



Nieuwsblad Transport

**PROJECT
CARGO
SUMMIT** | 12,13 SEPT.
2018
ONDERZEEBOOT-
LOADS
ROTTERDAM

www.projectcargosummit.com

WEEK 36 / 6-12 SEPTEMBER 2018 / JAARGANG 30

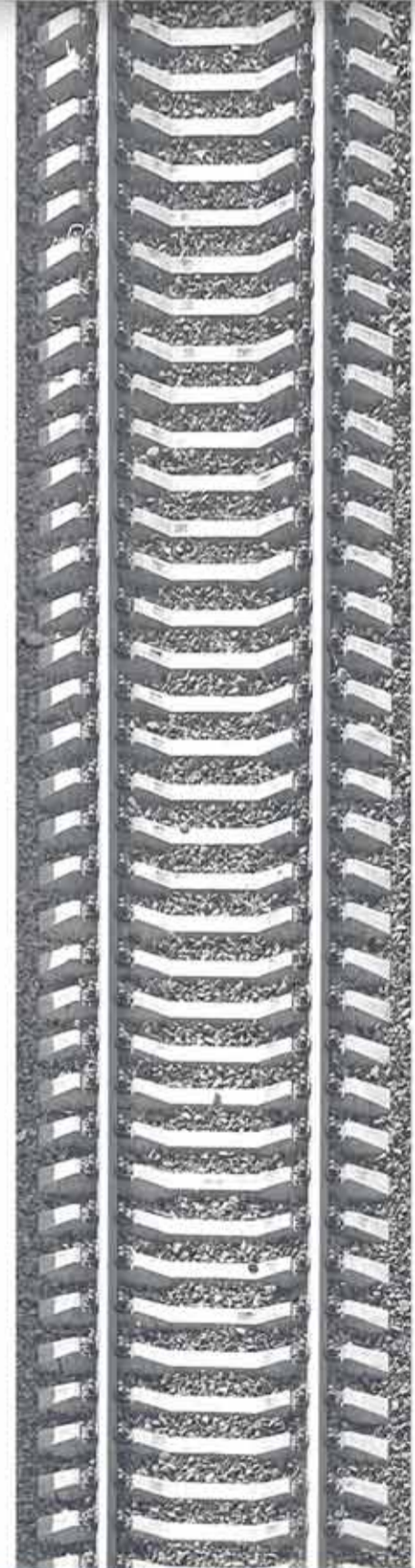
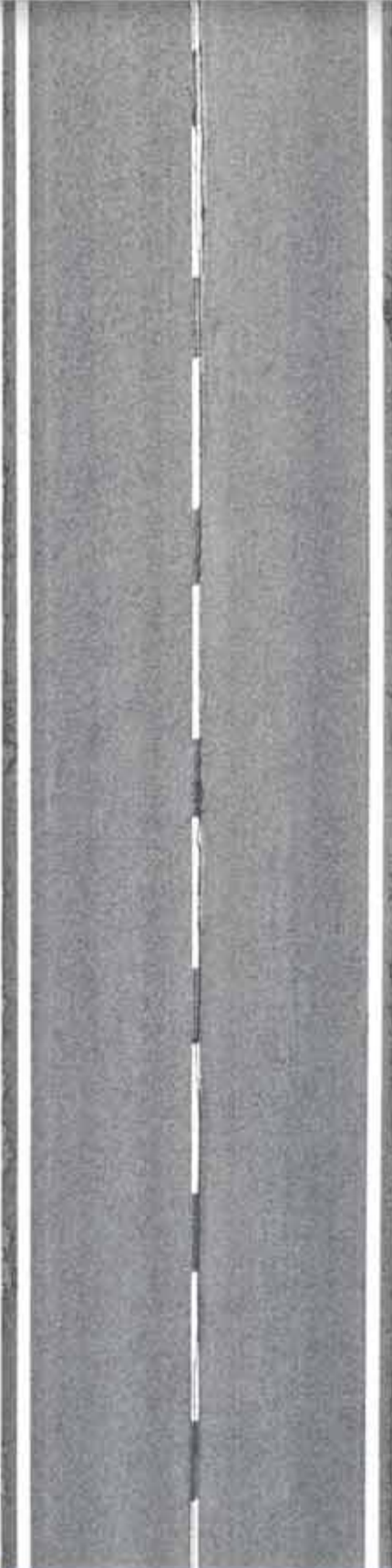


SPECIALE EDITIE

LOGISTIEK IN DE BENELUX



Take the better route!



www.contargo.net

VOORWOORD

MELS DEES
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Duurzaamheid, file en migranten

Logistiek in de Benelux, de jaarlijkse speciale editie van *Nieuwsblad Transport*, geeft ook dit jaar een duidelijk beeld van belangrijke ontwikkelingen in de logistieke markt.

Allereerst is dat de vergroening of verduurzaming van de sector. Zo zetten we de verschillende stappen op een rij die gezet moeten worden om van fossiel naar elektrisch te gaan (pagina 9), analyseren we de mogelijkheden van elektrische stadsdistributie (pagina 13) en geven een update over de invoering van de nieuwe zwavelrichtlijn voor de scheepvaart – en signaleren daarbij dat veel partijen twifelen of die richtlijn in 2020 daadwerkelijk streng gehandhaafd zal worden.

Een ander actueel thema in de Benelux is het fileleed. In het kader van het project Logistiek in Brabant zijn maatregelen doorgevoerd om het aantal vrachtwagens in de spits terug te dringen (pagina 4/5). Uiteraard worden tevens nog steeds nieuwe wegen aangelegd om de capaciteit van het snelwegennet te vergroten, bijvoorbeeld door de aanleg van de Blankenburgtunnel – die overigens vanaf nu door het leven gaat als Maasdelta-tunnel (pagina 7).

Ook verregaande digitalisering kan helpen de capaciteit van het wegennet te vergroten. IT-dienstverlener CGI visualiseert de complete infrastructuur en maakt het mogelijk 'in de tijd te reizen' en zo te beoordelen of onderhoud adequaat wordt doorgevoerd (pagina 16).

Ten slotte kunnen we in een editie over de Benelux ook niet om het migrantenprobleem heen: in Moerdijk ontstond inmiddels een 'Klein Calais', een van onze verslaggevers ging er kijken (pagina 15).

Mooy gesplitst in Duitse en Franse tak

DOORSTART Personeel kan terecht bij nieuwe eigenaren



Het faillissement van Mooy Logistics is voorbij, en de bedrijfsnaam blijft voorlopig behouden. Foto: NT Archief

FOLKERT NICOLAI

Met de doorstart van Mooy Logistics is een einde gekomen aan het faillissement dat moeder H.Z. onlangs aanvroeg.

Mooy is een specialist in het vervoer van groente en fruit alsmede sierteeltproducten, naar Duitsland en Frankrijk. Het bedrijf werd vorige maand failliet verklaard. De activiteiten van Mooy, dat vooralsnog zijn eigen bedrijfsnaam behoudt, zijn verdeeld over het Oostenrijkse Gartner en VDH uit Moerdijk.

Gartner neemt de activiteiten op Duitsland over; VDH die op de Franse markt. De hoofdvestiging in Waddinxveen komt in handen van Gartner. VDH ontfermt zich over het op Frankrijk gerichte distributiecentrum in Hazeldonk, nabij Bre-da.

Volgens de overnemende partijen kunnen alle werknemers van Mooy in dienst treden van de nieuwe eigenaren. Het ging om 250 mensen, maar een deel van hen heeft inmiddels elders al werk gevonden.

Mooy werd eind 2016 overgenomen door H.Z. Logistics. Dat bedrijf kocht een meerderheid van de aandelen. Sindsdien leed Mooy verlies. H.Z. moest enkele keren financieel bijspringen, maar besloot vorige maand de stekker eruit te trekken en faillissement aan te vragen bij de Haagse rechtbank, die dit ook verleende.

Verliezen

De onderneming uit Waddinxveen was ooit in handen van grootaandeelhouder Willem Zonnevrije, die in 2011 een gedeelte van zijn belang verkocht aan zijn zoon en twee directieleden. In 2013 ging Zonnevrije

le met pensioen. Hij was de man die in 2009 besloot tot geografische uitbreiding van de activiteiten door de opening van de vestiging in Hazeldonk.

De latere eigenaar H.Z. slaagde er niet in Mooy uit de verliezen te houden. Dit bedrijf was in 2016 ook meerderheidsaandeelhouder geworden in branchegeenoot Van der Gaag Transport. H.Z. is onder meer actief in het vervoer van bloemen en planten naar het Verenigd Koninkrijk. In dat land heeft het bedrijf een eigen vestiging, evenals in Polen, Oostenrijk en Roemenië.

De overname van Mooy beschouwde H.Z. destijds als een 'strategische samenwerking', waarbij de activiteiten geografisch sterk werden uitgebreid. H.Z. zelf onderhoudt ook dagelijkse diensten buiten het AGF-transport in belangrijke delen van Europa.

CONGESTIE

Minimale call size Antwerpen

BART PALS

De minimale call size van dertig containers in de haven van Antwerpen voor de containerbinnenvaart wordt ingevoerd per 5 november 2018. Dat is een maand later dan eerder aangekondigd.

Kleinere ladingen kunnen worden gebundeld op de consolidatiehubs. De maatregel is onderdeel van het Actieplan Containerbinnenvaart en moet de congestie bij de containerbinnenvaart verminderen. De pilot geldt voor een periode van 2 à 3 maanden. Daarna wordt deze geëvalueerd en eventueel definitief doorgevoerd. 'Het bundelen van

kleine volumes tot grotere call sizes zorgt voor een minder complex planningsproces en voor een efficiëntere inzet van resources door terminal- en binnenvaartoperatoren', meldt Port of Antwerp. 'Dit zal gepaard gaan met een vlotter afhandelingsproces bij de maritieme terminals en een betere doorstroming van de containers.'

