

CONGRES

Luchtvrachtsector heeft gele hesjes al klaar liggen in de achterbak



8

EXPEDITEURS

Wordt Panalpina jager of prooi?

5

DOSSIER

'Zweedse' terminal in Rotterdam breidt uit

12

HAVENDEBAT ROTTERDAM

12 DECEMBER 2018

LANTARENVENSTER ROTTERDAM

events.nieuwsbladtransport.nl



Nieuwsblad Transport

INTERVIEW

'Congestie is al zo oud als het containervervoer'

2



WEEK 49 / 6-12 DECEMBER 2018 / JAARGANG 30

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

België tegen nieuwe cabotageregels EU

MOBILITEITSPAKKET

De nieuwe EU-regels voor wegvervoer worden ook in België met veel kritiek ontvangen. De socialistische transportvakbond BTB betreurt dat de oude ruime cabotageregels (maximum drie ritten in 7 dagen) niet zijn verdwenen. Transport & Logistiek Vlaanderen (TLV) vindt de overgangperiode voor de inbouw van de slimme tachograaf in bestaande trucks te kort. TLV stelt verder dat chauffeurs na de 3 cabotageritten naar huis moeten worden gestuurd en niet na 5 dagen weer aan de slag zouden moeten kunnen.

ZIE COMMENTAAR PAGINA 2 ►

Alblas in recordtijd van China naar Polen

13 dagen heeft een vrachtwagen van Alblas Int. Transport er

over gedaan om vanaf Khorgas aan de grens tussen Kazachstan en China over land Polen te bereiken. Dat is met laden en lossen ongeveer net zo lang als dezelfde reis per vrachttrein over de nieuwe Zijderoute, stelt het transportbedrijf uit het Zuid-Hollandse 's-Gravendeel. In totaal legde de truck rond de zeventuizend kilometer af.

Maersk wil uitstootvrije schepen in 2030

DUURZAAM VAREN

Maersk wil in 2030 uitstootvrije schepen in gebruik nemen. Alleen zo kan het bedrijf zijn eigen klimaatdoelen halen. De rederij wil volledig CO2-neutraal zijn in 2050 en vaartuigen gaan gemiddeld tussen de 20 en 25 jaar mee. Daarom moet over twaalf jaar al een volledig klimaatneutraal schip commercieel kunnen worden ingezet. De rederij roept alle belanghebbenden op om mee te denken. Het gaat dan om sectorgenoten, maar ook om onder meer investeerders, onderzoekers en verladers.

Neele-Vat verwerft plek in Antwerpen via Oostvogels

EXPANSIE Familiebedrijven vinden elkaar in verdere consolidatieslag logistiek Benelux



Oostvogels is met 165 medewerkers de grootste overname in de geschiedenis van Neele-Vat. Foto: Oostvogels

JOHN VERSLEIJEN

Het Rotterdamse Neele-Vat Logistics versterkt via de overname van de Brabantse Oostvogels Groep zijn marktpositie in de logistiek binnen de Benelux.

Daarmee krijgt Neele-Vat onder meer toegang tot de Antwerpse overslagmarkt. 'Verder voegen wij in een krappe markt capaciteit toe voor distributie, warehousing en silo-opslag en halen kennis binnen over activiteiten als het afvullen en verpakken', aldus algemeen directeur Cuno Vat in een reactie op de overname. Vooral de extra schaalgrootte door de koop, waarvoor het 'strategisch

initiatief' was genomen door Oostvogels, in de distributie, opslag en het verpakken in de voedselsector en chemie was volgens Vat een belangrijk pluspunt. 'Steeds meer klanten vragen dat van ons. Je moet een bepaalde omvang hebben om in de logistieke eredivisie te kunnen meedraaien.'

Voor Neele-Vat is acquisitie van Oostvogels, met vestigingen in Hazeldonk en het Belgische Meer, de grootste overname in de geschiedenis van het familiebedrijf. Vat wil geen precieze overnamesom noemen, maar wil wel kwijt dat die 'fors boven de tien miljoen euro lag'. De koop van Oostvogels voegt onder meer 70.000 vierkante meter aan opslag, inclusief silo-opslag

voor droge en natte bulk, toe aan de magazijn capaciteit van Neele-Vat. Daarnaast gaat het om een wagenpark van 50 trekkende eenheden en 165 medewerkers. In totaal komt Neele-Vat daarmee op een personeelsbestand uit van 800 medewerkers en een omzet van 250 miljoen euro. Daarmee kan het zich langzaam rekenen tot de logistieke top van Nederland.

Identiteit

Hoewel de bedrijven hun krachten bundelen, blijven ze in de markt afzonderlijk acteren, met behoud van hun eigen identiteit, naam en management onder leiding van de voormalige eigenaren Edwin en Claudia Oostvogels. 'Never change

a winning team. Dat gaan wij dan ook niet doen. Zij blijven zelfstandig binnen de groep', onderstreept Vat.

De Oostvogels Groep kan verder door de overname profiteren van het grote netwerk van Neele-Vat met twintig vestigingen in negen landen en 200.000 vierkante meter warehouse. 'Tegelijkertijd geven wij met deze transactie invulling aan het borgen van de continuïteit van ons familiebedrijf dat we samen met onze medewerkers gedurende meerdere generaties hebben opgebouwd', aldus de twee oud-aandeelhouders.

ZIE OOK PAGINA 6 ► Rotterdams Broekman ook op overnamepad

COMMENTAAR

TOM VAN GURP
redactie@nieuwsbladtransport.nl



Misstanden buiten schot

De transportministers van de EU-lidstaten bereikten deze week een akkoord over nieuwe regels voor het wegtransport (zie ook het artikel op pagina 3). Volgens verantwoordelijk minister Cora van Nieuwenhuizen, die namens Nederland het akkoord ondertekende, zorgt het maatregelenpakket voor een aanpak van sociale misstanden en oneerlijke concurrentie. Maar bij die bewering zijn wel wat vraagtekens te plaatsen.

Het uitgangspunt van de nieuwe regels is gelijk loon voor gelijk werk. Hier zijn echter diverse uitzonderingen op gemaakt. Zo geldt het niet voor veel grensoverschrijdend vervoer. In een bericht van de Europese Raad wordt zelfs benadrukt dat hier een uitzondering voor wordt gemaakt. Onderbetaling van chauffeurs is daarmee dus absoluut geen verleden tijd.

Ook staat in het maatregelenpakket de nogal coulante verplichting voor werkgevers om het werk zo te regelen dat een chauffeur eens per vier weken naar huis kan. Tenzij hij ervoor kiest om kortere rustperiodes te nemen tussen zijn werkzaamheden door. Dan mag hij 'al' na drie weken naar huis. Aan de situatie dat chauffeurs wekenlang van huis zijn, komt dus ook geen einde. Dit terwijl de nieuwe regels juist dergelijke misstanden moeten aanpakken. Onder meer vanuit vakbondshoek kwam dan ook felle kritiek op de plannen.

Toch is het niet allemaal kommer en kwel. In een vorig voorstel werden de cabotagemogelijkheden verruimd. Dat plan is van tafel. De regels blijven min of meer hetzelfde als ze nu zijn. Tevens blijft het verboden om de rustperiode van 45 uur geheel door te brengen in de cabine en is extra aandacht voor het creëren van beveiligde truckparkings. Dit moet vrachtwagens minder kwetsbaar maken voor inklimmers en ladingdieven en zorgen dat trucks niet meer hoeven te parkeren op vluchtstroken. Ook moet het zorgen voor minder overlast van kamperende chauffeurs op bedrijventerreinen en in woonwijken.

Het Europees Parlement moet het zogeheten Mobiliteitspakket nog goedkeuren. Met enkele aanpassingen zouden de regels inderdaad een fikse verbetering kunnen zijn voor het wegvervoer. Maar in ongewijzigde vorm blijven veel misstanden buiten schot.

INTERVIEW MARCO POST, DIRECTEUR/EIGENAAR H.N. POST & ZONEN

'Congestie is er al zolang containervervoer bestaat'

MARTIN DEKKER

Het wegvervoer moet het komende jaar een flinke stap maken qua tarieven. Dat zal echter niet vanzelf gaan, denkt Marco Post, directeur en mede-eigenaar van transportbedrijf H.N. Post & Zonen. Hij is een van de debaters bij het Havendebat Rotterdam op 12 december.

Tijdens het evenement in Lantaren-Venster (Rotterdam) staat onder meer het achterland centraal, inclusief het wegtransport. Post debatteert hierover met diverse andere stakeholders uit de havenwereld, waarbij hij ook spreekt namens de Alliantie Zeecontainervervoerders (AZV), een deelmarkt binnen Transport en Logistiek Nederland (TLN). Een groot deel van het werk van H.N. Post & Zonen bestaat uit het vervoer van zeecontainers. Dagelijks zet het transportbedrijf uit Pijnacker hiervoor ruim zestig trucks in.

Was 2018 een jaar met plussen?

2018 was voor onze branche qua hoeveelheid werk weliswaar positief, maar bedrijfsmatig was het dat niet. De marge staat erg onder druk. Onze kosten zijn flink opgelopen. De duurdere diesel heeft ons bedrijf gelukkig grotendeels kunnen opvangen dankzij de clausules, maar dat geldt niet voor de hogere lonen. De prijzen zijn niet evenveel meegegaan.

Wordt dat het thema voor 2019?

Wat ons betreft wel, ja. In z'n algemeenheid moet het wegvervoer een flinke stap maken in de tarieven. Als je het specifiek hebt over het zeecontainervervoer raamt de NEA (de Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden) de kostenstijging voor 2019 op 4,1%. Die moeten we maar over de bühne zien te krijgen bij klanten, terwijl we eigenlijk ook nog de stijgingen van de afgelopen jaren moeten inhalen. Lonen vormen de grootste kostencomponent en in de lopende cao gingen die 10% omhoog in 2,5 jaar tijd, met daarbovenop een onvoorziene correctie voor het vakantiegeld.



We moeten met zijn allen aan spreiding werken.

klanten werken grofweg 8 uur per dag; wij werken 16 uur en de terminals 24 uur. Zolang die onbalans er is, zie ik het niet echt verbeteren.

Dus ontvangers zouden ruimere tijden moeten invoeren waarbinnen containers kunnen worden afgeleverd?

Ja, dan spelen wij daarop in. Dan kun je ook meer spreiding op de terminals realiseren en verminder je de pieken op bepaalde uren.

Is dat een onderwerp dat tijdens het Havendebat aan de orde zou moeten komen?

Ja, ik ben in elk geval van plan dat in te brengen. Dat we met z'n allen aan die spreiding moeten werken. Het is alleen maar erger geworden door de komst van nóg grotere schepen. Er worden meer containers tegelijk gelost, die klanten zo snel mogelijk willen hebben. Ook in verband met de kosten als hun container langer op de kade staat. Met name bij reeferers is dat geval. Als een reefer-schip in één keer zomaar duizend reeferers afgooit, die alle ontvangers de volgende dag voor de deur willen hebben, kun je je lol op. Dan is er de eerste uren geen doorkomen aan op de terminal.

Wordt er voor die reeferers naar een oplossing gezocht?

Ja, daar werken we als AZV ook aan mee. We hebben inmiddels breed overleg over de reeferproblematiek, geïnitieerd door het Havenbedrijf. Op die manier, met z'n allen, moeten we werken aan oplossingen. Dat is de enige werkbare methode. Het is ook in ieders belang. En als er verbeteringen zijn die in het algemeen gunstig zijn voor het containervervoer en de haven, zullen we uiteraard niet nalaten om ze breder aan te pakken.

HAVENDEBAT ROTTERDAM

Bezoek ook het Havendebat Rotterdam op woensdag 12 december. Kijk voor meer informatie op: events.nieuwsbladtransport.nl/havendebat-rotterdam-2018/

VAN DE REDACTIE



Directeur Ismail Durmaz (rechts) van Global Airline Services en TCGI, de beheerder van Maastricht Airport, ontving dit jaar de Martin Schröder Prijs 2018 van *Nieuwsblad Transport*. Durmaz werd door de jury onder meer geroemd om zijn ondernemerschap, inzet en het doorzettingsvermogen waarmee hij van het kleine Global op Schiphol de afgelopen 25 jaar een Europese en mondiale speler in de luchtvrachtverkoop heeft gemaakt. 'Daarbij heeft hij nooit de standplaats Schiphol uit het oog verloren en zo een belangrijke contributie geleverd aan de marktplaats Schiphol en Nederland op luchtvrachtgebied', aldus de jury. Bij de prijsuitreiking onderstreepte de jury ook zijn durf om in 2016 het beheer van het zwaar verliesgevend Maastricht Airport over te nemen.

Donderdag 20 december

DOSSIER

Douane & veiligheid

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

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

Tegenslag voor Maastricht

LUCHTHAVENBESLUIT Startbaan straks 250 meter korter na intrekken aanvraag provincie

JOHN VERSLEIJEN

Maastricht Aachen Airport (MAA) mag vanaf begin volgend jaar niet meer de volledige start- en landingsbaan van 2.750 meter gebruiken, maar moet genoegen nemen met de veel kortere baanlengte van 2.500 meter.

De provincie Limburg heeft de aanvraag waarop het huidige tijdelijke luchthavenbesluit voor het gebruik van de gehele baan is gebaseerd, ingetrokken. Gedeputeerde Joost van den Akker (VVD) wil de gehele procedure herzien, waarbij er meer rekening wordt gehouden met de overlast voor de omwonenden en ook een aantal achterhaalde gegevens uit de oude aanvraag uit 2014 worden aangepast.

Doordat de provincie de aanvraag heeft ingetrokken, vervalt vanaf 1 januari 2019 automatisch het huidige gedoogbeleid en wordt weer het oude luchthavenbesluit van kracht, dat alleen vliegverkeer toestaat op de eerste 2.500 meter van de baan. Het recente besluit is een tegenval voor de groei-ambitie van de regionale luchthaven op vrachtgebied. De overslag is de afgelopen twee jaar onder een nieuwe uitbater (TCGI) gestegen van 70.000 ton naar 110.000 ton, door het aantrekken van intercontinentaal vrachttransport dat de extra meters landingsbaan nodig heeft.

MAA is ook het enige Nederlandse vrachtalternatief voor het volle Schiphol. Onder meer Emirates Skycargo en Saudia Cargo hebben daar dit jaar gebruik van gemaakt en een deel van de vrachtluchten overgeheveld van de Haarlemmermeerpolder naar Limburg. Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) steunt deze nieuwe rol van MAA als 'overflow' van Schiphol en heeft daarom juist het tijdelijk gebruik van de volledige landings-



De vrachtluchten van Saudia Cargo hebben de volledige baan van Maastricht nodig (2.750 meter) en dreigen te verdwijnen.

baan op Maastricht toegestaan. Volgens algemeen directeur Jos Roeven van MAA treft het nieuwe besluit vooral de vluchten van Saudia Cargo met B747-400F's, de diensten van Turkish Airlines met een B777F naar de VS en de vracht-

ten op Dubai meer dan genoeg aan een baan van 2.500 meter.'

Pardon

Roeven bepleit voor deze groep, die juist met het oog op de langere baan naar MAA zijn gekomen, een snelle

ideeën. 'Zo kunnen wij bijvoorbeeld denken aan een generaal pardon voor deze vrachtmaatschappijen of een gedoogbeleid totdat wij via een nieuwe aanvraag een definitief luchthavenbesluit hebben.'

Directeur Ismail Durmaz van beheerder TCGI verwacht ook dat er een oplossing kan worden gevonden. 'We hebben even te maken met tegenwind, maar houden vertrouwen in een gezonde toekomst voor de luchthaven', stelt hij. Durmaz wijst er wel op dat MAA vrachtluchten nodig heeft om te kunnen overleven. 'Wij voeren nu dagelijks elf vrachtluchten uit, terwijl het nabijgelegen Luik dat aantal in een half uur afwikkelt. Je moet het dan ook in perspectief blijven zien. Met drie vrachtluchten per dag kunnen we echt niet overleven. Dat moet de politiek zich ook realiseren.'

Het gaat nu vooral om damage control voor onze vrachtklanten.

vluchten van Emirates met een gehuurde vrachtjumbo. De overige intercontinentale vrachtluchten van Emirates, binnenkort in totaal elf per week, worden uitgevoerd met B777's. 'Die hebben voor de vluch-

oplossing. 'Het gaat nu om damage control', zegt hij. 'Wij gaan daarvoor het gesprek aan met de provincie en Den Haag.' Wat die oplossing precies inhoudt, kan Roeven nog niet zeggen. Hij heeft wel een aantal

MOBILITEITSPAKKET

Akkoord over nieuwe EU-regels wegvervoer

TOM VAN GURP

De EU-transportministers zijn het eens over nieuwe regels voor het wegvervoer. Deze moeten cabotage beperken, arbeidsomstandigheden verbeteren en vervoerders meer vrijheid geven voor grensoverschrijdende diensten. De eerste kritische geluiden zijn echter al te horen.

