



Zo degelijk als een Prius:
rederij "K" Line

INTERVIEW

2

Wilma Mansveld wil die
spoorboog wel, en snel

DEZE WEEK

5

De 'Aeolus' wint een prijs,
het 'walvis'-systeem óók

FEATURE

8

Ceva: groei volume, minder omzet

EXPEDITIE

Logistiek dienstverlener Ceva Logistics zag het vervoer van zeecontainers over het derde kwartaal van het lopende boekjaar met 11% sterk toenemen, terwijl het luchtvrachtaanbod met 5% steeg. Deze groei leidde niet tot een toename van de omzet bij de divisie Freight Management (expeditie). Die daalde met 1% naar 935 miljoen dollar. Over de eerste negen maanden



was er zelfs sprake van daling van 5% naar 2,7 miljard dollar. Inclusief contractlogistiek lag het totale verlies van Ceva op 284 miljoen dollar tegenover 11 miljoen in 2013.

2M MARKTAANDEEL LAGER

30

% Als Maersk en MSC hun marktaandeel op de Azië-Europa handelsroute niet verlagen tot onder de 30%, zal de 2M 'vessel sharing agreement'

onderhevig zijn aan uitgebreid onderzoek. Dat zegt Zhang Shouguo, vicepresident van de China Shipowners' Association. 'In de huidige situatie zal 2M meer dan 30% marktaandeel hebben op de Azië-Europa handelsroute.' Dat mag niet volgens de People's Republic of China International Marine Regulation. Niet-Chinese containerrederijen mogen niet meer dan 30% marktaandeel hebben op Chinese handelsroutes.

Atlas Air ziet koers fors stijgen

LUCHTVRACHT

De Amerikaanse vrachtkoerier Atlas Air zag de nettowinst over het derde kwartaal stijgen met 16,2% naar 26 miljoen dollar. Door de mooie cijfers steeg het aandeel Atlas met meer dan 10% op de beurs van New York. De omzet van de luchtvaartmaatschappij, die hoofdzakelijk vrachtliegtuigen inclusief piloten verhuurt aan derden, lag bijna 15% hoger met 486 miljoen dollar. Het resultaat nam toe naar 61 miljoen dollar (+ 5,7%). Volgens topman William Flynn verbeteren de luchtvrachtvolumes nog steeds. Verder blijft het internetwinkelen en de marktintroductie van onder andere de iPhone 6 voor meer ladingaanbod zorgen in de laatste maanden van dit jaar.

Maersk Line: winst van 685 miljoen

SCHEEPVAART

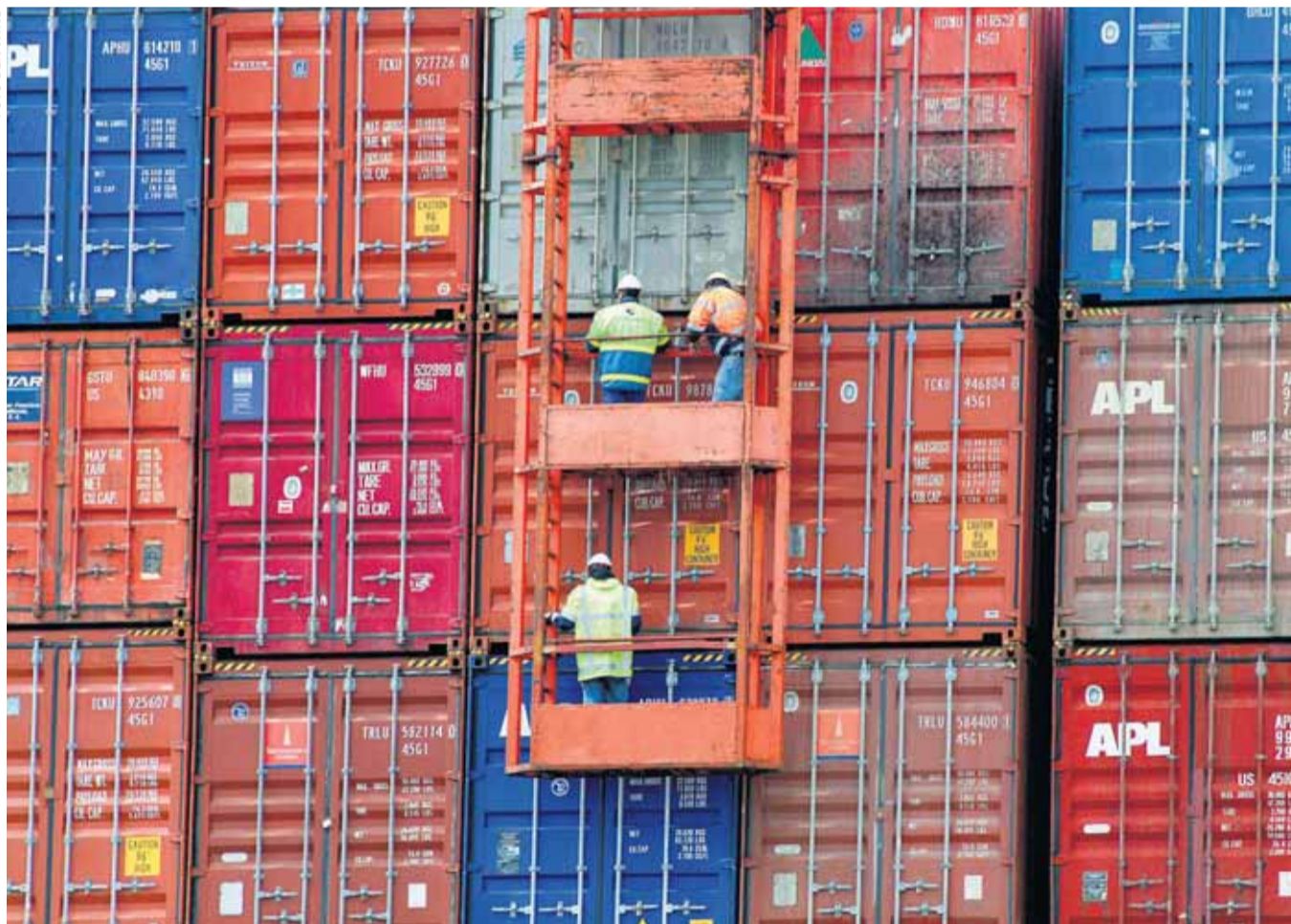
Maersk Line heeft in het derde kwartaal van dit jaar een winst geboekt van 685 miljoen dollar. Dat is ruim 130 miljoen dollar meer dan de vergelijkbare periode vorig jaar.

Volgens de rederij is de hogere winst het gevolg van lagere kosten door besparingen en een hoger gemiddeld vrachttarief. Vanwege de sterke resultaten heeft Maersk Line zijn winstverwachting voor 2014 bijgesteld naar meer dan 2 miljard dollar, eerder was deze nog vastgesteld op meer dan 1,5 miljard dollar.



Baangarantie voor Rotterdamse sjorders

CONTAINEROVERSLAG Bond wil nieuwkomer Dutch Dockers buitenspel zetten



De sjorders in Rotterdam hebben voor de komende vijf jaar een baan en deels ook al een cao.

De Rotterdamse sjobedrijven Matrans, ILS en Unilash hebben voor hun vaste personeelsbestand een werkgelegenheidsgarantie voor vijf jaar afgegeven. Die loopt tot september 2019.

De drie hebben gezamenlijk ruim 300 mensen in vaste dienst. De afspraken zijn gebaseerd op het aantal containers dat nu bij de overslagbedrijven in de Rotterdamse haven wordt gesjord (vastgezet of losgemaakt - red.). De bedrijven zijn overeengekomen dat ze 'collegiaal bij elkaar inlenen' als opdrachtgevers van terminal wisselen. Dat zal het komende jaar zeker gaan gebeuren door de opening van Rotterdam World Gateway (RWG) op Maasvlakte 2. Een aantal klanten van ECT zal overstappen naar RWG, waarin vier grote rederijen aandeelhouder zijn. ECT heeft een contract met Matrans voor het verrichten van

sjorwerk en RWG met ILS en Unilash. Directeur Larry Keiman van Matrans bevestigt dat het akkoord is ingegeven door de mogelijkheid van verschuivende ladingpakketten. 'Het is nog niet duidelijk hoe dat proces gaat lopen, maar als een rederij van de ene naar de andere terminal gaat, gaat het werk in principe mee. Zo kunnen wij de werkgelegenheid borgen.' FNV-bestuurder Niek Stam zegt dat het akkoord alleen kan worden opgebroken als het aantal containers meer dan 20% daalt. Dan kunnen er aanvullende afspraken worden gemaakt. Het overslagvolume zal ieder halfjaar worden geëvalueerd. De bond wil verder dat de bedrijven de ongeveer 200 sjorders met een tijdelijk contract de komende jaren in vaste dienst nemen.

Dutch Dockers

Stam erkent dat de afspraken er ook op gericht zijn om nieuwkomer Dutch Dockers, die enkele weken geleden een vergunning kreeg, buitenspel te zetten. Stam: 'Wij la-

ten ons niet kapotmaken door nieuwe bedrijven zonder cao. De huidige drie bedrijven kunnen de markt prima bedienen.' Hij vindt dat Havenbedrijf Rotterdam als regisseur in de haven 'beter had moeten weten dan een nieuw bedrijf plotsklaps een permanente sjobvergunning te geven'. Unilash en Matrans zijn verder een nieuwe vijfjarige cao overeengekomen. Die bevat onder meer afspraken over de automatische prijscompensatie, een initiële loonsverhoging en over ouderenbeleid. Zo kunnen werknemers vanaf 57 jaar 's avonds in plaats van 's nachts gaan werken en komt er een havenfitregeling. Daarbij kunnen oudere werknemers maximaal vijf jaar voor 72,5% gaan werken tegen 92,5% salaris met 100% pensioenstorting. De onderhandelingen over een nieuwe cao bij ILS zijn net begonnen, maar directeur Gerard Baks heeft het werkgelegenheidsconvenant al wel medeondertekend.

ROB MACKOR

En nu aan het werk!



Werkgevers en vakbonden in het beroepsgoederenvervoer over de weg lijken op een cao-akkoord af te stevenen. Er zijn nog wel enkele hobbels. Zo is CNV Vakmensen ongelukkig over de lange looptijd van de cao en verbolgen over het feit dat er op grond van het eindbod van de werkgevers dit jaar geen loonsverhoging in zit. Aan de andere kant is FNV Bondgenoten innig

tevreden dat de werkgevers tot op grote hoogte het 'tienpuntenplan' van de bond hebben overgenomen. Dat plan voorziet in maatregelen tegen sociale dumping en schijnconstructies in het wegvervoer.

De onvrede van CNV Vakmensen kan nog spelbreker worden als het eindbod in de loop van dit jaar aan de leden zal worden voorgelegd. De bond spreekt van een 'gemiste kans'. De inzet van de bonden eind vorig jaar aan het begin van de onderhandelingen was immers een cao voor één jaar (dit jaar dus) en een loonsverhoging van 3%. Intussen zou dan dit jaar overleg kunnen plaatsvinden over een 'modernisering' van de cao, onder meer om maatwerk mogelijk te maken voor de vele verschillende beroepsgroepen in het wegvervoer.

Daarvan is nog weinig terechtgekomen. Dat is ten dele aan de vakbonden zelf te wijten. Maandenlang hebben ze actie gevoerd voor hun looneis, waarmee tijd werd verspild om serieus over een nieuwe cao te praten. De sociale partners hebben bijna het hele jaar verbruikt met een soort loopgravenoorlog. Die trouwens verrassend plotseling werd beëindigd, waarna de werkgevers eveneens verrassend snel met hun eindbod kwamen.

De loonsverhogingen voor de komende twee jaar komen, ook weer verrassend, dicht in de buurt van wat de vakbonden voor dit jaar eisten. Gelet op de huidige zeer lage inflatie mag je van een flinke opslag spreken. Menige werkgever zal bij Transport en Logistiek Nederland intern piepen dat zijn bedrijf deze loonsverhoging eigenlijk niet kan dragen. Omgekeerd zijn er echter ook werkgevers die eerder al lieten weten best op de oorspronkelijke eis van de bonden te kunnen en te willen ingaan.

Bij enkele transportbedrijven zijn inmiddels, soms onder druk van de door de bonden georganiseerde stakingen, loonsverhogingen van 3% doorgevoerd. Die bedrijven moeten nu constateren dat ze te ver voor de muziek hebben uitgelopen. Ze zullen spijt hebben van hun weinig solidaire opstelling.

CNV Vakmensen heeft natuurlijk gelijk. Er is dit jaar op gruwelijke wijze tijd verspild. Dit terwijl de bedrijfstak goederenvervoer over de weg een uiterst moeilijke periode doormaakt, met oneerlijke concurrentie van goedkope chauffeurs uit Oost-Europa, aanhoudende prijsdruk en ladingvolumes die niet of nauwelijks toenemen. Het nieuwe cao-huis had er al moeten staan, omdat juist daarvan een oplossing mag worden verwacht voor de huidige economische moeilijkheden.

Het is te hopen dat werkgevers en bonden hun geschillen nu bijleggen en werk gaan maken van de bestrijding van nepconstructies waarvan sommige branchegeenoten gebruikmaken om collegabedrijven oneigenlijk op loonkosten te beconcurreren. We moeten af van de sociale dumping en de onderbetaling van chauffeurs die hetzelfde werk doen als hun Nederlandse collega's. Het tienpuntenplan van FNV Bondgenoten kan daar een bijdrage aan leveren.

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl

COMMENTAAR

FER PENDERS, MANAGING DIRECTOR "K" LINE

'Wij hebben de degelijkheid van een Toyota Prius'

"K" Line heeft de 'EVO Container Liner Shippng Award 2014' gewonnen. De Japanse rederij scoorde onder 200 leden van de EVO en Fenedex het hoogste op de punten betrouwbaarheid, correctheid van documentatie, beschikbare laadruimte en klantenservice en communicatie.

Gefeliciteerd. Bent u ontroerd?

Ja absoluut, ontzettend ontroerd (lacht). Nee, zonder grappen, wij zijn ontzettend trots dat wij deze prijs mogen ontvangen en dat onze klanten tevreden over ons zijn.

"K" Line weet zich kennelijk te onderscheiden. Wat doen jullie anders?