Lichters die dertig of meer containers lossen of laden, kunnen de maritieme containerterminals in de haven nog rechtstreeks aanlopen. Binnenvaartoperatoren die met calls kleiner dan dertig moves (som van af- en bijladen) de maritieme terminals willen aanlopen, dienen hun volumes te consolideren zodat

ze de minimale call size bereiken. Dat kan door een samenwerking op te zetten met andere operatoren of containers uit te wisselen op consolidatiehubs in het achterland en de haven. De hubs zorgen voor de tijdige aflevering van de geconsolideerde lading aan de maritieme terminals tegen een vast transporttarief per hub. De overslagkosten op de hub voor de binnenvaartoperatoren blijven tijdens de proefperiode beperkt tot 5 euro per container in het achterland en 10 euro per container in de haven. De hubs maken voor het transport gebruik van de eigen binnenvaartdiensten of die van andere binnenvaartoperatoren op basis van een neutrale regie.

donderdag 20 september

DOSSIER

Regio Eemshaven

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

‘De besparing wordt geschat op 336.168 euro per jaar’

MALINI WITLOX

Nu de economische crisis voorbij is, staan we dagelijks vast op de snelweg. En het fileleed neemt alleen maar toe. De A58 bij Tilburg en de A50 bij Uden staan in de file-top-10 van de ANWB. Reden voor verschillende partijen om het project Logistiek in Brabant te starten. Logistieke bedrijven namen diverse maatregelen om het aantal vrachtwagenbewegingen terug te dringen. Met succes: dagelijks rijden er 290 vrachtwagens minder in de spits.

Het Tilburgse GVT pakte het groots aan. De logistiek dienstverlener opende een depot in België, waar 's nachts wordt geleverd. 'De congestie is op de A58 enorm toegenomen. In het verleden deden we de volledige distributie naar België vanuit Tilburg. We reden dan naar vijftien tot twintig adressen. Sinds maart brengen we 's nachts een deel van de lading geconsolideerd naar de hub in Willebroek. Vanaf daar brengt een lokale ondernemer het overdag in de rustige uren met kleine bakwagens verder', vertelt Stan Hamers, operationeel directeur bij GVT Group of Logistics. Nog niet alle lading naar België gaat momenteel via Willebroek. Vanuit Tilburg reden dagelijks 50 vrachtwagens naar België, dat zijn er nu acht minder. Maar GVT wil de operatie langzaam uitbreiden. Hamers sluit ook niet uit dat er op termijn een tweede hub bijkomt. GVT wordt namelijk 'aardig geraakt' door de toenemende congestie. De productiviteit van de chauffeurs neemt af en er moeten meer trucks ingezet worden. 'Die trend staat natuurlijk haaks op de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en het chauffeurstekort. We hebben veel klanten in de driehoek Antwerpen-Gent-Brussel en in randen van Limburg België. Zo'n hub loont de moeite.'

Break-even

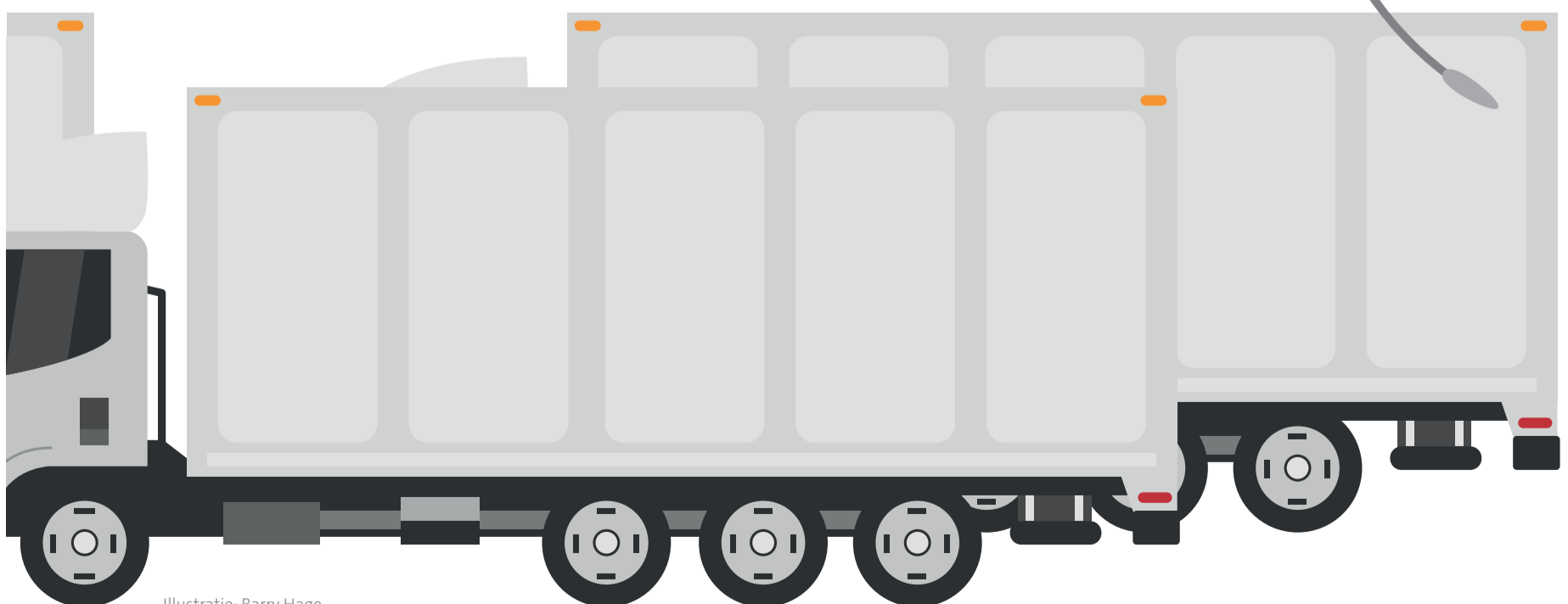
Door het gebruik van de hub moet de lading wel één keer extra worden overgeslagen. Een extra kostenpost dus in laad- en loskosten. Daar staat tegenover dat het bedrijf uren (chauffeurskosten) en kilometers bespaart. En de klant merkt er niets van. 'Het is puur crossdocking. De goederen gaan niet in opslag, ze komen ook zonder vertraging aan op de eindbestemming. De charter in Willebroek heeft auto's van ons overgenomen met onze huisstijl.' Qua kosten zit GVT nu op break-even; de kosten en de baten zijn gelijk. 'Maar je moet dit op de lange termijn bekijken. De vaste kosten zijn in het begin hoog. Als je meer schaalgrootte krijgt, is het financieel gunstiger. En je kunt de goodwill bij de klanten omdat ze de goederen op tijd krijgen, zonder files, ook niet in geld meten.'

Bij het project van Logistiek in Brabant gaat het om het reduceren van files op de lokale wegen in Tilburg, Helmond, Eindhoven en Breda en een aantal grote wegen (delen van A16, A58, A2, A57, A59 en A270/N270). Bedrijven die meededen aan het project werden op twee manieren gefaciliteerd vanuit het programma. Ze kregen hulp van logistieke experts die samen met de bedrijven plannen ontwikkelden voor verbeteringen in hun logistieke proces. En ze kregen subsidie wanneer zij aantoon-

baar minder in de spits reden dan voorheen. 'GVT keek al naar mogelijke maatregelen. Maar door het project en door de externe kennis zijn de zaken wel versneld.'

Data onder de loep genomen

Ook trucks buiten Brabant worden indirect van de weg gehaald. Zo reden chauffeurs van de Gebroeders Van Eijk uit Asten vaak naar Noord-Nederland. De logistiek dienstverlener met warehousing en distributieactiviteiten in Asten nam een pakket van maatregelen om het aantal vrachtwagens in de spits te reduceren, waaronder aanpassingen aan het TMS en het transportplansysteem. Het transportplansysteem plant met data die vooraf zijn ingegeven, vertelt Pim van Eijk. Zendingen variëren van dag tot dag en ook de drukte op de weg verandert. 'De parameters in ons transportplanprogramma dienen up-to-date te zijn, anders rolt er ook geen optimale route uit. We hebben de data onder de loep genomen samen met een IT-consultant. Er zijn afspraken gemaakt om de stoptijden bij verschillende zendingen aan te passen. Ook de gemiddelde stoptijden, brandstofverbruik en restricties op bepaalde routes



Illustratie: Barry Hage

Twee andere voorbeelden

23 bedrijven deden aan het project mee. Twee andere voorbeelden:

Van Gompel Logistics uit Bladel bezorgt dagelijks pakketjes. De chauffeurs, die in bestelbusjes rijden, starten bij het eigen depot in Bladel en rijden naar Son om de pakketten op te halen. Aan het einde van de dag rijden de bestelbussen allemaal terug naar Son om de niet geleverde pakketten retour te brengen. De auto's rijden daardoor tussen 16.00 en 18.00 uur zowel heen als terug over de ring

Eindhoven. Die auto's zijn allemaal deels leeg. Voortaan worden de niet afgeleverde pakketten in Bladel verzameld, slechts één bestelbusje rijdt naar Son. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met de partij voor wie Van Gompel de pakketjes vervoert.

Logistiek dienstverlener **Van den Heuvel** uit Uden vervoert dagelijks goederen door de Benelux en heeft daarnaast een aantal wagens in vaste routes rijden. Door slim en anders te kijken naar de

logistieke processen, haalde het bedrijf trucks uit de spits. Zo heeft Van den Heuvel de samenwerking gezocht met andere vervoerders en werden ritten uitgewisseld. Het bedrijf heeft nu een hogere drop-dichtheid in de eigen regio en minder spitsritten. Het transport is verder geoptimaliseerd door leveringen en volumes per postcodegebied te bundelen. Ritten kunnen nu later en met vollere lading vertrekken. Ook worden standtrailers ingezet bij grotere klanten.

zijn geactualiseerd. Je ziet nu dat de planning sterk verbeterd is.'

Ook zet Van Eijk een LZV (bakwagen met een 11.6 city-trailer) in vanuit een depot in Wormerveer, waardoor het traject van en naar Noord-Holland buiten de spits kan worden gereden. 'Voorheen moesten we twee keer in de ochtendspits met twee auto's naar het noorden toe. En in Wormerveer zat een bedrijf dat hetzelfde had, met zendingen in het zuiden. Nu rijden we met een LZV een keer naar het noorden, en nemen we de LZV van de samenwerkende partner over en rijden er weer mee naar het zuiden.'

Negentig procent van de klanten van Van Eijk is geves-

tigd in een straal van 25 kilometer rond Asten. Toch liep de tijd dat een chauffeur onderweg was op, door files, lange laad- en lostijden of onvoorziene omstandigheden. Het bedrijf heeft nu bij een deel van de klanten standtrailers geplaatst. 'Die worden 's ochtends vroeg soms al voor zeven uur neergezet. Gedurende de dag, zodra iemand daar is, laadt de klant ze vol en wij halen de trailer dan buiten de spits weer op. De chauffeur staat dus minder stil en hoeft niet voor een bepaalde tijd goederen af te halen, waardoor hij andere ritten kan doen. De besparing van alle maatregelen wordt geschat op 336.168 euro per jaar.'

