

HAVENS

Big Brother houdt Moerdijk veilig



14

ONTEVREDEN

Franse verladers zeggen 'non' tegen het spoorvervoer

10

VASTGOED

Waar liggen de hotspots van de toekomst?

17

MULTIMODAAL EVENT

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM

Save the date

www.multimodaal.nl



Nieuwsblad Transport

INTERVIEW

'Ons wegennet is erg krakkemikkig'

2



WEEK 17 / 25 APRIL-1 MEI 2019 / JAARGANG 31

redactie@nieuwsbladtransport.nl Abonnementen: 010-280 10 16 Adverteren: 010-280 10 00 nieuwsbladtransport.nl

Qatar zet vol in op bouw LNG-schepen

VLOEIBAAR AARDGAS

Qatar wil de komende jaren zeker zestig en mogelijk meer dan honderd nieuwe LNG-tankers laten bouwen om de export van vloeibaar aardgas fors op te kunnen voeren. Dat heeft Saad Sherida Al-Kaabi, de Qatarese energieminister en topman van Qatar Petroleum, gemeld. Over vijf jaar, in 2024, moet het gasveld North Field Expansion in productie komen, waarmee de uitvoercapaciteit van 's werelds grootste LNG-exporteur toeneemt van 77 tot 110 miljoen ton per jaar. Het emiraat speelt daarmee in op de verwachte sterke vraag naar LNG.

Minder uitstoot trucks definitief

15 procent minder CO₂ moeten nieuwe trucks in

2025 uitstoten. Daartoe heeft het Europees Parlement een wet met overgrote meerderheid aangenomen. In 2030 moet de vermindering 30% bedragen. De nieuwe regel dekt 70% van alle zware trucks voor de lange afstand. Het is voor het eerst dat Europa beperkingen oplegt aan de emissie van broeikasgassen door vrachtwagens.

Groei transport van reefercontainers

KOEL- EN VRIESLADING

Het vervoer van koel- en vrieslading in reefercontainers van en naar Nederland zit fors in de lift. De import steeg vorig jaar met 13%, de export met 7%. Volgens Havenbedrijf Rotterdam is dat mede te danken aan een aantal projecten, in gang gezet om de sector uit te bouwen. De havenbeheerder werkt samen met het logistieke bedrijfsleven aan een snellere afwikkeling van groenten- en fruitstromen via de Rotterdamse terminals en uitbreiding van de aan- en afvoer via de binnenvaart.

Minister akkoord met local rule voor Schiphol

LUCHTVRACHT Extra ruimte voor vrachtluchten vanaf winterseizoen 2019-2020



Het tekort aan slots zal afnemen, maar voor een deel van deze vracht is er nog geen oplossing. Foto: NT

TOM VAN GURP

De luchtvrachtmarkt op Schiphol krijgt vanaf dit najaar een local rule. Dat schrijft minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) in een brief aan de Tweede Kamer. Luchtvrachtkoepel ACN is verheugd met het besluit.

Met de beslissing van de minister komt er meer ruimte voor de vrachtsector op Schiphol. Deze heeft al geruime tijd te lijden onder een tekort aan slots. Sommige vliegmaatschappijen moesten noodgedwongen uitwijken naar luchthavens in de omgeving. Mede daardoor daalde bijvoorbeeld in februari het aantal vrachtluchten op Schiphol met

zo'n 20%. Met de local rule moet een deel van deze problemen worden opgelost.

De nieuwe maatregel komt te laat voor het zomerseizoen 2019 en gaat daarom gelden vanaf het winterseizoen 2019-2020. Omdat de voorbereidingen voor dit seizoen al eerder starten, gaat de local rule op 31 augustus van dit jaar in. Het loopt door tot en met het zomerseizoen van 2021. Wel komt er na een jaar een evaluatie.

Seinen op groen

Het fiat van de bewindsvrouw komt niet onverwacht. *Nieuwsblad Transport* meldde eerder al dat de Nederlandse slotcoördinator samen met werkgroep Coordination Committee Netherlands de laatste hobbels

had weggenomen voor de local rule. Daarmee leken de seinen al op groen te staan voor de nieuwe maatregel.

Door de komst van de local rule neemt het aantal beschikbare luchtvrachtslots toe, vermoedelijk met enkele honderden per jaar. Het brengt namelijk met zich mee dat een groter deel van de geannuleerde vluchten ten goede komt aan het aantal vrachtluchten. Momenteel is het zo dat een geannuleerde passagiersvlucht alleen mag worden opgevuld met een andere passagiersvlucht en idem dito bij een geannuleerde vrachtlucht. Slechts 3,5% van alle vluchten op Schiphol zijn vrachtluchten. De nieuwe maatregel houdt in dat 25% van de vluchten die niet doorgaan, naar de

vrachtluchtsector gaat. 'En daar zijn we blij mee', aldus Maarten van As van luchtvrachtorganisatie ACN. 'Het is een mooi signaal van de minister. Het toont aan dat ze de luchtvrachtsector serieus neemt.' Wel wijst hij erop dat hiermee de problemen nog niet zijn verholpen. 'Het tekort op de luchthaven is stukken groter. Maar een mooi begin is het zeker.'

De local rule brengt ook een andere verandering met zich mee. Wanneer de bestemming van een vrachtlucht verandert, wordt dit niet meer automatisch gezien als een vertraging. Dit betekent dat het makkelijker wordt om te voldoen aan de 80-20-regel en het dus ook makkelijker wordt om historische rechten te behouden.

COMMENTAAR

TOM VAN GURP
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Waar blijven die truckparkings

Onlangs werd weer eens duidelijk hoe belangrijk beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn. Het merendeel van de gevallen van ladingdiefstal vond in 2018 plaats op niet-beveiligde truckparkings, vaak langs snelwegen. Dat is niet alleen in Nederland het geval, ook in andere Europese landen zijn chauffeurs en hun lading niet veilig voor criminelen. Dat meldde anti-ladingdiefstalorganisatie Tapa eind vorige week. Ook transportverzekeraar TVM wijst op het feit dat de incidenten vooral plaatsvinden op onbeveiligde snelwegparkings (zie artikel op pagina 3).

De komst van goed beveiligde faciliteiten is mede daardoor bittere noodzaak. Locaties met bijvoorbeeld een omheining, camerabewaking, veiligheidspersoneel en een registratie van voertuig en bestuurder kunnen het criminel zeer lastig maken. Hoewel de roep hierom al geruime tijd klinkt, blijft het aantal bewaakte parkeerplaatsen zeer beperkt.

Dit terwijl de extra parkings, bewaakt of onbewaakt, sowieso geen overbodige luxe zijn. Veel chauffeurs kunnen hun voertuig vaak moeilijk kwijt als ze rust willen of moeten nemen. Vrachtwagens die op de snelweg langs een invoeg- of uitvoegstrook staan, zijn dagelijkse praktijk doordat de beschikbare parkeerlocaties overvol zijn. Sommige truckbestuurders wijken uit naar het onderliggende wegennet om daar bijvoorbeeld een bedrijventerrein op te zoeken, wat overlast kan veroorzaken voor de omgeving en waar vaak ook geen beveiliging aanwezig is.

De verplichte rustperiodes voor chauffeurs, in combinatie met een gebrek aan bewaking, maken de snelwegparkings tot een walhalla voor ladingcriminelen, die zonder blikken of blozen zeilen opensnijden om voor tienduizenden euro's aan goederen mee te nemen. Uit Europese cijfers blijkt dat 75% van de incidenten plaatsvindt op onbeveiligde truckparkings en dat de schade oploopt tot meer dan acht miljard euro per jaar.

Meer dan 80% van de chauffeurs vindt dan ook dat er te weinig goede parkeermogelijkheden voor hen zijn. Een onderzoek dat is gedaan in opdracht van de EU kwam tot een soortgelijke conclusie: er moeten verspreid over Europa in totaal vierhonderdduizend nieuwe parkeervakken bij komen. De huidige situatie noemen de onderzoekers onaanvaardbaar.

In dat kader heeft de EU gelukkig onlangs besloten om extra geld uit te trekken. Er komt vier miljoen euro beschikbaar voor truckparkings in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg. Ook hebben diverse belangenverenigingen en overheden de mouwen opgestroopt om genoeg parkings te realiseren. Over vijf jaar moeten er bijna duizend nieuwe parkeervakken in Nederland bij zijn gekomen. Hopelijk worden deze beloftes allemaal snel waargemaakt.

INTERVIEW HENDRIK WÜST, NOORDRIJN-WESTFALEN

‘De achterstand van onze infrastructuur is enorm’

DVZ / PAUL JUMELET

Bij onze oosterburen in Noordrijn-Westfalen heerst verkeerschaos. Hendrik Wüst, minister van Verkeer van de Duitse deelstaat, belooft beterschap, niet alleen voor het verkeer op de Autobahnen, maar ook voor de Betuwelijn, de IJzeren Rijn en de binnenvaart.

Noordrijn-Westfalen haalt regelmatig het nieuws met berichten over verkeerschaos. Zullen de mensen zich u later gaan herinneren als file-minister of als wegwerkzaamheden-minister?

Als met ‘minister van wegwerkzaamheden’ wordt bedoeld dat we voortaan sneller op onze bestemming komen, vind ik dat prima. De achterstand in het herstellen en uitbreiden van onze infrastructuur is enorm. Ons Landesbetrieb Straßen had vorig jaar een recordomzet van bijna 1,4 miljard euro. Dat niveau willen we vasthouden.

Hoe groot zijn de problemen?

Het wegennet is op veel plekken te krakkemikkig en te beperkt. Zo is er een grote behoefte aan investeringen in bruggen die deels niet toegankelijk zijn voor vrachtverkeer, zoals de Rijnbrug in Leverkusen. Alleen al op de A45, die we verbreden naar zes rijstroken, moeten 38 grote bruggen gerenoveerd worden. Tot het jaar 2030 krijgt Noordrijn-Westfalen van de Bund meer dan 20 miljard euro voor tweehonderd wegprojecten.

Zou een snelheidsbeperking op de Autobahnen geen oplossing zijn om de doorstroming te bevorderen? Vrachtvervoerders zijn voor.

Ons snelwegennet telt 2220 kilometer aan Autobahnen, daarbuiten hebben we ook nog 4440 kilometer aan Richtungsfahrbahnen. Op 1708 kilometer daarvan gelden al snelheidsbeperkingen en ligt de toegestane snelheid vaak duidelijk onder de veelbesproken 120 of 130 kilometer per uur. Het is zinvoller om bij verkeersbeïnvloeding alle mogelijke factoren mee te wegen in plaats van een starre snelheidslimiet vast te stellen waarbij geen rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld de weersomstandigheden of het verkeersaanbod.

Er zijn voor dieselwagens mogelijk rijverboden op komst in stadscentra. En in het Ruhrgebied zelfs op Autobahnen. Daarmee zou de bereikbaarheid van hele regio's fors worden ingeperkt. Hoe gaat u daarmee om?

Op veel plekken zie je de stikstofdioxide-waardes al teruglopen, en de milieuminister werkt voortvarend samen met districtsbesturen en lokale gemeenschappen om de



luchtverontreiniging met ambitieuze plannen nog verder terug te dringen. Wij eisen dat het spoorwegennet gemoderniseerd wordt en dat er nieuw leven geblazen wordt in spoorlijnen die in onbruik zijn geraakt.

De modal shift van de weg naar het spoor en de binnenvaart gebeurt toch alleen in goedbedoelde toespraken?

Niet wat ons betreft. Onze deelstaatregering heeft het programma voor zogenoemde NE-spoorlijnen weer ingevoerd, wat betekent dat de rem op investeringen op dit soort lijnen eraf wordt gehaald. Industrie- en bedrijfsterrainen worden daarmee weer aangesloten op het hoofdnet van de Duitse spoorwegen. Wat de vaarwegen betreft, er is nog veel werk aan de winkel. Ik heb de Bund, die op dit gebied volledig verantwoordelijk is, gevraagd om plannen en projecten te structureren in een actieplan Waterwegen. Onze bedrijven moeten de zekerheid hebben dat ze per schip bereikbaar zijn.

Rondom een megaproject als de Betuwelijn is het erg stil geworden. Havenbedrijf Rotterdam stuurt er zelfs brandbrieven over naar Duitsland.

Onze deelstaat ondersteunt de Betuwelijn tussen Oberhausen en Emmerich met circa 450 miljoen euro om het streekvervoer te bevorderen. Bovendien hebben we vrijwillig de bekostiging van spoorwegovergangen op ons genomen die oorspronkelijk voor rekening van de gemeenten zouden komen. Alle planprocedures voor de Betuwelijn zijn in werking, ze liggen in handen van het federale Eisenbahn-Bundesamt.

En hoe staat het ervoor met de IJzeren Rijn?

Nadat de zogenoemde ‘Derde Weg’ van de IJzeren Rijn is benoemd als dringende noodzaak in het federale verkeersplan 2030, moet het nu lukken om tot overeenstemming te komen met de verkeersministers van Duitsland, Nederland en België, zodat we de planning kunnen gaan maken. Bij de ontmoetingen tussen delegaties van Noordrijn-Westfalen, Nederland en Vlaanderen hebben we bovendien afgesproken om een werkgroep te vormen die zich met de railverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied zal bezighouden, alsmede met andere spoorverbindingen tussen de landen.

De binnenvaart heeft veel capaciteit te bieden. Kan de deelstaat ervoor zorgen dat die beter benut wordt?

Sluizen moeten gerenoveerd worden en bruggen verhoogd. En de beladen diepgang van de Rijn moet gestabiliseerd worden. Samen met de andere deelstaten waar de Rijn doorheen loopt, hebben we er bij de federale regering op aangedrongen om vaart te maken met het optimaliseren van de belading voor de binnenscheepvaart op de Midden- en Nederrijn. De hete zomer met langdurig laagwater heeft aangetoond dat er veel te snel enorme transportcapaciteit verloren kan gaan. We moeten stappen zetten om een standaard vast te stellen voor de beladen diepgang. We hebben de regering verder gevraagd om extra mensen aan te stellen voor de waterprojecten, om daarmee de voortgang van die projecten te garanderen.

Donderdag 2 mei

DOSSIER

Wegvervoer

Adverteren? paul.van.der.kooij@promedia.nl

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

Ladingdiefstal neemt af

WEGTRANSPORT Aantal incidenten liep terug in 2018, maar schade steeg

TOM VAN GURP

Het aantal ladingdiefstallen in Nederland daalde vorig jaar van 579 naar 437. Dat was een afname van ongeveer 25%. De schade is vorig jaar echter opgelopen, tot 17,6 miljoen euro. Dat blijkt uit cijfers van de internationale preventie-organisatie Tapa.

Grootste roof was de ontvreemding van 112 ton kobalt in de haven van Rotterdam, ter waarde van 8,5 miljoen euro. Nummer twee betrof het stelen van een lading mobiele telefoons, met een waarde van ongeveer een half miljoen euro. Deze diefstal gebeurde vlakbij luchthaven Schiphol.

De regio waar de meeste diefstallen plaatsvinden is echter Venlo. Dit gebied ontpopt zich steeds meer tot een prominente logistieke draaischijf. Het ligt op een belangrijke route van Duitsland naar de havengebieden van Rotterdam en Antwerpen. Daardoor passeren hier veel vrachtwagens. Over 2018 vonden hier maar liefst 61 diefstallen plaats. Als provincie scoort Noord-Brabant het hoogst. Vermoedelijk speelt ook hier een rol dat het gebied zich meer en meer ontwikkelt tot een belangrijke regio voor de Nederlandse logistiek. Mede daardoor rijdt hier veel vrachtverkeer, wat nog versterkt wordt doordat de provincie is gelegen tussen beide eerder genoemde havens. Hier vonden dan ook 132 berovingen plaats, meer dan een kwart van het totaal.

Daling

De 437 incidenten van vorig jaar betekenden dus een daling ten opzichte van het jaar ervoor. Toen waren er 579 gevallen van ladingdiefstal. Dat betekent een afname van bijna 25%. Meest voorkomende methode is het opensnijden van zeilen. In bijna driekwart van de gevallen betrof



Het gros van de parkeerplaatsen in Nederland is onbewaakt. Foto: RijschoolPro

het een truck met een 'zachte zijkant'.

Een ontwikkeling die ladingdiefstal in de hand werkt, is het schreeuwende tekort aan bewaakte truck-

slechts mondjesmaat geleid tot extra bewaakte faciliteiten.

Te laat op losplek

'Ook wij zien dat de meeste incidenten er wel genoeg bewaakte parkeerplaatsen zijn. En daar ontbreekt het nog weleens aan. Wat je ook ziet, is dat een chauffeur door omstandigheden te laat op zijn losplek aankomt. Hij kan zijn lading dan niet meer afgeven en moet ergens in de buurt overnachten, met de goederen nog in zijn truck. We adviseren transporteurs te zorgen voor een goede afstemming met de planner en de opdrachtgever, zodat dit soort situaties niet ontstaan.'

De daling die af te lezen is uit de Tapa-cijfers, herkent de verzekeraar wel. 'Als we kijken naar het aantal meldingen dat bij ons binnenkomt, zien we ook dat er een forse afname is. Oorzaak hiervan is volgens ons de inzet van de politie en een grotere bewustwording in de sector.'

De afname komt onder meer door grotere bewustwording in de sector.

parkings. Het gros van de parkeerplaatsen in Nederland, en ook in andere landen, is onbewaakt. Weliswaar worden door de EU en de Rijksoverheid stappen gezet om dit aantal te vergroten, maar dat heeft

plaatsvinden door het opensnijden van zeilen op onbewaakte parkings', aldus een woordvoerder van transportverzekeraar TVM. 'We raden chauffeurs dan ook aan om daar niet te overnachten. Maar dan moe-

EXPEDITIE

Duitse Staat zet DB Schenker in de verkoop

FOLKERT NICOLAI

Deutsche Bahn zet haar divisie logistiek en expeditie, DB Schenker, in de verkoop. Schenker kan vele miljarden euro opbrengen en de schuldenlast van het Duitse spoorconcern, een kleine twintig miljard euro, fors verlagen.