Ik vermoed dat het de toewijding aan de klant is. Die hebben wij hoog in het vaandel. Als wij een klant bedienen hebben wij een accountmanager die die klant intern ook echt vertegenwoordigt. Dat gaat op een persoonlijke basis. Het vervoeren van containers is één ding, maar het gaat er ook om hoe je de bijbehorende informatie vervoert. Ik denk dat wij dat goed doen.

Jullie scoren hoog op betrouwbaarheid. Dat is nogal een punt in de scheepvaart. Zijn jullie soms minder gefocust op het slow steamen?

Dat is de Japanse degelijkheid die je ook vindt in een Toyota Prius. Die gaan ook niet kapot. Natuurlijk doen wij aan slow steaming, want de kostenbesparing die dat oplevert is echt enorm. Belangrijk is dat er voldoende schepen worden ingezet om de windows van de verschillende havens te halen, maar dat doen andere rederijen ook. Ik vind het lastig om ons te vergelijken met andere rederijen want ik weet niet hoe hun bedrijfsvoering er uitziet, maar belangrijk is het halen van de windows in de verschillende havens. Daarin speelt onze expertise op. Het naja-gen dat alles op tijd gebeurt. Die degelijkheid.



Hoe...

Overigens is de correctheid van documentatie ook erg belangrijk. Als bijbehorende informatie zoals een bill of lading niet correct is ingevuld loopt de afwikkeling in een haven niet soepel meer. Dergelijke papieren moeten in orde zijn en onze focus is daar gewoon groot op. Dat wordt bij ons niet onderschat. Er zijn twintig rederijen op de grote handelsroute tussen hier en het Verre Oosten. Die kunnen allemaal containers vervoeren. Het gaat erom dat je ook de beloften aan de klant waarmaakt.

De score op beschikbare ladingruimte is ook hoog. Betekent dat niet gewoon dat je schepen niet vol zitten?

Nee, de inkomende schepen, dus die vanuit het Verre Oosten hiernaartoe komen, zitten praktisch allemaal vol. Van hier naar daar is de bezettingsgraad 75%. Dat is een onbalans die momenteel in de markt zit. Waar op gedoeld wordt is onze allocatie van containers. Als iemand tegen ons zegt 'wij willen dan en dan zoveel containers vervoeren met dat schip', dan leggen wij dat direct vast in onze centrale planning en bewaken we dat. Mochten er in die havens dan minder containers staan dan nemen we direct contact met de klant op om te vragen of we er voortaan altijd

minder kunnen verwachten. Dan kunnen we de vrijgekomen ruimte namelijk direct aan een ander geven.

Jullie scoren ook hoog op communicatie. Iets waarover de laatste tijd wordt geklaagd vanwege de nieuwe zwavelnorm.

Er gaat een hoop veranderen per januari en daar zullen wij degelijk mee omgaan. Maar we moeten niet uit het oog verliezen dat het doel van de regelgeving belangrijk is. Het is toch fijn dat we straks bij Hoek van Holland op het strand kunnen zitten zonder al dat fijnstof op onze voeten. Wat dat betreft vind ik de sterk schommelende vrachttarieven zorgwekkender.

In de eerste helft van dit jaar is jullie winst verzesvoudigd. Betere tijden?

We zien een fragiel herstel, maar het aandeel van onze winst op "K" Line's totale omzet is nog steeds ontzettend klein. We halen bij lange na niet de 8 tot 10% rendement. We hopen dat we dit jaar weer op het niveau van 2008 uitkomen. Een rendement van 3 à 4% dus. De jaren 2009 tot 2013 waren om te huilen. We nemen dit jaar vijf nieuwe schepen met een laadvermogen van 14.000 teu in de vaart, die zijn 30% zuiniger. In 2018 volgen er nog eens vijf. Om wel de voordelen van deze schepen te hebben maar niet de markt te verslechteren, vervangen deze schepen onze series kleinere schepen.

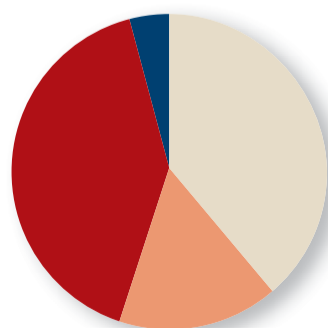
Het is makkelijk om aan de top te komen, maar om er te blijven...

Het was niet mijn streven om op het podium te komen. We zullen gewoon doorgaan met werken zoals we doen en verder blijven investeren in techniek en processen. Ik hoop eigenlijk dat er volgend jaar een andere rederij op het podium staat. Dan kunnen wij ons daar weer aan optrekken. Dat werkt vaak toch het beste.

TOBIAS PIEFFERS

POLL

Op www.nieuwsbladtransport.nl stemden 434 mensen op de stelling van 4 NOVEMBER



Meer wegvoerders moeten op zoek naar investeerders, zoals Vos Logistics

NIEUWE POLL: Schiphol moet ook Lufthansa toelaten

vrijdag 28 november
Koplopers, Uitdaggers & Nieuwkomers

Adverteren? Bel: 010 280 10 25.

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

Reageer ook! WWW.NIEUWSBLADTRANSPORT.NL/POLL

Wegvervoer-cao bijna af

EINDBOD Werkgevers bieden in totaal 5% loonsverhoging voor komende twee jaar

Er is zicht op een nieuwe cao in het wegvervoer, met een loonsverhoging van in totaal 5% in de komende twee jaar.

De werkgevers in het beroepsgoederenvervoer hebben aan de vakbonden een eindbod voorgelegd, waarover nu de vakbondsleden moeten oordelen. Onderhandelaar Egon Groen van FNV Bondgenoten spreekt van een 'route naar een oplossing' van de impasse in het cao-overleg. CNV Vakmensen is ontevreden over het eindbod, omdat er voor het lopende jaar geen loonsverhoging wordt geboden.

De werkgevers, verenigd in Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Vereniging Verticaal Transport, bieden een cao aan met een looptijd van drie jaar, waaronder ook het al bijna voorbij 2014. De lonen gaan wat hun betreft dit jaar niet omhoog. Per 1 januari 2015 stijgen de lonen en toeslagen met 2,25%, het jaar erop nog eens met 2,75%. Verder wordt de proef met de vrijwillige tijd-voortijdregeling voortgezet.

Acties

De cao-gesprekken begonnen vorig jaar al, waarbij de vakbonden een looneis van 3% voor 2014 op tafel legden. De werkgevers wilden niet verder gaan dan 0%. Begin dit jaar kwam het overleg in een impasse en organiseerden de bonden acties bij een reeks bedrijven, waaronder ook de distributiecentra van een aantal supermarktketens.

Aanvankelijk mikten de vakbonden op een cao voor alleen dit jaar. Vervolgens wilden ze met de werkgevers overleggen over een grondige vernieuwing van de cao. Bestuurder Tjitze van Rijssel van CNV Vakmensen stelt nu in reactie op het eindbod van de werkgevers dat een heel jaar om over die vernieuwing tot zaken te komen verloren is gegaan. 'Wij wilden een cao over 2014,



ILLUSTRATIE EDWARD OUIWERKERK

om vervolgens de noodzakelijke vernieuwingen aan te pakken. We vrezden dat deze ambitie in het gedrang komt en dat de ontevredenheid in de beroepsgroep zal toenemen. Hij noemt het loonbod van 0% voor 2014 'totaal onredelijk'. 'De mensen in de sector hebben de kosten voor

van FNV Bondgenoten tegen werkverdringing en schijnconstructies in de sector. 'Het is fantastisch dat wij binnenkort met TLN nadere afspraken maken over hoe we de betrokken instanties gaan benaderen om wijziging van regelgeving te realiseren.'

looneis van 3% dan wel 900 euro op jaarbasis. De bonden willen een cao met een looptijd van twaalf maanden, die op 1 januari aanstaande moet ingaan.

Verder willen de vakbonden met de directie van TNT afspraken maken over de reorganisaties bij het concern. Ze willen dat TNT een vaste kern van werknemers in loondienst houdt en alleen werk uitbesteedt aan onderaannemers die zich aan de voor de sector relevante cao houden, ook als die sector-cao niet algemeen verbindend verklaard mocht zijn. Verder moet het sociaal plan dat TNT eerder met de bonden is overeengekomen, worden geactualiseerd omdat onder meer de AOW-wetgeving is gewijzigd.

© FOLKERT NICOLAI

CNV Vakmensen noemt loonbod voor dit jaar – 0% – 'totaal onredelijk'

het levensonderhoud zien stijgen en hun werk staat onder druk door oneerlijke concurrentie.'

FNV-onderhandelaar Groen is veel beter gestemd over het eindbod. Volgens hem onderschrijft TLN de doelstellingen van het tienpuntenplan

Beide bonden zullen het eindbod binnenkort voorleggen aan de leden.

TNT

Bij expres- en pakketvervoerder TNT gaan de bonden opnieuw de loononderhandelingen in met een

MARKT & CONJUNCTUUR

Belgisch transport onzeker over toekomst

Belgische wegvervoerders zijn redelijk tevreden over de eerste helft van dit jaar, maar terughoudend in hun verwachtingen voor de tweede jaarhelft.

Dat blijkt uit de halfjaarlijkse 'barometer' van het blad *Truck & Business*. Vervoerders zien de ladingvolumes wel toenemen, maar de transporttarieven achterblijven. Slechts 53% van hen zegt 'correcte' prijzen te krijgen.

Dat waren er overigens iets meer dan bij het vorige onderzoek, in maart van dit jaar. De overige 47% zegt de gevraagde prijsstijging niet te krijgen of zelfs een tariefverlaging te moeten slikken.

Maar één op de twee ondernemers

denkt voor 2015 een tariefverhoging te kunnen vragen. Volgens *Truck & Business* is dat in jaren niet voorgekomen. Mogelijk speelt de lage dieselprijs hierbij ook een rol.

De wegvervoerondernemers waarderen de gang van zaken met een kleine voldoende: 6,33. In maart was de tevredenheid echter nog iets geringer, met een rapportcijfer van 6,07.

Het percentage bedrijven dat de rentabiliteit ziet stijgen loopt intussen terug. In maart sprak nog 56% van toenemende winst, nu is dat nog slechts 45%. Bij 22% (was 17%) daalt de rentabiliteit. Voor de komende zes maanden verwachten de wegvervoerders een volumegroei van 1,97%. | FN

SCHIPHOL

Den Haag houdt deur potdicht voor Lufthansa

Lufthansa Cargo heeft voorlopig nog geen zicht op het uitvoeren van bloemenvluchten van Latijns-Amerika via de VS (Puerto Rico) naar Schiphol.

Tijdens de behandeling bij de Raad van State deze week van de meer dan twee jaar oude juridische strijd tussen de Duitse luchtvaartmaatschappij en staatssecretaris Wilma Mansveld (luchtvaart) bleef Nederland zich met groot juridisch machtsvertoon verzetten tegen de komst van de Duitse bloemenvluchten op Schiphol.

Volgens de raadsman van Mansveld heeft Lufthansa Cargo wel het recht om de vrachtluchten uit te voeren op Schiphol onder het zogeheten

'open-skies' verdrag tussen de VS en EU, maar mogen de bloemen uit Colombia en Ecuador hier niet worden gelost. Daarvoor heeft de Duitse maatschappij expliciet toestemming nodig van Nederland onder het bilaterale verdrag met de desbetreffende Zuid-Amerikaanse landen en die is er niet.

Lufthansa bleef betogen dat het onder het EU-VS verdrag geen aparte toestemming nodig heeft van Den Haag omdat het vrachtvervoer tussen Puerto-Rico en Nederland vrij is gemaakt onder het 'open-skies' verdrag. De advocaat wees verder op een passage in de overeenkomst die het vervoer van goederen uit landen buiten de VS en de EU toestaat.

Uitspraak is over zes weken. | JV

KORT

CMA CGM investeert in koelvervoer

SCHEEPVAART

CMA CGM heeft zijn vloot koelcontainers uitgebreid met zeven-duizend veertig-voets containers. De reder heeft ook zesduizend zuiniger generatoren aangeschaft. De nieuwe containers stoten daardoor 60% minder CO₂ uit



dan de oude. De Franse rederij is met een koelcontainervloot van 185.000 teu wereldwijd de tweede achter koploper Maersk. De reder kan jaarlijks 850.000 teu aan gekoelde vracht vervoeren.

China steekt miljarden in infrastructuur

VERRE OOSTEN

China zal zo'n 40 miljard dollar bijdragen aan het opzetten van een 'Nieuwe Zijderoute'. Een speciaal fonds moet de onderlinge verbindingen in Azië verbeteren. President Xi Jinping kwam bij een bezoek aan Kazachstan voor het eerst met het idee om de oude handelswegen tussen China en de Middellandse Zee nieuw leven in te blazen. Het plan behelst projecten in Azië, het Midden-Oosten en delen van Europa.

Euronav toch weer naar beurs New York

BEDRIJVEN

De Belgische tankrederij Euronav heeft zijn plannen voor een beursgang in New York weer opgevat. Euronav maakte op 15 oktober bekend zijn geplande beursgang in New York uit te stellen vanwege 'ongunstige marktomstandigheden op de kapitaalmarkt'. Begin deze week heeft de tankrederij zijn notitie geüpdatet, waarmee het bedrijf signaleert dat de marktomstandigheden weer gunstig zijn.



heden op de kapitaalmarkt'. Begin deze week heeft de tankrederij zijn notitie geüpdatet, waarmee het bedrijf signaleert dat de marktomstandigheden weer gunstig zijn.

Nike wint VLM Logistiekprijs 2014

LOGISTIEK

Nike Europe is uitgeroepen tot winnaar van de Nederlandse Logistiekprijs 2014. De sportschoenen- en kledingfabrikant heeft de voorraden in de keten in een paar jaar tijd met 22% verlaagd. De prijs wordt jaarlijks uitgelooft door de Vereniging Logistiek Management (VLM). De jury stelt dat Nike 'uitzonderlijke prestaties in het vakgebied logistiek' heeft geleverd.

Wanneer begint het weekend voor u?



Het weekend-abonnement van NT breidt uw huidige abonnement uit met een exemplaar op uw huisadres. Dan kunt u de krant rustig op zaterdagochtend lezen. In alle rust, met een kopje koffie en een goed ontbijt. Zo begint het weekend pas écht.

www.nieuwsbladtransport.nl/weekend

Wilma wil spoorboog snel

METEREN Gebruiksvergoeding ProRail nauwelijks aan de orde in overleg met Kamerleden

Staatssecretaris Wilma Mansveld gaat onderzoeken of de aftakking van de Betuweroute in zuidelijke richting bij Meteren versneld kan worden aangelegd. Dit heeft ze toegezegd in een overleg met de Tweede Kamer.