De nieuwe regels bepalen dat gelijk loon geldt voor gelijk werk als een buitenlandse transporteur goederen vervoert in Nederland of een ander EU-land. Het principe van gelijk loon voor gelijk werk geldt niet als er een link blijft tussen het transportwerk en het land van herkomst van een chauffeur. Dit betekent dat grensoverschrijdende ritten expliciet buiten dit principe vallen.

In de nieuwe regels is het wel toegestaan om bij grensoverschrijdend vervoer tweemaal extra te laden of te lossen. Dit mag eenmaal op de heenreis en eenmaal op de terugreis. Een chauffeur mag ook de twee extra laad- en losbeurten beide op de terugreis doen.

Cabotage

De huidige regel van maximaal drie cabotageritten in hetzelfde land in zeven dagen blijft gehandhaafd. Om cabotage binnen de perken te houden, komt er een verplichte pauze van vijf dagen tussen twee periodes van zeven dagen. De pauze geldt uitsluitend als beide periodes van zeven dagen plaatsvinden in hetzelfde land. Bij cabotage geldt wél het principe van gelijk loon voor gelijk werk.

De rustperiode van 45 uur volledig doorbrengen in de cabine blijft ver-

boden. Wel begint de Europese Commissie een onderzoek naar de beschikbaarheid van goed beveiligde parkeerplaatsen waar chauffeurs in hun truck kunnen uitrusten.

Terug naar huis

Volgens de nieuwe regels moeten transportbedrijven zorgen dat het werk dusdanig is georganiseerd, dat chauffeurs elke vier weken naar huis kunnen. Als de truckbestuurder besluit om niet 45 uur, maar tweemaal 24 uur te rusten, moet hij na drie weken terug naar huis kunnen.

Het nieuwe compromis is afgesloten door de Europese Raad, waarin de lidstaten zijn vertegenwoordigd, en moet nog akkoord krijgen van het Europees Parlement. Europarlementariër Agnes Jongerius (PvdA) ziet niets in de plannen. 'Deze deal keert zich tegen een eer-

lijk loon, zorgt voor oververmoeide chauffeurs en maakt geen einde aan de uitbuiting die elke dag op de Europese wegen plaatsvindt. De sociale dumping gaat gierend hard door.' TLN is minder kritisch. De transportorganisatie is tevreden met de beslissing om cabotage niet verder te liberaliseren. Ook het feit dat chauffeurs eens in de vier weken terug naar huis moeten kunnen, vindt ze een positieve ontwikkeling. Dat het in de cabine doorbrengen van de lange rusttijd verboden blijft, vindt TLN teleurstellend. Zij had graag gezien dat het op een beveiligde parking met goede voorzieningen wel was toegestaan. Verladersorganisatie Evofenedex is gematigd positief. Het voorstel biedt meer handvatten om chauffeurs eerlijk te betalen. Het doet echter niets aan het chauffeursstekort.

KORT

Rijverbod voor LZV's bij code oranje of rood

VEILIGHEID

Er komen nieuwe voorschriften voor het rijden met een LZV tijdens gladheid of mist. Vanaf 1 januari 2019 geldt voor de Lange Zware Vrachtwagen een rijverbod bij dergelijke omstandigheden bij weercodes oranje en rood. In de wet staat dat de LZV niet gebruikt mag worden bij gladheid en bij slecht zicht. Omdat dit in de praktijk nogal eens problemen gaf, is gekozen om het rijverbod te koppelen aan de oranje en rode weercodes.

Opnieuw grote fusie in tankermarkt

CONSOLIDATIE

Het Amerikaanse Diamond S en het Griekse Capital Product Partners voegen hun tankervloten samen. Door de transactie, waarmee een miljard dollar is gemoeid, ontstaat een van 's werelds grootste beursgenoteerde tankerredrijen. Het is niet de eerste consolidatie in de markt in de afgelopen jaren. Ook Euronav en Scorpio sloegen hun slag, terwijl Hafnia en BW Tankers van plan zijn te fuseren.

Kuma Logistics failliet verklaard

WEGTRANSPORT

De Drentse wegvervoerder Kuma Logistics is failliet. Het bankroet is vrijdag uitgesproken door de rechtbank. Of er een doorstart komt van het bedrijf, is nog niet duidelijk. Bij de



transporteur werkten tientallen medewerkers. Opvallend genoeg is het bedrijf op de dag van het faillissement verhuisd, van Schoonebeek naar Klazienaveen, allebei in de gemeente Emmen.

Overnames en meer containers voor Hoyer

INVESTERINGEN

Hoyer schroeft zijn investeringen voor het komende jaar flink op. De logistieke dienstverlener heeft 173 miljoen euro uitgetrokken voor een breed pakket aan investeringen. Daarbij staat ook Nederland op de radar. Het gaat onder meer om tientallen miljoenen voor overnames en joint ventures. Ook moeten er extra warehouses komen voor gevaarlijke goederen, onder meer in Nederland.

'Tevredenheid over lage premie is snel over als schade niet gedekt wordt'

Bij transport zijn standaard-verzekeringsproducten geen optie. 'Je moet rekening houden met de complexe regelgeving, uiteenlopende risicofactoren en het feit dat je te maken hebt met zowel Nederlands als internationaal recht. Dat betekent dus ook met verschillende clausules en afwijkende aansprakelijkheidsregimes. Per land, maar ook per vervoersmodaliteit. Daardoor gaat het altijd om maatwerkoplossingen.' Dat zegt Mathijs Meliono, transportspecialist bij a.s.r.



Mathijs Meliono,
transportspecialist
bij a.s.r.

Hij heeft meer dan dertig jaar ervaring in transportverzekeringen. Sinds afgelopen zomer werkt hij bij a.s.r. Zijn komst hangt samen met de ambitie van de Nederlandse verzekeraar om de portefeuille in de transportmarkt de komende jaren te laten groeien.

Samenwerking met zelfstandige adviseurs

a.s.r. werkt landelijk en bedient de markt via zelfstandige verzekeringsadviseurs. Die kunnen voor advisering aan hun klanten een beroep doen op Meliono en zijn collega's. Het team bestaat uit vijf mensen, die samen meer dan honderd jaar transportervaring hebben. 'We trekken samen met de adviseurs op. Zij doen doorgaans alle zakelijke verzekeringen en zijn generalist. Zij kennen het bedrijf en de ondernemer; wij brengen de specifieke expertise en ervaring op het gebied van transportverzekeringen in. Zo kunnen we de beste oplossing adviseren, met een duidelijke uitleg over de risico's en de kosten.' Onder de klanten zijn zowel ladingbelanghebbenden als eigen vervoerders en logistiek dienstverleners. a.s.r. heeft een ruim aanbod, met vervoerdersaansprakelijkheids-, goederentransport-, eigen vervoeren container-/trailer verzekeringen. Naast de gespecialiseerde transportproducten kunnen bedrijven er ook terecht voor de rest van hun verzekeringen: van het wagenpark, de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering, de brandverzekeringen et cetera. 'Dat wij (bijna) alles onder één dak hebben, ervaren veel ondernemers als meerwaarde.'

Risico's in beeld brengen

In de praktijk merkt Meliono dat lang niet alle verladers hun risico's helder in beeld hebben als het gaat om het vervoer van hun producten. 'Terwijl alle bedrijven die goederen laten transporteren of ze zelf vervoeren met materiële schade, verlies of diefstal te maken kunnen krijgen. Daarvoor is er de goederentransportverzekering.' In veel gevallen doet een verlader er

a.s.r. kent de transportsector door en door

verstandig aan die af te sluiten, aldus Meliono. 'Of er in elk geval over na te denken. Ik ga met de adviseur mee naar het bedrijf. Om te kijken en te luisteren. Zodat ik exact te weten kom wat het bedrijf doet, wat er speelt en dus ook welke risico's aan de orde zijn. Zo achterhaal ik de werkelijke behoefte – ook als die klant zich daar zelf mogelijk niet bewust van is. Ik probeer me in de klant te verplaatsen om tot de beste maatwerkoplossing te komen. Ook qua prijs.' Meliono gaat daarin ver. Ook door wat hij 'proactief portefeuillebeheer' noemt. 'Je probeert de premie zo aantrekkelijk mogelijk te houden. Maar een ondernemer moet zich daar niet blind op staren. De premie is in het algemeen van ondergeschikt belang aan de dekking.'

Misverstand

Het meest voorkomende misverstand is dat een ladingbelanghebbende ervan uitgaat dat schade en diefstal van zijn goederen toereikend zijn gedekt door de verzekering van de vervoerder. 'Maar dat is vaker niet dan wel het geval. De aansprakelijkheid van de transporteur wordt berekend aan de hand van het gewicht en is door de Algemene Vervoerscondities binnen Nederland gelimiteerd tot € 3,40 per kilo. Als het om waardevolle lading gaat, zit de eigenaar dus met een enorme kater. Een goederentransportverzekering vergoedt wél de daadwerkelijke waarde.' Bij grote verzekerde bedragen is het gebruikelijk dat verzekeraars die herverzekeren, zodat ze allemaal een deel van het risico dragen. Daar-

voor kan a.s.r. terecht bij beursassuradeur Corins. Het Amsterdamse bedrijf is sinds 2016 onderdeel van a.s.r. 'De lijnen zijn dus kort.'

Duurzaamheid

In de gesprekken met transportondernemers komt ook duurzaamheid onherroepelijk aan de orde. Meliono: 'We weten dat het voor veel vervoerders een lastig vraagstuk is. Als verzekeraar gaan wij er natuurlijk niet over, maar ook bij dergelijke onderwerpen denken we graag mee. Nog afgezien of en wat op korte termijn te realiseren is, moet men goed begrijpen dat de marges in de sector klein zijn. De ruimte om te investeren in nieuwe technologieën en om minder belastende maar duurere brandstoffen toe te passen, is dan ook beperkt. Ik voel mee met de branche en volg de ontwikkelingen op de voet; dus ook deze.' Via het Nederlands Investeringsfonds Social Impact Ventures investeert a.s.r. in GoodFuels. Dat Nederlandse bedrijf ontwikkelt en verkoopt duurzame biobrandstoffen uit afvalstromen, waarmee de CO2-uitstoot met 75 tot 100 procent wordt verminderd.

Preventie

Het gebeurt geregeld dat Meliono bij een bedrijfsbezoek met aanvullend advies komt. Bijvoorbeeld met betrekking op een activiteit waarover de klant zelf nog niet had nagedacht. 'Zo doen veel transporteurs en expediteurs ook aan opslag en distributie. Die werkzaamheden zijn nogal eens niet verzekerd op de polis of niet vermeld in de leveringsvoorwaarden of andere documenten.

Dat kan problemen opleveren als na het lossen een palet omvalt en de lading beschadigd raakt.' Die proactieve instelling mogen klanten ook verwachten als het gaat om preventie. 'Indien we kunnen helpen om schade te voorkomen, zullen we dat natuurlijk niet laten. Ik geef gevraagd én ongevraagd advies. Bij de risicoanalyse komt dat automatisch aan bod. 70 procent van de schades is te wijten aan menselijk falen. Daar valt nog veel te winnen.'

Snel uitkeren

Is er toch een keer sprake van schade, dan kent a.s.r. vlotte procedures, zodat de klant snel weet waar hij aan toe is en welk bedrag uitgekeerd zal worden. 'De schadeafdeling en de acceptatieafdeling werken nauw samen en we wisselen onderling kennis en ervaringen uit. Ik vind het belangrijk dat wij er als verzekeraar óók bij schade zijn voor de ondernemer. Dus niet alleen als het om een goed advies gaat en het sluiten van een polis, maar ook als je nodig bent bij een schadegeval.' 'Op basis van mijn advies heeft die klant de juiste polis en een goede dekking. Dus hoeft de afhandeling ook geen probleem te zijn. In de meeste gevallen heeft de klant bij een goederentransportverzekering een allriskdekking en wordt alle materiële schade netjes vergoed. Daarom doet een bedrijf immers zaken met ons.'

transport@asr.nl
www.asr.nl/transport

a.s.r.
de nederlandse
verzekering
maatschappij
voor alle
verzekeringen

K+N lonkt naar Panalpina

EXPEDITEURS Zwitserse combinatie zou huidige nummer 1 DHL Forwarding voorbijgaan

ROB MACKOR

Expediteur en logistiek gigant Kuehne & Nagel (K+N) heeft openlijk interesse getoond in verwerving van de eveneens Zwitserse expeditiegroep Panalpina. De combinatie zou 's werelds grootste zee- en luchtvrachtexpediteur opleveren.

K+N deed dat bij monde van topman Detlef Trefzger via een interview in de Zwitserse krant *Finanz & Wirtschaft*. Daarin zei hij dat hij 'altijd bereid was om te praten' en niet bang te zijn om grote overnames te doen. Hij tekende aan dat zo'n bundeling alleen met instemming van beide partijen gerealiseerd kan worden en niet via een vijandige overname.

Een woordvoerder van het ongeveer vier keer zo kleine Panalpina heeft laten weten dat het bestuur geen belangstelling heeft en onafhankelijk wil blijven. Hij zei dat het bedrijf een eigen groeistrategie heeft en van plan is overnames te doen 'in de sterk gefragmenteerde logistieke sector'. Volgens de woordvoerder zijn daarvoor op dit moment interessante mogelijkheden.

2 + 8 = 1

K+N is met een bruto-omzet van 22,6 miljard dollar (2017) tweede in de mondiale top-25 van de Amerikaanse 3PL-consultant Armstrong & Associates. De eerste plaats is nu nog voor DHL Supply Chain & Forwarding, dat vorig jaar 27,6 miljard dollar omzette. Met de 5,6 miljard van Panalpina (achtste plaats) erbij, zou K+N uitkomen op 28,2 miljard en daarmee DHL voorbijgaan. De cijfers van het gecombineerde aantal containers, bijna zes miljoen teu, en luchtvracht, nagenoeg drie miljoen ton, liggen zelfs ruimschoots boven de respectievelijk 3,3 miljoen



Panalpina is nu de mondiale nummer acht. Foto: Panalpina

teu en 2,3 miljoen ton van DHL. Trefzger zei verder nog dat K+N een actief acquisitiebeleid voert en wees daarbij op de recente overname van Quick International in de VS. Ook hij wees op de versnippering in de sector en zei dat een bun-

slachtoffer is geworden. Hij heeft onder druk van een activistische aandeelhouder laten weten na de aandeelhoudersvergadering van mei volgend jaar af te zullen treden om de weg vrij te maken voor een 'onafhankelijke bestuursvoorzit-

zorgd dat de beurskoers sinds het begin van het jaar zo'n 25% is gedaald. Förberg heeft via persbureau Reuters laten weten dat zijn geduld met Ulber op is omdat hij al jarenlang ondermaats zou presteren. Ulber, zelf afkomstig van Kuehne + Nagel, is behalve topman van Panalpina ook voorzitter van de grootste aandeelhouder. Dat is de Ernst Göhner Stiftung met een belang van 45,9%. De stichting beheert de nalatenschap van de gelijknamige Zwitserse toponderner, die onder meer een controlerend belang in Alpina verwierf.

Grote vraag is wat Cevian gaat doen nu de rol van Ulbers is uitgespeeld. Persbureau Bloomberg schreef twee jaar geleden dat je de keus hebt als Cevian als aandeelhouder aan boord komt: meedoen met de jagers of opgejaagd worden.

Als Cevian zich meldt, kun je meedoen met de jagers of opgejaagd worden.

deling van krachten schaalvoorwaarden kan opleveren en nieuwe markten kan openen.

Zijn avances volgen op een machtsstrijd bij Panalpina, waarvan de huidige topman, Peter Ulber, het

ter'. Die belegger is Cevian Capital van de Zweden Christer Gardell en Lars Förberg, dat een belang van 12,3% heeft in Panalpina. Het eiste zijn vertrek vanwege tegenvallende resultaten, die ervoor hebben ge-

ROTTERDAM

Breakbalkstuwadoors ruilen terreinen uit

Havenbedrijf Rotterdam (HbR) heeft met vier overslagbedrijven in de Waalhaven overeenkomsten gesloten over een ingewikkelde doorschuif-operatie.