Dat schrijft het Duitse transportvakblad *Verkehrsrundschau* met stelligheid. Het beroept zich op welingelichte ondernemerskringen in het goederenvervoer en spreekt zelf, met een slag om de arm, over 'Spekulation'. Maar zo speculatief is het verhaal niet. Zo zou de raad van toezicht van Deutsche Bahn, de raad van commissarissen dus en daarmee feitelijk de Duitse staat, al hebben besloten tot verkoop van Schenker, en trouwens ook van Arriva, een concernonderdeel dat

voornamelijk in het buitenland personenvervoer verzorgt.

Winstgevend

DB Schenker was vorig jaar goed voor ruim zeventien miljard euro omzet, een stijging van 3,8% in vergelijking met het jaar ervoor. Dat was meer dan een derde van de concernomzet van 44 miljard euro. De activiteiten in de landlogistiek en de zee- en luchtvrachtexpeditie van Schenker zijn goed winstgevend, met een operationele marge van 5%. Het bedrijf werd in 2002 overgenomen onder de naam Schenker-Stinnes. Als bedrijfsonderdeel van Deutsche Bahn AG heeft het sindsdien stabiele resultaten behaald, terwijl het hele concern de resultaten zag afnemen en, mede wegens hoge en noodzakelijke investeringen in spoor en materieel, de schulden zag oplopen.

Op verkoop van Schenker en Arriva is onlangs aangedrongen door de Duitse rekenkamer. De opbrengst van Schenker alleen al zou de schuldenlast van het concern, die vorig jaar met een klein miljard opliep tot 19,5 miljard euro, sterk kunnen verminderen. De rekenkamer, het 'Bundesrechnungshof', vindt trouwens dat Deutsche Bahn, wier taak het is in Duitsland goed spoorvervoer voor personen en goederen te verzorgen en het spoorwegnet te beheren, zich principieel niet zou moeten bezighouden met branchevreemde activiteiten, zoals logistieke dienstverlening in algemene zin en zee- en luchtvrachtexpeditie.

Investeringen

DB staat de komende jaren voor nieuwe, miljarden kostende investeringsprojecten in spoorwegen en materieel. Met de opbrengst van

een eventuele verkoop kunnen investeringen in het Duitse spoor worden gefinancierd.

Wie bij de berekening van de overnamesom een vrij zuinige factor van vijf à zeven van het operationele resultaat loslaat, komt op een prijs van pakweg zeven miljard euro uit. Vermoedelijk zou de koper nog wel iets meer voor het totaal van Schenker op tafel moeten leggen. De teller kan ook op gemakkelijk tien miljard euro uitkomen. Voor de meeste gegadigden is een dergelijk bedrag niet gemakkelijk op te brengen. DSV bijvoorbeeld heeft de grenzen aan zijn financiering al opgezocht met de contante betaling van de overnameprijs voor Panalpina. Ook XPO zou een kanshebber kunnen zijn.

In totaal telt Schenker wereldwijd tweeduizend vestigingen, waar bijna tachtigduizend mensen werken.

KORT

Tanker door verdiepte Nieuwe Waterweg

EERSTE KEER

Als eerste schip met een diepgang van vijftien meter is de tanker 'Delta Mariner' zaterdag door de verdiepte Nieuwe Waterweg gevaren. Komende zomer verwijderen Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Rotterdam op drie plekken leidingen en dan is de verdieping van de Nieuwe Waterweg en Botlek afgerond. Dan kunnen schepen met een diepgang tot vijftien meter onder normale omstandigheden de Botlekhaven binnen varen.

Forse stijging van aantal verkeersdoden

VEILIGHEID

Hoewel het aantal verkeersslachtoffers vorig jaar met ruim 10% toenam in Nederland, steeg het aantal inzittenden in trucks en bestelwagens dat overleed met één naar 26. Dat meldt het CBS. Wel kwam een derde van alle 678 dodelijke slachtoffers om het leven door een aanrijding met een personenauto of bestelauto en bijna 14% door een botsing met een vrachtwagen of bus.

Containervloot krijgt scrubbers niet op tijd

ZWAVEL

Een deel van de containerschepen kan niet op tijd, voor het eind van het jaar, worden voorzien van hun bestelde scrubber, een installatie om uitlaatgassen te reinigen.



Volgens de Franse maritieme dataleverancier Alphaliner hebben scheepswerven onvoldoende capaciteit om al die 450 bestelde rookgasreinigers, ofwel scrubbers, tijdig te installeren in de schepen.

Trump verscherpt de ban op Iraanse olie

TANKERMARKT

De regering-Trump verscherpt de ban op Iraanse olie. Vrijstellingen van sancties tegen kopers van Iraanse olie uit onder meer China, India, Japan, Zuid-Korea en Turkije worden na 1 mei niet verlengd. Hoewel Iran een deel van zijn tankers stil zal moeten leggen, zal het prijsopdrijvend effect daarvan overigens beperkt zijn. Scheepsmakelaar Clarksons verwacht dat het om zo'n 25 olietankers gaat.

‘We zijn juist géén digitale expediteur’

BART PALS

Deze week in de Start-up Monitor een gesprek met David van der Stelt en Maarten Bos, oprichters van MyFreight. ‘Wij zijn geen digitale expediteur, maar een ‘web-based’ platform om gemakkelijk lucht- en zeevracht offertes aan te vragen, te vergelijken en om zendingen te boeken.’

Wat is je elevator pitch in een paar zinnen?

MyFreight bestaat uit twee componenten. Aan de ene kant zijn we er voor bedrijven die lucht- of zeevracht verzenden. Zij kunnen via ons systeem het quotatieproces voor hun transport automatiseren, expediteurs vergelijken en zendingen boeken. Aan de andere kant zijn we een sales-tool die expediteurs in contact brengt met de importeur/exporteur.

Welk probleem los je daarmee eigenlijk op?

Een verlader die met containers of luchtvracht werkt, krijgt vaak dagelijks expediteurs over de vloer die graag hun diensten willen aanbieden. De markt van het internationale transport is grillig en tarieven schommelen voortdurend. Dat houdt in dat je elke keer een vergelijking moet maken. Dat proces hebben wij geautomatiseerd. Met lucht-

vracht loont het om een aparte aanvraag te doen per zending. Dan krijg je de beste tarieven. Met zeevaart doe je dat vaak één keer per maand. Dat is een continu proces. Via ons systeem kan dat automatisch. De verlader maakt een account aan en kan een offerte-aanvraag versturen naar de gewenste expediteurs. De expediteurs vullen op hun beurt de tarieven in, zodat de verlader een helder overzicht krijgt van offertes. Vervolgens kan de verlader online de zendingen boeken en tracken, zodat zijn logistieke team altijd op de hoogte is van de laatste statusupdates.

Richt je je daarmee vooral op de verladers of op de expediteurs?

Beide partijen zijn van even groot belang. De verladers zijn onze gebruikers die aanvragen doen voor lucht- en/of zeevracht. De expediteurs ontvangen de aanvragen en kunnen hun product verkopen via ons systeem. We verplaatsen het proces van offline naar online, waardoor voor beide partijen veel tijd en geld wordt bespaard. MyFreight fungeert als neutrale partij. We hebben binnen korte tijd een logistieke marktplaats gecreëerd met gebruikers die honderden containers per maand versturen. Zij kunnen gemakkelijk zien welke partij het beste bij hen past. Voor de expediteurs genereren we gratis leads. Wij ver-

START-UP MONITOR

Bedrijfsnaam:

MyFreight

Platform live sinds:

januari 2019

Aantal werknemers: **4**

Verwachte omzet

2019: **€ 150.000**

Gedane investering:

doen we geen uitspraak over.

Bestaat vooral uit salaris om het platform te ontwikkelen



Oprichters David van der Stelt (links) en Maarten Bos. Foto: MyFreight

binden verlader en expediteur, operationeel gezien blijven wij overal buiten en ligt de volle verantwoordelijkheid bij de expediteur.

Waarin onderscheiden jullie je van digitale expediteurs, zoals Shyppl?

Wij worden vaak met dat soort partijen verward. Shyppl en Flexport zijn expediteurs net als bijvoorbeeld DHL. Het verschil met de traditionele expediteur is dat zij een mooi online dashboard hebben. De tarieven die ze daarin echter laten zien, zijn de tarieven die zij zelf onderhandeld hebben met de rederijen en luchtvaartmaatschappijen. Wij zijn geen expediteur. MyFreight zorgt ervoor dat je de juiste expediteur vindt voor jouw logistieke pakket. Wij vergelijken dus de traditionele expediteurs, maar ook met partijen zoals Shyppl en Flexport.

Wat is de grootste uitdaging om dit idee succesvol te maken?

De uitdaging voor ons is duidelijk te maken dat we zelf geen expediteur zijn. Wij zorgen ervoor dat partijen op een juiste manier kunnen worden vergeleken. Alle expediteurs brengen een zending van A naar B. Of ze dat nou via een digitaal dashboard doen of op de ‘traditionele’ wijze, dat proces is hetzelfde. Wij helpen partijen bij het kiezen van de juiste partij daarvoor. Daarnaast zijn er in Europa ook bedrijven waarbij je direct transporttarieven kunt opvragen. Dit zijn echter standaard ad hoc-tarieven die vooraf zijn ingeladen. Voor de ervaren verlader, met meerdere zendingen per week, blijken deze tarieven niet gunstig te zijn. Bij ons ontvang je tarieven op basis van je jaarlijkse volume. Op het gebied van zeevracht hebben wij gebruikers die tussen de 50 en 5.000 TEU per jaar verscheppen. Onze luchtvrachtgebruikers variëren tussen de 10 en 27.000 ton gewicht per jaar.

Wat is het verdienmodel?

Voor de verlader is het systeem gratis. Als expediteurs een lead verzilveren in de vorm van een boeking, dan vragen wij hun een vast bedrag. Dus een expediteur betaalt alleen bij ‘nieuwe klanten’. Wij richten ons op de massa, dus dit zijn enkele euros per zending.

Hoe ben je op het idee gekomen?

Ik (Bos, red.) was bij een textielbedrijf verantwoordelijk voor het regelen van vervoer vanuit het Verre Oosten naar Nederland. Ik had elke keer te maken met verschillende expediteurs om te kijken wie de beste partij was om de containers te transporteren. David zat aan de andere kant bij een expediteur om offertes uit te brengen. We waren iedere maand allebei veel tijd kwijt aan dezelfde handeling. Dat is heel inefficiënt. Maar toch loonde het om iedere maand de prijzen te vergelijken omdat de tarieven zo ver uit elkaar lagen. Dat proces brengen we nu van offline naar online. Wij deden dat toen voor de zeevaart, bij luchtvracht zijn de verschillen nog groter.

Wie zijn de oprichters?

Dat zijn wij en onze investeerders: Niels en Lars Vlietman, de oprichters van MyParcel.nl – dat hebben

ze verkocht aan PostNL – en nu de eigenaars van MyParcel.com.

Hoeveel startkapitaal heb je inmiddels opgehaald?

Dat houden we liever voor onszelf. Maar we hebben genoeg om de komende tijd door te komen.

Wat zijn de activiteiten van de medewerkers?

We hebben twee developers en wij doen business development. Dus de activiteiten bestaan nu vooral uit het verder ontwikkelen van het platform en het aansluiten van partners. David richt zich vooral op de verladers en Maarten op de expediteurs.

Kun je een beetje aan developers komen? Want die kunnen natuurlijk overal aan de slag.

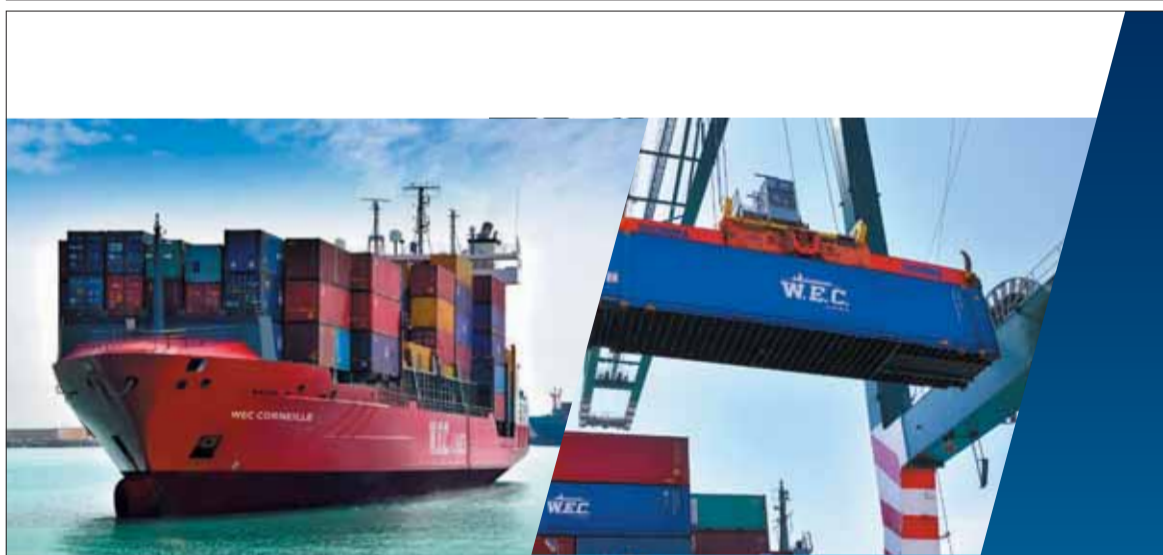
Onze developers werken met ons in hetzelfde bedrijf, daardoor zijn de betrokkenheid en het enthousiasme groot. Onze ervaring is dat deze manier van werken developers meer voldoening geeft, aangezien zij in deze opzet vanaf het begin tot het eind bij het hele proces betrokken zijn. In andere gevallen werken ze tijdelijk aan een project. Voor een developer is het geweldig om te zien wat het resultaat is van het ontwikkelen van een bepaalde ‘feature’.

Wat zijn je toekomstplannen? Waar sta je over twee jaar?

Ons product is ontzettend schaalbaar. De ambitie is om dan uitgebreid te zijn binnen Europa, met name Duitsland. En uiteraard hopen we dat er dan ook veel meer partijen die met ons werken. We hebben nu rond de veertig expediteurs en zeventig verladers. Dat zijn wel grote partijen met veel volume; er worden nu per maand zo’n 900 containers via ons systeem aangevraagd.

Welke lessen heb je onderweg geleerd?

Het is heel belangrijk dat je de juiste mensen om je heen verzamelt. Wij weten alles van de processen, onze investeerders hebben geholpen met het inrichten van de IT-ontwikkeling en met de vertaling van idee naar product. Zo weten we nu hoe belangrijk het is kleine stapjes te nemen. Je moet ook heel goed luisteren naar feedback van de gebruikers.



YOUR CARGO, OUR CARE

WHEREVER YOU WANT US TO GO >>

EAST AFRICA - RED SEA
PORTUGAL | MOROCCO
UK & IRELAND | PAKISTAN
SPAIN & CANARY ISLANDS
NORTH WEST CONTINENT

43 Years of experience has given us unique and detailed knowledge of all our destinations and the local customs formalities, regulations and practices. Together with our fully customer-focussed approach, modern container fleet, a sophisticated network of local agents and thoughtful planning, you can count on efficient service provision and follow through.

weclines.com

W.E.C.
LINES

Reders in de rats om loon

Raad van State vindt dat buitenlandse werknemers Nederlands salaris moeten krijgen

PAUL JUMELET

De uitspraak van de Raad van State dat Filipijnse werknemers van sleepbedrijf Iskes in de haven van IJmuiden wel degelijk een Nederlands salaris betaald hadden moeten krijgen, heeft tot een nerveuze stemming geleid in de Nederlandse rederijwereld.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is bang dat het oordeel een reikwijdte krijgt tot ver buiten de grenzen van IJmuiden en dat straks alle buitenlandse bemanningsleden op Nederlandse zeeschepen betaald moeten worden volgens het Nederlands minimumloon, waardoor die zeelieden plotsklaps aanmerkelijk duurder zouden worden. 'Potentieel gevaarlijk voor de Nederlandse zeevaart', zo kenschetst de Nederlandse redersvereniging de uitspraak van Nederlands hoogste bestuursrechter.

De beloning van buitenlandse zeevarenden op Nederlandse schepen is al langer een heikel onderwerp, maar minister Koolmees van Sociale Zaken en Werkgelegenheid leek de rederijen in maart nog gerust te hebben gesteld door in een kamerbrief het belang te benadrukken van 'een evenwicht tussen eerlijk, veilig en gezond werk en de concurrentiekracht van de Nederlandse maritieme sector'. Uitdrukkelijk vermeldde de minister daarbij dat zeeschepen in de internationale vaart 'niet onder de Wet minimumloon vallen'.

Concurrentiekracht

De rederijen vinden dat de uitspraak van de RvS over de IJmuidense zeeslepers nu toch weer voor onduidelijkheid heeft gezorgd. Ze willen van Koolmees opnieuw met nadruk horen, dat er aan de salarisstrookjes van Filipijnse en andere buitenlandse bemanningsleden op



Ruim 21.000 niet-Nederlanders werken in de nationale zeevaart. Foto: Iskes Tugs

Nederlandse zeeschepen niets hoeft te veranderen. 'Het breder toepassen van de Wet minimumloon zou desastreuze gevolgen kunnen hebben voor de internationale concurrentiekracht van Nederlandse reders,' stelt KVNR-directeur Annet Koster. 'De levensvatbaarheid

bescherming van zeevarenden internationaal al goed geregeld is, onder meer met een internationaal afgesproken minimumloon, en ze vindt dat daar niet met nationale besluiten aan getornd moet worden. 'Van verdringing op de Nederlandse arbeidsmarkt is geen sprake.

jaar geleden terecht een boete heeft opgelegd vanwege de onderbetaling van negen Filipijnse werknemers die op zeven havensleepboten werkten. De havensleepboten hadden duidelijk een Nederlandse thuishaven: de vlag en de eigenaar waren Nederlands, de bemanningsleden kwamen het land binnen via Schiphol en ze gingen in IJmuiden aan boord. Daardoor was het Nederlands minimumloon van toepassing. De definitieve boete werd vastgesteld op dik 43.000 euro. Die moet worden betaald door het Filipijnse bedrijf met Nederlandse nevenvestiging dat voor Iskes de bemanningsleden rekruteerde. Sascha Meijer, vice-voorzitter van de maritieme vakbond Nautilus, reageerde verheugd op de uitspraak van de Raad van State. 'Hiermee wordt een halt toegeroepen aan een belangrijke sociale misstand.'