Het was een van de meest concrete uitkomsten van een zogenoemd Algemeen Overleg van de staatssecretaris met de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu. Daarop stond een waslijst aan onderwerpen op de agenda, waaronder de Lange Termijn Spooragenda, het Maatregelenpakket bouwperiode derde spoor Betuweroute en de spoorgoederencorridors, om er maar een paar te noemen. Belangrijkste winstpunt wat de sector zelf betreft, was dat het goederenvervoer centraal stond. Normaal gesproken staat het reizigersvervoer op plek één, twee en drie van de Haagse spooragenda.

Vooraf daarover was directeur Ad Toet van brancheorganisatie KNV tevreden. Ingenomen was hij weliswaar met de toezegging van Mansveld over de mogelijke versnelde aanleg van de spoorboog bij Meteren, maar volgens hem moet de spoorsector 'het daar niet van hebben'. Urgenter is volgens hem het Maatregelenpakket om de gevolgen van de aanleg van het derde spoor in Duitsland voor de Betuweroute op te vangen. Die krijgt naar verwachting vanaf volgend jaar tot en met 2022 te maken met veel 'buitendienststellingen' om de bouw in Duitsland mogelijk te maken.

Brabantroute

De aanleg van de spoorboog Meteren is wel belangrijk voor de benutting van de Betuweroute, omdat het treinverkeer dan halverwege in zuidelijke richting naar Den Bosch en



In het overleg van de Kamercommissie met staatssecretaris Mansveld stond nu eens niet het reizigersvervoer centraal.

Venlo kan afbuigen en niet meer over de Brabantroute via Breda hoeft. Maar het project komt te laat om een bijdrage aan het Maatregelenpakket te kunnen leveren. Hoewel ProRail eerder dit jaar al meldde dat het project volgend jaar in gang kan worden gezet, is de oplevering

steunt. Ze zet vooral in op het omleiden van treinen via Venlo en Oldenzaal naar Duitsland, wat op veel verzet van omwonenden langs de Brabant- en Twenteroute stuit. Zij zijn bang voor meer lawaai, trillingen en extra risico's door extra vervoer van gevaarlijke stoffen.

laten weten dat daarmee waarschijnlijk enkele tientallen miljoenen zijn gemoeid, inclusief enkele kleinere infrastructurele aanpassingen. Een heet hangijzer dat nauwelijks aan bod kwam, is de hoogte van de gebruiksvergoeding voor 2015 en volgende jaren. Eerder dit jaar bleek dat die als gevolg van een nieuwe berekeningsmethode tot 20% zou kunnen stijgen. KNV vindt dat onacceptabel en heeft het overleg met ProRail, opgeschort. CDA'er Sander de Rouwe stelde de kwestie aan de orde, maar liet zich met een kluitje in het riet sturen door Mansveld, die geroutineerd opmerkte 'dat de gebruiksvergoeding al gedifferentieerd is'. Wordt vervolgd.

ROB MACKOR

Maatregelenpakket derde spoor gaat tientallen miljoenen kosten.

van de circa 200 miljoen euro kostende verbinding pas rond 2022 gepland. Een jaar eerder legt dan niet veel gewicht in de schaal. Toet is wel blij dat de Tweede Kamer het door Mansveld voorgestelde Maatregelenpakket Derde Spoor

Op verzoek van onder anderen Betty de Boer (VVD) stuurt Mansveld binnenkort een inventarisatie van de te verwachten knelpunten naar de Kamer met een overzicht van de beschikbare budgetten om die op te lossen. Eerder al heeft ze de Kamer

SCHEEPVAART

ECSA meet financiële impact van zwavelnorm

De Europese redersvereniging ECSA gaat een driemaandelijkse enquête houden om de economische impact van de nieuwe zwavelregulering te meten.

De enquête moet gedurende 2015, het jaar waarin de regels voor het eerst gelden, inzicht geven in de gevolgen ervan voor rederijen. Om de situatie vóór en ná de ingang van de nieuwe norm te meten staat een eerste enquête nu online. Volgens de ECSA zijn er tal van rapporten geschreven over de ingang van de nieuwe zwavelnorm en de mogelijke risico's als de modal backshift, 'maar deze zijn allemaal gebaseerd op voorspellingen. Nu we de ingangsdatum van de regelgeving

naderen is het van groot belang om te zorgen voor op feiten gebaseerde analyses en een inventarisatie te maken van wat er echt gebeurt in de markt', zegt secretaris-generaal Patrick Verhoeven van ECSA.

De enquête richt zich op reders die actief zijn in de SECA-gebieden. Aan hen wordt gevraagd om nu een enquête in te vullen vóór invoering van de nieuwe zwavelnorm, en vervolgens elk kwartaal in 2015.

De resultaten van het onderzoek zullen worden gedeeld met de Europese Commissie, die op een mede door haarzelf georganiseerd platform, het European Sustainable Shipping Forum (ESSF), al heeft laten weten het onderzoek te ondersteunen. | TOBIAS PIEFFERS

VERBOD

Oplaadbare batterijen in de ban voor de belly

Het vervoer van grote partijen lithium batterijen (UN 3090) is vanaf 1 januari volgend jaar niet meer toegestaan als belly-vracht op passagiersvliegtuigen.

Daarmee kunnen vanaf volgend jaar deze batterijen alleen nog maar aan boord van vrachtvliegtuigen commercieel worden getransporteerd. Het vliegverbod van de internationale luchtvaartautoriteiten ICAO geldt overigens niet voor batterijen in apparaten zoals tablets, notebooks en smartphones. Luchtvaartautoriteiten hebben al jaren gewerkt aan een totale ban op het vervoer van deze oplaadbare batterijen nadat diverse branden aan boord van vliegtuigen werden ver-

oorzaakt door spontaan exploderende lithium batterijen. Het transport van dit type batterijen was voor passagiersvliegtuigen grotendeels aan banden gelegd met een transportlimiet van 2,5 kilo per vlucht. Het vervoer van de lithium batterijen op vrachtvliegtuigen zal verder slechts onder strikte regels mogen gebeuren. Het verzenden van deze oplaadbare energiedragers moet onder meer gebeuren in speciaal verpakkingsmateriaal waarin koelementen kunnen worden geplaatst om oververhitting van de batterijen tegen te gaan. Ook zijn de administratieve procedures aangescherpt. In 2010 verongelukte een freighter van UPS na brand in een zending batterijen. | JOHN VERSLEIJEN

KORT

Zeeland Seaports houdt groei in overslag vast

HAVENS

Groei van overslag bij bedrijven in de Zeeuwse haven zorgt voor een stijging van de overslagcijfers van Zeeland Seaports met 4,5% ten opzichte van de eerste negen maanden van vorig jaar. In totaal werd 26 miljoen ton goederen



over zee aan- en afgevoerd. In lijn met de eerste zes maanden is een duidelijke toename van de export zichtbaar met bijna 20%. Met uitzondering van het segment stukgoed vertonen alle andere segmenten groei.

IAG herontdekt expresvervoer

LUCHTVRACHT

IAG Cargo, het vrachtbedrijf van British Airways en Iberia, wil met een nieuwe expresdienst de lege belly-ruimte op de passagiersvluchten binnen Europa gaan vullen. Het gaat daarbij om rond de 6.000 vluchten in de week tussen 110 luchthavens. IAG Cargo zegt met de nieuwe expresdienst niet direct te willen concurreren met de grote koeriers, maar eerder marktaandeel bij het wegvervoer te willen weg halen.

Groei Zeebrugge afgekald tijdens zomer

HAVENS

De haven van Zeebrugge heeft tijdens de eerste negen maanden van 2014 35,5 miljoen ton goederen behandeld, 0,6% meer dan tijdens dezelfde periode vorig jaar. Dat is het gevolg van een zwakke zomer, want na zes maanden was



er nog een beduidende groei te zien. Het ro/ro-verkeer groeide met 5,4% tot 9,9 miljoen ton. Het vervoer van nieuwe wagens steeg sterk (+14,8%), tot 1,6 miljoen stuks.

Maersk wil laagzwavel-feeders

SCHEEPVAART

Maersk Line heeft een tender uitgeschreven voor de bouw van tien feederschepen van 3.400 teu, die speciaal geschikt zijn voor laagzwavelige brandstof. Ze moeten vanaf 2017 in de vaart komen en zouden zo'n 44 miljoen dollar per stuk kosten. De containergigant wil de schepen vooral inzetten op bestemmingen in de Oostzee, wat inhoudt dat ze ook van ijsversterking moeten worden voorzien.

Zo slecht gaat het ook weer niet met

QUOTE 500 Familie Van der Vorm is de topper

Je kunt het beste een bedrijf beginnen met je familie. Dat is de conclusie als je ziet wie de de rijkste entrepreneurs van Nederland zijn in transport en logistiek.

Spiegeltje, spiegeltje aan de wand, wie is de rijkste transportondernemer van het land? Zoals elk jaar leidt de *Quote 500* tot weer andere fraaie lijstjes, bijvoorbeeld om te zien wie de Dagobert Duck van een bepaalde branche is. Dan moet je die branche wel eerst goed definiëren en zo makkelijk is dat niet altijd.

Tellen alleen actieve ondernemers mee of ook investeerders? Telt opslag of bijvoorbeeld offshore ook als een transportgerelateerde activiteit? Bovendien maakt de zakenglossy onderscheid tussen vermogende families, individuen en Nederlanders in het buitenland.

Laten we ons net maar zo wijd mogelijk uitgooien. Dan beginnen we met verreweg de allerrijkste familie in de transport en logistiek, en dat is de familie Van der Vorm. Zij bouwden hun vermogen van 6,2 miljard euro op met de beroemde Holland Amerika Lijn. HAL is nu een investeringsmaatschappij, met belangen in Vopak, Boskalis en een hoop brillen. Met hun kapitaal zijn ze na de Breninkmeijers de rijkste familie van Nederland.

Ietsje minder geld, maar hij hoeft het ook met minder mensen te delen, heeft Cees de Bruin (plek 11). Hij nam vorig jaar een meerderheidsbelang in IHC Merwede en bezit zelf een slordige 1,2 miljard. Daarmee wordt hij op de voet gevolgd door de 84-jarige Piet Vroon (1,1 miljard) en diens zoon Frans. Hun Zeeuwse rederij is onder meer groot in het vervoer van vee.

De volgende rijken van de lijst zitten vooral in het baggerwerk en de offshore. Pecunia non olet. Neem bij-



voorbeeld de familie Van Oord, goed voor 940 miljoen euro. Zoals *Quote* schrijft: voor hen is een 'baggerjaar' juist goed nieuws. Ook Pieter Heerema (offshore), die afgelopen jaar het nieuws haalde met zijn megaschip de Pieter Schelte én met een oprichtingszaak waarvan hij het slachtoffer was, zit er warmpjes bij met 850 miljoen euro. Hetzelfde kan gezegd worden van

Kommer Damen (Damen Shipyards), die ooit met vier man voor zichzelf begon en nu over zo'n 750 miljoen beschikt. De opslag van kolen en olie is ook nog steeds een gouden business. Marcel van Poecke, die eerder zijn slag sloeg met Petroplus, was dit jaar een van de drijvende

krachten achter de overname van HES Beheer door Hesty. Zijn teller stopt pas bij 575 miljoen euro.

Bescheiden

Kijken we verder op de lijst, dan zien we de neven Rob en Eric Wagenborg. Hun vermogen wordt door de zakenglossy geschat op 425 miljoen euro. Scheepvaart- en transportbedrijf

LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ

SIA Cargo blijft matig scoren in luchtvracht

Singapore Airlines Cargo leed over de eerste helft van het gebroken boekjaar een verlies van 71 miljoen Singapore dollars (44 miljoen euro).

Daarmee hebben de luchtvrachtactiviteiten van de Aziatische luchtvaartmaatschappij nog niet de weg uit de rode cijfers gevonden. Het vrachtvervoer daalde over dezelfde periode met 3,8% door onder meer saneringen in de vrachtvloot. De beladingsgraad verbeterde nauwelijks met 0,2 procentpunt naar 62,2%. Het vrachtvolume bleef met 555.600 ton nagenoeg gelijk aan dat van 2013.