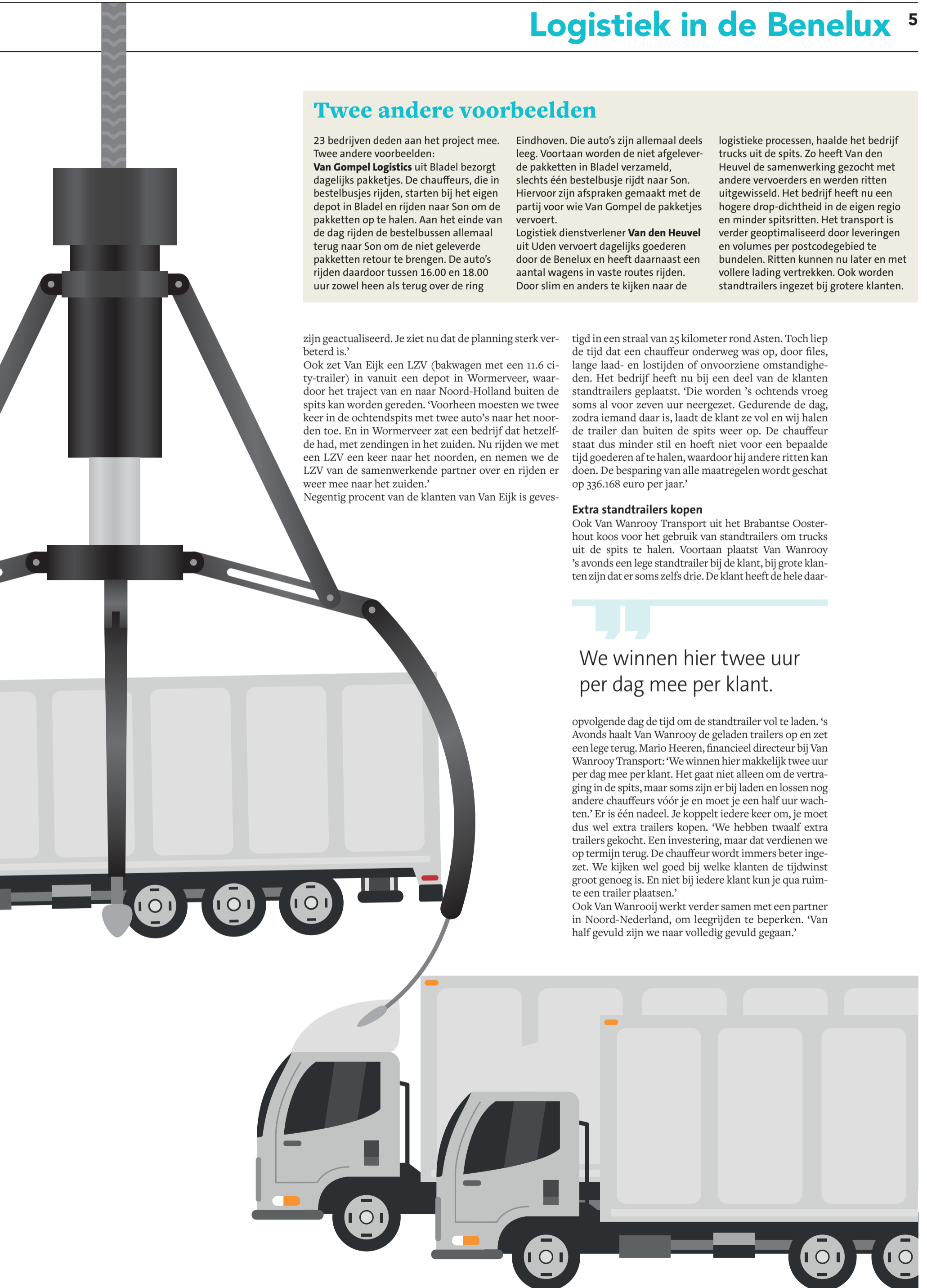
Extra standtrailers kopen

Ook Van Wanrooy Transport uit het Brabantse Oosterhout koos voor het gebruik van standtrailers om trucks uit de spits te halen. Voortaan plaatst Van Wanrooy 's avonds een lege standtrailer bij de klant, bij grote klanten zijn dat er soms zelfs drie. De klant heeft de hele daar-

We winnen hier twee uur per dag mee per klant.

opvolgende dag de tijd om de standtrailer vol te laden. 's Avonds haalt Van Wanrooy de geladen trailers op en zet een lege terug. Mario Heeren, financieel directeur bij Van Wanrooy Transport: 'We winnen hier makkelijk twee uur per dag mee per klant. Het gaat niet alleen om de vertraging in de spits, maar soms zijn er bij laden en lossen nog andere chauffeurs vóór je en moet je een half uur wachten.' Er is één nadeel. Je koppelt iedere keer om, je moet dus wel extra trailers kopen. 'We hebben twaalf extra trailers gekocht. Een investering, maar dat verdienen we op termijn terug. De chauffeur wordt immers beter ingezet. We kijken wel goed bij welke klanten de tijdwinst groot genoeg is. En niet bij iedere klant kun je qua ruimte een trailer plaatsen.'

Ook Van Wanrooy werkt verder samen met een partner in Noord-Nederland, om leegrijden te beperken. 'Van half gevuld zijn we naar volledig gevuld gegaan.'





**Onduidelijke kosten
per valutatransactie zijn
toch iets van vroeger?**

**Ontdek nu de
scherpe en heldere
tarieven van Franx.**

Let's be franx! En doe direct zaken in 26 valuta's
via een slim online platform. Ga voor meer
info of de demo naar franx.com.

Franx. Trade & pay the smart way.

franx

Initiative of
ABN·AMRO

Franx B.V. is een initiatief van ABN AMRO Bank N.V. en staat zelfstandig onder toezicht van DNB en AFM. Franx is geregistreerd in het handelsregister onder nummer KVK: 67283101. BTW: NL 856911689B01.



CONGRES DE NIEUWE ZIJDE- ROUTE

27 SEPTEMBER 2018

**HET PATRONAAT
TILBURG**

De Nieuwe Zijderoute, of in de bredere zin de *Belt and Road Initiative (BRI)*, heeft de afgelopen jaren razendsnel aan populariteit gewonnen. Ook voor Nederland biedt het Europees-Aziatische netwerk volop kansen. Maar hoe kan de sector hiervan profiteren? Welke kansen liggen er en welke stappen moet je nemen om zaken te doen op de Nieuwe Zijderoute?

Het congres 'De Nieuwe Zijderoute' belicht alle aspecten die relevant zijn voor transport- en logistieke aanbieders. Dit congres is in het bijzonder waardevol voor professionals die betrokken zijn bij relevante supply chains. U ontmoet logistiek dienstverleners, spoor-exploitanten, verladers en expediteurs uit Nederland en andere betrokken landen.

www.congreszijderoute.nl

Tunnelbouwers gaan van acquit



ROB MACKOR

Het aannemersconsortium BAAK is deze week daadwerkelijk begonnen met de aanleg van de Blankenburgverbinding tussen de A15 en de A20 in het Rotterdamse havengebied.

Voorlopig gaat het nog om voorbereidende werkzaamheden. Zo wordt in het westelijke deel van het Oeverbos tussen Vlaardingen en Maassluis, ook wel Lickebaertbos genoemd, een bouwterrein aangelegd. Dat stuk is nu dan ook niet meer voor het publiek toegankelijk. In hetzelfde gebied wordt deze week een begin gemaakt met het verwijderen van vier 600 meter lange 'loze leidingen', die nu nog onder de Nieuwe Waterweg door lopen. Dat gebeurt door ze er stukje voor stukje uit te trekken.

De machine waarmee dat gebeurt, komt in het Oeverbos. Op de zuidoever wordt een machine opgesteld die er volgens opdrachtgever Rijkswaterstaat voor zorgt dat de leidingen 'los in de bodem' komen te liggen. De leidingen werden in het verleden onder meer gebruikt voor transport van CO₂ en drinkwater, maar zijn nu niet meer in gebruik.

Maasdeltatunnel

Ook wordt er sinds maandag al gebaggerd in de vaarweg, die ter plekke overigens officieel Het Scheur heet. Het water vlakbij de oever wordt uitgediept ten behoeve van pontons, die nodig zijn voor de bouw van een zo-

genoemde kistdam. Die dient weer als ondersteuning voor de bouw van de noordelijke toerit van de 950 meter lange tunnel onder de vaarweg door. Opmerkelijk genoeg spreekt RWS overigens over de Maasdeltatunnel, niet over de Blankenburgtunnel.

Voorts wordt er sinds deze week aan de noordkant gewerkt aan een werkweg, waarover alle materieel en materiaal aan- en afgevoerd zal worden. Die begint bij het Total-tankstation aan de A20 bij Vlaardingen en volgt het hele tracé van de nieuwe snelweg tot aan de kruising met de bestaande spoorlijn, de roemruchte Hoekse Lijn. Bij het tankstation komt een toegangspoort waar alleen werkverkeer wordt doorgelaten. Tijdens de aanleg van de tijdelijke weg gaat dat om forse aantallen, zo'n tien vrachtwagens per uur. Medio oktober moet de tijdelijke weg klaar zijn.

Vervangende bomen

Ten slotte begint BAAK, bestaande uit het Nederlandse Ballast Nedam, het Belgische Deme en het Australische Macquarie, deze week op drie plekken met het rooien van bomen. Rijkswaterstaat verzekert dat voor elke ge-

Zo komt de Maasdeltatunnel, zoals hij nu wordt genoemd, eruit te zien.

Artist impression: Rijkswaterstaat

aansluiting van de nieuwe A24 en het Kethelplein verbreed tot tweemaal driebaans, een afstand van ongeveer vier kilometer.

Met een prijskaartje van 278 miljoen euro wordt de 4,2 kilometer lange A24, zoals de nieuwe weg officieel gaat heten, een van de duurste stukken snelweg van Nederland. Rijkswaterstaat heeft nog geen datum genoemd wanneer de nieuwe verbinding klaar moet zijn en houdt het voorlopig op medio 2022-2024. Overigens was die ondergrens gebaseerd op de verwachting dat de bouw in 2017 zou beginnen. Aangezien we alweer een jaar verder zijn, lijkt het erop dat de eerste auto's pas in 2023 door de tunnel zullen rijden.

