van de actievoerders achterhaald. Niemand zal beweren dat de liberalisering van het wegvervoer vlekkeloos is verlopen, dat er geen misstanden zijn ontstaan of misbruik is gepleegd. Dat is niet de schuld van 'de politiek'; in tegendeel, de politiek heeft daarop gereageerd door bij die liberalisering op de rem te trappen (al dan niet terecht) en de handhaving van de bestaande regels te verscherpen. Dat gebeurt zowel internationaal - de Europese Commissie die de uitbreiding van de cabotage schrapt - als nationaal - het kabinet dat het toezicht op de sociale en technische eisen aan het wegvervoer intensiveert.

Uiteraard, het staat ieder vrij voor zijn belangen, of wat hij daarvoor houdt, op te komen. Maar dan op een manier die de belangen van anderen, buitenstaanders, niet schaadt. Dat geldt voor Duitse sluiswachters, dat geldt voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs.

FRANK DE KRUIFF  
frank.de.kruijff@nieuwsbladtransport.nl

# OPINIE

## Verladers proberen besluit verplicht wegen containers af te wenden

Vlak na de zomer staat het weer op de agenda: de verplichting om containers te wegen voordat ze aan boord van een schip worden geladen.

Half september buigt de International Maritime Organization (IMO) zich weer over voorstellen die verladers opdraagt de containers die zij laten verschepen volgens een gecertificeerde procedure te wegen. Dat zou een einde moeten maken aan de praktijk dat het opgegeven gewicht vaak afwijkt van het feitelijke gewicht. Aangenomen wordt dat dit de oorzaak is van veel ongevallen: door een verkeerde gewichtsverdeling kunnen schepen instabiel worden en containers overboord slaan.

Maar volgens verladersorganisatie EVO is allerm minst aangetoond dat verkeerde gewichtsopgaves tot ongevallen met schepen hebben geleid. 'Een certificatieplicht kost al snel 8 miljard euro per jaar zonder dat duidelijk is of een dergelijke maatregel nu echt bijdraagt aan het veiliger maken van containertransport over zee. Er is eerst meer onderzoek nodig.'

De EVO - samen met TLN, Fenex en Fenedex - steunt wel initiatieven van ISO om een wereldwijde standaard



EVO: meer onderzoek naar effectiviteit van wegen containers is nodig.

voor het vastzetten van containers te ontwikkelen en van de VN-organisatie Unece om een nieuw handboek voor het laden van containers op te stellen. Met de richtlijnen loopt de kans op ongelukken bij transport sterk terug, menen de organisaties. Nederland stond aanvankelijk met Denemarken en Australië aan de wieg van het voorstel om wegen te verplichten. Inmiddels heeft de Tweede Kamer minister Schultz opgedragen om daar binnen IMO-verband niet langer voor te ijveren.

Daarmee is nog niet gezegd dat Nederland regelgeving op dit punt kan tegenhouden.

De maatregel kent ook veel voorstanders. Met name rederijen en havens zouden verplichte weging verwelkomen. Anders dan de European Shippers Council (ESC) staat een andere verladersorganisatie, het Global Shippers Forum, er niet volledig afwijzend tegenover, mits er meerdere manieren om te wegen wordt toegestaan (per item in plaats van per container). | FRANK DE KRUIFF

### AGENDA

#### Wereldhavendagen

6 t/m 8 september

Tijdens de Wereldhavendagen laat Rotterdam de bezoekers weer zien welke mogelijkheden de haven te bieden heeft. Het thema dit jaar is: Van Wolga tot Maas!

• [www.wereldhavendagen.nl](http://www.wereldhavendagen.nl)

#### Vlaamse Havendag

22 september

De 'Vlaamse Havendag' is een initiatief van de Vlaamse minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits en vindt in alle Vlaamse havens plaats. Het gehele programma is nog niet bekend, maar in Gent wordt de haven tot één groot festivalterrein omgetoverd. Op 13 unieke locaties kunt u de hele dag genieten van muziek en animatie. Op 2 september wordt het volledige programma bekend.

• [www.vlaamsehavendag.be](http://www.vlaamsehavendag.be)

#### Conferentie Ketenregie in de chemie

25 september

Het jaarlijkse congres van de chemische keten. Lezingen als 'Samenwerken in de keten: van toeleverancier, chemieproducent, tussenopslag, naar eindgebruiker', 'Gelijkwaardige oplossingen', 'Winst halen met veiligheid' en 'Economische mogelijkheden in het buitenland' vragen om uw aanwezigheid. Dagvoorzitter is Walther Ploos van Amstel. De lezingen worden onder meer verzorgd door Shell, TNO, Peutz, Rabobank en deskundigen zoals Hessel Visser. Inclusief lunch en informatiemarkt bezoeken.