Over het tweede kwartaal van het gebroken boekjaar waren de vracht-

cijfers niet veel beter, ofschoon Singapore Airlines rept over een licht herstel van de beladingsgraad met 0,5 procentpunt op 62%. Het bedrijfsresultaat was 34 miljoen Singapore dollar negatief, terwijl het tonnage bijna 3.000 ton lager uitviel met 277.000 ton vergeleken met het tweede kwartaal van 2013. Of de SIA Cargo op basis van deze prestatie over de laatste drie maanden van dit jaar de nul zal halen, valt te betwijfelen. Hoewel de vrachtmaatschappij voor de komende maanden weer een 'matig herstel' van het ladingaanbod verwacht, heeft ze weinig hoop op betere vrachtinkomsten. 'Door de overcapaciteit in de markt blijft de druk op de tarieven aanwezig', aldus de directie. | JOHN VERSLEIJEN



onze rijken

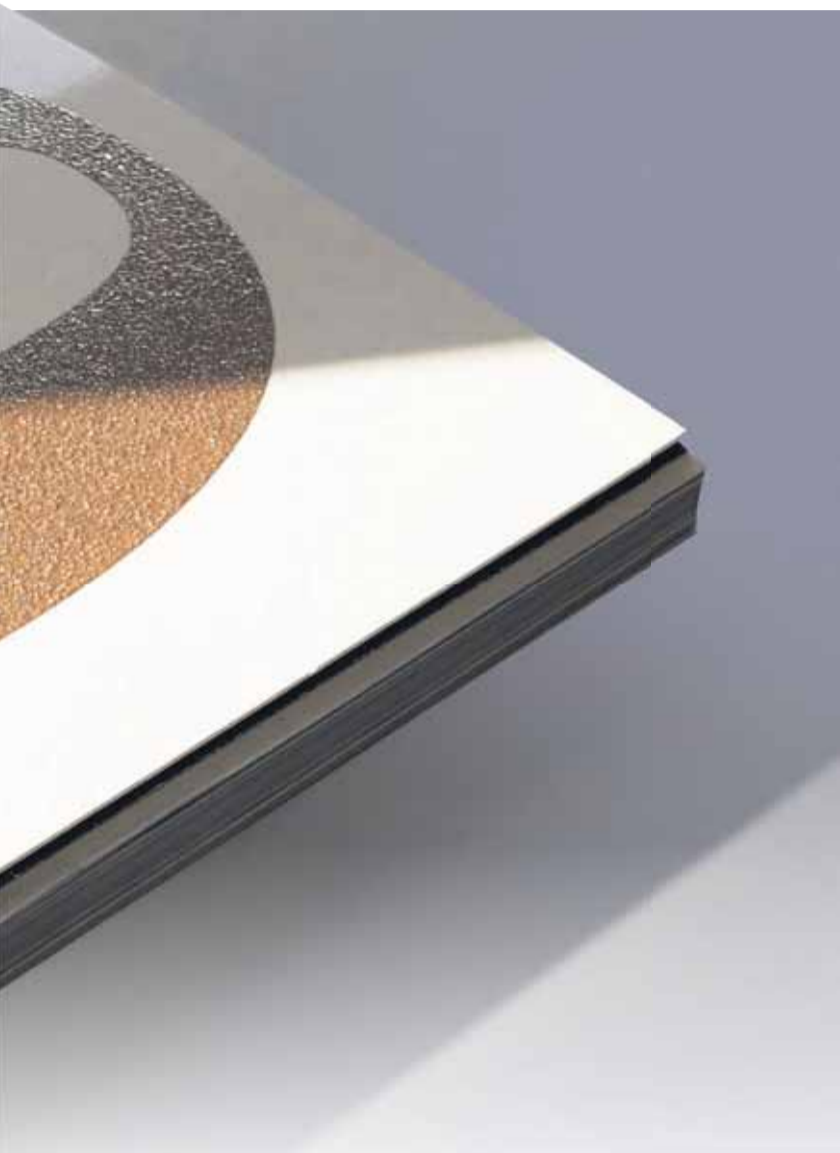


FOTO EDWARD OUIWERKERK

Wagenborg, met onderdelen als Wagenborg Nedlift, boekte in 2012 een relatief bescheiden verlies van 15 miljoen euro, na een veel groter verlies in 2011. De investeringen van de afgelopen jaren moeten weer voor zwarte cijfers zorgen. Daarna vinden we 'pas' de eerste wegvervoerders, de broers Marco en Ewald Raben van de Raben Groep. Quote houdt hun vermogen 'stationair' op 200 miljoen. Vorig jaar

boekte het bedrijf een winst van 14,5 miljoen, een knappe prestatie in de veelgeplaaide sector. Sowieso valt op dat zakendoen met je familie loont. Neem de bekende vier Kloosterboer-broers die in de opslag (van vis tot windturbines) zitten. Samen zijn ze goed voor zo'n 140 miljoen euro. Niet gek.

PETER WIERENGA

LUXEMBURG

Meer winst bij Logwin door sanering logistiek

De omzet van de Luxemburgse logistieke dienstverlener Logwin is in de eerste negen maanden van het jaar gedaald met 10%, maar de netwinst verdrievoudigde naar ruim 13 miljoen euro door diverse reorganisaties.

Logwin sloot het lopende boekjaar een aantal vestigingen, waardoor de omzet terugliep van 932,4 miljoen euro in de eerste drie kwartalen tot 842,4 miljoen euro dit jaar. Het bedrijfsresultaat voor rente, belasting en afschrijvingen steeg intussen met 34% tot 23,1 miljoen euro. De directie van Logwin sneed vooral in de minder renderende divisie contractlogistiek door onder meer de sluiting en verkoop van niet

winstgevende vestigingen. Daar daalde de omzet met 22% van 470,7 miljoen euro naar 366,6 miljoen euro. Het bedrijfsresultaat van deze business-unit steeg van 0,3 naar 5,5 miljoen euro en de operationele marge ging van 0,1% naar 1,5%. De omzet in de zee- en luchtvracht-expeditie steeg met bijna 3% naar 474,6 miljoen euro. Hier verbeterde het bedrijfsresultaat (13%) van deze expeditie-activiteiten kwam uit op 23,6 miljoen euro. Volgens de directie was er sprake van groei van de volumes bij de containervaart en luchtvracht en stijgende vrachttarieven in beide segmenten. De directie verwacht dat deze trend ook zal doorzetten over het vierde kwartaal van dit jaar. | JV/FN

LUCHTVRACHT

Verladers: brandstofheffing volgt niet sterke daling van de olieprijsen

De verladers voelen zich bekocht nu de brandstoftoeslagen in de luchtvracht nauwelijks dalen, terwijl de olieprijsen en daaraan gerelateerde kerosineprijsen met een kwart zijn afgenomen.

Al enige tijd volgt Joost van Doesburg, beleidsadviseur luchtvracht van de EVO en de European Shippers' Council (ESC), met stijgende verbazing de internationale olieprijsen en de daaraan gekoppelde kerosinetoeslagen in de luchtvrachtsector. De olieprijsen zijn de laatste weken met 25% gedaald, terwijl de brandstoftoeslagen nauwelijks zijn afgenomen en nog steeds gemiddeld rond 1 euro per kilo liggen, zegt hij. Dat voedt bij de afnemers van luchtvrachtcapaciteit wederom het vermoeden dat de airlines de toeslagen voor een groot deel gebruiken om zichzelf op kosten van de verladersgemeenschap te verrijken. Volgens Van Doesburg is het vooral vreemd dat luchtvaartmaatschappijen stijgingen van de olieprijsen direct vertalen in hogere brandstoftoeslagen, maar bij prijsdalingen nauwelijks haast hebben om de toeslagen naar beneden bij te stellen. Het verschil tussen de werkelijke olieprijs en de luchtvrachttoeslagen wordt daarvoor steeds groter, aldus de beleidsadviseur.

Volgens Van Doesburg rekenen de meeste airlines ongeveer 35 cent per kilo te veel aan brandstoftoeslagen vergeleken met de daadwerkelijke brandstofprijzen. Hij maakt die



FOTO WIKIPEDIA

schatting op basis van interne brandstofindices, die twee anonieme maar grote Nederlandse verladers hanteren. 'Die hebben hun eigen barometer en betalen op basis daarvan slechts 65 cent brandstoftoeslag per kilo aan de airlines, legt hij uit. Dat is een groot verschil met de meeste airlines, die op basis van hun eigen prijsindex komen met een fikse brandstofheffing van rond de 1 euro per kilo. Dat is een verschil van 35 cent dat ergens verdwijnt bij de airline', legt hij uit.

Expediteurs

Het zou een goede zaak zijn dat meer verladers een eigen prijsindex zouden hanteren en zo lagere heffingen afdwingen bij de luchtvaartmaat-

schappijen, zegt Van Doesburg. 'Helaas hebben de meeste verladers niet de omvang of het ladingaanbod om met een eigen index lagere brandstoftoeslagen te eisen via hun expediteurs bij de airlines.' Hij zoekt de oplossing dan ook eerder bij de expediteur, die als bemiddelaar tussen de ladingaanbieders en de airlines zal moeten optreden tegen de steeds groter wordende discrepantie tussen de olieprijsen en de brandstofprijzen. 'Ook de expediteurs hebben daar belang bij, want zij krijgen slechts commissie over het daadwerkelijke vrachttarief en niet over de brandstofheffing die een steeds groter aandeel van de totale luchtvrachtprijs vormt', zegt hij. 'Daarnaast treden de expediteurs op als de belangenbehartigers van de verladers. Het is gewoon hun taak en wij gaan er dan ook als verladersorganisatie van uit dat zij dit individueel aankaarten bij de airlines.'

De ESC vecht al meer dan tien jaar tegen de brandstoftoeslagen in de luchtvrachtmarkt. Volgens de verladers wordt deze post steevast misbruikt om de inkomsten uit luchtvracht te verhogen zonder dat er extra kosten tegenover staan. Volgens de verladersorganisatie hoort de heffing, die niet onderhandelbaar is, thuis in het vrachttarief, maar daar blijven de airlines zich tegen verzetten. Van Doesburg: 'Het is dan ook belangrijk dat wij dit signaal blijven afgeven aan de markt. Uiteindelijk zal de toeslag verdwijnen. Daar ben ik van overtuigd.' | JV



BAKEN VAN VERTROUWEN

Niet alleen vuurtorens zijn vertrouwde bakens. Voor het vervoer van uw cargo is WEC Lines ook een vertrouwd baken van zekerheid. Thuis op alle wereldzeeën en aan land. Dankzij meer dan 30 jaar ervaring kennen wij praktisch alle havens en bestemmingen. Ons netwerk van kantoren en agenten in heel Europa, Afrika en het Caribisch gebied garandeert u de onmisbare kennis van douaneformaliteiten en regels in de talloze havens en hun achterland. Dus welke lading u ook heeft en wat uw bestemming ook is, u kunt altijd vertrouwen op WEC Lines. Zorgvuldig, snel en veilig.

Albert Plesmanweg 59 | 3088 GB Rotterdam | Nederland
Telefoon +31 (0)10 491 33 50 | Fax +31 (0)10 491 33 97
E-mail: office@nl.weclines.com



WWW.WECLINES.COM

NOORD-EUROPA | PORTUGAL | SPANJE | CANARISCHE EILANDEN | MAROKKO | OOST-AFRIKA | RODE ZEE | CARIBISCH GEBIED

'Aeolus' wint Shipping Award 2014

En de Shipping Award van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders gaat naar... de 'Aeolus' van Van Oord. Dit schip (hiernaast op de foto) is volledig ingericht op efficiënte installatie van windmolens op zee, en bovendien – dat is bijzonder – in eigen beheer gebouwd door Van Oord.

Het voor Van Oord heuglijke nieuws is bekendgemaakt tijdens het Maritime Awards Gala 2014 in Zaandam, waar zo'n 850 maritieme professionals op afkwamen. Dit gala is de officiële aftrap van de Maritime Week, waarin de spotlights op de maritieme sector gericht worden.

Tineke Netelenbos, voorzitter van de jury, sprak lovend over de 'Aeolus': 'Imposant, het liegt er niet om. Een spectaculair schip waarbij grote stappen vooruit worden gezet in de Nederlandse offshore-industrie en dat ook internationaal spin-off kan hebben.'

Er werden nóg vier prijzen uitgereikt. Winnaar van de Wim Timmers Ontwerpersprijs is Emiel Mobron met zijn beoordelingsmethode voor windvoortstuwing bij vrachtschepen. Door de veelal stijgende brandstofprijzen en steeds strengere regels voor de uitstoot heeft zeilvoortstuwing voor vrachtschepen weer de aandacht.

De beste operationele innovatie komt van een jonge student. Met zijn scriptie 'Op weg naar de more electric submarine' won luitenant-ter-zee Guus van Fulpen (23) de Hengel-Spengler prijs. Voor een onderzeeboot is het van cruciaal belang om niet gedetecteerd te worden door een sonar. Daarvoor

moet de boot zo stil mogelijk zijn. Van Fulpen komt tot de conclusie dat elektrische actuators – in plaats van een hydraulisch systeem – potentie hebben voor het bedienen van de grote roerbladen, waardoor de boot stiller wordt.

De Maritime Innovation Award ging naar roldempingspecialist Arnold van Aken, die in zijn ontwerp van het AntiRoll-stabilisatiesysteem de walvis – het best aan het water aangepaste zoogdier – als model heeft genomen. Zijn systeem realiseert in vergelijking met conventionele systemen 50 tot 75 procent minder weerstand, waardoor een schip niet alleen sneller, maar ook zuiniger kan varen.

Tot slot is de 'Nh1816' uitgeroepen tot KNVTS Schip van het Jaar, voor een in technisch opzicht innovatief schip dat door een Nederlands bedrijf is ontworpen en (af)gebouwd. De reddingboot, door Damen Shipyards gebouwd, staat bol van de innovatie en slimme vondsten. De boot is namelijk het resultaat van nauwe samenwerking met de mensen die in moeilijke omstandigheden de zee opgaan: de bemanningen van de KNRM. Daarom gooit hij hoge ogen qua inzetbaarheid bij zwaar weer, comfort voor de crew, koersstabiliteit en manoeuvreerbaarheid.

📷 PETER WIERENGA



Keurig



Hoe is het mogelijk? Uit Duitsland, de groeimotor van Europa en Nederlands belangrijkste handelspartner, komen verontrustende geluiden. De groei stukt, en de kritiek op Angela Merkel en haar strenge schatbewaarder Wolfgang Schäuble neemt toe. Investeer toch eens wat meer, geef toch wat meer uit, zeker nu de inflatie zich op een gevaarlijk laag niveau beweegt.

Ook in de transportsector klinken ontevreden geluiden. In het land dat bekendstaat om zijn degelijkheid en zijn meer dan uitstekende ingenieurs, zitten er gaten in de wegen en dreigen bruggen en sluizen het te begeven (zie het artikel hiernaast). Wat is er gebeurd met de Autobahn? Het lijkt de derde wereld wel...

Gelukkig voor Merkel c.s. betekent de lage rente ook een lagere post voor de staatsschuld. En ze betaalden toch al niet zo veel, omdat beleggers weggevlucht zijn van zwakkere eurobroeders als Spanje, Italië en Griekenland en maar wat graag Duitse obligaties aanschaffen. Dus deed de regering eindelijk een greep in de staatskas en legt ze tien miljard op tafel om te investeren in de infrastructuur.

En dat staat dan los van de nieuwe omstreden tol die het buurland al jaren bezighoudt en waarvan de opbrengsten ook voor de infrastructuur bedoeld zijn. Buitenlanders worden niet gecompenseerd, dus een concurrentienadeel voor de Belgische en Nederlandse wegvervoerders – dat kon er nog wel bij.

Het schijnt dat de juridische obstakels uit de weg worden geruimd door de compensatie voor de tol in een andere wet te regelen dan de tol zelf. Ik had het niet achter Duitsland gezocht, maar ook de creatieve, ja gewiekste regelgeving gaat ze verrassend soepel af...

Ironischerwijs zijn er ook in Duitsland projecten waarin juist zeer veel geld is geïnvesteerd, maar die niettemin nog maar matig lopen. In het geval van de JadeWeserPort (zie het artikel op pagina 14) is dat voorzichtig uitgedrukt. Een spiksplinternieuwe haven met een aanzienlijke diepgang, waar de realiteit achterblijft bij de verwachtingen.