Dat zullen er volgens berekeningen van verkeerswetenschappers tussen de 74.000 en 97.000 per dag zijn, personenauto's en vrachtwagens samen. Rijkswaterstaat is uitgegaan van 68.000 per dag in 2030. Dat aantal is gebaseerd op een toekomstscenario met een hoge economische groei 'om de worst case effecten voor verkeer en milieu in beeld te brengen, zodat het ontwerp zo robuust mogelijk werd', aldus Rijkswaterstaat.

Toltarieven

Toen toenmalig verkeersminister Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus eind 2011 definitief voor aanleg van de Blankenburgverbinding en het huidige tracé (Krabbeplass-West) koos, zat er nog een gat in de financiering van 315 miljoen euro. Om dat te dichten, werd besloten om tol te heffen. Die stopt op het moment dat het ontbrekende bedrag (prijsspeil 2014) is bereikt.

Ook de toltarieven zijn al bekend. Personenauto's gaan 1,18 euro per ritje betalen, vrachtwagens 7,11 euro, eveneens prijspeil 2014. Het is afwachten hoeveel automobilisten en wegvervoerders zullen kiezen voor de toltunnel als alternatief voor de tolvrije Beneluxtunnel. Die kampt weliswaar veelvuldig met files, maar ligt slechts vier kilometer oostelijker. De bedoeling is om de tol volledig automatisch te heffen, gebaseerd op kentekenherkenning. Hoe dat met buitenlandse kentekens moet, is overigens nog niet duidelijk.

Rijkswaterstaat rekent op 68.000 auto's per dag.

velde boom ergens anders een vervangend exemplaar wordt aangeplant. Het betreft twee plekken op de zuidelijke oever aan de westkant van Rozenburg en een locatie aan de noordkant waar de nieuwe weg op de A20 wordt aangesloten.

Het project omvat de aanleg van een tunnel onder de waterweg door, evenals een vier kilometer lange zesbaans snelweg. Verder komen er een landtunnel en twee knooppunten. Tevens wordt de A20 tussen de

TE HUUR

op- en overslag ruimte

Distriport Tiel

Moderne logistiek direct
naast de barge terminal

**VERHUURD: 14.000 m² distributieruimte
met 2.400 m² kantoor.**

Direct naast deze barge terminal heeft ProDelta een distributiecomplex van 14.000 m² gerealiseerd. Distriport Tiel biedt maximale kwaliteit, duurzaamheid en flexibiliteit. Het distributiecomplex komt tegemoet aan alle moderne logistieke eisen.

- Vrije stapelhoogte van 12,2 meter;
- Vloerbelasting van 5.000 kg/m² en een maximale puntlast van 9.000 kg;
- Gecertificeerde ESFR K25 sprinklerinstallatie;
- 1 loadingdock per 800 m² (totaal 17);
- 3 overheaddeuren op maaiveldniveau.



Grote Wei 2, Tiel



Distriport Bergen op Zoom

Centraal tussen
Rotterdam en Antwerpen

TE HUUR 15.000 m² distributieruimte.

Distriport Bergen op Zoom is een nieuw, (deels nog) te realiseren distributiecomplex op bedrijventerrein Noordland. Het doortrekken van de nabijgelegen A4 heeft geresulteerd in een zeer snelle verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. De nieuwe containerterminal (MCT) aan de Buitenhaven waarborgt een goede multimodale ontsluiting.

- Vrije stapelhoogte van 12,2 meter;
- Vloerbelasting van 5.000 kg/m² en een maximale puntlast van 9.000 kg;
- Gecertificeerde ESFR K25 sprinklerinstallatie;
- 1 loadingdock per 700 m² (totaal 21);
- 2 overheaddeuren op maaiveldniveau;
- Entresolvloer gelegen boven de laad- en loszone;
- Kantoorruimte op maat te realiseren.



Conradweg 9-11, Bergen op Zoom



FOLKERT NICOLAI

De overgang van 'fossiel' naar 'duurzaam' gaat nog decennia duren. Op die weg maken we kleine stapjes. Maar we gaan wel vooruit.



Kleine stapjes op lange weg

Fossiele brandstoffen eruit, elektrisch vervoer erin. Dat is in het kort het doel dat de zogenoemde Mobiliteitstafel, een onderdeel van het Klimaatakkoord, Nederland voorhoudt voor de komende twaalf jaar. In 2030 moeten alle nieuwe personenauto's die de weg opgaan, rijden op stroom. In 2050 moet alle mobiliteit, zowel over de weg als het binnenwater en het spoor, volledig emissievrij zijn. Alleen zo draagt de mobiliteitssector voldoende bij aan de klimaatafspraken die in Parijs zijn gemaakt. Deze sector is een grote vervuiler: in 2015 leverde hij naar verhouding de grootste bijdrage aan de totale milieuschade, die toen 31 miljard euro bedroeg. Mobiliteit nam daarvan 12 miljard euro voor haar rekening. De Mobiliteitstafel, waaraan zowel overheid als bedrijfsleven deelneemt, denkt ons met een reeks voor de hand liggende maatregelen op alle niveaus naar deze doelen op middellange en langere termijn te leiden. Het zal intussen nog vele jaren kosten om mobiliteit te verlossen van de nu nog dominante fossiele brandstoffen voor onze voortbeweging.

De alternatieven zijn wel in opkomst, maar nu nog goed voor een fractie van 'fossiel'. Zeker zwaar goederenvervoer kan nog niet overschakelen op elektrisch rijden, het einddoel van het grote klimaatproject tot halverwege deze eeuw. Dat vereist onder meer verdere verbetering van de batterijen en brandstofcellen voor zwaar vervoer. Zolang daarmee onvoldoende voortgang is geboekt, moeten we vooral gebruikmaken van andere in opkomst zijnde alternatieven, zoals waterstof, die rendabeler moet worden geproduceerd, geavanceerde en duurzame biobrandstof, 'waaronder synthetische kerosine', en verbetering van de logistiek en mobiliteitsdiensten, zegt de Mobiliteitstafel. Van biobrandstof zoals die nu op de markt wordt aangeboden, is de gespreksgroep weinig gecharmeerd (zie kader).

Verwacht wordt dat Nederland tegen 2030 in de mobiliteit de uitstoot van CO₂ met zeker 7,3 megaton kan hebben beperkt, waarmee we mooi op streek zouden zijn naar het doel voor 2050: nul-emissie. Op korte termijn wordt dan gedacht aan elektrisch personenvervoer, de bevordering van openbaar vervoer (liefs ook elektrisch) en vergroening van brandstoffen bij de drie landmodaliteiten. Op dat gebied gebeurt al heel wat en de resultaten ervan zijn bemoedigend. Tot 2050 is met zulke maatregelen een emissievermindering van zelfs 16 megaton per jaar mogelijk.

Kilometerheffing

In dat verband wordt onder meer aangedrongen op invoering van de kilometerheffing, een nieuwe differenti-

atie van brandstofaccijnzen (diesel en benzine duurder, alternatieven goedkoper) en verplichte bijmenging van schonere aandrijving op bijvoorbeeld moderne biobrandstof. Door verlaging van de energiebelasting voor elektrische laadpalen valt ook te winnen. Nederland geldt nu al als voortrekker in de aanleg van (snelle) laadmogelijkheden voor elektrisch vervoer.

De grote vraag blijft voorlopig: waar komt die elektriciteit vandaan? Voor een groot deel van het gebruik in de mobiliteit, net als voor huishoudens, moet de opwekking nog jaren op fossiele brandstoffen (kolen, olie, aardgas) terugvallen. De toekomst van kernenergie is ongewis, net als in bijvoorbeeld Duitsland, dat al is begonnen met de sluiting van atoomcentrales. Nederland wil het gebruik van kolen uitfaseren, maar bijvoorbeeld windenergie en zonnepanelen kunnen de kolenstook in centrales nog lang niet geheel vervangen. Dat bijvoorbeeld windenergie, dankzij de aanleg van grote windparken op het land en op zee, wel degelijk bijdraagt, wordt duidelijk uit de statistieken die diverse



Wat doen we straks met de grote arealen bij de havens?

instituten voor heel Europa opstellen. Op vrij windarme dagen draagt onze vriend Aeolos met zijn moderne turbines toch al ruim 4% bij aan het totale verbruik van energie. Dat kan oplopen tot 16% op dagen waarop de wind flink over ons continent blaast. Maar windparken vergen zowel te land als buitengaats steeds meer zorgvuldige inpassing in het landschap. Hun efficiency neemt wel hand over hand toe, evenals die van zonnepanelen.

Ruimtelijke indeling

De Mobiliteitstafel wees in het verzamelde rapport van alle klimaattafels op de noodzaak van zorgvuldige planologie en ruimtelijke indeling van 'oud' en 'nieuw', in een dichtbevolkt land als het onze. Wat doen we straks met de grote arealen die in en bij onze grote havens nu door raffinaderijen en de op- en overslag van olie en kolen in beslag worden genomen? Besluiten daarover moeten niet alleen op landelijk niveau worden genomen, maar ook 'van onderop', in de gemeenten waar straks ruimte beschikbaar komt. Er wacht ons de komende decennia een planologische stoelendans.

'Brandhout is slechter dan kolen en olie'

Van gezonde bomen pellets maken als grondstof voor biomassa? Daarmee komen we kimaattechnisch van de regen in de drup.

Biomassa wordt graag gezien als alternatief voor fossiele brandstoffen. De partijen die bij het Klimaatakkoord zijn betrokken, hebben echter grote twijfels over de duurzaamheid. Ze hebben bij hun recente rapport een betoog toegevoegd van Leffert Oldenkamp, adviseur van Bosbeheer, die de meeste biobrandstof, in het bijzonder houtsnippers, eerder als achteruitgang beschouwt in de race van fossiele brandstoffen naar schone alternatieven.

'Brandhout is slechter dan kolen, olie en gas', kopt Oldenkamp zijn weblogbericht van eind augustus. Hij wijst erop dat bij het verstoken van brandhout de in het hout opgeslagen CO₂ weer vrijkomt in de atmosfeer. Bomen halen weliswaar CO₂ uit de lucht en geven ons de zuurstof terug die van dit broeikasgas deel uitmaakt. Maar bij verbranding van hun hout laten ze de schadelijke stoffen (koolstof) weer los. 'Het verstoken van zowel hout als van fossiele brandstof heeft CO₂-uitstoot tot gevolg', schrijft hij.