Het gaat om Metaal Transport, Broekman Project Services, J.C. Meijers en RHB/Rotterdams Havenbedrijf. Die gaan de komende drieënhalve jaar onderling twaalf hectare bedrijfsterrein en 1.155 meter kade uitruilen. HbR spreekt van een 'vernuftig doorschuifplan' dat er vooral op is gericht om de breakbalk-sector een nieuwe impuls te geven.

Volgens Emile Hoogsteden, directeur Containers, Breakbalk en Logistiek van HbR, kan Rotterdam dankzij deze impuls uitgroeien tot

dé breakbalk hub van Europa. De herontwikkeling is mogelijk geworden doordat het empty depot van MRS van de Waalhaven naar het shortsea cluster in de Eemhaven (voormalig ECT Home) is verhuisd. In totaal gaat het om zeven doorschuif-operaties.

Droogdokweg

Metaal Transport, dat onder meer staal en andere metalen behandelt, krijgt de beschikking over een nieuw stuk terrein van 90.000 vierkante meter aan de Droogdokweg aan de westkant van de Waalhaven. Het bedrijf bouwt daarop een loods van 25.000 vierkante meter. Directeur Willem-Jan de Geus verwacht in de nieuwe constellatie veel efficiënter te kunnen opereren. **RM**

AMSTERDAM

Bouw sluis ook strop voor Rijkswaterstaat

JOHN VERSLEIJEN

De bouw van de nieuwe en grote zeesluis voor Amsterdam loopt niet alleen twee jaar vertraging op, maar kost Rijkswaterstaat ook nog zeker 64 miljoen euro extra.

Dat meldt minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) in een brief aan de Tweede Kamer.

De extra kosten (19 miljoen euro) houden onder meer verband met de vertraging, waardoor de bijna negentig jaar oude Noordersluis langer moet worden gebruikt voor het scheepvaartverkeer naar Amsterdam. Daarnaast moet Rijkswaterstaat het team van experts, dat de bouw van de zeesluis begeleidt voor

het ministerie, langer inhuren. Van Nieuwenhuizen heeft verder een extra bedrag van 27,5 miljoen euro uitgetrokken voor aanpassingen aan het ontwerp. Daarmee wordt onder meer voorkomen dat de nieuwe sluisen bij een aanvaring ernstig worden beschadigd. Bovendien stelt de minister nog eens 17,5 miljoen euro beschikbaar om nieuwe tegenvallers bij de bouw te kunnen opvangen.

VolkerWessels

Eerder hebben de bouwers BAM en VolkerWessels een verlies van bijna 140 miljoen euro moeten nemen op het sluisproject, nadat een aantal ontwerpfouten bij de caissons voor de grote sluisdeuren was geconstateerd.

KORT

30 nieuwe Vlaamse trajecten voor LZV's

WEGTRANSPORT

Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft dertig nieuwe trajecten goedgekeurd voor het gebruik van LZV's. Deze komen boven op een basisnet van autosnelwegen en bepaalde wegen in de Antwerpse haven. Langere en Zwaardere Vrachtwagens zijn maximaal 25 meter lang en hebben tot maximaal zestig ton totale massa. Hun grotere laadcapaciteit moet zorgen voor minder trucks op de weg en minder schadelijke uitstoot.

VS zoekt weer naar olie in eigen kustwateren

OFFSHORE

De regering-Trump heeft groen licht gegeven voor een groot-schalige zoektocht naar olie en gas in de Amerikaanse Atlantische kustwateren. De National Marine Fisheries Service gaat vijf vergunningen verlenen voor seismisch onderzoek van de Amerikaanse zeebodem. Dit tot groot ongenoegen van milieugroeperingen, die vrezen voor de leefbaarheid van het gebied voor zeezoogdieren.

Scrubberlobby boos om verbod in Singapore

SCHEEPVAART

Scrubberlobbyisten zijn boos en verbaasd over het besluit van Singapore om per 2020 het gebruik van open-loop scrubbers in zijn havenwateren te verbieden. Volgens hen is er



geen bewijs dat waswater van scrubbers schadelijk is voor de zee. Veel rederijen hebben de afgelopen tijd geïnvesteerd in dit type scrubber, als voorbereiding op de zwavelcap die in 2020 van kracht wordt.

Containerhaven krijgt herkansing in Waalwijk

AANBESTEDING

Er komt een nieuwe aanbestedingsronde voor de aanleg van een containerhaven in Waalwijk. Een eerdere poging liep op niets uit. Geïnteresseerde bedrijven haakten toen allemaal af. Daarom heeft de gemeente nu een afgeslankt plan. Als alles volgens planning verloopt, wil het bestuur in de Brabantse stad medio volgend jaar duidelijk hebben wie het project gaat uitvoeren.

LOGISTIEK

Broekman neemt deel VLS over in Benelux

TOM VAN GURP

Broekman Logistics neemt voor een onbekend bedrag de afvul- en opslagactiviteiten over van de VLS-Group in België en Nederland. Hiermee wil het Rotterdamse bedrijf zijn positie in de Benelux versterken op het gebied van opslag, distributie en logistiek voor verpakte en speciale chemieën.

Deze acquisitie is de grootste in het bijna zestigjarig bestaan van het bedrijf, stelt de onderneming, zonder een overnamesom aan de koop te plakken. 'Het is een belangrijke mijlpaal voor Broekman Logistics', voegt topman Raymond Riemen er aan toe. 'Met het toevoegen van zo'n honderdvijftigduizend vierkante meter opslagruimte groeit ons portfolio voor overdekte opslag met 40%, terwijl ons medewerkersbestand ook aanzienlijk toeneemt.'

De VLS-Group is een Europese leverancier van geïntegreerde logistiek en toegevoegde-waarde-diensten voor de chemische industrie. Het is een dochter van de in Israël gevestigde Gadot Group, een van de marktleiders in dat land binnen de chemische distributie.

Alle warehousing-activiteiten in België en Nederland worden door Broekman overgenomen, maar de onderdelen in Duitsland van VLS en de tankopslag in Gent blijven buiten de overname.

'De afsplitsing van onze Belgische en Nederlandse warehousing-faciliteiten stelt ons in staat om te focussen op onze kernactiviteit', stelt VLS-topman Alain Poublon. 'Op deze manier stellen we verder een duurzame toekomst voor onze medewerkers en klanten veilig.'

Willem Jan van Amersfoort, algemeen directeur van de divisie Ware-

housing & Distribution van Broekman Logistics, gelooft dat er een 'sterke strategische samenhang tussen de twee bedrijven is', aangezien het klantenbestand, de warehousinglocaties en de activiteiten in het segment Value Added Logistics elkaar perfect aanvullen. 'Door de overname kunnen wij additionele diensten aanbieden, zoals afvullen en omzakken, waarvan onze partners profiteren.'

De VLS-groep heeft vijf filialen in Antwerpen en één in Rotterdam-Pernis, die onder de vlag van Broekman Logistics zullen komen en geïntegreerd worden in de divisie Warehousing & Distribution. Na de acquisitie beslaat het totale warehouse-areaal 445.000 vierkante meter en biedt het werk aan meer dan duizend medewerkers op 43 verschillende locaties in de wereld.

Born

'Deze overname stelt ons in staat om betere logistieke diensten aan te bieden op alle grote logistieke gateways van Europa: de haven van Rotterdam, Antwerpen en de regio Limburg', stelt Riemen.

Broekman heeft recent in het Limburgse Born ook een nieuw warehouse in gebruik genomen. Het gaat om een faciliteit van 17.500 vierkante meter. Deze wordt vooral gebruikt voor de opslag en technische bewerking van zowel constructie- en landbouwmachines als van de bijbehorende onderdelen.

De totale opslagcapaciteit van de magazijnen in Born bedraagt nu meer dan 77.500 vierkante meter, verdeeld over vier hallen. Ze liggen vlakbij de binnenvaarterminal in de Limburgse plaats. Het nieuwe warehouse wordt gebruikt voor producten van een nieuwe klant: het Canadese MacDon. Daarnaast is ruimte voor bestaande klanten, waaronder Kubota.

Logistieke tak CMA CGM**AKKOORD** Rederij en logistieke dienstverlener werken gezamenlijk strategisch

ROB MACKOR

Ceva Logistics neemt voor 105 miljoen dollar in contanten CMA CGM Log (CC Log) over van de Franse rederij. De top van beide bedrijven is dat overeengekomen als onderdeel van een serie afspraken om de banden aan te halen en eventuele overnamekandidaten voor Ceva buiten de deur te houden.

Daarin past ook de 'vooraankondiging' van een openbaar bod van CMA CGM op Ceva van dertig Zwitserse frank per aandeel. Dat is overigens alleen een formele stap, want eind oktober kondigde de rederij al aan uiterlijk op 30 november die vooraankondiging te zullen doen. De Fransen hebben al een niet-controlerend belang van 33% van Ceva in handen.

Free float

Verdere details zijn nog niet bekendgemaakt. Het prospectus wordt pas medio januari gepubliceerd, samen met een aanbeveling van de raad van bestuur van Ceva. Verder herhalen beide bedrijven nog eens dat ze de notering aan SIX Swiss Exchange in Zürich willen voortzetten en hopen op een aanzienlijke 'free float', het aantal aandelen dat via de beurs verhandelbaar is.

Beide ondernemingen wijzen er verder op dat een prijs van dertig frank een premie van 46% oplevert ten opzichte van de gemiddelde koers in de zestig dagen voor 1 oktober. Begin oktober bracht het Deense DSV een bod op Ceva uit van 27,75 frank. Dat werd later nog verhoogd tot dertig frank, maar na een paar dagen weer ingetrokken toen Ceva afhoudend op de Deense avances reageerde. DSV zag vervolgens helemaal af van verdere overnamepogingen, toen duidelijk werd dat



Een trein met containers van CMA CGM vanuit het Italiaanse Mortara naar Chengdu in China.

de Ceva-top een sterke voorkeur voor CMA CGM had.

Integratie

CC Log heeft eigen kantoren in 32 landen met zo'n 1.200 werknemers en samenwerkingsovereenkomsten in nog eens 26 landen. De groep verwacht dit jaar uit te komen op een omzet van 630 miljoen dollar en een brutowinst van zestien miljoen dollar. Overigens is de voorgenomen verkoop nog wel afhankelijk van goedkeuring door de autoriteiten en de uitkomsten van een boekenonderzoek.

De overname levert Ceva naar schatting 170.000 teu aan extra zeevracht-volume per jaar op. Daarmee

komt het doel van minstens een miljoen teu per jaar versneld in zicht. Ceva verwacht de kosten dankzij de integratie nog aanzienlijk te kunnen verlagen.

Vice-CEO

Een opmerkelijk onderdeel van het strategisch akkoord tussen beide logistieke dienstverleners is de benoeming van Nicolas Sartini tot chief operating officer (COO) van Ceva. Sartini is nu nog CEO van CMA CGM's Singaporese dochter-rederij APL. Daar is hij erin geslaagd om de resultaten aanmerkelijk op te schroeven. Dat wordt ongetwijfeld vanaf 1 januari ook zijn opdracht bij Ceva, waar hij nog maar een half stoeltje

WAREHOUSING



Zo gaat het nieuwe pand voor Konings-Zuivel eruit zien. Beeld: Bouwbedrijf v.d. Ven

WDP haalt via emissie 45 miljoen euro op voor verdere expansie

BART PALS

WDP geeft voor 45 miljoen euro nieuwe aandelen uit voor de financiering van drie logistiek vastgoedprojecten. Dat heeft de Belgische warehouse-specialist aan de financiële markten laten weten

De familie Jos De Pauw koopt zelf voor een bedrag van 11 miljoen nieuwe aandelen in, waardoor hun belang in het vastgoedbedrijf na de uitgifte niet verwatert maar met 25% even groot blijft.

Een van de drie vastgoedprojecten bevindt zich in het Brabantse Veghel. Daar werd de bestaande strategische FMCG-campus voor de Zwitserse expediteur Kuehne + Nagel

gefaseerd herontwikkeld naar een nieuw distributiecentrum van in totaal rond de vijftigduizend vierkante meter, gelegen aan de Kennedylaan en Marshallweg.

Deze herontwikkeling zorgde voor een verdere 'optimalisatie' van de bestaande grondoppervlakte van de magazijnen via de creatie van dertigduizend bijkomende palletplaatsen, stelt WDP in een toelichting. Voor Kuehne + Nagel is de locatie in Veghel het grootste logistieke filiaal in Nederland. Het is zelfs het grootste in Europa (inclusief de hoogbouw) als het gaat om opslag van droge voedingsmiddelen, voegt de logistiek vastgoedspecialist eraan toe. Ook werd de oppervlakte van het bestaande distributiecentrum in Tiel, dat ook is verhuurd aan Kue-

hne + Nagel op basis van een meerjarig contract, in oppervlakte verdubbeld tot zestigduizend vierkante meter. De nieuw ontwikkelde ruimte is al gedeeltelijk voorverhuurd aan de Zwitserse expediteur, laat WDP weten.

Konings-Zuivel

Ten slotte werd op het Prisma-bedrijvenpark in Bleiswijk een nieuwbouwproject begonnen voor het bedrijf Konings-Zuivel. De nieuwe klant huurt het pand, met een oppervlakte van achttien duizend vierkante meter, op basis van een termijncontract van tien jaar. Konings-Zuivel importeert zuivelproducten uit verschillende Europese landen en vermarkt deze weer in en om Nederland.

CGM over naar Ceva

plan uit, openbaar bod volgt in januari



Foto: CMA CGM

van de hoofdzetel verwijderd lijkt: behalve coo mag hij zich ook 'vice-CEO' mag noemen. CMA CGM heeft overigens een re-

kwam uit op 103 miljoen dollar, viereenhalf keer zoveel als de 23 miljoen uit het tweede kwartaal, maar nog geen derde van de 323 miljoen

Ceva krijgt na 1 januari Nicolas Sartini als 'vice chief executive officer'.

latief goed derde kwartaal achter de rug. Het containervervoer groeide in volume met 5,5% en licht hogere tarieven zorgden voor een omzetstijging van 6,3%. De nettowinst

die vorig jaar in het derde kwartaal werd verdiend. De sterk gestegen brandstofkosten bedierven dit jaar de feestvreugde. Per vervoerde teu was de Franse re-

derij, derde op de wereldranglijst, daar 55 dollar meer aan kwijt dan vorig jaar. CMA CGM kon die verhoging slechts gedeeltelijk doorberekenen via een nieuwe, en betwiste, Emergency Bunker Surcharge.

Italië

Ceva heeft een aanmerkelijk beroerder derde kwartaal achter de rug. De logistieke dienstverlener moest een onverwachte tegenvaller van 42 miljoen dollar in Italië melden als gevolg van het faillissement van een lokale partner. Daarvan is 26 miljoen dollar in het derde kwartaal afgeschreven. Of het daarbij blijft is niet duidelijk. Wel zegt het bedrijf dat een plan in gang is gezet om de problemen in Italië aan te pakken en op te lossen.

Mede door de verliezen viel het genormaliseerde bedrijfsresultaat (adjusted ebitda) van 55 miljoen dollar in het derde kwartaal 27 miljoen lager uit dan begroot. Over de eerste negen maanden bedraagt de achterstand acht miljoen dollar. Volgens Ceva zijn de verliezen geleden op twee Italiaanse contracten en als gevolg van een faillissement van een uitzendorganisatie. Om welk bedrijf het gaat en wat de samenhang met die twee contracten is, is niet duidelijk.

Streven

Ondanks de problemen in Italië blijft Ceva op de middellange termijn streven naar een bruto marge boven het marktgemiddelde van minimaal 4%. De voordelen van de nauwe samenwerking met CMA CGM zouden daar nog bij moeten komen.

De totale omzet van Ceva steeg in de eerste drie kwartalen van het jaar met 5% tot 5,5 miljard dollar. Ten opzichte van vorig jaar daalde het bruto resultaat met ruim 14% tot 148 miljoen dollar en de bruto marge van 3,4 tot 2,7%.

LUCHTVRACHT

Emirates SkyCargo bundelt meer op MAA

JOHN VERSLEIJEN

Emirates SkyCargo heeft vanaf deze maand nog eens vijf vrachtluchten in de week van Schiphol naar Maastricht Airport (MAA) verplaatst. Daarmee wordt de Limburgse regionale luchthaven het grootste vrachtknooppunt van de luchtvaartmaatschappij uit Dubai in Europa.