Breder toepassen Wet minimumloon kan desastreuze gevolgen hebben.

van de bedrijfstak is ermee gemoeid, inclusief het mogelijke verlies van een belangrijk deel van de werkgelegenheid van de Nederlanders.' Koster is van mening dat de sociale

Ruim 21.000 niet-Nederlandse zeevarenden werken in de Nederlandse zeevaart, juist omdat er niet voldoende Nederlandse zeevarenden zijn.' De RvS bepaalde in de IJmuidense kwestie dat de overheid drie

SCHEEPSRAMP

Romp 'Stellar Daisy' was al versleten

PAUL JUMELET

De 'Stellar Daisy', de grote Zuid-Koreaanse bulkcarrier (266.000 dwt) die in maart 2017 in de Zuidelijke Atlantische Oceaan naar de bodem zonk, had een versleten scheepsramp.

Dat staat te lezen in het onderzoeksrapport dat vlaggenstaat de Marshall Eilanden openbaar heeft gemaakt. De scheepsramp was volgens de onderzoekers verzwakt geraakt door materiaalmoetheid, corrosie en 'niet geïdentificeerde defecten'. Dat het afgeleefde vaartuig uiteindelijk op weg vanuit Brazilië naar China ten onder ging, kwam volgens de onderzoekers waarschijnlijk door een combinatie

van factoren. Zo wijzen ze op de zware weersomstandigheden waarmee het schip in de dagen voor de ramp al te kampen had gehad. Schade aan de romp leidde ertoe dat een van de ballasttanks vol met zee-water begon te lopen, waarna het water zich verspreidde naar andere delen van het vaartuig en de 'Stellar Daisy' reddeloos verloren was. Veertien Filipijnse en acht Zuid-Koreaanse bemanningsleden overleefden de ramp niet.

In het onderzoeksrapport wordt opgemerkt dat het schip tot drie keer toe in een droogdok heeft gelegen, in 2011, 2012 en 2015, en dat elke keer is verzuimd de schade op te merken en te rapporteren. Het schip was van de Koreaanse rederij Polaris Shipping.

RIJ- EN RUSTTIJD

EU beperkt controle op 'cabineslapen'

FOLKERT NICOLAI

Een vrachtautochauffeur hoeft niet te bewijzen dat hij de verplichte wekelijkse lange rusttijd buiten de cabine van het voertuig heeft doorgebracht. Dat heeft de Europese Commissie bepaald en bevestigd in een brief aan de internationale wegvervoerorganisatie, de IRU.

De chauffeur hoeft dus bijvoorbeeld geen hotelrekeningen of nota's van andere slaapplekken te kunnen overleggen indien een controleur daarom vraagt. Dit beperkt de controlemogelijkheden op het zogenaamde 'cabineslapen' aanzienlijk. De Europese Commissie baseert zich op een verordening uit 2014

waarin het verbod is neergelegd op het in de cabine doorbrengen van de lange verplichte wekelijkse rusttijd. In die verordening staat echter niets over de noodzaak dat de chauffeur aan de hand van documentatie kan aantonen dat hij deze rustperiode van ten minste 45 uur buiten het voertuig, dus bijvoorbeeld in een hotel, motel of 'bed and breakfast', heeft doorgebracht. Zo is de overweging van de Commissie. Feitelijk blijft er voor controleurs maar één mogelijkheid over om chauffeurs te bekeuren wegens langdurig 'cabineslapen', namelijk door ze daarbij op heterdaad te betrappen. Dat betekent dat dan uiteraard gebruik moeten worden gemaakt van de verplichte tachograafgegevens.

KORT

WDP verhoogt winst met 13%

LOGISTIEK VASTGOED

WDP, het Belgische beleggingsfonds in logistiek vastgoed in de Benelux en Roemenië, voerde de winst in het eerste kwartaal met 13% op tot 33,4 miljoen euro. De winst per aandeel steeg 8% tot 1,45 euro. Voor het hele jaar denkt WDP, met beursnoteringen in Brussel en Amsterdam, een winst te behalen van 6,50 euro per aandeel, 8% meer dan vorig jaar. Ook het dividend neemt naar verwachting toe, met 8% tot 5,20 euro per aandeel.

Grind tegen daling van de rivierbodem

PROEFPROJECT

Van medio april tot eind juli gaat Rijkswaterstaat op de Boven-Rijn ter hoogte van Tolkamer voor de tweede keer grind toevoegen aan de rivier. Deze sedimentsuppletie is onderdeel van een proef om de daling van de rivierbodem te stoppen, waardoor de rivieren ook in de toekomst bevaarbaar blijven. Het storten van het grind heeft vrijwel geen impact op het scheepvaartverkeer.

Nederland buiten boot Scandinavische alliantie

HAVENS

De Zweedse rederijen Wallenius en Swedish Orient Line (SOL) hebben een joint venture gevormd voor het transport van forest products voor de Finse en Zweedse papierindustrie.



Volgens een routekaartje dat de rederij heeft verspreid, zullen in Noordwest-Europa alleen Travemünde/Lübeck, een Britse haven, Antwerpen en Zeebrugge worden aangelopen. Nederlandse havens vallen buiten de boot.

Spoorbedrijven zien niets in 'trolley truck'

DUITSLAND

Duitsland moet geen twaalf miljard euro investeren in bovenleidingen over wegen om vrachtauto's van stroom te voorzien. Dat zegt de NEE, de Europese organisatie van particuliere spoorbedrijven. Volgens de directeur van deze organisatie, Peter Westenberger, kan het geld dat in bovenleidingen moet worden geïnvesteerd beter worden gestoken in het spoorvervoer.

TON & TEU

IVO ARIS

Voorzitter Air Cargo Netherlands

**Durf selectief te zijn!**

Vorige week verscheen het rapport 'Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanlegroute' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli). Deze raad adviseert onze overheid om de luchtvaart in haar beleid veel meer als een gewone bedrijfstak te gaan behandelen. Zij stelt in haar rapport dat er nu nog te vaak een uitzonderingspositie voor de luchtvaartsector is.

De in totaal acht hoofdaanbevelingen uit het rapport zullen de komende weken op diverse bureaus gaan 'landen' – om in de beeldspraak van 'een nieuwe aanlegroute' te blijven – en besproken dan wel bediscussieerd worden. Voor deze column wil ik de laatste aanbeveling, nummer acht, er graag uitlichten: 'Stuur op internationale bereikbaarheid en heroverweeg daarbinnen de netwerkwaliteit'. In deze aanbeveling geeft de raad met betrekking tot de KPI netwerkwaliteit aan dat dit begrip niet alleen, zoals volgens de raad nu ten onrechte gebeurt, moet worden uitgelegd als 'maximale bestemmingen met een hoge frequentie', maar dat er ook een duidelijke koppeling moet zijn met de bijdragen aan de economie en de welvaart. Welke verbindingen zijn het meest waardevol voor Nederland? Welke verbindingen hebben de grootste toegevoegde waarde voor onze economie en welvaart? De raad pleit ervoor om een dergelijke analyse te maken, waarbij ook de modaliteiten spoor, weg en over water mee moeten worden genomen.

Deze aanbeveling sluit aan bij een pleidooi dat wij als ACN eerder dit jaar hielden: staar je niet langer blind op het tekort aan capaciteit en het zoeken van de oplossing in het uitbreiden daarvan. Maar durf selectief te zijn en te differentiëren. We hebben op Schiphol niet zozeer een capaciteitsprobleem, maar een selectiviteitsprobleem. Zelfs als Schiphol de komende jaren in goede balans met andere belangen als klimaat en leefomgeving verder zal kunnen groeien, dan zit in de capaciteit niet voldoende oplossingsruimte. De marktvaart zal zich de komende jaren sneller blijven ontwikkelen en groter zijn dan het aanbod van slots op Schiphol. De recente, omlaag bijgestelde IATA forecast cijfers en ook de voorspellingen van het Kenniscentrum voor Mobiliteit zijn hier heel duidelijk over. Laten we daarom kijken naar selectiviteit en ons bij alle afwegingen steeds de concrete vraag stellen wat een slot ons nu eigenlijk oplevert. Belangrijke uitgangspunten daarbij wat ons betreft: 1) de bijdrage aan de netwerkwaliteit in brede zin, dus inclusief het nut voor onze economie en welvaart, 2) een aantal duidelijke leefbaarheids- en duurzaamheidsvereisten waar het de Rli ook uitgebreid op ingaat, maar waarvoor ik voor nu graag verwijs naar het actieplan Slim en Duurzaam van de luchtvaartsector.

Vanuit die overtuiging heeft ACN de Erasmus Universiteit eind vorig jaar gevraagd om onderzoek te doen naar de toegevoegde waarde van luchtvracht voor Nederland. We 'pikten' dit idee van de Nederlandse zeehavens, waarvoor al ruim tien jaar de zeehavenmonitor wordt uitgevoerd: wat is de toegevoegde waarde en hoeveel banen leveren de activiteiten op? Droog wetenschappelijke, maar belangrijke cijfers om het belang van luchtvracht aan te geven. De eerste luchtvrachtmonitor toont een forse directe en indirecte toegevoegde waarde van 2,15 miljard euro en 25.000 banen. In de context van de totale toegevoegde waarde van Schiphol: luchtvracht is goed voor zo'n 20% van de totale toegevoegde waarde van deze mainport. Dat is heel fors gezien de relatief kleine druk die de luchtvracht in vrachtvliegtuigen legt op het totaal aantal starts en landingen (3,5%). Daarbovenop vormt de luchtvracht die meegaat in het laadruim van passagiersvliegtuigen een niet onbelangrijke bron van inkomsten voor veel airlines. De luchtvrachtmonitor geeft bovendien aan dat de aanwezigheid van een goede multimodale infrastructuur een belangrijke factor is voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven met een internationale supply chain. Veel internationale ondernemingen vestigen zich om deze redenen op en rondom Schiphol. Laten we ze daar vooral ook houden, want ze zijn belangrijk voor onze economie en welvaart.

Sterke start dankzij L**ROTTERDAMSE HAVEN** Containerallianties bedelen Europa's grootste haven

ROB MACKOR

De Rotterdamse haven heeft in het eerste kwartaal van dit jaar bijna 124 miljoen ton lading verwerkt, ruim 5% meer dan in de overeenkomstige periode van vorig jaar. De containeroverslag groeide ruim 7% tot 3,7 miljoen teu.

Dat heeft Havenbedrijf Rotterdam bekendgemaakt. In een toelichting zegt topman Allard Castelein dat 2019 'uitstekend' is begonnen met een overslagvolumerecord in het eerste kwartaal. Volgens hem heeft Rotterdam zijn knooppuntpositie in de opslag en doorvoer van containers en LNG wederom versterkt. Niettemin houdt hij vast aan de eerdere groeiprognoze van 'lichte groei' voor het hele jaar. Net als vorig jaar groeide de overslag van LNG spectaculair, deze keer met ruim 140% tot 1,8 miljoen ton. Daar stond echter een forse daling van de export van stookolie van Rusland via Rotterdam naar Azië tegenover, waardoor de totale overslag van minerale olieproducten ruim 7% lager uitkwam. In totaal groeide de sector nat massagoed met bijna 5% tot 58,5 miljoen ton.

Hogere marges

De aanvoer van ruwe olie, die al jaren rond de honderd miljoen ton per jaar schommelt, liet een opmerkelijke groei zien van meer dan 10% tot ruim 28 miljoen ton. Volgens de havenbeheerder zijn de Rotterdamse raffinaderijen veel meer Amerikaanse (schalie)olie gaan importeren. Die is relatief goedkoop en levert dus hogere marges op. De kolenoverslag, die vorig jaar al aan revival begon, steeg in het eerste kwartaal met maar liefst 15,7% tot 7,5 miljoen ton. Volgens het Havenbedrijf komt dat vooral doordat kolenimporteurs van de lage prijzen



'Lichte groei' blijft de prognose voor heel 2019. Foto: Havenbedrijf Rotterdam

wilden profiteren om hun voorraden aan te vullen. De overslag van ijzererts en schroot daalde juist fors (18%), vooral doordat de Duitse staalproductie met een krimp van 5% op een laag pitje stond. De overslag van agrarische bulk, waaronder veel grondstoffen voor veevoer, bleef met 2,6 miljoen ton vrijwel gelijk. Bij het overige droge massagoed, onder meer fosfaten, was er evenwel een sterke groei van bijna 40% tot 3,3 miljoen ton. Alles bij elkaar steeg de overslag van droog massagoed met bijna 4% tot 19,4 miljoen ton. Volgens het Havenbedrijf is de groei in de containeroverslag vooral te danken aan de stijging van door-

voerlading uit Azië via Rotterdam naar andere Europese bestemmingen. De drie grote lijnvaartallianties (2M, The Alliance en Ocean Alliance) bedelen steeds meer lading toe aan de Nederlandse haven. Daardoor steeg het feedervervoer sterk, met 15% tot 7,3 miljoen ton.

Boosdoeners

Daar stond echter een forse daling tegenover van het intra-Europese shortseavervoer met een kleine 8% tot 6,9 miljoen ton. Boosdoeners zijn de ingezakte handel met Rusland en, in januari en februari, met het Verenigd Koninkrijk. De toegenomen onbalans tussen de Aziatische en Europese export zorgde er-

PRODUCTIE VRACHTWAGENS**DAF investeert 200 miljoen euro in cabinefabriek Westerlo**

BART PALS

DAF gaat 200 miljoen euro investeren in zijn cabinefabriek in het Belgische Westerlo. Hiermee wil de vrachtwagenfabrikant voorsoorten op een verwachte groei van de toekomstige productie.

Met de investering van 200 miljoen euro stijgt de productiecapaciteit van de cabinefabriek met 45% tot 300 cabines per dag in een 2-ploegendienst. De productiecapaciteit komt daarmee op hetzelfde niveau als van de nieuwe cabinelakstraat die eind 2017 officieel werd geopend, na een investering van 100 miljoen euro. DAF opende zijn fabriek in Westerlo in 1966, waar het – naast cabines

– sinds begin jaren zeventig ook zijn eigen assen produceert. De 2.800 medewerkers leveren de assen en cabines voor de trucks in het zware en middelzware segment, die van de productielijnen komen in Eindhoven en Leyland. Voor de productie van de 'kale cabines' – 'body-in-whites' – van de DAF CF en XF wordt de bestaande Body-fabriek van 17.800 m2 met 13.200 m2 uitgebreid. De uitbreiding omvat een enkele productielijn met zo'n 130 geavanceerde robots en 135 volledig geautomatiseerde laspistolen. De fabriek waar cabines van interieur- en exterieurdelen worden voorzien – de Cab Trimming – (15.600 m2) wordt uitgebreid met 20.000 m2. De nieuwe fabriek zal uit meerdere secties bestaan, waar-

onder een centrale assemblagelij, een lijn voor de montage van accessoires op de daken en nevenlijnen waar de portieren en dashboards voorbereid worden. Daarnaast zal er een test- en inspectieafdeling worden ingericht. Op de centrale assemblagelij zal een systeem worden toegepast waarbij platformen worden voortgeduwd met een liftstelsel. Daardoor kunnen werknemers de werkhoogte aanpassen aan de werkzaamheden en hun persoonlijke voorkeur. De bouw van de nieuwe Cab Body en Cab Trimming fabrieken op het terrein van DAF Vlaanderen is begonnen. Het Belgische bouwbedrijf Cordeel zal de gebouwen realiseren, inclusief de nieuwe kantoren en vergaderzalen.

LNG, olie en Brexit

steeds meer doorvoerlading uit Verre Oosten toe



voor dat er veel 'empties' richting Azië moesten worden geladen, waardoor de groei in teu's fors hoger ligt dan die in tonnen (5,9%).

ton. Vooral in maart stegen de volumes sterk doordat handelaren voorraden aanlegden in verband met een mogelijke harde Brexit. De

We hebben onze knooppuntpositie in LNG en containers verder versterkt

De totale overslag van het marktsegment breakbulkclading (ro/ro en overig stukgoed) steeg ruim 9% tot 7,9 miljoen ton. Het ro/ro-verkeer steeg met bijna 11% tot 6,4 miljoen

overslag van overig stukgoed steeg 3% tot anderhalf miljoen ton lading. Het totaalcijfer van bijna 124 miljoen is een nieuw kwartaalrecord. Aangetekend moet wel worden dat

de groei van ruim 5% in de eerste drie maanden van het jaar wat vertekend is, omdat de haven het afgelopen jaar een zwakke start had met een daling van 1,2% ten opzichte van 2017. Castelein waakt dan ook voor al te hooggespannen verwachtingen voor de rest van het jaar.

Chaotische Brexit

Bovendien is te verwachten dat het Brexit-effect in de loop van het jaar wegebt. Britse importeurs en Europese exporteurs hebben inmiddels omvangrijke voorraden van allerlei goederen aangelegd, vooral om eventuele tekorten in geval van een chaotische Brexit voor te zijn. Zoals eerder gemeld beperkte die ontwikkeling zich niet tot Groot-Brittannië. Ook opslag- en distributiebedrijven in en om de Rotterdamse haven en in het achterland, zoals Venlo, registreerden een verhoogde vraag naar opslagruimte.

Overigens meldde de Duitse vrachtbeurs Timocom dat het vervoer over de weg richting het Verenigd Koninkrijk in het eerste kwartaal van dit jaar met maar liefst 118% is gestegen, een ruime verdubbeling dus. Dat spectaculaire cijfer is niet terug te vinden in het Rotterdamse ro/ro-vervoer, dat immers met 'slechts' 11% toenam. Een verklaring is wellicht dat de meeste wegvervoerders kiezen voor de korte Kanaalroute tussen Calais en Dover of de Eurotunnel.