Oldenkamp wijst erop dat een combinatie van massale houtkap en slechte instandhouding van bossen per saldo een negatief effect heeft voor het milieu. Dat is precies wat er gebeurt in de Derde Wereld, waar nog vooral brandhout wordt gebruikt voor verwarming en om op te koken. Vanwege een uiterst laag rendement bij de winning van energie uit hout, tekent hij erbij aan, is zoveel grond nodig dat er al gauw houttekorten dreigen te ontstaan.

Je kunt dus nog beter kolen of olie verstoken dan pellets en chips, concludeert hij. In fossiele brandstoffen zijn 'over langere tijd koolwaterstoffen gevormd, die minder CO₂ uitstoten per eenheid op te wekken energie'. De visie van Oldenkamp is te lezen onder www.klimaatakkoord.nl/actueel/weblogs/weblog/2018/biomassa.

Boomkap is funest voor het bereiken van wereldwijde klimaatdoelstellingen, zeggen andere tegenstanders van bepaalde vormen biomassa. Zo worden in Azië bossen omgelegd om te worden vervangen door nieuwe aanplant van oliepalmen. Uit de palmolie wordt onder meer biomassa geproduceerd, maar daaraan gaat dus de ontbossing vooraf. En juist die bestaande bossen zijn hard nodig om CO₂ op te nemen.

Take the lead
in logistics



TMS



WMS



FMS

Is uw software klaar voor de toekomst?

Bent u er zeker van dat de software die u gebruikt een veilige investering voor uw toekomst is?

NaviTrans is ontwikkeld op Microsoft 365 Business Central, het all-in-one business-management-platform van Microsoft. Met een jaarlijkse investering van meer dan 10 miljard dollar in O&O, kunt u er zeker van zijn dat uw oplossing altijd mee zal zijn en klaar voor de toekomst.

Hoewel NaviTrans al één van de technologisch meest geavanceerde en functioneel meest volledige oplossingen in de markt is, worden er jaarlijks product updates gereleased met functionele en technologische verbeteringen die u helpen kosten te besparen, uw organisatie te stroomlijnen en uw dienstverlening aan uw klanten te verbeteren.

Het resultaat is een volledig geïntegreerde oplossing met tal van functies en mogelijkheden waarmee iedereen in uw organisatie zijn dagelijkse activiteiten kan optimaliseren, slimme beslissingen kan nemen en uw klanten de dienstverlening kan aanbieden die ze verwachten, vandaag en in de toekomst.

Voor meer informatie, kijk op www.navitrans.eu of contacteer ons voor een gratis demo.

(*) Vroeger gekend als Microsoft Dynamics NAV en Navision

 NaviTrans Belgium nv
 Spinnerijstraat 97, BE-8500 Kortrijk
 +32 56732010
 info@navitrans.eu

www.navitrans.eu



ROB MACKOR

Nog maar een krappe zestien maanden te gaan tot 2020. Dan wordt de wereldwijde zwavelrichtlijn voor de zeevaart van kracht. Nu al is duidelijk dat een groot deel van de wereldvloot er niet op tijd klaar voor zal zijn.

De vraag dringt zich op waarom veel rederijen de kat zo lang uit de boom hebben gekeken. Dat er vanaf 1 januari 2020 alleen nog gevaren mag worden op bunkerolie met een zwavelgehalte van maximaal 0,5%, in plaats van 3,5% nu, is al sinds 2016 bekend. Toen werd de ingangsdatum van wat ook wel de 'Sulphur Cap' wordt genoemd definitief vastgesteld, maar het was al jaren duidelijk dat die maatregel eraan zat te komen.

Binnen de International Maritime Organization (IMO), onderdeel van de VN, werd al sinds de jaren negentig gesproken over het terugdringen van luchtvervuiling door schepen. Dat leidde uiteindelijk tot een verbod op het gebruik van scheepsbrandstof met meer dan 4,5% zwavel in 2005. Dat werd geregeld in een uitbreiding (Annex VI) van het geldende verdrag tegen maritieme vervuiling (maritime pollution), het Marpol-verdrag. Daarin werd ook het instellen van de zogenoemde seca's (SOx emission control areas) geregeld. Onder andere de Amerikaanse kustwateren en de Oostzee en het grootste deel van de Noordzee hebben die status inmiddels. Aanvankelijk mocht daar nog met maximaal 1,5% zwavel worden gevaren, maar dat is inmiddels teruggeschroefd tot 0,1%. Te verwachten valt dat het aantal seca's de komende jaren verder wordt uitgebreid. Zo heeft de IMO al opdracht gegeven voor een studie met de vraag of dat ook voor de Middellandse Zee een goed idee is.

Die overschakeling op laagzwavelige brandstof is voor reders vooral een financiële kwestie. Zwavelarme bunkerolie (ulso 0,1%, ultra low sulphur fuel oil, in het jargon) is per ton gemiddeld zo'n 200 dollar duurder dan stookolie, waarvan ifo 380 (intermediate fuel oil) de meest verkochte variant is. Dat prijsverschil betekent een forse extra kostenpost voor de rederijen.

Zo heeft Maersk Line, vermoedelijk 's werelds grootste commerciële verbruiker van bunkerolie, recent bekendgemaakt dat de jaarlijkse brandstofrekening waarschijnlijk met zo'n twee miljard dollar zal stijgen. Ten opzichte van de 3,4 miljard dollar van vorig jaar zou dat een stijging van bijna 60% betekenen. 's Werelds grootste containervervoerder zal die extra kostenpost ongetwijfeld aan zijn klanten willen doorberekenen, maar het zal van de marktverhoudingen tegen die tijd afhangen in hoeverre dat gaat lukken.

Prijskaartje

Maar zoals bekend, er is een alternatief: de scrubber. Zo'n rookgasreiniger filtert zwaveloxiden uit de uitlaatgassen van zwavelhoudende brandstof tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat van zwavelarme brandstof. Er hangt wel een stevig prijskaartje aan zo'n installatie. Dat kan, afhankelijk van de grootte van het schip, oplopen tot tussen de vijf en tien miljoen dollar. Andere nadeel: een scrubber neemt behoorlijk wat plaats in. Er zijn voorbeelden bekend van containerschepen, waarop voor enkele tientallen teu's aan laadruimte opgeofferd moest worden om de installatie in te kunnen bouwen.

Maar met een prijsverschil van ongeveer 200 dollar per ton brandstof is zo'n investering snel terugverdiend. Een schip dat jaarlijks 10.000 ton bunkerolie verstoekt, wat allerminst uitzonderlijk is, bespaart op jaarbasis immers al twee miljoen dollar. Toch staat de teller van het aantal containerschepen met een scrubber volgens het Franse bureau Alphaliner op dit moment nog maar op 25 op een wereldvloot van 5.300 schepen. Daarnaast komen er volgens Alphaliner tot begin 2020 zeventig nieuwe containerschepen met scrubbers in aanbouw en wordt er op zo'n 150 bestaande schepen een ingebouwd. Al met al zo'n 250 schepen dus, nog geen 5% van de wereldvloot.

Een deel van de verklaring is mogelijk dat er voor de



Inhaalslag scrubbers komt op gang

grootste schepen tot nu toe nog geen installaties leverbaar waren. Volgens de tien jaar geleden opgerichte Exhaust Gas Cleaning Systems Association (Egcsa), waarbij vooral leveranciers van rookgasreinigers zijn aangesloten, hebben de grootste motoren die tot nu toe van scrubbers zijn voorzien, maximale vermogens van rond de zeventig megawatt. Dat komt overeen met het motorvermogen van de nieuwste generatie containerreuzen van rond de 20.000 teu.



Er bestaan twijfels over de naleving van de richtlijn.

Uit cijfers van die Egcsa valt op te maken dat er inmiddels een behoorlijke inhaalslag op gang is gekomen. Volgens de organisatie waren er medio dit jaar bijna duizend installaties ingebouwd en/of besteld en zullen er tot 2020 nog tegen de 4.000 bestellingen bijkomen. Ruim 60% daarvan betreft inbouw, de rest is bestemd voor nieuwe schepen. Inmiddels lijkt die inhaalslag een prijsopdrijvend effect op de scheepsreparatie-markt te krijgen omdat die een behoorlijk beslag op de capaciteit van de werven legt. Zo meldde de Griekse shipbroker Intermodal onlangs voorbeelden te zien van werven die hun prijzen de afgelopen maanden met 15% hebben verhoogd.

Spliethoff

Een van de rederijen die de bakens precies op tijd verzet lijkt te hebben, is de Amsterdamse rederij Spliethoff. Die liet twee maanden geleden weten al zijn schepen met scrubbers uit te zullen rusten. Op dat moment was diens 'Floragracht', een multi-purpose schip van 12.500 ton met een containercapaciteit van 658 teu, als 24ste Spliethoff-schip van een rookgasreiniger voorzien. De komende periode volgen er nog een stuk of dertig schepen.

Dat de zwavelcap eraan komt is al sinds 2016 bekend.

Foto: Flickr/
Roberto Venturini

De rederij greep de oplevering van de 'geretrofite' 'Floragracht' aan voor een pleidooi aan het adres van de autoriteiten om 'dezelfde toewijding te tonen bij het handhaven van de zwavelregels'. Om diezelfde reden heeft Spliethoff zich aangesloten bij de Trident Alliance, een groep van ongeveer vijftig voor het merendeel grote partijen in de scheepvaart, met bekende namen als Stena, Maersk, Hapag-Lloyd en Seatrade.

Ze steunen de invoering van de zwavelrichtlijn, en beloven zich eraan te zullen houden, maar vrezen dat de controle op de naleving ervan tekort zal schieten. Daarmee dreigt een scenario dat reders die het niet zo nauw nemen na 1 januari 2020 gewoon op zwavelhoudende bunkerolie kunnen blijven varen en ermee weggelopen. Volgens de Trident Alliance is die dreiging reëel. Op zijn site wijst de groep er nadrukkelijk op dat nog steeds onduidelijk is hoe de autoriteiten naleving denken te gaan controleren. 'Na meer dan twee jaar 0,1% ECA-zones zijn nog steeds maar zeer weinig overtreders voor de rechter gebracht', wordt daaraan toegevoegd.

GUNVOR WACHT NOG MET ZWAVELARME BRANDSTOF

Oliehandelaar en terminalexploitant Gunvor Petroleum Rotterdam heeft onlangs het opmerkelijke besluit genomen af te zien van de bouw van een productie-eenheid voor laagzwavelige scheepsbrandstoffen in Rotterdam.