Eerder dit jaar werden al zes vrachtluchten in de week van Emirates overgeheveld naar MAA, waardoor het totaal aantal nu op elf lijndiensten uitkomt. Daarnaast zal dit aantal waarschijnlijk worden verhoogd naar dertien stuks gedurende het winterseizoen, stellen bronnen binnen de vrachtmaatschappij. Het gaat bij deze additionele vluchten om charterdiensten.

Emirates Skycargo zoekt zijn heil meer en meer op MAA doordat er een tekort aan slots is op Schiphol. Om een derde dagelijkse passagiersvlucht op de luchthaven mogelijk te maken, was Emirates gedwongen om vijf bestaande vrachtslots op te geven. Deze derde passagiersvlucht wordt uitgevoerd met een B777, met een bellycapaciteit van rond de 20 tot 25 ton. Bij de vrachtdiensten die vanaf deze

maand verkassen naar Maastricht Airport gaat het om bloemenvluchten uit de Keniase hoofdstad Nairobi. De vluchten zullen vanuit Maastricht Aachen Airport eerst terugkeren naar de thuisbasis Dubai met volumelading, meldt Emirates. Het gaat daarbij om vrachtzendingen die qua gewicht slechts 70% van de payload van het vrachtvliegtuig beslaan. De freighters hebben daarvoor geen probleem om gebruik te moeten maken van de korte start- en landingsbaan (2.750 meter) van de Limburgse luchthaven voor de zes uur durende vlucht naar Dubai.

Emirates maakt op Maastricht Airport gebruik van de eigen B777 en een gehuurde B747-400F van Silkway.

Quito

De vrachtmaatschappij uit de Golfregio houdt nog vijf vrachtluchten in de week op Schiphol, waar die worden afgehandeld door dochterbedrijf Dnata. Bij deze laatste vluchten gaat het ook voor de inkomende vluchten om bloemenvluchten, uit het Zuid-Amerikaanse Quito.

Emirates SkyCargo voert verder in Europa nog eens zes vrachtluchten in de week uit op het Duitse Frankfurt Airport.



Emirates vliegt vanaf deze maand elf keer in de week op Maastricht Airport. Foto: Emirates

WEGVERVOER



Forel Logistiek was subcontractor van Van Duuren in Vianen. Foto: Van Duuren

Van Duuren verwerft activiteiten en personeel van Forel Logistiek

Logistiek dienstverlener Van Duuren (Vianen) neemt vanaf begin volgend jaar alle activiteiten, medewerkers en directeur-eigenaar Arie Smit van Forel Logistiek BV over. Een overnameprijs is door de twee partijen niet bekendgemaakt.

Beide ondernemingen werken al jaren intensief samen en over een overname werd al enige tijd gespeculeerd onder marktkenner.

Forel houdt zich als onderaannemer bezig met de loodsactiviteiten van Van Duuren, het laden en lossen van internationale lijndiensten en met het afleveren van goederen voor de distributie binnen Nederland.

Met de overname komen er twaalf

nieuwe loodsmedewerkers in dienst bij Van Duuren en wordt de transportvloot uitgebreid met twintig auto's inclusief chauffeurs.

Directeur Jeroen van Duuren zegt dat het gelijknamige bedrijf met het binnenhalen van Forel de eigen logistieke organisatie versterkt en de kwaliteit van de dienstverlening. 'Ik zie deze stap als een logische uitbreiding en een opstap naar een verdere professionalisering van ons bedrijf.'

Continuïteit

De banden tussen Van Duuren en Arie Smit, oprichter en eigenaar van Forel Logistiek, gaan al meer dan vijftig jaar terug. Smit werkte zelf langdurig voor Van Duuren voordat hij zijn eigen onderneming begon,

zegt hij in een toelichting op de overname. 'Ik ben inmiddels op een leeftijd dat ik na moet gaan denken over de continuïteit van Forel Logistiek. Ik wil graag nog een tijd doorwerken, maar wil mijn medewerkers ook zekerheid bieden voor de toekomst, ook als ik op termijn de organisatie verlaat.'

Volgens Jeroen van Duuren is de integratie van de twee familiebedrijven geen probleem. 'In de kernwaarden zijn er grote overeenkomsten tussen beide ondernemingen. Onze intentie is dan ook om de activiteiten van Forel Logistiek gewoon voort te zetten zonder al te grote veranderingen. Zo blijft Arie Smit ook de komende anderhalf jaar gewoon verantwoordelijk voor de gehele operatie.' **TVG**

Luchtvracht heeft de gele hesjes al in de achterbak



BOODSCHAP Vrachtvluchten op Schiphol geven weinig overlast maar zijn goed voor 20% van de werkgelegenheid

JOHN VERSLEIJEN

De Nederlandse luchtvrachtsector zal het komende halfjaar nog niet in gele hesjes het Binnenhof gaan bestormen, maar eist in de nieuwe luchtvaartnota 2020-2050 wel een apart hoofdstuk op met een duidelijke beleidsvisie voor de eigen branche. 'Een harde lobby voor een heldere plek, want wij hebben die gele hesjes wel al in de achterbak liggen.'

Zo vatte een expediteur de boodschap aan de nationale politiek samen, op het vierde Luchtvrachtcongres van *Nieuwsblad Transport* in Hoofddorp.

Naast de roep om een duidelijke overheidsvisie uit Den Haag voor de luchtvrachtsector op Schiphol en het kleinere Maastricht Airport – 'Cora van Nieuwenhuizen kijkt niet verder dan haar tenen' – gaven sommige sprekers de toehoorders ook wat huiswerk mee voor de komende tijd. Want de branche kampt niet al-

leen met een 'imagoprobleem' in Den Haag, maar ook met politici in de Tweede Kamer en beleidsambtenaren op het ministerie van Infrastructuur die een 'nijpend gebrek aan kennis' hebben over wat er precies in deze niche-markt gebeurt en wat het economisch belang van de sector werkelijk is voor de BV Nederland, stelde beleidsadviseur Rogier Spoel van verladersvereniging Evofenedex. 'Er vliegen bijvoorbeeld al lang geen oude lawaaiige vrachtvliegtuigen meer rond. De vrachtvliegtuigen zijn zelfs moderner dan de meeste passagiersvliegtuigen op Schiphol, terwijl het economisch belang van de sector gewoon wordt onderschat. Die leveren per vrachtvlucht aanzienlijk meer op dan de zoveelste vakantievlucht naar Malaga.' Dat zijn argumenten die beter over het voetlicht gebracht moeten worden in Den Haag, onderstreepte Spoel. 'Wij hebben echter meer data nodig. Hoe zit het precies met de beladingsgraad en wat voor waarde voe-

gen de vluchten precies toe aan de marktplaats Schiphol? Die data is key. Als wij die gegevens hebben, gaan we daarmee Den Haag platlopen.'

Dat de economische betekenis van de Nederlandse luchtvrachtsector flink moet worden uitgevent, vindt ook onderzoeker Floris de Haan van de Rotterdamse Erasmus Universiteit. Hij wees er in die context op dat de vrachtsector met amper een aandeel van 3,5% in het totaal aantal vluchten op Schiphol, rond de 20% van de toegevoegde waarde van de luchthaven aan de BV Nederland levert. 'Die boodschap moeten wij in Den Haag laten horen', aldus De Haan, die voor de Nederlandse luchtvrachtkoepel ACN momenteel een nieuw onderzoek is begonnen naar het belang van de sector voor de Nederlandse economie.

Local rule

Consensus was er tijdens het congres ook voor een snelle invoering door de minister van een local rule

op Schiphol, waardoor bijvoorbeeld vanwege weersomstandigheden niet benutte slots voor een kwart toevallen aan de vrachtmaatschappijen. 'Dat richtsnoer moet worden ingevoerd', onderstreepte directeur Maarten van As van ACN en wees er daarbij op dat de sector op Schiphol dit jaar al zo'n 10% aan vrachtvluchten heeft ingeleverd door het capaciteitstekort op de nationale luchthaven. Hij wees er daarbij tevens op dat steeds meer luchtvaartmaatschappijen door de schaarste aan vluchten vrachtslots inruilen voor passagiersvluchten, 'wat Schiphol als internationaal vrachtknooppunt uiteindelijk minder aantrekkelijk maakt'. De local rule zou naar schatting rond de 3.000 tot 3.500 extra vluchten per jaar kunnen opleveren. Dat zou neerkomen op een extra pool aan vrachtvluchten van 750 tot 875. 'Elke sneeuwval zal dan ook met gejuich worden ontvangen in de vrachtsector is dan ook een grap die de ronde doet bij onze afdeling', zei Schiphol-directeur Aviation Maaïke van

der Windt van Schiphol.

Naast de komst van de local rule op de vluchtvaartjurist Frans Vreede, het idee om voor de toekomst als onderdeel van de capaciteitsdeclaratie van Schiphol een apart percentage aan vrachtvluchten voor de sector te reserveren. 'Juridisch kan dat onderscheid worden gemaakt en je discrimineert daarmee niemand. Het is gewoon een kwestie van willen. Je kunt je dus niet verschuilen achter een concurrentie-aspect', zei hij. Het aandeel vrachtvluchten op het totaal aantal vliegbewegingen van Schiphol zou dan van de huidige 3,5% naar 4 of zelfs 5% kunnen worden opgekrikt, aldus Vreede.

De luchtvrachtjurist kreeg bij zijn pleidooi voor een pool aan vrachtvluchten steun van logistiek manager Bernard Piet van veilingbedrijf FloraHolland, dat jaarlijks Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse bloemen met een waarde van 800 miljoen euro laat overvliegen op freighters naar Schiphol. Piet mikt op een vrachtpool van 4%. Ook Ro-



Luchtvrachtjurist Frans Vreede vond dat een aparte pool voor vrachtluchten op Schiphol juridisch kan. 'Het is gewoon een kwestie van willen.' Foto's: Ries van Wendel de Joode



Directeur Aviation Maaïke van der Windt van Schiphol Group zet tot 2020 in op behoud van het vrachtvolume ondanks het verlies aan vrachtluchten op de mainport. Belly-capaciteit moet daarbij helpen.

gier Spoel vond een quatum een goed idee. 'Ik hoor dat het niet zou mogen, maar waar staat dat dan? Niemand heeft het bij mijn weten onderzocht. Het is wat de Engelsen zeggen 'untested waters'. Er is wel politiek lef nodig, zei hij. 'Maar mijns inziens is er geen sprake van concurrentie tussen passagiers- en vrachtluchten. Dus kan het. Daar moeten wij ons dan ook hard voor maken in de gesprekken met Den Haag.'

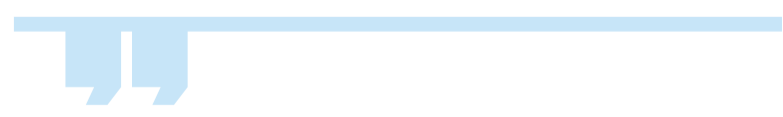
Bernard Piet wees er verder op dat de grootste bloemenveiling van de wereld sterk afhankelijk is van de rechtstreekse bloemenluchten op Schiphol, maar dat de effecten ook elders in de perishable-sector, zoals de fruit- en groentehandel zullen worden gevoeld. 'In totaal is die sector goed voor bijna tweehonderdduizend banen in Nederland', zei hij. Volgens Piet wordt door het dalend aantal vrachtluchten op Schiphol nog maar 30% tot 40% van de bloemenimport in Aalsmeer via de nabijgelegen mainport aangevoerd. Dat was tot voor kort 60%. Het gaat dus hard en dat is toch een reden tot zorg.' Een ander probleem voor Piet zijn

de langere doorlooptijden nu een groter deel van de bloemenimport noodgedwongen over de weg moet worden aangevoerd vanaf luchthavens als Luik, Brussel en Maastricht. 'Normaal heb je twee uur na landing op Schiphol de bloemen. Dat duurt nu aanmerkelijk langer.' Daarnaast zijn er de extra afhandlings- en vervoerskosten, 'terwijl het ook steeds moeilijker is om voldoende chauffeurs te vinden.'

Boosdoener

De grote boosdoener op het luchtvrachtcongres was naast een veel te passieve overheid de groeiende groep budget airlines, die de laatste jaren de beschikbare ruimte op Schiphol voor de vrachtmaatschappijen hebben weggekaapt. 'Ze duwen de vrachtsector eigenlijk weg', constateerde Piet. Een expediteur in de zaal vond dat Schiphol deze prijsvechters maar naar andere oorden moest verbannen of de komst van deze maatschappijen moest ontmoedigen via hogere landingsgelden. Die suggestie kon rekenen op een warm applaus vanuit de zaal. Zo simpel is dat niet, reageerde

Maaïke van der Windt van de Schiphol Groep. 'Wij mogen niemand weigeren. Als luchthaven zijn wij economisch gereguleerd. De Schiphol Groep is als beheerder dan ook heel beperkt om wat te doen.' Van der Windt wees er verder op dat de luchthaven met het tekort aan vrachtslots zeker tot het jaar 2020 inzet op consolidatie van de bestaande vrachtpositie door meer gebruik te maken van de beschikbare belly-capaciteit. Als voorbeeld



Minister Cora van Nieuwenhuizen kijkt niet verder dan haar tenen.

haalde zij de Britse luchthaven London Heathrow aan, die bijna hetzelfde vrachtvolume, 1,7 miljoen ton, als Schiphol overslaat, maar daar nauwelijks freighters voor gebruikt. Rond 94% van de vracht op de Britse mainport wordt vervoerd aan boord van passagiersvliegtuigen, aldus Van der Windt.

Het aandeel van de bellycapaciteit in de vrachtaanvoer op Schiphol ligt op 40%. Er is dan ook volgens de Schiphol-manager ruimte voor groei in dat segment. De vervoerscijfers van Schiphol over de eerste tien maanden van dit jaar laten ook al een shift zien naar meer vrachtvervoer op de passagiersvliegtuigen. Dat verklaart ook dat de volumedaling (6%) op de luchthaven veel lager uitviel dan het aantal vrachtluchten (-10%).

De vrachtmarkt moet zich verder volgens Van der Windt realiseren 'dat we tegen onze capaciteitsgrenzen zijn aangelopen en er nu stevast keuzes moeten worden gemaakt. Dat betekent voor ons als Schiphol optimaliseren van de belangrijke vrachtstromen, bloemen, farmaceutica, hightech en e-com-

merce. Die stromen zijn goed voor rond de 80% van het aanbod.' Voor de periode na 2020 voorziet Van der Windt wel enige verbetering met gematigde volumegroei. Directeur Jos Roeven van Maastricht Aachen Airport (MAA) wees er met trots op dat zijn luchthaven nu al een nationale rol vervult als 'overflow' voor het volle Schiphol en hij hoopt dat via 'een gezamenlijke visie en meer regie uit Den Haag' de gehele luchthavencapaciteit van Nederland beter zal worden benut. 'Londen heeft vijf luchthavens en is qua omvang te vergelijken met Nederland. Iedere luchthaven heeft daar een rol. London-Stansted doet daar de vrachtluchten, Gatwick de vakantiesvluchten en Luton de prijsvechters. Daar kunnen wij als Nederland best wat van leren. Ik ben er dan ook een groot voorstander van dat de overheid in de komende luchtvaartnota hier meer aandacht aan gaat besteden.' Als het enige 'binnenlandse alternatief' kan MAA rond de 12% van het vrachtvolume van Schiphol aan, zei Roeven verder. Daarvan is bijna helft het afgelopen jaar al naar Limburg verhuisd.

Scandinavië is op het gebied van innovatie een voorloper in Europa. Dat laten de experimenten met autonoom varen in Finland en Noorwegen zien. Voor de Rotterdamse haven blijven de Noordse landen vooral een traditionele markt. Zo is de Zweedse (papier-) terminal van SCA al een halve eeuw een begrip in de Rotterdamse haven. Nieuw maar minder positief is de groeiende criminaliteit in het Scandinavisch beroeps-goederenvervoer, vooral op de Zweedse wegen, klagen Nederlandse transporteurs.

Hoe dikker de sneeuw

PAUL JUMELET

Ook al is het in Scandinavië nu tijd voor donkere lichten, winterbanden en sneeuwkettingen, gespecialiseerde Nederlandse wegvervoerders zien de zon er weer schijnen. Wel een zorg: de toenemende criminaliteit, met name in Zweden.