• [www.chemiebeurs.nl](http://www.chemiebeurs.nl)

#### Schelde Conferentie 2013

3 oktober

Dé Jaarlijkse haven- en logistieke bijeenkomst voor Vlaamse en Nederlandse bestuurders. Met sprekers als Siim Kallas (Europese Commissie), Luc Arnouts (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), Hendrik-Jan van Engelen (Havenbedrijf Gent), Dick Gilhuis (Zeeland Seaports), Vincent De Saedeleer (Haven van Zeebrugge), Mark Geilenkirchen (APMT Zeebrugge), Ger Spork (Dow Benelux), Filip Dejongh (EuroChem Antwerpen), Daan Vos (Oil Tanking Europe) o.l.v. prof.dr. Peter de Langen (TU Eindhoven) & dr. Michaël Dooms (VU Brussel en Erasmus Universiteit Rotterdam). Locatie: Scheldetheater in Terneuzen.

• [www.scheldeconferentie.com](http://www.scheldeconferentie.com)

#### Ecologistiek

8 t/m 9 oktober

Deze nieuwe beurs wordt samen met Eco-mobiel georganiseerd en richt zich op duurzame innovaties in transport en logistiek. Ecologistiek gaat verder dan het tonen van trucks. Naast transport en distributie gaat het ook om intern transport en warehousing, en modaliteiten. TLN, EVO, vLm, Dinalog, Connekt, Greenfreight Europe, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en mee aan Ecologistiek.

• [www.eco-logistiek.nl](http://www.eco-logistiek.nl)



#### Cool Logistics

24 t/m 26 september

Deze conferentie is gewijd aan de wereldwijde handel in versproducten en vindt plaats aan boord van de SS Rotterdam. Cool Logistics Global 2013 brengt professionals uit de logistiek en transport uit de hele wereld samen voor debatten over actuele zaken.

• [www.coollogisticsconferentie.com](http://www.coollogisticsconferentie.com)

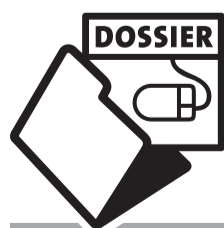


#### Transport & Logistics Antwerpen

15 t/m 17 september

Drie dagen komt de markt samen om te netwerken, relaties te onderhouden en de nieuwigheden uit de sector te ontdekken. Ook Nieuwsblad Transport heeft er een prominente stand en organiseert er op woensdag 16 oktober twee congressen, waaronder het Havendebat.

• [www.easyfairs.com](http://www.easyfairs.com)



## 6 september: GOED NIEUWS

Adverteren? Bel: 010 280 10 25.

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via [www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers](http://www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers)



Naast de gewone lashingactiviteiten was Interlashing in Vlissingen ook al betrokken bij een aantal grote offshoreprojecten.

# 1A4 wil aan de slag in Rotterdam

De Belgische 1A4 groep wil nog dit jaar actief worden in Rotterdam met onder meer een eigen sjobedrijf en een uitzendkantoor.

**H**et door de West-Vlaming Danny Gruyaert opgerichte bedrijf 1A4 is al actief in verschillende Beneluxhavens.

Tot nu toe zijn Antwerpen en Vlissingen de belangrijkste vestigingen van de groep, maar het ligt in de bedoeling om het marktaandeel in de lashingsector te verhogen door ook in Rotterdam aan de slag te gaan. Vanuit Vlissingen en Antwerpen zijn al wel eens ploegen gestuurd naar andere havens in Frankrijk, België, Nederland of Duitsland voor bepaalde projecten, maar Gruyaert wil nu ook in de grootste Nederlandse haven eigen bedrijven opstarten. De eerste concrete stappen op de Rotterdamse markt zullen nog dit jaar worden gezet.

De Vlaming uit Tiel begon zijn maritieme carrière destijds bij de Gentse Sea Invest groep van Philippe Van de Vyvere. Gruyaert kun je gerust het prototype van een Vlaamse ondernemer noemen: een selfmade man die goed is in crisismanagement. Als consultant werkte hij voor grote havenbedrijven.

Het kriebelde om ook zelf als ondernemer actief te worden en die kans greep hij toen Martin Verbrugge van Verbrugge Terminals hem in 2004 vroeg om in Vlissingen een bedrijf op te richten om lashingactiviteiten uit te voeren.

## Voorbeelden

Gruyaert noemt Van de Vyvere en Martin Verbrugge als twee voorbeelden, waarvoor hij een grote bewondering koestert.