Volgens topman Torbjörn Törnqvist is de 'prijsomgeving' veranderd, waardoor het rendement op het project lager uitvalt dan verwacht. Hij voegde eraan toe dat het project niet definitief van de baan is. Het lijkt er daarmee op dat de prijsontwikkeling van laagzwavelige bunkerolie (ulso dus) en gasolie (marine gas oil, mgo) bepalend zal zijn voor de vraag of het project al dan niet nieuw leven wordt ingeblazen.

Blijkbaar vindt Gunvor, dat enkele jaren geleden de raffinaderij van Kuwait Petroleum in de Europoort overnam, een prijsverschil van 200 dollar met zwavelhoudende bunkerolie niet groot genoeg. Of misschien wil Gunvor ook liever eerst even afwachten tot duidelijk is hoe serieus de autoriteiten de naleving van de zwavelrichtlijn gaan controleren.



WIJ WILLEN ALTIJD BETER

Dat moet, wil je je plaats verdienen in Cold Logistics. Alles in één hand en dus zeer korte lijnen tussen de warehouses, orderpicking en onze vrachtauto's over vier eigen vestigingen in de Benelux, dan wil je het gewoon iedere dag beter doen.

Wij willen het iedere dag weer beter doen voor onze klanten.



- 4 locaties in de BeNeLux
- multi-temperatuur
- order-pick faciliteiten en VAL
- IFS, BRC, BIO certified
- Nekovri Dynamics
- fijnmazige distributie door de gehele BeNeLux

'Always for the better'

Eigenlijk is het heel simpel, vraag onze klanten wat zij vinden of we het iedere dag beter doen, je krijgt te horen waarom zij bij ons zijn of gewoon weer terug komen als klant.

Wij weten waar onze klanten gelukkig van worden.

BART PALS

Licht elektrische vrachtoer-
tuigen (LEVV's) kunnen een
rendabel alternatief zijn voor
10 tot 15% van het aantal
bestelautoritten in de stad.
De potentie ervan ligt hoger
wanneer gemeenten de
toegang van (diesel)bestelauto's
in binnensteden beperken.
Dat heeft de Hogeschool van
Amsterdam onderzocht.

Bedrijven als PostNL, UPS, CoolBlue, Wehkamp, Picnic en bouwgroothandel Stihl doen nu al een deel van hun leveringen met LEVV's. Dat is een fiets of compact voertuig met een elektrische trapondersteuning of elektrische aandrijving dat ontworpen is voor de distributie van goederen over de openbare weg met beperkte snelheid (max. 45 km/uur).

De overheid wil dat stadslogistiek in 2025 emissievrij is in de grote steden. Het aandeel elektrisch vervoer in stadslogistiek ligt op dit moment echter nog ver onder de één procent. Een mogelijke oplossing om dat te verhogen zou de inzet van de LEVV's zijn.

Steden kunnen de inzet ervan stimuleren, zeggen de onderzoekers. De stedelijke infrastructuur en verkeersregels zijn namelijk nog niet voorbereid op een toename van de voertuigen. Er is onduidelijkheid over de vraag op welk deel van de weg de LEVV moet rijden, waar hij moet laden of lossen en er zijn nauwelijks stallingmogelijkheden. Een verdere snelheidsbeperking op de rijbaan, de aanleg van fietsstraten en realisatie van laad- en losplekken voor LEVV's bieden volgens hen kansen voor een betere inpassing van de voertuigen in het verkeer. Aanschafsubsidies, experimenten met LEVV's en concretisering van beleidsdoelstellingen (emissievrij, autoluw) zouden kunnen helpen een gedragsverandering bij ondernemers te bewerkstelligen. De inzet van compacte distributievoertuigen is namelijk nog een relatief kostbaar alternatief tegenover de kleine elektrische bestelauto's, die een groter laadvermogen, hogere maximumsnelheid en grotere actieradius hebben. De totale transportkosten worden immers voor het grootste deel bepaald door personeelskosten. De inzet van LEVV's wordt pas rendabel als de levering sneller kan worden uitgevoerd dan met een conventioneel voertuig. 'Dat is het geval in gebieden waar de rij-snelheid of toegang voor voertuigen beperkt is, waar de afleveradressen dicht bij elkaar liggen of waar een goede parkeerplek belangrijk is', concluderen de onderzoekers.

'Om dit tijdsvoordeel te benutten is een logistiek concept nodig met uitsluitend binnenstedelijke ritten of met overslagpunten in de stad waarbij de extra kosten voor het overslaan op een hub (personeel, materieel, locatie) worden terugverdiend in de keten. Dat vraagt om plannings- en besturingssystemen die passen bij de laadcapaciteit en routes van de LEVV's, geschikte ladingdragers en geschikt personeel.'

Bestelauto's

In de stad worden nu bestelauto's nog het meest gebruikt, bijvoorbeeld voor servicelogistiek, bouwlogistiek en pakketleveringen. Het vrachtvolume loopt daarbij uiteen van gemiddeld 130 tot 420 kilo per rit, afhankelijk van het soort goederen. Het laadvermogen van de bestelauto's wordt echter regelmatig slechts beperkt gebruikt. Een LEVV zou dan een betere optie zijn voor schone stadslogistiek, meldt het rapport.

Logistiek dienstverleners ervaren echter dat de inzet van LEVV's nog onvoldoende aansluit bij de huidige processen. Het plannen, sorteren, laden en factureren van leveringen is ingericht op de inzet van bestel- en vrachtauto's. Een efficiënte inzet van de voertuigen vereist volgens de HvA door het kleinere laadvermogen



Illustratie: Erik Straver

Bestelauto of elektrische bakfiets?

en de elektrische aandrijving, een andere kijk op de logistieke bedrijfsvoering en klantensegmenten.

'Verladings willen hun producten op een snelle, betrouwbare manier en tegen lage kosten vervoerd hebben. Zij vragen zich af of een vervoerder met LEVV's wel dezelfde service kan garanderen tegen eenzelfde kostenniveau', hebben de onderzoekers gemerkt.

Een LEVV kost weliswaar 3.000 euro minder per jaar dan een bestelauto. Maar er zijn verschillen in snelheid, actieradius en laadvermogen. Hierdoor moet het aantal voertuigen in de vloot wellicht hoger zijn dan bij bestelauto's het geval is. Bovendien zijn er nog eventuele ex-

omdat ze geen of minder toegang hebben tot eenrichtingswegen, fietspaden, pleinen, parken en fietsbruggen en vanwege venstertijden die voor de LEVV niet gelden.

Het rapport geeft daarbij een aantal praktijkvoorbeelden. Zo scheelt de inzet van LEVV's installateur Energiewacht in de stad gemiddeld 20% in afstand. Voor koeriersbedrijf MSG zijn de routes gemiddeld 14% korter. Bij Vers bij u thuis is de route in de stad 15% korter in afstand en de twee routes buiten de stad zijn 8% en 10% korter in afstand. Hoewel de twee routes buiten de stad voor een LEVV minder kilometers dragen, doet hij over beide routes wel twee keer zo lang als de bestelauto, doordat de bestelauto buiten de stad sneller rijdt.

De inzet van LEVV's staat nog in de kinderschoenen. De techniek moet nog verder ontwikkeld. De voertuigen worden nog niet op grote schaal geproduceerd. Ook is er nog beperkt aanbod voor koel- en vriesmogelijkheden en voor gestandaardiseerde ladingdragers (containerisatie).

Toch ziet de HvA goede kansen voor een toenemende inzet van de kleine karretjes. De vraag naar stadslogistiek groeit met 3 tot 4% per jaar door onder meer de stijgende online aankopen, een groeiende renovatiemarkt in de bouw, en retail- en horecaondernemers die met kleine volumes en een hoge frequentie just-in-time voorraad willen worden. 'Pakketzendingen zijn over het algemeen klein en hebben een hoge netwerktheid. Dat biedt veel potentie voor LEVV', concludeert het rapport.

En LEVV kost per jaar
3.000 euro minder.

tra kosten voor de hubs in het distributienetwerk waarmee rekening gehouden moet worden.

Kortere routes

'De gemiddelde snelheid van LEVV's is in steden vergelijkbaar met bestelauto's. Maar omdat de routes van LEVV's korter zijn, kunnen zij in de stad uiteindelijk sneller zijn dan een bestelauto', hebben de onderzoekers berekend. De routes van bestelauto's zijn langer

Hoe kan ik me voorbereiden op een cyberincident?

Goeie vraag.[®]

Bij Grant Thornton krijgen we elke dag goeie vragen. Bijvoorbeeld hoe u zich het beste kunt voorbereiden op een cyberincident? Of u een beleid voor dataprotectie nodig heeft? En of uw processen voldoende zijn ingericht op het voorkomen en signaleren van een cyberaanval?

Ervaring leert dat bij een cyberincident de eerste 24 uur belangrijk zijn. U wilt snel beslissingen kunnen nemen. Lastig zat, want uw IT-afdeling wil eerst grondig uitzoeken wat er mis is gegaan, uw CFO wil zo weinig mogelijk geld en tijd verliezen en uw salesteam wil geen klanten teleurstellen. Het voorbereiden op een cyberaanval werkt voor elke organisatie anders.

Daarom geloven we niet in standaardoplossingen. In onze aanpak koppelen we onze inzichten en adviezen aan uw kennis van uw organisatie en de processen daarbinnen. We ondersteunen u bij het identificeren, concretiseren en aanpakken van uw cyberrisico's. Zodat u 'in control' bent en er ruimte ontstaat voor groei.

**Meer weten over het antwoord op deze goeie vraag?
Ga naar [grantthornton.nl/risk](https://www.grantthornton.nl/risk) of bel met onze forensisch expert Ludo Block op T 088 676 90 71.**



MALINI WITLOX

De maïs staat ongeveer twee meter hoog. Door de warmte is de groente deels verdord. Vanaf de buitenkant ziet het eruit als een normaal maïsveld, maar als je erdoorheen loopt, verandert het beeld.

Maïskolven zijn geknakt en platgetrapt, er is een soort binnenplein gecreëerd. Daar hangen vuilniszakken over naar elkaar gebogen maïskolven heen, met plakband vastgemaakt. Het vormt een soort van geïmproviseerde tent. Je zit aardig droog en er liggen maïskolven op de grond zodat je een zacht bed hebt. En op verschillende plekken ligt achtergelaten rotzooi in het veld. Een flesje water, sokken, een lege zak brood, een tasje. Het gaat om rotzooi die asielzoekers hebben achtergelaten.