Records

Of de recordniveaus van 2018 dit jaar opnieuw overtroffen worden, valt daarom nog af te wachten. Vorig jaar werd 469 miljoen ton aan goederen in en uit zeeschepen overgeslagen, iets meer dan de 467,4 miljoen ton van 2017. Ook de containeroverslag, het segment waarin de concurrentie tussen de havens het felst is, bereikte een nieuw record van 14,5 teu.

GEVOLGEN BREXIT

Wegtransport naar VK is geëxplodeerd

TOM VAN GURP

Het Europese wegvervoer richting het Verenigd Koninkrijk is in het eerste kwartaal van dit jaar meer dan verdubbeld. Oorzaak hiervan was de naderende Brexit, waardoor veel bedrijven besloten extra voorraden aan te leggen.

Dat bleek uit cijfers van de Transport Barometer van de Duitse vrachtbeurs Timocom. Uit de gegevens kwam naar voren dat het aantal zendingen richting het VK in de eerste drie maanden van dit jaar 112% hoger was dan in dezelfde periode een jaar eerder.

Naar een oorzaak is het niet lang zoeken: de Brexit. Aanvankelijk stond het Britse vertrek uit de EU gepland voor 29 maart van dit jaar. Pas op het allerlaatste moment werd de Brits-Brusselse vechtscheiding verschoven naar het najaar. Tot die tijd vreesden veel Britse bedrijven die voor hun toevoer afhankelijk zijn van het Europese vasteland, dat de aanvoer van producten zou stokken. Dit vanwege lange

wachtrijen bij de havens en douaneformaliteiten. Om dit te voorkomen, werd er volop gehamsterd. Transporteurs profiteerden daarvan.

De Transport Barometer kijkt ook naar ontwikkelingen op het Europese vasteland en in Duitsland zelf. Daar is een minder positieve trend te zien. Het aanbod van transportcapaciteit via het platform was in het eerste kwartaal 12% minder dan in dezelfde periode vorig jaar.

Trucktol

Ook de verhouding tussen het aanbod van vracht en van laadruimte is veranderd. Vorig jaar stonden tegenover 48 aanbiedingen van laadruimten 52 vrachten. Inmiddels is dat een verhouding geworden van 46-54.

Het lijkt er dus op alsof Europese transporteurs minder interesse hebben om in Duitsland te rijden. Volgens Timocom is deze daling veroorzaakt door een stijging van de trucktol bij de oostburen. Daardoor is rijden in Duitsland duurder geworden.



Foto: Japanese Times

LOGISTIEKE DIENSTVERLENING



Foto: Centraal Boekhuis

Tegenvallers Printforce drukken winst boekendistributeur CB

JOHN VERSLEIJEN

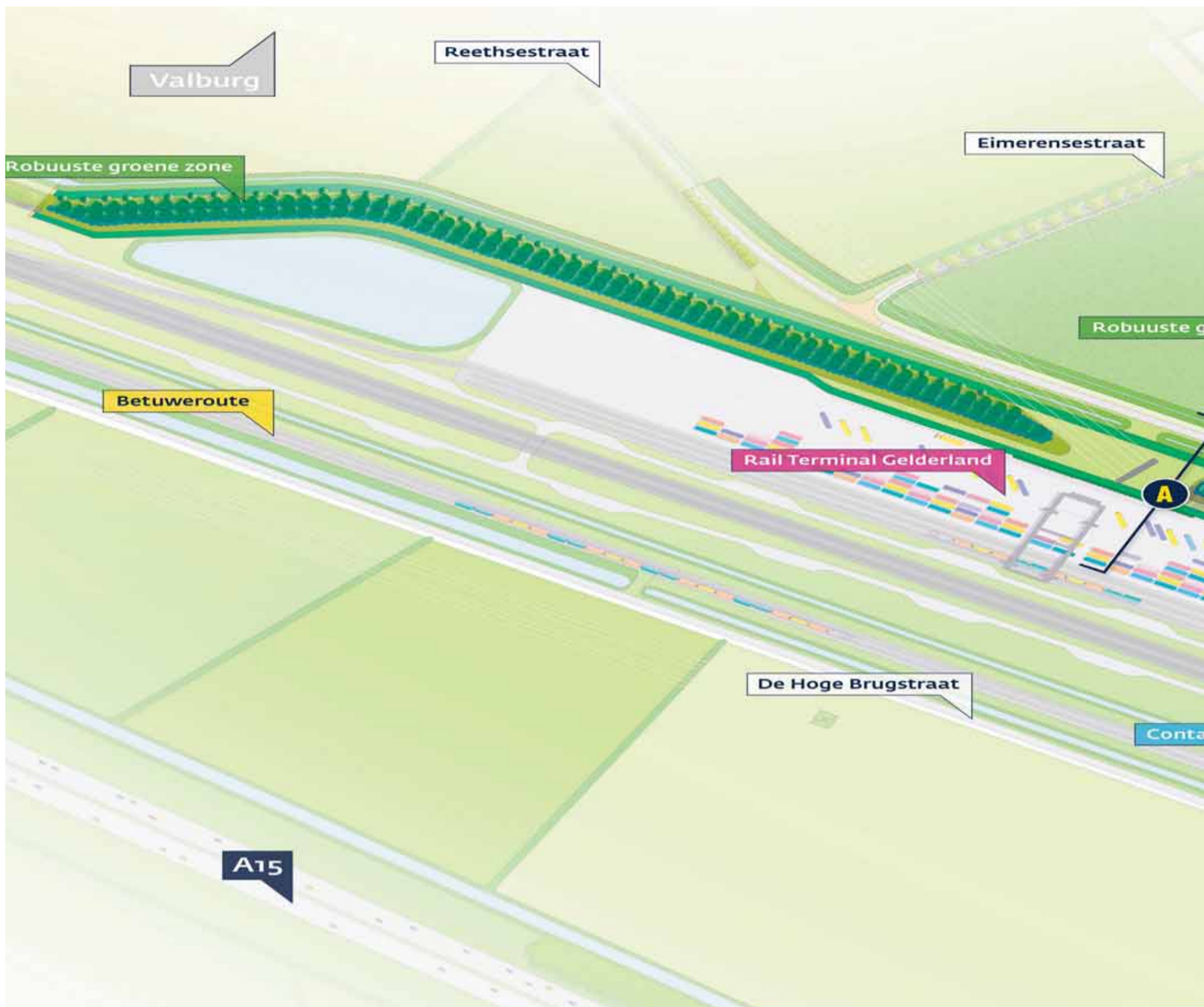
CB, het oude Centraal Boekhuis, wist vorig jaar het resultaat voor belastingen met 2,5 miljoen euro te verbeteren naar 11,5 miljoen euro. Onder de streep bleef een nettowinst met 6,7 miljoen euro over, gelijk aan die van 2017, toen de boekendistributeur zijn deelneming in Modexpress, het voormalige CB Fashion, verkocht.

Dat afscheid zorgde voor een omzetzijdeling van 25% naar 90 miljoen euro in de jaarrekening van vorig jaar. Het personeelsbestand daalde door die verkoop eveneens, van 822 naar 586 medewerkers.

De directie spreekt van 'een goed geconsolideerd' resultaat voor

2018, ondanks het tegenvallende resultaat van de 50%-deelneming in de joint venture Printforce. Dit laatste kwam 'door enkele operationele tegenvallers' bij de verhuizing van Printforce van Alphen aan den Rijn naar de hoofdvestiging in Culemborg, waar vorig jaar een nieuwe printfabriek werd geopend om beter te kunnen inspelen op de vraag in de markt (print on demand). Ook was CB meer kwijt aan goodwill bij de participatie in Printforce. In totaal drukten 'die tegenvallers' het nettoresultaat met 2,1 miljoen euro. Na de verkoop van de fashiondivisie haalde de logistiek dienstverlener vorig jaar 92% van de omzet uit de warehouse- en distributie-activiteiten voor uitgeverijen, boekhandels en online aanbieders van boeken.

Vorig jaar werden er ruim 57,3 miljoen boeken (-1,5%) afgeleverd, waarvan 3 miljoen retour gingen. Het volume (-10%) daalde vooral door de digitalisering in het segment schoolboeken en wetenschappelijke publicaties. Healthcare-logistiek, waar CB vorig jaar de omzet met 13,8% verhoogde, is nu goed voor 6% van de totale omzet. Het bedrijf investeert de komende jaren in het kader van het meerjarenplan 2018-2022 meer in de mediasector. Zo komt er naast de nieuwe printfabriek in Culemborg een nieuw magazijn waarvan de deuren naar verwachting eind 2020 opengaan. Ook bouwt de onderneming de dienstverlening in België verder uit en wil het meer non-books distribueren naar de boekverkopers.



Kritiek op Rail Terminal Gel

VALBURG Gemeenteraad en college keren zich unaniem tegen huidige plannen

TOM VAN GURP

De raad van de gemeente Overbetuwe, waarin Valburg ligt, is unaniem tegen de huidige plannen voor Rail Terminal Gelderland (RTG). Zij vindt dat er te weinig rekening wordt gehouden met de belangen van omwonenden.

De raad heeft daarom een zienswijze ingediend bij de provincie. Dit kon tot begin mei en het gemeentebestuur zag zich genoodzaakt om van deze mogelijkheid gebruik te maken. In de zienswijze staan 41 bezwaarpunten beschreven, die worden ondersteund door de burgemeester en alle wethouders van Overbetuwe. Onder meer de geluidsoverlast, lichthinder, toename van het vrachtverkeer en de veiligheid van fietsers zijn belangrijke aandachtspunten. Al jaren zijn er plannen voor een

containerterminal in Valburg, tussen Arnhem en Nijmegen in. Deze moet komen te liggen aan de noordkant van de Betuweroute. Het is velen een doorn in het oog dat de spoorgoederenroute wel door de provincie loopt, maar de plaatselijke bevolking en het bedrijfsleven er niet van profiteren. Door de komst van de terminal zou dit kunnen veranderen.

Bij de aanleg van de Betuwelijn is al gekeken naar de mogelijkheden voor een terminal in deze regio. De plannen sneuvelden echter vanwege de hoge kosten en vermoedelijk te weinig lading. Sinds enige tijd staat de overslagfaciliteit toch weer op de politieke agenda.

Volgens de voorstanders zorgt de RTG voor extra werkgelegenheid. Tevens wordt duurzaamheidswinst geboekt, doordat meer goederen-transport via spoor gebeurt in plaats van over de weg. Bewoners hebben zich echter massaal gekeerd tegen de

komst van de terminal. Begin maart, vlak voor de provinciale verkiezingen, overhandigden zij duizend protesthandtekeningen aan Gelderse lijsttrekkers. Ze hebben zich verenigd in de actiegroep Overbetuwe Overbelast.

De gemeenteraad was eind 2017 nog voorstander. Een meerderheid keurde de plannen toen goed. De verdere uitwerking stuit echter op gemeentelijke bezwaren. Weliswaar is niet de gehele raad tegen de terminal 'an sich', maar wel tegen de huidige plannen.

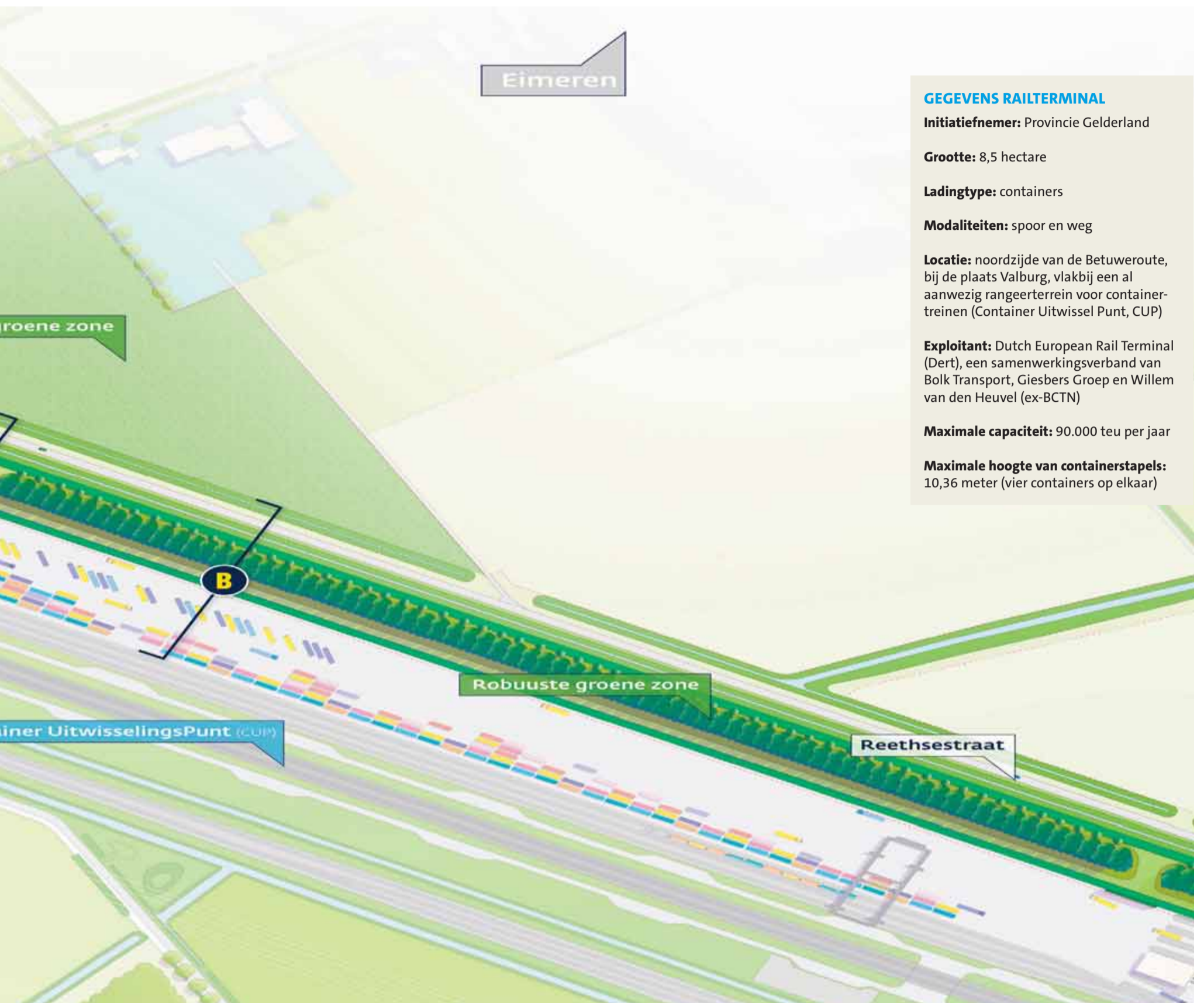
In een eerder stadium heeft de gemeente al vragen gesteld aan de provincie over de komst van de terminal. De beantwoording was echter niet naar tevredenheid. De raad ziet het 'als een gemiste kans om de maatschappelijke acceptatie te vergroten. Aan de inhoudelijke aspecten van Overbetuwe is door de Provincie slechts in beperkte mate

gehoor gegeven', staat te lezen in de desbetreffende zienswijze.

Toestroom vrachtverkeer

In de huidige plannen zou te weinig rekening zijn gehouden met de toestroom van vrachtverkeer. De infrastructuur zou deze stroom niet aankunnen. Daarom vinden college en gemeenteraadsleden dat een nabijgelegen afslag van de A15 moet worden aangepast. Weliswaar zijn daar al plannen voor, maar de politici willen de garantie dat deze aanpassing plaatsvindt voordat de terminal in bedrijf wordt genomen. Ook zouden ze graag zien dat de geplande verbreding van de A15 zelf al is afgerond voordat de terminal operationeel wordt.

Tevens vrezen bewoners en politiek dat het tekort aan truckparkings zich laat voelen. Doordat de terminal veel vrachtwagens aantrekt, zijn voor deze voertuigen en chauffeurs

**GEGEVENS RAILTERMINAL****Initiatiefnemer:** Provincie Gelderland**Grootte:** 8,5 hectare**Ladingtype:** containers**Modaliteiten:** spoor en weg**Locatie:** noordzijde van de Betuweroute, bij de plaats Valburg, vlakbij een al aanwezig rangeerterrein voor containertreinen (Container Uitwissel Punt, CUP)**Exploitant:** Dutch European Rail Terminal (Dert), een samenwerkingsverband van Bolk Transport, Giesbers Groep en Willem van den Heuvel (ex-BCTN)**Maximale capaciteit:** 90.000 teu per jaar**Maximale hoogte van containerstapels:** 10,36 meter (vier containers op elkaar)

derland zwelt aan

parkeer- en overnachtingsmogelijkheden noodzakelijk. Daarvan zijn er nu te weinig in de omgeving. Deze faciliteiten moeten ook worden gerealiseerd vóórdat de terminal van start gaat, desnoods in het begin

De raad en het college willen ook daarvoor een passende oplossing. De plannen die het huidige voorstel vermeldt, voldoen hier volgens hen niet aan.

Daarnaast is er vrees voor geluids-

zetten grote vraagtekens bij de plannen. Uit een onderzoek dat eind 2017 is gepubliceerd, zou blijken dat de terminal onmogelijk rendabel te exploiteren is. Zo zouden de investeringskosten niet kunnen worden terugverdiend en is de business case alleen positief bij zeer hoge tarieven of een wekelijks volume van vierduizend teu.

Beide opties zijn volgens het rapport niet realistisch, onder meer doordat verladings in de omgeving relatief weinig lading aanbieden. Tevens zouden spoorvervoerders weinig interesse hebben om te stoppen in Valburg.

Belangrijk om op te merken bij dit onderzoek, is dat het is opgesteld op verzoek van terminal-operator BCTN dat zelf in Nijmegen een terminal heeft. RTG zou voor BCTN mogelijk extra concurrentie betekenen.

De aanbestedingsprocedure van de

terminalexploitatie is gewonnen door Dutch European Rail Terminal (Dert). Dit is een samenwerkingsverband van Bolk Transport, Giesbers Groep en Willem van den Heuvel, voormalig grondlegger van BCTN.