De vraag van Verbrugge om in Vlissingen actief te worden, had te maken met het feit dat het toenmalige Star Shipping (nu Grieg Star) naar de Zeeuwse haven verhuisde, en er toen nog geen sjobedrijf was.

De Belg startte onder de naam Interlashing met een aantal ervaren mensen uit Antwerpen. 'We zijn begonnen met drie mannen en twee 40 voets containers', blikt hij terug. In dat eerste jaar ging hij ook zelf aan boord om mee in het ruim te werken. Daarbij kwam het van pas dat hij eerder al een cursus lassen had gevolgd.

Het is Gruyaerts overtuiging dat je zoveel mogelijk controle over je activiteiten moet hebben. Daarom richtte hij ook een lasbedrijf op, zodat hij die activiteiten niet hoefde uit te besteden. En volgde ook het verpakingsbedrijf Packaging Partners, dat niet alleen kan worden ingeschakeld voor het repareren van kisten vooraleer ze aan boord van een schip gaan, maar ook andere opdrachten uitvoert zoals bijvoorbeeld het vacuum verpakken van 22 ton wegende staalrollen met hoogwaardig staal voor de productie van wagens, op speciale pallets.

## Twistlocks

Een andere belangrijke tak van de groep produceert lashingmateriaal. Dat is niet alleen voor eigen gebruik, want de dochter International Lashing Systems (ILS) verkoopt bijvoorbeeld wereldwijd ook twistlocks

ging. Toch profiteren de eigen bedrijven uit de groep van het bestaan ervan omdat er snel geschakeld kan worden in functie van het eigen werk. In Antwerpen komt ook het lashingbedrijf van de groep, Perfect Europe, zo aan voldoende personeel.

## Rotterdam

Ook in Rotterdam is het de bedoeling om het volledige dienstenpakket van 1A4 (sjoben, verpakken en uitzendwerk) te gaan aanbieden.

In het imperium dat Gruyaert de afgelopen jaren heeft opgebouwd en intussen al tussen de 300 en 350 werknemers telt, wordt in de toekomst meer structuur gebracht. De groep kreeg een eigen naam die ook meer en meer door de verschillende dochterbedrijven zal worden overgenomen.

Aan de keuze voor de opvallende naam 1A4 hangt een anekdote vast.

'Het unieke aan ons is dat we 24/7 beschikbaar zijn'

voor nieuwbouwschepen. 'We zijn de enige die ons materiaal zelf maken. Door met eigen geproduceerd materiaal te werken, ervaren we in de praktijk hoe we dat nog kunnen verbeteren', licht Gruyaert zijn filosofie toe.

Met Intercrew in Zeeland en Kopman Interim in Antwerpen heeft Gruyaert ook eigen uitzendbureaus. 'Alles draait om personeel', legt hij uit. 'Je moet voldoende mensen kunnen vinden om te piken op te vangen. Het is goed om een eigen kantoor te hebben dat alle vaardigheden en behaalde certificaten van het personeel kent. Het unieke aan ons is dat we 24/7 beschikbaar zijn en dat onze planningcentrales van maandag tot vrijdag bemand zijn van zes uur 's ochtends tot tien uur 's avonds.'

Intercrew en Kopman leveren vooral personeel voor andere bedrijven. Ze sturen niet alleen lassers uit, maar bijvoorbeeld ook mensen die gespecialiseerd zijn in industriële rein-

Twee jaar geleden geraakte Gruyaert op een vliegtuig aan de praat met een advocaat en vertelde hij dat hij niet graag lange e-mailberichten leest en liever naar de telefoon grijpt. Geschreven teksten moeten volgens hem op één A4'tje passen en zo ontstond de naam van de groep.

1A4 wil de dochters ook letterlijk samenbrengen. Zo wordt een nieuw hoofdkantoor gebouwd aan de Vosseschijnstraat (vlakbij het Tweede Havendok in Antwerpen), waar Gruyaert nu al 14.000 vierkante meter magazijnruimte heeft.

De groep wil op commercieel vlak meer naar buiten treden. De kernboodschap daarbij is dat veiligheid altijd voorop staat. 'Onze reputatie is heilig', zegt Gruyaert. Hij kan inmiddels al mooie referenties overleggen, want in Vlissingen was Interlashing al betrokken bij een aantal grote offshoreprojecten.