Wanneer de winter in Scandinavië op zijn izigst is, doet Marco van Dijken, directeur van Van Dijken Transport uit Veendam, de beste zaken. 'Als de weersomstandigheden in de winter strenger worden, zie je veel van onze Oost-Europese vrienden afhaken. Dat levert ons vanaf november een groter ladingaanbod op, waardoor ook de tarieven wat omhoog kunnen.' Hoewel Van Dijken ook zonder hulp van moeder natuur de wagens nu aardig gevuld krijgt. 'Het is tijdens de economische malaise wel anders geweest. Verladings gingen toen op zoek naar alternatieven, maar je ziet ze de laatste drie jaar weer terugkeren naar de oer-Hollandse school. De familiebedrijven in de transportsector worden weer populairder.' Van Dijkens tevredenheid geldt vooral voor de vrachtwagens die náár Scandinavië rijden. 'Het verschil tussen heen en retour is schrijnend. De Scandinaviërs hebben een inkoopconomie, 90 procent van hun consumentenproducten kopen ze op het Europese continent. Tegelijkertijd zijn hun eigen salarissen dermate hoog, vooral in Noorwegen, dat andere landen er niet zo snel goederen kopen. Er gaat veel tijd en moeite in zitten om de wagens retour toch goed gevuld te krijgen.' Geconditioneerd transporteur JP Vis & Zn uit Kwintshoek heeft in het Zweden-vervoer zeer trouwe klanten: het levert groenten, fruit, bloemen en planten aan de

Zweedse supermarktketen ICA en brengt al veertig jaar lang Scania-onderdelen vanuit Zweden naar Zwolle. Toch waren de crisisjaren ook voor het Kwintshoekse bedrijf geen vetpot, zegt directeur Jan Vis. 'Met de heenvrachten bleef het altijd goed gaan, de mensen bleven natuurlijk eten, maar de retourvrachten kwamen wel een beetje op hun gat te liggen. Nu het weer beter gaat, hebben we drie keer zoveel retourvracht als in de mindere jaren.'

DKJ Transport, een bedrijf uit Alblasterdam dat vooral actief is in de bevoorrading van de olie- en gasindustrie in Noorwegen, spreekt van een 'gevecht' om stukgoed op de retourritten. Ben van der Kuyl, mede-eigenaar van DKJ Transport: 'Vooral Oslo is stuk gereden door de Oostblokkers. Toch weten we ons graantje wel mee te pikken.'

Van der Kuyl ziet de concurrentie in de wintermaanden net als Van Dijken wat minder fel worden. 'Er zijn vervoerders die in de zomermaanden met eigen wagens naar Noorwegen rijden, maar in de winter ons inschakelen.' Het betreft onder meer specialisten in zwaar transport voor wie de besneeuwde, gladde wegen in de winter een groot risico vormen. Andere vervoerders schrikken terug voor de hoge kosten van het rijden in de winter.

De zeven sneeuwkettingen die de bestuurder van een trekker met oplegger op de Noorse winterwegen bij zich moet hebben en de winterbanden die vijf millimeter profieldiepte moeten hebben, vormen een behoorlijk ingrijpende kostenpost, zeggen Van Dijken en Van

uw, hoe voller de wagen



Winters weer op de snelweg bij Umea in Zweden. Foto: Shutterstock

der Kuyl. 'En niemand kan zich eraan onttrekken', zegt Van der Kuyl. 'De Noren controleren er echt streng op.' Van Dijken en DKJ behoren tot de vervoerders die met hun wagens tot in het noordelijkste deel van Noorwegen komen, de Noordkaap. Voor de chauffeurs betekent het vanaf Oslo nog een reis van twee weken, waarna ze op de bestemming een temperatuur tot 40 à 50 graden onder nul moeten trotseren. 'Ice Road Truckers-achtig werk', noemt Van Dijken het. 'We brengen er alle stukgoed naartoe die je kunt bedenken, van boeken en zitbanken tot doodskisten.' De chauffeurs zelf keren gelukkig steeds levend terug van hun, zoals Van der Kuyl het noemt, 'echt gevaarlijke werk'.

Een gevaar van een heel andere orde is de criminaliteit die in met name Zweden steeds meer de kop opsteekt. 'Het beeld dat we continu door een land vol mooie natuur en zonder problemen rijden, klopt niet meer', zegt Luuk ter Bruggen, transportplanner internationaal wegtransport van HST Groep uit Enschede. 'Er wordt tegenwoordig zelfs in de zeilen gesneden terwijl de chauffeur in de wagen ligt te slapen. We hebben echt grote behoefte aan bewaakte parkeerplaatsen, en ik weet zeker dat veel collega-bedrijven er hetzelfde over denken. Momenteel heeft Zweden nauwelijks dergelijke parkeerplaatsen. Degene die geopend werden, werden al snel weer opgedoekt.'

JP Vis & Zn merkt eveneens dat de veiligheid een stuk minder is geworden en lost zijn lading in Zweden altijd zo snel mogelijk. Vis: 'Ik heb in het verleden zelf gereden en deed vaak niet eens mijn wagen op slot als ik een

hapje ging eten. Nu moet je je cabine al op slot doen als je de achterklep open gaat maken. In een paar seconden kan je portemonnee uit je cabine zijn gegrist.' In Noorwegen daarentegen valt het volgens Van der Kuyl wel mee met de criminaliteit.

De vervoerders proberen zoveel mogelijk te beantwoorden aan de milieu-eisen in de Scandinavische landen, die strenger zijn dan waar dan ook. 'Je wagenpark moet de schoonst mogelijke samenstelling hebben', zegt Van Dijken, '98 procent van onze wagens die die kant opgaan,



Oslo is nu al gek op elektrische personenauto's.

zijn Euro 6. Op het gebied van bijvoorbeeld elektrisch rijden en waterstof zijn er nog geen opties die mij kunnen overtuigen, maar ongetwijfeld zal het vrachtvervoer daar in de toekomst mee te maken krijgen. Oslo is nu al gek op elektrische personenauto's.'

Vis bespaart wel flink wat kilometers met een LZV-oplossing. 'Drie trailers per dag die in Zweden van de ferry komen, worden door andere trekkers met een vangmuilkoppeling naar hun bestemming gebracht. Dat betekent 1200 kilometer lang besparen op een chauffeur en brandstof, en dat voor vijftien tot achttien trailers per week.'

Harrie Metting, planner van Transnordic Transport in Winschoten, kijkt wel een beetje met een bezorgde blik naar dalende olieprijsen. 'Wij vervoeren veel voor de offshore, van onderdelen voor boortorens tot voedingsmiddelen voor bemanningen. Maar wanneer de olieprijsen erg laag zijn, doen oliemaatschappijen minder investeringen en merken wij dat meteen.'

Maar volgens Van der Kuyl ziet de nabije toekomst voor deze branche er rooskleurig uit. 'Een klant van ons uit de olie- en gasindustrie vertelde me dat die sector de komende jaren in de lift zal zitten. De alternatieve energiebronnen zijn weliswaar in opkomst, maar aan de traditionele brandstoffen hebben we de komende tien jaar nog werk genoeg.'

DKJ Transport staat zelf op het punt te verhuizen naar een nieuw pand met meer loodsruimte in Dordrecht. 'We hebben een goed jaar gedraaid', zegt Van der Kuyl. 'Bij alle vervoerders zijn de tarieven omhoog gegaan. Dat kon ook niet veel anders vanwege de kostenstijgingen, zoals die van de Maut, maar ook de bereidheid bij verladers om wat meer te betalen is toegenomen. Wat dat betreft is de tendens echt anders dan enkele jaren geleden. Verladers hebben zelf weer wat meer te besteden en kijken niet alleen meer naar wat het goedkoopste is. Gelukkig maar, want met een uitschuifbare semi-dieplader een grote vracht vervoeren door de Noorse sneeuw is iets anders dan koekjes naar een Duitse supermarkt rijden.'

FRANK DE KRUIF

Al ruim een halve eeuw beschikt de haven van Rotterdam over een 'Zweedse terminal'. Het vertrek van de ECT Home uit de Eemhaven stelde SCA in staat uit te breiden en zich voor nog eens dertig jaar aan Rotterdam te committeren.

Zweedse terminal breidt flink uit

Te midden van stapels containers en grote opslagloodsen heeft het interieur van het kantoor op het terrein van SCA een groene uitstraling. Eén wand van de directiekamer wordt geheel in beslag genomen door een foto van het product waar het bij de 'Zweedse terminal' om draait. De afbeelding van de naaldbomen onderstreept de status van SCA als grootste particuliere eigenaar van bossen in Europa.

SCA is producent van papier in al zijn verschijningsvormen, van pulp voor tissues tot de rollen waarop kranten en tijdschriften worden gedrukt. Omdat andere industrie in Noord- en Midden-Zweden schaars is, zag het concern zich al snel genoodzaakt om de logistiek in eigen hand te nemen. In 1967, vorig jaar precies vijftig jaar geleden, leidde dat tot de vestiging van een eigen terminal in Rotterdam, om zo de connectie met deep-sea-bestemmingen voor de export en snelle distributie naar klanten in het Europese achterland te garanderen. Nog steeds is dat in de kern het bestaansrecht van de Rotterdam Terminal van SCA Logistics, vertelt managing director Roelf Buist. Eigen lading heeft nog altijd het grootste aandeel in de overslag, maar die voor de derde is in de loop der jaren gegroeid tot net iets minder dan de helft. 'Ruwweg zitten de schepen van Zweden naar hier vol met eigen producten, en terug met lading van en voor anderen.'

Behalve over eigen terminals beschikt SCA ook over eigen schepen (eigendom en gecharterd). Met ro/ro-schepen, breakbulk-schepen en containerfeeders onderhoudt het bedrijf verbindingen met Zweedse bestemmingen. Voorts is er een samenwerking met Samskip-dochter Nor Lines in een wekelijkse dienst op de Noorse kust (tot aan de noordelijkste haven Ham-

merfest). Aldus profileert de Rotterdamse terminal zich als 'Scandinavische hub' voor verkeer van en naar Noordwest-Europa.

Daarnaast heeft de terminal een sterke positie ontwikkeld in de op-, overslag en distributie voor Amerikaanse producenten van forest products. Een belangrijke verbinding met de Zuidoostkust van de VS is de G2 Ocean Atlantic Service.

Containerisatie

Om de hubfunctie waar te maken was het van belang om de groeimogelijkheden voor langere termijn veilig te stellen. Sinds Interforest, zoals de terminal destijds heette, in 1994 besloot in het containervervoer te stappen en dat ook derden aan te bieden, is het aandeel daarvan fors toegenomen, zegt Buist. Ook in het segment forest products schrijft de containerisatie voort. 'Breakbulk zal altijd blijven, maar er gaat steeds meer in containers. De supply chain voor forest products wordt steeds efficiënter, er is steeds meer samenwerking met andere partijen in de keten. De ontwikkeling van het shortseanetwerk in Europa stelt ons in staat om in toenemende mate containers direct aan ontvangers te leveren. Anders dan bij andere overslagterminals is expeditie een groot deel van ons werk. Klanten herbezinnen zich op kerntaken en laten logistieke functies over, met name in planning en voorraadbeheer. Traditionele op- en overslag en forwarding-activiteiten zijn ongeveer fifty-fifty in onze omzet.'

Dat neemt niet weg dat extra fysieke ruimte wenselijk is om de groeiende stroom containers op te vangen. Het vertrek van de ECT Home bood de mogelijkheid om een stuk van het aangrenzende terrein over te nemen, bestaande uit 200 meter kade (één extra ligplaats) en 3 hectare stackruimte. Het was geen grote operatie: 'Fei-



telijk hebben we alleen het hek een stuk opgeschoven. We hebben wel moeten investeren: het terrein was op, ECT had daar natuurlijk niets meer aan gedaan de laatste jaren. De hele terreinverharding is vernieuwd.'

Huur tot 2049

Het was ook een moment om in de relatie met het Havenbedrijf de puntjes op de i te zetten. 'We hebben van de gelegenheid gebruikgemaakt om het huurcontract te



Schaal is nu eenmaal steeds belangrijker in de logistiek.

verlengen. Het oude liep nog maar twee of drie jaar, maar nu hebben we de oude afspraken omgezet naar nieuwe afspraken die tot 2049 zijn vastgelegd. Dat betekent dat we voor langere tijd gecommitteerd zijn aan deze terminal.'

Dat is de belangrijkste winst van de uitbreiding, zegt Buist: urgent was die niet, wel noodzakelijk voor de lange termijn. 'Als bedrijf wil je altijd mogelijkheden hebben om te groeien. Dat vooruitzicht ontbrak ons een beetje. In logistiek is schaal nu eenmaal steeds belangrijker, daar kunnen we nu stappen zetten.'

HAVENDEBAT ROTTERDAM

12 DECEMBER 2018

LANTARENVENSTER ROTTERDAM



Ieder jaar komt de Rotterdamse havengemeenschap bij elkaar bij het Havendebat Rotterdam. Tijdens deze bijeenkomst worden actuele kwesties aan de kaak gesteld en gaan betrokkenen met elkaar in debat onder leiding van Rens de Jong (BNR). Deze keer staat de aanhoudende hoogconjunctuur centraal.

events.nieuwsbladtransport.nl





SCA verwacht te groeien in eigen lading, en ook in het vervoer voor derden.
Foto's: SCA

Verwacht SCA die groei in eigen lading, of juist voor derden? Buist: 'Het is een combinatie. We voorzien een groei in de eigen producten, met name pulp. SCA heeft dit jaar bijna 1 miljard euro geïnvesteerd in een nieuwe fabriek in Zweden. Daarvan is een groot deel voor de afzetmarkt in Europa, plus een deel voor de export naar China, die via Rotterdam loopt. Want dat is de meest efficiënte route: in breakbulk naar Rotterdam en vervolgens in containers naar China. Daar neemt de welvaart toe, en daarmee de verkoop van toiletpapier, papieren zakdoekjes, en dergelijke, waarvan cellulose de grondstof is.'

Maar ook het containervervoer voor derden zit in de lift. Troef daarbij is de ligging van SCA aan dezelfde haven als Rotterdam Shortsea Terminal (RST) en de nabijheid van het Rail Service Center (RSC). De partijen zijn verbonden door een interne baan, waarvan de realisatie heel wat minder voeten in aarde heeft gehad dan die op de Maasvlakte. 'Voorheen had ECT de infrastructuur onder beheer, waarbij wij een soort recht van overpad hadden. In de herverkaveling is de transportroute in een coöperatie geplaatst van de grote gebruikers van de City-terminals. Daardoor zijn wij goed verbonden met RST, RSC en de empty depots.'

Met de toenemende druk op de vervoerscapaciteit op de weg is de uitgangspositie goed, stelt Buist. 'De verhalen over het tekort aan truckers zetten iedereen aan het denken. Iedereen is op zoek naar voldoende opties om de distributie te garanderen. Shortsea en rail zijn goede oplossingen en samen met onze burens zijn wij daarin uitstekend gepositioneerd.'





Weekly sailings to/from Rotterdam to Esbjerg and the West coast of Norway

- Ro-ro
- Containers
- Breakbulk
- Project cargo

Sea-Cargo Rotterdam
+31 10 49 49 542
rotterdam@sea-cargo.nl
www.sea-cargo.com

INDUSTRIAL SHIPPING

LINER SERVICES

AGENCY SERVICES

WAREHOUSE & TERMINALS

LOGISTICS

FITTE MEDEWERKERS HOUDEN PLEZIER IN HUN WERK!

Fitte medewerkers maken jouw onderneming nóg gezonder en plezieriger om bij te werken. Samen met je mensen maak je de beste keuzes over hoe zij dat veilig, gezond en met plezier kunnen doen. De inzetbaarheidscheck helpt je hierbij. Die geeft jouw medewerkers niet alleen inzicht in hun gezondheid en inzetbaarheid, maar ook adviezen hoe die te verbeteren. Kijk voor meer informatie op:

hoewasjouwdagvandaag.nl

Noren autonoom op voorsprong

ROB MACKOR

Scandinavische landen, en met name Noorwegen, lopen voorop in het onderzoek naar onbemand varen. Twee veerboten zijn al een keer op experimentele basis uit zichzelf van de ene naar de andere haven gevaren. Het eerste schip dat continu autonoom gaat varen, is ook al in aanbouw.



De veerboot 'Folgefonn' van Wärtsilä en de 'Falco' van Rolls-Royce Marine.



Zoals dat wel vaker gaat met grensverleggende technieken, claimen twee partijen de eer de primeur te hebben, in dit geval de eerste succesvolle proefvaart met een groot zelfsturend schip. Het Finse Wärtsilä kwam vorige week met een persbericht waarin het deze wereldprimeur vol trots meldde. Rolls-Royce Marine volgde begin deze week met een soortgelijke aankondiging. De Britse groep heeft het nieuws zelfs prominent op zijn landing page gezet.