Niettemin zijn ook daar in JadeWeserPort enkele lichtpunten op te merken, waaronder de aankondiging van Maersk Line om een extra aanloop op deze haven te gaan doen in het licht van de combinatie 2M.

Net zoals het op de lange termijn wel degelijk een goede zaak is dat ook aan de Duitse zijde gewerkt gaat worden aan een derde spoor voor de Betuweroute (zie pagina 13). De nadelige effecten die daar ook mee gemoeid zijn, doordat de werkzaamheden regelmatig tot omrijden zullen nopen, probeert staatssecretaris Mansveld te ondervangen met schitterend ambtenarenjargon als 'gedifferentieerd rijden'.

Ze bedoelt uiteraard 'langzamer', maar dat is nu eenmaal minder positief dan het verhullende 'gedifferentieerd'. Ach, wat zeur ik. Laten we onszelf niet de put in praten. Ondanks al dit soort gedoe hebben zowel de Duitsers als de inwoners der Lage Landen niet te klagen over de ontwikkeling van hun welvaart. Zo kunnen we ook niet voorbijgaan aan de Wende (zie pagina 16) van een kwarteeuw geleden. We mogen ze wel dankbaar zijn, die Duitsers. Ze hebben zich de afgelopen decennia meer dan keurig gedragen.

 PETER WIERENGA
redactie@nieuwsbladtransport.nl

DUITSLAND

Afgeschreven wegen, gammemele bruggen

Ooit gold het Duitse wegennet als het beste ter wereld. Maar Duitsland heeft zijn infrastructuur de laatste jaren verwaarloosd. Er is veel meer achterstallig onderhoud dan met de inkomsten van de tol kan worden gefinancierd.

Wegvervoerders die zijn gespecialiseerd in vervoer op Duitsland of die van Duitsland als transitoland gebruiken, krijgen volgend jaar een voordeeltje in de schoot geworpen. De gemiddelde tarieven in de kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer gaan per 1 januari iets omlaag. Dit heeft te maken met de sterk gedaalde rentelasten die Duitsland voor de financiering van infrastruc-

tuur moet betalen. Voor moderne en schone vrachtauto's daalt de 'Maut' met enkele centen per kilometer. Er komt ook een aparte tariefklasse voor Euro VI. Tot dusver moest voor Euro VI hetzelfde kilometer tarief worden betaald als voor Euro V.

Tot zover het goede nieuws. Minder goed nieuws is het dat voortaan op meer wegen in Duitsland tol moet worden betaald. Bovendien wordt de

tol straks ook ingevoerd voor lichtere vrachtauto's, de gewichtscategorie 7,5 tot 12 ton. Dit zal op 1 oktober komend jaar gebeuren. Aan het tolwegennet van snelwegen en ongeveer 1200 kilometer aan vier- of meerbaans Bundesstrassen wordt in juli volgend jaar nog eens ongeveer 1000 kilometer Bundesstrasse toegevoegd. Op langere termijn, ge-



Duitsland moet de komende jaren veel nieuwe bruggen bouwen.



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

dacht wordt aan 2018, moet op alle Bundesstrassen tol worden afgedragen.

Al deze voornemens van verkeersminister Alexander Dobrindt zijn inmiddels door het parlement geloodst. Aanvankelijk was Dobrindt van plan om de tol op Bundesstrassen ongeveer dubbel zo hoog te maken als die op snelwegen. Daar heeft hij wegens felle protesten van het georganiseerde Duitse wegvervoer van afgezien. Veel Duitse vervoerders zijn immers meer op de Bundesstrasse dan op de Autobahn aangekomen.

Door de verlaging van de tarieven ziet de staat tot 2017 een half miljard aan tolinkomsten aan zich voorbijgaan. De uitbreiding van de tol naar meer wegen en naar voertuigen van een lager totaalgewicht biedt daarvoor enige compensatie, maar per saldo schiet de schatkist er bij in. Er zullen dus, gelet op de slechte toestand waarin veel wegen en met name bruggen verkeren, snel andere middelen moeten worden gevonden om achterstallig onderhoud te kunnen financieren.

Hier schiet minister Wolfgang Schäuble van financiën Dobrindt te hulp. Schäuble heeft zijn zegen gegeven aan een extra investeringspakket van tien miljard euro voor de komende jaren. De middelen komen

vanaf 2016 beschikbaar en zullen voor de helft, vijf miljard dus, worden besteed aan onderhoud en reparatie van weginfrastructuur. Schäuble, die strikt vasthoudt aan begrotingsevenwicht, kan toeschietelijk zijn, omdat Duitsland een zeer lage rente betaalt op zijn staatschuld. Het daardoor bespaarde geld kan nu anders worden besteed. Het bedrijfsleven is blij met deze bestedingsimpuls. Voorzitter Eric Schneider van de Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK)

Vijf miljard euro voor onderhoud en reparatie van wegen is nog niet genoeg.

stelt dat extra geld voor investeringen dringend nodig is en dat het pakket van tien miljard euro de economie kan stimuleren. Hij stelt vast dat de investeringen kunnen worden opgevoerd zonder dat dit extra schulden meebrengt. Duitsland voldoet dus nog steeds aan het ideaal van de 'zwarte nul': begrotingsevenwicht. Met die vijf miljard euro is Dobrindt er nog lang niet. Volgens deskundi-

gen zijn alleen al vele honderden bruggen in het Duitse wegennet 'marode': gammel, krakkemikkig. Twee voorbeelden: de Rheinbrücke bij Leverkusen en de Rader Hochbrücke over het Noord-Oostzeekanaal. Beide zijn hevig aan vervanging toe en moesten voor zwaar vrachtverkeer worden gesloten uit vrees dat ze onder het gewicht van zwaar belaste assen acuut zouden kunnen instorten. Aan het lijstje gammele bruggen zullen er de komende tijd allicht nog meer worden toegevoegd, want veel Duitse kunstwerken dateren uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw en hebben het einde van hun levensduur in zicht.

Daar komt bij dat Duitsland aan ambitieuze projecten geen gebrek heeft. Miljarden worden er verspijkerd aan de nieuwe stadsluchthaven van Berlijn en aan het ondergrondse spoorproject in Stuttgart. Met kunst- en vliegwerk worden enkele defecte sluizen in het Kielerkanaal in bedrijf gehouden, terwijl iedereen beseft dat die hoognodig aan vervanging toe zijn. De Beierse Donau moet worden verbreed en verdiept, omdat de rivier in haar huidige vorm een knelpunt vormt voor de Europese binnenvaart. Dat gaat veel kosten, omdat de Duitse staat zich aan de strengst denkbare milieunormen zal willen houden.

Duitsland-vervoerders zullen zich bij hun planning een goed beeld moeten vormen van de conditie waarin belangrijke bruggen op de route verkeren. Als een brug uitvalt, en dat lijkt op elk moment te kunnen gebeuren, betekent dat doorgaans tientallen kilometers omrijden. En dat in het verder toch zo degelijke Duitsland.

□ FOLKERT NICOLAI



Tol personenauto's ontziet grensverkeer

Als Duitsland straks ook een tol invoert voor personenauto's tot drie ton totaal gewicht, ontstaat een eigenaardige situatie.

Weggebruikers gaan dan ofwel deze 'Pkw-Maut' betalen ofwel de kilometerheffing voor vrachtauto's van af 7,5 ton. Maar daartussenin, van 3 tot 7,5 ton? Niets, die categorie mag zonder vignet of on-board unit de weg op.

Verkeersminister Alexander Dobrindt laat die leemte bewust voortbestaan. Het gevaar dat vrachtauto's in die gewichtsklasse massaal zullen worden ingezet, acht hij niet groot. Weliswaar kun je door de inzet van zulk materieel tol uitsparen. Maar je kunt ook minder lading per rit meenemen en je hebt nog steeds een chauffeur nodig. De extra kosten per eenheid vervoerde lading zullen dus waarschijnlijk hoger uitvallen dan het kostenvoordeel dat je behaalt door de Maut te ontwijken.

Komt die tol voor personenauto's er? Ja, de voorstellen zijn al door de ministerraad aangenomen, zij het in sterk uitgedeelde vorm. Zo heeft Dobrindt het wegennet waarop de automobilist straks, mogelijk in 2016, over een vignet dient te beschikken, fors ingekrompen. Het vignet is verplicht op alleen het hoofdwegennet van snelwegen en Bundesstrassen. Op dit punt heeft de verkeersminister een enorme draai gemaakt.

Grensgebied

Nog maar een paar maanden geleden wilde Dobrindt niets weten van uitzonderingen op de tolplicht in bijvoorbeeld de Duitse deelstaten met een internationale landsgrens. Zo'n deelstaat is Noordrijn-Westfalen, dat immers aan Nederland en België grenst. Politici in de grensregio's, aan beide kanten van die grens, liepen te hoop tegen een tol die vol-

gens hen grote schade zou toebrengen aan de economie in die regio's. Veel grensoverschrijdende economische bedrijvigheid zou in de verdrukking komen.

Dobrindt wilde er niets van weten. Zelfs niet toen de aan zijn partij, de CSU, gelieerde CDU in die deelstaat tegen een overal geldend vignet in verzet kwam. De CDU-Landesgroep wees er onder meer op dat de handel van Noordrijn-Westfalen met Nederland omvangrijker is dan die met de VS. De handelsrelatie met Nederland zou onder druk komen te staan omdat veel handel met intensief grensverkeer, ook met personenauto's, gepaard gaat.

Zoveelste variant

Kennelijk heeft de verkeersminister zich intussen toch laten bepraten, want in de jongste, door het kabinet geaccordeerde, versie komen de kleine regionale wegen niet meer voor. Overigens is dit weer de zoveelste variant van de Pkw-Maut, want Dobrindts voorganger, de eveneens uit Beieren afkomstige Peter Ramsauer, wilde aanvankelijk een tol voor personenauto's die alleen op de snelwegen van kracht zou zijn. Pas later voegde Ramsauer daar ook de Bundesstrassen aan toe.

Er wordt in Duitsland al vele jaren nagedacht over een tol die door iedereen, Duitser of buitenlander, moet worden betaald. In 2006 wees toenmalig verkeersminister Wolfgang Tiefensee zo'n tol af, waarmee hij dwars inging tegen een aantal politieke kopstukken uit Beieren en Baden-Württemberg. In Beieren is de gedachte aan een tol voor iedereen, met fiscale compensatie voor Duitsers, die immers al wegenbelasting betalen, nooit geheel verdwenen. Het was ook nu weer de Beierse CSU, die de nieuwe verkeersminister, Dobrindt, aanspoorde het oude plan weer uit de bureaulade te halen.

□ FOLKERT NICOLAI



**Europa's grootste
railtransportbedrijf**

Elke dag met 100.000 wagons onderweg

De treinen van DB Schenker Rail doen dagelijks de zeehavens van Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Moerdijk, Terneuzen en Delfzijl aan. Ze zijn kind aan huis bij de daar aanwezige opslag- en verwerkingsbedrijven. Landinwaarts is DB Schenker Rail iedere dag opnieuw te vinden bij bijna alle grote bedrijven en de belangrijkste industriële centra. Er zijn dagelijkse treinverbindingen met de hoofdbestemmingen in Duitsland en de rest van Europa. Het spoor is niet alleen de veiligste manier van goederentransport maar ook de meest milieuvriendelijke. Met 3.500 eigen locomotieven en 100.000 wagens bespaart DB Schenker Rail de Europese wegen dagelijks dan ook 100.000 ritten van vrachtwagens. **Meer info: www.rail.dbschenker.nl.**

DE ENIGE TRANSPORTEUR WAAR U GEEN HOOFDPIJN VAN KRIJGT



Nouwens is dé specialist op het gebied van het vervoer van farmaceutische goederen. Wij weten als geen ander wat van ons wordt verwacht op het gebied van temperatuurbewaking, veiligheid en kwaliteit. Nouwens is in het bezit van GDP-, TAPA TSR1- en ISO9001 certificeringen. Niet voor niets werken wij voor vele gerenommeerde farmaceutische verladers.

WWW.NOUWENS.COM**Nouwens
Transport Breda**



FOTO WIKIPEDIA

De Betuweroute bij Dodewaard.

Een kwestie van doorbijten

We zullen door de zure appel heen moeten bijten, maar dan hebben we ook wat moois: een goed werkende Betuweroute.

Staatssecretaris Wilma Mansveld schetst een lonkend perspectief, in een brief aan de Tweede Kamer over de gevolgen van de aanleg van het derde spoor op het traject Zevenaar-Oberhausen voor het Nederlandse goederenvervoer. Het levert een grote verbetering van de Betuweroute op. Al erkent ze dat er lang doorgebeten zal moeten worden, namelijk van 2015 tot 2022.

Gedurende het grootste deel daarvan, van 2017 tot 2022, is een week per maand maar een kwart van de capaciteit van nu ongeveer 110 treinen per dag beschikbaar. De andere weken zijn er geen beperkingen. Uitschieter wordt het jaar 2016, wanneer een half jaar lang maar veertig treinen over de Betuweroute kunnen. Volgend jaar is dat zeventien weken lang zo. Dat komt door de in spoorwijken vermaledijde 'buitendienststellingen', jargon voor afsluitingen, die nodig zijn om de spoorwerkers in Duitsland hun gang te laten gaan zonder dat ze van de sokken worden gereden door voorbijrijzende treinen.

Toen de omvang van de afsluitingen begin dit jaar bekend werd, ontstaken de goederenvervoerders zo ongeveer in razernij. 'We dachten dat we er een spoorlijn bij kregen, maar in werkelijkheid gaat er zeven jaar lang een af', verwoordde een van hen het algemene gevoel. Mansveld leek aanvankelijk niet onder de indruk, maar op aandrang van de sector zette ze ten slotte toch een stuurgroep aan het werk, die de problemen in kaart moest brengen en oplossin-

gen moest aandragen. Tot voorzitter benoemde ze een hoge ambtenaar van haar eigen departement, Eric Bezem. Die organiseerde een reeks gesprekken met alle mogelijke belanghebbenden en kwam een half jaartje later met een plan, het Maatregelenpakket. Mansveld legde dat vorige maand voor aan de Tweede Kamer.