STEFAN VERBERCKMOES

## COLOFON NT

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  
I. www.nieuwsbladtransport.nl

Managing Director  
michel.schuuring@ntpublishers.nl

**Hoofredactie**  
harald.roelofs@nieuwsbladtransport.nl

**Publishing Manager**  
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

**Eindredactie**  
agnes.diepenmaat@nieuwsbladtransport.nl  
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

**Redactie**  
redactie@nieuwsbladtransport.nl  
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl  
wegvervoer en marge  
frank.de.kruijf@nieuwsbladtransport.nl  
politiek en beleid

rob.mackor@nieuwsbladtransport.nl  
havens, maritiem en spoor  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl  
wegvervoer, binnenvaart en economie  
stefan.verberckmoes@nieuwsbladtransport.nl  
scheepvaart  
john.versleijen@nieuwsbladtransport.nl  
luchtvracht en expeditie

**Beeldredactie**  
beeldredactie@nieuwsbladtransport.nl  
bernadet.gribnau@ntpublishers.nl  
nataschavan.hornsveld@ntpublishers.nl

**Manager online development**  
frank.van.hal@ntpublishers.nl

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

**Traffic**  
traffic@ntpublishers.nl

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

jaarabonnement incl. NT e-mail €467,-  
excl. NT e-mail €404,-

half jaarabonnement incl. NT e-mail €253,-  
excl. NT e-mail €216,-  
kwartaalabonnement incl. NT e-mail €149,-  
excl. NT e-mail €124,-  
introductieabonnement incl. NT e-mail €15,-

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

**Office Management**  
T. 010 280 10 00 F. 010 280 10 05

**Mainport Mail**  
T. 010 280 10 30 F. 010 280 10 05  
mpm@mainportmail.nl

petra.glansdorp@mainportmail.nl  
minouschka.schouten@mainportmail.nl

**Druk**  
Wegener Nieuwsdruk Gelderland

© 2013 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.



## Het eigenlijke Doel



Het is dat Gallische dorpje, dat zich moedig staande houdt tegen de Romeinen. Zij het wat noordelijker, want Doel ligt nabij Antwerpen en tracht met de moed der wanhoop zich uit de wurggreep van Europa's tweede haven te houden. Het is een vruchteloze strijd. Loop je door Doel, dan zie je de verlaten huizen, de al verzakkende gevels, de geblindeerde vensters, de paar cafés

die zich met hun wortels nog aan de almaar wekere bodem vastklampen. Het is of al die huisjes zeggen: maak er dan maar een dok van.

Maar we hebben buiten de waard gerekend, beter, buiten het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (Fanc) en Electrabel, uitbater van de kerncentrale van Doel. De twee zijn naar de hoogste bestuursrechter gestapt met het verzoek de voorgenomen Antwerpse havenuitbreiding tegen te houden. We moeten onder andere de kerk in het midden van het dorp houden, vinden Fanc en Electrabel, in plaats van die af te breken ten behoeve van het geprojecteerde Saefinghedok.

Voorts eist Fanc dat in een flinke straal rondom de kerncentrale geen 'risicovolle activiteiten' worden ontplooid, zoals de overslag van gevaarlijke goederen. Begrijpelijke eisen allemaal, maar verliezen we niet uit het oog dat Doel - toegegeven, het is lang geleden - nu ook weer niet een groot voorstander was van de vestiging van een atoomcentrale op haar grondgebied? Doel had het ongeluk zowel voor de opwekking van kernenergie als voor havenuitbreiding de perfecte ligging te hebben.

Nu ligt Doel ons, afgezien van die in Doel zelf, in de weg. We moeten immers vooruit in de wereld. Antwerpen wil meer en grotere schepen ontvangen en de mensheid in het algemeen zucht naar energie die niet uit fossiele brandstof wordt gewonnen. Dat is het eigenlijke doel. De middelen om dat te bereiken, zijn in handen van ambtenaren, planologen, bureaucraten die allen onvervaard voort zullen gaan om te bereiken dat het doel wordt bereikt en Doel van Google Earth verdwijnt.

Daar doen ze in Doel niet veel aan, ook niet met hulp van Fanc en Electrabel. Beter kunnen de overgebleven Doelers in hun resterende staminess een flinke pint drinken en zeggen: het is mooi geweest.

**FOLKERT NICOLAI**  
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

### QUOTE VAN DE WEEK

Eigenlijk zijn we een logistiek bedrijf dat daarnaast ook aan motorsport doet



Lin Jarvis, directeur van Yamaha Motor Racing (team van coureur Valentino Rossi), vertelt in de Tagesspiegel dat motorraces een grote transportoperatie vergen.

# COLUMN

## 'Maes Music Cargo' kiest het ruime sop

**STOER** Richard Wagner zwijgt, geluid op Belgische vaarwegen zwelt aan

De binnenwateren worden deze zomer op stelten gezet door niet één, maar twee luidruchtige binnenvaartschepen. Waar het slotakkoord van 'Rheingold op de Rijn' reeds klonk, werkt de 'Maes Music Cargo' nog naar zijn apotheose toe.