Wat de kritiek van de gemeenteraad betekent voor de komst van de terminal, moet nog blijken. Dat RTG compleet van tafel is, lijkt onwaarschijnlijk. 'Zolang de provincie de realisatie van de Railterminal wenselijk acht, blijft de intentie van de gemeente Overbetuwe om door constructieve samenwerking te komen tot een Railterminal, die zodanig wordt uitgevoerd en ingepast dat er sprake is van een maatschappelijk evenwicht.'

Geduld is geboden. De provincie praat pas aan het einde van dit jaar weer over RTG. In het verleden was Provinciale Staten in meerderheid voorstander van de plannen.

Verladings in de omgeving bieden relatief weinig lading aan.

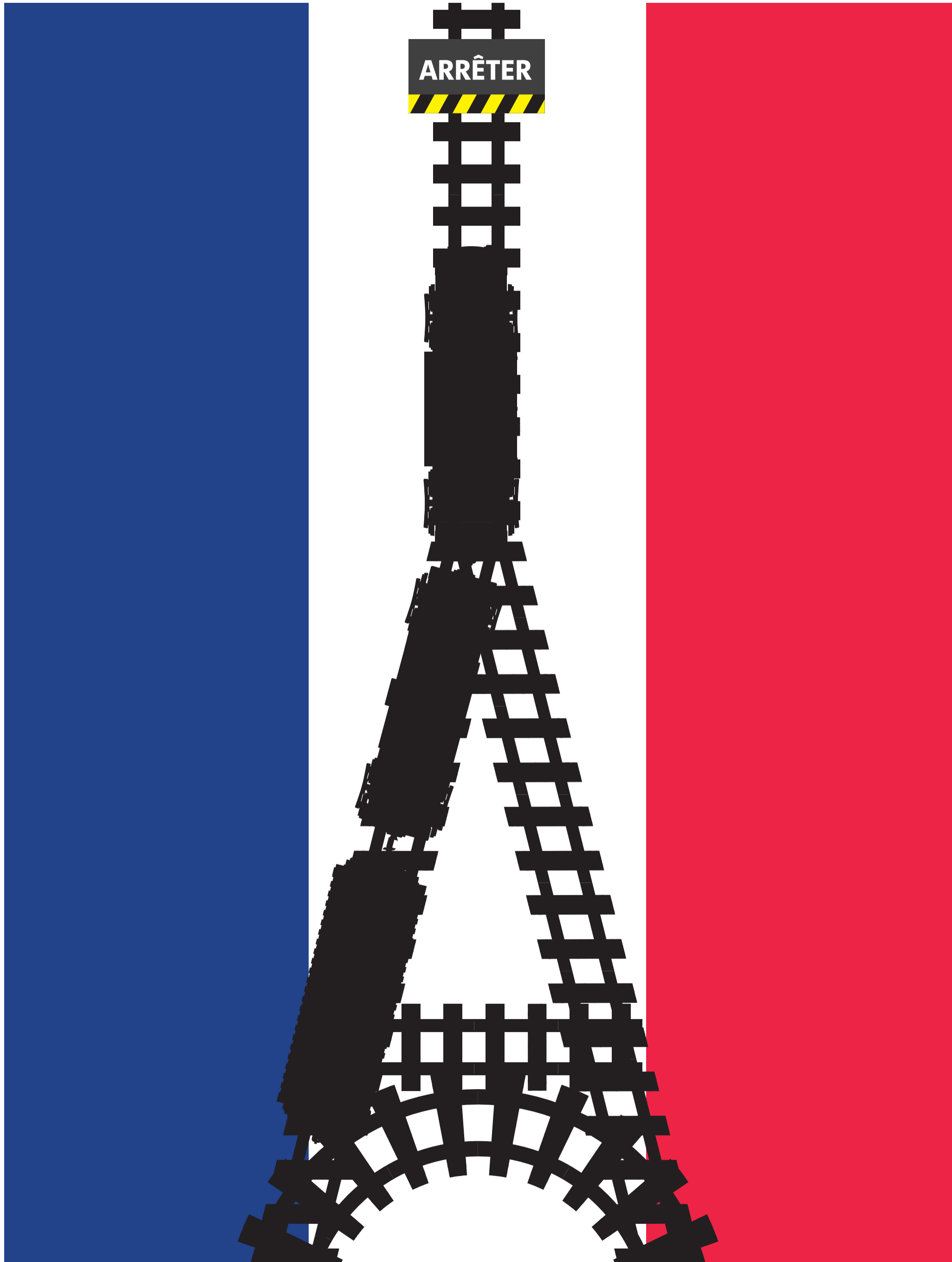
met tijdelijke oplossingen. Volgens de gemeente is er geen garantie dat deze voorzieningen op tijd gereed zijn.

Een ander punt van zorg is de verkeersveiligheid, onder meer doordat het vrachtverkeer straks een route kruist die veel wordt gebruikt door fietsende scholieren.

hinder. Eerdere onderzoeken hiernaar zouden niet met alle omliggende plaatsen op een juiste manier rekening hebben gehouden. Ook lichtoverlast is een punt van aandacht.

Business case

Niet alleen bewoners en politiek



Spoorvervoer? Non, merci

ONTEVREDEN 78% van de Franse verladers ziet weinig in goederenvervoer per trein

FOLKERT NICOLAI

Het goederenvervoer over het spoor staat er in Frankrijk niet goed voor. De klant wil betrouwbaarheid en krijgt onzekerheid.

Verladers zijn niet geneigd meer lading op het Franse spoor te zetten. Het spoorvervoer in en door de 'hexagone' staat er bij hen slecht op, al was het maar door de voortdurend terugkerende stakingen door het personeel van de SNCF, de staatsspoorwegmaatschappij, die ook in het goederenvervoer nog altijd domineert.

Een recente opiniepeiling door adviesbureau Eurogroup Consulting wees uit dat 78% van de Franse verladers weinig ziet in het spoorvervoer van goederen. Ze zijn in meerderheid ontevreden over de geboden diensten en de stiptheid waarmee die worden uitgevoerd. De acties bij SNCF in het voorjaar van 2018 droegen aan die ontevredenheid bij, maar er zijn ook structurele oorzaken.

Zo zegt 41% van de ondervraagden dat spoorvervoer überhaupt niet aan hun behoeften voldoet. Het klassieke spoorgoederentransport gaat te weinig met zijn tijd mee. Slechts 26% van de verladers zegt bijvoorbeeld in het afgelopen jaar door vervoerders op de hoogte te zijn gesteld van mogelijkheden om het verloop van het transport op de voet te volgen via 'tracking and tracing'.

Tekort aan chauffeurs

Ook in het algemeen is het gegevensverkeer tussen spooraanbieder en klant verouderd, stelt driekwart van de deelnemers aan het onderzoek. Als verladers al van het spoor gebruikmaken, komt dat door het toenemende tekort aan chauffeurs in het wegvervoer. Daarvan profiteert vooral het gecombineerd vervoer, waarbij flinke delen van een langer traject niet over de weg worden afgelegd.

Zo zegt 68% van de verladers terdede aan combivervoer te denken, of daarvan al gebruik te maken, voor

transporten van bijvoorbeeld hout en papier, metaalproducten en vrachtauto's of trailers. Dan nog heeft spoorvervoer niet meteen de voorkeur. Favoriet is short sea shipping, op afstand gevolgd door de combinatie van weg en binnenschip en die van weg en spoor.

Ruim een jaar geleden legde een onderzoekscommissie, geleid door de oud-topman van Air France-KLM Jean-Cyril Spinetta, een vernietigend rapport neer over de toestand van het Franse spoor, in het bijzonder over de SNCF. De regering van president Emmanuel Macron heeft er, waarschijnlijk door de problemen met de gele hesjes en de aanhoudende perikelen rondom de Brexit, nog weinig mee gedaan.

van telkens enkele dagen, maar die joegen de klanten van het spoor, zowel reizigers als verladers, massaal naar de auto.

Verkommerde lijntjes

De parallellen met de toestand op het spoor in Duitsland dringen zich op. Ook daar een staatsbedrijf dat tobt met het klassieke spoorvervoer van goederen die in één of enkele wagons bij de industrie moeten worden opgehaald om te worden gerangeerd tot complete treinen. Met particuliere concurrenten die soms wonderwel in staat blijken van verkommerde lijntjes weer een succes te maken. Met vakbonden die nu en dan naar believen het werk laten onderbreken uit protest tegen loonmatiging en hervormingen.

opdat het verschil in spoorbreedte geen beletsel meer zal zijn voor vlot doorgaand treinverkeer.

Franse verladers lijken die intermodale diensten voorlopig niet over de streep te kunnen halen. Dat heeft met afstanden te maken. Frankrijk mag een relatief groot land zijn, het meeste transport geschiedt over korte afstanden en in bijna alle gevallen wordt gekozen voor de vrachtauto. Daarbij is het land in veel gevallen ook niet geschikt voor binnenvaartvervoer, omdat Frankrijk, afgezien van de Seine en de Rhône, weinig vaarwegen kent die binnenschepen voldoende manoeuvreerruimte en aflaadprieplekken bieden. De Rijn, grensrivier met Duitsland, biedt die wel, en daarom is de Franse binnenvaart meteen een belangrijke partij in de Rijnvaart.

Arbeidsonrust

Waarom wil het met het Franse spoorvervoer van goederen niet lukken? Aan initiatieven ontbreekt het niet. Lineas, een afsplitsing van NMBS die tot en met 2017 nog als B Logistics door het leven ging, onderhoudt een reeks diensten tussen de havens van Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge naar bestemmingen in Noord-Italië, Duitsland en, inderdaad, ook naar Parijs, Barcelona en Tarragona. Daarbij wordt samengewerkt met onder meer DB Schenker en SNCF. Europorte, een onderdeel van Eurotunnel, verzorgt sinds enkele jaren een dienst tussen Tessenderlo en Mazingarbe, een vlekje op de kaart van Nord-Pas-de-Calais in het uiterste noorden van Frankrijk.

Voor doorgaand spoorvervoer door de zeshoek en voor perifeer transport is dus zeker belangstelling. Het is echter het odium van de SNCF zelf dat transport van goederen in eigen land in de weg staat. Die – slechte – naam bij de klant is niet gemakkelijk te verbeteren als de bedrijfsvoering en daarmee de betrouwbaarheid telkens door arbeidsonrust en aanhoudende bezuinigingen dreigen te worden verstoord.

Het gegevensverkeer tussen spooraanbieder en klant is verouderd.

In de analyse van Spinetta is de financiële positie van de SNCF 'onhoudbaar'. Volgens hem moet de gebruiksvergoeding voor spooroperators omlaag, om concurrenten van het staatsspoorbedrijf betere kansen te geven. Verder dienen de zwaar verliesgevende regionale lijnen te worden geprivatiseerd. De SNCF reageerde met een merkwaardig besluit: het verminderde het reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen (TGV's).

Voor het overige bleef het stil. Nu ja, de Franse regering kwam in het prille voorjaar van 2018 wel met hervormingsplannen voor het spoor, die er volgens de spoorbonden, de machtige vakbondskoepel CGT voorop, alleen maar op zouden neerkomen dat op de lonen van spoorwerkers werd bezuinigd. In april kondigden de bonden een spoorstaking aan die wel drie maanden kon duren. In de praktijk viel het wel mee; het kwam hoofdzakelijk tot een reeks acties

Dat verladers in het landvervoer in en door Frankrijk nog altijd weinig fiducia hebben in spoortransport – daarop wijst de 'barometer' van Eurogroup Consulting voor het zevende jaar op rij – voorspelt weinig goeds voor de zo gewenste verschuiving van vervoer van de weg naar andere modaliteiten. Er zijn genoeg initiatieven in het intermodaal vervoer in en door Frankrijk ontwikkeld door privébedrijven, maar het lijken druppels op een gloeiende plaat.

Zo onderhouden de havens van Antwerpen en Rotterdam tegenwoordig diensten op bestemmingen in Frankrijk, zoals Dourges en Bayonne, en met aanbieders als Shuttlewise, Transfennica, Hupac en Viia. Er is een goede verbinding ontstaan door Frankrijk heen naar Catalonië, met als draaischijf het Luxemburgse Bettembourg. Aan Spaanse kant wordt gewerkt aan aansluiting langs de oostkust op het Europese spoor,

Damen vestigt hoop op vette defensiecontracten

SCHEEPSBOUW Ondanks rode cijfers ziet topman Berkvens komende jaren met vertrouwen tegemoet

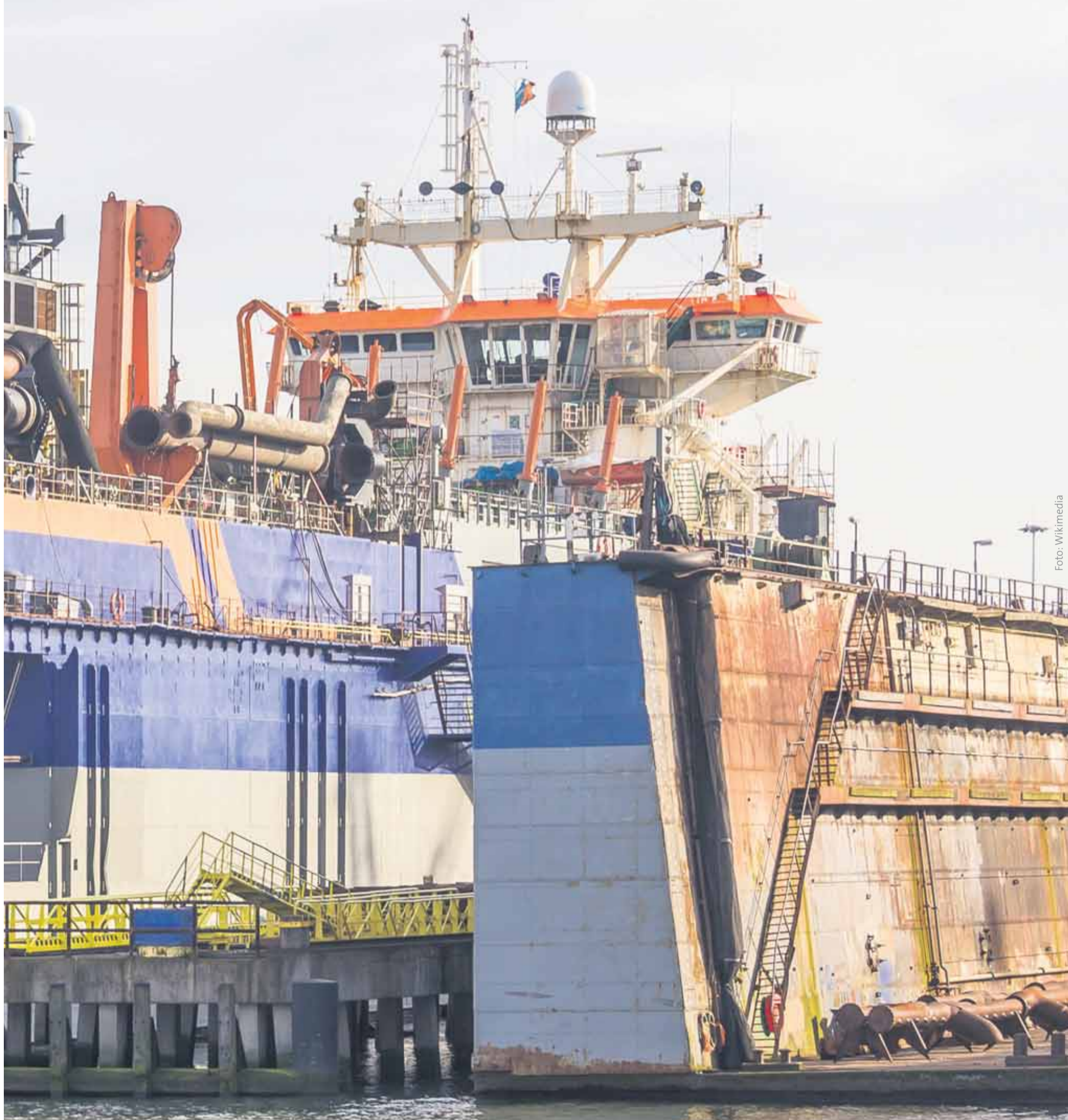


Foto: Wikimedia

ROB MACKOR

Damen Shipyards Group heeft voor het eerst in vijftien jaar verlies geleden, namelijk zeventien miljoen euro op een omzet van 1,6 miljard euro. Toch zet het scheepsbouwconcern in op schaalvergroting en kijkt het verlekterd naar lucratieve defensiecontracten.

De scheepsbouwgroep, die maar liefst 36 nieuwbouw- en reparatiewerven in zijn portfolio heeft, meldt het deficit in een uitgebreid persbericht, waarin overigens verder nauwelijks financiële cijfers worden genoemd. Wel wordt de nadruk gelegd op een aantal grote marineprojecten, waarvan de waarde in de miljarden loopt. Een groot deel van de Damen-organisatie zou er jaren mee vooruit kunnen.

Het Gorinchemse bedrijf viste vorige maand echter achter het net bij een grote en langlopende order voor de bouw van twaalf mijnenjagers voor de Nederlandse en Belgische marine. Tot grote teleurstelling van Damen ging het project ter waarde van twee miljard euro naar een consortium onder leiding van het Franse staatsbedrijf Naval, dat op de valreep een korting van 200 miljoen euro in de strijd gooide. Damen, dat samen optrok met Imtech Belgium, had het nakijken.

Maar Damen is via consortia met verschillende partners nog wel in de race voor de bouw van vier fregatten (eveneens een Belgisch-Nederlands project), de bouw van vier marinefregatten in Duitsland, de vervanging van vier Nederlandse onderzeeboten en de levering van onderzeeboten aan Scandinavische marines. Daarbij gaat het stuk voor stuk om miljardenprojecten.