Sleutelwoord daarin is herroutering, ofwel het omleiden van treinen via andere routes op het moment dat ze niet bij Zevenaar de grens over kunnen. Mansveld wil dan een deel van de treinen via de traditionele Brabantroute (Breda-Den Bosch-Venlo) en de Twenteroute (Utrecht-Deventer-Oldenzaal) sturen. Klinkt logisch en simpel, maar dat is het in spoorland allerm minst. Omwonenden, gesteund door lokale bestuurders, roerden zich massaal in het vooruitzicht van extra goederentreinen door hun achtertuin. Zoals GroenLinks-Kamerlid Liesbeth van Tongeren het vorige week in een overleg met Mansveld uitdrukte: 'Je zal maar in Enschede wonen en de kopjes rammelen van je tafel af.'

Ze hebben ook recht van spreken, want de afgelopen jaren is er juist een aantal regelingen getroffen om goederentreinen zoveel mogelijk naar de Betuweroute te dirigeren. De belangrijkste daarvan is het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur, dat weer aange-

past zal moeten worden om de treinen te kunnen herrouteren. Verder is er de Swung-wet, waarin per traject precies is vastgelegd hoeveel lawaai aanvaardbaar wordt geacht. En de wet Basisnet, wel door de Kamer goedgekeurd maar nog niet van kracht, stelt per traject maxima aan het vervoer van gevaarlijke goederen.

'Dat wordt dus een periode van zeven jaar met piekmomenten en risicoplafonds', constateerde diezelfde Van Tongeren. Ze wilde weten of die

'Je zal maar in Enschede wonen en de kopjes rammelen van je tafel af.'

goederentreinen dan alleen overdag kunnen rijden of in elk geval langzamer kunnen gaan. VVD-ster Betty de Boer hield het op 'een sterk staaltje koorddans' om de belangen van het spoorvervoer en de omwonenden op elkaar af te stemmen. Zij toonde zich overigens wel een warm voorstander van het Maatregelenpakket, 'omdat we geld verdienen met het goederenvervoer en zo de havens en chemische industrie be-

reikbaar houden'.

Zij drong er op aan om precies in kaart te brengen waar zich knelpunten op het gebied van geluidshinder, gevaarlijke stoffen en trillingshinder zullen voordoen en wat het gaat kosten om de effecten te beperken. Mansveld zegde toe met zo'n overzicht te zullen komen. Een nachtelijk verbod vindt ze overigens geen goed idee 'omdat het vervoer van en naar de havens een 24-uurs-business is', maar langzamer rijden is wat haar betreft wel het overwegen waard, al spreekt ze liever van 'gedifferentieerd rijden'.

Ze had de Kamer al laten weten dat het pakket maatregelen waarschijnlijk 'enkele tientallen miljoenen' gaat kosten, onder meer in de vorm van extra geluidsschermen en de elektrificering van een aantal trajecten. Ook de vervoerders moeten een bijdrage leveren, onder meer door te investeren in stillere wagons, door 'aanpassing van logistieke systemen' en omdat ze moeten omrijden en dus meer gebruiksvergoeding moeten betalen. Voor het ombouwen van wagons is er al een subsidieregeling, van maximaal 4.800 euro per stuk, en mogelijk komt er ook tegemoetkoming voor de andere kosten. Maar ze staat bepaald niet te trappelen om de beurs te trekken. Als er al geld komt voor 'tijdelijke compensatie', dan uitsluitend als partijen aan het Maatregelenpakket meewerken

en de totale extra kosten gezamenlijk willen dragen en dan nog alleen binnen de huidige begroting. Kortom, het mag geen extra geld kosten en ze verschaft zichzelf daarmee een aardige stok achter de deur om belanghebbenden, onder meer verladers, vervoerders en havenbeheerders, op een lijn te krijgen.

Aan Eric Bezem met zijn stuurgroep nu de schone taak om daarover concrete afspraken te maken. Die moet verder in de gaten blijven houden of de gemaakte afspraken daadwerkelijk worden uitgevoerd en of er tijdens de aanleg van het derde spoor – kosten overigens anderhalf miljard euro – aanvullende acties nodig zijn. Daarvan heeft Mansveld er nog wel een achter de hand, die bepaald niet de voorkeur van de spoorsector zelf heeft: zet de lading op het binnenschip. Ze erkende overigens wel dat slechts 9% van de lading daarvoor in aanmerking komt en 'dat de verlader dat ook nog moet willen'.

Er is haast geboden met de invoering van het Maatregelenpakket, want de eerste buitendienststellingen staan al voor volgend jaar op het programma. Maar de staatssecretaris wil het vooral van de positieve kant bekijken: 'In de communicatie zullen we steeds benadrukken dat er van 2017 tot 2022 weliswaar een week per maand omléidingen zijn, maar dat er in de andere drie weken niets aan de hand is. En we hebben het derde spoor in het vooruitzicht, waar de Nederlandse economie voor een lange periode profijt van zal hebben.'

Vanaf 2023, het is even doorbijten.

ROB MACKOR

Understatement: op de groei gebouwd

JadeWeserPort kostte meer dan een half miljard euro, maar draait tot dusver op enkele procenten van zijn capaciteit. De zoektocht naar klanten is lang en moeilijk.



FOTO JADEWESERPORT

Er is nog steeds weinig te beleven op het terrein van JadeWeserPort. Een enkele keer meldt zich een schip in Duitslands enige diepzeehaven die ook schepen van de Emma Maersk-klasse getijdeafhankelijk kan ontvangen. Vorig jaar werd er nog geen 80.000 teu aan containers overgeslagen en dit jaar zal het niet beter gaan op de terminal. Die heeft een capaciteit van 2,7 miljoen teu, waarvan dus nog geen 3% wordt benut.

Enige hoop is er wel voor de eind 2012 geopende haven bij Wilhelmshaven. Maersk heeft extra aanlopen aangekondigd, waarmee volgend jaar zou worden begonnen. Verder heeft handelsonderneming Tschibo het plan zijn invoer in de toekomst via 'JaWePo' te laten verlopen. En schepen worden inderdaad steeds groter, hetgeen er ooit toch toe zou moeten leiden dat reders voor een haven kiezen waar je zulke schepen met gemak kunt laten aanmeren.

Zo maakte de leiding van de haven dit jaar een reis naar China en vernam daar dat China Shipping opdracht heeft gegeven tot de bouw van een containerschip voor 19.000 teu. Ook minister Olav Lies van economische zaken van de deelstaat Nedersaksen was mee. Voor zo'n reder moet de Container Terminal Wilhelmshaven zich presenteren als de ideale partner, vindt Lies.

China-reis

Het moet voor Eurogate, exploitant van terminals in Bremerhaven, maar ook eigenaar van de terminal bij Wilhelmshaven, toch niet moeilijk zijn om China Shipping en bijvoorbeeld ook Cosco voor JaWePo te interesseren. Beide reders zijn trouwe klanten van Eurogate. Topman Emanuel Schiffer heeft in zijn contacten met deze rederijen dan ook al enkele malen de mogelijkheden van JaWePo over het voetlicht gebracht. Maar die laatste China-reis dateert al weer van een aantal maanden geleden en sindsdien is er niets wezenlijks gebeurd.

Wat de nieuwe terminal in de kaart zou moeten spelen, is de moeizame en trage besluitvorming over de verdieping van de rivieren Elbe en Weser, de levensaders van de concurrentie in Hamburg en Bremerhaven. Beide havens hebben steeds meer moeite de moderne reuzenschepen te ontvangen. Deze schepen kunnen alleen bij hoogtij de haven bereiken en moeten ook weer op hoogwater wachten om de haven te verlaten.

Zolang dit zo is, komt JadeWeserPort uiteraard steeds meer in beeld.

De milieubeweging is tegen verdieping van deze rivieren. Tegen de planologische besluiten daartoe hebben milieuorganisaties in beide gevallen bezwaar gemaakt. In de Elbe-zaak denkt de Duitse rechter begin volgend jaar uitspraak te doen. Deze rechter wil eerst het oordeel van het Europees Hof van Justitie afwachten in een zaak die tegen verdieping van de Weser is aangespannen en die nu dus al tot het Hof in Luxemburg is gevorderd. Bij de Elbe gaat het om een verdieping tot 15,9 meter, in het geval van de Weser om 15,5 meter.

Schade herstellen

Voor de voorstanders van verdieping van beide rivieren kwam het oordeel van de advocaat-generaal bij het Europese Hof over de Weserverdieping onlangs als geroepen. Volgens deze jurist, die het Hof adviseert bij zijn besluit, is de verdieping van deze rivier niet noodzakelijkerwijs in strijd met het Europese recht. De Europese kaderrichtlijn water stelt welis-

citeit toe die voornamelijk niet nodig is. Eurogate, de Bremer terminalonderneming die ook de overslag in Wilhelmshaven verzorgt, moest daarom al besluiten voor een groot deel van het terminalpersoneel – vierhonderd werknemers – aldaar Kurzarbeit aan te vragen. In deze regeling werden driehonderd werknemers ondergebracht.

Loonoffer

Aan die deeltijd-wv kwam onlangs echter een einde. Daarom vroeg Eurogate zijn mensen in Wilhelmshaven om een loonoffer van 15%, waarmee in meerderheid werd ingestemd. Verder werd een deel van het personeel van Wilhelmshaven naar Bremerhaven gehaald, waar wel voldoende werk is. Begin vorig jaar, toen toch al wel duidelijk was dat JaWePo – kosten bijna 600 miljoen euro – nou niet echt een swingende start had gemaakt, lieten de eigenaars en de terminalexploitant een haalbaarheidsstudie opstellen naar een fase II van de nieuwe haven. De eigenaars zijn Nedersaksen, voor 50,1%, en de stad Bremen, die sa-

Investeerdere in JadeWeserPort die met verhalen over sterke containergroei zijn gelokt, voelen zich intussen bekocht.

waar dat beschermde natuurgebieden ongeschonden moeten blijven. Dat zou dus betekenen dat er niet gebaggerd mag worden. Maar als dat omzichtig gebeurt en de schade weer wordt hersteld, kan de verdieping volgens de advocaat-generaal doorgaan.

Uiteraard speelt dit precies zo bij de uitdieping van de Weser, waarover de Duitse rechter dus binnenkort uitspraak doet. Als we – terecht – mogen verwachten dat het Europees Hof het advies van de advocaat-generaal overneemt, dan zal de Duitse rechter in de Elbe-zaak weer naar de uitspraak van het Hof verwijzen en het bezwaar tegen de verdieping afwijzen. In dat geval zou JadeWeserPort aan het kortste eind trekken, omdat de grote concurrentie dan ook de grootste scheepsklasse weer aan kan.

De plannen voor de nieuwe Noord-Duitse haven werden ontwikkeld aan het begin van deze eeuw, ver vóór de economische crisis uitbrak. Er werd toen van uitgegaan dat het containervervoer over zee tot 2025 jaarlijks met wel 6% zou groeien. Daar is voorlopig niets van gebleken. JaWePo voegt capa-

men zitting hebben in de Realisierungsgesellschaft. De directeur van dit bedrijf, Axel Kluth, gelooft heilig in de noodzaak van schaalvergroting. Sindsdien is over dit plan echter weinig meer vernomen.

Investeerdere in en bij JadeWeserPort, die met verhalen over sterke containergroei zijn gelokt, voelen zich intussen bekocht. Nordfrost bijvoorbeeld vestigde er een koel- en vrieshuis. Het bedrijf zegt dat toezeggingen van de deelstaat Nedersaksen over de te verwachten ladingvolumes in deze haven niet zijn nagekomen. Nordfrost stapte deze zomer naar de rechter om een korting te verkrijgen op de pacht van de grond waarop het koel- en vrieshuis staat.

Als hij had kunnen vermoeden hoe de overslag zich zou ontwikkelen, zou Nordfrost-topman Horst Bartels nooit in JadeWeserPort hebben geïnvesteerd, zei hij in een toelichting. Volgens Bartels is het per behandelde container 200 euro extra kwijt, omdat de overslag niet in JaWePo plaatsvindt, maar in Bremerhaven.

**Zoeken
wordt
vinden.**

Op zoek naar personeel in vervoer, warehousing, export, offshore, finance of ict? Werf niet op de tast en ga voor respons met inhoud. Specialisten in transport en logistiek vindt u via het medium dat de weg kent in de markt.

Uw eerste selectie begint op vacatures.nieuwsbladtransport.nl

NT Nieuwsblad
Transport

Het zit in ons karakter



De haven is ons leven. Aanpakken, hard werken en toegankelijke mensen, dat is ons karakter. Wanneer je Zeeland Seaports leert kennen, maak je kennis met professionals die trots zijn op hun havens. Uw belang is ook ons belang. Klanten komen op de eerste plaats. Altijd. Wij weten wat belangrijk is voor uw bedrijf. Dat zit in ons karakter en is een van onze specialiteiten:

- locatie aan zee
- een diepgang van 16,5 meter
- goede, filevrije achterlandverbindingen
- geen negen tot vijf mentaliteit
- bereikbare havens en mensen
- gespecialiseerde terminals voor een breed scala aan lading
- u kunt ons 24/7 bereiken op +31 (0)115 647400

www.zeelandseaports.com



driven by dedication

 **zeeland
seaports**

CLdN CARGO



CLdN Cargo is a European door-to-door operator providing reliable, cost effective transport solutions by combining road, sea, rail and barge transport modalities. CLdN Cargo is an asset based operator with a fleet of 3200 45' containers, 800 taut liners (CODE XL), 400 huckepack and 200 reefer containers (diesel/diesel electric) and employs 150 staff in The Netherlands, Belgium, France, Germany, UK and Portugal.

CLdN Cargo NV (Containers):
+32 (0)50 50 22 50

CLdN Cargo BV (Trailers, Forwarding and Reefers):
+31 (0)181 295 900

E-Mail: corporate.sales@cldncargo.com



Een blik op het niemandsland van Berlijn, in 1983. Helemaal links de Fernsehturm aan de Alexanderplatz in Oost-Berlijn.