Lovende recensies kreeg afgelopen maand 'Rheingold op de Rijn', de door Duitsland en Nederland varende operavoorstelling in het tot concertzaal omgebouwde binnenvaartschip 'Oriana'. Toch zijn er misschien mensen die de door Richard Wagner gecomponeerde opera 'Rheingold', de opmaat naar de ondergang van de Godenwereld in Wagner's latere 'Götterdämmerung', iets te zware kost vinden voor een zonnig zomeruitstapje.

### Lichtjes legendarisch

Ook die mensen hoeven deze zomer echter niet op een droogje te zitten, want in België is er de 'Maes Music Cargo', eveneens een muzikaal evenement aan boord van een binnenvaartschip, maar met een wat andere muziekkeuze. 'Een zomer vol bier, muziek en plezier', zo belooft een enthousiast PR-bureau namens de organisatoren.

'Maes Music Cargo', een zomeractie van het Belgische biermerk Maes (een Heineken-dochter) in samenwerking met de Belgische radiozender Studio Brussel, is de erfopvolger van de zogenoemde Containerconcerten. Deze concerten wisten volgens de eerdergenoemde enthousiaste promotors sinds 2010 een



Het is onrustig op de binnenwateren deze zomer.

'lichtjes legendarische' status in België op te bouwen.

Het principe van de Containerconcerten was, dat er op een aantal data in september een zeecontainer werd neergezet op een prominente locatie in een van de Belgische steden, waarin een bekende Belgische pop-/rockband een verrassingsoptreden gaf. Pas op het laatste moment ontdekten de bezoekers van de Containerconcerten welke groep (met bekende namen als Triggerfinger, Hooverphonic) ze kregen voorgeschoteld.

### Liters bier

Voor de editie van dit jaar hebben de organisatoren besloten dat een zeecontainer toch eigenlijk op een schip hoort te staan. De verrassingsconcerten vinden, opnieuw in september, dit keer plaats aan boord van de

Maes Music Cargo, volgens het PR-bureau 'een stoere boot met een nog stoerdere schipper aan het roer'.

Als opwarmertje voor de septemberconcerten, toert de Maes Music Cargo eerst de hele zomer langs verschillende Belgische steden, waar barbecues, muziekwedstrijden en optredens van DJ's aan boord voor vermaak zorgen.

De doop van de 'Maes Music Cargo' vond eind juni in Mechelen plaats op gepaste wijze: met liters bier. Sindsdien hebben er op het vrachtafvaartuig al heel wat liters extra gevloeid. De plaatsen waar de concerten dit jaar worden gegeven, zijn Geraardsbergen (13 september), Deinze (20 september) en Kortrijk (27 september).

**PAUL JUMELET**

## Zoete wraak voor Rob van Assen

De kunstacademie in Den Haag wees hem begin jaren zestig de deur omdat zijn realistische, romantische manier van schilderen 'smakeloos ouderwets en niet van deze tijd' werd gevonden. Maar de 68-jarige Rob van Assen heeft anno 2013, nog bij leven, toch maar mooi een eigen tentoonstelling in een Nederlands museum te pakken.

Galerie ArtBoutique exposeert van 31 augustus tot en met 5 januari tien werken van de fijnschilder in het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers in Den Helder. Een van de schilderijen, tevens te zien op de poster van de tentoonstelling, is van de 'Insulinde', een motorreddingsboot die ook in het echt te zien is in het Reddingmuseum. De 'Insulinde' was de eerste stalen motorreddingsboot ter wereld die na het kapseizen vanzelf weer overeind komt. Het vaartuig maakte van 1927 tot en met 1965 341 tochten waarop in totaal 332 mensen werden gered.

### Paplepel

Autodidact Van Assen groeide als kind op achter een scheepswerf in Leiden en kreeg de interesse voor scheepvaart zo met de paplepel ingegoten, al draait hij zijn hand ook niet om voor een oud-Hollands sneeuwlandschap. Het Reddingmuseum omschrijft Van Assen als 'een zeer getalenteerde, veel te bescheiden, fijnschilder van maritieme schilderkunst. Het liefst laat hij alleen zijn penseel spreken.' | PAUL JUMELET



Alvast een uittip voor het komend najaar.

**NT** Nieuwsblad  
Transport

4 weken voor slechts €15



www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Bel 010 280 10 16

of mail [customerdesk@ntpublishers.nl](mailto:customerdesk@ntpublishers.nl)