In beide gevallen ging het op het eerste gezicht om niet al te voor de hand liggende kandidaten, namelijk twee veerboten die al behoorlijk op leeftijd zijn. Wärtsilä hing de twintig jaar oude en 78 meter lange Noorse veerboot 'Folgefonn', die 76 personenauto's en 300 passagiers kan vervoeren, vol met sensoren en geavanceerde navigatieapparatuur. Daarmee maakte het schip zijn vaste rondje van een kleine tien kilometer tussen de Zuid-Noorse kustplaatsjes Jektevik, Nord Huglo en Hodnanes, maar dan zonder menselijke tussenkomst. De 'Folgefonn', vernoemd naar het nationale gletsjerpark Folgefonna in de buurt, mag dan al twee decennia oud zijn, toch is het schip state-of-the-art. Vier jaar geleden is de voortstuwing omgebouwd van diesel naar hybride diesel/elektrisch en een jaar geleden is een draadloos oplaadsysteem geïnstalleerd. Volgens het Noorse onderzoekscentrum Marine CleanTech was het daarmee 's werelds eerste commercieel varende schip met een dergelijk systeem.

Bij de onbemande testvaart hoefde de operator volgens Wärtsilä alleen nog maar het commando 'Vaar' te geven. Vervolgens manoeuvreerde de 'Folgefonn' van rederij Norled de haven uit, voer naar de volgende haven, vond zijn weg naar de terminal en legde daar ten slotte zelf aan, zonder dat daar enige menselijke tussenkomst aan te pas kwam. 'Het was indrukwekkend', zei Nils Haktor Bua van de Norwegian Maritime Authority (NMA), die toezicht op de proef hield.

Vierhonderd uur testen

De Rolls-Royce-proef werd uitgevoerd in Finland. De 54 meter lange 'Falco' van veerbootrederij Finferries legde de ongeveer dertig kilometer lange route tussen Parainen en Nauvo in de archipel ten zuiden van Turku eveneens op eigen kracht af. Dat wil zeggen, de heenreis voer de 'Falco' in autonome modus, de terugreis werd begeleid vanuit een controlekamer in Turku op zo'n vijftig kilometer afstand.

Aan die eerste autonome overtocht ging meer dan vierhonderd uur testen vooraf. Volgens Finferries werd ook het door Rolls-Royce ontwikkelde automatische afmeersysteem met succes getest. Rolls-Royce Marine,

dat overigens wordt overgenomen door het Noorse Kongsberg, stelt dat de test bewijst 'dat het autonome schip niet langer alleen een concept is, maar iets dat de scheepvaart zoals wij die nu kennen, zal transformeren'.

De 'Falco' vaart al 25 jaar voor Finferries. De rederij onderhoudt zo'n veertig veerdiensten en vervoert jaarlijks ongeveer vijf miljoen auto's en tien miljoen passagiers. Net als 'Folgefonn'-eigenaar Norled zwijgt Finferries overigens in alle talen over de vraag of en in welke vorm de proefvaart een vervolg krijgt. Maar de keus voor beide veerbootoperators is verre van toevallig. Beide opereren immers met een omvangrijke vloot op vaste trajecten in relatief beschut water. Het lijkt dan ook voor de hand te liggen dat de proef na evaluatie van alle testresultaten op afzienbare termijn een grootschaliger vervolg zal krijgen.

De overname van Rolls-Royce Marine door Kongsberg, die waarschijnlijk in het eerste kwartaal van 2019 zijn beslag zal krijgen, past wonderwel in de Noorse ambitie om als eerste land ter wereld onbemande schepen commercieel in te zetten. De groep heeft de afgelopen jaren naar schatting honderd miljoen pond in autonoom varen geïnvesteerd, maar wordt nu wegens aanhoudende verliezen door de RR Holdings aan Kongsberg verkocht.

Die is ook de leverancier van alle belangrijke navigatie- en voortstuwingssystemen voor de 'Yara Birkeland', het eerste schip dat speciaal is ontworpen om onbemand en autonoom te gaan varen. Dat wordt een containerschip van 120 teu, dat gaat varen op vaste routes tussen de kunstmestfabriek van Yara in Porsgrunn en de havens van Brevik en Larvik. Het schip is al in aanbouw op een werf in Brevik van de Noorse Vard-groep, die weer onderdeel is van het Italiaanse Fincantieri. De romp wordt overigens door een werf van Vard in Roemenië gebouwd.

Ook de belading van het schip aan de kade in Porsgrunn wordt volledig geautomatiseerd. Daarvoor mag het Zweedse Kalmar, onderdeel van het Finse Cargotec, alle hard- en software leveren. Dat omvat onder meer automatische straddle carriers (FastCharge AutoStrads), die volgens Yara ook over de openbare weg gaan rijden. De bouwsom van het schip zelf bedraagt ongeveer 250 miljoen Noorse kroon (24 miljoen euro), waarvan iets meer dan de helft op tafel wordt gelegd door de Noorse overheid. Niet voor niets was de Noorse premier Erna Solberg aanwezig bij de ondertekening van het contract op de werf in Brevik. Met die innovatiesteun en haar aanwezigheid onderstreepte ze nog eens hoe veel belang de Noren eraan hechten om de maritieme tegenhanger van Tesla te worden.

BEDRIJFSNIEUWS

Van der Heijden Transport & Logistiek uit Bladel heeft onlangs twee Volvo LNG-trekkers in gebruik genomen. Ze zijn aangeschaft ter vervanging binnen het wagenpark. De vloot bestaat uit 120 voertuigen. Van der Heijden Transport & Logistiek koos voor twee Volvo FH LNG 4x2-trekkers met 460 pk motorvermogen. De LNG-trucks leveren dezelfde prestaties als diesel-



trucks en bieden hetzelfde comfort. Ze rijden in de Benelux voor brouwerijketen InBev, die duurzaamheid als een van zijn speerpunten heeft.

H.Essers is zowel nationaal als internationaal gelauwerd met meerdere awards: in eigen land mocht het bedrijf de prijs voor de beste M&A-deal Mid Capital, namelijk de overname van tankcontainerspecialist Huktra. In Roemenië sleepte H.Essers bij een awardshow van Ziuva Cargo maar liefst vier awards in de wacht. Naast de prijs voor ICT, Management en Popularity is vooral de Transport Company of the Year een heuse opsteker en een bevestiging dat H.Essers een volwaardige Oost-Europese speler is. Voor de eerste keer ontvangt een buitenlandse logistieke dienstverlener deze prijs in Roemenië.

Webwinkel Coolblue heeft de Nederlandse Logistiek Prijs gewonnen. Vooral het concept Coolblue Bezorgt voor de last mile delivery van met name witgoed was wat de jury betreft goud waard. Coolblue wil zo min mogelijk afhankelijk zijn van anderen. Vanuit die gedachte startte Coolblue drie jaar geleden een project om zelf een bezorgservice in het leven te roepen. Het



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

e-commercebedrijf nam vervolgens een deel van de bezorging over van PostNL en Bpost. De bezorg- en installatieservice betreft inmiddels naast witgoed ook groot formaat televisies.

Onlangs werd uit een order van totaal 26 stuks de 500e Scania



afgeleverd aan Tielbeke Transport uit Lemelerveld. De truck, een G450A4x2NA met een G17 dagcabine, wordt door Tielbeke ingezet als LZV combinatie voor het transport voor onder andere Albert Heijn en Abbott. Tielbeke is een logistiek familiebedrijf dat in 1958 is opgericht. Met specialisaties als fijnmazige distributie in de food- of retailmarkt en warehousing, heeft Tielbeke Transport dagelijks zo'n 220 voertuigen in de Benelux op de weg.

Op bedrijventerrein Dordtse Kil II in Dordrecht is de bouw gestart van een nieuw pakkettensorteercentrum van PostNL. De nieuwe locatie draagt bij aan het vergroten van de capaciteit voor de sortering en distributie van pakketten en biedt werk aan zo'n 400 mensen. Het komende jaar opent PostNL drie nieuwe pakkettensorteercentra in Nederland om in de groeiende pakketmarkt het bezorgproces optimaal te kunnen inrichten.

Baars Transport in Nieuwland, specialist in baggerwerkzaamheden, heeft er zes uitvoeringen van de nieuwe DAF XF 480 bij. Ze



worden voor uiteenlopende werkzaamheden gebruikt en moeten minimaal acht jaar meegaan. Baars Transport heeft een vloot van 55 trucks, vooral trekkende eenheden. De 6 nieuwe DAF's zijn vervanging. Het bedrijf in Nieuwland bestaat al sinds 1934.

JEGO
TRADING & CONSULTANCY

• Advies en support op het gebied van transportmaterieel en automotive

• Projectbegeleiding bij duurzame transportmiddelen

• In- en verkoop van trucks en trailers

Kijk op www.jego-trading.nl voor meer info

Rondetafelgesprek



Machiel Bode, sectorbankier Logistiek en Transport bij ING.



Wim Roks, wagenparkbeheerder Simon Loos.



Marcel Pater, wagenparkbeheerder Peter Appel Transport.



Peter de Vries, directeur/eigenaar SNEL Shared Logistics.



Dirk-Jan van Schaik, mede-eigenaar Millenaar van Schaik.



Bart Pals, Nieuwsblad Transport.

In 2030 rijden we vooral elektrisch, denkt Machiel Bode van ING. 'Maar hoe gaan we daar komen?'

Foto's: Ries van Wendel de Joode



‘Meer realiteitszin nodig

RONDETAFLGESPREK Praktijk weerbarstiger dan de beeldvorming

BART PALS

De transportsector heeft een flinke opgave voor de boeg als het gaat om CO2-reductie. We lopen flink achter op de doelstellingen. Welke belemmeringen maken dat de transitie zo langzaam gaat? Om antwoord op die vraag te krijgen organiseerde Nieuwsblad Transport in samenwerking met ING vorige week een rondetafelgesprek.

‘De transitiefase waar we nu in zitten is het meest ingewikkeld. Want iedereen heeft wel een beeld hoe de wereld er in 2030 uit gaat zien. Dan rijden we voornamelijk elektrisch. Maar hoe gaan we daar komen? Die onzekerheden zijn groot’, licht Bode toe.

Bij de huidige proeven is gebleken dat betrouwbaarheid van elektrische trucks nog wel eens problematisch kan zijn voor een gezonde business case. Zo heeft Simon Loos acht elektrische vrachtwagens in Amsterdam rondrijden. Roks: ‘Dat ging in het begin heel goed. Maar op een gegeven moment kwamen er kinderziektes bovendrijven, bijvoorbeeld bij de batterij-management systemen, waardoor we veel uitval hebben gehad. De buitenwereld wil dat je opschaaft, maar dat is nog echt niet mogelijk. We zijn allemaal gewend dat een vrachtwagen

nooit langer dan een dag stilstaat als hij kapot is. Maar bij een elektrische vrachtwagen heb je het soms over weken of zelfs maanden voordat hij gerepareerd is.’

Roks heeft in de drie jaar ervaring met zwaar elektrisch vervoer gemerkt dat het goed werkt, zolang er niet tijdens of tussen de ritten door opgeladen hoeft te worden. ‘Want dat conflicteert met de logistieke planning.’ Ook zal dat volgens Pater leiden tot extra personeelsbehoefte. ‘In dat geval hebben we meer chauffeurs nodig voor hetzelfde werk. Dat kan gezien het chauffeurstekort best problematisch worden. Ook de personeelskosten nemen toe, want je kunt waarschijnlijk van de laadtijd geen pauzetijd maken. Op de langere termijn in het geval van waterstof is de tanktijd minder.’

Proeftuinen

Toch is het niet de bedoeling dat iedereen op zijn handen gaat zitten tot de techniek er helemaal klaar voor is, vindt Bode. ‘Als niemand nu al elektrisch gaat rijden, gaan we met zijn allen zitten wachten tot ooit de perfecte elektrische truck beschikbaar is. Maar die gaat er niet komen als we de huidige versies niet uitproberen. De proeftuinen zijn best belangrijk, maar af en toe een dure grap. En dat kan vaak niet in deze sector door de lage marges.’ De huidige elektrische trucks wor-

den nu nog vaak gebruikt als marketing, waarbij transportbedrijven en verladers laten zien aan de wereld dat ze innovatief bezig zijn. Roks: ‘We zetten er heel groot onze logo’s op. Maar eigenlijk zouden we op de elektrische trucks moeten zetten: ‘Let op, dit is een testauto’. Elektrisch vrachtovervoer moeten we leren. Wie dat nu al doet kan zich er goed mee profileren. Maar de beeldvorming is daardoor wel dat mensen denken dat elektrisch vrachtovervoer al volop mogelijk is.’ Daarom pleit Roks voor wat meer realiteitszin. ‘Zwaar elektrisch vervoer verkeert nog in de prenatale fase: de gewenste opschaling komt op zijn vroegst in 2022 wanneer Europese truckfabrikanten hun serieproductie hebben opgestart. Toch is elektrisch rijden nu al niet meer een middel, maar het doel op zich geworden in de politiek.’

Pater: ‘We praten eigenlijk altijd over elektrisch. Maar er zijn nog wat alternatieven die qua kostenpatroon veel dichterbij de huidige markt zitten. Je kunt ook gebruikmaken van HVO, dat is een synthetische diesel die gemaakt wordt van afval- en reststromen. Probleem daarbij is alleen dat het beperkt beschikbaar is.’

Domper

Ook gebrek aan visie bij de overheid speelt de sector soms parten. Pater:



bij elektrisch vrachtvervoer'

'Wij hebben redelijk ingezet op LNG, totdat we een paar weken terug daar een redelijke domper te verwerken kregen met de afschaffing van de accijns-teruggaveregeling.'

Hoewel de wereld vooral nadenkt over elektrische trucks, ziet ING op korte termijn vooral veel winst in het bereiken van brandstofbesparing. Een voorbeeld daarvan is de inzet van LZV's. Maar ook die oplossing is nog niet ideaal in de praktijk.

'Die tweede halve trailer is altijd een onding. Verlader en ontvanger zitten daar doorgaans helemaal niet op te wachten. Het verstoort het logistieke proces vanwege de afwijkende maat met een afwijkend aantal blokpallets. Iedereen moet dan zijn logistieke systeem en plannings omgooien', vindt Roks. 'De huidige LZV is een goed begin, maar uiteindelijk wil je een LZV met een dubbele standaard trailer. Daar wordt iedereen blij van.'

De meest eenvoudige manier van CO₂-besparing is het verhogen van de gemiddelde beladingsgraad van vrachtwagens. Want iedere truck die niet de weg op hoeft, bespaart CO₂. Maar dat heeft de sector niet altijd zelf in de hand, bleek tijdens het gesprek. De regie ligt vaak bij de opdrachtgever. De Vries: 'De efficiency in distributiecentra met alle tijdensters en dockplanningen

heeft een hogere prioriteit dan de lege kilometers die gereden worden met vrachtwagens.' Alle transporteurs beamen dat volmondig. 'Een lege auto kost veel minder dan een lege dc', licht Van Schaik toe. Pater: 'De winkel is leidend, de schappen moeten vol.'

Binnenstad

Een ander probleem is dat de elektriciteitssector zelf ook voor een immense opgave staat qua CO₂-reductie, omdat er in Nederland voor-

wagen de binnenstad in kunt. We hebben diverse winkelketens die pas om tien uur open gaan in plaats van negen uur. Ik kan toch niet heel Nederland tussen tien en elf uur bevoorraden? Dat is niet efficiënt. In sommige delen van Amsterdam moet ik met acht bakwagens rijden in plaats van drie trailers, omdat ik er anders niet in mag. Dan is er echt geen sprake meer van CO₂-reductie.'

Ook bestaan er plannen bij steden om dieseltrucks geen toegang meer

banden en remmen komt. Elektrische voertuigen hebben dit uiteraard ook: weliswaar duidelijk minder remslijtage, maar wel veel meer bandenslijtage. Als we de productie en het transport van de stroom ten opzichte van diesel meetellen – well to wheel – is de fijnstofemissie van een Euro VI diesel volgens officiële metingen zelfs gunstiger dan van een elektrische truck.'

Deadline

De Vries: 'Als je de binnensteden schoon wilt hebben, moet je gewoon morgen Euro VI verplichten. En toegang voor vrachtwagens met Euro IV en V verbieden. Dat levert enorm veel milieuwinst op en alle professionele Nederlandse transporteurs halen dat makkelijk zonder extra kosten.'