Het maïsveld bevindt zich bij Streepland, de parkeerplaats bij Zevenbergschen Hoek in Noord-Brabant. Het is een bekend punt voor asielzoekers om in een truck te klimmen. Als verstekelingen verstoep tussen de lading gaan ze op weg naar het beloofde land, bijvoorbeeld naar Londen, via zeehaven Moerdijk. Nu er bij Calais zoveel veiligheidsmaatregelen genomen zijn dat ze er daar niet meer in komen, zoeken ze elders hun heil. Klein Calais wordt het maïsveld door sommige opsporingsambtenaren al genoemd.

Bijzonder opsporingsambtenaar Jan Zeeven-Roelands van de gemeente Moerdijk loopt dagelijks een rondje door het maïsveld, de handboeien aan zijn heup. Het is een kat-en-muisspel. Want de mensensmokkelaars die de inklimmers voor veel geld over de grens proberen te krijgen zijn slim. Hij wijst naar wat geknakte sprietten. 'Wij letten op verstoringen, we zien precies: dit sprietje ligt anders dan gisteren. Dan weten we dat daar mensen zijn geweest.' Hij bekeurt ongeveer vijf vluchtelingen per week. Meestal zijn het Albanen. Maar afgaande op de hoeveelheid rotzooi en de achtergelaten tentjes die je her en der ziet, moeten er veel meer vluchtelingen zitten dan hij ziet.

Veel vluchtelingen gaan met de trein naar Lage Zwaluwe, een afgelegen station tussen Dordrecht en Breda in. Ze steken de weg over en verbergen zich in het maïs. Overdag houden ze zich meestal rustig, 's nachts komen ze in actie. Ze kijken naar de parkeerplaats. Is er een vrachtwagenchauffeur die even niet goed oplet? Rennen maar. Met een geïmproviseerd trapje klimmen ze op de truck en met een stanleymes snijden ze het zeil stuk. Voor je het weet zijn ze uit het zicht verdwenen. 'Het zeil wordt dan vaak weer dichtgetaped tot ze op bestemming zijn.'

Verbodsbord

Er staat een wit bord met zwarte letters. Verboden toegang, forbidden access en – in het Albanes – gasje të ndalur. Het helpt niet. De tentjes in het maïsveld die de BOA vindt, zijn meestal leeg, maar niet altijd. 'In het vroege voorjaar zag ik een tentje waar twee paar voeten uitstaken. Twee jongens van 17 jaar lagen bibberend tegen elkaar. Als je zulke jonge mensen ziet, dat doet wel wat met je.'

Hij vermoedt dat het om georganiseerde mensensmokkel gaat. 'In al die tasjes zit hetzelfde, van dezelfde supermarkt. Een halve brood, een flesje water en een pot chocoladepasta. Dat is geen toeval. Het is heel moeilijk om informatie te krijgen uit de mensen die we vinden, de meeste zeggen niets.' Over een paar weken wordt de maïs geoogst, maar het probleem verdwijnt dan nog niet. Naast het maïsveld liggen bossen. 'Ze gaan dan daar zitten.'

De autoriteiten kregen dit jaar tweehonderd meldingen over inklimmers, het leidde tot ruim honderd aanhoudingen. Vrachtwagenchauffeurs worden door de gemeentes gewaarschuwd, zo werden er door de gemeente al flyers uitgedeeld op de parkeerplaats. Eind augustus was burgemeester Jac Klijs het zat. Hij klom in de pen en stuurde een brandbrief aan minister Fer-



Zo bivakkeren de asielzoekers in een maïsveld. Inzet: burgemeester van Moerdijk Jac Klijs. Foto's: Malini Witlox

Welkom in de maïsjungle van Klein Calais

dinand Grapperhaus van Justitie en Veiligheid. Hij vraagt of de minister een keer komt kijken. Hij wil hulp. 'Die stroom vluchtelingen moet opdrogen', meent Klijs. 'Gisteren twee, een paar dagen eerder drie. Er is nu een soort communicatielijntje waardoor het lijkt alsof het zin heeft om hier op een auto te klimmen. Ik heb nog geen kaartje gekregen met groeten uit Londen, maar waarschijnlijk is het sommigen gelukt. Deze lijn moet opdrogen. Dan zal helder worden dat we streng controleren en het geen zin heeft om hier op vrachtwagens te klimmen, want je komt niet in Engeland.'

Vaak raak in Brabant

Ook op andere pekken in Brabant is het vaak raak. In het voorjaar doken nog spectaculaire beelden op van verstekelingen die uit een truck sprongen op de A4 bij Lepelstraat. De beelden werden gemaakt vanuit een andere truck. De asielzoekers hebben een gat gesneden en springen één voor één uit de truck. Dat willen ze al rijdende doen, maar de chauffeur wordt gewaarschuwd door andere weggebruikers. De chauffeur gaat op de vluchtstrook rijden en stopt dan. Op de filmpjes is te zien dat de verstekelingen dan één voor één uit de truck stappen en ervandoor gaan. De politie moest de snelweg afsluiten uit angst voor aanrijdingen. De vluchtelingen werden met hulp van een helikopter gevonden en naar een asielzoekerscentrum gestuurd.

En begin augustus zagen ooggetuigen inklimmers vluchten uit een truck die stilstond op de A16 bij Prinsenbeek. Toen de politie aankwam waren zowel de verstekelingen en de chauffeur al vertrokken, onduidelijk is of de bestuurder zijn extra lading gezien heeft of ervan wist. Volgens een getuige ging het onder meer om twee of drie kinderen.

En ook in juli belde een vrachtwagenchauffeur de politie omdat hij vermoedde dat er mensen in zijn truck wa-

ren geklommen bij Streepland. Hij zag een scheur in het zeil en vertrouwde het niet. De illegale vluchtelingen zijn meegenomen voor onderzoek.

Slimme zeilen

Kan de sector iets doen in de strijd tegen de mensensmokkel? Innovaties kunnen helpen. Dit jaar startte een projectgroep waar onder meer de TU Eindhoven en het Dutch Institute for Technology, Safety & Security in zitten. Ze werken onder meer aan slimme dekzeilen. Het



In al die tasjes zit hetzelfde, van dezelfde supermarkt. Dat is geen toeval.

industriële textielbedrijf Sioen, dat voor een groot deel van de markt nu conventionele zeilen produceert, ontwikkelt geavanceerde zeildoeken die niet doordringbaar zijn. In het dekzeil zit ijzerdraad verwerkt, daar kom je met een stanleymes niet doorheen. Ook zitten er sensoren in het zeil. Die kunnen geschakeld worden met de meldkamer van de politie zodat die weet dat er vluchtelingen binnen proberen te komen.

De eerste vierkante meter van het slimme dekzeil is in maart opgeleverd. Op internet staat een filmpje waarbij de gouverneur van West-Vlaanderen probeert om met een mes door het zeil te komen. Hij slaagt daar niet in. Eind 2019 zou het zeil op de markt moeten komen.

MELS DEES

Vijf binnenschepen liggen al sinds 6 augustus vast in de havens van Deventer. Een niet voor de hand liggende oplossing is de inzet van IT. Door data te combineren en met moderne digitale middelen verschillende scenario's te visualiseren, hadden de gevolgen van de lage waterstand minder ingrijpend kunnen zijn.



Integratie van data en visualisatie voor optimaal gebruik van infrastructuur



De Nederlandse infrastructuur wordt intensief gebruikt. Goed en tijdig onderhoud van luchthavens, spoorwegen, bruggen, sluisen, wegen en tunnels is essentieel voor onze bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid', stelt Aad van Kempen, director consulting services bij IT-dienstverlener CGI. 'Slimme technologie kan helpen om deze assets te beheren en te verduurzamen.'

'Informatie over verkeersbewegingen is al digitaal beschikbaar en wordt gedeeld. In het geval van asset management – denk daarbij aan onderhoud en beheer van de infrastructuur – valt', zo stelt Van Kempen, 'nog een slag te slaan.' Om die reden creëerde de IT-dienstverlener samen met partners het Asset Management Lab. Deze activiteit valt bij CGI binnen het cluster Transport, Post en Logistics. Binnen dit cluster wordt samen gewerkt met klanten als Rijkswaterstaat, ProRail, NS, DHL, enzovoorts.

'In de logistieke sector is IT binnen bepaalde afdelingen toch een ondergeschoven kindje', is de ervaring van Van Kempen: 'Er is in deze sector nog zoveel meer mogelijk als je digitale innovaties breed inzet. Zo kun je het gebruik van bijvoorbeeld bruggen, tunnels en wegen, optimaliseren door data te delen. Bijvoorbeeld door de gegevens die de wegininspecteurs invoeren ook beschikbaar te stellen voor de teams die zich met beheer en onderhoud bezighouden.'

Natuurlijk weet Van Kempen dat ook in de logistieke sector IT veelvuldig toegepast wordt. 'Helaas gaat het daarbij vaak om wat ik noem vuurpijlprojecten, implementaties waarmee een bedrijf zich bijvoorbeeld kan



profiëren – denk aan het toepassen van kunstmatige intelligente of blockchain – maar het werkelijk geïntegreerd organisatiebreed inzetten van IT gebeurt te weinig.' IT is te vaak verbonden aan de verschillende silo's binnen een organisatie, wil de director consulting services zeggen.

Optimaal beheer

Door in het Asset Management Lab verschillende partners bij elkaar te brengen is een integrale inzet van IT mogelijk. Een incident als de opgesloten schepen in Deventer, of het plotseling noodzakelijke noodonderhoud

aan de brug over de Merwede bij Gorinchem, enkele jaren geleden, heeft dan waarschijnlijk minder impact - vooropgesteld dat de verschillende assets voldoende voorzien zijn van sensoren en andere IT.

'Kort gezegd onderzoekt het lab hoe maximale winst behaald kan worden door het delen van informatie', vat Van Kempen samen. Het doel dat daarmee bereikt moet worden is het verbeteren van de bereikbaarheid en een duurzame, betrouwbare infrastructuur. Naast de mogelijkheid scheppen in de toekomst slimmer te bewegen op de wegen. 'Voor autonoom rijden hebben voertuigen continu de meest actuele informatie nodig, dus ook bij



afzettingen wegens onderhoud. Daarvoor is een slimme infrastructuur nodig en het delen van informatie tussen een heel groot aantal partijen.'