Een kwart eeuwigheid geleden

Een eenzame vrouw in de sneeuw, met achter haar de Muur en daar weer achter het niemandsland waar velen die vanuit het Oosten naar het Westen trachtten te vluchten hun tragische einde vonden. Het contrast was groot, in vrijheid én in welvaart. Toen de Muur viel op 9 november 1989 en niet alleen twee landen maar ook vele families weer herenigd konden worden, werd

Ook al kennen we de beelden van die Wende inmiddels zó goed, het is al bijna niet meer voor te stellen dat Duitsland dik vijftig jaar een gespleten land was.

duidelijk hoe failliet het communistische systeem was. En vanaf dat moment ging alles in een stroomversnelling. De Fransen gaven ondanks de sporen uit het verleden hun zegen aan een herenigd Duitsland, in ruil voor de euro. En

hoewel de Ossies nog lang verwijderd bleven van de rijkdom van de Wessies, waar menigeen baalde van de enorme kosten die het met zich meebracht, werd ook het oosten van het land meegenomen in de vaart der volkeren. Ja, de wieg van

de dame die nu bondskanselier is en een van 's lands meest geliefde politici ooit, Angela Merkel, stond zelfs op Oost-Duitse grond. Ook het economische zwaartepunt van het oude continent verschoof langzamerhand naar het midden

van Europa, aangezien ook de andere voormalige communistische landen in Oost-Europa zich hadden losgemaakt van het Sovjet-juk en zich in 2004 aansloten bij de Europese Unie. Een proces dat zeker voor de transportsector grote consequenties heeft gehad, niet alleen in de Lage Landen maar ook in Duitsland, dat zijn snelwegen zag volstromen met vrachtwagens uit Polen, Bulgarije, Roemenië en ga zo maar door. Inmiddels zijn er ook in de Duitse senaat plannen



FOTO RIJS VAN WENDEL DE JOODE

om iets te doen aan de keerzijde van die ontwikkeling, zoals volle parkeerplaatsen met kamperende Oostblokkers. De opeenvolgende regeringen hebben hun vizier dan ook oostwaarts gericht, onder meer naar Rusland, een grote handelspartner voor de Duitsers. De oude vijanden konden het inmiddels prima vinden. Al spelen uitgerekend in het jaar van het jubileum van die Wende de spanningen van de Koude Oorlog weer op. Met een link naar toen.

Want waar de Duitse bevolking haar geluk niet op kon, op 9 november 1989, zag een KGB-medewerker in Dresden – ene Vladimir Poetin – de val van de Muur en van de Sovjet-Unie met afschuw aan. We zouden nog meer van hem horen. Maar wie kon op een ijsskoude dag in 1983, het jaar waarin bovenstaande foto genomen werd, bevroeden dat dit alles zou gebeuren?

© PETER WIERENGA

You drive, we care. 

BESTE MERK 2014

Uitgekiende diensten, ontspannen zaken.

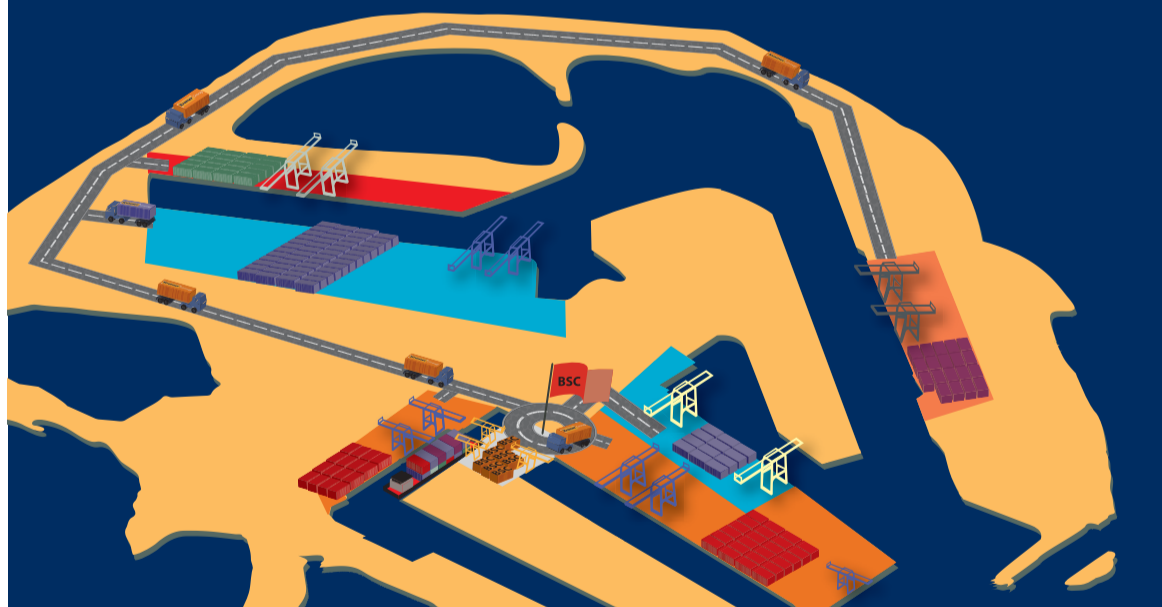
Sinds 80 jaar is DKV Euro Service de innovatieve partner voor de transportbranche. Ongeveer 100.000 tevreden klanten bouwen hun succes op onze belofte „You drive, we care“. Van individuele oplossingen voor cash-free voorzieningen onderweg en de meest progressief mogelijke toelafwikkeling tot innovatieve tools voor uw wagenparkmanagement. Neem een vliegende start met ons – en ontspan met een goed gevoel.

Bijkomende informatie op: www.dkv-euroservice.com



*De keuze van de lezers van trans aktuell, Fernfahrer, lastauto omnibus (2005 tot 2014)

Kramer Group Barge Service Center



Met de komst van twee nieuwe containerterminals (RWG & APMT2) verdubbelt het aantal aanlooppunten voor de binnenvaart nagenoeg. Het resultaat is een verdere versnippering van de containerstromen. Het bundelen van deze kleinschalige volumes op een neutraal Barge Service Center biedt duidelijke voordelen voor de binnenvaart en containerterminals. De centraal gelegen Rotterdam Container Terminal van de Kramer Group is bewezen en startklaar als Barge Service Center.

Kramer Group
Missouriweg 17
3199 LB Maasvlakte-Rotterdam
Portnummer 7220
T +31 (0) 181 362 880
F +31 (0) 181 362 437
info@kramergroup.nl
www.kramergroup.nl
[@kramergrouprtm](https://twitter.com/kramergrouprtm)

Donderdag 27 november 2014 | Claus Event Center Hoofddorp

NATIONAAL LUCHTVRACHT DEBAT

Georganiseerd door:



In samenwerking met:



Sponsor:



www.luchtvrachtdebat.nl

What the FATCA?



In mijn vorige column had ik al toegezegd te schrijven over alle vormen van belastingen die voor de transportsector relevant zijn. Fiscale optimalisatie – binnen de toegestane paden en in lijn met de ethische waarden en normen van de klant en jezelf – is natuurlijk het leukste onderdeel. Echter, bepaalde bedreigingen, risico's en administratieve zaken kunnen de transportsector (we-derom) raken. Zo ook de FATCA. U denkt nu vast: écht niet bij mij! Maar toch kan door FATCA bepaalde Amerikaanse regelgeving eveneens voor u relevant zijn.

FATCA staat voor Foreign Account Tax Compliance Act. Zoals bekend heeft Amerika door politieke druk het (Zwitserse) bankgeheim beëindigd en ook bij de FATCA drukt Amerika zijn beleid door. Voor de FATCA dient voor 1 januari 2015 actie ondernomen te zijn. De FATCA past naadloos in de (internationale) trend van toenemende transparantie en de jacht op zwart geld. Alle buiten de Verenigde Staten gevestigde 'financiële instellingen' waar Amerikanen een rekening aanhouden, zijn verplicht informatie betreffende die rekening over te leggen. 'Financiële instellingen' dienen hun klanten en/of aandeelhouders te identificeren en dit door te geven aan de Amerikaanse belastingdienst.

Saillant detail: aangenomen wordt dat 'financiële instellingen' in principe worden gehouden door Amerikanen met als gevolg dat in beginsel een bronheffing van 30% over onder andere rente, dividend, huur, alimentatie of bepaalde vermogenswinsten wordt ingehouden, tenzij het tegendeel bewezen is. De FATCA kent een viertal typen 'financiële instellingen', wat een veel breder begrip is dan je in het spraakgebruik zou verwachten; een depository en een custodial institution, een investment entity en een specified insurance company. Daarnaast zijn er nog andere categorieën, zoals (actieve) non-financial foreign entities (al dan niet met Amerikaanse aandeelhouders).

In onze transportsector zijn bepaalde ondernemingen (deels als commodity traders actief en ook pensioen- en beleggings-bv's kunnen als 'investment entity' kwalificeren. De definities zijn zo ruim geformuleerd dat ook concernfinancieringsmaatschappijen, treasury centers, (financial) leasing vennootschappen en (branche)verzekeraars onder het FATCA-bereik getrokken kunnen worden. Entiteiten moeten in beginsel zelf actief hun status nagaan en dit op een self-certification formulier invullen. Wanneer de country-by-reporting van de OESO naar verwachting per 1 januari 2017 komt, nemen de administratieve lasten nog verder toe. Onder andere informatie over de landen waar een onderneming actief is, de prestaties, activa, omzet en belastingdruk dienen te worden doorgegeven.

De FATCA-verplichtingen gelden voor veel bedrijven, temeer omdat Amerika aanneemt dat je 'schuldig bent tot het tegendeel is bewezen'. De vraag of je aan ingewikkelde Amerikaanse regelgeving voldoet – de regelgeving en toelichting bedraagt grofweg 1500 bladzijden – is een Amerikaanse (belasting)vraag. Niet nakoming kan leiden tot 30% Amerikaanse bronbelasting, boetes en reputatieschade.

De Nederlandse belastingdienst probeert het in ieder geval makkelijker (en leuker) te maken...

 **DICK VAN SPRUNDEL, FISCAAL EXPERT**
www.mazars.nl

RAAD & RECHT

Binnenvaart ontdekt

DUURZAAMHEID Danser en BCTN-terminal maken van Nijmegen draaischijf

Steeds meer verladers ontdekken de binnenvaart. De binnenvaart zelf ontdekt intussen manieren om efficiënter te werken. En dat trekt weer meer verladers.

De containerterminal van BCTN in Nijmegen is tegenwoordig de hele week dag en nacht open. Voorheen was dat slechts op vijf werkdagen gedurende zestien uur het geval. Ook wordt de capaciteit van de terminal verdubbeld.

De reden? De binnenvaart heeft het hub-and-spokesysteem ontdekt. BCTN, dat ook terminals uitbaat in Den Bosch, Wanssum en het Belgische Meerhout, werkt in Nijmegen nauw samen met rederij Danser Container Line. Die gebruikt de Nijmeegse terminal als draaischijf in een systeem met spaken naar de grote zeehavens, maar ook naar delen van het Nederlandse achterland.

Danser is een bekende verschijning in het containervervoer tussen de grote zeehavens in de Benelux en bestemmingen aan de Rijn. Voorheen was dat een reis 'heen en weer' tussen Bazel, Antwerpen en Rotterdam, tegenwoordig wordt een tussenstop ingelast in Nijmegen, waar de reder ook lading uit andere landsdelen laadt of continentale containers met bestemmingen elders lost.

Dat gebeurt in een samenwerking met BCTN in het kader van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV), een initiatief van Rijkswaterstaat. De twee bedrijven zijn bij elkaar gebracht door Connekt en hebben een proef genomen met het hub-and-spokesysteem. De uitkomsten daarvan werden onderzocht door de consultants Ab Ovo en Panteia. Gebleken is dat de kosten van extra overslag bij voldoende ladingvolume ruimschoots worden gecompenseerd door de relatief lage vaarkosten.

'Meeliften'

In Nijmegen zijn er behalve naar de zeehavens ook 'spaken' naar onder meer Den Bosch, Hengelo en Venray, terwijl Danser op de Rijn de vertrouwde terminals in onder meer Mannheim, Karlsruhe en Basel aanloopt. Het nieuwe concept – we kennen het natuurlijk al lang uit de luchtvaart – brengt voor Danser en BCTN nieuwe ladingvolumes. Daarop kunnen ook weer kleinere zendingen 'meeliften', van verladers die anders niet snel voor de binnenvaart zouden kiezen.

Danser spreekt verder van een re-



Rederij Danser, hier in Rotterdam, laadt en lost nu ook bij de Nijmeegse terminal.

ductie van de benodigde tijd in de zeehavens, omdat volumes al in Nijmegen kunnen worden gebundeld. En het nieuwe systeem trekt ook meer continentale lading naar de binnenvaart. Tot dusver moest deze

Martin Quispel aan het woord, die de onderlinge afhankelijkheid van de partners in zo'n samenwerking een punt van zorg noemt. In het geval van Danser en BCTN is intussen van die zorg nog weinig gebleken,

Projecten Rijkswaterstaat halen jaarlijks 133.000 teu aan containers van de weg.

modaliteit het vooral hebben van het achterlandvervoer van zeecontainers.

Connekt heeft overigens onlangs een film over het project op het web gezet. Daarin komt onderzoeker

ook al bieden deze bedrijven op een breder terrein vergelijkbare diensten aan.

Het zogenoemde hub-and-spoke-project is een van de vele projecten gericht op het van de weg halen van

AGENDA

Barge to Business in Luxemburg

19 en 20 november

In Luxemburg is volgende week de jaarlijkse Barge to Business conferentie, waar de binnenvaart, organisaties, dienstverleners en verladers elkaar ontmoeten.

• <http://2014.bargetobusiness.eu>

Luchtvrachtdebat

27 november

Hoe staat de sector ervoor? Hoe ontwikkelen de diverse markten zich? En de vrachtprijzen? De markt gaat met elkaar in discussie tijdens het Nationaal Luchtvracht Debat.

• www.luchtvrachtdebat.nl

Ports & Hinterland

2 december

De capaciteit in de Rotterdamse haven wordt flink uitgebreid. Zonder samenwerking is een goed bereikbaar achterland onhaalbaar. Dit congres gaat daarover.

• www.portshinterland.com

Havendebat Rotterdam

11 december

De 15e editie van het Havendebat Rotterdam brengt weer het nodige te weeg. Er spelen grote zaken in de Rotterdamse haven en natuurlijk zijn er voor- en tegenstanders.

• www.havendebat.nl

Infra Tech

20 t/m 23 januari 2015

Deze vakbeurs in Ahoy Rotterdam is een ontmoetingsplaats voor de infrastructuur, voor elk onderdeel uit de branche en van opdrachtgever, opdrachtnemer tot toeleverancier.