Vooraf voor het kwartier Nederlandse en Belgische fregatten lijkt Damen, dat voor dit project optrekt met het Franse Thales, goede kaarten te hebben. Hierbij heeft de Nederlandse overheid de leiding en staatssecretaris Barbara Visser van Defensie heeft de Tweede Kamer laten weten dat ze om 'een offerte zonder concurrentiebeding' heeft gevraagd. Bovendien is het kabinetsbeleid dat Nederlandse

bedrijven terdege moeten profiteren van Nederlandse defensieorders.

Schat aan kennis

Toch lijkt topman René Berkvens er nog niet gerust op. Hij grijpt het, bescheiden, verlies aan om nog eens over het voetlicht te brengen dat de Nederlandse marineprojecten niet alleen belangrijk zijn voor Damen, maar ook voor de marine zelf en eigenlijk een zaak van nationaal belang vormen. 'Ondanks aanzienlijke en langdurige investeringen in verschillende marineprojecten, bijvoorbeeld de nieuwe Nederlandse onderzeeboot en het Duitse MKS 180-programma, zijn er nog geen prijzen uitgereikt', tekent Berkvens aan.

'Maar', vervolgt hij, 'defensie- en veiligheidsprojecten zijn een kritieke factor, niet alleen voor het succes van Damen, maar ook voor de marine en voor de instandhouding van een binnenlandse defensie-industrie in Nederland.' Volgens hem heeft de Koninklijke Marine door de jaren heen altijd een progressieve en innovatieve benadering getoond, door als eerste klant nieuwe technologie toe te passen die later door marines over de hele wereld zou worden gebruikt. 'Daardoor hebben we bij Damen en binnen onze onderzoeksinstituten en universiteiten een schat aan kennis die een vitaal onderdeel is van onze economie en een waardevol bezit voor het land', bepleit de bestuursvoorzitter zijn zaak.

Mehrzweckkampfschiffe

Wat het Duitse MKS 180-programma betreft, is echter al duidelijk dat de kanshebbers rekening moeten houden met een lange zit in de wachtkamer. Het Duitse *Handelsblatt* meldde vorig maand dat de investeringsbeslissing pas begin volgend jaar in plaats van begin dit jaar wordt genomen. Bovendien zijn de geschatte kosten van vier Mehrzweckkampfschiffe al opgelopen tot 5,3 miljard euro in plaats van de eerder geraamde 3,5 miljard, wat uiteraard geen onoverkomelijk probleem voor de bouwer hoeft te zijn. Mooie opsteker was dat vorig jaar ThyssenKrupp Marine Systems als

mogelijke leverancier afviel, waardoor de Nederlands/Duitse combinatie van Damen en Blohm + Voss alleen nog samen met de Brits/Duitse samenwerking van BAE Systems en Naval Yards Kiel in de strijd is.

En dan is er natuurlijk nog de nieuwe onderzeeboot voor de Nederlandse marine, als opvolger van de vier schepen tellende Walrus-klasse uit het begin van de jaren negentig. Damen sloot vier jaar geleden al een alliantie met Saab-dochter Kockums om een opvolger te ontwikkelen die na 2025 in de vaart moet komen. Toenmalig defensie-minister Hennis-Plasschaert noemde als indicatie een prijskaartje van 2,5 miljard euro, maar dat neemt niemand serieus. Zo vielen de vier Walrussen uiteindelijk ook twee keer zo duur uit als oorspronkelijke begroot.

Zeker nog drie andere partijen zijn in de race voor het miljardenproject: het Spaanse Navantia, het

overgenomen bedrijven, namelijk Verolme Rotterdam, Shiprepair Curaçao en het Roemeense Shipyards Mangalia. De problemen lijken vooral in het laatstgenoemde land te zitten. Als Damen de race om de bouw van de mijnenjagers had gewonnen, waren de rompen grotendeels op de vorig jaar van het Roemeense Daewoo overgenomen Roemeense werf gebouwd. Naast de Mangalia-werf bezit Damen in dat land ook de Galati-werf. Samen hebben de werven ongeveer een derde van het wereldwijde personeelsbestand in dienst, waarmee Roemenië de grootste 'thuismarkt' binnen de groep is. Die werd vorig jaar echter geconfronteerd met een forse stijging van de lonen, die de werknemers eind 2017 via stakingen hadden afgedwongen. Daarvoor zou het salarisniveau van de scheepsbouwers rond de 700 euro bruto per maand hebben gelegen.

jaar. Een order-intake van die omvang is echter ook nodig om het orderboek op peil te houden, want het afgelopen jaar werd voor iets meer dan twee miljard euro aan productiewaarde gerealiseerd. Anders gezegd: eind vorig jaar dekte de werkvoorraad een periode van iets meer dan anderhalf jaar.

Topman René Berkvens toont zich echter optimistisch over de naaste toekomst. Hij verwacht dat Damen de komende jaren succes zal boeken op een aantal nieuwe civiele markten, zoals de bouw van grote, en dure, offshore-vaartuigen, exclusieve cruise- en expeditie-schepen en vracht/passagiersferries. De afgelopen jaren is fors geïnvesteerd in nieuwe scheepsontwerpen, marketing en uitbreiding van de capaciteit voor de bouw van vooral grotere schepen.

De overname van de eerder genoemde Mangalia-werf past bijvoorbeeld naadloos in deze strategie. Met een oppervlakte van bijna honderd hectare, drie enorme droogdokken en anderhalve kilometer afbouwkade heeft de werf capaciteit in overvloed voor de bouw van veel meer grote schepen dan Damen tot nu levert. Prettige toekomstigheid is dat de werf kan samenwerken met de Galati-werf, die ruim honderd kilometer landinwaarts aan de Donau ligt.

'Karel Doorman'

Damen kocht die werf, met een oppervlakte van ruim vijftig hectare, al twintig jaar geleden. Sindsdien werden er meer dan vierhonderd schepen afgeleverd, waaronder 29 marineschepen aan dertien verschillende landen. Daaronder was ook het huidige vlaggenschip van de Nederlandse marine, het ruim 200 meter lange logistieke ondersteuningsschip (of Joint Support Ship) 'Karel Doorman'. De romp ervan ging in 2013 te water om gedurende de twee volgende jaren in Vlissingen afgebouwd te worden. Daaraan hing, na enkele tussentijdse prijsstijgingen, uiteindelijk een prijskaartje van iets meer dan 400 miljoen euro. Dat laat wel zien waarom defensieopdrachten zo aantrekkelijk zijn voor de Gorinchemse groep.

Roemeense werven hebben een derde van alle Damen-werknemers in dienst.

Duitse ThyssenKrupp Marine Systems en een combinatie van het Nederlandse IHC, vooral bekend als bouwer van baggerschepen, en wederom het Franse Naval. Voordeel voor Damen is mogelijk de alliantie met het Zweedse Saab. Ook de Zweedse marine wil op afzienbare termijn zijn huidige onderzeeboten vervangen, evenals de Noorse. Voor drie marines werken met een aanpasbaar basisontwerp maakt forse besparingen mogelijk. Het zijn spannende weken voor de gegadigden: een Nederlandse marinewoordvoerder meldde twee maanden geleden dat in de komende twee weken twee aanbieders zouden afvallen.

Stakingen

Het concern, dat wereldwijd zo'n 12.000 mensen in vaste dienst heeft, is vorig jaar vooral in het rood geduwd door verliezen bij een aantal in de afgelopen anderhalf jaar

Afgezien van de tegenslagen in Roemenië heeft de scheepsbouwer veel last van de aanhoudende malaise die nog steeds op veel deelmarkten in de scheepvaart rondwaart. Dat geldt onder meer in de voor Damen belangrijke havensleepvaart en de offshoremarkt. Voor beide markten omvat de catalogus van de groep tientallen verschillende vaartuigen, waarvan een groot deel volgens de befaamde Damen-filosofie 'van de plank' leverbaar is, al dan niet in de vorm van bouwpakketten. Maar orders worden maar mondjesmaat geplaatst en de prijsdruk is groot, vooral als gevolg van de moordende concurrentie op die deelmarkten.

Donau

Niettemin wisten de verkoopdiensten van het concern vorig jaar voor in totaal 1,9 miljard euro aan opdrachten binnen te halen, wat resulteerde in een orderportefeuille van 3,3 miljard euro aan het eind van het



Hoeben RDM B.V.

Kampen

Recycling drijvend materieel

+31 (0)38 477 29 35
Oslokade 1 8326 CH Kampen

In- en verkoop van:

- Schroot en metalen
- Drijvende objecten
- Bruikbare onderdelen



Eigen drijvende bok
400T

Op en Overslag van
grote (sloop) objecten
en constructies

www.hoeben-metalen.nl
www.hoebenrdm.nl



Hoeben Metalen B.V.

Kampen





Een algoritme analyseert het bewegingspatroon van voertuigen en voetgangers die het haventerrein inrijden of betreden. Foto's: Malini Witlox

Slimme camera's die meedenken

VEILIGHEID Nieuw bewakingssysteem moet de havens van Moerdijk en Oostende beschermen tegen criminelen

MALINI WITLOX

Vier mensen slenteren langzaam over het industrieterrein van de Haven Moerdijk. Ze hebben allemaal een capuchon of een petje op, handen in de zakken. Twee van hen hebben een grote tas bij zich. Af en toe stoppen ze en kijken ze even naar de struiken. Op zichzelf is dit gedrag al vreemd, maar dat ze daar buiten werktijd lopen is helemaal opvallend. Reden voor het slimme camerasysteem om alarm te slaan. De meldkamer krijgt een seintje: stuur er even een bewaker heen.

Als de bezoekers voordat de bewaker aanwezig is doorgelopen zijn, is het geen probleem. Hij kan ze makkelijk vinden want de camera's in het havengebied zijn met elkaar geschakeld en de kenmerken van de daders zoals kleur jas, type tas, kap-

sel, bewegingssnelheid en manier van lopen zijn geregistreerd. Algoritmes en artificiële intelligentie doen het werk. Camera drie pakt de ongewenste gasten in een andere straat meteen weer op: dit zijn dezelfde mensen. Met auto's die het havengebied inrijden, werkt het systeem hetzelfde. Stopt de auto op een ongewone plek bijvoorbeeld?

Een gloednieuw bewakingssysteem moet de havens van Moerdijk en Oostende (België) in de toekomst beter beschermen tegen criminaliteit. De camera ziet niet alleen wat er gebeurt, maar denkt ook mee over de vraag of de gefilmde mensen zich verdacht gedragen. Bovendien zijn de camera's, als gezegd, gekoppeld. Met het systeem willen de havens inklimmers bestrijden en drugssmokkel en ladingdiefstal tegengaan.

Een algoritme analyseert het bewegingspatroon van de voetganger of het voertuig. Als dat patroon niet

overeenkomt met de verwachtingen, krijgt de menselijke bewaker daar een signaal van.

In de haven van Moerdijk hangen nu 65 camera's. Vier daarvan worden gekoppeld aan het systeem, vertelt Jan Otten van de Stichting Dutch Institute for Technology, Safety & Security. 'We kunnen niet alle camera's gebruiken, het merendeel is namelijk analoog. De beeldkwaliteit is dan niet goed genoeg en er kunnen geen data aan de achterkant opgeslagen worden. Maar voor een proef zijn vier camera's afdoende.'

Digitale vingerafdruk

De camera's maken een soort van fingerprint van elk individu, iedere vrachtwagen en iedere auto die ze zien, vertelt Otten. 'Het gaat bij auto's niet alleen om het kenteken, maar ook om de vorm. Zo zien we om welk merk en type het gaat, welke kleur en ook of er andere speci-

fieke bijzonderheden zijn.'

Bij mensen gaat het net zo. Welke kleur jas heeft de man of vrouw aan, wat voor kleur rugzak draagt hij, heeft hij een bril op, hoe beweegt hij? Otten: 'Het algoritme vertaalt de informatie in een label. Bijvoorbeeld label 356. Als de persoon op de terugweg langs dezelfde camera loopt of langs een van de andere camera's, zien we de verschillen. Is het label niet veranderd, dan is er niets aan het uiterlijk aangepast. Maar als iemand opeens een andere jas aanheeft – wat dieven soms doen om niet herkend te worden – dan hangt er een ander label aan.'

Datainvoer

Om te weten wat abnormaal is, moet je weten wat normaal is. Het systeem wordt dan ook gevoerd met honderden gegevens. Hoe ziet de bedrijfskleding eruit, wat zijn vaste werktijden. De camerabeelden en

bewegingspatronen worden gekoppeld aan informatie over de logistieke planning en de gastenlijst van de haven. Zo kunnen afwijkingen sneller gedetecteerd worden. Alle beelden worden omgezet in neutrale data, zo legt Otten uit. Er worden dus geen persoonsgegevens gekoppeld aan de beelden.

Het gaat volgens de ontwikkelaars van het systeem om een doorbraak in beeldverwerking. Het slimme cameraproject is opgezet in het kader van het PASSAnT-project, dat streeft naar veiligere havens in Nederland en België.

De TU Eindhoven stelde het algoritme op dat het mogelijk maakt om dezelfde voertuigen en mensen te herkennen op de verschillende camera's. Zo slaagt het systeem erin om op een betrouwbare en accurate manier het bewegingspatroon van iemand of een auto te volgen op basis van de verschillen-



de camera's in de haven. Tegenstanders van artificiële intelligentie geven vaak aan dat de computersystemen niet objectief zijn. Leidt het project niet tot etnische profilering? Peter de With, hoogleraar aan de TU Eindhoven meent van niet. 'Van looppatroon tot kleding, de slimme camera's beoordelen mensen net zoals wij zelf dat onbewust in ons brein doen als we onraad voelen. Kapsel, kleur haar, gebruik van bepaalde kleding. Dat zijn allemaal dingen die mensen onwillekeurig opslaan en gebruiken. Het zijn dezelfde parameters', zegt de wetenschapper, die betrokken was bij de ontwikkeling van het systeem. 'Maar mensen die de hele dag zonder de hulp van artificiële intelli-

ger, maar dat heb je ook als mensen de beelden die bij slecht weer zijn geschoten handmatig moeten analyseren. Bovendien geeft het systeem alleen een interpretatie. De meldkamermedewerkers moeten altijd nog zelf een beslissing nemen. Is de waarschuwing terecht of niet?' zegt De With. De meldkamer kan een beveiliging op pad sturen. Zijn bevindingen kan hij terugkoppelen aan het slimme camerasysteem dat daardoor weer bijleert.

Streepland

Het is opvallend dat er geen slimme camera's bij parkeerplaats Streepland langs de A16 bij Moerdijk komen. Deze parkeerplaats staat berucht als plek waar veel illegalen

plaats kregen niet voor niets de bijnaam Klein Calais. Ferdinand van den Oever, directeur van het Havenschap Moerdijk, zegt dat dat toekomstmuziek is. 'We onderzoeken wel de mogelijkheden om het netwerk uit te bereiden naar plekken als Streepland. Maar omdat het ook over opvolging van een alarm gaat, is dat niet zo simpel.' Van den Oever constateert dat daders nu vaak al verdwenen zijn, als een misdrijf wordt ontdekt. 'Het gaat erom dat de mensen in buitendienst snel op pad kunnen zodat ze indringers op heterdaad kunnen betrappen. Het systeem zegt: er is iets raars, ga daar eens kijken. Je moet Moerdijk ook als proeftuin zien. We delen onze ervaringen graag na afloop met andere havens.'

Veiligheidsnet

'Voor ons is het een eerste stap in het nog veel slimmer gebruik maken van technologieën. De systemen van verschillende havens kunnen gekoppeld worden', zegt De With. Van Rotterdam tot Moerdijk en van Oostende tot Antwerpen, je krijgt zo een groot veiligheidsnet. 'Als iemand herhaaldelijk in containers inbreekt, kun je de kenmerken van die persoon delen. Daardoor wordt het hele logistieke netwerk veiliger.'

PASSAnT

De partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van het slimme camerasysteem zijn verenigd in het project PASSAnT (PIATform for innovative Security Solutions hArbours & Terminals). Er is 2,7 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het project. De subsidie komt onder meer van de provincie Noord-Brabant, de Belgische provincie West-Vlaanderen, het ministerie van Economische Zaken en de ondernemers. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling Vlaanderen-Nederland betaalt de helft (1,3 miljoen euro). De Belgisch-Nederlandse alliantie bestaat uit Innos, het innovatienetwerk van Vias Institute, het Dutch Institute for Technology, Safety & Security (DITSS), AG Haven Oostende, Havenbedrijf Moerdijk, SIOEN Industries NV, ViNotion, Betafence Belgium, Tein Technology, POM West-Vlaanderen, Technische Universiteit Eindhoven, Securitas Alert Services en Omines Internetbureau. De verschillende partijen presenteerden hun vorderingen 18 april op industrieterrein Moerdijk.

SLIM ZEIL EN HEKWERK

Binnen het project PASSAnT worden ook andere methodes getest om criminaliteit tegen te gaan. Het gaat om een ondoordringbaar slim zeil voor vrachtwagens. Als iemand met een mes door het zeildoek probeert te snijden, gaat in een meldkamer een alarm af. Een bewaker wordt op pad gestuurd. Ook werken de partijen aan een slim hekwerk rond het havengebied. Wanneer indringers het hekwerk willen saboteren of erover proberen te klimmen, gaat in een alarmcentrale een signaal af.

Het is ook een proeftuin; we delen de ervaringen graag met andere havens.

gentie camerabeelden moeten identificeren, worden moe. Bij dit systeem heb je altijd een hoge score. Alleen bij slechte weersomstandigheden is de score misschien iets la-

trucks proberen in te klimmen. Ze verschuilen zich in het naastgelegen maisveld en slaan toe als een chauffeur een moment minder alert is. Het maisweiland en de parkeer-

MILIEU

‘Geen uitzondering meer voor Schiphol’

De luchtvaart moet worden afgekeurd op de gevolgen voor het milieu. Dat betekent ook dat vliegen duurder moet worden en de groei van het luchtverkeer op Schiphol aan banden moet worden gelegd.