Trots op Nederland

CGI is al langer actief als het gaat om het monitoren van onderhoud en beheer van infrastructuur, ook in het buitenland. Zo heeft Van Kempen dit zelf kunnen aanschouwen bij infrastructurele projecten in New Orleans die opgezet werden na orkaan Katrina. 'Dan valt op dat wij als het gaat om onderhoud en beheer het in Nederland goed voor elkaar hebben. Bij ons wordt meteen

IT-toepassingen zijn vaak vuurpijprojecten.

het onderhoud voor de decennia na de bouw op poten gezet, in New Orleans is dat hoofdzakelijk opgepakt nadat het project was opgeleverd.' Sprekend over deze werken, zoals waterkeringen, valt het de directeur op dat we in Nederland terecht heel trots zijn op onze waterwerken. 'Diezelfde trots mogen we best ook wat meer terugzien als het gaat om ons asset management.' Bij CGI weten ze wat bereikt kan worden als data maximaal verwerkt en gedeeld worden. 'De Zweedse stad Kiruna visualiseerde de complete infrastructuur, zowel boven, als onder de grond. Ik hoop dat Nederland die stap ook zet.'

De deuren van de Prins Bernhardsluis zijn gesloten omdat deze het dreigen te begeven door de lage waterstand in de IJssel.

Foto: ANP/Sem van der Wal

UW LOGISTIEKE OPLOSSING?

Waarom Vos Transport?

- Snelste doorlooptijden nationaal en internationaal
- ISO 9001 & SQAS assessed
- TAPA gecertificeerd
- Actieve opvolging van uw zendingen
- Mogelijkheid tot Track & Trace
- Dedicated Customer Service
- Zelf zendingen volgen via de Vos Portal
- Inzet van diverse modaliteiten
- Strategisch gevestigd in Deventer, Ittervoort en Groningen

Dagelijks vertrek van en naar:

- Scandinavië (24 tot 72 uur)
- Groot-Brittannië (24 tot 48 uur)
- Duitsland (24 tot 48 uur)
- Frankrijk (24 tot 48 uur)
- Benelux (24 uurs distributie)
- Roemenië (48 tot 72 uur)

Overige diensten:

- Verwarmd transport
- ADR Transport
- Warehousing
- HACCP gerelateerd transport
- LZV transport

Waarom zijn wij Lean and Green?

- Uiterst modern wagenpark. (volledig Euro 6)
- Zorgvuldige afstemming van routes en optimale belading
- Hoogstaande IT- oplossingen
- Inzet van verschillende modaliteiten
- Inzet van LZV's
- Al onze investeringen hebben een duurzaam karakter
- eigen containerterminal vanaf 2020
- 1300 zonnepanelen maken onze vestiging in Deventer CO2 neutraal!



REDUCEER UW CO2 FOOTPRINT MET ONZE INTERMODALE OPLOSSINGEN.

DAGELIJKS VERTREK NAAR SCANDINAVIË



Contact informatie: Deventer Tel: 0570-678989 / Ittervoort Tel: 0475-439200 / Groningen Tel: 0598-392514

www.vostransportgroup.com

Fijn spel met Lego

MINIATUURHAVEN Havencentrum Antwerpen zoekt digitale akela's



De Lego Havenstudio moet eind dit jaar klaar zijn. Foto: Havencentrum van de provincie Antwerpen

MELS DEES

De reclameus 'Spelen met Lego is fijn' krijgt in Antwerpen een innovatieve lading. Door jongeren te laten werken in een Lego-haven op schaal, moet interesse ontstaan voor een baan in de haven.

Het Havencentrum van de provincie Antwerpen bouwde geheel in Lego een miniatuurhaven, waarin logistieke processen kunnen worden gesimuleerd. Of dat inclusief de door de Antwerpse wethouder Bart De Wever deze week zo verfoeide cocaïne-transacties is, werd uit het persbericht van het Havencentrum niet duidelijk, wel dat het de bedoeling is de complete 'container flow' in het klein na te bootsen.

Het Havencentrum van de provincie Antwerpen richt zich met dit initiatief op leerlingen tussen 13 en 18 jaar. De leerlingen moeten een containerschip, kranen, straddle carriers en andere havenapparatuur programmeren in de programmeertaal LegoMindstorms EV3. Zo nemen ze een stuk uit de logistieke chain van containers voor hun rekening.

Onbekend en overweldigend

De Lego Havenstudio is nog niet klaar, maar wordt op dit moment ingericht. Het is de bedoeling dat deze studio eind van dit jaar klaar is. 'Het Havencentrum van de provincie Antwerpen zal deze nieuwe ervaring aan alle klanten aanbieden als een programma van een halve dag vanaf januari 2019', meldt

Ludwig Caluwé, voorzitter van het Havencentrum. Dit centrum moet jongeren naar de 'onbekende en overweldigende' wereld van de haven van Antwerpen brengen. 'We inspireren hen met verhalen en uitdagingen en laten zien welke toekomstmogelijkheden er in onze wereldhaven zijn', voegt Caluwé eraan toe. 'Door jongeren een beleving te geven van de haven in 't echt, bouwen wij een brug tussen studiekeuze en werkgelegenheid.' Zover is het nog niet. Om de jongeren enthousiast te maken zoekt het Havencentrum digitale Lego-akela's. Coaches dus, die graag met Lego en jongeren werken, affiniteit met techniek en IT hebben en bekend zijn met het programmeren van robots.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

5 september 1998

Invoering paarse lpg voor trucks

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat overweegt het vrachtverkeer een korting te geven op de lpg-prijs. Het departement heeft voor deze 'paarse lpg' een werkgroep in het leven geroepen en is inmiddels in gesprek met de ministeries van Financiën en Economische Zaken. Op dit moment is het twijfelachtig of vrachtwagens die rijden op lpg ooit op grote schaal kunnen doorbreken in Nederland. Het ministerie acht dit wenselijk vanwege de milieuvoordelen. Volgens directeur R.M.S. van 't



Schip van Wegtransport, die als eerste een proef met trucks op lpg is begonnen, zijn maatregelen van de overheid onontbeerlijk wil deze

brandstof ooit kans van slagen hebben. Naast een lagere accijns denkt hij ook aan korting op de motorrijtuigenbelasting. Net als overigens al het geval is voor het openbaar vervoer op lpg. Lpg-voertuigen worden ook door andere maatregelen interessanter. Er is nieuwe wetgeving op komst die het inzetten van voertuigen op gas in stedelijke gebieden 's nachts mogelijk noodzakelijk maakt. Nieuwe geluidsnormen zijn nauwelijks haalbaar voor dieseltrucks, maar wel voor trucks op gas.

COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl



Hbo'er bezorgt de post

Knappe kans dat de kerstkaarten en oud-en-nieuwensen dit jaar niet door uw postbode in de brievenbus worden gestopt. Post.nl denkt in de drukke decembermaand kantoorpersoneel te moeten inzetten, omdat het aan reguliere postbodes ontbreekt en veel van hen bovendien zelf op vakantie gaan. Misschien hebben uw kinderen, wegens grote tekorten aan onderwijzers en leraren, bij het begin van het nieuwe schooljaar in de klas al kennis mogen maken met een gemeenteambtenaar, die de honneurs kwam waarnemen.

De Nederlandse economie weigert maar af te koelen, met als gevolg een groeiende schaarste aan uitvoerend personeel. Toen het nog slecht ging in ons land, vlogen gekwalificeerde docenten er bij bosjes uit en konden postbodes hun ontslagbrief in de eigen brievenbus laten glijden. In de zorgverlening wordt ook nu nog volop bezuinigd op mensen op de werkvloer. Aan de bovenkant van bedrijven en instellingen moest vooral de reorganisatie worden 'gemanaged'.

De top zat dus, ondanks de crisis, nog wel senang. Die topmensen waren trouwens vorstelijke ontslagvergoedingen in het vooruitzicht gesteld, voor het geval er toch geen houden meer aan was en de bezuinigingen ook in hun burelen zouden toeslaan. In het wegvervoer werden chauffeurs afgedankt waar bedrijven nu om zitten te schreeuwen. Bekwame bouwvakkers werden bij gebrek aan werk afgedankt. Wat gebeurde er met al die mensen? Ze gingen met vervroegd pensioen, of ze volgden cursussen en begonnen een eigen bedrijfje.

De nood is nu kennelijk zo hoog opgelopen dat pennenlikkers bij de administratie worden opgeroepen om het eigenlijke werk - achter het stuur, voor de klas, aan het bed - tijdelijk te helpen uitvoeren. Bij heel wat transportbedrijven zullen stafleden met groot rijbewijs zich spontaan aanbieden om een aantal ritten in de feestmaand over te nemen. Hier en daar gaan stemmen op om de oude Wet op de Loonvorming weer uit de kast te trekken. Deze keer niet om een 'loonstop' af te kondigen, maar juist om een forse opslag voor het 'lagere' personeel af te dwingen.

Men begrijpt wel waar het op uitdraait als de conjunctuur straks, ooit, omslaat. Aan de onderkant beginnen de bezems weer te vege en het 'hogere' personeel trekt zich schielijk terug op de bovenverdiepingen van het hoofdkantoor. Zo is het altijd geweest. Maar eerst eens zien wat onze nieuwbakken postbodes ervan terechtbrengen.

QUOTE VAN DE WEEK

De haven is zo lek als een vergiet.

De Antwerpse burgemeester Bart De Wever, over cocaïnesmokkel, in de Volkskrant.



COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



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

MANAGING DIRECTOR
joan.blaas@ntpublishers.nl

PUBLISHING MANAGER
arie.van.dijk@ntpublishers.nl

HOOFDREDACTEUR
mels.dees@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
job.de.kruiff@nieuwsbladtransport.nl
eindredactie@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE ONLINE
nathalie.montfoort@nieuwsbladtransport.nl

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

VORMGEVING
edward ouwerkerk en barry hage

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

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

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

Of neem contact op met onze klantenservice:
010 280 10 16, customerdesk@ntpublishers.nl

TRAFFIC
traffic@ntpublishers.nl

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

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



© 2018 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veevevoudigd, 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.



*Gisteren besteld, vandaag
onderweg in heel Europa.
DKV maakt het mogelijk
met de DKV BOX EUROPE.*

Willem E.,
Internationale expeditie



**Bestel
nu!**

Wij leveren wat anderen beloven!
DKV BOX EUROPE – 100% EETS compliant.

dkv-euroservice.com/tol-europa



You drive, we care.