Uiteindelijk zal de overheid in de toekomst volledig duurzaam CO₂-neutraal transport voor iedereen verplicht moeten stellen, vinden de deelnemers. Maar de regering zou dan wel nu alvast de deadline moeten vaststellen. Daardoor worden fabrikanten gedwongen om voor die tijd oplossingen aan te dragen. Het beleid en ingevoerde restricties van de lokale overheden moeten daarbij wel gelijk zijn aan die van de landelijke regering. Bode: 'Dan krijg je pas echt een versnelling van de ontwikkeling.'

Als je de steden schoon wilt hebben moet je morgen Euro VI verplichten.

namelijk op fossiele brandstoffen gedraaid wordt. Dus als er meer stroom wordt afgenomen voor elektrische trucks, zal de energiesector nog meer moeite hebben zijn eigen doelstellingen te halen.

De verwachting is dat de grote steden de komende jaren flinke invloed gaan hebben op het transport. Maar de sector vreest dat dit beleid niet altijd even effectief zal zijn. De Vries: 'Tegenwoordig gaan overall om elf uur de paaltjes al omhoog, zodat je niet meer met een vracht-

te geven tot binnensteden. Roks: 'Als je de lading van een trailer met elektrische busjes wilt vervoeren, heb je ruim twintig busjes nodig. Reken maar eens uit wat dat voor het energieverbruik, de verkeersdruk en het chauffeurstekort betekent. Bovendien is elektrisch rijden niet zonder emissie. Weliswaar heb je geen uitstoot uit de uitlaat, maar de uitstoot van fijnstof is bijna net zo hoog als diesel Euro VI. Dat komt doordat de fijnstof bij een diesel voor 85% van het wegdek, de

@NTNL

Mijn bijdrage in @EenVandaag: liever een vrachtlucht met Nederlandse high tech producten, dan de 8e low cost vlucht naar Malaga #Schiphol #evofenedex #luchtvrachtdebat @rogierspoel

Laagwater was een bijzondere periode met veel uitdagingen. De komende 60 uur komt daar kennelijk een eind aan. @SanderWels

Hoeveel extra vracht kunnen schepen vervoeren na de verdieping van de Nieuwe Waterweg? Ontdek het in de tentoonstelling 'Van Diep naar Dieper' in FutureLand en pas op voor natte voeten! <https://t.co/7JurDX1uwu> @HavenRotterdam

Presentatie @Douane tijdens Open Poort prijzen bij @EICMainport. 1/3 van goederen gaat via @HavenRotterdam Europa in of uit. Met 4% van Europese douanecapaciteit moet Nederlandse douane slim werken. #Brexit vergroot uitdaging verder #digitalisering @RichardEijk

We've found it: the oldest DAF truck still in operation! Meet Frits and his DAF A1600 from 1968. They've been working together for years and keep going strong. Watch the video now and learn more about their great story. <http://fal.cn/Sk4Y> @DAFTrucksNV

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

<http://>

nieuwsbladtransport.nl

Deze week onder andere:

- Broekman doet grootste overname uit eigen geschiedenis
- Neele-Vat breidt uit met overname Oostvogels Groep
- Transport per vrachtwagen in 13 dagen van China naar Polen
- Rijverbod LZV bij code oranje of rood
- Girtelka bestelt maar liefst 1500 trucks bij DAF
- Rijverbod LZV bij code oranje of rood

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

RAAD & RECHT

RAOUL RAMAUTARSING, CONSULTANT
rramautarsing@deloitte.nl



Interesting

Als ik een bespreking heb met Britten, komt regelmatig het onderwerp cultuurverschil op tafel. En dan vooral het onderdeel: 'What the English say, what they actually mean and what the Dutch understand'. Als je dat niet kent, het is zeker de moeite om dat even te googelen. Maar in het kort komt het erop neer dat als Britten iets zeggen, ze in de regel iets anders bedoelen en wij Nederlanders totaal iets anders begrijpen. Bijvoorbeeld: als de Britten zeggen: 'very interesting' bedoelen ze doorgaans 'wat een onzin' en denken wij dat ze oprecht geïnteresseerd zijn. Met als resultaat dat de Engelsen denken dat wij gek zijn. Maar na vorige week vraag ik me oprecht af of de Engelsen zelf wel goed begrijpen wat ze zeggen.

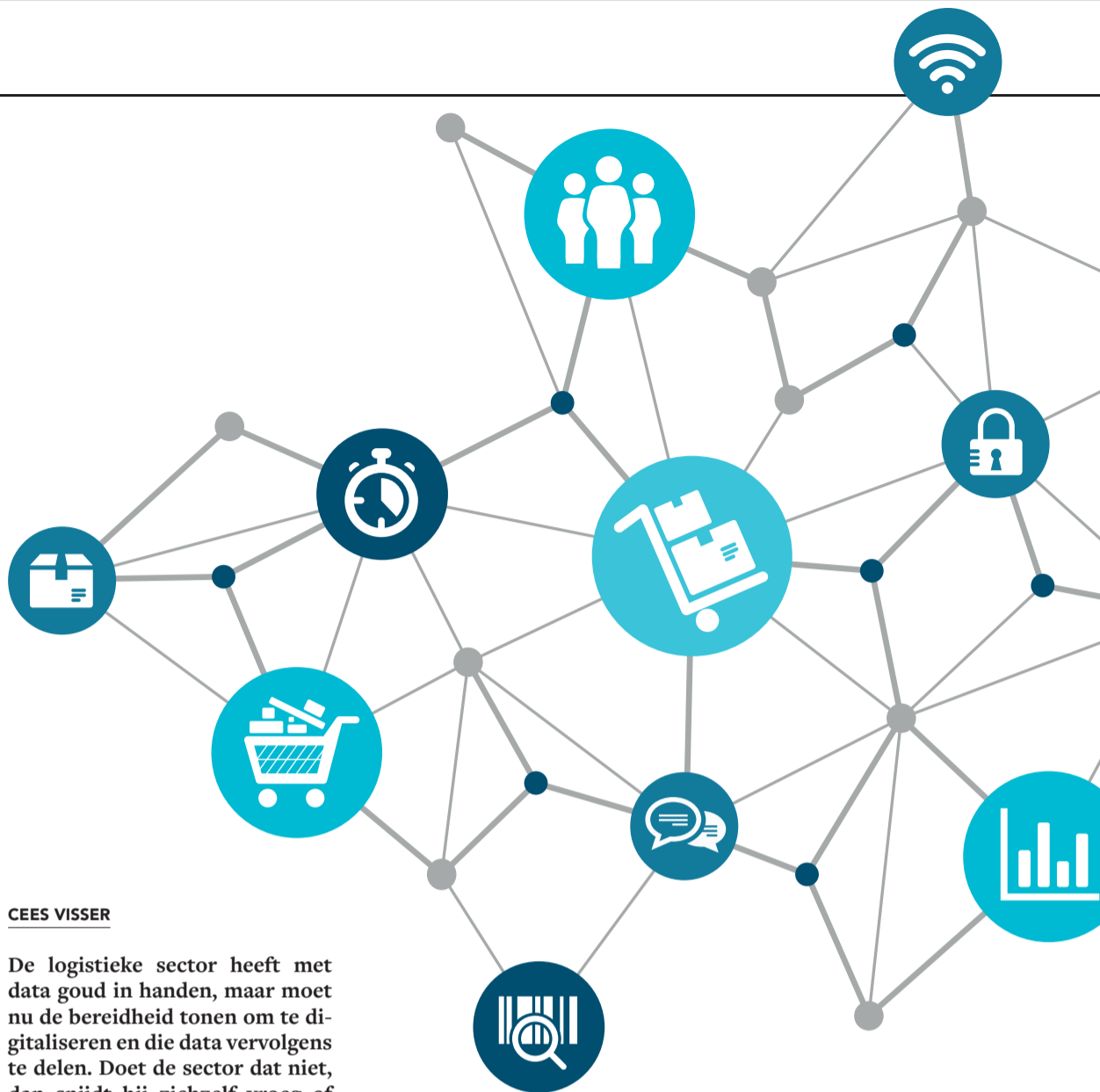
Natuurlijk gaat deze column over de Brexit of wat daar tegenwoordig nog op mag lijken. Want ik heb inmiddels geen enkel idee meer waar dit naartoe gaat. Een aantal weken geleden sprak ik samen met de Deputy Chief Executive van de Freight Transport Association op een conferentie in Düsseldorf. Daar bespraken we de vier mogelijke Brexit routes: no Brexit, soft Brexit, hard Brexit en een Chaotic Brexit. Veruit de meeste mensen verwachten dat we op dit moment afstevenen op een Chaotic Brexit. En dat is niet best als je het mij vraagt.

Om de zaken in perspectief te plaatsen: er is eindelijk een deal tot stand gekomen tussen de EU en het VK om de uittreding te realiseren. Goed nieuws, zou je denken. Maar vervolgens stapt de Brexit-minister van het VK op, terwijl hij nota bene zelf die deal heeft gesloten. 'Ja dat is een goeie deal, laten we het zo doen. Ow en trouwens, je bekijkt het maar, ik hou het voor gezien, cheerio!' Daarna zijn zeven mensen uit het kabinet gestapt en werden er al minstens twintig brieven van 'no-confidence' verstuurd over de positie van May.

May geeft aan dat dit de beste deal is in het belang van het VK. Vervolgens lees ik in de kranten dat iedereen boos is. De Ieren zijn boos, de Brexiteers zijn boos, de remainers zijn boos en de gehele oppositie is boos. Dan vraag je je toch af hoe die onderhandeling is gegaan. Al is het misschien belangrijker om je af te vragen wat er nu gaat gebeuren.

In het kort, de EU-leiders hebben de deal goedgekeurd. Daarna moet het parlement in het VK de deal goedkeuren. Met name dat laatste lijkt een onmogelijke oefening, want iedereen is nog steeds boos. Dan wordt er door de Britten ook nog hardop nagedacht over een mogelijke heronderhandeling van de gemaakte deal. Daarvan heeft Merkel al gezegd dat dat uitgesloten is. Kortom, een grote impasse. En pas als we voorbij die impasse zijn, kunnen we pas praten over het moeilijkste onderwerp, namelijk hoe de EU en het VK met elkaar om zullen gaan in de toekomst en gedurende een eventuele transitieperiode. En dit alles met als uitgangspunt dat de Britse regering niet omvalt. En die kans neemt ook met de dag toe.

Misschien is dit het moment voor de Britten om zich te realiseren dat dit misschien toch niet de beste route is. Van een Chaotic Brexit gaat niemand beter worden. Dus mijn advies aan de Britten is: stop met deze waanzin, trek het verzoek tot uittreding weer in, laat de Brexit achter je en ga weer over tot de orde van de dag. Dat is beter voor het VK, beter voor Nederland en ook beter voor de EU. En terwijl ik dit schrijf, hoor ik in gedachten al het Britse antwoord: 'Interesting, very interesting...'



CEES VISSER

De logistieke sector heeft met data goud in handen, maar moet nu de bereidheid tonen om te digitaliseren en die data vervolgens te delen. Doet de sector dat niet, dan snijdt hij zichzelf vroeg of laat in de vingers. In gesprek met een data-expert.

Voor Fouad Allabari, managing director van HSO Analytics, zijn er twee opties: het is veranderen of verdwijnen. 'Veranderen' betekent hier dat de logistieke sector afrekenet met de eilandcultuur en (digitale) bruggen tussen bedrijven bouwt. En over die bruggen gaan data, van het ene naar het andere bedrijf, en weer terug. En 'verdwijnen' betekent hier dat de bedrijven die niet meedoen, en alles bij zich willen houden, ingehaald worden en op termijn de slag gaan verliezen.

Allabari weet waarover hij praat. Zijn HSO Analytics is een organisatie die de bedrijfsresultaten van klanten verbetert door digitalisering – en digitalisering maakt de weg vrij naar het delen van data. Voor een goed begrip legt hij uit wat we onder data verstaan. "Gegevens", oftewel 'rauwe feiten', die we bewust en onbewust verzamelen. Veel van deze data binnen de logistieke sector zijn nog steeds offline, lees: papieren bergen. De eerste stap in digitalisering is data meer en meer digitaal opslaan en medewerkers toegang geven tot (digitale) middelen zodat zij hun werk beter en efficiënter kunnen doen.'

Hij voegt eraan toe dat aan een belangrijke voorwaarde is voldaan: de techniek is er klaar voor. Waar het nog aan ontbreekt, is de bereidheid bij de logistieke partijen om de digitaliseringsstap te maken. Of beter:

Data delen?

INTERVIEW 'Je hebt innovators nodig, visionairs'

aan het duwtje in de rug. Ook stelt Allabari vast dat veel partijen nog moeten begrijpen hoe ze van data kunnen leren en hoe ze data delen. Of anders, hoe de stap van logistics naar smart logistics te maken?

Allabari: 'We kunnen elkaar helpen met elkaars data, waarvan we alleen maar meer genereren. Mijn advies: geef het vrij, deel het.' Het voordeel ervan is voor hem evident. 'Door data te delen, vergroot je je inzicht en stel je jezelf in staat de impact van je beslissing over meerdere bedrijfsprocessen beter in te schatten.'

Rapport

Maar eerst terug naar de basis, en wel naar het rapport 'Data en digitalisering in de logistiek' van Evofenedex. Daaruit blijkt dat er voor de logistieke sector in het veld van de digitalisering nog een wereld is te winnen. Ernstiger, in vergelijking met tal van andere sectoren loopt de logistieke sector in termen van digitalisering achterop. Zo blijkt dat

70% van de verladingsbedrijven nog steeds goed old Excel gebruikt om verschillende systemen aan elkaar te knopen. Verder geven circa twee op de vijf verladingsbedrijven aan de huidige staat van de automatisering/digitalisering van de logistieke processen minimaal goed te achten; voor bijna een op de vijf evenwel is dat minder dan voldoende.

Nog meer cijfers: de verladingsbedrijven geven zichzelf een magere zes voor de mate waarin de processen zijn geautomatiseerd en gedigitaliseerd, en de mate waarin realtime-data worden benut. Opvallend, vindt de managing director, want juist in de logistieke sector is er met data en digitalisering veel te bereiken. 'Het draait in de logistieke sector allemaal om efficiency (marge, snelheid en flexibiliteit). Door het inzetten van data en digitalisering is het proces te versnellen en is veel efficiëntie te bereiken. Denk bijvoorbeeld aan analyseren van het orderpicking-gedrag, combineer dit met

AGENDA

HAVENDEBAT ROTTERDAM 12 DECEMBER

Stakeholders uit de havengemeenschap en het achterland gaan met elkaar in debat over ontwikkelingen in de Rotterdamse haven. Deze keer staat de aanhoudende hoogconjunctuur centraal.

• events.nieuwsbladtransport.nl

LOGISTIEKE DAG LIMBURG 12 DECEMBER

Een interactieve middag in Roermond met als thema's: arbeidsmarkt, technologie & digitalisering en trends & ontwikkelingen. Iedere spreker geeft een presentatie met aansluitend een discussie.

• elc-limburg.nl

DAG VAN DE HAVEN 19 DECEMBER

Havenvereniging Rotterdam kijkt tijdens deze traditionele afsluiting van het havenjaar graag terug op het veelbewogen 2018 en vooruit naar een kansrijk 2019. Onder de sprekers is Allard Castelein.