Dat stelt de onafhankelijke Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) in een advies voor de lange termijn aan minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur). Volgens de raad moet er een einde komen aan die uitzonderingspositie van Schiphol en moet de sector gehouden worden aan ‘heldere grenzen voor geluid, hinder, ultrafijnstof en veiligheid’. Het nieuwe beleid is nodig volgens Rli omdat Nederlanders zich steeds meer verzetten tegen de hinder van de luchtvaart. Dat blijkt bijvoorbeeld bij de uitbreiding van Lelystad Airport en uit de voortdurende discussie over verdere groei van Schiphol. Daarnaast moeten er grenzen gesteld worden om de klimaatdoelen van Parijs te halen en de uitstoot van CO₂ te verminderen. Volgens de raad moeten vliegtickets duurder worden. Alleen een vliegtaks gaat volgens het advies nog niet ver genoeg. De inkom-



Foto: NT

sten van deze belasting moeten gebruikt worden om de luchtvaart duurzamer te maken. Schiphol zou de tarieven voor landingsrechten verder afhankelijk moeten maken van de milieuprestaties van de vliegtuigen. Ook moet het aantal nachtvluchten worden beperkt. Om de CO₂-uitstoot snel te verminderen bepleit de raad dat vliegtuigen op Nederlandse luchthavens verplicht worden om (gesubsidieerde) duurzame brandstof bij te mengen. **JV**

JOHN VERSLEIJEN / BART PALS

De regio Groot-Rijnmond kent ‘het meest krachtige en veelzijdige logistieke ecosysteem van Nederland’. Dat stelt Buck Consultants International (BCI) in een nieuw onderzoek naar ‘de toekomstkracht’ van de Nederlandse logistieke hotspots.

Rotterdam springt er volgens de onderzoekers vooral bovenuit door de combinatie van zeehavenlogistiek en nationale en versdistributie. ‘De regio zal vanwege de aanwezigheid van de zeehaven ook op langere termijn aantrekkelijk blijven voor specifieke warehouses, bijvoorbeeld gekoppeld aan een relatief grote afvoer via feeder/shortsea over zee.’ BCI wijst er verder op dat het ‘opmerkelijk’ is dat Groot-Rijnmond ook op het thema arbeidsmarkt goed scoort. ‘De redenen zijn het relatief grote reservoir aan arbeidskrachten en de diverse aanwezige logistieke opleidingen.’ De plaatsen 2, 3 en 4 op de ranglijst worden ingenomen door de logistieke hotspots West-Brabant, Midden-Brabant en Noord-Limburg. De Brabantse regio’s scoorden daarbij

iets beter dan de regio Venray/Venlo doordat ze centraler liggen in Nederland ‘en daardoor aantrekkelijker zijn voor nationale distributie’. Als locatie voor Europese distributiecentra doen de drie logistieke hotspots niet veel voor elkaar onder, stelt Buck. ‘Deze drie regio’s zijn ook voor e-commerce operaties erg interessant, ook omdat er onder de beroepsbevolking veel ‘feeling’ met logistiek is.’

dam-Duitsland, en zijn ook interessant voor nationale distributie. De regio’s kennen ook steden en gemeenten die een logistieke oriëntatie hebben, alhoewel dit sterker het geval is voor Oss/Veghel en Nijmegen/Wijchen dan voor Arnhem en ’s-Hertogenbosch. Beide regio’s zijn volgens het rapport interessante locaties net ten noorden van de traditionele hotspots West- en Midden-Brabant en Noord-Limburg.

Rotterdam kent een groot reservoir aan arbeidskrachten en opleidingen.

De regio Amsterdam komt op de ranglijst pas op een zesde plek terecht. Dat komt vooral doordat de regio door ruimtegebrek minder aantrekkelijk is voor de ontwikkeling van grotere logistieke distributiecentra, aldus Buck. De regio’s Arnhem-Nijmegen en Noordoost-Brabant staan op de plaatsen 7 en 8. Deze regio’s liggen aan de transportcorridor Rotter-

De regio’s Utrecht en Zuidwest-Gelderland maken op nummer 9 en 10 de top 10 vol. De regio Utrecht ligt in het geografische en qua bevolking centrum van Nederland, en hier vestigen zich vooral nationale distributie en e-commerce activiteiten. Utrecht heeft verder niet een sterk logistiek profiel, omdat de regio meer gericht is op zakelijke dienstverlening. Ook de regio Zuid-

MULTIMODAAL EVENT

Save the date

27 JUNI 2019

WORLD TRADE CENTER ROTTERDAM



IT/DIGITALISERING



LOGISTIEK & WAREHOUSING



BINNENVAART



SPOORVERVOER



WEGTRANSPORT

Multimodaliteit is de sleutel om logistiek efficiënter, sneller en duurzamer te maken. Jaarlijks ontmoet de transport & logistiek elkaar bij het Multimodaal Event van Nieuwsblad Transport. Daar staat dit onderwerp centraal.

Dit jaar vindt het Multimodaal Event plaats op 27 juni in Rotterdam. Nieuw is een centraal netwerkplein waar u diverse partners de hand kunt schudden en nieuwe contacten kunt opdoen. U mag een dag verwachten vol actualiteiten, netwerkmomenten en kennisuitwisseling.

Voor ieder wat wils

Dit jaar zullen er tijdens het Multimodaal Event diverse programma’s worden aangeboden. Zo hebben we voor u vijf verschillende streams: wegvervoer; spoor; binnenvaart; warehousing & logistiek vastgoed; en digitalisering.

www.multimodaal.nl

ORGANISATIE:

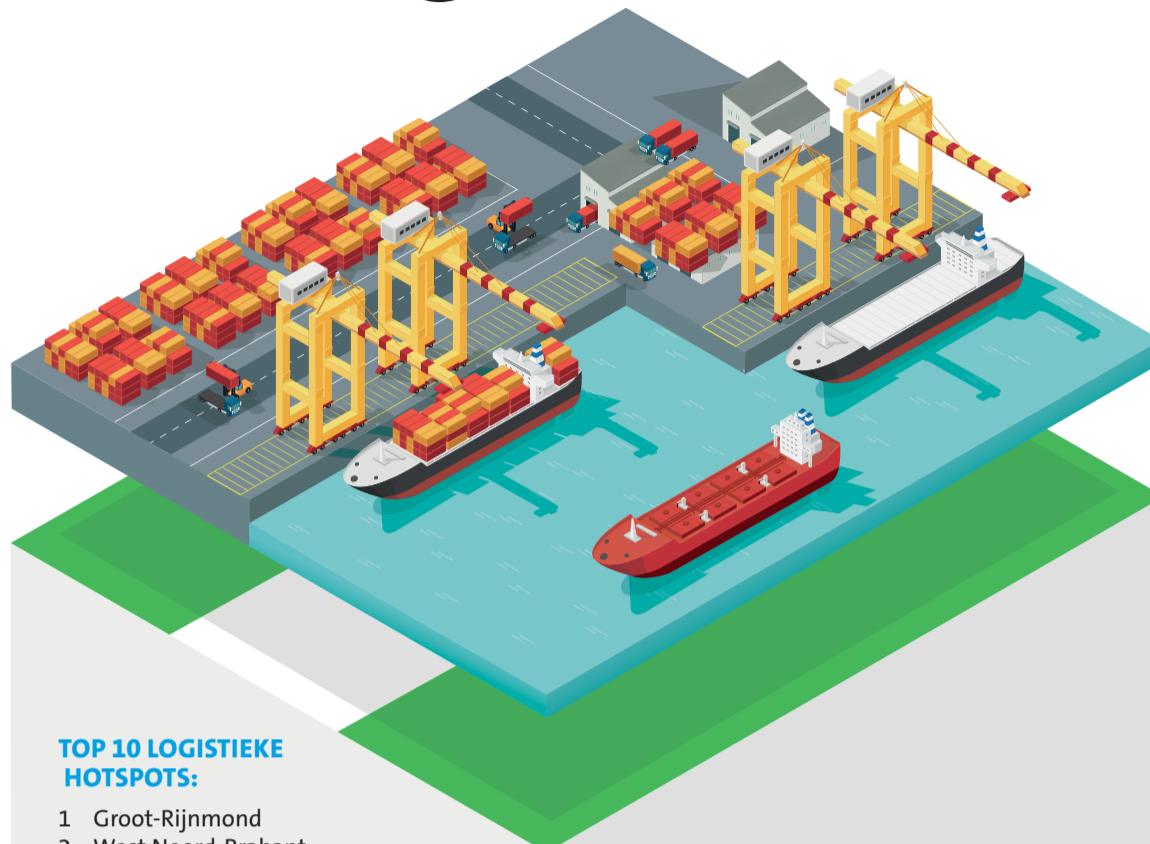


komstbestendige hotspot

distributie

west-Gelderland ligt centraal in Nederland, en aan de transportcorridors A15/Waal/Betuweroute en A2. De regio heeft veel logistieke potentie, maar kent door het beperkte aantal inwoners een beperking op het gebied van de markt en business development.

Buck heeft bij het opstellen van de top 10 niet alleen de prestaties in het verleden in aanmerking genomen, maar ook vooruitgekeken op basis van de ontwikkelingsmogelijkheden. 'Meer dan de foto van logistieke bedrijvigheid van vandaag dient een logistiek ecosysteem de toekomstige kracht van een regio voor het vestigen en uitbreiden van logistieke operaties weer te geven', licht het rapport toe. In een logistieke regio werken bedrijven, overheden en kennisinstellingen samen. Een regionaal logistiek ecosysteem bestaat volgens Buck uit vier thema's. Dat zijn voldoende marktomvang en kansen voor business development voor logistieke operaties. Verder aantrekkelijke fysieke bedrijfsomgeving voor logistieke faciliteiten. Ontwikkeling arbeidsmarkt voor distributiecentra. En een hoge mate van innovatie en duurzaamheid in logistieke operaties.



TOP 10 LOGISTIEKE HOTSPOTS:

- 1 Groot-Rijnmond
- 2 West Noord-Brabant
- 3 Midden Noord-Brabant
- 4 Noord-Limburg
- 5 Zuidoost Noord-Brabant
- 6 Groot-Amsterdam
- 7 Arnhem-Nijmegen
- 8 Noordoost Noord-Brabant
- 9 Utrecht
- 10 Zuidwest-Gelderland

Beeldbewerking: Edward Ouwerkerk

BINNENVAART

Sluisdeuren Deventer sterk genoeg, schippers lagen onnodig gevangen

DIRK VAN DER MEULEN

De deuren van de Prins Bernhardsluis in Deventer zijn sterk genoeg en kunnen zelfs bij NAP +0,45 meter nog schutten. Achteraf was de maandenlange stremming in de zomer van 2018 dus nergens voor nodig. Dat blijkt volgens de gemeente Deventer uit 'aanvullend onderzoek op basis van actuele inzichten'.

Waterschap Drents Overijsselse Delta heeft donderdag 11 april een nieuwe vergunning verstrekt voor het schutten tot NAP +0,45. Die was na eerdere onderzoeken al bijgesteld van NAP +1,47 op +1,06 meter. De vijf schepen die 6 september werden 'bevrijd', zaten dus onnodig 31 dagen vast in de Deventer binnenhaven. Bij het ingaan van de stremming op 6 augustus was de IJssel naar NAP +0,93 gezakt.

Door het extreem lage water in de IJssel vormde de druk vanuit de haven op de sluisdeuren een bedreiging voor de deuren en alle waterwegen achter de haven, zo was het verhaal. 'Het was met de kennis van toen onverantwoord om te schutten. De vergunning van het waterschap stond schutten bij die waterstand niet toe. De gemeente voldeed aan het verzoek van het waterschap om te stoppen met schutten', is nu het verweer van sluisbeheerder gemeente Deventer. Er zijn geen maatregelen nodig om de Prins



'Met de kennis van zomer 2018 was het onverantwoord om te schutten', aldus de sluisbeheerder. Foto: Wikipedia

Bernhardsluisdeuren te versterken om ze bij extreem laag water te kunnen bedienen (schutten). Uit recent onderzoek door het gecertificeerd ingenieursbureau Sweco (voorheen Grontmij) in opdracht van de gemeente in samenwerking met het waterschap, blijkt dat de deuren sterker zijn dan waar de normen tot nu toe vanuit gingen. Het blijkt verantwoord te schutten bij een lagere IJsselwaterstand, zonder dat versterking van de sluisdeuren noodzakelijk is.

Extreme situatie

Dat is een meevaller voor de Deventer wethouder Frits Rorink: 'We

hebben bij de sluisrenovatie in 2012 de geldende regels gevolgd. Afgelopen zomer was een extreme situatie. Er was nooit eerder aanleiding landelijk geldende normen tegen het licht te houden. Ik vind het vervelend voor de schippers en havenbedrijven dat nu blijkt dat de sluisdeuren de lage waterstand toch aankunnen. We konden destijds helaas niet anders.' Dat de stremming geen betrokken partij is te verwijten, was eerder al de conclusie van rechtsbijstandverzekeraar NNPC in Groningen, waarbij drie van de vijf gedupeerde schippers via schepenverzekeraar EOC zijn aangesloten. Of de schippers vanuit de 'nadeel-

compensatie bij infrastructurele maatregelen' een tegemoetkoming krijgen, is nog onbeslist.

De verzekeraar van de gemeente Deventer heeft de gedupeerden van de stremming inmiddels gevraagd hun schadeclaims verder te onderbouwen. 'Onze verzekering is met hen in gesprek om te bepalen hoe de schade eruitziet', zegt gemeentevoorlichter Maarten-Jan Stuurman. 'Schippers hebben schade geleden, dat is duidelijk. Maar ze hebben aan de andere kant ook geen kosten gemaakt in de stremming voor bijvoorbeeld brandstof of havengeld. Als er realistische claims liggen, kijken we verder.'

@NTNL

Yesterday, the charity event "Varen voor Sophia" took place in the port of Rotterdam in which Broekman Logistics participated. A fun event to support the Erasmus MC-Sophia Childhospital.

@BroekmanLog

Cruiseschepen zijn soms meer dan 100 meter lang en wel 1,5 miljoen kilo zwaar. Hoe blijft zo'n #cruiseschip drijven? Staal is zwaarder dan water en zinkt normaal gesproken? Dat komt door de scheepsvorm. Test het zelf maar <http://bit.ly/2COx5W> #havenkrant @HavenRotterdam

Amsterdamse winkeliers pleiten voor #bezorgtax. Uitstekend idee! Laten we stadslogistiek beprizen. Dan belonen we bedrijven die efficiënt, met veel zendingen, de stad in rijden en stimuleren we bedrijven met eigen vervoer (met maar een of twee zendingen) tot bundeling. @delaatstemeter

Vandaag is er veel interesse voor een bijzondere #radar in #Eemshaven. Deze radar is niet voor navigatie van schepen maar voor het detecteren van vogels! De vogelradar meet op dit moment vooral graspiepers! #ecologie #ecoport #duurzaamondernemen @groningerhavens

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 het best gelezen:

- Duitse staat zet Schenker in de verkoop
- Vos Transport neemt activiteiten Claessens Transport over
- Aanvaring riviercruiseschepen op Nieuwe Maas in Rotterdam
- Spaanse modereus koppelt Lelystad al aan Schiphol
- Honderden banen geschrapt bij DAF

Meer nieuws kunt u vinden op nieuwsbladtransport.nl

RAAD & RECHT

COR VAN MAURIK
corvanmaurik@brggroep.nl

Incoterms en schade

Het is van groot belang dat verkoper en koper precies weten op welk moment er wordt geleverd en vanaf welk moment het duidelijk is wie het transportrisico loopt en daarmee ook het risico van schade en verlies aan de goederen.

Zo ook bij een exporttransactie van een Nederlands bedrijf van goederen, waarvan de koper in Nieuw-Zeeland is gevestigd. Deze goederen raken gedurende de zeereis dusdanig beschadigd dat ze als totaal verloren beschouwd moeten worden. Op de handelsfactuur van de verkoper wordt als Incoterm FCA vermeld; de vracht wordt echter eveneens door de verkoper betaald. Het is daarom geen FCA meer, maar eerder CFR.

De verkoper van de goederen stelt om voor mij onbegrijpelijke redenen de koper schadeloos door het verzenden van een creditnota voor het volledige factuurbedrag, terwijl de koper het risico van schade en verlies tijdens het transport droeg. Het transportrisico bij EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT en CIP wordt gedragen door de koper; bij DAT, DAP en DDP draagt de verkoper het transportrisico.

Er zijn slechts twee Incoterms waarbij de plicht tot verzekeren bestaat aan de zijde van de verkoper en wel bij CIF (Cost, Insurance and Freight) en CIP (Carriage and Insurance Paid to). Opgemerkt dient te worden dat CIF een exclusief maritieme conditie is en CIP een niet-exclusief maritieme conditie. De verkoper dient bij deze twee Incoterms een transportverzekering af te sluiten ten behoeve van de koper op basis van de overeengekomen contractprijs plus 10%, in principe in de valuta waarin het koopcontract is afgesloten. Het verdient aanbeveling de transportverzekering op basis van *warehouse to warehouse* af te sluiten.

Het moment van het overdragen van de verkoper op de koper van het transportrisico bij CIF is het moment waarop de goederen zijn geladen aan boord van het schip. De scheepsreling bij deze Incoterm is dus verleden tijd.

Bij de Incoterm CIP draagt de koper het transportrisico vanaf het moment dat de goederen onder de berusting zijn gesteld van de eerste vervoerder in de gehele vervoersketen, dus bij vertrek, zoals bijvoorbeeld bij de Incoterms FCA of CPT. Een ander misverstand in de praktijk bij CIF of CIP ontstaat in geval van schade, waarbij de verkoper de schade onder de afgesloten transportverzekering wenst te claimen. Dit gaat natuurlijk niet, want de transportverzekering is ten behoeve van de koper van de goederen afgesloten en deze heeft het recht van claimen van de schade onder de verzekering.

Het gebeurt helaas nog te veel dat leveringscondities door de verkoper én koper als niet belangrijk genoeg, te veeleisend, langdradig, tijdrovend of te ingewikkeld worden gezien. Het is van belang dat verkoper en koper beseffen dat ze bij CIF of CIP niet alleen een doordachte, maar ook een bewuste keuze moeten maken voor een bepaalde Incoterm. Ook is belangrijk is dat zij weten waarmee bij de uitvoering van de overeenkomst rekening moet worden gehouden.