• www.infratech.nl

hub-and-spoke-idee

voor containervervoer over het water



lading om die aan de binnenvaart toe te bedelen. De initiatiefnemer daarvan is Rijkswaterstaat, terwijl Connekt met vier andere onderzoekers voor de feitelijke uitvoering zorgt. Dat had vorig jaar als resultaat dat circa 133.000 teu aan containers van de weg naar het water verhuisden en dat 12,8 miljoen kilometers over de weg werden bespaard. Dat zorgde ook voor een reductie van de CO₂-uitstoot met 6.500 ton.

Bavaria

Voor dit jaar mikt het IDVV op een 'modal shift' van 160.000 tot 220.000 teu van de weg naar het water. Op steeds grotere schaal werken verladers met elkaar samen ('horizontaal'), maar ook verticaal, met hun

logistieke dienstverleners. Een overbekend voorbeeld is de samenwerking van Mars en Bavaria, die samen met Samskip een binnenvaartdienst hebben opgericht voor het vervoer van hun exportlading. Er zijn al veel meer van dit soort samenwerkingen. Connekt begeleidt zeventien projecten.

Eén daarvan is Bargecloud, waarin Barge Terminal Tilburg en Oosterhout Container Terminal samenwerken om tussen deze terminals wegzakelijke, lege kilometers en CO₂-uitstoot te verminderen. De twee hebben een gezamenlijke shuttledienst naar Rotterdam en verder een zogenoemd 'rondje leeg', waarbij lege containers worden uitgewisseld. Dat kan op jaarbasis tot

een verschuiving van 5.000 teu aan containers van de weg naar het water leiden. Bargecloud past weer in een bredere Brabantse samenwerking, Drieluik Brabant geheten.

Volgens Connekt worden de meeste pilots vervolgens omgezet in reguliere dienstverlening, waarbij dan vaak ook nog eens fors wordt geïnvesteerd. Niet zelden worden de projectdoelen overtroffen, bijvoorbeeld door een grotere modal shift dan waarvan was uitgegaan. Verder is er het zwaan-keef-aan-effect en wordt flink afgekeken bij andere succesvolle projecten. Zo is er in Noord-Nederland grote belangstelling voor het Bargecloud-project van de Brabantse inlandterminals.

Het zwaartepunt bij de IDVV-projecten in de binnenvaart ligt bij de inlandterminals. Bij de onderzochte zeventien projecten zijn vrijwel altijd een of meerdere terminals betrokken. Intussen doen maar vier verladers mee, tenzij we de groep van vijftig verladende bedrijven meerekenen die aan het algemene project 'lean and green barge' deelnemen. Verder zijn er vier binnenvaartoperators bij de projecten betrokken, evenals een vijftal logistieke dienstverleners, één shortseareder (Samskip) en één diepzeeerder, Maersk, die meteen maar in twee projecten is gaan zitten.

Aardappelstoomschillen

De projecten beperken zich niet tot containers. Clabe, een bedrijf in Venlo dat handelt in diervoeder, importeert veel zogenoemde aardappelstoomschillen, een restproduct van de aardappelverwerkende industrie. Deze schillen moeten voor een groot deel uit het zuiden van België worden aangevoerd. Dat gebeurde tot voor kort over de weg, waarna de schillen ook over de weg naar de eindafnemers – veehouders – werden getransporteerd.

Daar moest grotendeels met tankwagens over steeds vollere Noord-Brabantse en Limburgse wegen gebeuren. Bij Clabe had niemand enige ervaring met de binnenvaart. Dat is tegenwoordig wel anders. Met name de transportplanners bij het bedrijf hebben zich grondig verdiept in vervoer van schillen over het water. Er werd een aantal proefvaarten gehouden en inmiddels is de aanvoer van het product, via Brussel, Antwerpen en Eindhoven naar Venlo naar het water overgeheveld. Het n-transport over de weg is ook nog verminderd door lading te bundelen. Er worden nu jaarlijks duizenden wegtransporten bespaard.

FOLKERT NICOLAI

PERSONALIA



Bas van Bree is bij Dinalog gestart als programma-manager Cross

Chain Control Centers (4C). Hij werkt mee aan de ontwikkeling en uitvoering van de roadmap 4C in de Topsector Logistiek. Van Bree heeft de afgelopen tien jaar als consultant gewerkt bij adviesbureau Buck Consultants International.

René Besselink, algemeen directeur van Secure Logistics, is met pensioen gegaan. Eind januari wordt hij opgevolgd door **Cor Stolk**. Die heeft een uitgebreide kennis van en ervaring in het stroomlijnen en optimaliseren van beveiligingsprocessen van risicovolle locaties. Stolk is tevens voorzitter van het beveiligingsoverleg Rijnmond.



Eric de Lange is de nieuwe operations director bij Van Uden Logistiek. Het managementteam van het bedrijf bestaat nu uit algemeen

directeur **Wybe Jan Bleeker**, transportmanager **Jurgen Mook**, CFO **Jannine van Lieshout** en nieuwkomer Eric de Lange. Hij vervangt **Peter Asselman**.

Steven Lak is benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van Portbase. Als commissaris zal Lak optreden namens



de havensector die nog niet in de Raad vertegenwoordigd waren. Lak is in het dagelijkse leven voorzitter van

Deltalinqs, de ondernemersvereniging van de haven- en industriële bedrijven in Mainport Rotterdam, en voorzitter van Rotterdam Port Promotion Council. Zijn benoeming is tevens namens de Amsterdamse havenondernemersvereniging, ORAM.

Evelien Putman is weg bij het Gents logistiek- en transportbedrijf Tailormade Logistics. Tijdens haar vijf jaar als CEO zette ze het bedrijf weer op de rails. Ze wordt opgevolgd door Paul Wouters.

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

WEKELIJKS EX EEMSHAVEN (GR.)

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

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



BOEKINGSAGENT VOOR



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

Coldstorage | Warehousing | Stevedoring | Forwarding | Agency

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
l.www.nieuwsbladtransport.nl

Managing director
michel.schuuring@ntpublishers.nl

Publishing manager
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

Hoofdredacteur
peter.wierenga@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie print
job de kruijff
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

Eindredactie online
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

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

Vormgeving
nourdin kouch
edward.ouwerkerk@ntpublishers.nl
studio@ntpublishers.nl

Manager operations
frank.van.hal@ntpublishers.nl

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

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

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

introductieabonnement incl. NT e-mail €15,-
Prijzen zijn exclusief btw.
Annulering: schriftelijk een maand voor aanvang van de nieuwe abonnementsperiode.

Traffic
traffic@ntpublishers.nl

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

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

Druk
Wegener Nieuwsdrukkerij Gelderland

© 2014 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.



De Franse slag



Judy rijdt al een week rond in een auto waarvoor ik me plaatsvervangend een beetje schaam. Het is een Dacia Dokker Van, en dat staat er ook met grote letters op. De Dacia Dokker Van is een voortreffelijke bestelbus voor loodgieters. Hij is 'shockingly affordable', want deze Dacia moet in zijn voordeligste vorm slechts een kleine 7000 euro kosten en is, getuige de meer dan levensgrote opschriften, voor de prijs van een slof sigaretten op maandbasis te huren. Het is een leenauto, aan Judy door de garage meegegeven omdat onze oude Renault Mégane cabriolet – 150.000 kilometer op de teller – weer eens kuren vertoonde waarvoor de monteurs maar geen oorzaak konden vinden.

Met die Mégane kwamen we vorig jaar op een Franse snelweg bijna tot stilstand, Judy wist hem nog net op een 'aire' te parkeren en we belden de ANWB. Deze organisatie kwam onmiddellijk in beweging. Waar stonden we ongeveer? We hadden ons rondje langs de Sancerre, de Pouilly Fumé en de Bourgogne voor de helft afgelegd en ook al de helft van de bagageruimte met dozen wijn gevuld. We konden nauwkeurig uitleggen waar we ons bevonden. De ANWB belde het Franse steunpunt en raadde ons aan 112 te bellen. De telefonist van deze dienst meldde zich terstond. 'C'est le moteur', zei ik. 'J'envoie un dépanneur', beloofde hij. Die meldde zich nog geen kwartier later op onze parkeerplaats.

De dépanneur sleepte ons naar zijn garage waar hij vaststelde dat de motor haperde doordat deze slechte lucht nog eens naar het verbrandingssysteem terugleidde. Hij kende verscheidene methoden om dit probleem te verhelpen. De simpelste en snelste was om de slang waarmee die terugleiding geschiedde, door te snijden. 'Il faut le couper', zei hij. Zogezegd, zogedaan. Konden we met onze Mégane nog in Nederland komen? 'D'ici à la Suède', meende de garagist. 'Dix fois.'

Ook dit jaar maakten we ons Franse rondje, zonder enige moeilijkheid. Het was zelfs bijzonder mooi weer in Sancerre en de Beaujolais. Pas in Nederland vertoonde onze oude auto weer kuren, die zelfs onze erkende Renault-garage niet wist te verhelpen. Eerst waren het misschien de bougies, waarvoor de garage niet de juiste vervangers in voorraad had. Daarna bleek het toch iets anders, maar wat precies was nog onduidelijk. Zo duurt het al een week. Dat noemen we de Franse slag, maar dan in Nederland.

FOLKERT NICOLAI
redactie@nieuwsbladtransport.nl



QUOTE VAN DE WEEK

Het is wel een beetje grappig dat ik als AOW'er te boek sta.

Cees de Bruin, grootaandeelhouder van scheepsbouwer IHC Merwede, staat met 1,2 miljard euro op de 11e plek in de Quote 500.

COLUMN

Truck als camper

RIJ- EN RUSTTIJDEN Oost-Europese chauffeur zweert bij zijn cabine



Van de in Duitsland ondervraagde truckers slaapt maar 1% wel eens in een hotel.

Veel Bulgaarse en Roemeense vrachtautochauffeurs slapen, ver van huis, in de cabine van hun vrachtauto.

Voor veel Bulgaarse chauffeurs is de truckcabine zo'n beetje de eigenlijke woning. Ze hebben in Bulgarije ook nog wel een vast onderkomen, maar daar komen ze vrijwel nooit. Daarom brengt van alle Bulgaarse chauffeurs die we op onze wegen tegenkomen, 70% alle rusttijd, ook de lange wekelijkse pauze, in zijn vrachtauto door.

Dat is nu zelfs officieel bewezen door onderzoek van het Bundesamt für Güterverkehr in Duitsland. De dienst werd aan het werk gezet door de Duitse regering. Die kijkt met gemengde gevoelens aan tegen de vele 'langslapers' die hun wekelijkse rustperiode in en om het voertuig in acht nemen. De Bundesrat, zeg maar de Duitse senaat, wil daar zelfs net

als in Frankrijk al het geval is, aanzienlijke boetes voor invoeren.

Kampeerders

Het Bundesamt ging grondig te werk. Het ondervroeg langs de Duitse snelwegen meer dan 1800 truckers uit alle delen van Europa. Die vertelden honderduit over hun slaap- en eetgewoonten op lange reizen ver van huis. Daaruit bleek overduidelijk dat chauffeurs uit de zogenoemde nieuwe lidstaten, die in of na 2004 zijn toetreden, veel vaker en veel langer hun korte en langere rusttijden in de auto doorbrengen. Zijn Bulgaarse chauffeurs verstokte 'autobahnkampeerders', Roemenen kunnen er ook wat van: 56% van hen is de cabine nauwelijks uit te krijgen. Ja, voor een plas of douche in de 'Rasthof' misschien. Maar vaak al niet eens om er te eten, laat staan om er een kamer te huren.

De ex-Oostblokkers zijn gemiddeld langer van huis dan hun collega's uit

de 'oude' EU-landen, die in het weekeinde veel vaker thuis zijn. Ze moeten dus ook veel vaker buiten de deur slapen, maar denk niet dat ze daarvoor een hotelletje of pension opzoeken. Dat schijnt niks voor echte truckers te zijn, toont het onderzoek aan. Slechts 1% van alle ondervraagden zegt wel eens in een hotel onder de wol te kruipen. Vreemd toch eigenlijk. Want tweederde van hen ontvangt van de baas een vergoeding voor hotelovernachting en voor een warme maaltijd onderweg. Die uit Oost-Europa weliswaar minder vaak dan hun westerse collega's, maar evengoed. Je zou bijna denken dat ze die vergoeding opsparen door in de cabine te rusten. Het rapport doet daar geen uitspraak over, maar vermeldt wel dat vooral Oost-Europese chauffeurs dol zijn op hun werk, maar minder op het niveau van hun loon.

FOLKERT NICOLAI

GLAZEN HUIS

Rockband Kingfisherlive gaat op jacht naar geld voor het Rode Kruis

Rocken in het café én voor het goede doel, dat doet de Rotterdamse coverband – met logistiek tintje – Kingfisherlive.

Wie nog nooit van het Glazen Huis heeft gehoord, woonde de afgelopen jaren op een exoplaneet. Het format van 3FM om in december aandacht te vragen voor goede doelen, met dj's die zich vrijwillig laten verhongeren, is overbekend.

Dit jaar steunt de actie van 3FM en het Rode Kruis vrouwen en kinderen die tijdens oorlog en conflicten slachtoffer worden van seksueel geweld. Alle inkomsten gaan naar opvang, medische zorg en psychische begeleiding van de slachtoffers. Daar willen we graag een steentje aan bijdragen, dachten we bij Kingfisherlive, vertelt bassist Ramon van Hal, die bij Rhenus Logistics in de Rotterdamse haven werkt. Andere

bandleden zijn Mark van Schijndel (zang), Michael Bergen Henegouwen (drum), Henric van Ginkel (gitaar) en Jeff Appeldoorn (gitaar). Kingfisherlive, een in 2002 opgerichte coverband, won december vorig jaar de 3FM Serious Request internetveiling voor drie dagen professioneel studiowerk bij Mood Media in Almere. De band, die voor-

namelijk in horecagelegenheden speelt, nam daarna speciaal een cd op. Elke euro van de verkoop gaat naar het Glazen Huis, dat van 18 tot en met 24 december in Haarlem staat. In die week treedt Kingfisherlive op in Haarlem en wordt de opbrengst aan 3FM geschonken. De cd is te koop via www.kingfisherlive.nl. Rock on! | PETER WIERENGA

FOTO ALEX ROOS



NT Nieuwsblad
Transport

4 weken voor slechts €15



www.nieuwsbladtransport.nl/probeer

Bel 010 280 10 16

of mail customerdesk@ntpublishers.nl