• havenverenigingrotterdam.nl

SYMPOSIUM 'METEN VOOR MEERWAARDE'

20 DECEMBER

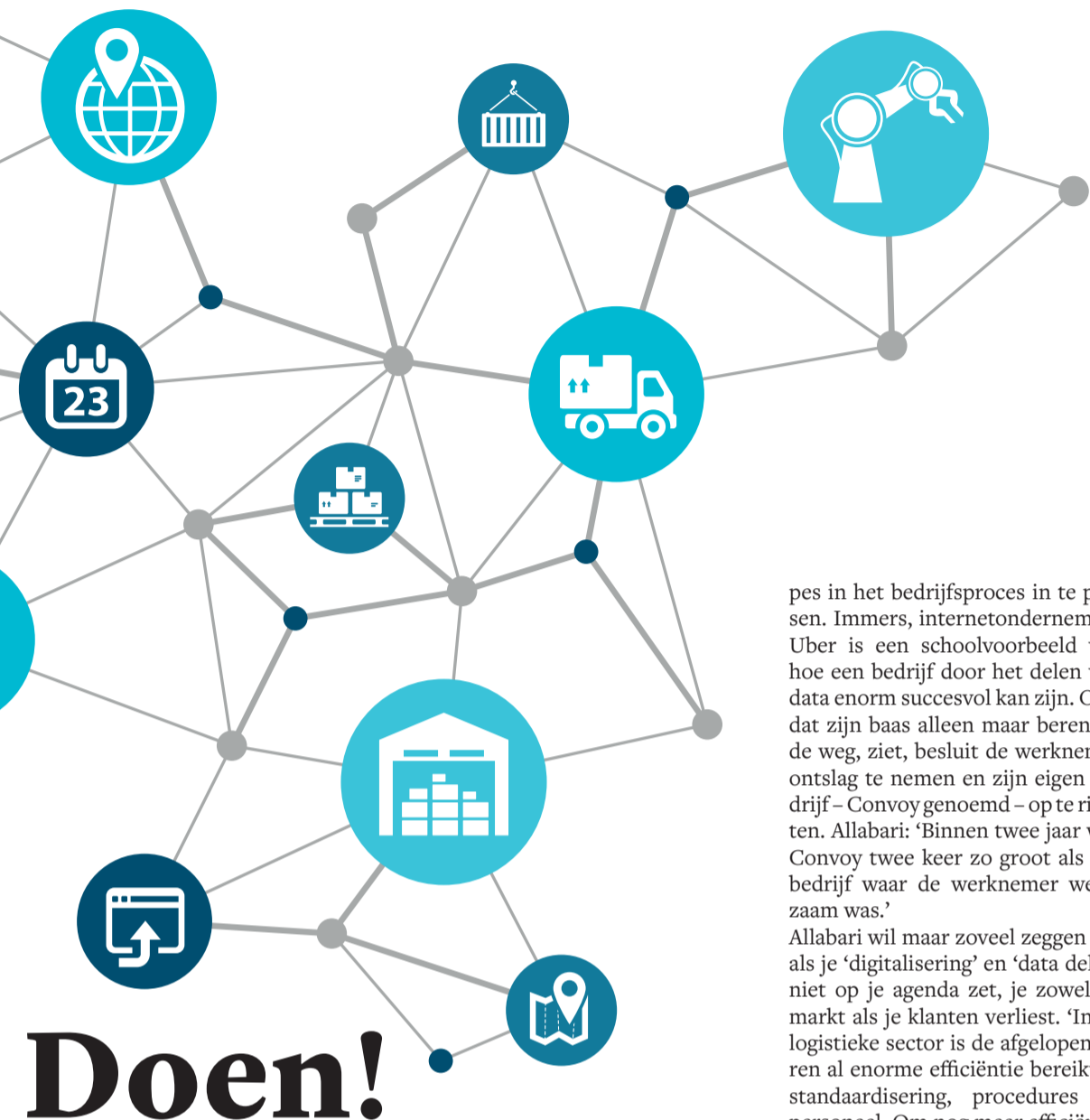
Sterk wisselende waterstanden en veranderende rivierbodems maken voorspellingen voor de binnenvaart steeds moeilijker. CoVadem organiseert een symposium.

• covadem.org

LOGISTIEKDAG 2019 7 FEBRUARI

Netwerkevent waar verladingsbedrijven hun visie delen op logistieke vraagstukken en topbestuurders het gesprek aangaan over de toekomst van de logistiek. Met workshops en vier themacongressen.

• managementproducties.com



Doen!

het koopgedrag van klanten en de bevoorrading versus leveringen. Alleen al vanuit deze invalshoeken is enorm veel inzicht en efficiëntie te behalen.'
Gevraagd naar de oorzaak van de

'misbruiken' is om deze digitale middelen met ons mee te laten denken. 'En in sommige gevallen ook al (kleine) beslissingen (kunstmatige intelligentie) te laten nemen en processen efficiënter inrichten (ro-

pes in het bedrijfsproces in te passen. Immers, internetonderneming Uber is een schoolvoorbeeld van hoe een bedrijf door het delen van data enorm succesvol kan zijn. Omdat zijn baas alleen maar beren op de weg, ziet, besluit de werknemer ontslag te nemen en zijn eigen bedrijf - Convoy genoemd - op te richten. Allabari: 'Binnen twee jaar was Convoy twee keer zo groot als het bedrijf waar de werknemer werkzaam was.'

Allabari wil maar zoveel zeggen dat als je 'digitalisering' en 'data delen' niet op je agenda zet, je zowel de markt als je klanten verliest. 'In de logistieke sector is de afgelopen jaren al enorme efficiëntie bereikt in standaardisering, procedures en personeel. Om nog meer efficiëntie te bereiken, moet je verder digitaliseren en data en zelfs kunstmatige intelligentie inzetten om de stap te maken en voorop te blijven lopen en te kunnen blijven concurreren en innoveren waar klanten naar op zoek zijn.'

Filosofie

Gevraagd naar de lessen uit zijn dagelijkse praktijk wijst Allabari erop dat de logistiek meer de filosofie moet volgen die we terugzien in de meeste industrieën, namelijk duurzaamheid en deeleconomie. 'Kortom, delen van informatie en data. Techniek is niet meer de uitdaging, door de komst van cloudtechnologieën. De menselijke interactie met elkaar en met machines en het vertrouwen hebben in systemen die ons meer en meer gaan helpen en werkzaamheden gaan overnemen van ons zodat we efficiënter kunnen werken. We moeten iets minder sceptisch zijn - blijf uiteraard nog wel sceptisch en voorzichtig, dat heeft ons gebracht waar we nu zijn - en iets meer durven innoveren en voorop willen lopen en daardoor nieuwe ontwikkelingen iets meer omarmen.'

Door inzet van data en digitalisering is veel efficiëntie te bereiken.

achterstand haalt Allabari het spreekwoord 'onbekend maakt onbemind' aan. Volgens hem wordt er binnen de sector wel veel over digitalisering gesproken, maar gebeurt er te weinig. 'Je hebt innovators nodig, visionairs die durven te experimenteren.' Allabari kijkt al verder. De tweede grote stap waar we volgens hem voor staan - en waar we nu meer de term digitalisering voor

botisering en robotic processing automation (RPA)) door bepaalde stappen door digitalisering te laten stroomlijnen.'

Beren op de weg

Ter inspiratie haalt Allabari het aansprekende voorbeeld aan van een logistieke werknemer in de VS die zijn werkgever ervan probeert te overtuigen om Uber-achtige princi-

FAILLISSEMENTEN

Chatoorang Logistics
Ridderkerk
Rechtbank Rotterdam

Package Deal Logistics B.V.
Hoorn
Rechtbank Noord-Holland

Kuma Logistics B.V.
Klazieneveen
Rechtbank Noord-Nederland

Skytrade B.V.
Steenbergen
Rechtbank Zeeland-West-Brabant

Zermatt International
Huizen
Rechtbank Midden-Nederland

M&Y Transport BVBA
Genk
Rechtbank Tongeren

ARG Trans Logistic SPRL
Retinne
Rechtbank Luik

A Delivery Services S-bvba
Antwerpen
Rechtbank Antwerpen

PERSONALIA



Met een carrière bij Defensie die 39 jaar omvat en een ruime maritieme en bestuurlijke ervaring is **Rob Verkerk** een waardige opvolger van **Wim van Sluis** als voorzitter van Stichting Nederland Maritiem Land. Verkerk is luitenant-generaal der mariniers buiten dienst.



Transportondernemer **Rinus Snel** is op 28 november overleden. Hij was eigenaar van vervoersbedrijf Stubbe en in het verleden ook mede-eigenaar van Snel Shared Logistics. Rinus Snel is 71 jaar oud geworden.



Sofie Bracke (VLD) wordt de nieuwe havenscheper (wethouder) van Gent. Ze volgt haar partijgenoot **Mathias De Clercq** op, die zelf burgemeester wordt.



Charlotte Verkeyn (N-VA) wordt de nieuwe schepenvan de haven en de luchthaven in Oostende. De 29-jarige advocate is er al sinds 2013 gemeenteraadslid en zetelt namens de oppositie ook al in het havenbestuur. Ze wil dat Oostende een toonaangevende haven blijft op het vlak van offshore-ser-

vices en 'blue growth', maar ziet ook mogelijkheden tot meer diversificatie.



Sander Breugelmans is benoemd als de nieuwe country manager bij Prologis Benelux. Hij volgt **Bram Verhoeven** op, die deze functie sinds 2011 bekleedde. Breugelmans heeft meer dan zestien jaar ervaring in de vastgoedwereld. In 2006 begon hij bij Prologis en sinds zijn start specialiseerde hij zich als Transactions Officer in het afsluiten van grote vastgoedtransacties in diverse Europese landen. In de afgelopen zeven jaar was Breugelmans als VP Market Officer verantwoordelijk voor vastgoedontwikkelingen en aankoopactiviteiten in de Benelux.



Dick de Graaff (48) is per 1 januari 2019 benoemd tot de nieuwe directeur van Passenger Terminal Amsterdam (PTA). Hij volgt **René Kouwenberg** op, die per dezelfde datum met pensioen gaat. De Graaff is goed bekend met de cruisesector. Vanaf december 2004 bekleedde hij de functie van commercieel directeur bij PTA en was hij verantwoordelijk voor de groei van het aantal cruise-ontvangsten en voor de uitbating van de passagiersterminal als locatie voor beurzen en evenementen. Samen met Kouwenberg en zijn team zorgde hij ervoor dat PTA in 2016 de Port of the Year Award won, de Oscar in de cruise wereld.

nieuwsbladtransport.nl/informatie/mensen

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van



Paul Krugerstraat 181, 3072 GJ Rotterdam
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 kruijf
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 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.



COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

De retour

Krakend ging de deur open van de Coq Hardi, de eeuwenoude uitspanning in Artichaut-les-Bains, waar Louise de scepter zwaaide over een tiental lege barkrukken en tafels. De man die binnentrad, droeg een driekleurige sjerp ten teken dat hij, als burgemeester, het bevoegd gezag had over het minuscule vlekje op de Franse landkaart. Langzaam schoof hij, achter zijn rollator, naar de zinc en bestelde een jus de tomates.

'Daar ben je weer, Claude', stelde Louise wat overbodig vast, het al klaar gezette glas pastis weer van het barblad weghalend. Haar hooggeplaatste bezoeker had enkele maanden terug, na een lelijke val van een keukentrapje, een heup gebroken. Dit lichaamsonderdeel, waarvan hij nooit zo'n notitie had genomen, was met goed gevolg vervangen, maar daarna had Claude in een kliniek moeten revalideren, waarvan hij steeds narriger was geworden.

Dat werd je vanzelf, was zijn ervaring, van de omgang met al die arme oudjes, die veronderstelden de muren van de instelling alleen nog tussen zes planken te zullen verlaten. 'Je hebt er geen idee van, Louise', zei Claude, zijn rode verversing rijkelijk met peper bestrooiend. 'Hun leven bestaat uit gewassen worden, eten, slapen, eten, pillen slikken, televisie kijken, slapen en uitzien naar bezoek dat nooit komt.'

'Dan ben jij, met je zeventig, nog een jonge kerel', merkte Louise op. Zelf was ze nog geen zestig, een weliswaar steeds molliger wordend vliedertje, dacht ze glimlachend. 'Weet je', zei Claude, 'met al die zorg om je heen zou je bijna het wereldnieuws vergeten. Trump, Brexit, wereldklimaatop, Krimoorlog... Heeft Artichaut nog veel gemerkt van de Gele Hesjes?' Louise moest even nadenken. 'Niet echt, Claude. Meunier heeft zijn benzinepomp tijdelijk gesloten en kruidenier Dupont heeft eindelijk eens zijn rolluik laten zakken. Alles speelde zich in de grote steden af, te beginnen met Parijs.'

Claude dronk met toenemende tegenzin zijn tomatensap op en aanvaardde in dank het glas pastis dat de uitbaatster van de Coq Hardi hem voorzette. 'Eentje maar, Louise, hooguit twee. Ik moet immers nog rijden', zei hij, met een gebaar naar zijn looprek. Louise schoof een jachtschotel in de magnetron en haalde twee borden en bestek te voorschijn. 'Ah, echt eten', verzuchtte Claude, zijn sjerp verwijderend. 'Dat is wat ik in het thuis nog het meest heb gemist.'

QUOTE VAN DE WEEK

Vliegtuigen stoten geen CO2 uit. Althans formeel niet, en dat scheelt een stuk.

Columnist Bert Wagendorp in de Volkskrant.



Zoeken wordt vinden.

Op zoek naar personeel in vervoer, warehousing, export, offshore, finance of ict? Werf niet op de tast, ga voor respons met inhoud.

 vacatures.nieuwsbladtransport.nl

Droomvlucht

VERMOEIDHEID Slappende piloot vliegt bestemming voorbij



Chartermaatschappij Vortex Air uit Melbourne is gespecialiseerd in avontuurlijke vluchten.

ROB MACKOR

De Australische luchtvaartautoriteiten doen onderzoek naar een piloot van een vliegtuig die in de cockpit in slaap viel en daardoor zijn bestemming voorbij vloog.

Volgens de chartermaatschappij Vortex Air uit Melbourne, gespecialiseerd in avontuurlijke vluchten, was de piloot de enige inzittende van de tweemotorige Piper PA-31 Navajo Chieftain. Hij vloog met vracht van Devonport op Tasmanië naar het King Island, dat zo'n 250 kilometer noordelijker ligt.

Tijdens de vlucht zette de vliegenier het toestel op de automatische piloot en dommelde hij prompt in, bij een vaartje van 380 kilometer per uur. Hij schrok pas weer wakker

door een oproep van de luchtverkeersleiding. Op dat moment was hij zijn bestemming al 29 mijl, ruim vijftig kilometer, voorbij. Uit vluchtgegevens bleek dat hij toen al een paar oproepen had gemist.

Persoonlijke crisis

Een woordvoerder van Vortex Air verklaarde dat de piloot niet bewust een uiltje knapte, maar 'gewoon' per ongeluk achter de stuurknuppel was ingesukkeld. Het incident gebeurde 's ochtends tijdens de eerste vlucht van de piloot, die door een persoonlijke crisis de nacht ervoor vrijwel niet zou hebben geslapen. Volgens Vortex ging het om 'een uiterst zeldzame gebeurtenis, zoals ook blijkt uit onze uitstekende staat van dienst op het gebied van veiligheid'. Een enquête uit 2013 van de

British Airline Pilots' Association liet echter een heel ander beeld zien. Maar liefst 56% van 500 ondervraagden piloten gaf toe wel eens weggedommeld te zijn. Nog verontwaardiger was dat 29% van hen zei dat ook de andere piloot sliep op het moment dat ze wakker schrokken. Voorts gaf bijna een op de drie aan dat de arbeidscultuur in de luchtvaart het melden van vermoeidheidsproblemen in de weg staat. Niettemin noemde iets meer dan de helft vermoeidheid van piloten de grootste bedreiging van de veiligheid in de luchtvaart, drie keer zo veel als enig ander ander veiligheidsrisico. De enquête werd overigens ingesteld naar aanleiding van een incident waarbij beide piloten van een Brits Airbus-passagiersvliegtuig in slaap waren gevallen.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

28 november 1998

'Zet vaart achter tweede zeesluis'

De tweede zeesluis bij IJmuiden moet er zo snel mogelijk komen. Dat was de dringende oproep aan het adres van minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat tijdens

het jaarlijkse havengildediner van Amsterdam Ports Association. Volgens voorzitter Sjoerd Terpstra raakt de hoofdstedelijke regio achterop als de maritieme toegankelijkheid niet 'op redelijk korte termijn' wordt verbeterd. Dat geldt volgens hem ook voor de tweede Coentunnel. 'U kunt het de Zaanse samenle-

Oproep op Havengilde-diner:
'Netelenbos moet tweede sluis IJmuiden aanleggen'

ving, haar havens en de hele kop van Noord-Holland niet aandoen om de nieuwe Coentunnel voorlopig niet aan te leggen', aldus Terpstra. Netelenbos antwoordde dat het Rijk zich weliswaar medeverantwoordelijk voelt voor de zeehavens, maar dat de primaire verantwoordelijkheid bij de regio ligt. Ze voeg-

een andere kijk op zeehavens bieden dan de eerste. Daarin zijn zeehavens niet langer afzonderlijke eenheden, die op zichzelf staan.' Verder wees ze erop dat er ook wegen, spoor, binnenvaart en luchtvaart investeringen vragen. 'Die komen uiteindelijk ook ten goede aan de zeehavens', aldus de minister.

de eraan toe dat die verdeling uitgebreid aan de orde zal komen in de Tweede Voortgangsnota Zeehavens. 'Die zal