Zwaar weer doet dro

IJZERERTSMARKT Nieuwe tegenslagen na de mijnramp van Brumadinho

PAUL JUMELET

De droge bulkvaart bevindt zich in zwaar weer. Rampspoed kostte capesize- en andere bulkschepen de afgelopen tijd lading, maar reedersvereniging Bimco ziet voor de bulkmarkt tevens problemen van mee structurele aard.

De ijzerertsmarkt, van essentieel belang voor de droge bulkvaart, is ernstig in de war geraakt van de cycloon 'Veronica' die een maand geleden de westkust van Australië teisterde met ongenadige windstoten en slagregens. 'Veronica', een van de zwaarste cyclonen uit de Australische geschiedenis, legde enige tijd de havens plat die de Australische mijnbouwbedrijven BHP en Rio Tinto gebruiken voor de export van hun ijzererts. De bedrijven zagen zich door het natuurgeweld genoodzaakt hun productiecijfers naar beneden bij te stellen.

De ijzerertsproductie en daarmee ook de droge bulkvaart hadden in januari al een nog grotere klap gekregen door de mijnramp van Brumadinho. In het Braziliaanse stadje met die naam kwamen veel mensen, waarschijnlijk meer dan driehonderd, om het leven in een modderstroom toen een dam instortte van mijnbouwconcern Vale, de grote concurrent van BHP en Rio Tinto. De export van Braziliaans ijzererts daalde vervolgens naar een niveau dat al jaren niet meer was gezien en de Baltic Exchange Dry Index, de barometer die het prijsniveau laat zien van het maritieme vervoer van ijzererts, kolen en granen, kwam in een vrije val terecht. Recent krabelden de tarieven een beetje op, maar de prijzen waarmee de bulkscheepvaart het oude jaar uitlidge, zijn voorlopig nog een utopie.

Vale, dat na de ramp de kritiek kreeg financieel gewin voorrang te hebben verleend boven veiligheid, zegt dat het herstellen van de productie nu geen prioriteit heeft en dat veiligheid wel degelijk boven alles gaat. Als we Peter Sand, analist van de internationale scheepvaartorganisatie Bimco, mogen geloven, kunnen de ijzerertsproducenten zich de moeite besparen om de productie weer op te krikken. In zijn rapport met de on-academische titel 'It's the steel production, stupid!' ('Het is de staalproductie, domoor!') signaleert Sand dat China, verreweg de grootste afnemer van ijzererts in de wereld, bezig is die import af te bouwen. De Chinese staalfabrieken produceren weliswaar meer dan



China is bezig de invoer van ijzererts af te bouwen, aldus analist Peter Sand. Foto: Shutterstock

ooit, maar gebruiken als grondstof steeds meer gerecycled schroot in plaats van geïmporteerd ijzererts. Zorgwekkend nieuws voor met name de exploitanten van capesize-schepen, de reusachtigste schepen uit de historie, die zo groot zijn dat ze niet in het Suezkanaal passen en onderwets om Kaap de Goede Hoop heen moeten varen. De droge bulkvaart drééf volgens Sand de afgelopen twee decennia op de Chinese import.

Alternatief

Bij milieuorganisaties hoeft niet meteen de vlag te worden uitgehangen nu China blijkbaar werk maakt van het recyclen van grondstoffen, want volgens sommige analisten zou de redding voor de droge bulk-

vaart weleens kunnen komen van het vervoer van, jawel hoor, kolen. Chinese bedrijven bouwen nog volop kolencentrales, vooral in het buitenland. Ook India, samen met China goed voor een derde van de totale wereldbevolking, wekt zijn elektriciteit nog op grote schaal op in kolencentrales. Het wereldwijde vervoer van kolen groeide vorig jaar met 3,6 procent.

De laatste tijd worden capesize-schepen vol kolen uit Columbia naar China gevaren als alternatief voor de Australische kolen die in China veelal worden gebruikt. Australische kolen bleven in Chinese havens recent op de kade liggen omdat de Chinese douane ze extra nauwgezet wilde controleren. De reden is voor de Australiërs volstrekt

AGENDA

RAILFREIGHT SUMMIT
15-16 MEI, GDANSK

De tweede editie van de RailFreight Summit vindt opnieuw plaats in Gdansk, Polen. Aan bod komen nieuwe verbindingen tussen Europa en Azië, zoals de Nieuwe Zijde-route.

• events.railfreight.com

DAG VAN DE GEVAARLIJKE
STOFFEN

23 MEI, BORSELE

Na deze dag ben je volledig up-to-date over de stand van zaken qua wetgeving, ontwikkelingen en innovaties in het vakgebied Gevaarlijke Stoffen.

• dagvandegevaarlijkestoffen.nl

MULTIMODAAL 2019
27 JUNI, ROTTERDAM

Jaarlijks ontmoet de transport & logistiek elkaar bij het Multimodaal Event van *Nieuwsblad Transport*. Want multimodaliteit is de sleutel om logistiek efficiënter, sneller en duurzamer te maken.

• multimodaal.nl

PROJECT CARGO SUMMIT 2019
11-12 SEPTEMBER, ROTTERDAM

De tweede editie van Project Cargo Summit brengt de internationale projectladingsector bij elkaar. Opnieuw in de Onderzeebootloods, Rotterdam.

• projectcargosummit.com

HAVENDEBAT AMSTERDAM
10 OKTOBER, AMSTERDAM

Het jaarlijkse Havendebat staat in het teken van open gesprek en debat over actuele onderwerpen die de haven bezighouden.

• events.nieuwsbladtransport.nl

ge bulkvaart pijn



onduidelijk. Die Chinese werkwijze kan bij Vale vervelende herinneringen oproepen aan zijn eigen scheepvaartavontuur. Vale was met zijn reusachtige Valemax-schepen jarenlang niet welkom in de Chinese ha-

een Chinese bank en moet sindsdien aankloppen bij Chinese rederijen om zijn voormalige bedrijfsvaartuigen te kunnen inhuren. Het maritiem bulkvervoer van soja-bonen, bonen die worden verwerkt

tussen China en Amerika. China importeert uit Amerika normaliter meer dan dertig miljoen ton sojabonen op jaarbasis, maar is recent een stuk minder happig. Met als dieptepunt afgelopen november, toen er niet één Amerikaans sojaboontje China binnenkwam.

Bij de besprekingen tussen China en Amerika zijn sojabonen derhalve een belangrijk thema. Toen de Chinezen onlangs toezegden weer vijf miljoen ton aan Amerikaanse sojabonen te gaan importeren, noemde president Trump dat 'een fantastisch blijk van vertrouwen'. Ook is aan de onderhandelingstafel besproken om Chinese importbelastingen over te hevelen van sojabonen naar andere Amerikaanse producten.

Redding zou kunnen komen van het vervoer van, jawel hoor, kolen.

vens en legde ruim een jaar geleden moegestreden het hoofd in de schoot: het Braziliaanse bedrijf verkocht zijn laatste eigen schepen aan

in veevoer en een waslijst aan menselijke voedingsmiddelen, stond afgelopen jaar óók onder druk. Dat dan weer vanwege de handelsruzie

BEDRIJFSNIEUWS

Preston Feight wordt met ingang van 1 juli de nieuwe CEO van **Paccar**, het moederbedrijf van DAF. Ook neemt hij vanaf die datum zitting in de board of directors. Feight is nu nog executive vice president en hij volgt straks Ron Armstrong op, die met pensioen gaat. Armstrong was sinds april 2014 topman van de Amerikaanse vrachtwagenbouwer.



De 51-jarige Feight heeft 'een belangrijke rol gespeeld bij de groei die Paccar op het gebied van omzet en winst heeft bereikt, alsook bij de integrale ontwikkeling van voertuigen en aandrijflijnen', meldt het bedrijf in een toelichting. Hij werkt 21 jaar bij de truckfabrikant en was onder meer actief als president-directeur van DAF Trucks, vice president en general manager van Kenworth Truck Company en assistant general manager sales & marketing en chief engineer bij Kenworth.



Container Terminal Beverwijk (CTB) is sinds begin deze maand in handen van **Ter Haak Group**. De terminal aan de Zuiderkade is de derde voor het Amsterdamse bedrijf. Hoeveel Ter Haak voor de aankoop heeft betaald, is niet bekendgemaakt. De Amsterdammers hopen met de aanschaf van CTB een frequenter vaarschema te kunnen aanbieden richting terminals in Rotterdam en Antwerpen. Dit moet de dienstverlening voor klanten verbeteren, meldt Ter Haak aan diverse lokale media.

Marleen van de Kerkhof legt na bijna vier jaar haar functie als **Rijkshavenmeester Amsterdam-IJmond** neer en stapt over naar de Brandweer Amsterdam-Amsteland. Ze wordt per 1 juli hoofd Risicobeheersing en Preparatie en



plaatsvervangend commandant van het korps. Voor haar huidige functie werkte ze acht jaar voor Havenbedrijf Amsterdam, onder meer als manager ruimtelijke ordening en marketing manager. Ze is tevens directeur Centraal Nautisch Beheer van het Noordzeekanaal. Naar een opvolger wordt nog gezocht.

China Cosco Shipping (CCS) heeft met zusje Cosco Shipping Heavy Industry-contracten getekend voor de bouw van acht bulkcarriers van 210.000 ton voor het transport van bauxiet, de grondstof van aluminium. Het nieuwbouwprogramma is gebaseerd op een langlopende overeenkomst met de Aluminum Corporation of China (Chalco), net als Cosco een staatsbedrijf. Dat neemt dit jaar in het West-Afrikaanse land Guinee een nieuwe mijncomplex in gebruik, dat in de eerste fase zo'n twaalf miljoen ton bauxiet per jaar moet gaan produceren, het zogenoemde Boffa-project.

De Chinezen laten nu acht schepen bouwen, met een optie op nog twee, voor de aanvoer van het Afrikaanse bauxiet naar hun smelterijen in Shandong en Guangxi. Chalco heeft in Guinee een vijftienjarige mijnbouwvergunning, met een optie op verlenging met nog eens vijftien jaar. Waarnemers verwachten dat China uiteindelijk mogelijk zo'n dertig schepen van dit type zal laten bouwen, dat ook wel te boek staat als newcastlemax.



De bouwprijs van de bauxiet-carriers zou ongeveer 54 miljoen dollar per stuk bedragen. CCS is met een vloot van bijna 370 schepen met een draagvermogen van bijna 32 miljoen ton een van de grootste massagoedereerijen ter wereld.



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

COLOFON

Nieuwsblad Transport is een uitgave van

ProMedia
group.nl

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

ALGEMEEN DIRECTEUR
joan.blaas@promedia.nl

COMMERCIEEL DIRECTEUR
arie.van.dijk@promedia.nl

HOOFDREDACTEUR
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl

EINDREDACTIE PRINT
ProMedia Group

EINDREDACTIE ONLINE
tom.van.gurp@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
paul.jumelet@nieuwsbladtransport.nl
scheepvaart, lijnvaart en offshore
bart.pals@nieuwsbladtransport.nl
ict en supply chain

VORMGEVING
Bureau OMA

BANK
NL94 INGB 0007 8062 46

ADVERTENTIEVERKOOP
T. 06 284 899 98
paul.van.der.kooij@nieuwsbladtransport.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:
customerdesk@promedia.nl

TRAFFIC
traffic@promedia.nl

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

DRUK
DE PERSGROEP
NEDERLAND

© 2019 NT Publishers B.V. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

MVW
media voor vak & wetenschap

COLUMN

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Let op uw 'saeck'

Jaren geleden kocht ik in Phnom Penh een boeddhabeeldje, een fabrieksdingetje van messing. De verkoopster was pakweg tien jaar en begon met een vraagprijs van vijf dollar. Vijftig dollarcent, was mijn tegenbod. Twee dollar, kwam ze me tegemoet. Eén dollar, *final bid*, zei ik, waar ze maar wat graag op inging. Ik haalde twee dollars uit mijn portemonnee en daarmee fladderde ze naar de volgende klant op het terras van het restaurant.

Toen op paaszondag de eerste berichten uit Sri Lanka binnendruppelden, keek ik het beeldje eens streng aan. Hebben jouw aanhangers dit gedaan, vroeg ik. Hoe kom je erbij, zei het beeldje. Wij zijn het geloof van de gelijkmatigheid. Wie niet in mij gelooft, is niet per se tegen mij geweest. Nou, repliceerde ik, kijk dan eens naar Myanmar, waar boeddhisten moslims over de kling jagen. Ook weer waar, erkende de kleine Boeddha, en hij knipperde zelfs even met z'n ogen.

Dit vooropgesteld: de wereldhandel zal door aanslagen als op Sri Lanka (...Verenigde Staten, Frankrijk, Spanje, Duitsland, Engeland, België, Nederland, het Midden-Oosten, Nigeria, Soedan, het Ierse Eiland, Nieuw-Zeeland...) niet meteen hevig worden geraakt. Er zijn adviesbureaus die u met wereldkaarten kunnen voorrekenen in welke risicogebieden we problemen moeten verwachten, maar de koopman wint het altijd van de dominee, waar het de handel, de god Mercurius, betreft.

Waarschijnlijk maar goed ook. Handel verbindt volkeren wereldwijd, terwijl sommige predikers op hun kansels juist verdeeldheid willen zaaien. We moeten intussen, zoals de Nederlandse componist en tekstdichter Valerius het ooit schreef, op onze 'saeck' letten. Daar kon Valerius, die de Tachtigjarige Oorlog grotendeels meemaakte, over meepraten. Het waren de Zeven Provinciën die, terwijl ze in opstand waren tegen Spanje, net zo gemakkelijk uit puur winstbejag kruut en kanonskogels aan de vijand leverden.

Opportunisme is de drijfveer achter de opkomst van grote delen van Zuidoost-Azië. Westerse winkelbedrijven kochten in Azië op grote schaal goedkope consumptiegoederen in en lieten die over zee in containers overkomen. Dat bedrijven in Azië nu de stap maken naar onze 'hightech-industrie' zien we als een hinderlijk vervolg op deze winstgevende handel. Ach, ik hoop dat mijn armzalige twee dollar een opstapje was voor de kleine Cambodjaanse boeddha-verkoopster om zich aan de armoede te onttorsten.

QUOTE VAN DE WEEK

Als je de transitie wilt vormgeven, zul je het hele verhaal moeten vertellen

Prof. Dirk Schoenmaker van de Erasmus Universiteit pleit in het FD voor meer duidelijkheid over de herverdeling van inkomsten uit een CO2-heffing.



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

Tegen 'zinloos plastic geweld'

MSC ZOE Herinnering aan overboord gevallen containers



Het kunstwerk is opgebouwd uit aangespoelde lading. Foto: Zeehondencentrum Pieterburen

TOM VAN GURP

Een levensgrote pony neerzetten ter nagedachtenis aan overboord gevallen containers. Dat wilde het Zeehondencentrum in Pieterburen. Sterker nog, het 'standbeeld' staat inmiddels al op zijn plek.

Wie het verband tussen pony's en in zee gevallen containers niet meteen ziet, is waarschijnlijk niet de enige. Maar na enige uitleg wordt het al iets duidelijker.

Een van de containers die in de nacht van 1 op 2 januari van dit jaar van boord vielen van het schip 'MSC Zoe', met een capaciteit van 19.224 teu, bevatte honderden of misschien wel duizenden My Little Pony-pop-

pen. Deze spoelden kort na het incident aan, voornamelijk op het strand van Terschelling. Ook de lading van veel andere containers is in die dagen aangespoeld op de Waddeneilanden en op de kust van Friesland en Groningen, terwijl veel andere containers nog steeds zoek zijn.

Ikea-meubilair

De overige containers bevatten tal van producten: televisies, truien, Ikea-meubilair, maar ook diverse plastic artikelen. Veel plastic is na de ramp in de natuur terecht gekomen; niet alles kon worden opgeruimd. Vooral om aandacht te vragen voor de schadelijke gevolgen daarvan is het wit-blauw-roze kunstwerk neergezet.

Volgens het Zeehondencentrum is het beeld 'een statement tegen zinloos plastic geweld'. Tevens is het een eerbetoon aan de duizenden vrijwilligers die zich hebben ingespannen om de kustlijn zo snel mogelijk weer schoon te krijgen. Het werk is gemaakt door kunstenaar Maria Kojick.

Tentoonstelling

De pony is zaterdag 20 april onthuld en bestaat voor een deel uit onderdelen van aangespoelde lading. Ook is voor de pony een 'stal' gemaakt. In de stal is een tentoonstelling te zien over de gevolgen van het overboord vallen van de in totaal 345 containers. Naam van het standbeeld: Zoe de Ponie.

20 JAAR GELEDEN IN NIEUWSBLAD TRANSPORT

22 april 1999

Proeven met 'jumbotrucks'

Minister T. Netelenbos van Verkeer en Waterstaat heeft besloten proeven met langere en zwaardere vrachtwagens toe te staan. De 'jumbotrucks' mogen echter alleen worden ingezet op een afstand van maximaal vijftig kilometer voor voor- en natransport naar multimodale terminals. Met deze beperking zijn de verladers- en wegvervoerorganisaties niet blij. Eerder had Netelenbos haar twijfels over de komst van de maximaal 25,25 meter lange en zestig ton zware trucks op de Nederlandse wegen. Ze heeft daarom de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gevraagd



de veiligheidsaspecten nader te onderzoeken. De SWOV heeft daarvoor nu aanbevelingen gedaan. De komende twee jaar mogen vijftien vrachtwagencombinaties deelnemen aan de proef. De EVO en TLN zijn in principe verheugd over het besluit. Ze vinden het echter wel erg beperkt om de 'jumbotrucks' alleen te gebruiken voor voor- en natransport naar spoor- en binnenvaartterminals over een traject van max. vijftig kilometer. 'We hopen dat de resultaten van de proef zo positief zullen zijn, dat we de toepassing kunnen uitbreiden tot bepaalde transport-assen', zegt R. de Bondt, specialist wegvervoer bij de EVO.